Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2023:30

Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta

Ympäristöhistoriaselvitys



Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2023:30

ETELÄSATAMAN ITÄOSA JA KATAJANOKANRANTA

Ympäristöhistoriaselvitys

Tilaaja: Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristö / Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
Vastuuhenkilö: Johtava arkkitehti Salla Hoppu, salla.hoppu@hel.fi
Teksti: Loci Maisema-arkkitehdit Oy ja Arkkitehtitoimisto Okulus Oy
Taitto: Loci Maisema-arkkitehdit Oy ja Arkkitehtitoimisto Okulus Oy
Kartta-aineistot: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki
Valokuvat ja kartat: Historialliset valokuvat ja kartat ks. lähdeluettelo
Nykytilan valokuvat: Loci Maisema-arkkitehdit Oy, jos lähdettä ei ole mainittu
Visualisoinnit: Loci Maisema-arkkitehdit Oy
Julkaisuvuosi: 2023
ISBN: ISBN 978-952-386-384-2 (verkkoversio pdf)
ISSN: ISSN 2489-4230 (verkkojulkaisu)
Etukannen kuva: Katajanokan etelärantaa, taustalla Pohjoisesplanadin itäpään rakennuksia ja Nikolain kirkko (nykyinen Tuomiokirkko). Kuvan keskellä rahapaja, oikealla Uspenskin katedraali. Daniel Nyblin, 1890, HKM.
Takakannen kuva: Helsingin kaupungin omistama satamajäänmurtaja Teuvo Eteläsatamassa Katajanokan laiturissa. Taustalla Enso-Gutzeit Oy:n pääkonttori ja Uspenskin katedraali Katajanokalla. Volker von Bonin, 1979, HKM.

Sisällysluettelo

Johdanto **2**

Työn tausta 2
Terminologia 4
Arvokas kulttuurimaisema 5

OSA 1:
Kasvava kaupunginosa

Maiseman kehitys **9**

Muinainen merimaisema 9
Kasvava kaupunki 11

1640...1800 ..... **16**

Katajanokan kylä ja armeijan parakkeja 16
Katajanokan moni-ilmeiset kasvot 18

1800...1878 ..... **28**

Monumentaalisesta käytännölliseen 28
Katajanokka kaupungin laajennusalueena 30
Katajanokan kaavoituksen vaiheita 32
Rakennustoiminta 1800–1878 38
Yhteenveto:
Kohti teollista murroskautta ja suursatamasuunnitelmia 44

1878...1910 ..... **46**

Suursataman rakentuminen 46
Rakennustoiminta 1878–1910 54
Yhteenveto: Empire-Helsingin punatiilinen vastapari 72

1910...1945 ..... **74**

Satama laajenee itään 74
Rakennustoiminta 1910–1945 78
Yhteenveto: Sataman laajentamisen kiivaat vuosikymmenet 92

1950...1970 ..... **94**

Tavarasataman kultakausi 94
Rakennustoiminta 1950–1970 98
Yhteenveto: Suurstaman ja Empirekaupungin tiivistyvä suhde 116

1970...1990 ..... **118**

Hiljentyvä tavarasatama 118
Rakennustoiminta 1970–1990 126
Yhteenveto: Tavarasataman muistoa vaaliva Katajanokka 146

1990...2020 ..... **148**

Elämyksiä ja hotellihankkeita 148
Rakennustoiminta 1990–2020 150
Toteutumattomia suunnitelmia 156
Yhteenveto: Hotellien ja elämysten Katajanokka 160

Yhteenvetotiivistelmät **161**

OSA 2:
Monimuotoinen Eteläsataman lahti

Eteläsataman lahden maiseman pääelementit 173

Maisema- ja kaupunkitilan viisi tilallista pääelementtiä 174

Eteläsataman lahden maisema ja kaupunki 189

Eteläsataman lahden maisema- ja kaupunkikuvallisia elementtejä 189
Suomenlinnan maailmanperintökohde 193
Merellinen Helsinki 197

Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta 203

Kerroksellinen Katajanokka 207
Eteläsataman itäosa, Katajanokanlaituri 215
Katajanokanranta 219

OSA 3:
Maisemalliset johtopäätökset

Eteläsataman suurmaiseman arvotarkastelu 231

Vaalittavat ominaispiirteet 231

Eteläsataman itäosan ja Katajanokanrannan arvotarkastelu 237

Vaalittavat ominaispiirteet 237

Lähteet ja kirjallisuus 249

Liitteet 253

”Keväisin Katajanokka oli kuin sellainen hansakaupunki, josta olimme lukeneet historiassa: jyrkät katot törröttivät niin kuin satukaupungin torninhuiput, ja päädyt piirtyivät paperiin leikattuina kalpean vihreää iltataivasta vastaan; ulokkeiden kapeat suippoikkunat välkkyivät kuin lyijy. Satamasta kuului väkipyörien ja nostokurkien melu, hiilensavu painui maata vasten, haisi öljyltä ja suolaiselta tuulelta – pitkin ahtaita kiemuraisia katuja pyyhälsi meren levottomuus, tuulahdus vieraista maista ja pitkistä matkoista, kattojen yläpuolella liitivät lokit liikkumattomin siivin.

Muu Helsinki oli vain läpikulkukaupunki – sen leveät kadut ja suuret torit ja puistot ja raitiotiematkat kouluun – Katajanokka oli minun kaupunkini kaupungin sisällä.”

Marianne Alopaeus: Pimeyden ydin (1965)

Tiivistelmä

Helsinki

Helsingin Eteläsataman itäosan ja Katajanokanrannan ympäristöhistoriaselvitys käsittelee ensin lyhyesti Eteläsataman lahden kaupunkimaiseman kehityksen muinaisesta merimaisemasta suursatamaksi ja nykyiseen muotoonsa. Sen jälkeen tarkastellaan alueen historiallista kehitystä tarkemmin, ajallisesti jaksoa 1640-luvulta tähän päivään. Tämän jälkeen määritellään alueen maisemalliset ominaispiirteet.

Kuninkaallisella mahtikäskyllä tapahtunut pienen ja syrjäisen Helsingin siirto Vantaanjoen suulta Vironniemelle vuonna 1640 toimi lähtölaukauksena Katajanokan niemen rakentamiselle. Luonnontilaiseen, metsäisen ja kallioisen maaston määrittämään ympäristöön kehittyi 1600-luvulta lähtien alkuun verkkaisesti kasvanut kalastajakylä. Rauhattomat ajat ja niemen strateginen sijainti määrittelivät erityisesti 1700-luvulla tapahtunutta rakennustoimintaa, jolloin Katajanokalla jalansijaa saivat sotilaalliseen toimintaan liittyneet rakenteet.

Venäläiskaudella, kun Helsinki julistettiin maan pääkaupungiksi vuonna 1812, Johan Albrecht Ehrenströmin laatiman asemakaavan myötä syntynyt empirekeskusta ranta-aukioineen ja satama-altaineen muodosti monumentaalisuunnitelman, missä Katajanokka erotettiin mantereesta kanavalla. 1840-luvulla Katajanokan niemestä muodostui saari. Kaupunkisuunnittelijoiden kiinnostus aluetta kohtaan kasvoi 1800-luvun kuluessa, Helsingin vahvistaessa asemiaan suuriruhtinaskunnan pääkaupunkina. Vuosisadan lopulla kariutuivat niemelle laaditut monumentaalisommitelmat satama-altaineen ja rantabulevardeineen, mutta aiempaa määrätietoisempi rakentaminen käynnistyi valtiollisten hankkeiden siivittämänä ensin saaren keskialueelle painottuen, Venäläisen sotaväen kasarmin eli nykyisen Merikasarmin ja Katajanokan lääninvankilan valmistuttua empirekaudella. 1860-luvulla seurasivat tunnetut Suomen rahapajan ja Uspenskin katedraalin rakennushankkeet.

Katajanokan muutos luonnonrantaisesta niemestä suorasivuiseksi ja täyttömaiden kasvattamaksi suursatamaksi käynnistyi vuonna 1879, kun kaupunginvaltuusto antoi kaupungininsinööri Theodor Tallqvistin tehtäväksi Katajanokan Eteläsataman puolen suunnittelun merenkulun ja kaupan tarpeisiin. Meri- ja maaliikenteen yhdistämiseksi tehtiin Helsingin rantoja kiertänyt Satamarata, jonka logistiseksi päätteeksi Katajanokan suursatama asettui. Käytännön rakennustoimenpiteet kestivät 1890-luvun alusta 1910-luvulle. Muutosvaihe oli yksi Katajanokan historian dramaattisimpia; Eteläsataman satama-allas kaventui paljon suursataman maatäyttöjen myötä, ja satama erinäisine makasiineineen muokkasi merellisen Helsingin maisemakuvaa. Rantaviiva suoristui ja Katajanokka sai leveän satamakentän eteläiseksi liepeekseen. Periaate oli vanha, ja sama kuin Ehrenströmin ideoimana Kauppatorin ja Makasiinirannan puolelle oli aiemmin toteutettu, mutta mittakaava oli poikkeuksellinen. Katajanokan satamakenttä muistutti enemmänkin ratapiha-aluetta kuin muiden reunojen – Kauppatori, Makasiiniranta, Pohjoisranta – kapeammat laiturialueet, *kaijat.* Rantaan muodostettiin varastokorttelien alue, niin sanotut makasiinikorttelit. Rakennuskanta suunniteltiin niin rautatie- kuin laivalastauksen ja -purun jouhevuutta ja logistiikkaa silmällä pitäen. Saman rakennusbuumin ja nousukauden siivittämänä Katajanokalle nousi muutamassa vuosikymmenessä myös uusi kivitalojen ja umpikorttelirakenteiden rytmittämä kaupunginosa, Katajanokan vanha osa (RKY 2009), jonka jugend- tai kansallisromanttinen arkkitehtuuri on tunnettua ja arvossaan.

Eteläsataman itäosan satamarakennukset muodostivat tiilijulkisivujen tummasävyisen kokonaisuuden, vaalean ja heleäsävyisen empirekeskustan viereen. Katajanokan kanava jakoi nämä kaksi eriluonteista kaupunginosaa toisistaan. Gustaf Nyströmin vuonna 1901 valmistunut Tulli- ja Pakkahuone sai hyötytarkoituksestaan huolimatta edustusrakennuksen rikkaasti jäsennellyn tiilijulkisivun. Yhtä lailla jylhiä kauneusarvoja edusti Selim A. Lindqvistin ja Lars Sonckin yhteistyönä toteutettu seitsenkerroksinen Warranttimakasiini. Uspenskin katedraali, uudistettu lääninsellivankila muureineen, lukuisat vuosisadan vaihteen ja alun makasiinit, Norrménin talo ym. juurruttivat Katajanokan väriksi punatiilen. Ja etenkin etelään ja itään suuntaavilta reunoiltaan Katajanokka merimaisemassa on säilyttänyt vuosisataisen punatiililuonteensa nykypäivään saakka.

Satama kasvoi ja kukoisti 1900-luvun alusta aina 1970-luvulle saakka. Laiturialueiden modernisoinnin ja työolosuhteiden kehittämisen myötä suursataman merellisestä ilmiasusta muotoutui jättimäisten satamanosturien, varastorakennusten ja rautatielogistiikan määrittämä työympäristö. Standardisoidun konttiliikenteen alkamisen myötä Katajanokan sataman merkitys alkoi kuitenkin hiipua. Satamarata kävi tarpeettomaksi, kun tavaraliikenne siirtyi kumipyörien varaan. Ahtaalla niemellä sijainneen suursataman elinkelpoisuuden edellytykset kyseenalaistettiin, mikä oli myös osa laajempaa Helsingin niemen rantojen uudelleenkäytön ja kehityksen kuvaa. Matkustajaliikenteen voimakas kasvu 1970-luvulta lähtien muutti koko Eteläsataman luonteen. Muutamista rahtisatamaa varten rakennetuista varastoista muokattiin matkustajaterminaaleja. Autolauttojen myötä tavaraliikenteen rinnalle tuli myös yhä kasvavissa määrin matkustajien henkilöautoliikenne. Syklisen liikenteen katuverkostoa rasittaneet kerrannaisvaikutukset ulottuivat koko Helsingin keskusta-alueelle. Rantamaisemaa hallinneiden satamanosturien aikakauden päätyttyä Katajanokan jo aikanaan edustuksellisiksi suunnitellut makasiinikorttelit peittyivät nyt vuorostaan terminaalirakennuksiin liitettyjen matkustajasiltojen taakse.

Historiallisesti jokseenkin poikkeukselliseksi jäänyt, mutta ikoniseksi muodostunut Alvar Aallon suunnittelema Enso-Gutzeitin marmorinen pääkonttori, ”sokeripala”, astui Eteläsataman ja historiallisen empirekeskustan maisemaan vuonna 1962. Ydinkeskustan rantamaisemaan sidottujen korttelikaavioiden ja mittakaavatutkielmien avulla Aalto pyrki osoittamaan miltä pohjalta uudisrakennus ponnisti, vaikka monien kansalaisten silmissä se näytti

1960, Volker von Bonin, HKM.



1913, Signe Brander, HKM.



1994, Kari Kankainen, HKM.



2020, Google Maps.

vieraalta monumentilta. Ajatus empirekeskustan rantakorttelirakenteen jatkamisesta Katajanokan rannan mitalle sai tukea ainoastaan vuonna 1993 valmistuneen ns. Meripaja-rakennuksen muodossa. Rakennuksen valkoinen julkisivu päätteli Enso-Gutzeitin ja historiallisen rahapaja-rakennuksen korttelin omaksi ja Katajanokan yleisilmeestä irralliseksi vaaleaksi osaksi, joka liitti korttelin maisemallisesti osaksi Kauppatorin julkisivua.

Teollisen rakennemuutoksen aikana Katajanokalla tehtiin pioneerityötä sataman käyttöön suunniteltujen hyötyrakennusten suojelemiseksi. Makasiinikorttelien tyhjilleen jääneet varastorakennukset saneerattiin uusia käyttötarkoituksia varten. Kylmät tavaransäilytystilat muutettiin hotelleiksi ja kongressikeskuksiksi; selvityksiä ja suunnitelmia laadittiin runsain mitoin. Teollisuusperinnön mahdollisuuksia haluttiin alleviivata myös kansanvälisesti, kun yksi makasiineista, sangen tuntemattoman arkkitehdin suunnittelema, vuonna 1964 valmistunut K7, muutettiin konferenssirakennukseksi Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökonferenssin (ETYK) 1992 kokouksen siivittämänä. Kontrasti Finlandia-talossa pidettyihin aiempiin kokouksiin oli suuri.

1970-luvulla Katajanokka kohtasi suurimman muutoksen sitten suursataman perustamisen. Niemenkärjessä sijainnut suljettu valtion alue laivanromuttamoineen ja sotasatamineen muuttui 1970-luvulla harkitusti suunnitelluksi asuinalueeksi, joka toteutettiin kantakaupunkimaisen ruutukaavaperiaatteen mukaisesti. Alueen suunnitteli suunnittelijaryhmä Helander-Pakkala-Sundman. Heille Katajanokan rooli, asema ja historiallinen tausta, niin Katajanokkana kuin Eteläsataman osana, oli itsestään selvä ja tunnistettu lähtökohta suunnittelulle. Uusi alue hahmottui jalustana, yhtenäisenä kenttänä, jonka ylle monumentaalirakennukset kurottivat maamerkkeinä maisemakuvassa vailla häiriöitä. Tämä ominaisuus on säilynyt yhtenä Helsingin historialliseen merinäkymän ominaispiirteenä tähän päivään saakka. Asuinaluetta kehystämään rakennettiin puistovyöhyke, jonka valmistumisen myötä vahvistui Katajanokan itäkärjen rantaviivan avautuminen virkistyskäytölle omistetuksi ympäristöksi.

Koko Eteläsataman lahtea reunustava rantajulkisivu on vahvasti läsnä Katajanokan rannoilla. Eteläsataman ja Katajanokan ranta-alueita on kautta aikojen määritellyt meri ja siihen liittyvät ihmisen toiminnot. Ihmiset ovat myös kautta aikain muokanneet rantoja omiin tarpeisiinsa: ensin kevyillä laiturirakenteilla, sittemmin massiivisilla maatäytöillä, satama-altailla ja rantamuureilla.

Eteläsataman itäosaa reunustava Katajanokan eteläinen rantavyöhyke muodostaa elimellisen osan Merellisen Helsingin kansallismaisemasta. Eteläsataman maisematilan keskiön muodostaa Eteläsataman lahden vesipeili. Vesipeilin taustana ovat niin empirekeskusta kuin sitä vasemmalla reunustava Eteläranta ja Makasiiniranta ja oikealla Katajanokka. Vesipeilin ja kaupunkirakenteen rajapinnassa on satama ja leveät satamakentät, jotka ovat staattisen kaupunkirakenteen ja dynaamisen meriliikenteen, kaupungin ja sataman tarpeita palveleva, rajapinta. Eteläsataman jokaisella reunustalla on oma historiallinen ja toiminnallinen roolinsa. Läntinen reuna on ollut sekä matkustaja- että tavaraliikenteen laiturialuetta. Kauppatori on edustusaukio, lähialuelaivaliikenteen piste ja toisaalta historiallisesti mitä arkisin kaupunkilaisten elintarvikehuollon keskus. Katajanokan eteläinen rantavyöhyke on historiallisesti tarkasteltuna ollut ennen kaikkea raskas tavarasatama, joka on ollut merkittävän osan ajasta yleisöltä suljettua aluetta. Tavarasataman muistoa vaalivat tänä päivänä makasiinikorttelien katunäkymiä hallitsevat punatiiliset rakennusrintamat muuttuneine käyttötarkoituksineen.

Katajanokan pitkässä kehityshistoriassa tapahtuneiden rakennus- ja muutosvaiheiden myötä ranta-alueet ovat hakeneet käyttötarkoitustaan. 2000-luvun puolella Katajanokanlaiturin länsipäässä Kauppatorin vieressä on korostunut väliaikaisluvalla olevien rakennusten tai rakenteiden alue, jolle rakennettiin maailmanpyörä vuonna 2014, meriuimala Allas Sea Pool vuonna 2016 sekä Flying Cinema Tour of Helsinki -rakennus myös vuonna 2016. Viimeisin osaratkaisu Katajanokan rannan edelleen kehittämiseksi on Stora Enson uuden pääkonttorirakennuksen, ”Katajanokan Laiturin”, käynnissä oleva rakennustyö.

Maisemallisesti Eteläsataman lahden rannat muodostavat yhden kokonaisuuden. Tasainen, suoralinjaisella pystymuurilla merestä rajattu rantavyöhyke kiertää koko Eteläsataman satama-allasta, ja sitä rajaa voimakkaasti yhtenäiseen rakennusrintamaan asettuva kaupunkireuna. Rantavyöhykkeelle muodostui satamakäytön myötä oma luonteensa; tiiviitä kaupunkikortteleita hengittävämpi kaupunkirakenne, jossa merellisyys on vahvasti läsnä. Lahden maisema on mereltä katsoen sulkeutunut, ja sen merkittävänä päätteenä on Kauppatori ja sitä reunustava empirejulkisivu, jonka yllä kohoaa Helsingin Tuomiokirkko yhdessä Uspenskin katedraalin kanssa.

Eteläsataman siluetti on horisontaalinen, ja sen yläpuolelle kohoavat tärkeimmät maamerkit, jotka sijaitsevat maiseman korkeimmilla kohdilla. Siluetin räystäskorkeutta määrittää ensisijaisesti kaupunkireunan korkeus, sillä rantavyöhykkeen rakennukset ovat pääasiassa kaupunkireunan rakennuksia matalampia.

Katajanokka on saarimainen uloke kantakaupungin ytimessä. Meri ja siihen liittyvät elinkeinot ovat olleet osa Katajanokkaa aina. Satamatoiminnot ja -rakennukset ydinkeskustan kaupunkinäkymissä ovat osa Helsingin kulttuurihistoriaa. Meri ja taivas näkymien päätteinä on edelleen Katajanokan ranta-alueilla merkittävä ominaispiirre. Katajanokan kaupunkirakenteen läpäisee kolme näkymälinjaa, joissa meri näkymän molemmissa päätteissä korostaa kaupunginosan saarimaista tunnelmaa entisestään. Eteläsataman lahden vesipeili, ja sen toisella puolella näkyvä Tähtitorninvuori ovat tärkeä osa Katajanokan ominaispiirteitä.

Eteläsataman maisemakokonaisuus on arvokas. Alueella sijaitsee useita eri maisemallisia ja kulttuurisia suojeltuja arvoympäristöjä, kuten Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohde ja sen suoja-alue. Maiseman ominaispiirteiden säilyttäminen myös uuden kaupunkirakenteen osana on sen vuoksi tärkeää. Maisemallisten ominaispiirteiden lisäksi, alueella on myös arvokkaita kulttuurihistoriallisia piirteitä, joihin ei tässä työssä oteta kantaa.



Kohde- ja tarkastelualue

Johdanto

Työn tausta



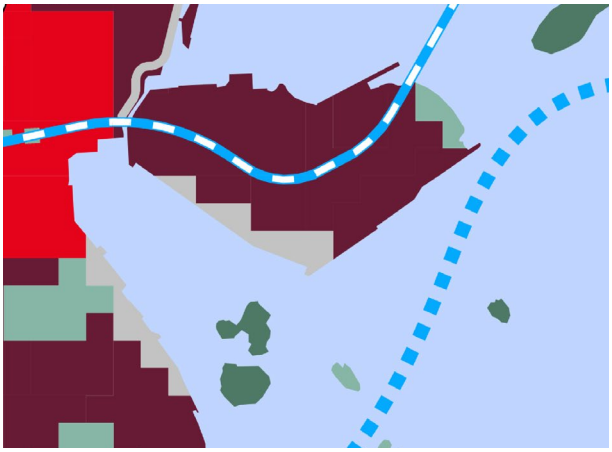
Katajanokan kanavarantaa vuonna 1913.

Katajanokka liittyy Helsingin arvokkaaseen vanhaan keskusta-alueeseen, joka on monin tavoin suojeltu. / HKM

Tämän Eteläsataman itäosan ja Katajanokanrannan ympäristöhistoriaselvityksen kohteena on Helsingin Katajanokan eteläinen rantavyöhyke ja siihen liittyvät Eteläsataman alueet. Suunnitteluperiaatteiden laatiminen alueelle on käynnistynyt aiemmin, ja tämä selvitys tehdään alueen suunnittelun lähtötiedoksi.

Eteläsataman lahti ja Katajanokka sijaitsevat Helsingin ydinkeskustan tuntumassa. Kohdealue rajautuu lännessä Linnanaltaaseen, pohjoisreunalla Katajanokanlaituria rajaaviin rakennuksiin ja idässä Katajanokanrantaan sekä sitä reunustavaan rakennusrintamaan. Alueen eteläosa kattaa Helsingin sataman käytössä olevan alueen ja rajautuu Kanavakatuun ja sitä pohjoisreunalla rajaaviin rakennuksiin. Kohdealuetta laajempi tarkastelualue kattaa koko Eteläsataman lahden maisemallisen alueen, ja siihen sisältyy laajahko osa Kruunuvuorenselästä.

Alue sijaitsee kulttuurihistoriallisesti monikerroksisesti arvokkaalla alueella. Kohdealue sijaitsee sekä Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suoja-alueella, että valtakunnallisesti arvokkaaksi määritellyn Helsingin edustan merimaiseman maisema-alueen vaikutusalueella. Kohdealueen ja tarkastelualueen suhdetta arvioidaan Suomenlinnan maailmanperintökohteeseen ja sen merkittäviin arvoihin, Merellisen Helsingin kansallismaiseman kaupunkijulkisivuun sekä Eteläsataman lahden RKY-kokonaisuuteen, johon kuuluvat Kauppatori ja keskustan empirejulkisivu siihen liittyvine elementteineen.



Helsingin yleiskaava 2016, ote Katajanokan ja Kauppatorin kohdalta.

Kauppatorille on merkitty punaisella liike- ja palvelukeskustan (C1) aluetta, Katajanokka on pääasiassa kantakaupunkia C2 (tumman ruskea). Etelärantaan on merkitty harmaalla satamatoimintojen aluetta. Alueen läpi on kaavassa esitetty raideliikenteen runkoyhteys. / Helsingin karttapalvelu.

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2016 Kauppatori on liike- ja palvelukeskustan aluetta ja Katajanokka on pääasiassa kantakaupunki C2 aluetta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Katajanokanrannan puistoinen alue sisältyy Katajanokan itäisintä kärkeä lukuun ottamatta myös C2-alueeseen. Eteläsataman itäosa, eli Katajanokan lounaisranta, on satamatoimintojen aluetta. Katajanokan läpi on yleiskaavassa esitetty raideliikenteen runkoyhteys.

Yleiskaava sekä päätös satamatoimintojen keskittämisestä avaavat mahdollisuuksia alueen kehittämiselle, kun osa aiemmin satamatoiminnoille osoitetusta alueesta vapautuu muuhun maankäyttöön. Alueen monet ominaispiirteet saattavat muuttua tai kadota, ellei alueen arvokkaimpia ominaispiirteitä vaalita. Tässä työssä on arvioitu alueen maisemallisia ja arvokkaita ominaispiirteitä. Työn tarkoituksena on alueen ympäristöhistoriallisen selvityksen kautta tunnistaa ja arvottaa alueen kaupunkiympäristön (kaupunkikuva, kaupunkirakenne) ja maiseman ominaispiirteet. Tämänkaltainen arviointi on tärkeää, jotta päätökset mai-



Selvitysalue ja selvityksen kannalta tärkeimmät rakennukset on nimetty kartalle. Kohdealue on merkitty oranssilla. Pohjakartan tiedot: MML

* Ulkoasiainministeriön kehitysyhteistyöosasto

seman muutokselle voidaan tehdä harkitusti ja tietoisesti. Maisemallisten ominaispiirteiden lisäksi alueella on myös monia muita ominaispiirteitä, joiden arvoihin tai säilyttämiseen ei ole otettu työssä kantaa.

Muita kohdealueen suunnitteluun vaikuttavia ja ohjaavia strategisia asiakirjoja ja suunnitelmia ovat Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025 sekä Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032.

Alue on kokonaan asemakaavoitettua aluetta, lukuun ottamatta Katajanokan satama-alueen itäkärkeä ja nykyisen meriuimalan aluetta. Helsingin kaupunki omistaa satama-alueet, mutta on vuokrannut ne pitkäaikaisella sopimuksella Helsingin satama Oy:lle.

Selvitystyö jakautuu kolmeen osaan seuraavasti:

Osassa 1: Alueen historia käsitellään ensin lyhyesti Eteläsataman lahden kaupunkimaiseman kehityksen muinaisesta merimaisemasta suursatamaksi ja nykyiseen muotoonsa. Sen jälkeen tarkastellaan alueen historiallista kehitystä tarkemmin, ajallisesti jaksoa 1640-luvulta tähän päivään.

Osassa 2: *Nykytilan analyysi* analysoidaan alueen nykytilaa, määritellään sen arvokkaat ominaispiirteet ja alueen suhde Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alueeseen sekä Merellisen Helsingin valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen ja kansallismaisemaan.

Osassa 3: *Johtopäätökset* käsitellään kohdealueen kaupunkikuvalliselle ilmeelle olennaisimmat ominaispiirteet ja arvioidaan niiden vaikutuksia alueen jatkosuunnittelussa.

Selvitystyö on tehty syksyn 2022 ja alkuvuoden 2023 aikana yhteistyössä Loci maisema-arkkitehdit Oy:n ja Arkkitehtitoimisto Okulus Oy:n kesken. Loci maisema-arkkitehdit Oy on pääkonsulttina vastannut selvityksestä ja työn osista 2: Nykytilan analyysi ja 3: Johtopäätökset. Arkkitehtitoimisto Okulus Oy on laatinut osan 1. historiaselvityksen alueelle, pois lukien osan 1. 1. alaluku: Kaupunkimaiseman kehitys, sekä puistohistoria.

Selvityksen ovat laatineet Loci maisema-arkkitehdit Oy:stä Pia Kuusiniemi, Milla Hakari, Eetu Mykkänen ja Sonja Saari, sekä Arkkitehtitoimisto Okulus Oy:stä Mikko Bonsdorff ja Juhana Havas. Tilaajan ohjausryhmässä työtä ovat ohjanneet Helsingin kaupunkiympäristön toimialalta Salla Hoppu, Janne Prokkola, Anu Lamminpää, Sakari Mentu, sekä Helsingin kaupunginmuseolta Sari Saresto ja Katariina Ruuska-Jauhijärvi.

Terminologia

Tässä työssä käytettävien termien selityksiä:

Rantavyöhyke kuvaa tässä selvityksessä tasaista, täyttömaalla rakennettua vyöhykettä Katajanokan ja Eteläsataman lahden rannassa. Rantavyöhykkeeseen sisältyvät Satamakenttä, Eteläsataman lahden rannan torikentät ja Katajanokan itäkärjen puistojen alueet.

Kaupunkireunalla tarkoitetaan tässä selvityksessä muurimaista, yhtenäiseen rintamaan asettuvaa rakennuskorttelien luomaa tilanreunaa.

Eteläsataman lahti viittaa tässä selvityksessä Eteläsataman vesialueeseen sekä sitä ympäröiviin kaupunkikortteleihin.

Satama-allas tarkoittaa Eteläsataman lahden vesipintaan, joka rajautuu kaupungista rakennetulla, suoraviivaisella rantaviivalla. Satama-allas rajautuu Kauppatorin ja Valkosaaren, Luodon sekä Katajanokan eteläkärjen ja Kaivopuiston väliseen vesialueeseen.

Näkymäsuunta tarkoittaa tässä selvityksessä laajahkoa aluetta, jonka suunnalta näkymän tarkastelu tapahtuu. Näkymäpiste tarkoittaa tarkempaa aluetta, tiettyä kohtaa, josta näkymä avautuu.

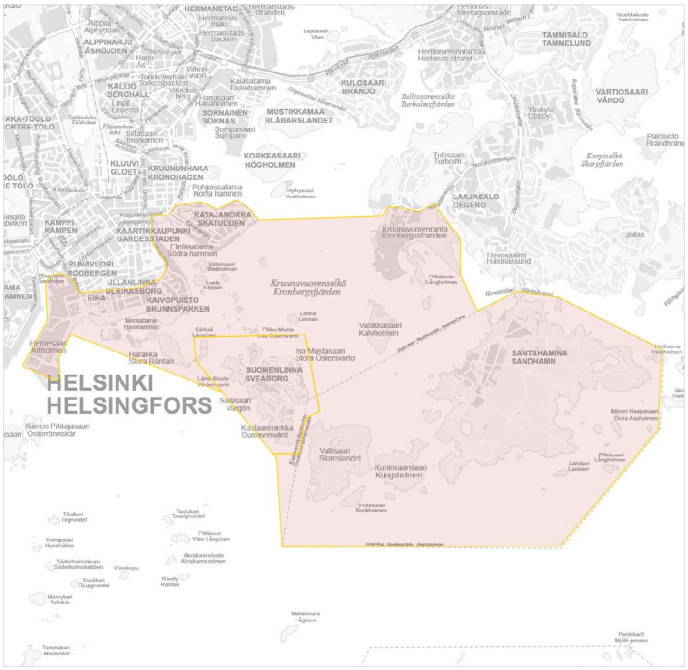
Läpinäkymä on kaupunkirakenteen läpi kulkeva näkymä, jonka molemmat näkymäpäätteet ulottuvat kaupunkirakenteen ulkopuolelle.

Jugendkortteleilla tarkoitetaan tässä työssä Katajanokalla Kruunuvuorenkatuun, Linnankatuun, Vyökatuun, Laivastokatuun, Pormestarinrinteeseen ja Rahapajankatuun ja rajautuvia, 1900-luvun alkuvuosikymmeninä rakennettuja kortteleita.

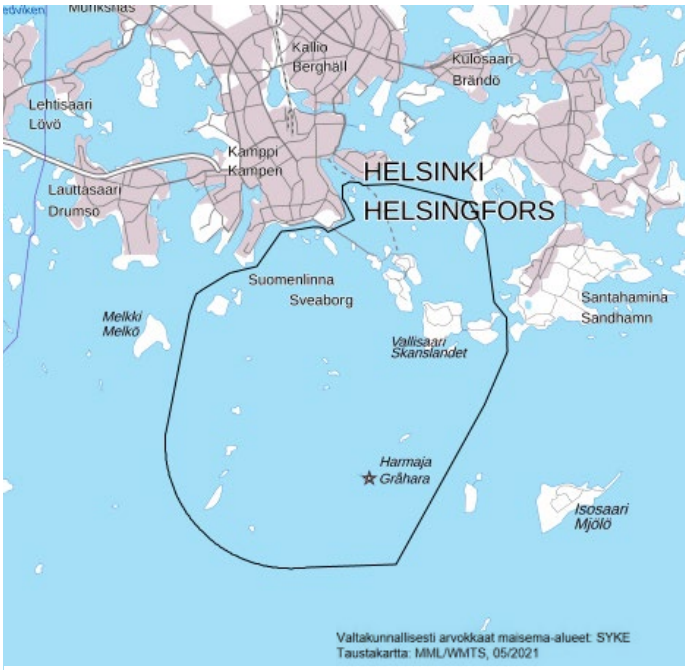
Itäosan asuinkorttelit viittaavat tässä työssä Katajanokan niemen itäosien asuinkortteleihin, jotka on rakennettu 1970-luvulla tai sen jälkeen. Alueella sijaitsee myös Merikasarmin alue, joka on oma kokonaisuutensa eikä kuulu asuinkortteleihin.

Arvokas kulttuurimaisema

Kauppatorin ympäristö on tärkeä osa Merelliseen Helsinkiin liittyvää maisemaa. Se sijaitsee seuraavien kulttuuriympäristövyöhykkeiden tai -inventointien alueella:



Kuvassa on esitetty Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alue vaaleanpunaisella. Se kattaa merkittävän osan Kruunuvuorenselkää, ja myös Katajanokka ja Eteläsatama kuuluvat suoja-alueen piiriin. Helsingin kaupunki



Mereinen Helsinki on yksi Suomen 27 kansallismaisemasta. ja valtakunnallisesti arvokas maisema-alue . Uudenmaan liitto 2016

Suomenlinna

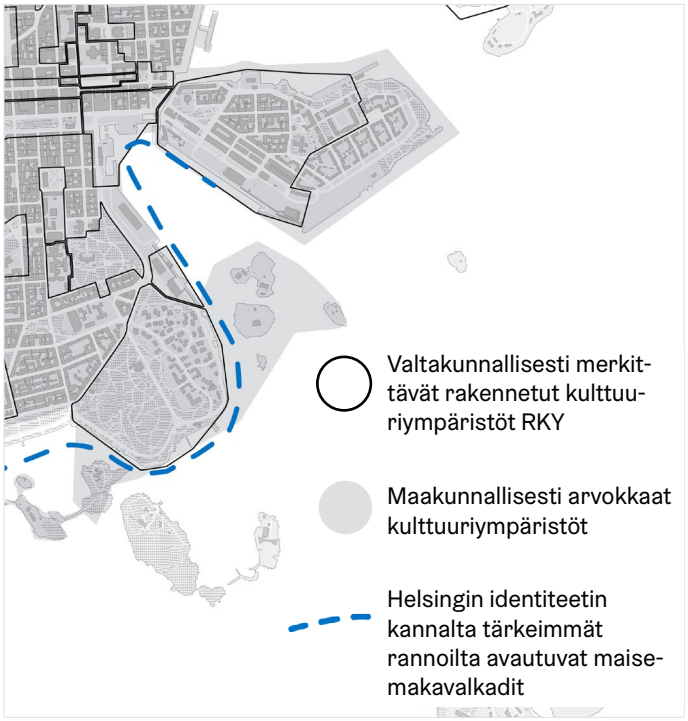
Suomenlinna liitettiin vuonna 1991 Unescon yleissopimuksen maailmanperintöluetteloon. Tämän ympäristöhistoriaselvityksen tarkastelualue sijaitsee Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohteen suoja-alueella. Suomenlinnan rakennettu kulttuuriympäristö ja suoja-alue on esitelty tarkemmin sivuilla 195–198.

Suomenlinnan suoja-alueella sijaitsee useita muinaisjäännöksiä. Muinaisjäännökset on esitetty liitteessä 1.

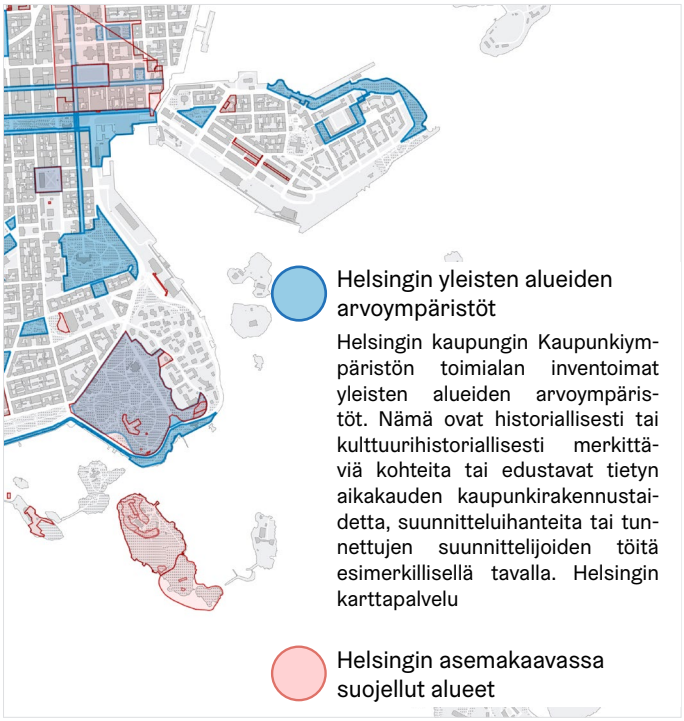
Helsingin edustan merimaisema

Helsingin edustan merimaisema on valtakunnallisesti arvokkaaksi määritelty maisema-alue, jonka taustalle asettuu Eteläsataman ympäristö. Maisema-alueen rajaus noudattelee Suomenlinnasta avautuvia näkymiä ja Kruunuvuorenselän maisematilaa. Helsingin edustan merimaisema on kulttuu-rihistoriallisesti monikerroksinen maisemanähtävyys, jota leimaa etenkin pitkä linnoitushistoria. Maisemalliset arvot perustuvat linnoitushistorian synnyttämien rakenteiden lisäksi alueen luonnontilaisina säilyneisiin luotoihin, pitkiin ja avariin merinäkymiin, maisemaa pohjoisessa reunusta-vaan Helsingin siluettiin sekä käyttöhistorialtaan monipuolisiin ja virkistyskohteina arvokkaisiin sisäsaariin. Alue on maisemallisesti yhtenäinen virkistys- ja matkailualue, jonka laivaväyliltä aukeaa edustavia näkymiä kohti Helsingin kaupunkialuetta. Helsingin edustan merimaisema on esitelty tarkemmin liitteessä 2.

Merellisen Helsingin kansallismaisema on myös yksi ympäristöministeriön määrittelemistä Suomen kansallismaisemista. Merellisen Helsingin kansallismaisema ja valtakunnallisesti arvokas maisema-alue on esitelty tarkemmin sivulla 197–198.



Kartan tiedot: Helsingin kaupunki, Pohjakartan tiedot: MML



/ Helsingin kaupunki, Pohjakartan tiedot: MML

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt

Kohdealue sijaitsee Helsingin empirekeskustan ja kivikaupungin maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön alueella. [1]

Tarkastelualueella sijaitsee useita valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä (RKY 2009)[2]. Kohdealueelle sijoittuu Katajanokan vanha osa. Lisäksi kohdealueen läheisyyteen sijoittuu useita Helsingin arvokkaiden kulttuuriympäristöjen laajoja kokonaisuuksia (Kauppatori rajaavine rakennuksineen, Esplanadi-Bulevardi, Senaatintori ympäristöineen, Tähtitorninvuoren observatorio ja puisto sekä Olympiarakennukset). Selvitysalueen RKY-kohteet on esitelty tarkemmin liitteessä 3.

Eteläsataman rannat ja Eteläsataman itäosa (Katajanokan ranta-alue Kauppatorilta Marina Congres Centerille) ovat osa Helsingin identiteetin kannalta tärkeintä rannalta avautuvaa maisemakavalkadia.

Arvoympäristöt ja asemakaavassa suojellut alueet

Katajanokan kärjessä sijaitseva Laivastopuisto on määritelty arvoympäristöksi, ja se sijoittuu osin kohdealueelle. Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimialan inventoimat yleisten alueiden arvoympäristöt ovat katu-, puisto- silta- ja torikohteita, jotka ovat historiallisesti tai kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita tai edustavat tietyn aikakauden kaupunkirakennustaidetta, suunnitteluihanteita tai tunnettujen suunnittelijoiden töitä esimerkillisellä tavalla. Niille on määritelty kolme ylläpidon ja peruskunnostuksen vaatimustasoa. Suurimmalla osalla arvoympäristöiksi luokiteltuja kohteita ei ole kaavallista suojelua.[3]

Kohdealueella ei sijaitse asemakaavalla suojeltuja alueita. Lähimmät asemakaavalla suojellut alueet sijaitsevat Kanavakadulla. [4]

Asemakaavassa suojellut rakennukset on esitetty liitteessä 4.

1 Uudenmaan liitto 2022
2 Yleiskaavan kulttuuriympäristöt –teemakartta (Helsingin kaupunki 2016b) (RKY -alueiden osalta oikeusvaikutteinen)
3 Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala
4 Helsingin kaupunki, Asemakaavoitus

OSA 1:

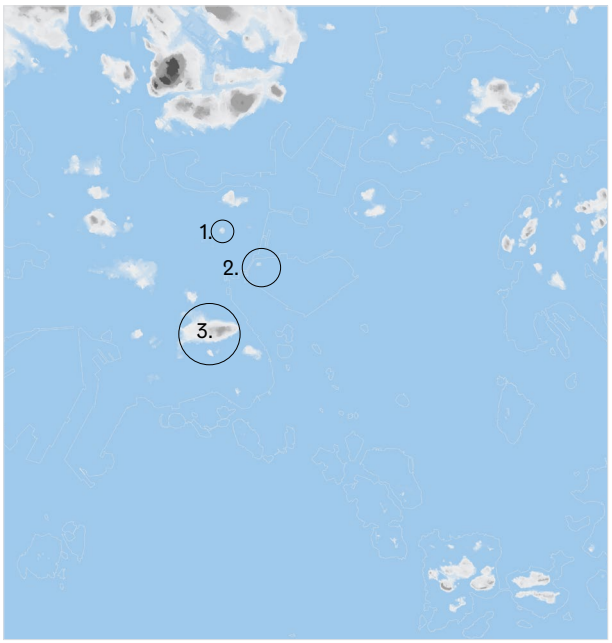
Kasvava kaupunginosa

Maiseman kehitys

Muinainen merimaisema

Muinainen saaristomaisema 3000 eaa

Jääkauden jälkeen merenpinta oli huomattavasti nykyistä korkeammalla, ja nykyisen Helsingin keskustan paikalla oli merestä esiin pilkistäviä saaria ja luotoja. 3000 eaa merenpinta oli 20 metriä nykyistä korkeammalla, ja Katajanokalla ainoastaan Uspenskin katedraalin kallio pilkotti merestä. Tähtitorninvuori oli lähialueen suurin saari. Kallio, jolla Tuomiokirkko sijaitsee, pilkotti myös merestä.



Maisemarakenne vuonna **3000 eaa**, kun vedenpinta oli 20 m nykyistä korkeammalla.

Kaavioon on merkitty valkoisella nykyinen rantaviiva alueen tunnistettauuden vuoksi. Kaavioon on ympyröity seuraavien maamerkkien sijainnit:

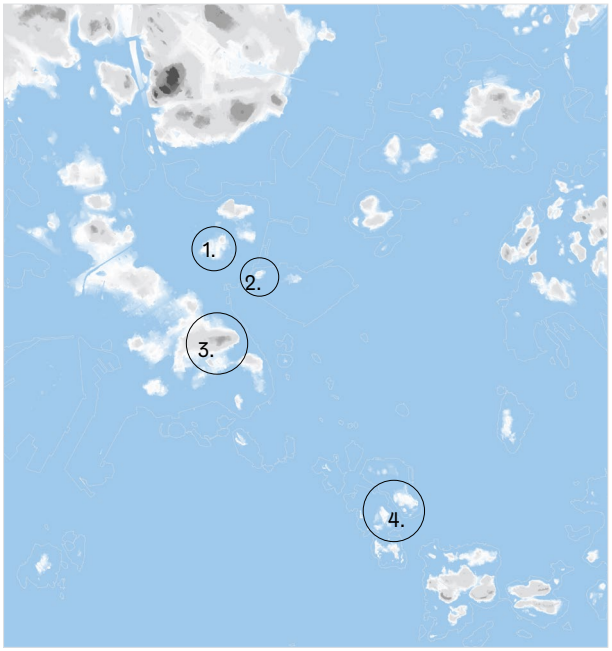
1. Helsingin tuomiokirkon kallio, 2. Uspenskin katedraalin kallio, 3. Tähtitorninvuori

Pohjakartan tiedot: MML

Muinainen saaristomaisema 1700 eaa

1700 eaa Katajanokan kaksi korkeinta kalliota olivat luotoja meressä. Tähtitorninvuoren ympäristön merestä kohonnut maa-ala oli kasvanut, ja myös kalliolaki, jolla Helsingin Tuomiokirkko sijaitsee, oli noussut merenpinnan yläpuolelle.

Suomenlinnan saarista oli paljastunut myös joitakin korkeimpia kohtia.

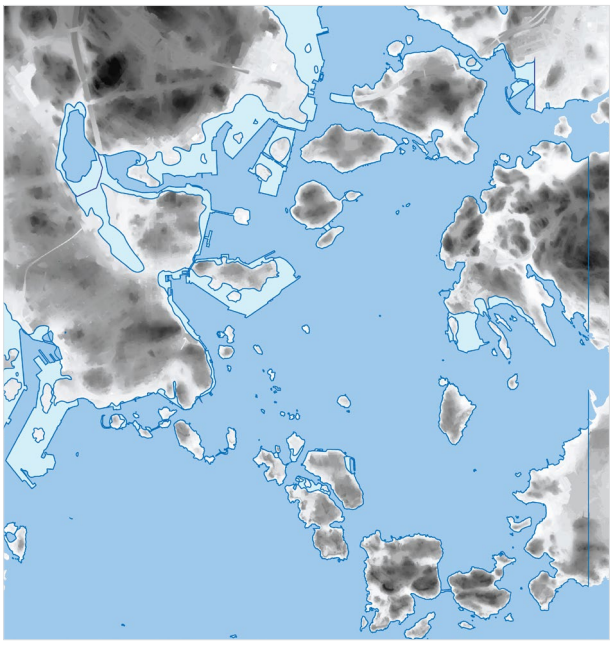


Maisemarakenne vuonna **1700 eaa**, kun vedenpinta oli 11 m nykyistä korkeammalla.

Kaavioon on merkitty valkoisella nykyinen rantaviiva alueen tunnistettavuuden vuoksi. Kaavioon on merkitty seuraavien maamerkkien sijainnit:

1. Helsingin tuomiokirkon kallio, 2. Uspenskin katedraalin kallio, 3. Tähtitorninvuori, 4. Suomenlinnan saaret

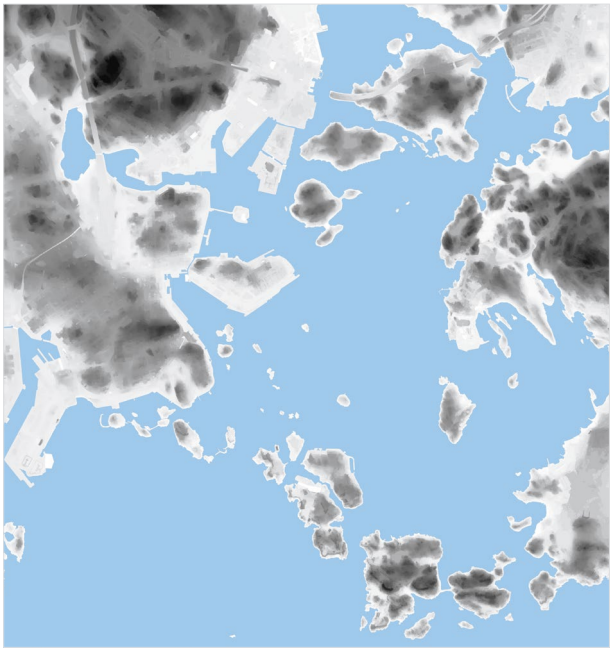
Pohjakartan tiedot: MML



Maisemarakenne, rantojen meritäytöt korostettuna vaaleansinisellä

Ennen rantaviivan täyttöä valtaosa Helsingin eteläisestä ranta-alueesta on ollut korkeahkoa kalliomaastoa. Rantaviivan rajautuminen on muistuttanut tapaa, jolla ympäröivät saaret yhä rajautuvat mereen. Rantaviiva on ollut pääosin kallioinen ja monimuotoinen.

Pohjakartan tiedot: MML



Maisemarakenne

Pohjakartan tiedot: MML

Helsingin muokatut rannat

Vielä 1800-luvun alussa Helsingin eteläinen merenlahti on ollut huomattavasti nykyistä laajempi ja avoimempi. Käytännössä kaikkia rantoja Jätkäsaaresta Hermanninrantaan on sittemmin täytetty.

Katajanokan alueella täyttöjä on tehty runsaasti ja se erottuu muusta Eteläsatamasta selvästi laajemmin muokattuna alueena. Verrattuna Makasiinirantaan ja Kauppatoriin Katajanokan täytöt ovat pinta-alaltaan moninkertaiset, ja pienimmilläänkin täytetyn alueen leveys vastaa Makasiinirannan laajimpia täyttöjä. Reilu puolet Katajanokan nykyisestä pinta-alasta on täyttömaata.

Laajempaan lähiympäristöön verratessa Katajanokan käsittely ei kuitenkaan ole erityisen poikkeuksellista. Samankokoisina tai laajempina täyttömaa-alueina rannassa erottuvat nykyään esimerkiksi Hernesaari, Kalasatama ja Hakaniemi sekä Hermanninranta. Uusia täyttöjä tehdään parhaillaan Kruunuvuorenrannan alueella. Mainittuihin ranta-alueisiin verrattuna Katajanokka on tosin muun Eteläsataman tavoin täytetty melko aikaisin: osa täytöistä on jo 1900-luvun vaihteesta ja itäisintä kärkeä lukuun ottamatta täytöt on tehty pääosin 1940-luvulle tultaessa.

Helsingin rantamaisema

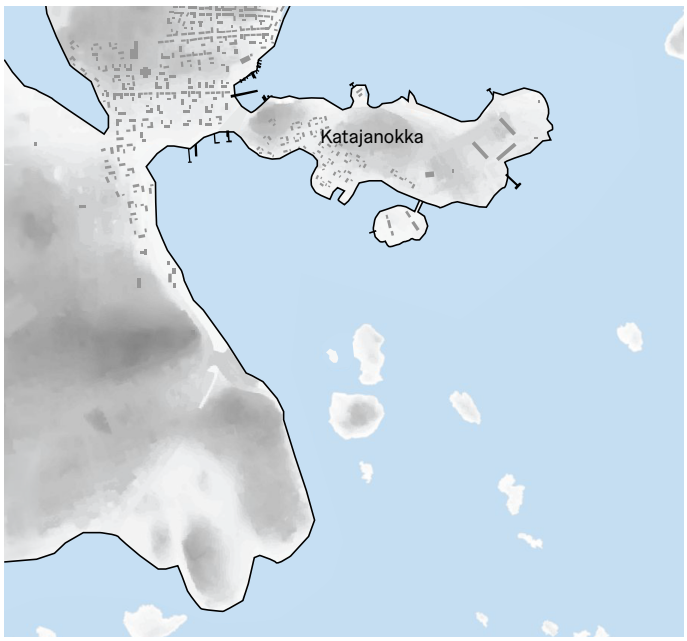
Katajanokka on Helsingin niemen rantaan sijoittuva melko matala ja tasainen uloke. Ympäröivistä alueista sitä korkeammalle nousevat esimerkiksi vastarannalla sijaitseva Tähtitorninvuori, nykyinen Kruununhaan alue sekä niemen koillispuolella sijaitseva Korkeasaari. Alun perin niemi oli kapea ja lähiympäristöstä erottuva niemimaa, jota täyttömaalla laajennettiin siten, että niemen pinta-ala yli kaksinkertaistui. Niemen korkeuserot ovat täyttöjen myötä tasoittuneet.

Katajanokan läpäisee itä-länsisuuntainen kallioselänne, joka liittyi alkujaan Vironniemen kallioihin. Niemi erotettiin sittemmin vuonna 1844[1] Katajanokan kanavalla Vironniemestä omaksi saarekkeekseen. Katajanokan täytetyt ranta-alueet eroavat korkeusasemaltaan selkeästi kallioisesta selänneosasta.

Katajanokan kallioita on jonkin verran louhittu alueen rakentamisen yhteydessä, mutta korkein kukkula, jolla sijaitsee Uspenskin katedraali, on suurelta osin säästynyt louhinnalta. Parhaiten alueen alkuperäinen maisemarakenne onkin nähtävissä Uspenskin katedraalin ja Luotsikadun ympäristössä. Korkeimmillaan Katajanokan maanpinta on Uspenskin katedraalin kohdalla n. +18 mmpy ja Luotsikadun ja Vyökadun risteyksessä n. +13 mmpy. Muuten korkeuserot ovat vanhalla kallioalueella pääosin +5–10 mmpy.

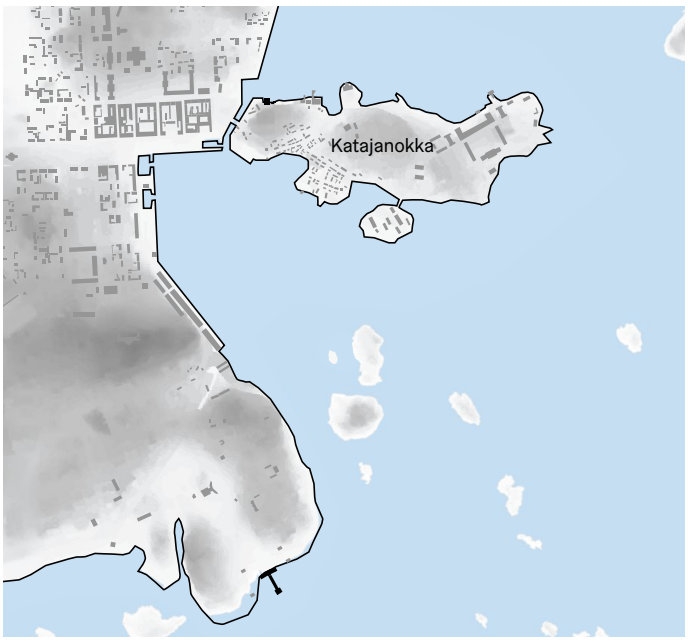
1 2022 Vihreät sylit. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala.

Kasvava kaupunki



Maisemarakenne ja rakennukset vuonna **1749**

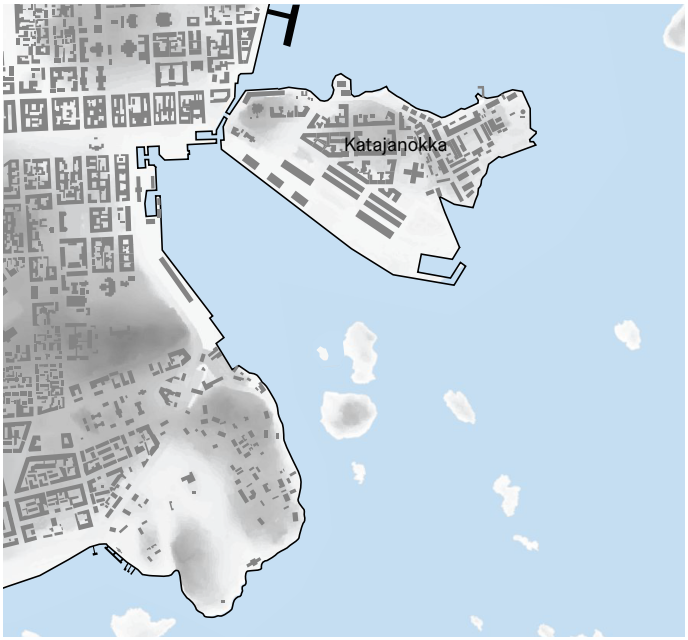
Ennen meritäyttöjä valtaosa Helsingin eteläisestä ranta-alueesta on ollut korkeahkoa kalliomaastoa. Rantaviivan rajautuminen on muistuttanut tapaa, jolla ympäröivät saaret yhä rajautuvat mereen. Kaupungin pääsatama sijaitsi Katajanokan niemen pohjoispuolella[1]. Kauppatorin paikalla on ollut kapeahko kannas, jonka toisella puolella sijaitsi nykyinen Eteläsataman lahti ja toisella puolella entinen Kluuvilahti. Pohjakartan tiedot: MML



Maisemarakenne ja rakennukset vuonna **1838**

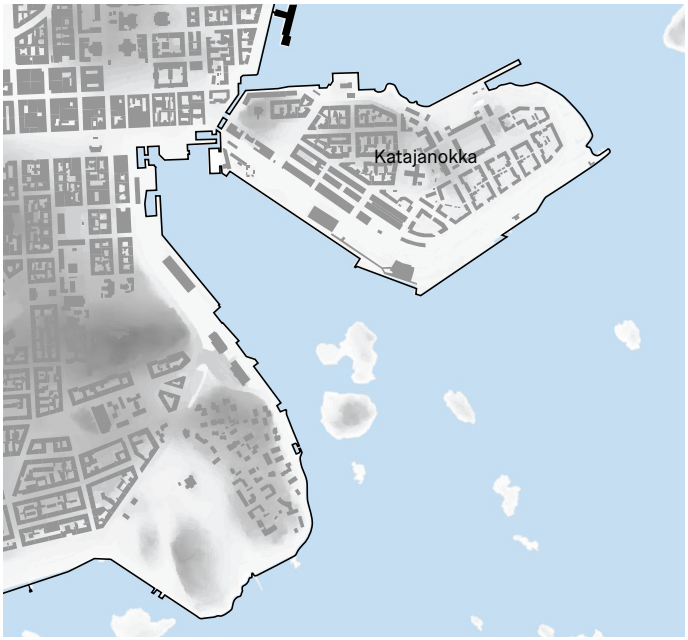
Helsingin empirekorttelien rakentaminen oli alkanut 1820-luvulla, ja Katajanokan maankäyttöä oli alettu vahvemmin suunnitella osana kantakaupunkia. Kalastajakylä on kuitenkin jatkanut Katajanokalla kasvuaan. Kluuvilahti on täytetty. Katajanokan itäkärjessä näkyvät Kasarmi ja vanha lääninvankila. Pohjakartan tiedot: MML

1 2022 Vihreät sylit. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala.



Maisemarakenne ja rakennukset vuonna **1909**

Katajanokan rannat ovat suursatamakäytössä, ja ranta on suoristettu. Satamarata ulottui Katajanokan satamakentälle. Laukkasaari sulautui täyttöjen myötä osaksi Katajanokan niemeä. Katajanokan nykyinen rakennuskanta oli monilta osin jo valmis. Niemen itäkärki oli teollisuuden ja Kasarmin käytössä. Pohjakartan tiedot: MML



Maisemarakenne ja rakennukset vuonna **2022**

Kauppatorin ympäristössä suurimmat muutokset ovat kohdistuneet Katajanokalle, jonka ranta-alueet ovat muuttuneet sataman tarpeiden mukaan. Pohjakartan tiedot: MML.



Asemakaava 1800-l alusta. Rantaviiva on laitureiden ja pengerrysten täplittämä. (HKA, Sinetti)



Asemakaava 1878. Kauppatorin alue sekä Makasiiniranta on jo suurimmaksi osaksi muotoutunut ja katkoviivalla on piirretty Katajanokanrannan suunnitellun täytön laajuus. Alue tulisi toimimaan sataman käyttötarkoituksissa. HKA

Merielämä osana maisemaa

Vanhoissa kartoissa Eteläsataman lahden rantaviiva on täynnä pieniä laiturirakennelmia ja pengerryksiä. Vesiliikenne leimasi rantaviivaa Helsingin Vironniemeen siirtymisestä lähtien.

Satamatoiminnan laajeneminen 1800-luvun lopussa suursatamaksi valtasi Katajanokan maisemasta aiempaa enemmän alaa. Katajanokalla nykyisen Eteläsataman itäosan paikkeilla sijainnut varastoalue sai toiminnallisen luonteensa jo Ehrenströmin ensimmäisessä ehdotuksessa uuden pääkaupungin asemakaavaksi (1815). Tällöin varattiin Katajanokan etelä- ja pohjoispuoli kokonaisuudessaan kaupan varastoille, jotka olisivat jalustana reunustaneet sitä korkeaa kalliota, jolle sittemmin Uspenskin katedraali rakennettiin. Keskustelu Katajanokan suunnittelusta on aina 1830-luvulta lähtien ollut keskustelua kauneuden ja edustavuuden sekä hyötynäkökohtien ensisijaisuudesta. [2]

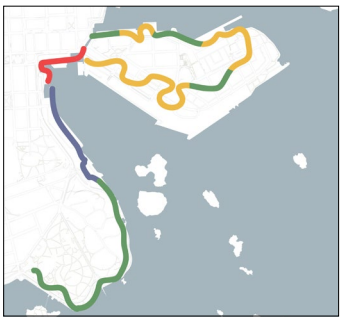
Satamasta tuli merkittävä osa Katajanokan julkisivua. Laivat ja teollisuusrakennukset määrittelivät rantaa seuraavat 100 vuotta. Sataman tänä aikana muuttuneet toiminnallisuudet ja tarpeet muovasivat Katajanokan rantavyöhykkeen ja sillä sijaitsevat rakennukset ajallisesti monikerrokselliseksi kokonaisuudeksi, ja sataman rooli maisemassa kasvoi laivojen ja rakenteiden kasvaessa.

Satama muutettiin matkustajasatamaksi 1980-luvulla, ja nosturien ja satamarakenteiden vähentyessä sataman dominanssi maisemassa on hieman pienentynyt. Edelleen laivaliikenne ja satamarakenteet kuitenkin muodostavat oman vaihtuvan ja liikkeessä olevan julkisivukerroksen satama-alueille.

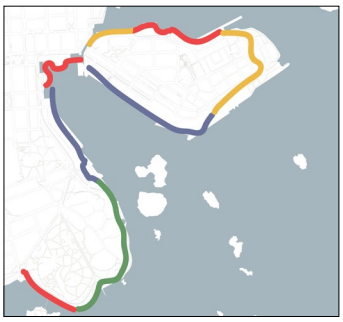
2 Asemakaavan nro 9146 selostus

Rantojen maankäyttö eri aikakausina

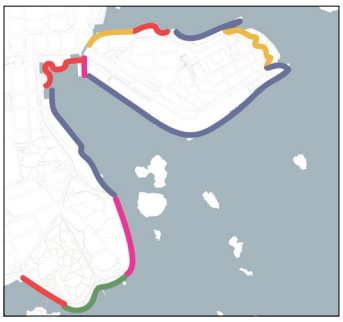
1800-luvun alku



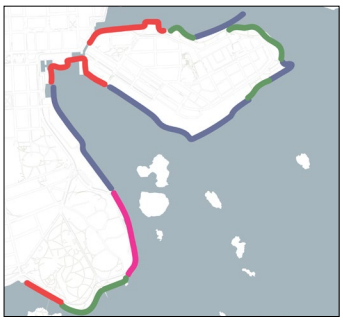
1900-luvun alku



1943



2021



Selite

Rannan pääasiallinen maankäyttömuoto

- viheralue
- muu julkinen alue
- muu alue: pienimuotoinen asutus, teollisuus- tai kasarmitoiminta
- satama-alue
- liikennealue



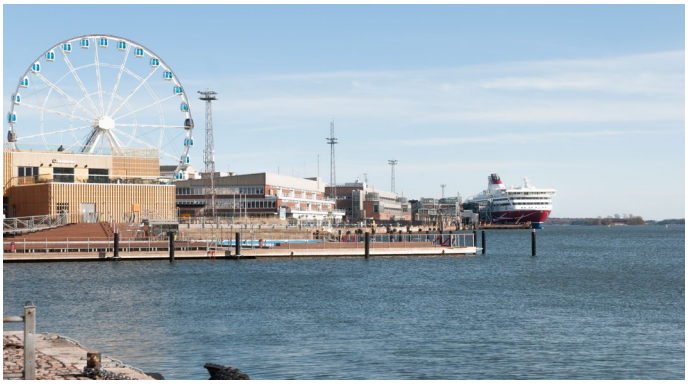
Maalaus Katajanokan kalastajakylästä ennen suursatamaa vuodelta 1868. Merielinkeino on liittynyt Katajanokan asutukseen alusta saakka. Kuvaa on rajattu. Magnus von Wright, Kansallisgalleria



Viking Linen alus laiturissa Katajanokalla vuonna 1979. Satamatoiminnan kehittymisen myötä myös alusten koko kasvaa. Sataman näkymää eivät hallitse enää pelkät rakennukset, vaan alukset toimivat usein näkymän päätteenä sekä mereltä että maalta. Volker von Bonin, HKM



Laivoja eteläsatamassa Mynttikadulla (nyk. Katajanokanlaituri) vuonna 1898. HKM



Viking Linen alus Katajanokanlaiturissa vuonna 2020.



1910–1919 Eteläsataman laivoja Katajanokanlaiturissa. HKM



Ruohokattoisia rakennuksia Katajanokalla vuonna 1866. C.A. Hårdh, HKM



Nykyisen Kruunuvuorenkadun alkupäässä sijainneen tontin rakennuksia rannassa vuonna 1870–1879. Knutson, Johan, HKM



Kalliota ja pieniä puurakennuksia rykelminä puuttoman Katajanokan rannassa vuonna 1880-luvulla. HKM

1876 Panoraama Katajanokalta

Alla. Varhaisen Katajanokan kuvaajana historiaan jääneen Rudolf Åkerblomin akvarelli vuodelta 1876 havainnollistaa hyvin Katajanokan kohtalonyhteyden: pääkaupungiksi vuonna 1812 nostetun Helsingin monumentaalikeskusta rakentui aivan liki syrjäistä niemeä, jonka luoteista rantaviivaa täplitti 1600-luvun puolivälistä lähtien kasvanut kalastajien mökkikylä. Sittemmin Katajanokallekin yltänyt monumentaalisuus ja satamatoiminnan tehostumisen vaatimuksena syntynyt suorakulmainen rantaviiva antoivat vielä odottaa itseään. HKM.



1640...1800

Katajanokan kylä ja armeijan parakkeja

”Kun Helsinki siirrettiin nykyiselle paikalleen, kuului Katajanokka kärkenä siihen Vironniemeen, joka oli valittu kaupungin paikaksi. Yhtenäinen kallioselänne yhdisti sen päävartion ja Presidentinlinnan paikkeilla oleviin kallioihin. Vahva metsikkö kasvoi Katajanokalla ja se suojasi satamaa nykyisessä Pohjoissatamassa. Isonvihan aikana venäläiset tekivät Katajanokalle varustuksen ja varaston sekä hakkasivat metsää. Tästä alkoi niemen autioituminen.

Ehrensvärdin ja Kustaa III:n aikana varustuksia uudistettiin. Kalastajahökkeleitä kasvoi niemen rannoille ja kallioiden kupeille. Suomen sodassa Katajanokan asutus säästyi. Jälleenrakentamisen alkaessa Engel puhuu kyklooppien taistelusta rakennuttaessaan Katajanokan pohjoisrinteelle komeaa Merikasarmia pelastaakseen helsinkiläiset venäläisen sotaväen kotimajoituksesta. Sotaväki marssi kasarmeihin 1820 ja Katajanokan ”militarismin kausi” alkoi jatkuen vieläkin, toki toisissa merkeissä kuin silloin alussa.”

Uusi Suomi 5.3.1962 s. 17




Omstängde åkrar.
Kjäruholmen
Hanoholmen
Glo
Tullhällan
Stadsviken
Skata


SALT
SJÖN.
Fylt med grus
Beskrifningen.
a Torget
b Backhus Torg:
c Kyrkan
d Klockstapel.
e Skolhuset
f Backhus, nyttas nu till Rådhus
g Skeipsbron
h Till magazin
i Lökholmen
k Cassern på Ulricasborg.
l Artillerie Tyghus
m Krut kiällare
n Kronohageri tomt
o Landshofdingens
nu generalen chefs Trägård
p Trägårds mästare Hoställe
q Skeips varfvet
r Trägård till
s Planför nytt Rådhus
t Guvernements huset.
Skatta
udden
magazin
86.
0
400
800
1200.

1696 Tiilitehdas ja kaupunginosajako

Ylävasemmalla. Lars Forsellin vuonna 1696 laatima kartta kaupungin alueesta on tiettävästi vanhin säilynyt tarkka kaupunkimittaus Helsingistä. Katajanokan tuolloista rakennuskantaa symboloi satulakattoinen rakennus, joka on piirretty Tulhällan tiilitehtaan kohdalle. Julkiset rakennukset sijoittuivat nykyisen Senaatintorin ja Meritullintorin väliselle alueelle. 1700-luvun alussa korttelit eli kaupunginosat tunnettiin nimillä *Suo*, *Kluuvi*, *Läntinen tulli* ja *Kalastajanmäki* (Katajanokka). Kaupunginosajaon keskipisteenä toimi nykyinen Senaatintori. Myöhemmin 1700-luvulla kaupunginosien rajat ja nimet muuttuivat; nyt ne tunnettiin nimillä *Norra*, *Östra*, *Södra* ja *Västra kvarteret*. Katajanokan alue kuului itäiseen (Östra) kaupunginosaan. / Plan af Helsingfors Stad 1696, Ruotsin valtionarkisto.

Katajanokan moni-ilmeiset kasvot

”Töölönlahdesta ulottui viime vuosisadan alkupuolelle asti nykyisen rautatiealueen, rautatientorin, Mikonkadun ja Kluuvikadun yli aina Pohjois-Esplanadin ja Fabianinkadun kulmaan saakka Kluuvilahti. Nykyinen Kruununhaka, Siltavuori, Kaisaniemi ja Hospitsin seutu muodostivat siis suuren niemekkeen, joka vain hyvin kapealla kannaksella nykyisen kauppatorin seudulla yhtyi mannermaahan. Tälle Vironniemelle, josta ulkoni itäkaakkoon Katajanokka, alettiin v. 1640 rakentaa uutta Helsinkiä.”

Helsingin Sanomat 9.1.1927

Liikkeelle lähdetään vuodesta 1640. Tällöin tapahtunut Helsingin kaupungin siirto nykyisille sijoilleen Vantaanjoen suulta Vironniemelle, avomeren äärelle, toimi lähtölaukauksena myös Katajanokan (Tullskata Udden, Skat Udden, myöh. Skatudden) alueen kehitykselle. Tämän tutkimuksen lähtöpisteeksi asettuukin luontevimmin juuri tämä niin kutsuttu uuden Helsingin historia – ajanjakso, joka toi mukanaan sotaisan ja kaupungin rakennetun ympäristön kannalta tuhoisan 1700-luvun alun tulipaloineen ja venäläismiehityksineen. Levottomien aikojen myötä puolustusrakennelmat saivat Helsingin kehittämisessä keskeisen roolin. Linnoitussuunnitelmia laadittiin 1700-luvun puolivälissä useita, mutta niistä toteutui lopulta vain pieni osa. Viaporin merilinnoituksen vuonna 1748 alkaneiden rakennustöiden myötä elinkeinoelämä vilkastui, ja alkoi Helsingin Eteläsataman vaiheittainen kehittyminen pääsi vauhtiin.

Katajanokan alue oli 1600-luvun alkupuolella vielä lähes asumaton, kallioinen ja tiheän metsän peittämä niemi. Runsas puusto suojasi etelästä päin Helsingin satamaa, joka vielä tuolloin sijoittui nykyisen Aleksanterinkadun itäiseen päätyyn nk. Laivasillan eli nykyisen Meritullintorin paikkeille. Kauppalaivojen oli siten kierrettävä Katajanokka sen itäpuolelta. Tuulilta suojassa olleeseen pohjoissataman pistolaituriin (*Skepssbron*) kiinnittyivät niin sota- kuin kauppalaivatkin; nykyisen Eteläsataman rantavedet olivat vielä tuolloin aivan liian matalat alusten rantautumista ajatellen, eikä 1800-luvulla toteutetusta kanavasta ollut tässä vaiheessa vielä tietoakaan.

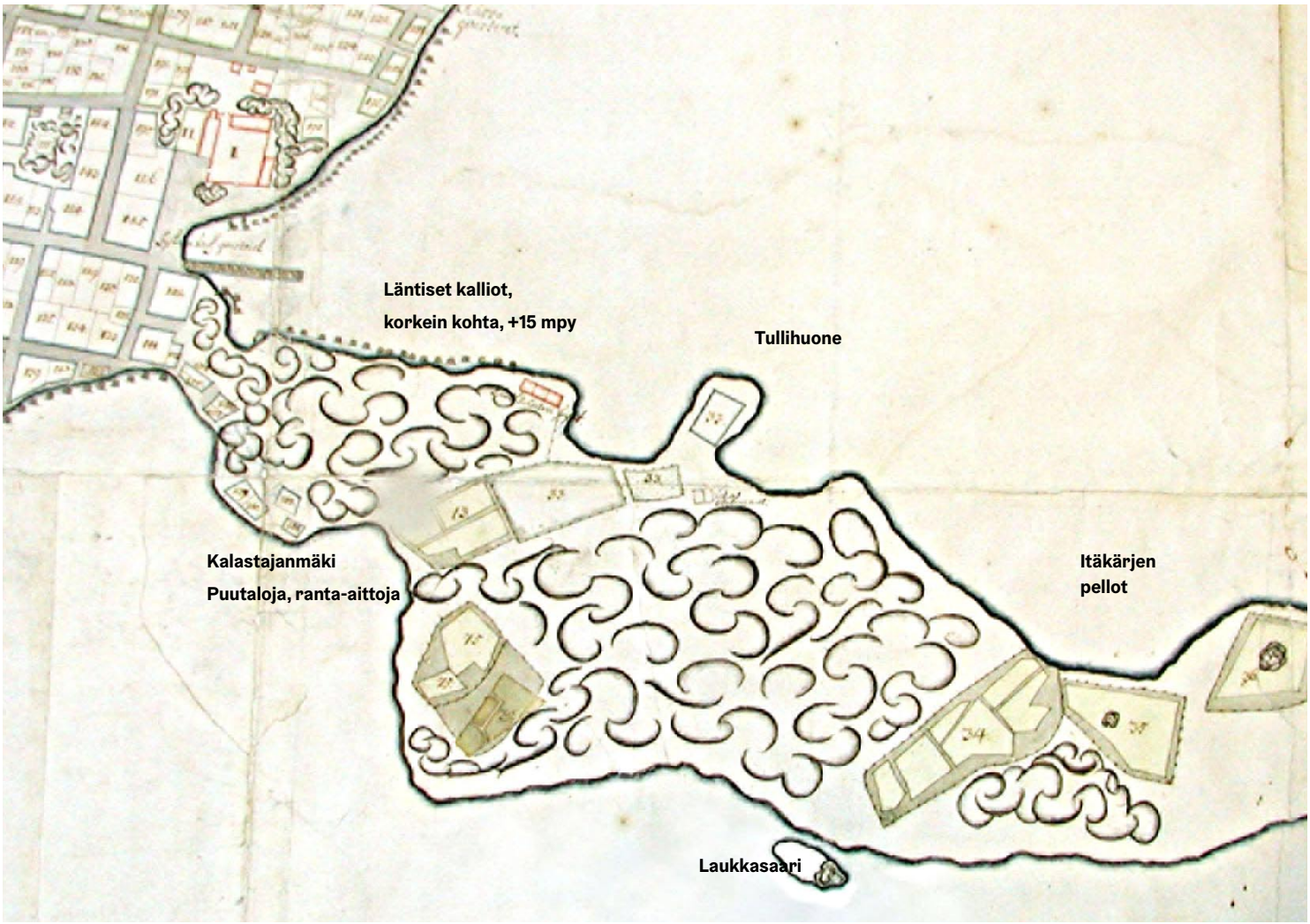
1700-l. Varhainen tonttijako, merkkirakennuksia

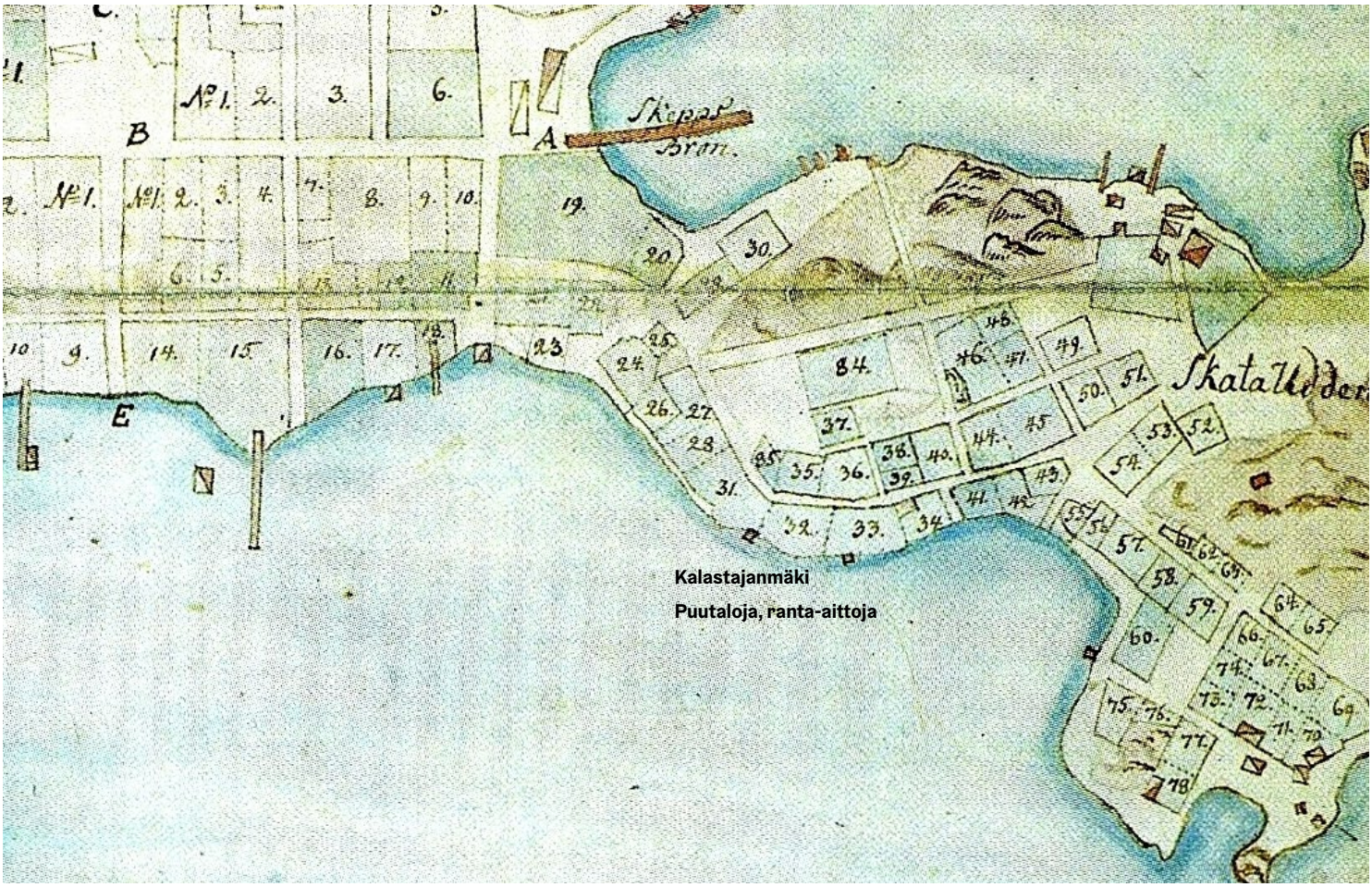
Alavasemmalla. Varhaiseen karttaan on merkitty Katajanokan varhainen, 1600-luvun jälkipuoliskolta periytyvä tonttijako. Tumman punaisella merkittävät rakennukset, joista Katajanokalle on merkitty niemen pohjoirannalla sijainnit tiilitehdas (h) sekä Lökholmenilla (i) sijainnut kruunun viljamakasiini. HKM.



1713 Helsingin piiritys

Alla. Venäläisten laatima kartta Helsingin piirityksestä ja valloituksesta keväältä 1713 havainnollistaa ajanjakson dramaattiset tapahtumat tulipaloineen ja miehitysjoukkojen sijoittumisineen. Venäläisjoukot nousivat maihin mm. Katajanokan kärjen kautta, sijoittivat tykkinsä nykyisen Uspenskin katedraalin paikalle sijainneelle kalliolle josta tulittivat kaupunkia. *”Silmäillessämme Katajanokkaa huomaamme, että miltei pohjoiseteläsuunnassa alueen katkaisee useiden kymmenien metrien levyinen vesiuoma. Vesi on tällöin lainehtinut nykyisen Satamakadun vaiheilla ja toinen kaksihaarainen vesiuoma on suunnilleen nykyisen upseerikasinon kohdalta kulkenut luoteesta kaakkoon.”* Lähde. Ilta-Sanomat 20.11.1956


Läntiset kalliot,
korkein kohta, +15 mpy
Tullihuone
Kalastajanmäki
Puutaloja, ranta-aittoja
Itäkärjen
pellot
Laukkasaari


Kalastajanmäki
Puutaloja, ranta-aittoja

1707 Katajanokan tonttinumerointi, rakennuskanta

Vasemmalla. Lars Forsellin mittaaman vuoden 1696 kartan uudisti vuonna 1707 Nils Avander. Karttaan on piirretty kaupunginosien, tonttien, tonttinumeroiden, katujen ja torien lisäksi julkiset rakennukset. Yksityisten omistamia rakennuksia karttaan ei sen sijaan merkitty. Katajanokan tontit sijoittuivat niemen länsipäähän, kallioiden välissä puolestaan oli peltoalueita. Viljelysmaata sijaitsi nykyisen Satamakadun alueella kallioiden välisessä notkossa sekä niemen itäkärjessä. Maastonmuodot määrittelevät rakentamisen sijoittumista: niemen itäisimmän kärjen peltoaukeiden alueelle alettiin vuonna 1816 rakentaa Matruusikasarmia, joka nykyisin palvelee Ulkoasiainministeriön päärakennuksena. Avanderin kartassa esitetty tonttijako pysyi pääsääntöisesti samanlaisena Ruotsin vallan loppuun saakka. HKM.

Nimeämisen vaiheita

Varhaisimmassa dokumentaatiossa Katajanokkaa kutsuttiin nimellä **Tullskata Udden** alueen pohjoisrannalla sijainneen sataman tullihuoneen mukaan. Nimi lyheni aluksi muotoon **Skat Udden** ja vakiintui myöhemmin muotoon **Skatudden**. Ruotsin kielen sanasta *skate* (pää, huippu, kärki, terävä niemi) johdettiin myös suomenkieliseksi nimeksi sittemmin vakiintuneen *Katajanokan* alkuosa.

Kalastajanmäeksi kutsuttiin Katajanokan läntistä osaa, johon nousi kalastajien mökkikylä 1600-luvun jälkipuoliskolla. Venäläismiehityksen aikana vuosien 1713-1721 välillä alettiin Kalastajanmäkeä kutsua **Narinkkamäeksi**, venäläisten muonakauppiaiden mukaan.

1763 Helsingin asemakaava

A. E. Geten vuonna 1763 laatimassa ja Leonhard Fonssénin vuonna 1798 uudistamassa kartassa näyttäytyy Katajanokan tonttinumerointi. Niemen eteläosaan sillalla liitetty Laukkasaari esitetään kartassa erikseen. Doria kartat.

Laukkasaari eli Lökholmen

”Katajanokan etelärannasta on kadonnut jo kauan sitten Laukkasaari, joka sijaitsi nykyisen Katajanokan satama-alueen paikalla. Saaresta on käytetty erilaisia nimiä, kuten Lökholmen (Sipulisaari), Lökhäll (Laukkaluoto), Magasinholme (Makasiinisaari) ja Smidjeholmen (Pajasaari). 1830-luvulla Laukkasaari oli kaupungin rakennussäännössä varattu liike-elämän tarvitsemien makasiinien ja varastopuotien sijoituspaikaksi, vaikka saarella olleet kruunun vanhat puiset vajat olivat jo huonokuntoisia. Krimin sodan aikana 1850-luvulla Laukkasaarella oli sotilaallistakin merkitystä: se sai kunnian toimia Itäisen prikaatin soutulaivueen tykkiveneiden telakointipaikkana. Laukkasaari liitettiin mantereeseen vuonna 1894 alkaneiden Katajanokan laiturirakennustöiden yhteydessä.”

Tikkanen Sallamaria: Paratiisit ja niiden varjot. Kirjassa Nokea ja pilvenhattaroita – Helsinkiläisten ympäristö 1900-luvun vaihteessa, s . 30-59

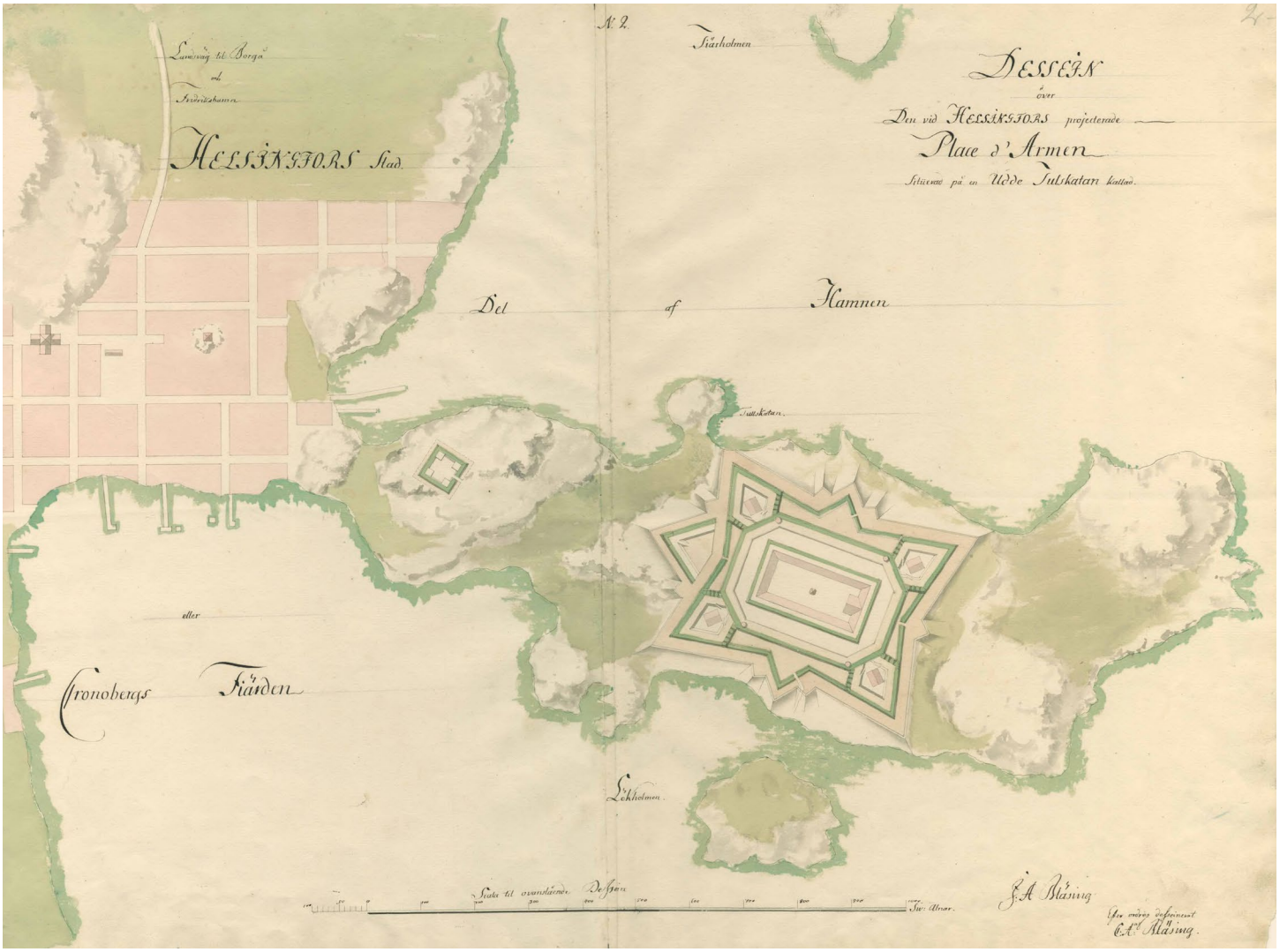
Helsingin asutus keskittyi 1600-luvulla Kruununhaan ja silloisen Kluuvinlahden väliselle alueelle asukasmäärän ollessa 1300–1700.[1] 1600-luvun loppu ja seuraavan vuosikymmenen ensimmäinen puolisko olivat kituaalisti kasvaneelle kaupungille vaikeaa aikaa. Katovuodet, tulipalot ja kulkutautiepidemiat seurasivat toisiaan. Venäjän joukot miehittivät Suomen vuonna 1713, osana suurta Pohjan sotaa. Rakennetun Helsingin kohtaloksi koitui tuolloin tulipalo, kun miehittäjää paenneet Gustaf Armfeltin joukot päättivät vetäytyessään polttaa kaupungin.[2] Miehityksen aikana venäläiset rakennuttivat nykyiseltä Vironkadulta Katajanokan länsikärkeen ulottuneen kenttälinnoituksen, jonka he tuhosivat vetäytyessään vuonna 1721.

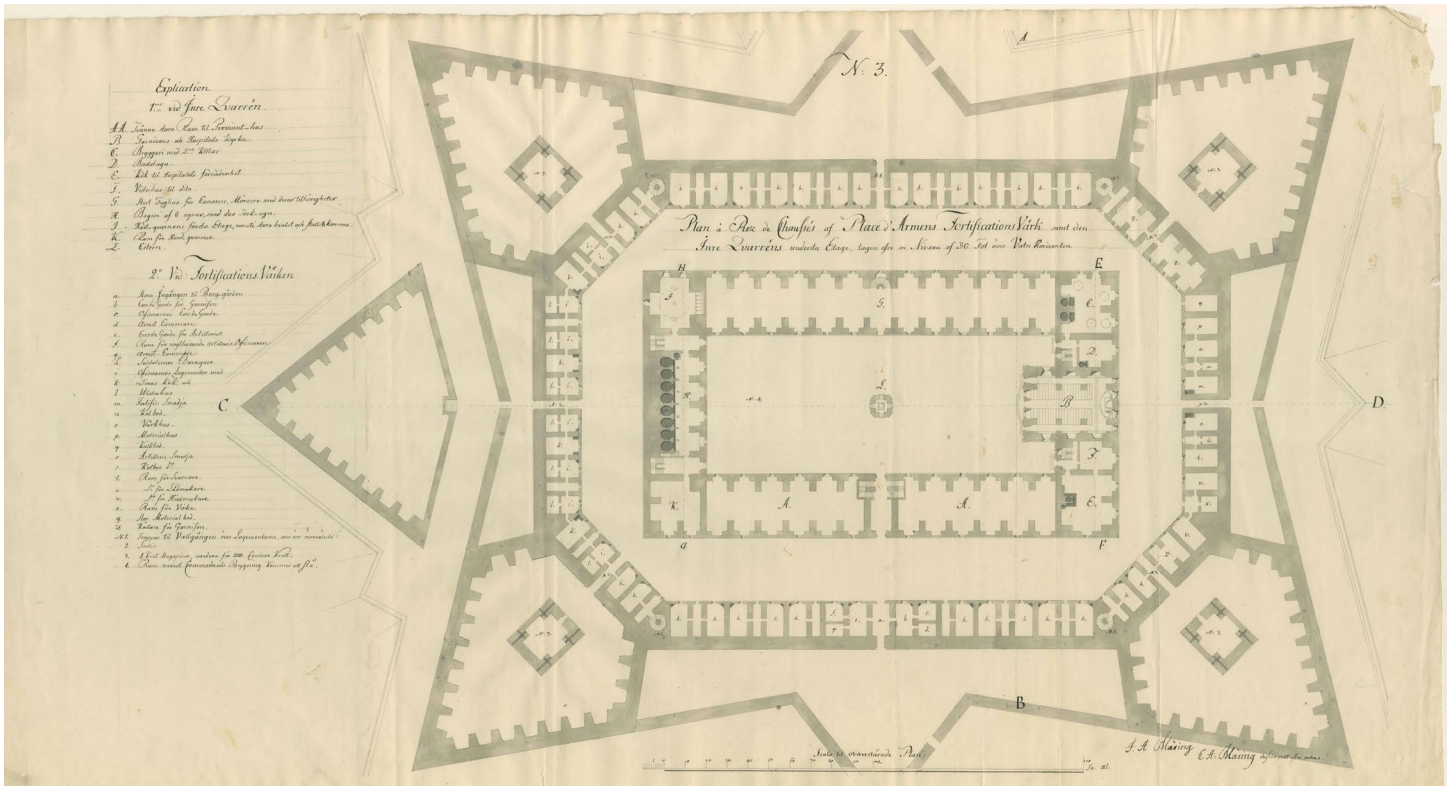
Miehittäjän poistuttua alkoivat jälleenrakennustoimet vilkastua. Rakentamisessa noudatettiin aiempaa, 1600-luvulta periytynyttä Ruotsin valtakunnassa tyypillistä barokkikaavaa. Kaupunki jaettiin ilmansuuntiin perustuen neljään kaupunginosaan (Norra, Östra, Södra ja Västra kvarteret), Katajanokan alueen kuuluessa itäiseen (Östra) osaan. Kaavoitetun kaupungin alueella pyrittiin palauttamaan aiemmin voimassa ollut tonttijako ja katuverkosto. Ruutukaavan keskipisteeksi asettui nykyisen Senaatintorin alue. Kaupungin laitaosissa korttelit muodostuivat maastonmuotojen myötä epäsäännöllisiksi. Katajanokan länsiosaa alettiin tässä vaiheessa kutsua Narinkaksi (= *na rinke*, torilla), venäläisten muonakauppiaiden mukaan. Myös ennen miehitystä vakiintunut Kalastajanmäki-nimitys oli samanaikaisesti käytössä.

Helsinki joutui jälleen sotatoimien näyttämöksi vuonna 1742. Tällä kertaa syynä oli Ruotsin hyökkäyksen, hattujen sodan, alulle panemana toteutunut Venäjän miehitys Suomessa. Vaikka rauha allekirjoitettiin jo vuonna 1743, leijaili toistuvien konfliktien näyttämöksi joutuneen Helsingin yllä alati sodan uhka. Venäjälle tehdyt alueluovutukset johtivat tilanteeseen, jossa Suomesta muodostui Ruotsin puskuri itään. Kaupungin puolustusta alettiinkin suunnitella tuolloin kiivaasti. Keskeisenä ajatuksena oli Helsingin sataman linnoittaminen. Katajanokan strategisesti tärkeä sijainti johti näin kehityskulkuun, jonka myötä niemelle kaavailtiin sijoitettavaksi puolustusrakennelmia.

1 Suolahti 1950 s. 348–349
2 Wessman 1898 s. 10

1700-l. toteutumaton linnoitussuunnitelma





1700-luvun toteutumattomia linnoitussuunnitelmia

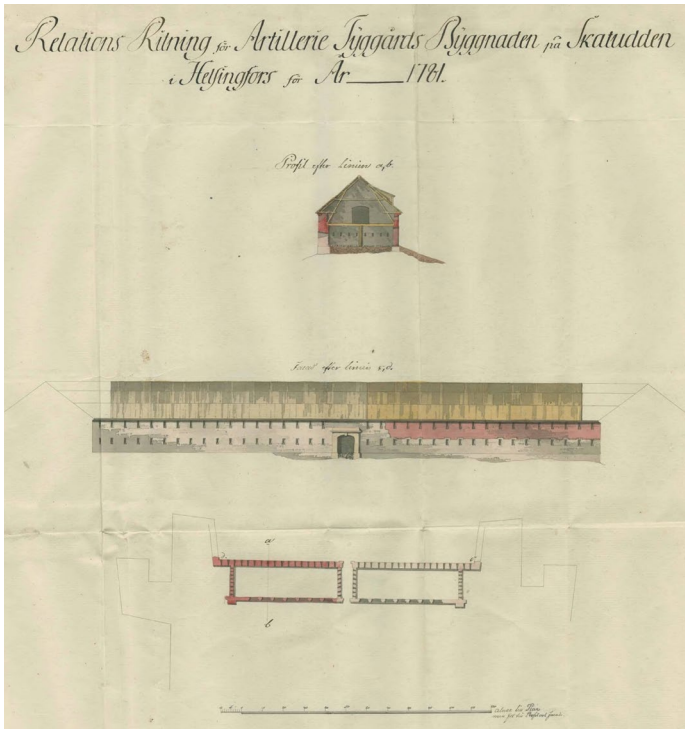
Ruotsalaisten meriupseerien selvitykseen perustuen valmistui vuonna 1740 eversti Johan Adam Bläsingin ja luutnantti Carl Bläsingin linnoitussuunnitelma, jossa Katajanokalle oltaisiin sijoitettu suuri keskuslinnoitus, *Place d´Armés*. Helsingin edustan saarien katsottiin selvityksen mukaan tarjonneen parhaat edellytykset sotasataman rakentamiselle, Katajanokan linnoituksen toimiessa keskus- ja varikkolinnoituksena. Suunnitelmat eivät kuitenkaan koskaan toteutuneet, sillä Tukholmassa oltiin alettu suunnitella hyökkäyssotaa Venäjälle, minkä seurauksena toiveissa oli vanhojen alueiden takaisinvaltaaminen ja rajojen työntäminen kauas itään ja etelään.

Ruotsin vuonna 1741 aloittama hyökkäys osoittautui kuitenkin katastrofiksi. Armeija vetäytyi taisteluitta Helsinkiin, jossa se antautui. Vuonna 1743 solmitussa Turun rauhassa itäraja siirtyi lähemmäs Helsinkiä. Näin kaupungin puolustuksesta tuli yhä ajankohtaisempi asia. Vuonna 1747 tehtiin myös suuresti kaupungin elinkeinoelämään ja kehitykseen vaikuttanut päätös Viaporin puolustuslinnoituksen rakentamisesta Helsinkiin. Myös Katajanokan alueen kehitystä alkoi määritellä alueen strateginen merkitys osana linnoitettua Helsinkiä. Viaporin rakentajan Augustin Ehrensvärdin tavoitteena oli nyt rakentaa Katajanokalle tykistövarikko. Suunnitelmasta toteutui lopulta vain vuosien 1778–1784 välillä rakennettu itäinen ja läntinen siipirakennus, joista muistumana on säilynyt nykyisen Merikasarmin alueella sijaitseva hårlemanilaisen klassismin oppeja noudatellut hiekkakiviportaali.[3] Kaupungin kehityksessä alkoi uusi, entistä edustavampaa rakentamista tuottanut aikakausi.

3 Putkonen 2010 s. 6. Portaali sijaitsee nykyään osana Merikasarmin alueella sijaitsevaa ulkoasiainministeriön virastorakennusta.

1740 Varikkolinnoitus, Place d´Armée

Vasemmalla. Eversti Johan Adam Blaesinghin ja luutnantti Carl Blaesinghin laatima linnoitussuunnitelma, *Place d´Armée*. Nykisen Uspenskin katedraalin paikkeille lienee kaavailtu muureilla suojattua ruutivarastoa tai muuta vastaavaa. Suunnitelma ei toteutunut. Dessein över den vid Helsingfors projecterade Place d'Armen, situerad på en Udde Tullskatan kallad, K0017471_00001, Krigsarkivet, Tukholma.



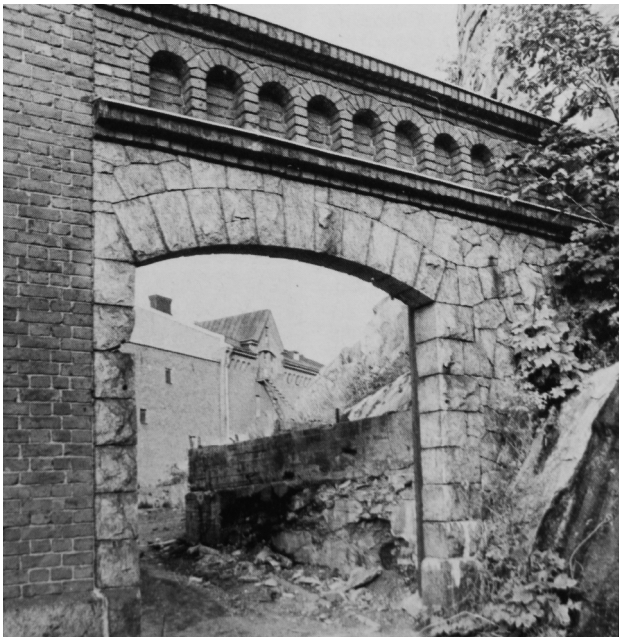
1776, 1781 Katajanokka ja Lökholmen

Linnoitussuunnitelmia 1700-luvun jälkipuoliskolta. Krigsarkivet, Tukholma.



1780 Krutmagazin

Förslags Ritning öfver ett Krutmagazin på Skatudden i Helsingfors för År 1780. Krigsarkivet, Tukholma.



1983 Säilynyt hiekkakiviportaali

Vanhinta säilynyttä Katajanokkaa. Hiekkakiviportaali 1778-1784 välillä rakennetusta tykistövarikon siipirakennuksesta. Kuvattu Ulkoasiainministeriön käyttöön tulevien tilojen rakennustöiden aikaan vuonna 1983. Katajanokan Kaiku 1983 s. 11.

1600–1700-l. varhainen rakennuskanta

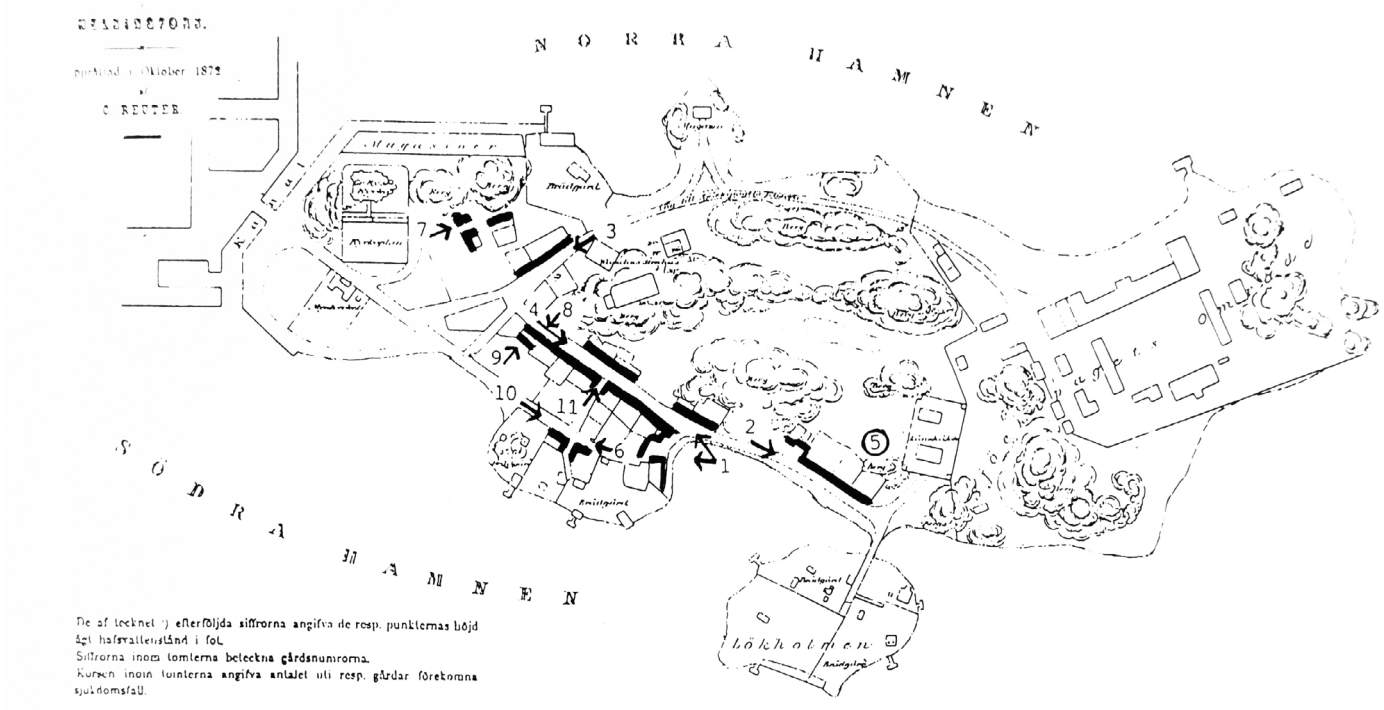


1872 Näkymä Katajanokalta N:o 3

Yllä. Katoamassa ollutta Katajanokan kalastajakylää, *Kalastajanmäkeä*, dokumentoi vuosina 1872-1873 taiteilija Rudolf Åkerblom. Mökkejä Rahapajasta itään, nykyisen Satamakadun alkupäässä. Taustalla Uspenskin katedraali ja Rahapajan piippu sekä Pohjoisesplanadin alkupää. Rakennuskanta purettiin kokonaisuudessaan 1870-luvulla katuverkoston rakentamisen ja tonttimaan uudelleenjaon yhteydessä. Rudolf Åkerblom 1872, HKM.

1872 Sijaintikaavio Rudolf Åkerblomin Katajanokka-näkymistä

Alla. C. Qvist merkitsi vuonna 1872 C. Reuterin karttaan Rudolf Åkerblomin laatiman akvarelliteossarjan kohteiden sijainnit ja suunnat. Teoksesta Wessman 1989, s. 63.





1872 Näkymä Katajanokalta N:o 6

Mökkiryhmä tienristeyksessä Rahapajasta itään, Kanavakadun ja Tullihuoneen paikalla sijainneita mökkejä. Oikeassa reunassa näkyy Rahapaja. Rudolf Åkerblom, 1873, HKM.

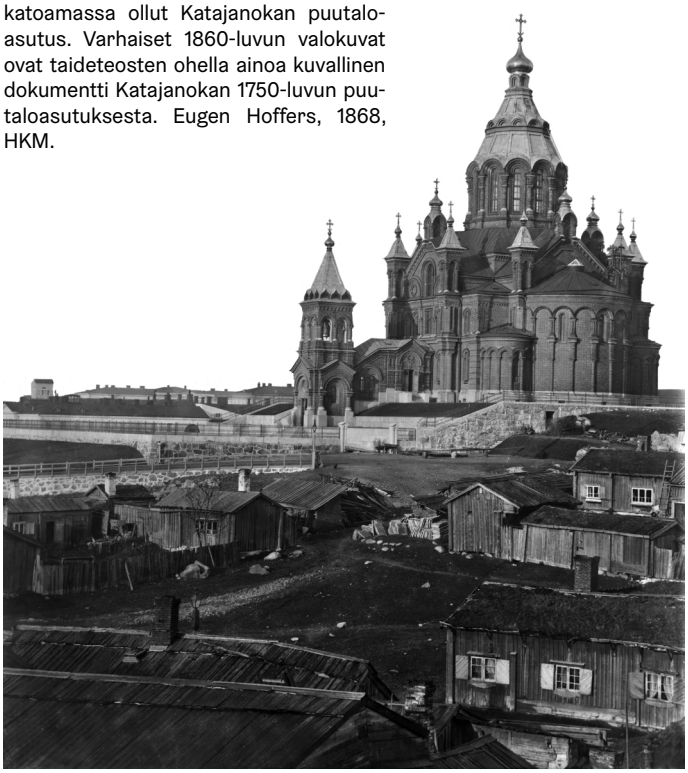


1872 Näkymä Katajanokalta N:o 8

Itäisen korttelin tonttien 56 ja 57 rakennuksia niemen keskiosassa. Näkymä on todennäköisesti entisen vankilaan vieneen tien varrelta, nykyisen Kruunuvuorenkadun alusta. Vasemmalla seinässä katulyhty ja leipurin kilpi. Portin päällä valkoinen kilpi, jossa kirjoitusta. Takana nousee koivu, etualalla lasta sylissään kantava naisfiguuri selin katsojaan.

1868 Viimeisiä puutaloja

Eugen Hoffersin ja Carl Hårdhin valokuviin tallentui kuvanottohetkellä jo katoamassa ollut Katajanokan puutaloasutus. Varhaiset 1860-luvun valokuvat ovat taideteosten ohella ainoa kuvallinen dokumentti Katajanokan 1750-luvun puutaloasutuksesta. Eugen Hoffers, 1868, HKM.



Katajanokan rakennuskanta 1600–1700-luvuilla

Katajanokan varhaisimpaan tunnettuun rakennuskantaan lukeutui pohjoisrannalla, suunnilleen nykyisen Katajanokan kasinon kohdalla sijainneen tullihuoneen ohella ainakin muutamia ranta-aittoja.[1] 1640-luvulla perustettiin niemen pohjoispuolelle tullihuoneesta niin ikään nimensä perinyt *Tullhällen* (Tullikallio) tiilitehdas. Niemen etelärannan edustalla sijainneessa Laukkasaaressa (Lökholmen, *Sipulisaari*) toimi suuri Kruununmakasiini.[2] Lars Forsellin vuonna 1696 laatimassa varhaisimmassa aluetta kuvaavassa kartassa tiilitehtaan sijainti esitetään symbolisesti satulakattoisena rakennuksena, joka kuitenkin kuvannee ennemminkin tehtaan ympäristöön nousseen kalastajien kyläyhteisön tyypillistä rakennuskantaa. Tiilitehtaan ympäristön ohella kalastajamökkejä nousi niemen kaupunkia lähimpiin läntisiin osiin, itäisten osien säilyessä yhä rakentamattomina. Länsiosan asutus vakiintui 1700-luvun kuluessa, kuitenkin suurimman osan niemestä säilyessä yhä asumattomana.[3]

Katajanokan asemakaavassa oli 1700-luvulla vielä keskiaikaisia piirteitä. Rakennukset sijoittuivat pääteiden varteen, maastoa mukaillen. Ranta-alueille tontit jatkuivat rantaan saakka. Tiestö oli mutkittelevaa ja mantereelle johtavaa päätietä lukuun ottamatta päällystämätöntä.[4] 1750-luvulla nousseet varhaisimmat asuinrakennukset olivat vailla vuorilaudoitusta ja väritystä. Katajanokkaa dokumentoineissa maalauksissa niemen rakennukset esitetäänkin usein harmaan sävyisinä; punamultaus yleistyi 1800-luvun alussa Katajanokallakin. Punamullattuja Katajanokan rakennuksia on kuvattu mm. John Johan Knutsonin 1850-luvun öljyvärimaalauksessa.[5]

Katajanokan itäisimmät osat varattiin jo varhain sotilaskäyttöön. Niemen itäisiin osiin rakennustoiminta ylsi 1700-luvun puolella, kun vuoden 1713 toukokuussa alkaneen venäläismiehityksen myötä kaupunkiin alettiin rakentaa kasarmeja ja armeijan huoltorakennuksia. Katajanokan itäosassa tällaisen rakennuskannan varhaisinta vuosikertaa edusti vuonna 1778 rakennettu tykistövarikko, joka 1810-luvulla muutettiin venäläisen meriväen kasarmialueeksi Carl Ludvig Engelin suunnitelmiin perustuen.[6] Katajanokalle asettuivat myös venäläiset muonakauppiaat. Kasarmialueelle johtaneen tien reunustalle kohosi 105 rakennusta, joukossaan mm. 40 kauppa-aittaa sekä 25 teurastajanaittaa. Aiemmin metsäinen niemi oli miehittäjän toimesta hakattu lähes paljaaksi, mutta entisillä pihoilla ja pelloilla kohosi jo nuori puusto.[7] 1700-luvun jälkipuolella talonomistajien suurimmat ryhmät koostuivat käsityöläisistä, merimiehistä ja porvareista. Kalastuksella elinkeinonsa hankkineita oli kokonaisväestöön suhteutettuna enää vähäisesti.[8]

1 Paloposki 2010 s. 9
2 Putkonen 2010 s. 4
3 Jaatinen, Lindh, Lunkka 1998 s. 8
4 Wessman 1989 s. 41
5 Wessman 1989 s. 79
6 Katajanokan Kaiku 1970 s. 4
7 Suolahti 1950 s. 421-422
8 Wessman 1989 s. 23



1640...1800 Katajanokan kylä ja armeijan parakkeja

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- 1600-luvulla Katajanokka oli mantereessa tukevasti kiinni ollut niemi ja sen eteläpuolella oli pieni Lökholmenin saari. Niemeä peittänyt puusto karsittiin tiettävästi viimeistään Ison vihan aikana vuosien 1713–1721 välillä. 1700-luvun Katajanokan yleisilme kallioinen ja rakentamaton, puusto oli nuorta. Asutusta länsiosissa 1750-luvulta lähtien. Rakennusten punamultaus yleistyi 1800-luvun puolella.

- 1700-luvulta periytynyt vanha ja orgaanisesti muodostunut tonttijako säilyi 1870-luvulle saakka. Vastaavanlaisista ranta-alueista Katajanokka poikkesi rakentamisen tiiviin luonteen vuoksi. Tontit muodostivat korttelimaisia ketjuja, kadut olivat kapeita solia, kuten keskiaikaisissa kaupungeissa ikään. Niemen kaukomaisemassa erottuivat niemen korkeimmille paikoille pystytetyt kaksi tuulimyllyä.

- Venäjän miehitysten jälkeen ruotsalaiset linnoitusupseerit suunnittelivat Katajanokalle suurisuuntaisia puolustusrakennelmia, jotka jäivät käytännössä toteutumatta.

- Katajanokan jakautuminen länsipuolen kaupunkialueeseen ja vaatimattomampaan itäosaan perustuu Augustin Ehrensvärdin v. 1749 julkaisemaan suunnitelmaan, jossa Katajanokan kanava näyttäytyy ensi kerran.

Rakennettu ympäristö

- Läntisen Katajanokan 1600-luvun rakennuskanta koostui tiilitehtaasta sekä spontaanisti rakentuneesta kalastajakylästä. Niemen eteläpuolella sijainneella Laukkasaarella oli kruunun viljamakasiini.

- Vuosien 1713–1721 välillä Venäjän armeija rakensi Katajanokalle majoitustiloiksi parakkeja noin 4-5 tuhannelle sotilaalle.

- 1700-luvulla vain länsipäässä oli jonkinlaista, puisista kalastajamökeistä koostunutta yhtenäistä rakennuskantaa. Muu osa niemestä oli pääosin rakentamatonta, itäkärjessä sijaitsi peltoalueita.

- Viimeiset jäljet 1700-luvun rakennuskannasta hävisivät 1870-luvulla.



1816 Helsinki etelästä

Yllä. Erik Wilhelm le Moinen maisemamaalaus Helsingistä nähtynä nykyiseltä Tähtitorninvuorelta. Teoksen omistaa Helsingin kaupunginmuseo. HKM.

1700-luvun kaupunkikuva ja rakennustoiminta

Vuonna 1757 Katajanokalla oli yhteensä 75 asuttua tonttia; koko kaupungin yhteenlasketun lukumäärän ollessa 326. Vuonna 1763 tykistöluutnantti A. E. Geten mittaamaan ja kaupungininsinööri Leonhard Fonssénin vuonna 1798 uudistamaan asemakaavakarttaan merkittiin ensi kerran tonttinumerot. Kaupunkikuvallisesti merkittävänä ja aikakaudelle leimallisena piirteenä ilmaantuivat Helsingin kaukomaisemaan merkittävästi vaikuttaneet tuulimyllyt, jotka luonnollisesti sijoitettiin korkeimmille kohdille. Katajanokan tuulimylly pystytettiin ensi kerran 1740-luvun lopulla.

Katajanokan alueelle tunnusomaiseksi piirteeksi myöhempinäkin aikoina hahmottunut toiminnallinen monipuolisuus alkoi näkyä alueen kehityksessä 1700-luvun rakennushankkeiden myötä. Länsiosaan spontaanisti syntynyt kalastajayhteisön mökkikylä sai vastapainokseen itäkärjen maankäyttöä tulevien vuosisatojen ajan määrittäneen kasarmialueen. Valtion omistamat niemen itäiset maa-alueet muodostuivat omaksi saarekkeekseen, jolle muodostui selkeä rajalinja läntiseen vyöhykkeeseen nähden.

”Katajanokka oli kuitenkin enemmän kuin pelkät mökit kallionkoloissa. Se oli osa Helsinkiä ja aikansa kaupunkilaista elämänmuotoa, jossa useat piirteet olivat maalaismaisempia kuin vastaavat asiat tämän päivän maaseudulla. Perinnepohjaisuus oli sidottu aikaan ja olosuhteisiin, sillä monen katajanokkalaisen maailmankuvaa olivat avartaneet merimiehenä kaukomaihin tehdyt retket.”

Wessman 1989 s. 105

1830-l. Simeon Grönlundin kartta

Alla. Simeon Grönlundin laatimassa kartasta ilmenee 1800-luvun alun tilanne tonttinumeroineen ja katulinjauksineen. Vasta suunnitteluvaiheessa ollut kanaali on jo hahmoteltu mukaan. 1829-1830, KA.



Carl Adolf Hårdh, n. 1867, HKM.

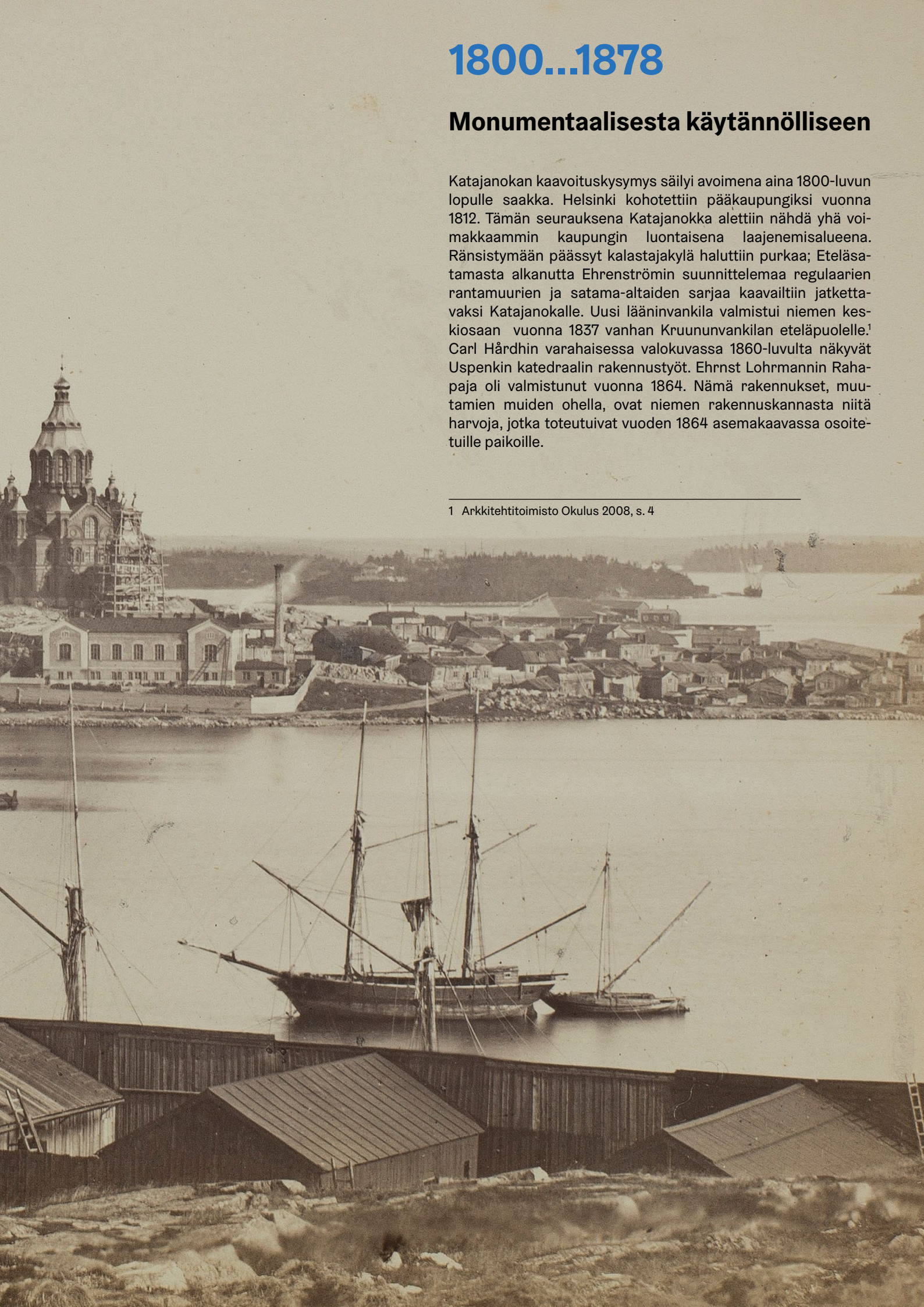


1800...1878

Monumentaalisesta käytännölliseen

Katajanokan kaavoituskysymys säilyi avoimena aina 1800-luvun lopulle saakka. Helsinki kohotettiin pääkaupungiksi vuonna 1812. Tämän seurauksena Katajanokka alettiin nähdä yhä voimakkaammin kaupungin luontaisena laajenemisalueena. Ränsistymään päässyt kalastajakylä haluttiin purkaa; Eteläsatamasta alkanutta Ehrenströmin suunnittelemaa regulaarien rantamuurien ja satama-altaiden sarjaa kaavailtiin jatkettavaksi Katajanokalle. Uusi lääninvankila valmistui niemen keskiosaan vuonna 1837 vanhan Kruununvankilan eteläpuolelle.[1] Carl Hårdhin varahaisessa valokuvassa 1860-luvulta näkyvät Uspenkin katedraalin rakennustyöt. Ehrnst Lohrmannin Rahapaja oli valmistunut vuonna 1864. Nämä rakennukset, muutamien muiden ohella, ovat niemen rakennuskannasta niitä harvoja, jotka toteutuivat vuoden 1864 asemakaavassa osoitetuille paikoille.

1 Arkkitehtitoimisto Okulus 2008, s. 4





Eteläsataman kehitysvaiheita

”Ensimmäinen satamarakennus Helsingissä oli Meritullintorin rantaan rakennettu laituri, joka mainitaan jo v. 1652, siis 12 vuotta sen jälkeen, kun kaupunki siirrettiin Vantaanjoen suusta nykyiselle paikalleen. Tästä ovat satamalaitokset sitten kehittyneet yhä laajemmalle. Kehityksen kulussa voidaan havaita nousu- ja laskukausia. Erikoisen vilkas nousukausi seurasi Helsingin tulemista maan pääkaupungiksi. Silloin rakennettiin laiturit Kauppatorin rantaan ja Etelärantaan, saaden tämä osa kaupungin satamaa jo silloin pääpiirteissään nykyisen muotonsa. Tämä kehitys aiheutui pääasiassa höyrylaivaliikenteen kehittymisestä.

Toinen vilkas kehityskausi alkoi Helsingin — Hämeenlinnan-rautatien valmistuttua, joka muutti kokonaan pääkaupungin satamaolot. V. 1878 valtionrautatiet rakensivat satamaradan Sörnäisten niemelle, ja 1888 kaupunginvaltuusto anoi, että valtio rakentaisi Töölöstä satamaradan Kaisaniemen ja kasvitieteellisen puutarhan rantaa sekä edelleen Siltavuorenrantaa ja Pohjoisrantaa Katajanokalle, mistä olisi haararaide vedettävä Kauppatorille ja matkustajasatamaan. Kun tämä anomus teknillisistä syistä hylättiin, anoi valtuusto 1890 oikeutta saada omalla kustannuksellaan rakentaa rautatien Töölöstä Kampin alueen, Puistokadun, Helsingin laivaveistämön alueen ja Eteläsataman kautta Katajanokalle, minkä radan kustannukset oli arvioitu noin 2.3 milj. markaksi. Tämä anomus hyväksyttiin, ja valtio myönsi 1.8 milj. markan avustuksen radan rakentamiseksi ehdolla, että se jäisi valtion omaisuudeksi. Satamarata rakennettiin sitten vuosina 1892—95, ja se oli uuden kehityksen alkuna Helsingin satamaliikenteessä.”

Kauppalehti 6.6.1932 s. 3



1868 Regulaarit rantamuurit

Ehrenströmin asemakaavan myötä toteutettu Eteläsataman suoristunut rantaviiva toi kaupunginlahden edustalle kivetyn, graniittireunustaisen rantamuurin. Edustukselliseen ilmiasuun pyrkinyt ranta-aukio päättyi idässä Katajanokan kanavaan, joka valmistui Kauppatorin viimeisenä täysin Ehrenströmin suunnitelmiin perustuneena osa-alueena vuonna 1844. Hakatulla kivellä päällystetyn kanavan ja sen ylittävän sillan suunnitelmat valmistuivat vuonna 1838. Toteutus tapahtui vankityövoimalla. Katajanokan osalta ranta-alueet olivat vielä pääosin luonnontilassa, kanavaa lukuun ottamatta. Kuvassa oikealla Ehrnst Lohrmanin suunnittelema Rahapaja (1864) sekä vuonna 1868 valmistunut Uspenskin katedraali. Eugen Hoffers, 1868, HKM.

Katajanokka kaupungin laajennusalueena

“Helsingin kaupungin itäpuolella on yksi niemi, jonka nimi on ”Katajanokka”. Tämän niemen keskikohdassa juoksee pitkinpäin korkea kallioselkämä, jonka etelärinteelle on jo etäisinä aikoina rakennettu mataloita turvekattoisia huone-töllyköitä, joissa näihin päiviin asti on asunut ihmisiä ja asuu vieläkin. Näyttää siltä kuin nämät rakennukset olisivat ensimmäisten kalastajain rakentamia mitkä täällä asuneet ovat. Katajanokka kuuluu nykyjään kaupungin aluuteen ja on se viheliäisin osa tästä kauniista kaupungista, vaikka asemansa on kaikista kauniimmalla paikalla mitä luonto näille seutuville on valmistanut. Se on korkea, mereen pistävä niemimaa, joka nykyjään on kauniilla kanavalla juurestansa katkaistu ja siistillä sillalla yhdistetty kaupungin kanssa. Sen juurella on uusi ja kaunis Greikan uskolaisten kirkko, jota vastapäätä eteläpuolella katua on Suomen pankin rahapaja.”

Suomen Wirallinen Lehti, 2.10.1873 s. 2

Vielä 1800-luvun ensimmäisen puoliskon ajan Katajanokan länsipuolinen alue oli säilyttänyt luonteensa kaavoittamattomana kalastajakylänä. Kujat kiertelivät ja kaartelivat turvekattoisten mökkien ja vajojen välillä, jotka aikojen kuluessa olivat kallistuneet mikä mihinkin suuntaan. Tuolloin nykyisen Uspenskin katedraalin tietämillä sijaitsi vuonna 1817 perustettu suomen kielellä opetusta tarjonnut niin kutsuttu köyhäinkoulu.[1] Muutos oli kuitenkin tulossa. Vuonna 1808 kaupungin keskustassa riehui tuhoisa tulipalo, jonka jälkeistä jälleenrakennuskomiteaa asetettiin johtamaan luutnantti Anders Kocke. Katajanokan kupeessa rakentui vuonna 1812 pääkaupungiksi nostetun Helsingin uusi monumentaalikeskusta arkkitehti Engelin suunnitelmiin perustuen. Maatäyttöjen myötä kaupunki alkoi laajeta merelle päin. Ehrenströmin vuonna 1817 vahvistetun uuden asemakaavan myötä Eteläsataman ranta-alueet saivat suoristetut ja korostetun geometriset rantamuurit. Vironniemen Helsingin muodonmuutos edustavaksi Itämeren portiksi vauhdittui kertaheitolla. Katseet alkoivat kääntyä kohti Katajanokkaa, jossa muutoksen tuulten hienovarainen lempeys navakoitui vuosikymmenen jälkipuoliskolla myrskyksi, joka puhalsi kumoon spontaanisti rakentuneen esikaupunkiasutuksen “*huone-töllykät ja kamalat kartanot*”.[2]

Alkoi suunnitelmien osalta vilkas kausi. 1700–1800-lukujen aikana Katajanokkaa koskevia asemakaavaehdotuksia laadittiin kaikkiaan yli 20 kappaletta. Niitä yhdisti pyrkimys laajentaa aluetta maatäytöin. Katajanokan varhaisimmat säilyneet maamerkkirakennukset rakennettiin 1830–1860-lukujen aikana. Ensimmäisenä niemen keskiosaan kohosi vuonna 1837 valmistunut uusi lääninvankila konduktööri Anders Fredrik Granstedin piirustuksiin perustuen. Seuraavina valmistuivat Rahapaja (1864) ja Uspenskin katedraali (1868). Satamaa suunniteltiin aluksi niemen pohjoispuolelle, mutta 1800-luvun lopulla hyväksytyn asemakaavan myötä paikaksi vahvistui helpommin saavutettava eteläpuoli. Tällöin alkoi Katajanokan historian kiivain muutosvaihe, jolloin luotiin niemen nykyinen perusolemus.

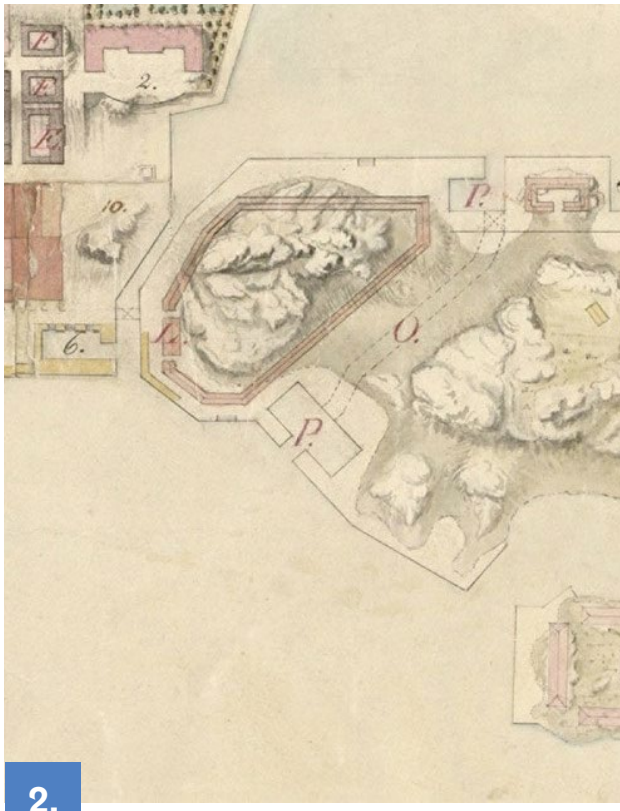
1 Haavisto 2005 s. 25
2 Työmies 17.02.1911 No 39, s 4.

1810–1820 Asemakaavahistoria





1.



2.



1810 Anders Kocke

Anders Kocken kaupungin jälleenrakennuskomiteassa laatima ensimmäinen asemakaavaehdotus valmistui 1810, jonka jälkeen laadittiin erinäisiä versioita, joista mikään ei tyydyttänyt. Kocken asemakaavaehdotuksesta puuttuvat vielä myöhempien asemakaavojen monumentaaliset piirteet; Helsingin asema tulevana pääkaupunkina oli vielä ratkaisematta. Asemakaava tyytyykin lähinnä toteamaan vallinneen tilanteen. Punaisella on osoitettu asuinkorttelien sijainnit, keltaisella puolestaan olemassa oleva rakennuskanta. KA.

”I. Eteläsataman suuri rantakatu (den stora Quaien). Sen leveys, joka oleellisesti vaikuttaa kaupungin kauneuteen, ja joka tekee alusten lastauksen ja purkamisen myös Kruunun joukko-osastojen ja tavaroiden osalta hyvin mukavaksi, määräytyy myös maaperän laadun mukaan, joka ei salli tiilitalojen rakentamista lähemmäksi rantaa. Tämä rantakatu, jonka jatko erottaa kaupungin esikaupungista, liittyy länsipäästään suureen aveneuhun...”

J. A. Ehrenströmin muistio 1812



1. **1810** J. A. Ehrenström

Ehrenströmin alaiseksi siirtyneen A. Kocken piirtämä asemaakava esittää Katajanokan kanavalla mantereesta erotettuna saarekkeena. Suunnitelmassa niemen alue nähtiin ensisijaisesti varastomakasiininen ja puolutusrakennelmien vyöhykkeenä. Vuoden 1810 Kocken suunnitelmassa esitetyt asuinkorttelit ovat jääneet pois. Eräs Ehrenströmin keskeisistä ranta-alueiden kaupunkikuvaan liittyvistä ajatuksista oli luopumien ”maisemaa rumentavista” pistolaitureista. Suunnitelma toimi lähtökohtana C. L. Engelin niemen itäosaan suunnittelemalle kasarmialueelle. KA.

2. **1817** J. A. Ehrenström

Katajanokan osalta suunnitelmat kehittyivät vuonna 1817 vahvistetussa pääkaupunki-Helsingin asemakaavassa. Pohjoispuolen laiturilinja suoristui ja asettui empirekeskustan kanssa yhteneväiseen koordinaatistoon. Eteläsataman länsipuolta ja eteläistä ranta-aukiota (*den stora Quaien*, myöh. *Kauppatori*) rytmittänyt satama-altaiden ketju jatkettiin suunnitelmassa Katajanokalle saakka. Katajanokan eteläistä ja pohjoista satama-allasta yhdistämään esitettiin toista kanaalia, joka linjattiin kulkemaan suunnilleen nykyisen Satamakadun kohdalla. Kaavan perusteella toteutui vain pohjoirannan länsipään makasiinirivi. KA.

Katajanokan kaavoituksen vaiheita

1810 Anders Kocken 1. asemakaavaehdotus

Vuoden 1808 kaupungin keskustan tuhonneen tulipalon jälkeen asetettu jälleenrakennuskomitea aloitti työnsä tilanteessa, jossa Helsingin asema tulevana pääkaupunkina ei ollut vielä selkiytynyt. Luutnantti Anders Kocken laatima vuonna 1810 valmistunut asemakaavaehdotus onkin luonteeltaan lähinnä vallitsevan tilanteen toteava katsaus. Rantaviiva on yhä luonnontilainen ja pistolaiturien täplittämä; Katajanokan osalta esitetään vanha tonttijako, joka osoittaa asutuksen vakiintuneen niemen länsiosiin.

1812–1817 J.A. Ehrenström, Anders Kocke

Helsingin kohottaminen pääkaupungiksi vuonna 1812 laittoi suunnitelmat uusiksi. Johan Albrecht Ehrenström laati suuriruhtinaankunnan uuden pääkaupungin asemaa korostaneen asemakaavaehdotuksen vuoden 1811 aikana.[3] Vuonna 1812 vahvistetussa asemakaavassa eteläsataman itä- ja eteläosia esitettiin laajennettaviksi maatäytöillä, rantaviivan muodostuessa suoraviivaiseksi. Katajanokka ehdotettiin erotettavaksi mantereesta rakentamalla eteläja pohjoissatamat yhdistävä kanava. Kanavan eräänä tausta-ajatuksena oli vierasmaalaisten sotilaiden eristäminen siviiliväestöstä omalle alueelleen; kanavan ajateltiin myös hillitsevän sotilaiden karkaamisia avoveden aikana.[4] Ajatus kanavasta ei ollut uusi. Viaporin rakennuttaja Augustin Ehrensvärd oli ehdottanut sitä jo 1749 laaditussa suunnitelmassa.[5] Niemen länsiosiin sijoittui suunnitelmassa makasiinirakennusten nauha. **Niemen itäosa varattiin kasarmialueelle, jonka suunnittelun C. L. Engel aloitti vuonna 1816 tämän asemakaavan pohjalta.**

Vuonna 1817 vahvistetussa pääkaupunki-Helsingin asemakaavassa suunnitelmia oli Katajanokan osalta muutettu. Satamatoiminnot ehdotettiin keskitettäviksi niemen pohjoispuolelle, jonka rantaviiva olisi käsitelty Eteläsataman suunnitelmien kanssa yhteneväisellä, Ehrenströmin peräänkuuluttamaa *regualriteettiä* ja *selväpiirteisyyttä* korostaneella tavalla. Eteläsataman rantakatu (nykyinen Kauppatori) leveni ranta-aukioksi. Laiturilinjaa rytmittäneiden, rantalinjasta sisäänvedettyjen, satama-altaiden sarjaa olisi jatkettu Katajanokalle saakka. Eteläisen ja pohjoisen satama-altaan välille on hahmoteltu kanava. **Vuoden 1817 asemakaavan mukaan rakennettiin lopulta vain pohjoisrannan makasiinirivi.** Syynä suunnitelmien toteutumattomuudelle olivat ilmeisesti ensisijaisesti kustannuskysymykset.[6] Vuonna 1820 asemakaavasta vahvistettiin vielä paranneltu laitos, josta itäisempi kanava jätettiin pois. **Tämän suunnitelman mukaisesti toteutettiin vain pieni osa niemen lounaisnurkkaan sijoittunutta rantalaituria sekä etelärannalle sijoittunut kauppaneuvos Heidenstrauchin makasiinirakennus.**[7]

3 Putkonen 2010 s. 10
4 Paloposki 2018 s. 28
5 Jaatinen, Lindh, Lunkka 1998 s. 11.
6 Ibid. S. 12
7 Stenius 1969 kartta no. 81

1832–1861 Asemakaavahistoria





1.



2.

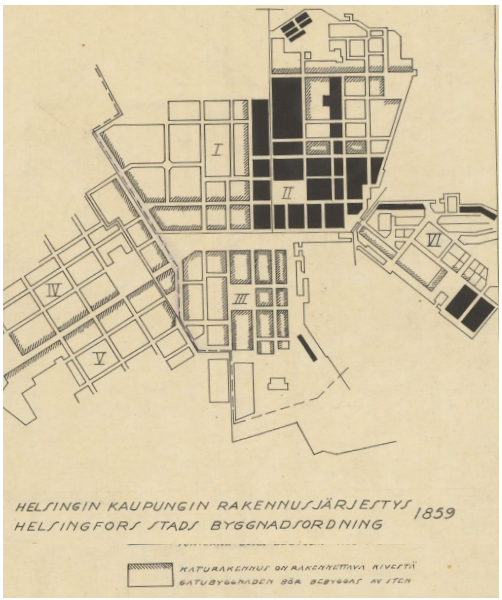


1830-I. Simeon Grönlund

Vasemmalla. Asemakaavaehdotuksessa Katajanokan eteläpuolen laiturilinja esitettiin vaihtelevana. Satamatoiminntoja oli sijoitettu niemen pohjoispuolelle. Eteläsatamaan ja Kauppatorille suunniteltuja satama-altaita ei Katajanokan osalta tässä suunnitelmassa vielä esitetä. ic63, KA.

1859 Rakennusjärjestys

Alla. Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksessä määriteltiin kivirakennusten rakennuspaikat myös Katajanokan osalta. Helsingin kaupungin rakennusjärjestys, 1859, HKA.





1859 E. B. Lohrmann

1. vasemmalta. Intendentti E. B. Lohrmanin laatiman asemakaavan varhaisemmassa luonnoksessa hahmoteltiin Satamakadun bulevardi ja sen länsipäähän aukiomainen, satama-altaan länsipuolelle sijoittuva torialue. Uspenskin katedraalin tulevaa paikkaa ei ole vielä tähän suunnitelmaan merkitty. Ehrenströmin vuoden 1817 kaavasta on säilytetty mukana pohjoisrannan suoralinjaisuus satama-altaineen; sitä vastoin huomattava muutos on Laukkasaaren osittainen sulauttaminen niemeen. Projekt Till Reglering Af Skatudden Invid Helsingfors Stad, 1859, HKA.

1860 E. B. Lohrmann

2. vasemmalta. Lohrmanin laatima myöhäisempi asemakaava vahvistettiin vuonna 1861. Siihen on merkitty Uspenskin katedraalin rakennuspaikka. A-kirjaimella merkittyyn puistomaiseksi havainnollistettuun lounais-nurkkaan on merkitty Suomen Pankin rakennuspaikka. Myös niemen pohjoispuolelle on hahmoteltu viheraluetta, kaavaselostuksen mukaan kyseessä olisi ollut puutarhaterassi. Satama-altaat ovat saaneet aiempaa luonnosta linjakkaamman muodon. Itäisemmän satama-altaan edustalla on puurivien kehystämä torialue. Projekt Till Reglering Af Skatudden Invid Helsingfors Stad, 1860, HKA.

1830–1900: Vilkkaan kaavoitustoiminnan aikakausi

1850-luvulle tultaessa valtataistelu Katajanokan tulevaisuudesta kävi kiivaana. Keisarivalta tavoitteli alueesta uutta monumentaalista ja edustavaa kivikaupunginosaa; porvaristo puolestaan ajoi parhaansa mukaan omia tavoitteitaan uusien alueiden saamiseksi kaupan ja satamatoiminnan edistämiseen.[8] Vastakkain asettuivat hyödyn ja kauneuden näkökulmat. Tämä kaksijakoisuus on nähtävillä myös alueen 1800-luvun asemakaavahistoriaa tarkastellessa. Engelin näkemys Katajanokasta oli ollut se, että hankala maasto oli tasokkaamman rakentamisen esteenä, ja alue olisi tullut säilyttää tavallisten ihmisten asuinalueena.[9] Intendentinkonttorin päällikkönä Engeliä seurannut E. B. Lohrmann sitä vastoin pyrki kaavoitustoimessaan sovittamaan käytännöllisyyttä ja monumentaalisuutta. Siinä missä keisarillisen hallintokaupungin edustuksellisuuden tarve määritteli etenkin 1800-luvun alun kaavoituksen ihanteita, painottivat vuosisadan loppupuolella laaditut suunnitelmat yhä enenevissä määrin erityisesti niemen eteläosien varaamista satamatoimintojen käyttöön, kaupunkikuvallisten seikkojen jäädessä vähemmälle huomiolle. Merkittävä oli myös senaatin vuonna 1864 tekemä päätös, jolla kiellettiin puutalojen rakentaminen alueelle. Vuosisadan vaihdetta lähestyessä kävi yhä ilmeisemmäksi, että kaupungin satamien toimintaedellytysten parantamiseksi olisi merkittävä osa niemen ranta-alueista varattava näiden toimintojen käyttöön. Vuonna 1895 voimaan astuneella kaupunginin-sinööri Theodor Tallqvistin laatimalla asemakaavalla olikin Katajanokan tulevaisuuden kannalta valtava merkitys.[10] Tätä aiemmista kaavoista toteutui vain fragmentteja.

1832 C. L. Engel ja Simeon Grönlund

Vuonna 1832 julkaistujen, keskenään kilpailleiden asemakaavaehdotusten perusteella ei tapahtunut konkreettisia muutoksia. Molemmissa oli mukana jo vuoden 1812 asemakaavassa ehdotettu kanava.

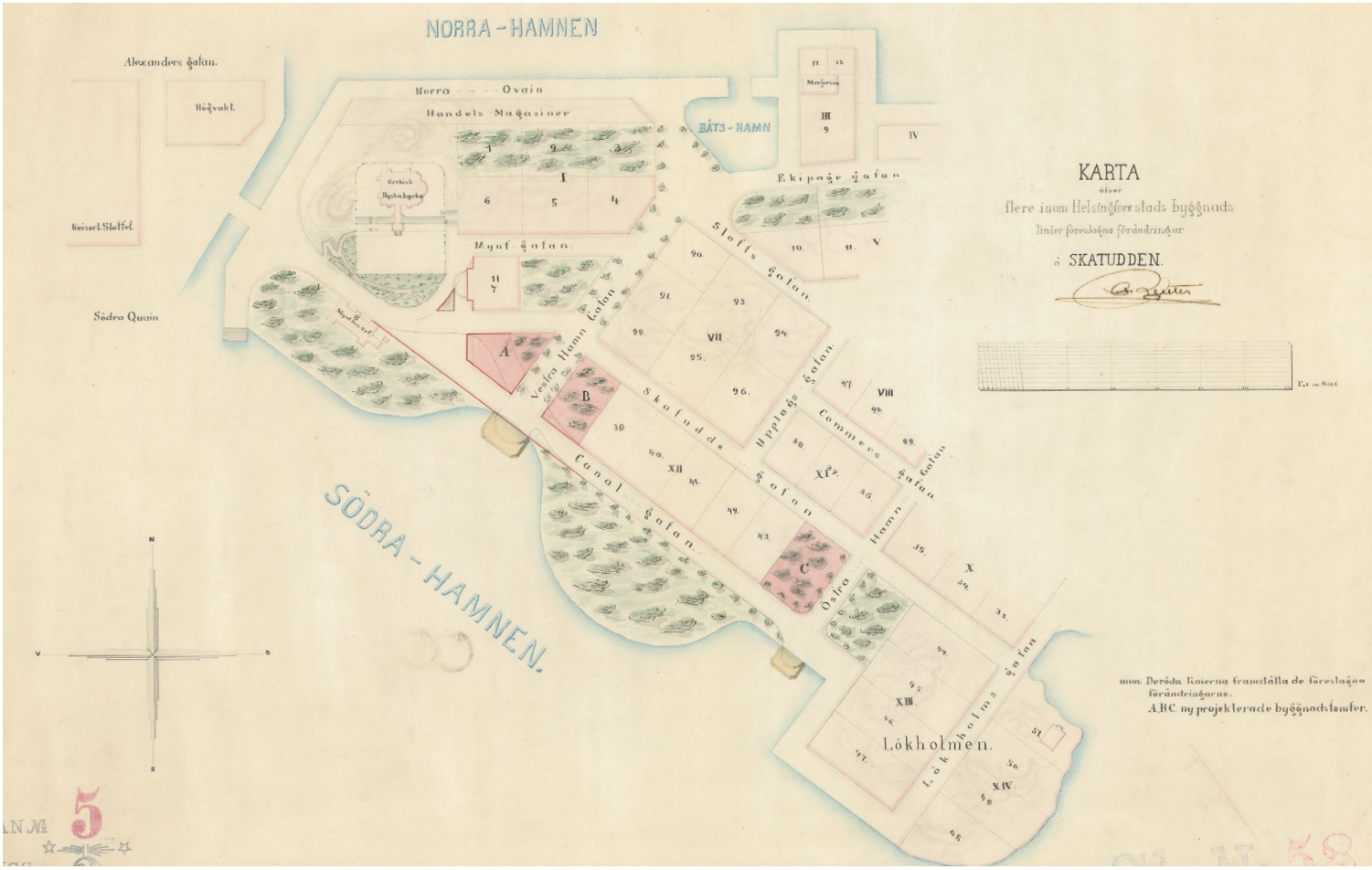
1844–1864 E. B. Lohrmann

1. Katajanokasta muodostettiin Helsingin 6. kaupunginosa vuonna 1836. Ehrnst Lohrmann sai suunniteltavakseen niemen itäkärjen kasarmialueen laajennuksen. V. 1844 kaavassa uudisrakentaminen sijoitettiin kasarmialueen itä- ja länsisivuille. **Suunnitelman perusteella valmistuivat nykyisen Merikasarmin läntiselle sivustalle sijoittuvat tykistömaneesi, työpajarakennus, leipomo sekä sauna.**

2. Lohrmannin jatkokehitellyn (1859-1864) asemakaavan keskeisenä perintönä oli Katajanokan länsiosan merkkirakennusten sijoittelu. **Kaavan mukaan rakennettiin Rahapaja (1864) ja Uspenskin katedraali.** Toteutumatta sen sijaan jäi puistomaiseen ympäristöön istutettu Suomen Pankin päärakennus, joka olisi rakentunut nykyisen Enso-Gutzeitin talon kohdalle. Niemen etelärantaa rytmittävät ehdotuksessa satama-altaat ja niiden yhteyteen sijoitetut aukiotilat. Satamakatu esitetään leveänä puistokatuna (*Westra ja Östra hamn gatan*).

8 Jaatinen, Lindh, Lunkka 1998 s. 8
9 Wessman 1989 s. 16
10 Jaatinen, Lindh, Lunkka 1998 s.

1832–1861 Asemakaavahistoria





1871 C. Reuter

C. Reuterin asemakaavaehdotuksessa niemen eteläosan rantaviivan käsittely poikkeaa huomattavasti Ehrenströmin Eteläsataman puolelle toteutetusta geometrisestä linjakkuudesta. Rahapajan edustalle ehdotetaan rantapuistoa. **Toteutumaton suunnitelma.** KA.

1873 C. Reuter

Reuterin ehdotuksen jatkosuunnitelmassa rantaviiva on muuttunut suorakulmaiseksi. Lähtökohtana suunnitelmalle olivat kaupan ja höyrylaivaliikenteen tarpeet. Lounaiskulmaan on ehdotettu pitkänomaista satama-allasta, kalastajasatamaa. Suunnitelma vahvistettiin vuonna 1875 osana koko kaupunginniemen käsittänyttä asemakaavakarttaa. Satama- ja liikenneratkaisujen osalta pian vanhentuneeksi todettua suunnitelmaa ei lähdetty toteuttamaan. **Asemakaava vahvistettu 1875.** KA.

Katajanokan länsipuolen keski- ja pohjoisosien katuverkoston perussuunta muodostui pohjoisrannan korttelien osalta vuoden 1851 asemakaavan perusteella. Se on likipitäen samansuuntainen kuin Helsingin keskustan katujen. Sen sijaan etelärannan makasiinikorttelit muodostavat muihin katuihin nähden n. 36 asteen kulman. Merikasarmin alueen perussuunta puolestaan poikkeaa ensiksimainittujen katujen suunnasta noin 25 asteen verran.[11]

1864–1875 C. Reuter

Kaupungininsinööri C. Reuter laati Katajanokkaa varten asemakaavasuunnitelman vuonna 1864. Siinä Katajanokan läntinen rantavyöhyke on käsitelty puistomaisella vyöhykkeellä. Rantaviivan käsittely poikkeaa huomattavasti Ehrenströmin regulariteettiin nojanneesta muotokielestä. Rahapajan edustalle levittäytyy puistoalue, ja viheralueelle on varattu myös huomattava osa Laukkasaaren länsipuolelle sijoittuvasta ranta-alueesta. Satamaa suunniteltiinkin vielä tässä vaiheessa niemen pohjoispuolelle. Samasta suunnitelmasta on myös 1871 laadittu versio, jossa osaa viheralueista on esitetty rakennettavaksi,

Reuterin asemakaavasuunnitelma muuttui muutaman vuoden aikana huomattavasti, ja jo vuoden 1873 piirustuksessa rantaviiva noudattelee huomattavasti orjallisemmin Ehrenströmin oppeja satama-altaineen ja ranta-aukioineen. Erityisen edustavasti on käsitelty kaava-alueen itäosiin sijoitettu *Östra hamn gatan*, joka päättyy puistovyöhykkeiden reunustamana satama-altaaseen. Tämän akselin pohjoisena päätteenä levittäytyy laajahko puistoalue. Vuoden 1874 suunnitelmaan perustunut uusi asemakaava sai lainvoiman vuonna 1875. Niemen etelärannan korttelit olivat edelleen tässä suunnitelmassa varattu asuinrakennuksille. Suunnitelmissa oli myös leveä, puuistutuksin somistetun rantakatu.

Sven-Erik Åström luonnehtii tutkimuksessaan *Samhällsplanering och regionsbildning i kejsartidens Helsingfors* (1957) Reuterin asemakaavaa erääksi viimeisistä autoritääriseen kaupunkisuunnittelun ihanteille perustuneista suunnitelmista.[12] Edustavuus, yhtenäisyys ja hygienia olivat erityisesti senaatin ja kenraalikuvernöörin ajamia päämääriä. Suunnitteluparadigma oli teollisen murroksen myötä kuitenkin muuttumassa. Uudessa tilanteessa ääneen pääsivät erityisesti paikallisen elinkeinoelämän edustajat, jotka tavoittelivat ensisijaisesti taloudellisia hyötyjä. Ranta-alueiden mahdollistaman satamatoiminnan tehostaminen alettiin nähdä kaupungin taloudellisen elinvoimaisuuden kannalta välttämättömäksi. Tässä suhteessa Reuterin vuoden 1875 asemakaava jäi lajinsa viimeiseksi edustajaksi. **Vuonna 1875 vahvistetun asemakaavan mukaisesti toteutettiin Mynttikatu (nyk. Rahapajankatu), Läntinen satamakatu sekä sen ja Rahapajan välinen osuus Kanavakatua.**

11 Katajanokan Kaiku 1970 s. 5
12 Åström 1957

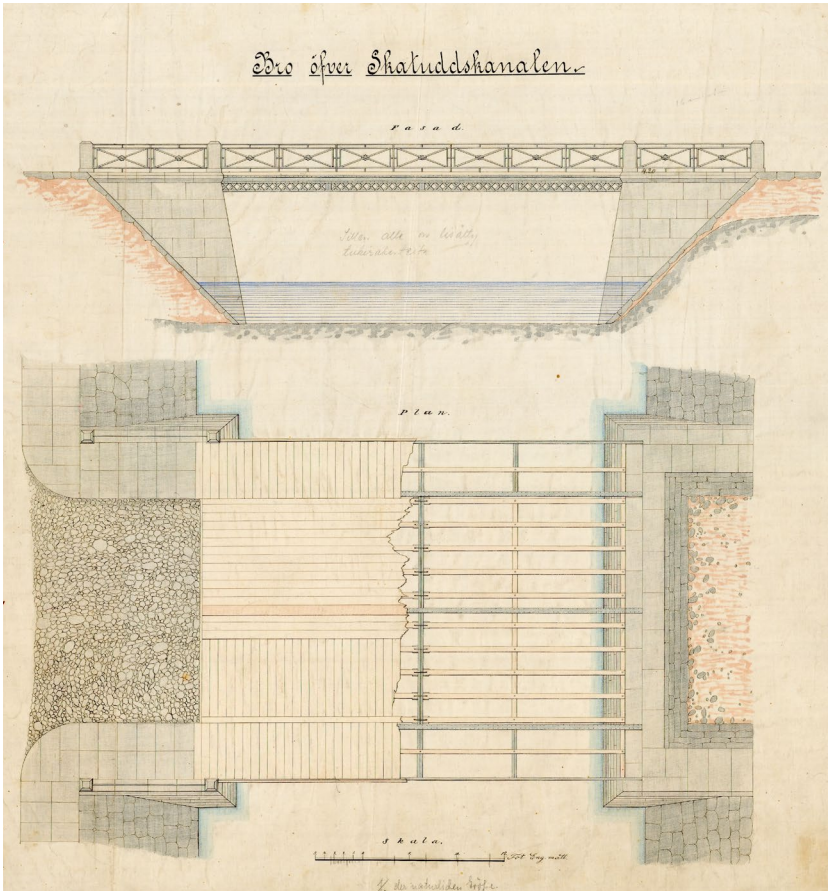


”Kanavan isä on itse asiassa kauppaneuvos Sundman, aikoinaan tunnettu helsinkiläinen kunnallismies. Hän ajoi innolla kanavan rakentamisasiaa, koska kanava tuntuvasti lyhensi soutumatkaa hänen kaupunkitalostaan Sompasaaressa sijaitsevaan kesähuvilaan.”

Helsingin Sanomat 23.9.1961 s. 16

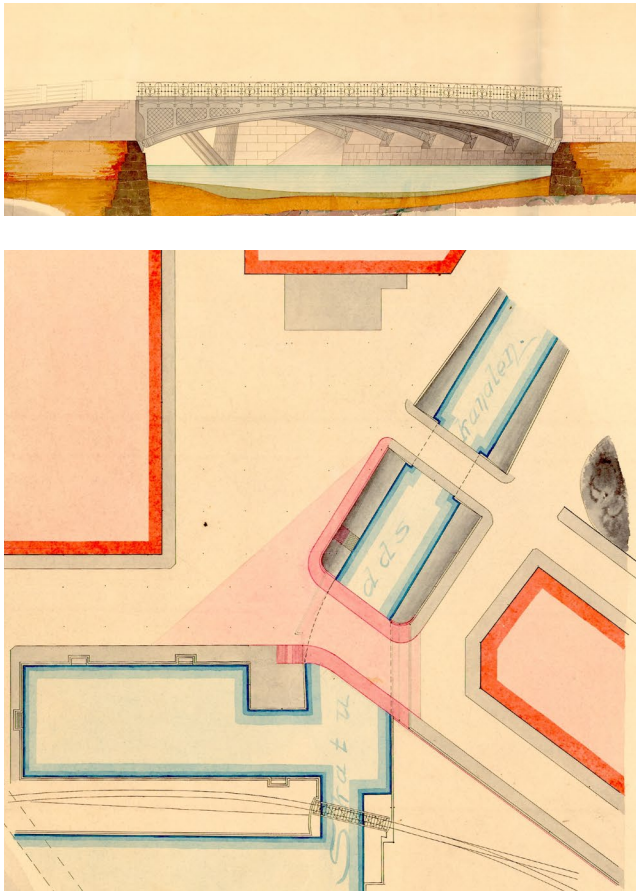
1907-1909 Leikkauspiirustus laiturialueesta

Katajanokan kanava valmistui vuonna 1844. Luiskatut rantapengerrykset varustettiin graniittitolppa-aidoin, muista sataman ranta-alueista poiketen. Katajanokan läntistä osaa leimaavat korkeuserot. Jyrkän kalliorinteen vieritse johdettu Kanavakatu nousee kuvassa keskellä; oikealla näkyy kapea kaistale vuonna 1897 valmistuneen Norrménin talon julkisivua. M. L. Carstens, 1907-1909, HKM.



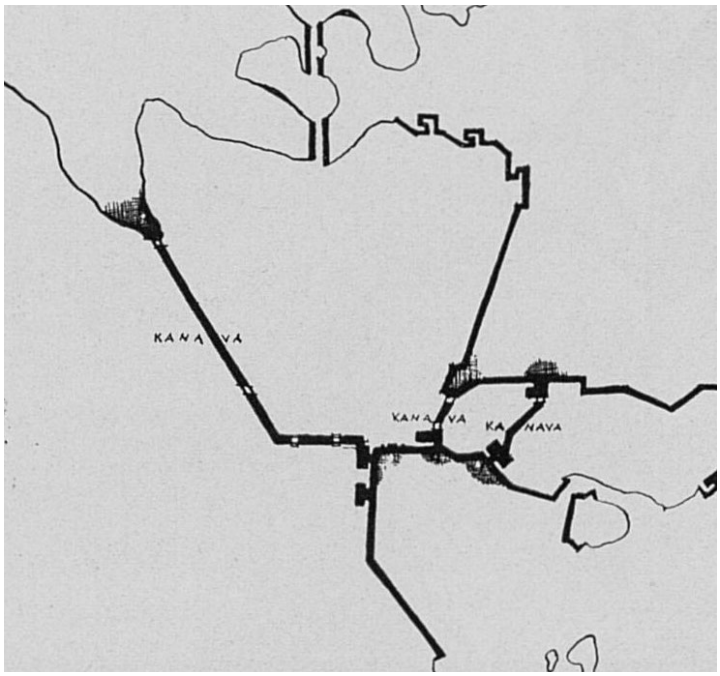
1866 Toteutunut rautasilta. julkisivu- ja pohjapiirustus

Bro öfver Skatuddskanalen, 1866, Satamalaitoksen arkisto.



1870 Toteutumaton siltayhteys

Kanavan ylitse suunniteltiin 1870-luvulla toista siltaa. Kuvassa myös satamaradan linjaus, joka vastaa pitkälti toteutunutta. 1870, Satamalaitoksen arkisto.



”Näemme tästä kaaviosta, että Ehrenström oli pientä Helsinkiänsä varten ajatellut kokonaista kolme kanavaa jotka, lisättyinä satamilla ja muilla ranta-alueilla jo milteipä olisivat tehneet 1800-luvun Helsingin pieneksi suomalaiseksi Venetsiaksi, jossa kaikki mahdolliset vesistöväylät ja rantakadut oli todella yltäkylläisesti otettu kaupunkikokonaisuuden palvelukseen.”

P. E. Blomstedt, Arkkitehti No 3/1937 s. 34

1866 valmistunut rautasilta

”Kun rahapajan rakennus ja suuri venäläinen Uspenskin katedraali rakennettiin Katajanokan kalliolle, suunnitellun Kanavakadun molemmin puolin, ja Katajanokalle yleensä oli ryhdyttävä laatimaan suunnitelmia, osoittautui välttämättömäksi rakentaa Katajanokan kanavan yli uusi silta, joka olisi edellistä leveämpi ja liikennekelpoisempi. Vuoden 1866 alussa avattiin uusi rautasilta liikenteelle, ja sanomalehdet totesivat, että silta, jonka kansi oli »rautalevyistä, laudoilla päällystetty ajajia varten, reunoilta epätasaisella rautapellillä jalankulkijiota varten», kummallista kyllä oli saanut vinon suunnan suhteessaan kanavan seiniin, ollakseen samassa suunnassa kuin tuleva katu, jota silloin ei vielä oltu aloitettu (Kanavakatu). Sillan rakentamiskustannukset nousivat yli 90.000 markan ja aiheuttivat tie- ja vesikulkulaitosten ylihallitusta vastaan syytöksen, että kustannusarviota oli ylitetty lähes 22.000 markalla. Selostuksessaan vuoden 1865 aikana suoritetuista töistä ylihallitus perusteli korkeampia kustannuksia mm. sillä, että silta oli viety vinosti kanavan yli ja pitemmälle pohjoiseen kuin oli ehdotettu.”

Helsingin Sanomat 19.2.1943 s. 7

Rakennustoiminta 1800–1878

Katajanokan kanava

”Syksyllä 1844 kirjoittaa Topelius eräässä kirjeessään Helsingfors Tidningarissa: »Pieni kanava, joka leikkaa Katajanokan ja yhdistää molemmat satamat, on avattu käyttöön, vaikka ruoppaukset sen suulla vielä jatkuvat. Kun vastaisuudessa rakennetaan laitureita pitkin koko rantaa Pohjoissatamasta kaupungin puolelle, niin että sinnekin muodostuu kalastajasatama, lisääntyy kanavan merkitys.» Kanavan päätarkoituksena oli tietenkin helpottaa molempien satamien välistä liikennettä. Pohjoissatama oli jo vanhastaan kaupungin varsinainen satama ja siellä olivatkin sekä laivalaituri että tullihuone, kun sitävastoin kauppiaiden varastorakennukset suureksi osaksi sijaitsivat Eteläsatamassa (Kaupunginlahdessa) Ullanlinnan vuoren juurella. Kanavaa ei rakennettu erikoisen leveäksi eikä syväksi, sillä sen tehtävähän oli soutuveneliikenteen palveleminen; höyrylaivaliikennettä ei vielä siihen aikaan osattu ajatella.”

Helsingin Sanomat 19.2.1943 s. 4

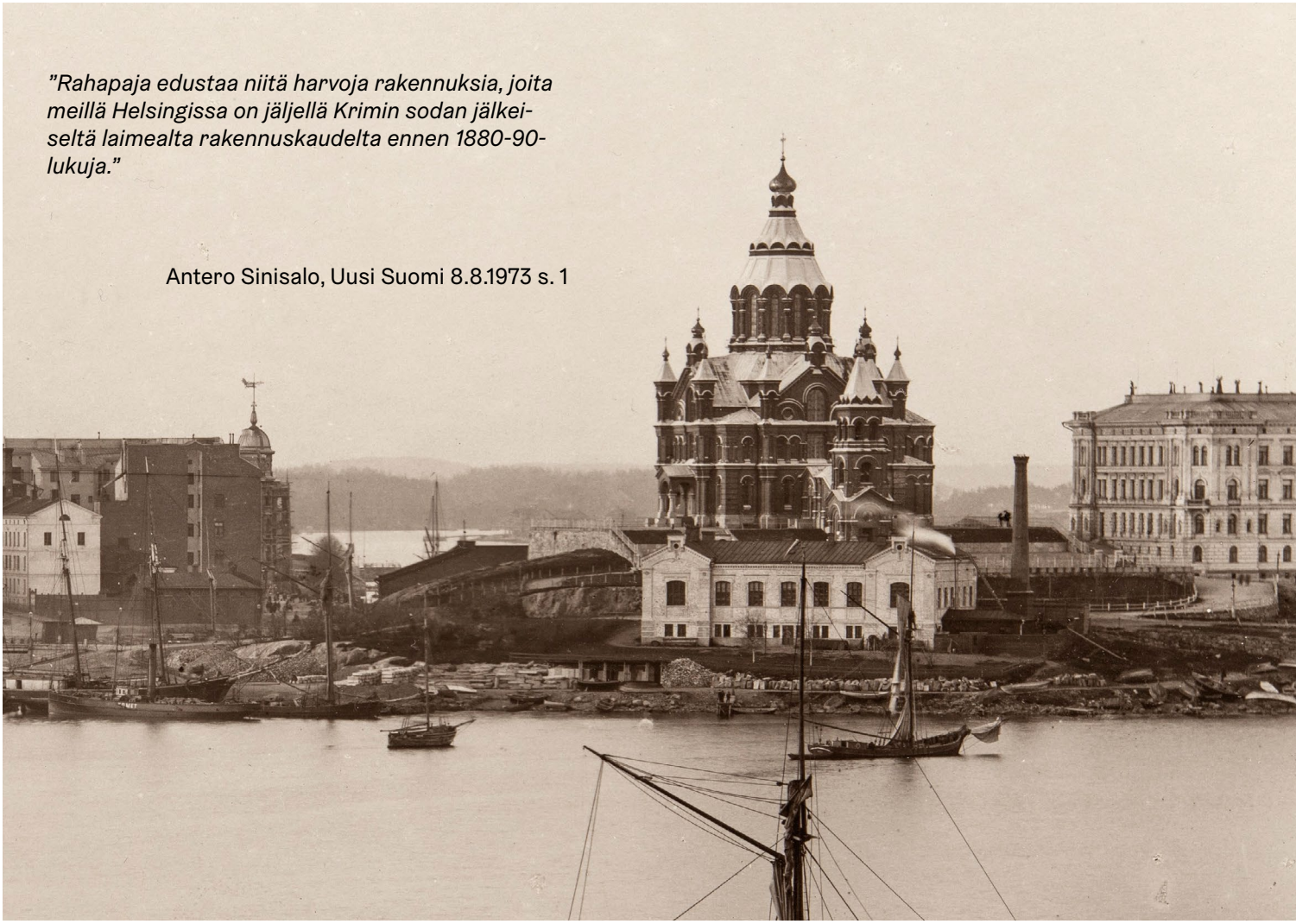
Jo 1700-luvun puolella Augustin Ehrensvärd oli esittänyt ajatuksensa kaupungin pohjois- ja eteläsatamat yhdistävästä kanavasta. Kuitenkin vasta Helsingin uusi asema pääkaupunkina johti konkreettisiin toimiin, kun kaupungin jälleenrakennuskomiteaa johtaneen Albrecht Ehrenströmin laatimaa asemakaavaa alettiin 1800-luvun alkupuolella toteuttamaan. Suurisuuntaisten suunnitelmien tarkoituksena oli kaupungin pääsataman siirtäminen nykyisen Pohjoissataman alueelta Eteläsatamaan. Osana Eteläsataman suoralinjaisten, kivisten rantamuurien ja satama-altaiden sommitelmaa valmistuivat vuonna 1838 Katajanokan kanavan piirustukset.[1] Suunnitelmien täytäntöönpano oli saanut vauhtia 1830-luvulla, kun kaupunki päätti lunastaa *Heidenstrauchin talon* (nyk. Presidentinlinna) keisarilliseksi residenssiksi, ja ympäristö oli tarvetta muokata rakennuksen arvolle sopivaksi. Kanava avattiin liikenteelle vuonna 1844.[2] Ehrenströmin visioiden mukaisena toteutuneen kanavahankkeen myötä Eteläsatama sai ranta-alueita kehystävät täsmälliset kivimuurit, jotka kanavan kohdalla muodostettiin luiskiksi.

Avoimiin rantareunamiin perustuneesta Eteläsataman kokonaisuudesta kanava poikkesi siten, että korkeareunaisuuden vuoksi se reunustettiin kivitolppaisilla kaiteilla. Kanava suunniteltiin soutuveneliikenteen palvelemiseen, eikä sitä siksi tehty erityisen syväksi tai leveäksi. Alun perin puurakenteinen silta osoittautui kuitenkin jo varhain kestämättömäksi ratkaisuksi.[3] Uusi rautasilta suunniteltiin vuonna 1866. Uuden sillan myötä saavutettu liikenneratkaisu liittyi keskeisesti myös Helsingin uuden vuonna 1865 voimaan astuneen asemakaavan toteuttamiseen; sen myötä niemen lounaisnurkkaan valmistui vuonna 1864 Suomen Rahapaja sekä Katajanokan korkeimmalta kalliolta kohoava, vuonna 1868 valmistunut Uspenskin katedraali. Kanavanseutua lukuun ottamatta olivat Katajanokan ranta-alueet yhä pääosin luonnontilaiset.

1 Björkman 1986 s. 22.
2 Björkman 1986 s. 22.
3 Jaatinen, Lindh, Lunkka 1998 s. 13

”Rahapaja edustaa niitä harvoja rakennuksia, joita meillä Helsingissa on jäljellä Krimin sodan jälkeiseltä laimealta rakennuskaudelta ennen 1880-90-lukuja.”

Antero Sinisalo, Uusi Suomi 8.8.1973 s. 1



1885 Uspenskin katedraali ja rahapaja

1860-luvun rakennuskauden harvoja edustajia Katajanokalla. Rahapajan vaaleasävyinen julkisivu erottuu etenkin 1900-luvulta lähtien etelärannan punatiiliseksi rakentuneesta satamamiljööstä. 1885, Tuntematon, HKM.



Markka vuodelta 1864. Ensimmäisiä lyötyjä Suomen rahoja. Suomen kansallismuseo, Numismaattiset kokoelmat.

Rahapaja, *Myntverket*
myntätä, *lyödä*

”Rahan ja Sanan portilla”

Kirkkoa vastapäätä Kanavakadun varrella on matala, vähäpätöinen rakennus, v. 1863 rakennettu Valtion rahapaja. Avatusta ristikkoikkunasta kuuluu rytmillinen, rahiseva ääni, aivan kuin seulottaisiin metallirahoja. Ja rahaa niiden ikkunoiden takana tehdään. Suomen kansa on yhdeksän vuosikymmenen aikana läpikäynyt monet syvälliset mullistukset, mutta sen rahapajarakennus on likipitäen samanlainen tänään kuin 89 v. takaperinkin. Koneetkin ovat suurinpiirtein samat. V. 1862 valmistunut rahanlyöntikone on edelleen käytössä ja sen sanotaan voittavan varmuudessa nuorempansa. Markkamme kehitys kulta- ja hopearahasta nyt lyötäviin miltei vanhan viispennisen kokoisiin rautamarkkoihin kuvastaa arvojen järkähtämätöntä muuttumista kuluneena aikana. V. 1926 lähetettiin pajasta Suomen Pankkiin viimeinen kultarahalähetys. Ne olivat 100 ja 200 mkn rahoja. Silloin valtion virkamiehet saivat vielä osan palkastaan kullassa. Hopearahat vaihdettiin nikkelisiin v. 1921. Rahapajassa säilytetään mm. Aleksanteri II:n iso-isänsä syntymän 100-vuotispäivän johdosta Suomen rahapajassa lyöttämää muistomitalia. Pelkkä mitalin kullan arvo on nykyisin n. 200.000 mk, mutta keräilyarvo ainakin pari miljoonaa. Mitaleja lyötiin ainoastaan kaksi. Venäjälle lähteneen kohtalosta ei tiedetä.

Ilta-Sanomat 5.7.1952

Rahapaja rauhaan

Jälleen on julkisuuteen tullut tietoja, jotka osoittavat että vimma tuhota Helsingin vanhoja, kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ei ota lannistuakseen. Kerrotaan olevan vaaravyöhykkeessä Katajanokalla sijaitseva Rahapaja, joka edustaa paitsi kulttuurihistoriallisia, myös harvinaisena näytteenä 1870-luvun arkkitehtuurista ehdottomasti säilyttämisen ansaitsevia arvoja.

Purkamisuhan on aiheuttanut viereisellä tontilla sijaitsevan Enso-Gutzeitin pääkonttorin laajentamissuunnitelma. Monet helsinkiläiset ja katajanokkalaiset ovat vähitellen oppineet sulattamaan tämän Alvar Aallon sinänsä tyylikkään, tietyllä tavalla jopa nerokkaasti ratkaistun modernin rakennusluomuksen, jonka sijoittaminen aivan Uspenskin katedraalin tuntumaan oli kuitenkin varsin arveluttavaa, olkoonkin että sen suunnittelija oli itse Alvar Suuri. Mutta hyväksyisivätkö samat helsinkiläiset Rahapajan purkamisen?

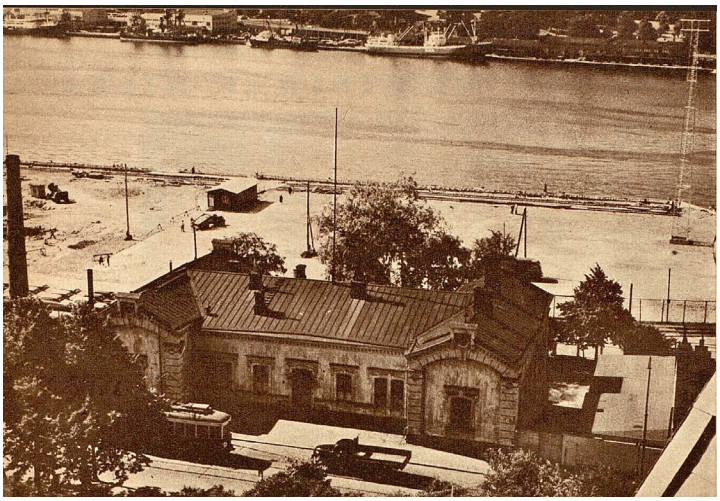
Tuskin. Nähdessään sen barbaarisen vimman, millä vanhaa Helsinkiä tuhotaan toinen toistaan rumempien sieluttomien rakennuskolossien tieltä helsinkiläiset ovat havahtuneet vastustamaan kaupunkikuvansa turmelemista tavalla, joka kielii anteeksiantamattomasta nousukasmentaliteetista. Ja mainio asia on, että heräämistä on tapahtunut ja ettei joittenkin enempää historiallisista kuin kauneusarvoista piittaamattomien isokenkäisten sallita riehua miten tahansa.

On käsittämätöntä, jos jossakin vielä saatetaan suunnitella Rahapajan purkamista, vaikka rakennus on sekä Rakennustaiteen museon että valtion luetteloissa luokiteltu ehdottomasti säilytettäviin rakennuksiin kuuluvaksi. Eikö tämä riitä? Ellei, ei olisi ihmeteltävää vaikka joissakin aivoissa idätettäisiin ajatusta myös Katajanokan miljööseen ehdottomasti kuuluvan Uspenskin katedraalin panemista maan tasalle vaikkapa tavaratalon tai paikoitustalon tieltä.

Ei, valtiojohtoisen Enso-Gutzeitin on ratkaistava tilaongelmansa jollakin muulla tavalla, esimerkiksi siirtämällä pääkonttorinsa kokonaan pois nykyisistä tiloista, joille epäilemättä löytyisi mielekkäämpääkin käyttöä. Miksi muuten samaisen pääkonttorin pitää sijaita aivan keskustassa, kun Helsingin laitamilta löytyisi varmaankin kosolti tilaa tällaiseen tarkoitukseen — ratkaisu, joka on kelvannut monelle muullekin suuryritykselle.

Katajanokka on kaiken kaikkiaan alue, jota tämän päivän suunnittelijoiden on lähestyttävä äärimmäisen hellävaroen. Vielä on jäljellä jotakin sen omimmasta atmosfääristä, pidettäköön tästä jostakin kynsin hampain kiinni. Esimerkiksi juuri Rahapaja liittyy niin oleellisesti Katajanokan kuvaan, että sen hävittämistä eivät mitkään syyt riitä puolustamaan.

Ilta-Sanomat 9.8.1973



Helsingin Katajanokalla, Kanavakatu 4:ssä sijaitsee Suomen metallisten vaihtorahojen syntykoto. Vaatimaton rakennus on pystytetty jo 1860-luvun alussa, joten satavuotispäivät alkavat kohta olla tiedossa. Rahapaja sijaitsee liiankin hyvällä paikalla sataman ääressä. Noin 2 100 neliömetrin pinta-ala on nyt sidottuna, vaikka paikalle voitaisiin pystyttää juhlavampikin rakennus ja Rahapaja tulisi hyvin toimeen muualla.

1956
Keskustelu Rahapajan purkamisesta virisi 1950-luvulla. Rakennuksen suojelupäätös tehtiin 1970-luvulla. Suomen Kuvalehti 11.8.1956 s. 26.



1890 Uspenskin katedraali ja rahapaja
Tuntematon, n. 1890, HKM.



1982 Rahapajan purettu lisärakennus
Seppo Kaksonen, HKM.

Suomen rahapaja

”Suomenmaalle säännetään sille maakunnalle omituinen ’Markka’ niminen rahayksikkö, joka jakautuu sataan ’Penni’ nimiseen pienempään yksikköön eli osaan. Markka on painoltaan ja arvoltaan neljäsosa ruplasta.Suomenmaan Pankille annetaan oikeus tätä rahayksikköä seuraamalla lyödä yhden, viiden, kymmenen ja kahdenkymmenen pennin arvoisia pieniä kuparirahoja erittäisin Suuriruhtinaanmaata varten, kuparirahan arvon suhteen noudattamalla, mitä Venäjän kuparirahasta on säännetty.”

Suomen Suuriruhtinaanmaan asetus nro 7, 4.4.1860

Vuonna 1860 annetun keisarillisen julistuksen myötä syntyi tarve metallirahan tuotannolle, ja rahapajan perustamisesta päätettiin senaatissa jo samaisena vuonna. Suomen rahapajan esikuvina olivat Tukholman, Hannoverin ja Berliinin vastaavat rakennukset.[1] Rahapajan ensimmäiset rakennuspiirustukset valmistuivat Berliinissä paikallisten asiantuntijoiden avulla. Niitä ei kuitenkaan hyväksytty, vaan Ehrnst Lohrman laati vuonna 1861 kokonaan uuden suunnitelman. Rahapaja päätettiin sijoittaa lähelle kaupungin keskustaa, mutta kuitenkin hieman syrjään. Tuolloin lähes rakentamaton Katajanokka täytti oivasti tämän kriteerin. Vuonna 1861 vahvistetussa asemakaavassa rahapajalle varattiin korttelin 142 tontti nro 1.[2] Pian kuitenkin huomattiin maaperän oleva osittain rakentamiselle kelvotonta liejua, ja näin jouduttiin rakennukselle varaamaan osa viereisestä, alun perin Suomen Pankille varatusta tontista. Rakentaminen alkoi vuonna 1862, valmista tuli 1864, pienten viivästysten jälkeen. Ensi kerran hopeaa sulatettiin rakennuksessa 13.8.1864.

”Koneet ja laitteet rahapajaan oli tilattu melkein järjestään Saksasta, maan parhaista tehtaista. Käyttövoima saatiin 10 hevosvoimaisesta höyrykoneesta, jonka oli valmistanut Osberg & Bade Helsingissä. Elokuussa 1864 voitiin rahanvalmistus aloittaa.”

Kuusi 1964 s. 19-20

Vaaleasävyiseksi rapattu rahapaja erottui etenkin 1900-luvun alussa rakentuneiden makasiinikorttelien valmistumisen jälkeen niemen eteläisen rantavyöhykkeen punatiilisestä yleisilmeestä. Rakennuksen suunnittelu tapahtui ajankohtana, jolloin Katajanokan suursatamasuunnitelmat olivat vasta muotoutumassa. Rahapajan korttelin hahmottuminen satamatoimintojen vyöhykkeestä irralliseksi osaseksi vauhdittui 1897 sen länsipuolelle valmistuneen Norrménin talon myötä. Korttelin vaaleaksi profiloitunut yleisilme muodostui kuitenkin vasta 1960-luvulla Norrménin talon paikalle rakennetun Enso-Gutzeitin pääkonttorin myötä. Rahapajan toiminta Lohrmanin rakennuksessa ja sen yhteyteen 1950-luvulla toteutetussa punatiilisessä laajennuosassa päättyi 1970-luvulla. Rahapaja saneerattiin Ulkoasianministeriölle toimistokäyttöön. 1950-luvulla valmistunut rantamaisemaan epäsopivaksi katsottu lisärakennus purettiin vuonna 1991 valmistuneen Ulkoasianministeriön kehitysyhteistyöosaston virastotalon tieltä.

1 Kuusi 1964 s. 19
2 Ibid.



1839 Näkymä Katajanokalta kaupungin suuntaan
Grafiikka,Lauvergne Barthelémy, 1839. HKM.



Tuntematon, 1885, HKM.

”Kun Uspenskin katedraali 1860-luvun alussa oli rakennettava, valitsi sen paikaksi Katajanokan korkeimman kallion kanavan lähellä silloinen kenraalikuvernööri, kreivi Berg. Myöhäiskesällä 1862 tapahtui juhlallinen peruskiven laskeminen, jonka jälkeen mahtava rakennus vuosien kuluessa nousi venäläisen arkkitehti Gornostajeffin piirustusten mukaan vaatien huomattavia rahasummia, jotka saatiin Pietarista. Katedraali sijaitsee epäilemättä silmiinpistävimmällä paikalla, mitä silloin voitiin kaupungissa löytää, ja on ilahduttavaa, että tämä rakennus sai arkkitehtoonisesti erittäin onnistuneen muodon. Kirkko hallitsee kaupunkikuvaa ja samalla se on erikoisen kaunis, ehdottomasti arvokas arkkitehtooninen omaisuus. Vuosikymmenien aikana piirtyivät kirkon kauniit muodot taivasta vasten, mutta, ikävä kyllä, koitui niille vahingoksi kaupungin viranomaisten valitettava huomaamattomuus, kun talon Pormestarinrinne n:o 2:n omistajien sallittiin rakentaa talonsa olosuhteisiin katsoen aivan liian korkealle. Vahinko on tapahtunut, ja »skandaalitalo» häiritsee kirkon ääriviivoja useammalta sivulta, mutta toivottavasti kaupungin viranomaiset ottavat oppia varoittavasta esimerkistä ja huomaavat ajoissa varoa tällaisia erehdyksiä.”

Nils Wasastjerna, HS 23.2.1943 s. 17



Hoffers, Eugen, 1868, HKM.

Katajanokan tykkikallio

”Ensimmäinen asuinrakennus, joka nousi Katajanokalle vahvistetun asemakaavan mukaan, rakennettiin kauppias Wavulinille nykyiseen Satamakatu 9:ään. Vuoden 1875 alussa hän kuitenkin möi sen 125.000 markasta everstinna Aurora Karamzinille, joka lahjoitti sen diakonissalaitokselle. Tässä rakennuksessa sijaitsi diakonissalaitos sittemmin monet vuodet aina siihen saakka kunnes sen uudisrakennukset Eläintarhassa otettiin käytäntöön. Eräällä Katajanokan kallion korkeimmalla kohdalla oli muutamien vuosikymmenien aikana aivan erikoinen merkityksensä kaupungin asukkaille. Monta kertaa oli kaupungin asukkaiden kesken ja sanomalehdissä tähdennetty, että oli tarpeen saada ajankulusta tarkempi tieto kuin mikä tornikellojen avulla oli mahdollista. Uudelta vuodelta 1868 tämä puute korjattiin. Kenraalikuvernööri, kreivi N. Adlerberg sijoitutti Katajanokan kalliolle tykin, jolla joka päivä täsmälleen kello 12 ammuttiin laukaus. Merkki sille venäläiselle sotilaalle, joka oli vahdissa tykin luona, annettiin tähtitieteellisestä laitoksesta. Tämä järjestys pysyi voimassa muutamia kymmeniä vuosia, kunnes rakennustoiminta Katajanokalla laajeni siinä määrin, että kallio, jolla tykki sijaitsi, täytyi räjäyttää. Puolenpäivän laukauksella oli hyvin suuri merkitys, sillä se tiedoitti virallisen ajan”

Helsingin Sanomat 19.2.1943

Uspenskin katedraali

Katajanokan korkeimmalle kalliolle, nykyisen Uspenskin katedraalin sijaintipaikalle, oli Engel jo vuonna 1835 hahmotellut sijoitettavaksi keskiaikaisen ritarilinnan muotoon rakennettavaa keisarillista palatsia. Näille suunnitelmille ei saatu Pietarin hovipiirien vastakaikua, mutta ajatus monumentaalirakennuksen sijoittamisesta paikalle jäi kuitenkin elämään. Uspenskin katedraalin rakennuspaikka vahvistettiin intendentti Ernst Bernhard Lohrmannin laatimassa asemakaavassa, joka sai lainvoiman vuonna 1861. Lohrmannin kaava oli kompromissi, jossa ilmeisenä pyrkimyksenä oli yhdistää niemen pohjoisrannalle keskitettäväksi ehdotettu satamatoiminta eteläistä siluettia määrittävään kaupunkikuvalliseen edustavuuteen. Satamakatu (ehdotuksessa “Östra” ja “Westra Hamn Gatan”) sai sommitelmassa bulevardin muodon. Katajanokan läntistä kukkulaa esitettiin kaavassa kreikkalais-venäläisen kirkon rakennuspaikaksi. Lehdistössä Uspenskin katedraalin kaavoituksen varhaisvaiheista kerrotaan seuraavasti (Työmies 17.2.1911 s. 4):

> *“Helsingin kaupungin viranomaiset tehdystä anomuksesta päättivät v. 1860, että kreikkalais-venäläisen kirkon ja kirkonpalvelijain asunnon laittamiseksi maksuttomasti myönnetään alue Katajanokalla olevan vuorenkukkulan luoteisosasta, ehdolla että kaupunki saa venäläiseltä seurakunnalta korvauksen niiden yksityisten hallussa olevain tonttien lunastuksesta, jotka tarkoitusta varten tarvitaan.”*

Vuoden 1861 asemakaavaa jouduttiin vielä mittavirheiden vuoksi tarkistamaan kesken kirkon vuonna 1862 alkaneiden rakennustöiden. Korjattu asemakaava valmistui vuonna 1864 kaupungininsinööri C. Reuterin allekirjoittamana. Uudessa suunnitelmassa oli vuoden 1861 asemakaavasta poiketen kirkon eteläpuolella oleva alue erotettu rakennuksen tontista. Katedraalin valmistuessa vuonna 1868 varustettiin sitä ympäröivä alue istutuksilla ja penkereillä, poikkeuksena vahvistetusta asemakaavasta. Kirkon tontiksi jäi 4,460 neliömetrin suuruinen alue, jonka kokoisena se merkittiin myös vuonna 1875 vahvistettuun asemakaavaan. Tontin järjestelyyn nähden ei vuosina 1894 ja 1910 vahvistetuissa asemakaavoissa tehty mitään muutoksia, vaan sen pohjois-, länsi- ja eteläpuolinen maa katsottiin kuuluvaksi kaupungille täydellisellä omistus- ja käyttöoikeudella.

Uspenskin katedraalin valmistumisen jälkeen alkoivat Katajanokkaa koskevat kaavoitukselliset tavoitteet muuttua radikaalisti. Hyödyn ja kauneuden näkökulmia yhdistänyt ihanne vaihtui koruttoman käytännönläheisiä satamatoimintoja painottaneen insinöörivetoisten suunnittelun esiinmarssiin. Vastavalmistuneen Uspenskin katedraalin ja vanhan Katajanokan ilmeelle leimallisten kalastajamökkien yhteiselon päättyminen sinetöitiin lopullisesti vuonna 1875 vahvistetun Helsingin uuden asemakaavan myötä, jossa niemen eteläisiä ranta-alueita ehdotettiin kaupungin pääsatamaksi muodostuneen Eteläsataman laajennusalueeksi.



1890-luku Näkymä Katajanokan etelärantaan

1890-luvulla otettu valokuva esittää kattavasti Katajanokan 1800-luvun aikana valmistunutta rakennuskantaa. Uspenskin katedraalin oikealla puolella näkyvä Rahapajankatu 1 edustaa otoksen tuoreinta rakentamista. Niemen itäosiin 1800-luvun ensimmäisen puoliskon aikana valmistuneet lääninvankila ja Merikasarmin alue erottuvat muutoin rakentamattomassa maastossa. Tuntematon, 1890-luku, HKM.

1800...1878
Kohti teollista murroskautta ja suursatamasuunnitelmia

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Helsingin kohottaminen pääkaupungiksi vuonna 1812 luo tarpeen edustavan kaupunkijulkisivun luomiselle. J.A. Ehrenströmin asemakaavan tuloksena syntyy Kauppatorin alue sekä Eteläsataman geometrinen rantamuuri satamakenttineen ja satama-altaineen.

- 1700–1800-lukujen aikana laadittiin Katajanokkaa varten yhteensä yli kaksikymmentä asemakaavaehdotusta. Alue alkoi rakentua näistä viimeisen, vuonna 1895 vahvistetun asemakaavan mukaisesti.

Kaikille suunnitelmille yhteistä oli ajatus alueen laajentamisesta maatäytöin; myös kaksijakoisuus länsiosan edustukselliseen, tiiviimmin rakennettavaksi ehdotettuun osaan ja toisaalta itäkärjen suljettuun kasarmialueeseen periytyy näistä suunnitelmista. Ennen 1870-lukua laadituissa suunnitelmissa korostuivat monumentaaliset piirteet satama-altaineen ja puistokatuineen. Eteläiset ranta-alueet päätettiin varata satamatoiminnoille 1870-luvulla tehdyn periaatepäätöksen myötä.

Rakennettu ympäristö

- Katajanokan kanava valmistuu vuonna 1844 osana Ehrenströmin Kauppatorin kokonaissuunnitelmaa. Kanavan myötä avautuu lähinnä pienveneitä palvellut yhteys Pohjoissatamaan.

- Katajanokan vanhimmat yhä olemassa olevat maamerkkirakennukset valmistuvat 1830–1860-lukujen aikana: Engelin niemen itäosaan suunnittelema **Merikasarmi** (1820-1844), Uusi **lääninvankila** (1837), E. B. Lohrmanin suunnittelema **Rahapaja** (1864) sekäniemen korkeimman kallion laelle vuonna 1868 valmistunut **Uspenskin katedraali.** Vuonna 1869 valmistui lisäksi A. Bomanin suunnittelema kolmikerroksinen asuinkerrostalo osoitteeseen **Satamakatu 9**; vuonna 1878 puolestaan Evert Lagerspetzin saman korkuinen kivitalo osoitteeseen **Rahapajankatu 3**.

- Katulinjauksia toteutetaan vuoden 1875 asemakaavan mukaisesti: **Mynttikatu**, **Läntinen satamakatu** sekä osa **Kanavakatua**.

Yhteenveto:
Kohti teollista murroskautta ja suursatamasuunnitelmia



Katajanokalle 1800-luvun puolivälin kaavoitusihanteiden mukaisina toteutuneet harvat, pisteittäin asetellut maamerkkirakennukset jäivät siten muistuttamaan keisarillisen hallintokaupungin edustuksellisuudesta. Uspenskin katedraalin asema kallion laelle sijoitettuna monumentaalirakennuksena on asemakaavahistoriallisesti tarkasteltuna muistuma 1800-luvun ajan vilkkaan kaavoitustyön eräänlaisesta välivaiheesta, jolloin Katajanokan tulevaa asemaa suursatamana ei ollut vielä oivallettu. Katedraalia ympäröivää kalliota lukuun ottamatta ovatkin alueen 1700-luvun luonnonympäristön piirteet suurimmilta osin kadonneet.

Vuosien 1800–1878 välinen ajanjakso merkitsi Katajanokan alueen kehitykselle suuren murroskauden alkua. Aiemmin syrjäistä ja pääosin rakentamatonta niemeä kohtaan alettiin kohdistaa alati kasvanutta mielenkiintoa etenkin kaupunkisuunnittelijoiden toimesta. Vastakkain asettuivat eriävät intressit: keisarillisen ylimystön näkemyksen mukaisesti Katajanokkaa olisi tullut kehittää monumentaaliseksi edustuskaupunginosaksi, porvariston liputtaessa erityisesti satamatoimintojen kehittämisen puolesta. Niemen kaavoittamattomana säilyneeseen länsiosaan spontaanisti rakentunut kalastajakylä turvekattoisine puutaloineen säilyi 1870-luvulle saakka, jonka jälkeen se sai tehdä tilaa uusien suunnitelmien toteuttamiselle. Katajanokan nykypäivänäkin nähtävissä olevan läntisen ja itäisen alueen toiminnallisen jaon voidaan katsoa periytyvän merkittäviltä osin 1800-luvun aikana toteutuneista rakennushankkeista. Engelin suunnitelmiin perustuen 1800-luvun alkupuolella toteutuneen Merikasarmin alueen sekä vuonna 1837 valmistuneen lääninvankilan myötä itäisen Katajanokan asema suljettuna, muusta niemestä erillään olevana vyöhykkeenä sinetöityi yli sadan vuoden ajaksi.

Suunnitelmien runsaudesta huolimatta osoittautui Katajanokan länsiosien kehittäminen kuitenkin hankalaksi. Merkittävänä esteenä olivat kokonaisvaltaiseen aluerakentamiseen perustuneiden suunnitelmien aiheuttamat kustannukset; kallioisen maaston valmistelu rakentamiselle soveltuvaksi osoittautui kerta kaikkiaan liian kalliiksi. 1700-luvulta periytyneen puutalovaltaisen rakennuskannan hävittäminen eteni 1840-luvulla asetetusta rakennuskiellosta huolimatta vaivalloisen hitaasti, eikä 1800–1870-lukujen aikana laadittujen asemakaavaehdotusten mukaan lopulta toteutunut kuin pieniä, joskin kaupunkikuvallisesti merkittäviä fragmentteja. Näistä näkyvimmät ja yhä olemassa olevat jäljet syntyivät vuonna 1861 hyväksyttyyn asemakaavaan pohjautuen rakennettujen Rahapajan ja Uspenskin katedraalin myötä.

Mikäli Katajanokka olisi päätetty rakentaa 1860–70-lukujen aikana laadittujen asemakaavaehdotusten mukaisesti, olisi satamatoiminnot sijoitettu pääosin niemen pohjoispuolelle. Eteläistä rantaviivaa olisivat rytmittäneet Kauppatorin alueen mallin mukaan toteutetut suorakulmaiset satama-altaat. Satamakatu olisi rakennettu esplanadiksi. Eteläistä rantaviivaa lähinnä olleet korttelit olisi varattu edustavalle kivitalorakentamiselle, ja satamatoiminnan rooli niemen eteläpuolella olisi ollut huomattavasti vähäisempi. Teollisen murroskauden ja kaupunginvaltuustossa tapahtuneiden poliittisten voimasuhteiden muuttuminen 1800-luvun lopulla muutti kuitenkin Katajanokkaa koskevien suunnitelmien suuntaa radikaalisti. C. Reuterin vuoden 1871 asemakaavaa seurannut Theodor Tallqvistin satamasuunnitelma keskittyi kaupunkirakennustaiteellisten painotusten asemasta maksimoidaan satamatoiminnan tehokkuuden. Seuraavan vuosisadan ensimmäisen vuosikymmenen aikana toteutunut suunnitelma tuli siten muuttamaan koko läntisen Katajanokan ja eteläisen rantaviivan olemuksen.


LINA KAUPPA
KOTT HANDEL

1878...1910

Suursataman rakentuminen

”Katajanokka eroaa luonteeltaan viereisestä kaupunginosasta, klassisesta empire-Helsingistä, hillitystä hallintoakaupungista. Rauhallinen ’valkea kaupunki’ muuttuu akselin suunnan muutoksen myötä dynaamiseki työn, toiminnan, kaupan ’punaiseksi kaupungiksi’; punatiili on muiden paitsi asuinrakennusten hallitseva julkisivumateriaali. Myös asuinrakennusten arkkitehtuuri on ekspressiivistä.”

Rakennussuojelun harjoitustyökurssi 1977-1978, KSV
Asemakaavaosaston julkaisu AB 1/1979, s. 8

Vuonna 1910 otetussa kuvassa Katajanokan vain reilun 10 vuoden aikana syntynyt uusi olemus on jo hahmottunut. Oivaltava kuvakulma havainnollistaa mainiosti satamatoimintojen ja asuinkortteleiden yhteiselon myötä syntynyttä moni-ilmeisyyttä. Mittakaavan vaihettuminen matalista laiturivarastoista makasiinikorttelien suoralinjaiseen punatiilisyyteen tuo esiin jo Eteläsataman länsipuoleltakin tutun asetelman, jossa rantaviiva on varattu taloudellisen toimeliaisuuden näyttämöksi käytännönläheisine rakennuksineen; taustalla kohoavat vaalein sävyin rapatut kaupunkikerrostalot. Oman mausteensa keitokseen tuo satamarata, joka johdettiin Katajanokalle jo vuonna 1895 – ennen kuin taka-alalla kuvassa näkyvä Rahapajanrannan laituri oli edes valmis. Rakennukset kuvassa vasemmalta oikealle: Asuinkerrostalo Aeolus, suunnittelija Selim A. Lindqvist, 1903. Tulli- ja pakkahuone, suunnittelija Gustaf Nyström, valmistunut 1901. Laiturivarasto, suunnittelija Selim A. lindqvist, valmistunut 1900. Eric Sundström, 1910, HKM.

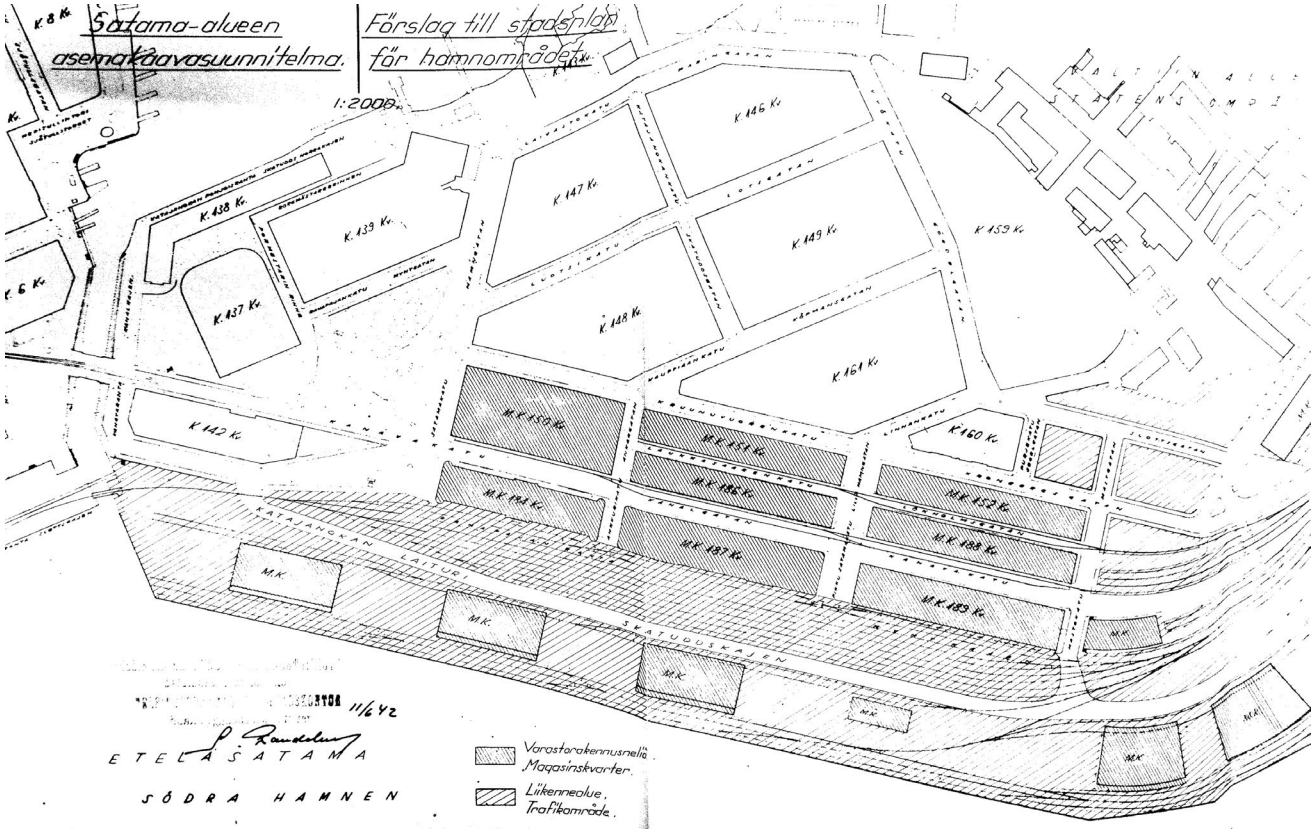


1895 Satamaradan linjaus Katajanokalle



1905 Satamarataa Keisarinluodonlaiturilta Linnanlaiturille

Satamarataa varten rakennettu Keisarinluodonlaituri syntyi Katajanokalle suuntautuneen rautatieliikenteen vaatimuksesta. Täyttöalue päällystettiin torialueesta poiketen nupukivillä. Taustalla vuonna 1897 valmistunut Norrménin talo. 1905, Eric Sundström, HKM.





1898 Satamaradan kääntösilta
1898, Tuntematon, HKM.

1891-1895 Satamaradan linjaus

Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatieyhteyden avauduttua vuonna 1862 hoidettiin satamien ja rautatien välistä liikennettä yhä hevosten ja rattaiden avustuksella. Oli kuitenkin ilmeistä, että jatkuvasti kasvavaa liikennetarvetta varten tulisi kaupungin satamat saattaa paremmin raidetyhteyksien piiriin. Jo vuonna 1870 maistraatissa oli ehdotettu raideyhteyttä Rautatientorin poikki Mikonkatua pitkin kääntöpöydän kautta Esplanadille ns. Kappeli-Esplanadin vaihteeseen, josta linjat olisivat erkaantuneet Kauppatorille Linnanaltaalle sekä Etelärantaan. Tämä varhainen suunnitelma hylättiin liian kalliina.[1]

Vuonna 1889 rahatoimikamari käsitteli ja esitteli kaupunginhallitukselle rautatiehallituksen linjaamia vaihtoehtoja satamaradan rakentamisesta ja rakentamisen käytännöllisistä vaikutuksista ympäristölle; esimerkiksi missä määrin maa-alaa telakkayhtiölle vuokratusta tontista pitäisi lunastaa radan rakentamiseen, missä määrin hanke on Helsingin, missä määrin Valtion rahoitettava ja kuka tulisi omistamaan rataverkoston peittämät maa-alueet. Taloudelliset ja toiminnalliset vaikutukset olivat dominoivia suhteessa kaupunkirakennustaiteellisiin näkökulmiin, puhumattakaan satamaradan vaikutuksesta jo ikoniseksi muodostuneeseen empirekeskustan paraati-ikkunaan eli eteläsataman rantavyöhykkeeseen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ehdot 1891 ja ratalinjan rakentaminen päärautatieasemalta Helsingin nimen rantoja kiertäen – ainoastaan Kaivopuiston jäädessä ratalenkin ulkopuolelle – käynnistyi. Ensimmäinen juna makasiinirantaan, Makasiinilaiturille saapui 1894, ja seuraavina vuosina reitti jatkui Kauppatoria tangeeraten ja uusia täyttölaitureita pitkin Katajanokalle. Katajanokan rautatiesilta valmistui vuonna 1895.[2]

1 Björkman 1986 s. 24
2 Katajanokan Kaiku 1970 s. 5

Teollisen rantamaiseman synty

”Vuoden 1879 lopussa päätti Helsingin kaupunginvaltuusto antaa entisen kaupungininsinöörin Th. Tallqvistin tehtäväksi uuden suunnitelman laatimisen Katajanokkaa varten, jolloin Eteläsataman puoleisen alueen järjestelyssä oli merenkulun ja kaupan tarpeet otettava paremmin huomioon kuin silloin voimassaolleessa asemakaavassa. Insinööri Tallqvist sai työnsä valmiiksi vuonna 1882 ja esitti monessa suhteessa uuden ehdotuksen Katajanokan järjestämiseksi. Tämä olikin mahdollista sen vuoksi, ettei rakentaminen ollut vielä tähän aikaan ehtinyt muutamaa harvaa tonttia pitemmälle. Rahapajaa ja venäläistä katedraalia lukuun ottamatta oli rakennettu vain Satamakatu 9:n Diakonissalaitos ja Rahapajankatu 3, jonne tohtori Florin aivan 1870-luvun lopussa oli rakennuttanut kivisen asuintalon, sekä muutamia kivisiä varastorakennuksia Pohjoissataman rannassa.”

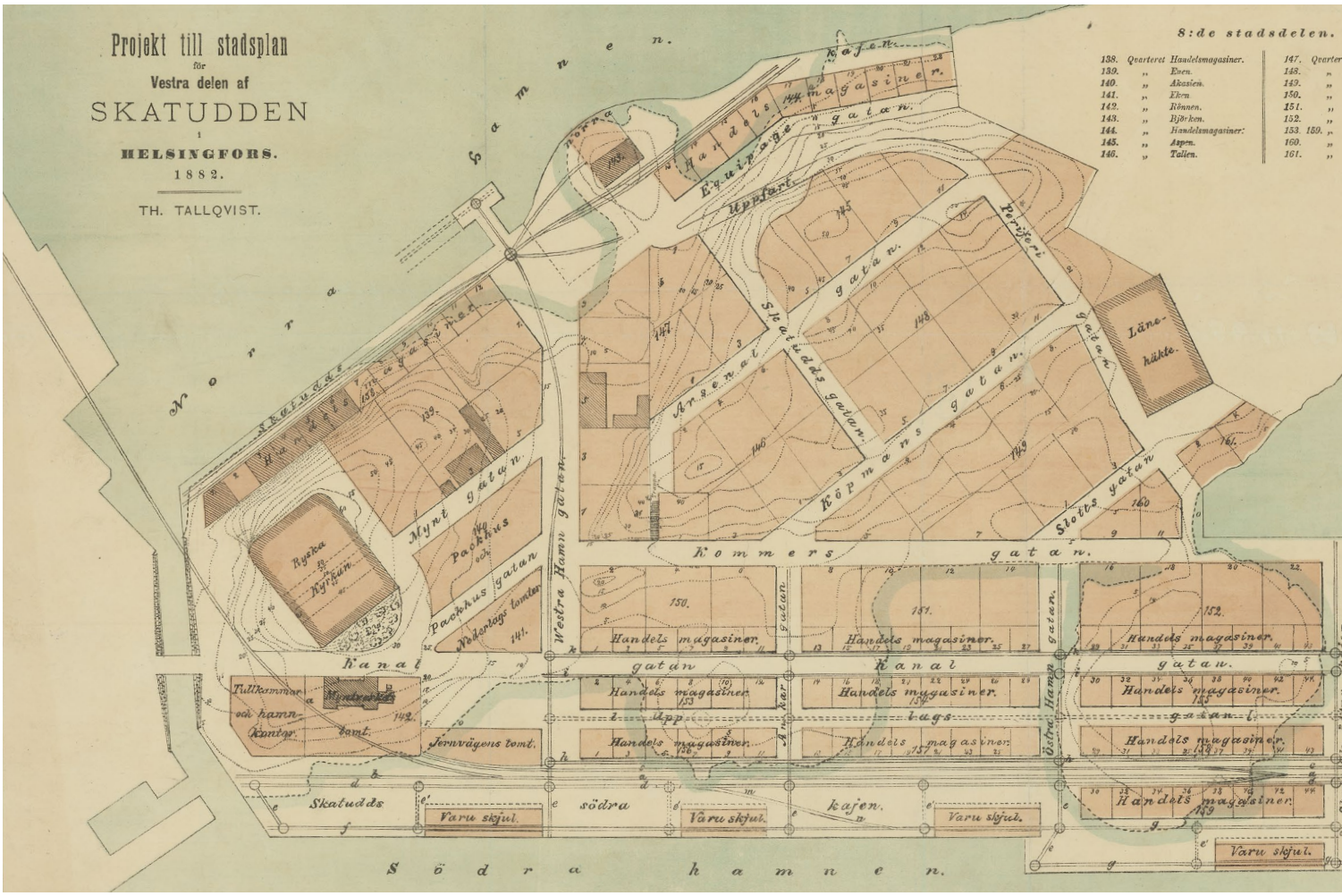
Arkkitehti Nils Wasastjerna, HS 23.2.143

Katajanokan kaavoitustavoitteissa 1870-luvulla tapahtunut muutos oli osaltaan seurausta poliittisten valtasuhteiden muutoksesta. Vuonna 1875 valitussa kaupunginvaltuustossa aikaisemmin merkittävässä asemassa olleiden kauppiaiden ja käsityöläisten ammattikuntien edustajien valta supistui, ja valtuustoon nousi valtion virkamiehiä ja teollisuuden edustajia. Teollisuuden toimintaedellytysten kehittämistä ponnekkaasti ajanut joukko näki erityisesti kaupungin satamaolosuhteiden kehittämisen satsauksena tulevaisuuteen. Haaveet suursataman perustamisesta kaupunkiin alkoivat näin konkretisoitua. Katajanokan suursatamasuunnitelman visionääriksi nousseen Theodor Tallqvistin laatiman ja Herman Norrménin muokkaaman asemakaavan toteutumisen myötä sinetöityi paitsi Katajanokan, myös niemen länsipuolisten ranta-alueiden kohtalo teollisuuden ja satamatoimintojen tarpeille omistettuina vyöhykkeinä.

Helsingin ratapihalta Kampin kentän läpi Hietalahteen, Merisatamaan ja Makasiinirantaan johdettu satamarata sulki kaupungin rannat punatiilisten varastorakennusten ja satamakenttien syleilemäksi mikrokosmokseksi, alistaen Helsingin Empirekeskustan merelle avautuneen siluetin arkisten satamatyön paraatinäyttämöksi. Suorakulmaisena ja olemukseltaan staattisempana siihen asti piirtyneeseen kaupunkikuvaan ilmaantuivat kiskoliikenteen kääntösäteiden määrittämät kaarteet, jotka tangeerasivat estottomasti vanhan kaupunkirakenteen halki. Katajanokan suursatamasuunnitelman toteutuminen ja erityisesti siihen liittyvä päätös satamaradan johtamisesta läntisten ranta-alueiden kautta merkitsi huomattavia muutoksia myös Kauppatorin sommitelmalle. Satamaradan rakennustöiden yhteydessä syntyneen Keisarinluodonlaiturin tarkoituksena oli juuri rautatien johdattelu Katajanokalle.

Hallinnollisen keskustan kupeeseen levittäytynyt teollinen miljöö loi kaupunkiin aiempaa näkyvämmän logististen rakenteiden kerrostuman. Satamakenttien, makasiinien ja laiturivarastojen ohella rautatien mukanaan tuomat käytännön sanelemat rakenteet tasoristeyksineen ja vesiviskureineen toivat näkyväksi teollisen vallankumouksen avustamana annetut hyvinvointivaltiokehityksen alkutahdit.

1882–1895 Theodor Tallqvistin ja Herman Norrménin asemakaava







1882 Theodor Tallqvist

Kaupungininsinööri Tallqvistin laatimaa asemakaavaa pidetään ensimmäisenä suomalaisena modernina satamasuunnitelmana. Se on tutkimusalueen nykyolemukseen keskeisimmin vaikuttanut yksittäinen suunnitelma, jonka pohjalta Katajanokan sataman rakennustyöt aloitettiin. Tallqvistin visiossa satamarata olisi johdettu niemelle Pohjoisrannan kautta, ja raideyhteys olisi ulotettu nykyisen Satamakadun kautta myös pohjoispuolelle. **Toteutumaton suunnitelma, ks. vuoden 1894 asemakaava.** Projekt Till Stadsplan För Vestra Delen Av Skatudden, 1882, HKA.

”Mitä tulee varastosuojien, lastauspaikkojen tavaramakasiinien rautatieradan ja laiturien, erityisesti eteläisen laiturin luona olevien katujen järjestelyihin, ne määräytyvät jossain mielessä niistä moninaisista liikkeistä, jotka sinne epäilemättä tulevat syntymään, koska laiturit tulevat olemaan huomattavia meriliikenteen ja kaikenlaisen maaliikenteen kohtauspaikkoja. Saapuvien ja lähtevien laivojen, junien ja ajoneuvojen myötä saapuu ja lähtee joko sellaisia tavaroita, joita tullaan purkamaan ja lastaamaan suoraan rautatievaunuista, aluksista ja ajoneuvoista; tai tavaroita, jotka varastoidaan lyhyemmäksi ajaksi joko paljaan taivaan alle lastauspaikoilla tai varastosuojiin lukkojen ja puomien taake; tai lopuksi tavaroita, jotka varastoidaan Katajanokan tavaramakasiineihin pitemmäksi ajaksi (...)”

Tallqvist 1882

1894 Herman Norrmén

Kalliina pidetyn satamaradan linjauksen vuoksi Tallqvistin kaavaa ei voitu hyväksyä. Kaupungininsinööri Norrménin laatimassa kaavassa satamarata linjattiin kulkemaan Katajanokalle yksinomaan Kauppatorin suunnasta. Satamatoiminta keskitettiin uudessa suunnitelmassa niemen eteläosaan, pohjoisosan raiteistosta luovuttiin. Laiturilinja suoristui entisestään. Tallqvistin 1882 kaavaan verrattuna uudessa suunnitelmassa on myös enemmän väljyyttä: rahapajan itäpuolinen tontti on jätetty rakentamatta satamaradan linjauksen vuoksi, ja pohjoispuoli (nykyisen Tove Janssonin puiston alue) on varattu torialueeksi (*Skatuddens torg*). **Asemakaava vahvistettiin vuonna 1895.** Projekt till stadsplan för Skatudden, 1894, KA.

”Niiden, jotka eivät koskaan olleet nähneet tätä aluetta luonnontilassa, on vaikeaa miltei jopa mahdotonta kuvitella, mitä tästä kaupunginosasta olisi voitu saada aikaan, ellei pelkästään tasoittamiseen tähtäävä insinöörinäly olisi yksinomaan ollut hallitsevana ja tällä tavoin kaikki kauneusnäkökohdat heitetty syrjään.”

1949, Vår stad - En bok om Helsingfors, s. 337

Tallqvistin asemakaavan toteutuminen

Jo Ehrenströmin vuoden 1812 asemakaavan eräänä tavoitteena oli pääkaupungiksi nostetun Helsingin satamaolosuhteiden kehittäminen. Kivisten laiturireunojen valmistuminen Eteläsatamaan 1800-luvun ensimmäisten vuosikymmenten aikana oli siirtänyt satamatoimintojen painopisteen Pohjoissatamasta kaupunginlahden pohjukkaan, nykyisen Kauppatorin edustalle ja sen länsipuolelle Makasiinirantaan.[13] Laitureiden ja satama-altaiden vilkasta rakennuskautta kesti aina 1900-luvun alkuun saakka. Varsinaisesti kaupungin satamahallinnon voidaan katsoa alkaneen muodostua vuonna 1839, kun Helsingille nimettiin ensimmäinen satamamestari, kontingenttikauppias Johan von Kramer.[14] Satamahallinnon järjestäytymisen seurauksena myös eteläsataman ranta-alueita koskeneet tulevaisuuden suunnitelmat jäntevöityivät. 1800-luvun jälkipuoliskolla oli kasvavan kaupankäynnin sekä valtamerialusten vaatimusten vuoksi alkanut ilmetä alati kasvanutta tarvetta uudelle syväsatamalle.[15] Luonteva paikka löytyi Katajanokan länsipuolelta, jonka sijainnin vanhan syväväylän vierustalla katsottiin tarjonneen parhaan mahdollisuuden satamatoimintojen kehittämiselle. Yhtäältä tärkeä kehityskulku oli rautateihin perustuvan logistiikan nouseminen keskeiseksi suunnittelua ohjanneeksi tekijäksi. Nykyaikaisen sataman tuli nyt perustua uusimpiin kansainvälisiin tietoihin satamatekniikasta, johon kuuluivat syväsatama, laajat varastokentät makasiineineen, jotka oli varattu vain ja ainoastaan satamatoimintoja varten, sekä luonnollisesti rautatieyhteyden liittäminen maan pääverkkoon.

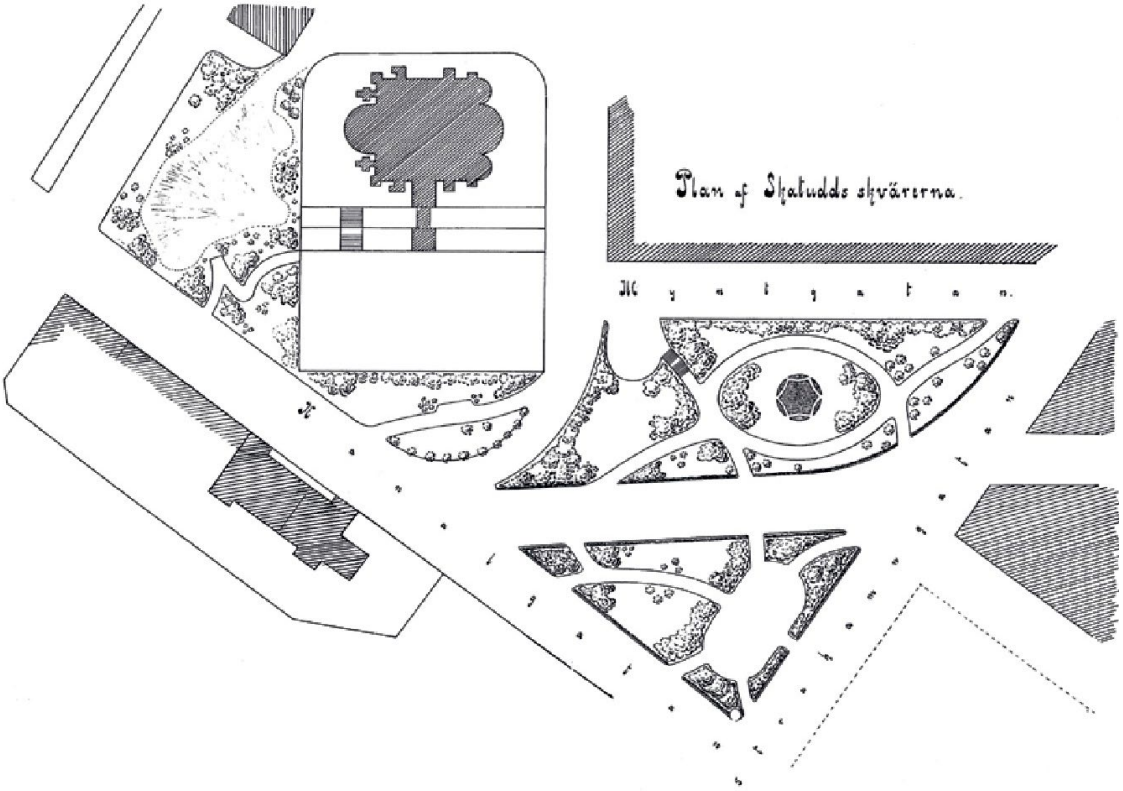
Yllä mainittujen tekijöiden vaikutuksesta tapahtui Katajanokan kaavoitustoimessa radikaali muutos. Aiemmin edustukselliseksi asumisen, julkisten- ja virkistyspalvelujen sekä satamatoimintojen sopuisaksi yhteenliittymäksi hahmoteltu alue sai nyt aivan toisenlaisen luonteen pääkaupungin modernina suursatamana. Kaupunkirakennustaiteellisia näkökohtia painottaneesta suunnittelusta siirryttiin suorasukaisesti insinöörivetoiseen lähestymistapaan. Jo 1800-luvun puolivälistä saakka käydyt kiistat Katajanokan tulevasta luonteesta raukesivat näin vuosikymmenten ajaksi.

Vaikka Katajanokan voimassa olleessa vuoden 1875 asemakaavassa oli jo otettu huomioon satamatoimintojen mahdollinen laajentuminen niemen alueelle, katsottiin suunnitelman kuitenkin olevan merkittäviltä osin epätyydyttävä sataman tarpeita ajatellen, mm. polveilevan laiturilinjan ja ranta-alueelle ulottuvien asuinkorttelien vuoksi. Katajanokan tulevaisuuden kannalta merkittävä ja kauaskantoinen tapahtuma oli vuonna 1878 kaupungininsinööri Theodor Tallqvistin kaupungin rahatoimikunnalle antama lausunto ja kustannusarvio Katajanokan etelärantaan sijoitettavaksi kaavaillusta satama-alueesta.[16] Tallqvist kritisoi voimakkaasti vuoden 1875 asemakaavaa, jossa satamatoimintoihin keskittymisen sijasta painopisteenä oli lukuisten muidenkin toimintojen sovittaminen niemelle.

13 Erävuori 1981 s. 46
14 Ibid. s. 48. Kontingenttikauppias tarkoitti säätyläistä, joka on saanut kauppiaanoikeudet kontingenttimaksua vastaan.
15 Björkman 1986 s. 27
16 Putkonen 2010 s. 70



Katajanokan puistikko todennäköisesti 1920-luvulla. Kuvassa näkyvät uudelleenjäsennellyt puistoistutukset, ja puiston uusi, Viktor Malmbergin suunnittelema "Vedenjakaja" -patsas. Museoviraston valokuva-arkisto



Svante Olssonin laatima Katajanokanpuiston ja Kanavapuiston suunnitelmapiirustus. Piirroksessa ei ole päiväystä. Kruunuvuorenkatu kulkee vielä puiston läpi. HKA, Helsingin rakennusviraston katu- ja puisto-osaston arkisto (KPOA) 209

Katajanokan puisto -Tove Janssonin puisto

Tove Janssonin puisto on Katajanokan vanhin puisto, entiseltä nimeltään Katajanokan puisto. Paikalle kaavoitettiin pieni puisto Katajanokantorin viereen ensimmäistä kertaa vuonna 1875 vahvistetussa, C. Reuterin laatimassa asemakaavassa. Sommitelma säilyi Katajanokan "lopullisessa", vuonna 1895 vahvistetussa asemakaavassa. Myös aiemmissa, E. Lohrmannin 1860-l asemakaavaehdotuksissa Satamakatu oli esitetty puistoisena bulevardina.

Puiston suunnitteli kaupunginpuutarhuri Svante Olsson. Puiston rakentaminen aloitettiin vuonna 1897, ja ensimmäinen osuus valmistui vuonna 1900. Puisto oli tässä vaiheessa vielä moniosainen; Rahapajakadun eteläpuolella olevan puiston lisäksi Olssonin suunniteltavana oli myös Uspenskin katedraalin muurin eteläpuolella sijaitseva istutusalue, Katajanokantorin paikalle myöhemmin rakennettu puistikko sekä Kanavapuisto. [1] Puiston hoitotaso oli korkea 1930-luvun lopulle saakka ja sinne tehtiin runsaita monilajisia kesäkukkaistutuksia. [2] Puiston ilme säilyi pääosin alkuperäisten suunnitelmien mukaisena aina 1950-luvulle asti. Puistoa täydennettiin Viktor Malmbergin veistoksella ”Vedenjakaja” vuonna 1924. [3]

Puiston tilasommitelma sai nykyisen muotonsa ja laajuutensa, kun Katajanokan puistikoiden välissä ollut Luotsikadun jatke poistettiin vuonna 1977 [4] ja kadun eteläpuolella ollut kolmiopuisto liitettiin osaksi puistoa. Myöhemmin myös Uspenskin katedraalin eteläpuoleinen puistikko liittyi selkeämmin puistokokonaisuuteen, kun ajoväylänä ollut Pormestarinrinne poistettiin.

Lars Liljeforsin laatima Katajanokanpuiston kunnostussuunnitelma toteutettiin vuosina 1978–79. Liljeforsin suunnitelman peruja on Satamakadun varressa oleva, noppakivetty aukio, joka ylettyy lippakioskille saakka. [1] Terttu Hilli laati uuden kaksiosaisen leikkipaikan suunnitelmat vuonna 1982, kun leikkipaikka siirrettiin puiston kulmauksesta nykyiselle sijainnilleen, [5] ja entinen leikkipaikka muutettiin koira-aitaukseksi. Katajanokanpuiston nimi muutettiin Tove Janssonin puistoksi 9.8.2014, Janssonin syntymän 100-vuotisjuhlan kunniaksi. [1]

Ks. lisätietoa Tove Janssonin puistosta: Liski, Matti, Ruoff, Eeva, Tikkanen, Katri. 2016. Tove Janssonin puisto, Puistohistoriallinen selvitys ja kehittämisperiaatteet. Helsingin kaupunki

1 Liski, Matti, Ruoff, Eeva, Tikkanen, Katri. 2016. Tove Janssonin puisto, Puistohistoriallinen selvitys ja kehittämispreiaatteet. Helsingin kaupunki. 68 s. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2016:4. SBN 978-952-331-053-7
2 HKR/KPOLA. Vanhat istutusluettelot
3 KHKK 1924 s.226
4 Kadun purkaminen näkyy Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkiston valokuvissa N111706, N111707, N111523, N111524 ja N111525 vuodelta 1977.
5 HKR/KPOA 3167

1890–1910 Rahapajanrannan rakentuminen



n. 1897 Rahapajanrannan laiturin rakennustyöt
Tuntematon, n. 1897, HKM.

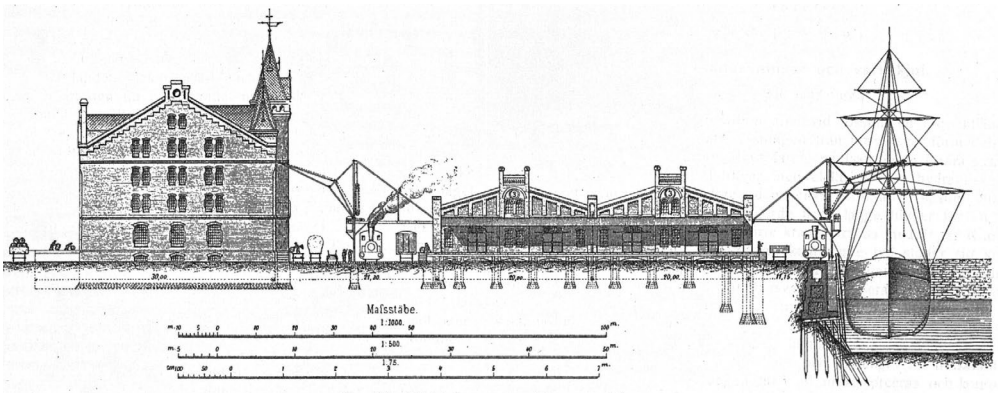


Fig. 18. Västra hamnarmen i Bremens frihamn.

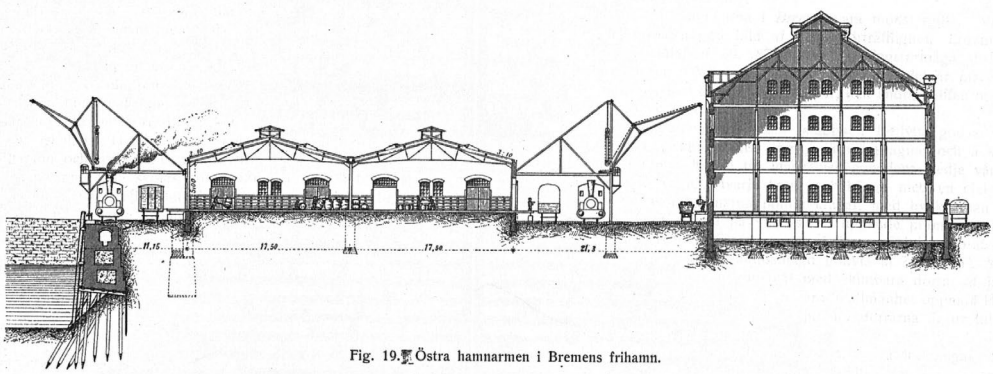


Fig. 19. Östra hamnarmen i Bremens frihamn.

Ulkomaisia esikuvia

Katajanokan sataman esikuvia esiteltiin Teknikern-lehdessä 25.11.1903. Esimerkissä Bremenin satama.

Laiturin rakennustöistä

”Katajanokkaan, Eteläsataman puolelle, on talven kuluessa muutettu mudanvetolaitos Ruoholahden perukasta. Aikomus on nimittäin ruveta kesän kuluessa ruoppaamaan Eteläsatamaa. Siitä kokoontuva ruoppa sitten kuljetetaan notkelmain täytteeksi lähelle vankilaa.”

Uusi Suometar 5.5.1893 s. 3

”Katajanokan suuri laiturirakennus. Rahapajan rannan suurta laiturirakennusta Katajanokalla jatketaan, tänä vuonna entistä suuremmalla työvoimalla. Kaikkiaan tulee laituri 700 m. pituiseksi, ja sen kustannusarvio 760,000 mk. Jo valmiina olevan 80 m. pituisen osan lisäksi tulee tänä vuonna vielä 350 m., jota varten tämänvuotiseen kulunkiarvioon on otettu 340,000 mk. Jo valmistuneesta laiturista heti länteenpäin, missä laituri tekee mutkan ulkonevan kallionokan vuoksi, rakennetaan se paalutukselle noin 60 m. pituudelta. Laiturin jatkoa varten hakataan parhaillaan jäällä kahta suurta arkkua, joista toinen on 90 m., toinen aina 200 m. pituinen. Laiturin ulkopuolelta syvennetään satama mutaamalla ja louhimalla pois vedenalaiset kivet 8 m. syvyiseksi. Laiturin rakennustyössä on nykyään 200 miestä; työtä johtaa rakennusmestari E. Pelat.”

Isänmaan ystävä 11.03.1898



1910 Rahapajanrannan laiturin reunustaa

Etualalla mukulakiveystä ja kahden kiven levyinen nupukiviraita. Sakari Pälsi, 1910, HKM.

Lausunnossaan Tallqvist ehdotti asemakaavan muuttamista siten, että kalastaja- ja venesatamat poistettaisiin ja laiturilinjaa siirrettäisiin. Edeltävään asemakaavaan piirretyistä, Kauppatorin ja Eteläsataman rantaviivaakin rytmittäneistä satama-altaista oli luovuttava. Tallqvist sai tehtäväkseen asemakaavan laatimisen alueelle. Kaava valmistui vuonna 1882 esikuvinaan Göteborgin, Kööpenhaminan ja Hampurin satamissa käytetyt ratkaisut.[17] Keskeinen ajatus oli yhtäjaksoisen laiturilinjan rakentaminen syvän veden äärelle. Tallqvistin ehdotuksessa C. Reuterin voimassa olleeseen asemakaavaan merkityt korttelit 141, 150 ja osa korttelista 142 varattiin nyt makasiinirakennuksille. Suunnitelman selkärankana toimi niemelle pohjoissataman kautta johdettavaksi ehdotettu satamarata, jonka raiteisto ulottui alkuperäisessä suunnitelmassa sekä sen etelä- että pohjoispuolelle. Satamaradan linjauksesta käydyt kiistat ja kustannuskysymykset olivat osasyynä siihen, että Tallqvistin kaavaa ei sellaisenaan hyväksytty.

Katajanokan satamasuunnitelmaa alettiin lopulta toteuttaa vuonna 1895 lainvoiman saaneen niemen länsiosan käsittäneen asemakaavan perusteella. Edelleen Tallqvistin vuoden 1882 suunnitelmaan perustuneen asemakaavan laati Alfred Norrménin johtama satamarakennusdelegaatio, johon kuuluivat Herman Norrmén, Lennart Gripenberg, Theodor Tallqvist ja Gustaf Nyström.[18] Keskeisin muutos koski satamaradan linjausta. Uudessa suunnitelmassa rautatieyhteys niemelle kulki nyt Kauppatorin kautta, ja niemen pohjoisosa jätettiin kokonaan vaille rautatieyhteyttä. Tämä kirkasti entisestään ajatusta satamatoimintojen keskittämisestä nimenomaan niemen eteläpuolelle. Tallqvistin kaavassa pakkahuoneelle merkitty tontti nro. 140 ja sen eteläpuolinen nro. 141 oli päätetty jättää rakentamatta ja varata sen sijaan Rahapajankatuun rajautuneen sivustan osalta puistoalueeksi. Viheralueen ja Kanavakadun väliselle on kaavassa merkitty torialue, *Skatuddens torg*. Näin Tallqvistin vision äärimmilleen kiristettyä tehokkuutta saatiin väljennettyä, joskaan muutos ei ollut erityisen suuri.

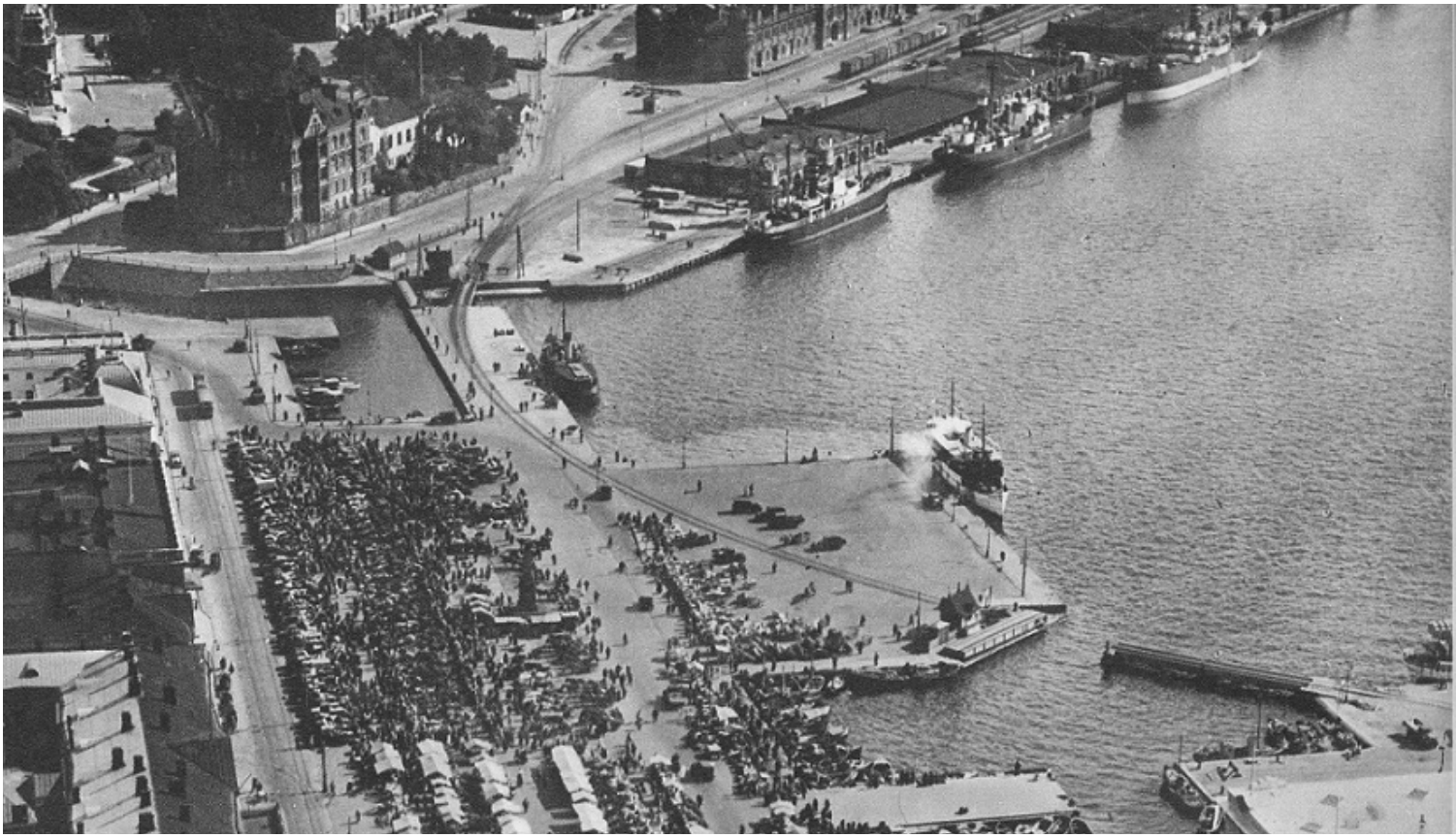
Rakennustoiminta 1878–1910

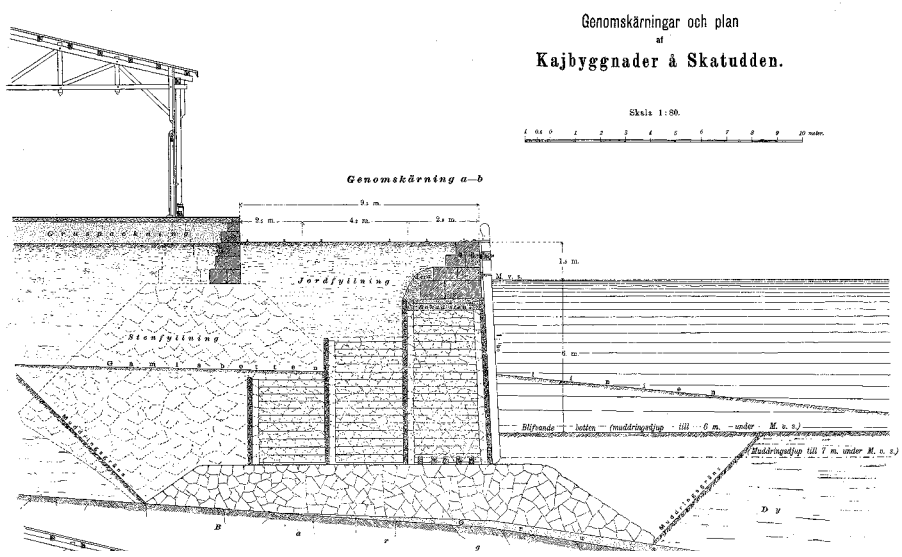
Rahapajanrannan laituri

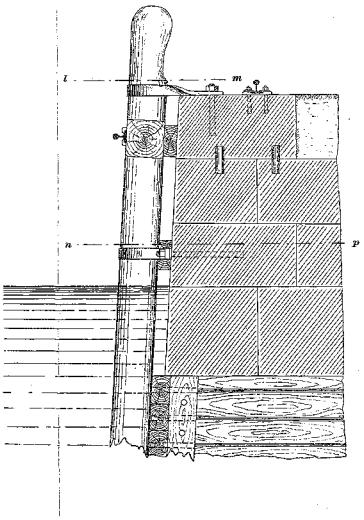
Helsingin niemen ranta-alueita myöten kiertäneen **satamaradan** rakennustyöt alkoivat vuonna 1891. Raideyhteys saavutti Katajanokan lokakuussa 1895.[19] Tämän jälkeen alkoivat vuonna 1897 koko eteläisen niemen pituisen **Rahapajanrannan laiturin** (nyk. Katajanokanlaituri) rakennustyöt. Työt saatiin valmiiksi vuonna 1900. Uutta laituria 7-8 metriä syvän väylän äärelle syntyi 700 metrin verran.[20] Laituri perustettiin osittain risukimppumattojen varaan, joiden lahoamisen katsottiin olleen syynä 1950-luvulla tapahtuneeseen laiturin sortumiseen.[21] Rakenteet ovat suurimmalta osalta arkkulaitureita, joko kallio- tai kivipengerperustalla.[22] Vilkkaina satamarakennusvuosina 1893—1895 rakennettiin myös Hietalahden laituri Länsisatamassa ja makasiinilaituri Eteläsatamassa.[23]

17 Erävuori 1981 s. 69
18 Björkman 1986 s. 29
19 Erävuori 1981 s. 71
20 Ibid. s. 72. Laiturialueen pinta-alaksi kerrottiin 57600 m^2
21 Erävuori 1981 s. 159
22 Rakennustaito 28.9.1935 s. 332
23 Kauppalehti 6.6.1932 s. 3

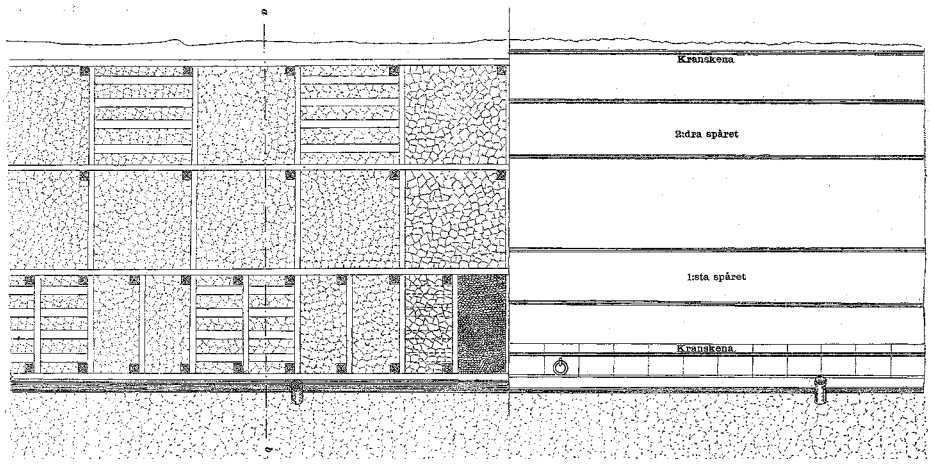
1890–1910 Rahapajanrannan rakentuminen







1908 Rahapajanrannan laiturin rakenne- ja leikkauspiirustuksia
Satamalaitoksen arkisto.



— **Kaupungin rakennustyöt.** Katajanokalla on nykyään, kuten tunnettu, suuremmoinen satamasiltatyö tekeillä. Silta on jo kauan ollut noin 80 metrin pituudelta valmiina. Tänä vuonna jatketaan siltatyötä, 60 metrin pituinen osa rakennetaan paaluille ja 300 metrin pituinen osa arkkuperustukselle. Nykyään täytetään arkkuja kivillä, joita saadaan Katajanokan kallioista. Silta, joka tulee kulkemaan niemen kaakkoispäästä Katajanokan kanavaan saakka, on pituudeltaan 700 metriä ja syvyydeltään 8 metriä.

Päivälehti 17.8.1898 s. 2

1935 Satamaradan linjaus

Ilmakuva havainnollistaa selkeästi Eteläsataman kiertävän satamaradan mullistavan vaikutuksen. Ehrenströmin suora laiturilinja rikkoutui maatäyttöjen myötä. Kuvassa etualalla Keisarinluodon-laituri, jota myöten satamarata kaartaa kohti Katajanokkaa. 1935, Tuntematon, Vaunut.org.



1908 Rahapajanrannan laiturin rantamuuria

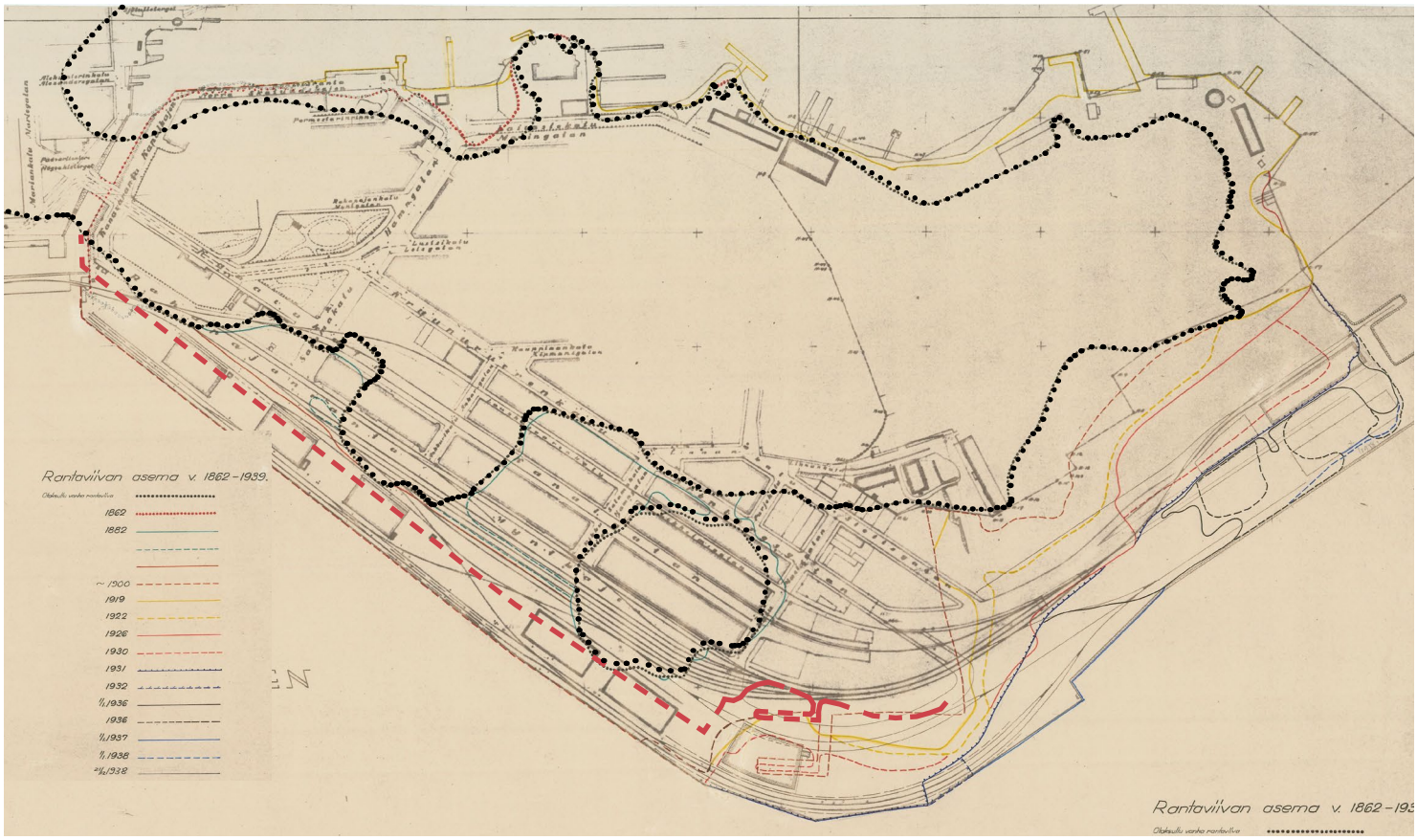
M. L. Carstens, 1908, HKM.

Maatäyttöjen myötä syntyneestä Katajanokan eteläisestä laiturialueesta ja siihen liittyneistä, pohjoisessa Kruunuvuorenkadun rajaamista kortteleista muodostui suursatamasuunnitelman toteutumisen myötä niemen kontekstissa omaleimainen pienoistodellisuus; kuin kaupunginosa kaupunginosan sisälle. Toiminnallisesti itsenäiseksi kokonaisuudekseen hahmottuneella satama-alueella rakennuskanta on aikojen saatossa muodostunut hyvin kerrostuneeksi. 1900-luvun alusta lähtien alueen rakennettu ympäristö on ollut ensisijaisesti sataman palveluksessa, sen kulloisiinkin tarpeisiin nöyrästi mukautuen. Käytännössä koko 1900-luvun ensimmäinen puolisko aina 1970-luvulle saakka merkitsi näin ollen Katajanokalle kiivaasti kehittyvän ja alati ajanmukaisemmaksi muokatun satamainfrastruktuurin määrittämää rantamaisemaa.

Tallqvistin asemakaavaan piirtämät Katajanokan suorat ja yhtenäiset laiturilinjat juonsivat tarpeesta ulottaa rautatieliikenne satamaan saakka. Katajanokan tiheäksi suunniteltu raideverkosto johdettiin Kauppatorilta kääntösillan kautta Rahapajan edustalle, josta kiskot erkaantuivat sekä Rahapajanrantaan että Kanavakadulle. Tiheimmillään raideverkosto oli laiturivarastojen ja makasiinikorttelien välisellä alueella. Korttelin 189 kohdalta raiteisto erkani vielä aivan laiturin reunamille saakka. Tallqvistin näkemys oli aikaansa edellä; samanaikaisesti pohdittiin vielä mahdollisuutta hoitaa liikenne hevosraitioteillä.[24]

24 Björkman 1986 s. 27

Alla. Kuvaan korostettu v. 1900 valmistuneen laiturin myötä siirtynyt rantaviiva sekä otaksuttu vanha rantaviiva. Katajanokan rantaviivan siirtyminen. 1939, Satamalaitoksen arkisto.



1890–1910 Rahapajanrannan rakentuminen





1890-1910 Katajanokan rakentumisen vauhtivuodet

Ehrenströmin asemakaavan myötä sai eteläsataman ranta geometrisesti suoraviivaisen ilmiasun. Maatäyttöjen myötä muodostui nykyisen Kauppatorin alue (asemakaavassa *ranta-aukio*) satama-altaineen. Eteläsataman Pohjoissatamaan yhdistänyt Katajanokan kanava valmistui vuonna 1844. Graniittiset rantamuurit levittäytyivät näin myös Katajanokan puolelle, jonne oli vuosina 1864 ja 1868 valmistunut kaksi merkkirakennusta: niemen korkeimman kallion laelta kohonnut Uspenskin katedraali sekä Suomen Suurruhtinaskunnan oman rahayksikön, markan, tuotantoa varten suunniteltu Rahapaja. Muutoksen vauhtia havainnollistaa kuvapari, jonka välillä on kulunut enintään 20 vuotta. Suursataman perustamisen ohella Katajanokalle nousivat 1900-luvun alussa tehokkaasti rakennetut jugendtalokorttelit. Satamarata ulotettiin Katajanokalle vuonna 1895. Alakuvassa näkyvät etummaisena heti 1900-luvun alussa valmistuneet laiturivarastot, jotka on myöhemmin korvattu eri aikoihin 1950-luvulta lähtien valmistuneilla terminaalirakennuksilla. Yläkuva: K. E: Ståhlberg 1890-1899, HKM, alakuva: Tuntematon, n. 1910, MV.

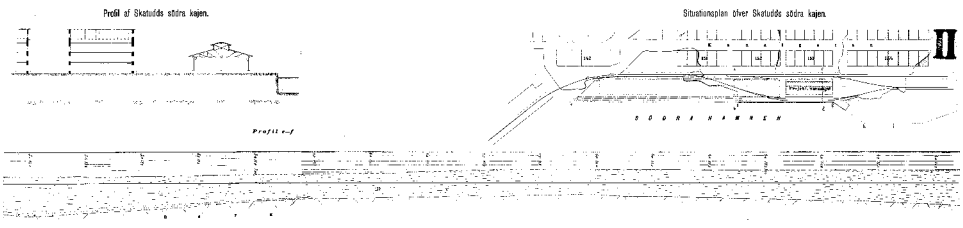
Panoraamanäkymät yläviistosta





n. 1900 Ote Rahapajanrannan laiturin pituusleikkauksesta

Profil af Skatudds Södra kajen.
Satamalaitoksen arkisto.



1890–1910 Rahapajanrannan laiturin rakentuminen





1896 Katajanokan siluetti

Yläkuva. 1800-luvun lopulla Katajanokan länsiosan julkisivufrontti merelle päin muuttui vauhdilla. Varhaisten, myöhemmin purettujen kivirakennusten osalta kuuluisin tapaus on vuonna 1896 valmistuneen ja 1960 puretun Norrménin kivitalon kohtalo. Kuvassa rakennus vastavalmistuneena vaaleana hohtavan Rahapajan vierellä. Takana kohoavat Katajanokan varhaisimmat uusrenessanssityyliset asuinkerrostalot. Uspenskin katedraalin oikealta puolelta lukien: Rahapajankatu 1 (1880), Rahapajankatu 3 (vanhin osa 1879, uudempi 1915), Rahapajankatu 5 (1897) sekä Satamakatu 9 (1869), jossa toimi Helsingin Diakonissalaitos.

1910 Rahapajan edustan graniittimuuri

Alakuva. Norrménin taloa ympäröivää muuria jatkettiin 1900-luvun alussa myös Rahapajan edustalle. Muuri laskeutui maanpinnan tasoon Satamakadun päässä. Ilmeisesti tässä vaiheessa Rahapajan edustalle tehtiin myös istutuksia, jotka 1950-luvun valokuvissa peittävät näkyvistä rakennuksen julkisivun lähes kokonaan. Kuvassa keskelle vuosien 1898-1910 välisenä aikana valmistunut asuinkerrostelojen alue, oikealla vuonna 1901 valmistunut Tulli- ja pakkahuone. Signe Brander, 1910, HKM.

Panoraamanäkymät katutasolta





1896–1907 Makasiinikorttelit

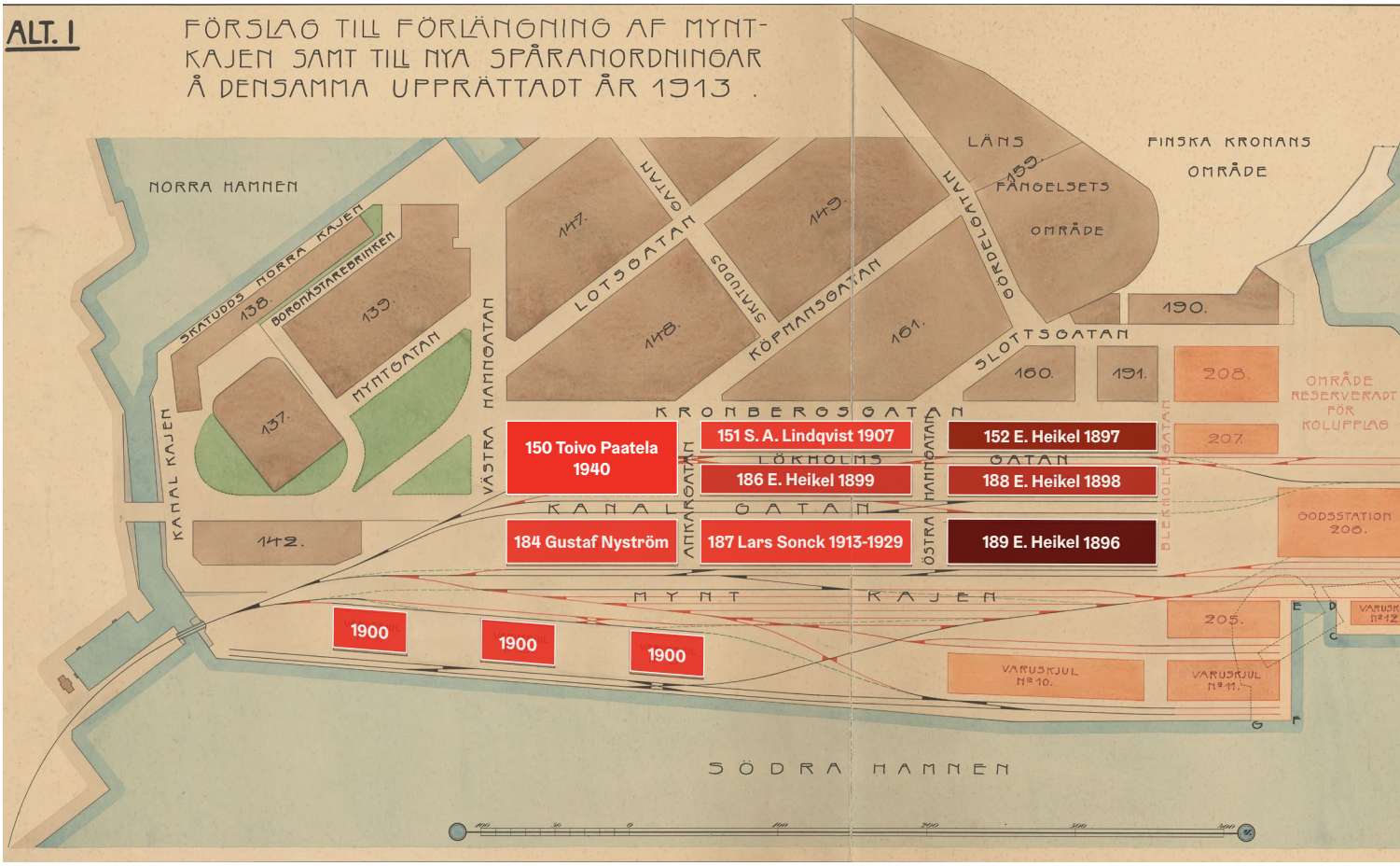


1920-l. Kanavakatu 3-17, kortteli 186

Yllä. Elia Heikelin suunnittelema kaksikerroksinen punatiilimakasiini valmistui vuonna 1898. Valokuvassa oikealla makasiini N:o 4:n takana näkyy Selim A. Lindqvistin suunnitteleman SOK:n toimitalon pääty. Rakennusten välissä kulkee kapea Laukkasaarenkatu, jota pitkin oli johdettu raideyhteys, samoin kuin Kanavakadulla. Heikelin rakennuksen kuvassa etualalla näkyvä puolisko purettiin 1920-luvulla korkeamman varastorakennuksen alta. 1920-luku, Tuntematon, HKM.

1913 Ratapihasuunnitelma

Alla. Vuodelle 1913 päivätty suunnitelma osoittaa havainnollisesti makasiinikorttelit ja raideyhteydet. Kuvaan merkitty korttelinumerot, suunnittelija ja rakennuksen valmistumisvuosi. Ilmakuvien perusteella esitetyt raidelinjaukset myös toteutettiin pääpiirteissään piirustuksen mukaisesti; Tallqvistin asemakaavasuunnitelmasta poiketen ratayhteys kaartaa Kanava- ja Laukkasaarenkaduille Eteläsataman kautta, jolloin Rahapajan itäpuolen tontti on jätetty rakentamatta. Förslag Till Förlängning Af Myntkajen Samt Till Nya Spåranordningar å densanma upprättadt år 1913, HKA.



Korttelien rakennukset

1896 Kortteli 189, Kino K-13

Kanavakatu 24-38. Suunnittelija Elia Heikel. Rakennus tuhoutui osaksi helmikuun 1944 pommituksissa. Nykyinen toimija Suomen Elokuvasäätiön KINO K-13. Ensimmäiseksi hyväksyttiin 22.1.1896 kortteliin 189 sijoitettavan kaksikerroksisen, punatiilisen varastorakennuksen (N:o 1) piirustukset.[1] Rakennuksen käyttöönoton myötä katsotaan käynnistyneen Suomen talletusmakasiinitoiminta.

1897-1899 Korttelit 152 ja 188, Wanha Satama

Kanavakatu 19-33. Suunnittelija Elia Heikel. Muutettu 1980-luvulla kongressikeskukseksi, tunnetaan nimellä Wanha Satama. Vuonna 1897 valmistui kortteliin 188 yksikerroksinen varastomakasiini n:o 2 / K 14. Kortteliin 152 sijoittunut samanlainen n:o 3 / K 15 valmistui 1898. Rikkaasti jäsennellyt julkisivut ikkuna- ja ovikoristein, 1890-luvun lopulle ominaista ”eklektistä suuntausta jossa romantisoivia piirteitä”.[2]

1898 Kortteli 186

Kanavakatu 3-17. Suunnittelija Elia Heikel. Itäinen osa säilynyt. Kortteli 186 sai vuonna 1899 kaksikerroksisen makasiinirakennuksen (n:o 4). Tästä makasiinirakennuksesta on säilynyt Pikku Satamakadun puoleinen osa. Korttelin läntisimmässä osassa sijaitsee Georg Jägerroosin suunnittelema, v. 1929 valmistunut rapattu tiilirakennus. Sitä laajennettiin v. 1939, suunnittelijoina G. Jägerroos ja Pauli Salomaa.

1913-1929 Kortteli 187, Warranttimakasiini

Kanavakatu 8-22. Suunnittelijat Selim A. Lindqvist ja Lars Sonck (julkisivut). Muutettu hotelliksi 1990-luvulla. Varastomakasiini n:o 6 / K 12. 7-kerroksinen, arkkitehti Lars Sonckin suunnittelema varastomakasiini. Itäosa valmistunut 1913, länsiosa 1929. Klassisoivaa monumentaalisuutta.

1907 Kortteli 151, SOK:n toimitalo

Kruunuvuorenkatu 4-18. Suunnittelija Selim A. Lindqvist, alun perin SOK:n toimitalo.

Makasiini N:o 5 valmistui kortteliin 151 vuonna 1905-1907. Julkisivun käsittely poikkesi korttelien muista rakennuksista: rapatut ja tiiliset pinnat vuorottelivat; ”siirtymävyöhyke” asuinkerrostaloalueelle.

1 Erävuori 1981 s. 302
2 KSV: Kanavakadun makasiinit, Keskustan elävöittämisryhmän selvitys 1981 s. 28

Makasiinikorttelit

Makasiineilla tarkoitetaan satamatoiminnalle keskeistä hyötyrakennustyyppiä, jota käytetään kuljetettavan tavaran varastoimiseen. Talletusvarasto eli **warranttimakasiini** oli tarkoitettu vielä tullaamattoman maa-, meri- tai lentoteitse tuodun tavaran varastointia varten. Tällaisessa varastossa tavaraa voitiin säilyttää enintään kaksi vuotta. Varastoitaville tavaroille myönnettiin **warrantti** eli talletustodistus, jonka avulla pantatut tavarat oli mahdollista myöhemmin lunastaa.[25]

Katajanokan makasiinikorttelit (korttelit 150, 151, 184, 186, 187, 188, 189 ja 190) muodostettiin suurilta osin niemen olemassa olleelle maa-alueelle Tallqvistin ja Norrménin asemakaavan mukaisesti. Jo kanavan rakentamisajankohdasta (1844) lähtien olemassa ollut Kanavakadun akseli linjattiin jatkumaan viivasuorana maatäyttöjen myötä mantereeseen nyt yhdistetyn Laukkasaaren eteläpäätyyn saakka. Itäisimmät (152, 188 ja 189) makasiinikorttelit muodostettiinkin entisen saaren maa-alueelle. Kahdeksan korttelia käsittänyt kokonaisuus asettui Kruunuvuorenkadun eteläpuolelle suorakulmaiseen ruudukkoon. Korttelien sijoittelu perustui pitkälti rautatieraiteiston asettamille vaatimuksille. Varhaisimmat valmistuneista rakennuksista olivat 1- ja 2-kerroksisia. Makasiinikorttelien tunnetuimmat rakennukset ovat Gustaf Nyströmin vuonna 1901 valmistunut **Tulli- ja pakkahuone** ja Lars Sonckin 7-kerroksinen **Warranttimakasiini**, joka valmistui useammassa vaiheessa vuosien 1913–1929 välillä. Yhdessä matalien punatiilimakasiinien ja myöhempien varastorakennusten kanssa ne loivat rantakortteleille poukkoilevan rytmin, jossa rakennusten väliset räystäskorkeudet vaihtelevat dramaattisesti.

Rakennustoimet makasiinikortteleissa alkoivat varsin pian vuoden 1895 asemakaavan vahvistamisen jälkeen. Helsingin kaupunki oli 1800-luvun lopulla ryhtynyt myymään pieniä tontteja Katajanokalta. Samoihin aikoihin ajoittui kauppaneuvos Julis Tallbergin ajamana Helsingin Makasiiniyhtiön (*Helsingfors Magasins Aktiebolag*) perustaminen.[26] Lähes kaikki jo myydyistä Katajanokan vastavalmistunutta laiturilinjaa liki olleista tonteista luovutettiin perustettavalle yhtiölle. Tähtäimenä oli *järkiperäisen ja suunnitellun* varastointitoiminnan käynnistäminen. Pohjoisessa nykyisen Kruunuvuorenkadun ja etelässä Katajanokanlaiturin (ent. *Mynt kajen*) rajaamiin kortteleihin nousi vuosien 1896-1929 välisenä aikana kuusi Helsingin Makasiini Oy:n rakennuttamaa punatiilistä makasiinia. Ensimmäiset, 1–2-kerroksiset punatiiliset makasiinirakennukset suunnitteli rakennusmestari-arkkitehti Elia Heikel, ja ne valmistuivat samanaikaisesti **Rahapajanrannan laiturin** rakennustöiden kanssa.

25 Ollila & Toppari 1986 s. 324-325
26 Erävuori 1981 s. 304

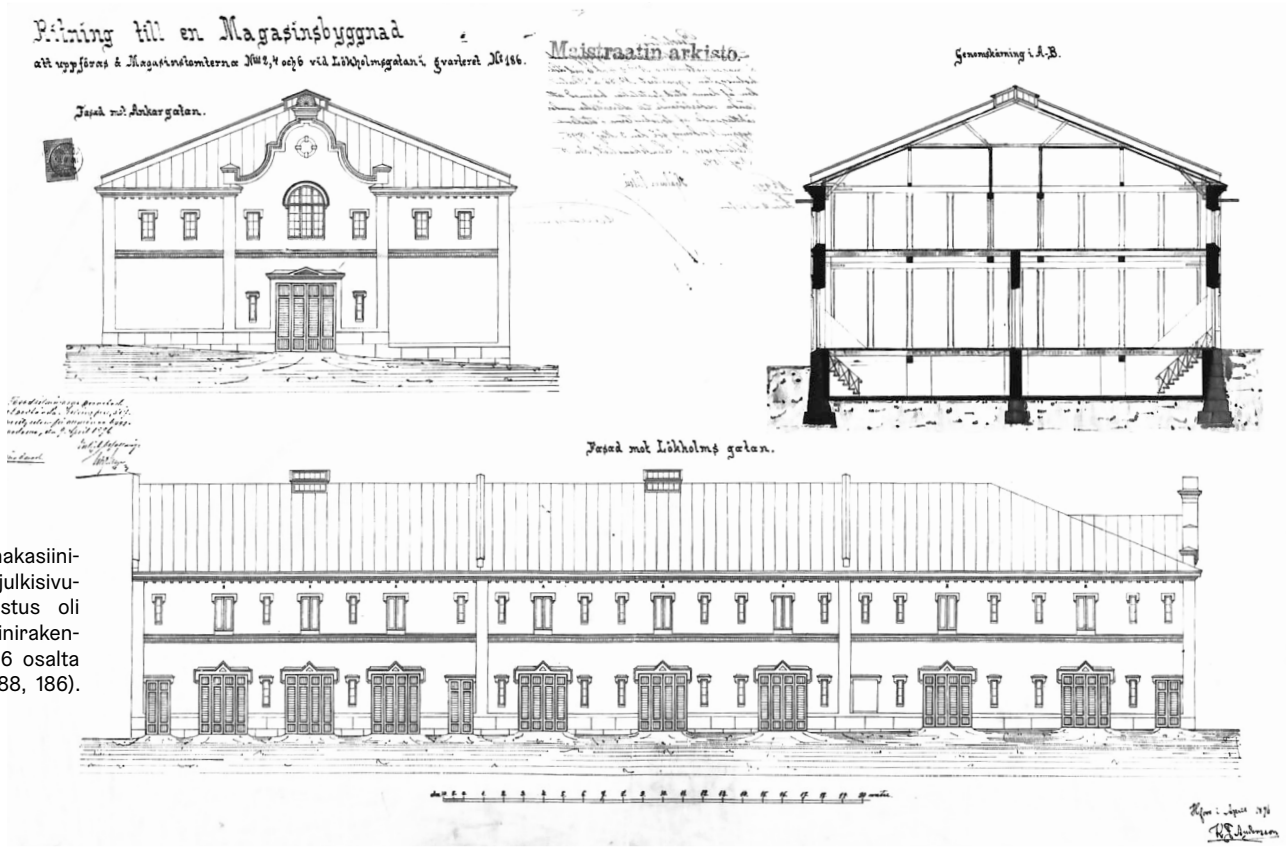
1896–1907 Makasiinikorttelit



1920-l. Makasiinikorttelit ilmakuvassa

Elia Heikelin matalien **makasiinirakennusten** nauhamainen hahmo välittyy hyvin 1920-luvun ilmakuvasta. Yläoikealla Gustaf Nyströmin suunnittelema tulli- ja pakkahuone. Keskellä puolikas Lars Sonckin vuonna 1929 kokonaisuudessaan valmistuneesta 7-kerroksisesta Warranttimakasiinista.

Lähimpänä rantaa oikealta lukien kolme Selim A. Lindsqvistin suunnittelemaa yksikerroksista **laiturimakasiinia (L7-9)**. Makasiinien välissä on varastokenttää, vasemmalla puolella puolestaan kaksi puista **varastosuojaa**.



Elia Heikelin makasiinirakennusten julkisivupiirustus. Piirustus oli sama makasiinirakennusten 2, 4 ja 6 osalta (korttelit 152, 188, 186). 1896, HKA.

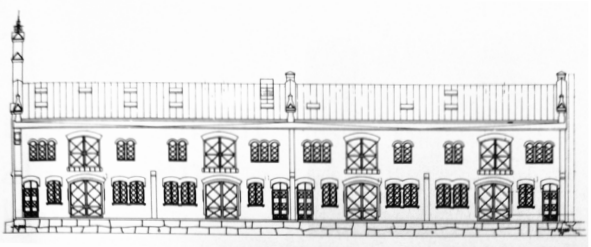








Kuvat: Kanavakadun makasiinit, keskustan elävöittämisryhmän selvitys 1981, KSV.



Kortteli 189, julkisivupiirustus. Katajanokan Kaiku 1985.



1920-l. Korttelit 151 ja 186
1920, Eric Sundström, HKM.

Täyttötöitä tehtiin laajalti, mm. Satamakadun eteläpäässä ja korttelien 151, 186 ja 187 alueella. Keskeisenä arkkitehtonista muodonantoa ohjanneena prinsiippinä rakennuksille toimi katukuilujen kautta linjattu rautatie. Rakennusten ilmiasuun – julkisivujen aukotukseen ja rytmiin – vaikutti keskeisesti sujuvan lastaamiseen ja purkamiseen liittyvän logistiikan mahdollistaminen. Rakennusten sokkeli toteutettiin normaalia korkeampana, jotta suurten varasto-ovien kautta tapahtunut lastaaminen onnistui suoraan junanvaunuihin. Pohjaratkaisuiltaan avoimet, hallimaiset tilat olivat alun perin useimmiten lämmittämättömiä. Laiturialueelle lähemmäs vesirajaa rakennetuista varastosuojista poiketen ovat Heikelin makasiinirakennukset pääosin säilyneet tähän päivään saakka. Makasiinikortteleista muodostui Katajanokalle keskeinen ja omintakeinen miljöö, jossa ruutukaavan katuverkoston keskeinen funktio oli jalankulun ja autoliikenteen välittämisen sijaan rautateiden toimintaedellytyksillä. Tämä asetelma säilyi aina 1970-luvulle saakka.

Punatiilen asema sataman teollisuusmiljöössä

Katajanokan makasiinirakennusten suunnittelun aikaan punatiilellä alkoi jo olla vakiintunut asema teollistuvaan rantamaisemaan sovitettujen rakennusten julkisivumateriaalina. Eteläsataman alueelle oli jo 1860-1870-luvulla noussut useampia punatiilirakennuksia; näistä ensimmäisiä oli vuonna 1860 valmistunut August Bomanin suunnittelema keittotalo Eteläsataman itäpuolella Makasiinirannan kulmauksessa. Makasiinirannassa punatiilen asemaa vakiinnutti entisestään Gustaf Nyströmin suunnittelema vuonna 1895 valmistunut, nykyisen Makasiiniterminaalin tieltä purettu varastorakennus. Rantamaisemassa punatiilen käyttö muodosti vahvan kontrastin empirekauden vaaleiksi rapattuihin julkisivuihin nähden. Punatiilen käyttö ilmensi myös teollisuusrakentamiseen yleisesti liitettyä rationaalisuutta. Julkisivumateriaalina tiili kesti hyvin kovia olosuhteita, kuten tuulta ja nokea. Molempia Katajanokalla riittikin. Noensieto oli höyryveturien aikakaudella erityisen tärkeää, ja Katajanokan makasiinit olivat käytännössä sijoittuneet keskelle suurta ratapihaa.

”Warranttimakasiini on nyt valmis ja on sen kolmea pohjois-puoleista makasiinia jo syyskuun puolivälistä alkaen käytetty aijottuun tarkotukseensa, s. o. tavaroiden säilytyspaikkana. Komeana, pitkänä, kaksikerroksisena tiilestä rakennettuna seisoo se pitkin Katajanokan sivua, ja semmoisenaan tekee se maukkaalla, vaan samalla yksinkertaisella ulkonäöllään kerrassaan suurenmoisen, suurta liikepaikkaa osottavan vaikutuksen. (...) Yhteensä tuommoiseen makasiiniin on laskettu sopivan 35,000 säkkiä jauhoja.”

Uusi Suometar 11.11.1896

”Samoin päättivät valtuusmiehet antaa rakennuskonttorin toimeksi valaista Katajanokalla Helsingin makasiiniosakeyhtiön makasiineihin rajoittuvat kadut Forselleksen auerlyhdyillä, joita sinne tulee asetettavaksi kaikkiaan 33. Kustannukset näistä nousevat 5,719 markkaan. Samalla päättivät valtuusmiehet lähimmässä tulevaisuudessa liikkeen yhä lisääntyessä Katajanokalla valaista koko Katajanokan laiturialue sähköllä.

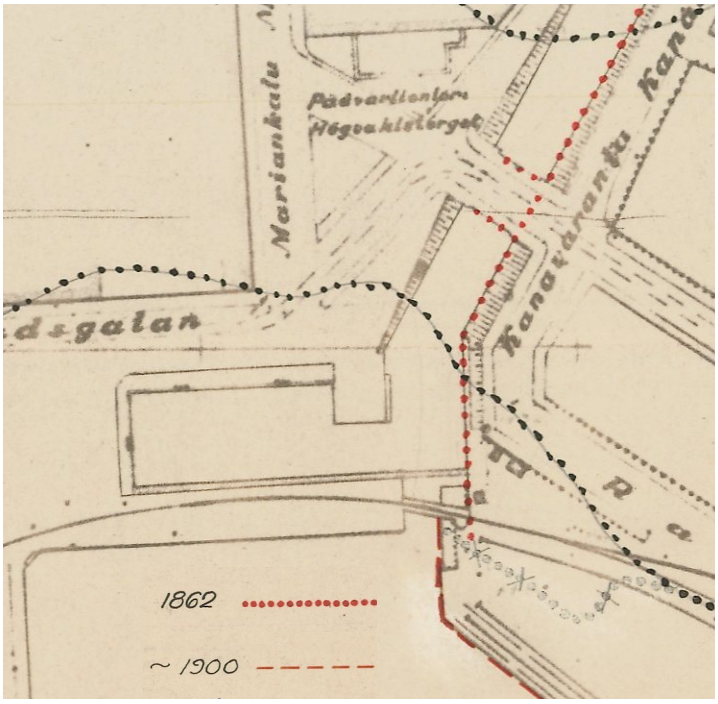
Uusi Suometar 8.2.1899

1897 Norrménin talo



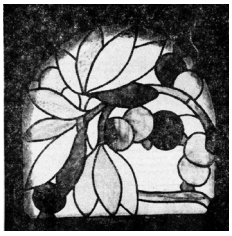
1959 Uspenskin katedraali ja Norrménin talo Kauppatorilta nähtynä

Katajanokalle Kauppatorila avautunut näkymä oli pitkään punatiilisten rakennusten dominoima. Linnanaltaan ja kanavan ylittänyt jalankulkusilta oli tässä vaiheessa puurakenteinen. Taustalla Norrménin talon edustalla näkyvät puurakennukset liittyivät satamaradan infrastruktuuriin. Antero Markelin, 1959, HKM.



1897 Rantamuurien kohtaamispaikka

Yllä. Vuoden 1862 rantaviiva kohtaa 1895 laiturirakenteen rautatiesillan nurkassa. Satamalaitoksen arkisto.



"PUNAISIA OMENOITA. "Norrménin linnun" melkein kaikki värilliset lyijylasi-ikkunat tuhoutuivat sodanaikaisissa pommituksissa, mm. ensimmäisen kerroksen eteisaulasta suuri lyijylasinen suvun vaakuna. Tämä omenapuun oksakuvioilla somistettu ylaruutu säilyi siksi, että se oli niin pieni."

HS 24.3.1960 s. 17



1897 Katajanokan punatiilipalatsit

Graniittisen muurin reunustama Norrménin talo valmistui 1897. Sommitelma paljastaa havainnollisesti Uspenskin katedraalin kanssa rinnasteisen asetelman, jossa rakennusta ympäröi kivinen jalusta. Tämä aihe jatkuu vielä Katajanokan kanavan luiskatussa muurissa ja veteen laskeutuvassa graniittireunustassa. 1897, Tuntematon, HKM.

Länsikärjen rantamaisema

Katajanokan länsikärjen rantareunusta sai hahmonsa jo 1840–1860-lukujen aikana toteutuneen kanavan ja niemen puoleisen rantareunustan myötä. Pohjoissatamaan ja Linnanaltaalle johdatteleva pystysuorana mereen laskeutuva graniittimuuri näyttäytyy elimellisenä osana Ehrenströmin Kauppatorin alueen kokonaissuunnitelmaa. Monumentaalinen rytmitys muuntuu lähes vaivihkaa industrialismin sävelasteikkoon niemen lännestä kohti etelää taittuvassa kärjessä, johon rajautui Rahapajanrannan laiturin pohjoisin osuus. Tässä nurkassa toisensa kohtasivat vuoden 1862 ja 1895 rantarakenteet. Niemen länsikärjen rakennettu ympäristö oli osin hahmottunut jo 1860-luvulla toteutuneen Rahapajan myötä, mutta 1890-luvulla rantamaisemaan kohonnut Norrménin talo toi edustavaan keitokseen vielä annoksen punatiilistä monumentaalisuutta. Yhdessä suursatamaan liittyneiden rakennushankkeiden kanssa tänä ajanjaksona syntyneet puitteet muodostuivat läntisen Katajanokan mereltä käsin avautuvaksi siluetiksi yli puolen vuosisadan ajaksi.

Norrménin talo

"Tontin osti pankinjohtaja Alfred Norrmén, joka antoi arkkitehti Theodor Höijerin tehtäväksi laatia piirustukset tulevaa rakennusta varten. Talon arkkitehtuuri ei ole millään tavoin huono, pikemminkin päinvastoin, mutta valitettavasti on suunnittelun ydinkohta rakentaa tiilinen talo mahtavan ja erittäin kauniin venäläisen katedraalin vierelle virheellinen."

Nils Wasastjerna, HS 23.2.1943

Rahapajan länsipuolelle sijoittuneelle tontille kortteliin 142 suunniteltiin alun perin sijoitettavaksi Suomen Pankin pääkonttorirakennusta, joka kuitenkin päätettiinkin rakentaa Kruununhakaan. Sen sijaan rakennutti Helsingin kaupunginvaltuuston puheenjohtaja ja pankinjohtaja Alfred Norrmén paikalle nelikerroksisen asuintalon. Rakennuksen suunnitteli arkkitehti Theodor Höijer, jonka kynästä olivat lähtöisen myös useat Pohjoisesplanadin uusrenessanssitalot. Rikkaasti jäsennellylle tiilijulkisivulle mausteensa antoivat värilliset lyijylasi-ikkunat, tornit, erkkerit ja parvekkeet.[27] Loistoluokan asunnot sijaitsivat ylimmissä kerroksessa, pohjakerroksen ollessa varattu palvelusväelle ja vuokralaisille. Norrménin talon sommitelma asettui kiinnostavalla tavalla rinnasteiseksi rakennuksen taustalle jääneen Uspenskin katedraalin kanssa. Molemmat punatiilirakennukset kohosivat aidatun kallioista maastoa myötäilleen graniittisen muurin ympäröimältä jalustalta. Rantamaisemassa graniittista teemaa jatkoi vielä Katajanokan kanavan luiskattu rantamuuri ja merenlahteen laskeutuva laiturireunusta. Norrménin talon suunnittelu ajoittui taitekohtaan, jossa päätös Katajanokan suursataman perustamisesta oli jo tehty ja rakennustyöt käynnissä. Katajanokan aiemmin avoin dramaattinen kallionäkymä oli nyt koettavissa vain Kauppatorin ja Pohjoissataman suunnasta käsin; merelle avautuvassa maisemassa katseenvangitsijan roolista kilpailivat nyt 1860-luvun rakennuskannan kanssa Norrménin talon ohella Rahapajankadun mäkiseen maastoon kohonneet uusrenessanssikerrostalot.

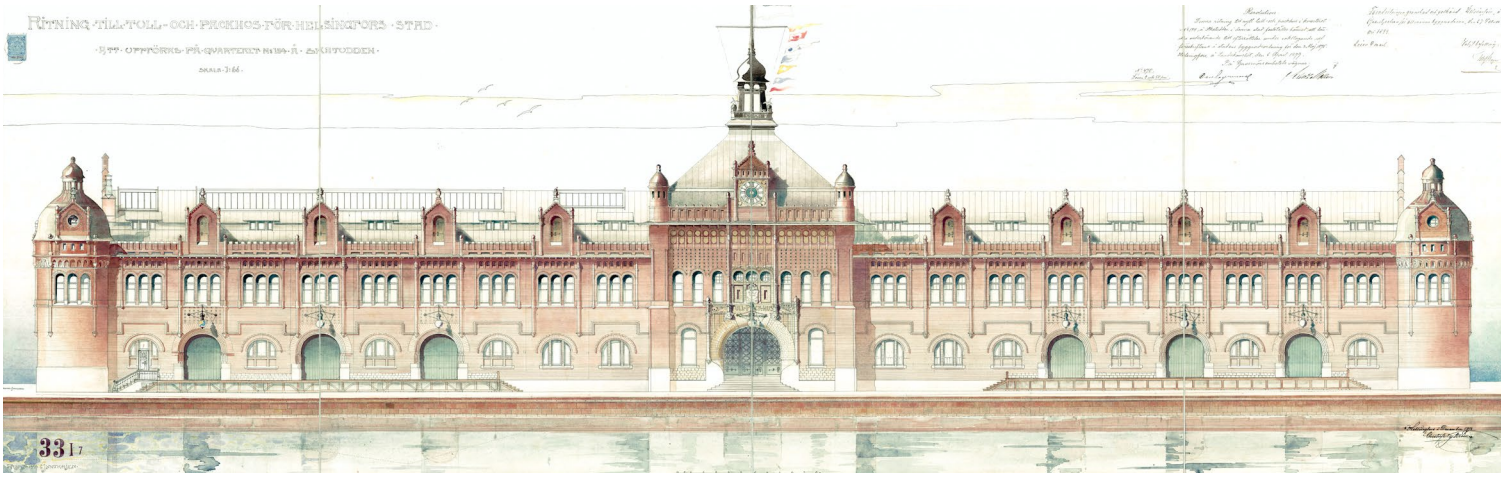
27 Nenonen-Toppari 1986 s. 311

1898–1901 Tulli- ja pakkahuone

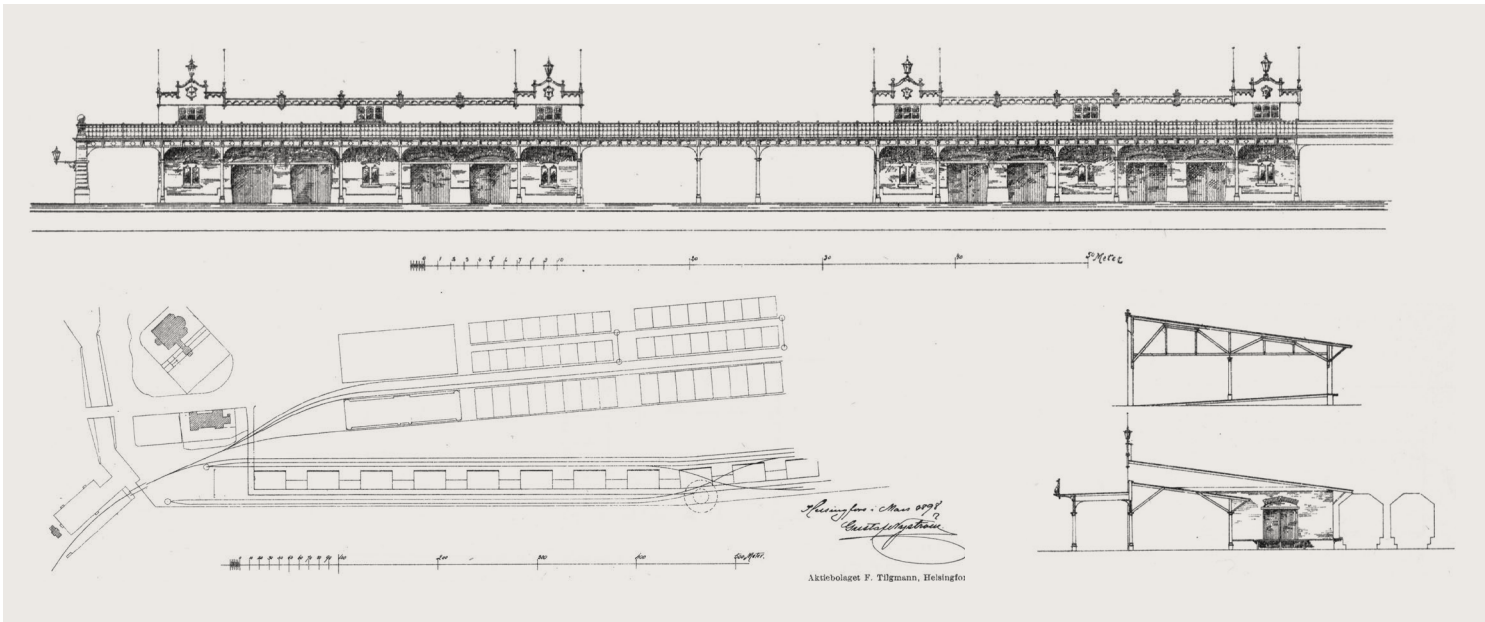


1902 Tulli- ja pakkahuone vastavalmistuneena

"Rakennus tulee ulkomuodoltaan sangen muhkean näköiseksi. Kumpaseenkin päähän tulee tornit ja fasadin keskikohtaan torninmuotoinen korotus. Eteläsatamaa vastaan olevasta fasaadista johtaa leveä ovi suureen vestibyyliin ja kumpasellakin puolen on kolme suurta ovea, joista päästään makasiineihin." Uusi Suometar 10.2.1899. Kuva: Maconi Alexander Eugen, 1902, HKM



Tulli- ja pakkahuone, julkisivupiirustus merelle. 1898, HKA.



Tapulikaupungit ja pakkahuone

Tapulikaupunkijärjestelmä. Tullinkannosta huolehtiminen oili Ruotsi-Suomessa 1600-luvun alusta lähtien ulkomaankauppaan oikeutettujen, nk. tapulikaupunkien oikeus ja velvollisuus. Vuoteen 1830 tapulioikeudet oli myönnetty kaikille merikaupungeille. 1. luokan tapulikaupungit saivat lähettää laivoja ulkomaille (*aktiivinen tapulioikeus*) ja vastaanottaa ulkomaisia laivoja satamiinsa (*passiivinen tapulioikeus*). 2. luokan kaupungeilla oli vain aktiivinen tapulioikeus.

Vuonna 1615, Kustaa II Aadolfin aikana, määrättiin 1. luokan tapulikaupungit järjestämään *”laillinen pakkahuone niin kuin myös kellari, jonne vierasmaalaiset tuovat rihkamatavaransa ja vierasmaalaiset juomat ja voivat sitten sieltä myydä suurissa erissä.”*

Pakkahuoneeksi käsitettiin rakennus, jonne kaikki maahantuotava tavara poislukien paljoustavara (vilja, laudat, rauta yms.), tuotiin tullikäsittelyä varten. Pakkahuoneiden rakentaminen ja ylläpito oli tapulioikeudet saaneiden kaupunkien velvollisuus.

Havas 1996 s. 5-7



Tulli- ja pakkahuone vastavalmistuneena. n. 1901, Tuntematon, HKM.

1898 Kävelytie kattojen yllä (toteutumaton)

”Laiturivarastojen rakentaminen Katajanokalle rajoittaa ranta-alueiden virkistyskäyttöä. Tästä johtuen meillä on nyt syytä esittää ehdotus. Suunniteltujen laiturivarastojen katoille ehdotetaan järjestettäväksi kävelypolku, joka alkaisi Rahapajan viereiseltä mäeltä ja päättyisi laiturin päähän, johon voitaisiin järjestää myös ruokailutila. Esimerkkejä tavaravajoista, joiden katolle tällainen ”promenoir” on rakennettu, löytyy Antwerpenin äskettäin valmistuneista tiloista, joista kauppias Julius Tallberg antoi meille jokin aika sitten joukon piirustuksia. Tämä koristekaiteella varustettu kävelykatu muodostaisi ulkonäön osalta varmasti paremman kruunun ehdotetuille laiturivarastoille kuin pitkä yksitoikkoinen kattopinta. Tältä tieltä avautuisi poikkeuksellinen näkymä Eteläsatamaan ja muuttuvaan elämään laiturien varrella, jolloin siitä tulisi tietyssä mielessä yksi pääkaupungin nähtävyyksistä, jota käyttäisivät jatkuvasti sekä kaupungin asukkaat että ulkomaalaiset turistit. Kattojen yli johdetun kävelyreitin päätepisteeksi voitaisiin rakentaa paviljonki, jossa olisi raitista ilmaa ja vierailijoiden edessä olisi kaunis näköala koko kaupunkiin.”

Teknikern 1.11.1897 s. 1-2

Tulli- ja pakkahuone

Pohjoismaihin Saksasta omaksutusta tullilaitoksesta kehittyi 1800-luvun jälkipuoliskolla valtion tärkein verotusmuoto. Vuonna 1900 tullit muodostivat peräti noin 70% valtion verotuloista.[1] Eteläsataman länsirannassa korttelissa 54 sijainnut tulli- ja pakkahuoneeksi saneerattu C. L. Engelin suunnittelema provianttimakasiini oli osoittautunut tiloiltaan riittämättömäksi. Samalle oli satamatoiminnan painopiste myös siirtymässä vastarannalle Katajanokalle. Näin päätettiinkin Katajanokan sataman perustamispäätöksen yhteydessä tullikamarin ja pakkahuoneen sijoittamisesta uuden suursataman yhteyteen. Tallqvistin ensimmäisessä asemakaavasuunnitelmassa vuodelta 1882 tullikamari ja pakkahuone oli vielä sijoitettu erilleen: tullikamarin paikaksi oli määrätty nykyisen Enso-Gutzeitin pääkonttorin paikka, pakkahuonetta puolestaan kaavailtiin Uspenskin katedraalin kaakkoispuolelle, nykyisen Tove Janssonin puiston alueelle. Vuosisadan vaihteessa suunnitelmat tarkentuivat, ja rakennukset päätettiin yhdistää yhdeksi kokonaisuudeksi. Sijoituspaikaksi määriteltiin makasiinikorttelien kokonaisuuteen kuulunut kortteli 184.

Kaupunginvaltuusto päätti Tulli- ja Pakkahuoneen rakentamisesta vuonna 1896. Piirustukset tilattiin arkkitehti Gustaf Nyströmiltä vuonna 1898. Samassa yhteydessä hän laati myös toteutumattomiksi jääneet suunnitelmat laiturialueelle sijoitettavista varastorakennuksista. Piirustuksia esiteltiin Teknikern-lehdessä (5/1898). Niihin sisältyi jo vuonna 1897 samaisessa lehdessä esitelty ajatus rakennusten ylle kohotetuista virkistys- ja maisemantarkkailua varten toteutetuista kävelyteistä. Nyströmin laiturivarastot jäivät kuitenkin toteuttamatta, ja ne suunnitteli sen sijaan Selim A. Lindqvist.

Uusi tulli ja- pakkahuone valmistui vuonna 1901. Rakennukseen sijoittui tullikamari, pakkahuone sekä kaupungin liikennekonttori.[2] Tulli- ja pakkahuone jatkoi Nyströmin satamarakennusten rikkaasti jäsenneltyä punatiilistä muotokieltä. Vaikka kyseessä oli hyötyrakennus, piirsi Nyström julkisivut edustaviksi. Kattoikkunoiden värilliset lyijylasitukset suunnitteli maalausliike Salomo Wuorio.[3] Nyström oli muutamaa vuotta aiemmin suunnitellut Makasiinirannan puolelle kauppahallin (1889) sekä yksikerroksisen punatiilisen varastorakennuksen (1895). Hänen käsialaansa Eteläsataman maisemassa edustivat niin ikään Kauppatorin satama-altaiden reunamille nousseet puiset avokatokset.

Nyströmin tulli- ja pakkahuone säilyi tullauslaitoksen käytössä yli 92 vuoden ajan. 1950-luvulla tullimaksujen alentuminen ja poistuminen vapaakauppasopimusten myötä alkoi muuttaa tullilaitoksen asemaa. 1970-luvulla toteutui tullaustoiminnan uudelleenjärjestely, jonka myötä tullilaitos luopui kaiken maahantuotavan tavaran tarkastamisesta. Luottamukseen perustuvaan järjestelmään siirtymisen myötä pakkahuonevarastot kävivät tarpeettomiksi. Samaan aikaan tapahtuneen konttiliikenteen yleistymisen myötä jäivät myös muut kaupungin vanhat satamavarastot tyhjilleen odottamaan uusiokäyttöä.

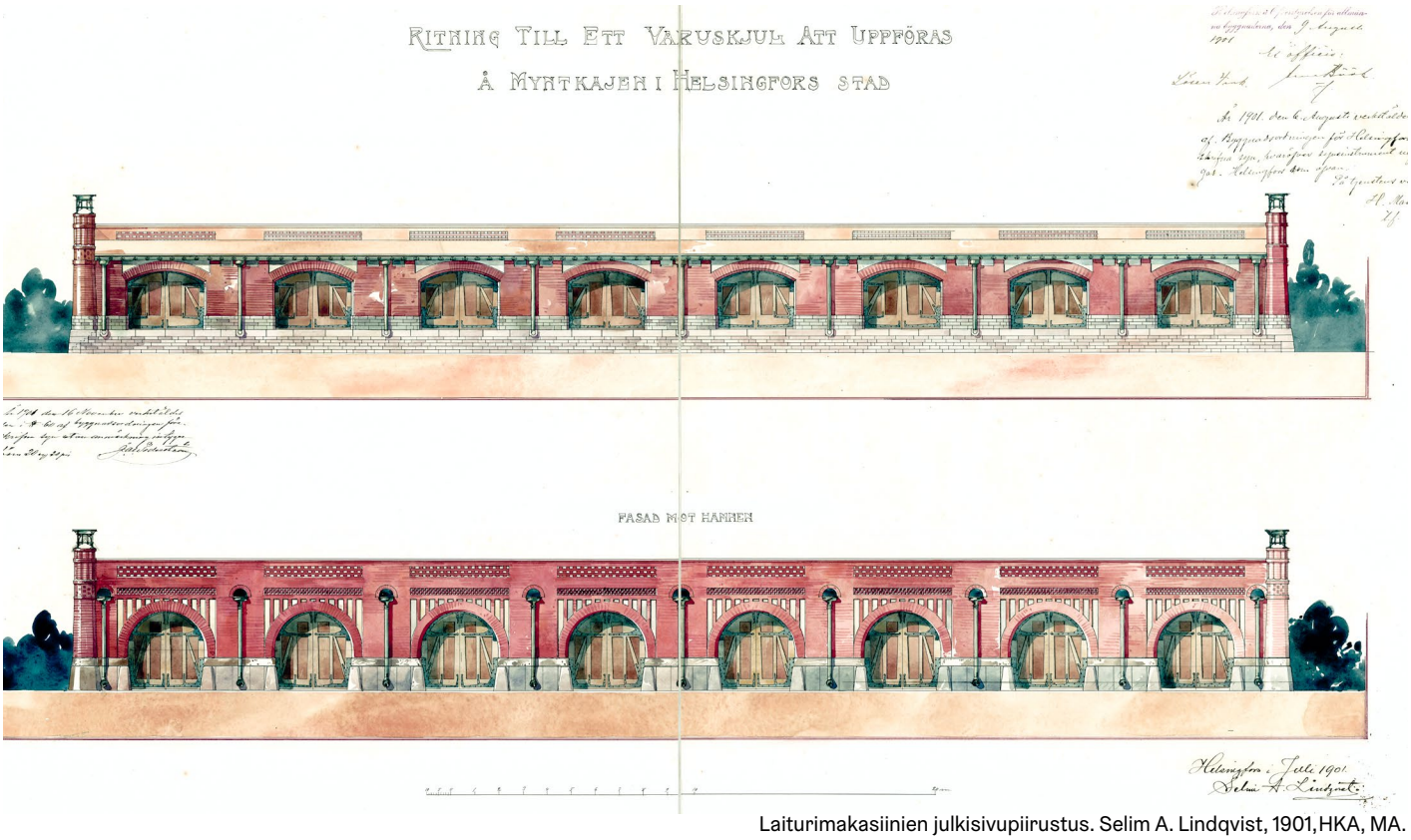
1 Heikkinen 1994 s. 294
2 Havas 1996 s. 14
3 Suomen teollisuuslehti Rakentaja 1901 s. 36

1900 Laiturimakasiinit



1909 Varastot Rahapajanrannan laiturilla

Yllä. Punatiilisten, yksikerroksisten laiturimakasiinien sarja valmistui Rahapajanrannalle vuosien 1900–1903 välillä. Pohjamuodoltaan vinosuunnikkaan muotoiset rakennukset olivat Selim A. Lindqvistin suunnittelemia. Signe Brander, 1909, HKM.

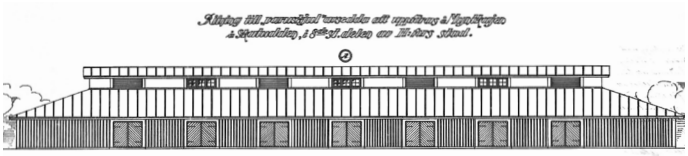


Laiturimakasiinien julkisivupiirustus. Selim A. Lindqvist, 1901, HKA, MA.

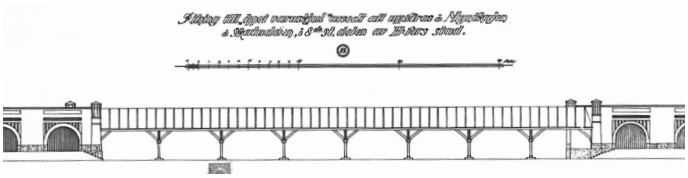
Laiturimakasiinit ja varastosuojat



Vasemmalla Selim A. Lindqvistin piirtämä laiturivarasto, oikealla varastosuoja. 1920-l. Suomen Ilmakuva Oy, HKM.



Varastosuoja. 1919, HKA.

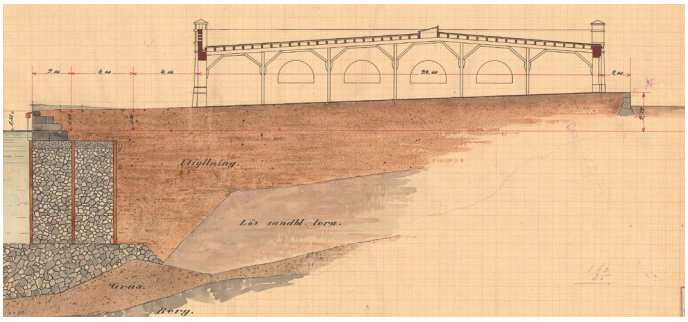


Avovarasto. 1919, HKA.

Makasiinikorttelien rakennetun ympäristön kokonaisuudesta erillään voidaan käsitellä Rahapajanrannan laiturille, lähimmäs rantaviivaa muodostunutta laiturivarastoaluetta. Tälle alueelle sijoittunut rakennuskanta on 1900-luvun aikana kokenut lukuisia muutoksia. Laiturialueen vanhimmat rakennukset valmistuivat 1900-luvun alussa vuonna 1898 tehdyn periaatepäätöksen mukaisesti:

> *”Valiokunta oli laatinut lavean ja seikkaperäisen lausunnon sekä samalla ehdottanut että lisätyt kaupunginvaltuusmiehet päättäisivät: a) rakennuttaa Katajanokan korttelille n:o 184 uuden Tulli- ja Pakkahuoneen, joka sisältäisi huoneistoja myöskin liikennekonttoria ja satamaradan asemakonttoria varten; b) kolme suljettua ja kaksi avonaista tavaravajaa määrätylle paikalle Katajanokalle.”*
>
> US 18.5.1898 s. 2

Kolmen identtisen laiturivaraston sarja valmistui tiettävästi vuoden 1900 aikana. Yksikerroksiset varastorakennukset suunnitteli Selim A. Lindqvist, ja ne perustuivat vinosuunnikkaan muotoiseen pohjakaavaan. Julkisivumateriaalina oli punatiili. Hieman myöhemmin varastorakennusten väliin nousi myös avoimia puurakenteisia varastosuojia.



1897 Leikkauspiirustus laiturialueesta

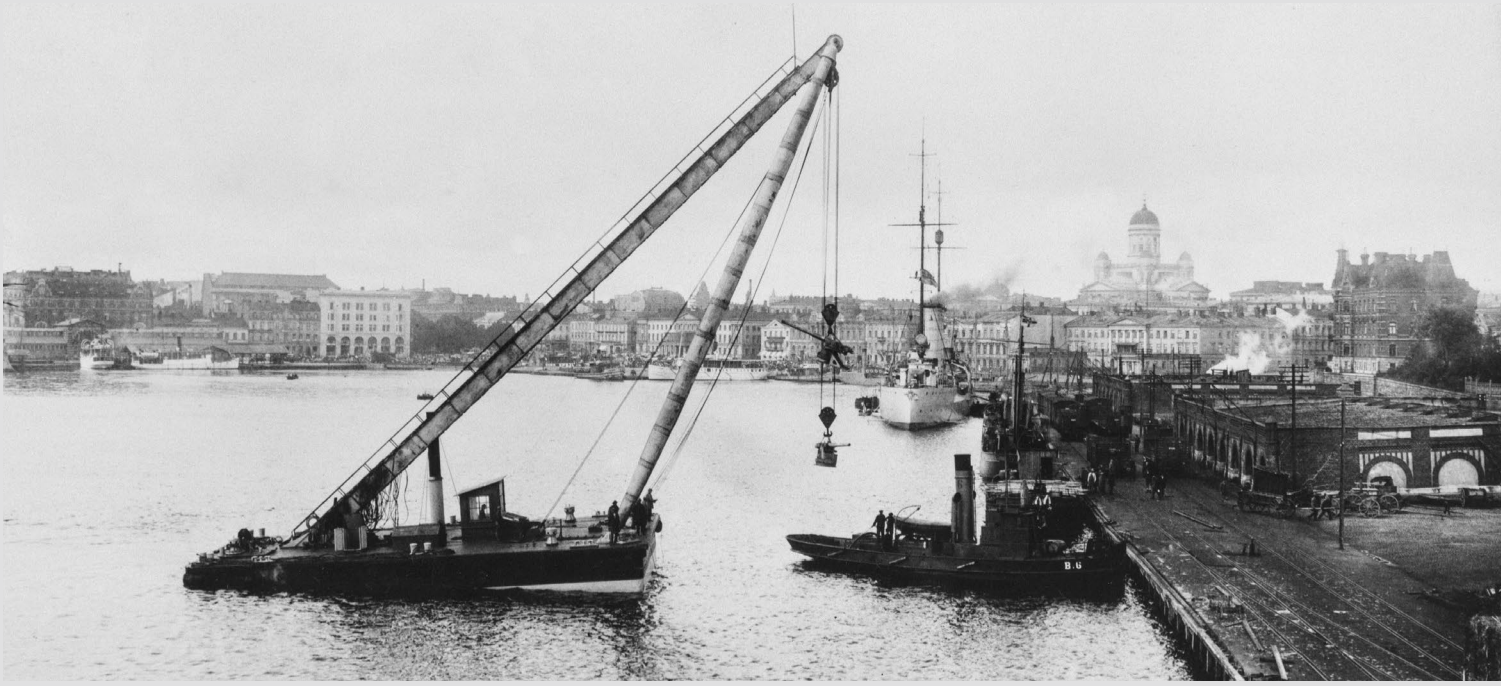
Vasemmalla. Leikkauspiirustuksesta käy ilmi laiturivarastojen sijoittumisen ohella Rahapajanrannan laiturin rantamuurin rakenne sekä rakennuspaikan maaperä. Ylin kerros on täyttömaata (Utfyllning). Tvärprofil af Skatuddskajen, n. 1900, Satamalaitoksen arkisto.

n. 1950 Laiturimakasiinit hieman ennen purkamista

Alla. Katajanokan ensimmäiset laiturimakasiinit tallentuivat harvinaiseen värikuvaan hieman ennen niiden vuonna 1953 tapahtunutta purkamista. Albert Lunte, 1950-l, HKM.



1878–1910 Tiivistelmä



1918 Sataman arkea

Varhaisen sataman varustukseen ei kuulunut vielä kiinteitä nostolaitteita, jotka yleistyivät vasta 1920-luvulla. Eteläsataman ensimmäinen ja ainoa nosturi oli rakennettu Makasiinirannan puolelle. Sataman työntäyteinen, höyrylaivojen, työkoneiden ja rautatien eloisaksi värittämä arki loi voimakkaan vastaparin Empire-Helsingin verraten staattiselle ja vaaleasävyisenä kaukomaisemassa hahmottuneelle julkisivulle. Kuvassa oikealla laiturivarastot, joihin alla esitetty toteutumaton kävelytiesuunnitelma kytkeytyy. Markku Haverinen, 1918, MV.

1878...1910 Empire-Helsingin punatiilinen vastapari

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- 1890-luvulle saakka rakentaminen oli keskittynyt Katajanokan läntiseen osaan. Ennen suursataman rakentamista julkisivufrontti merelle muodostui uusrenessanssityylisten rapattujen kaupunkikerrostalojen ja punatiilisten maamerkkirakennusten (**Uspenskin katedraali** ja **Norrménin talo**) välisestä vuoropuhelusta. Niemen itäisten osien yleisilme oli kokonaisuudessaan yhä kallioinen ja autiohko, vankila- ja kasarmialuetta lukuun ottamatta.

- **Suursataman toteutuspäätös** muuttaa Katajanokan 1900-luvun alussa. Päätös suursataman perustamisesta tehtiin vuonna 1878, asemakaava vahvistettiin 1895. Täyttömaa suoristaa rantaviivan, graniittista rantamuuria valmistuu 700 metrin verran. Uudelle laiturialueelle valmistuu **yksikerroksisia varastomakasiineja**, joita taustoittavat niin ikään punatiiliset, pääosin **1-2-kerroksiset varastomakasiinit**. Laukkasaari yhdistetään mantereeseen maatäytöin.

- Katajanokan valtaa dynaaminen liike; satamarataa pitkin yli Kauppatorin vyöryvät tavarajunat aivan vesirajan tuntumaan. Makasiinikorttelien katuverkko on kauttaaltaan kiskotettu. Sataman toimintaympäristölle ominaisia olivat varastorakennusten ohella avoimet tai puoliavoimet varastosuojat. Kiinteät laiturinosturit ilmaantuivat Katajanokalle vasta 1920-luvulla.

Rakennettu ympäristö

- Theodor Tallqvistin ja Herman Norrménin vuonna 1895 vahvistetun asemakaavan myötä alkavat vuosisadan lopulla **Katajanokan suursataman** rakennustyöt.

- **Uusrenessassityylisiä** asuinkerrostaloja valmistuu vuosien 1869-1897 välisenä aikana Uspenskin katedraalin itäpuolelle, Rahapajankadun ja Satamakadun rajaamiin kortteleihin. Rahapajan länsipuolelle valmistuu 1897 4-kerroksinen Theodor Höijerin suunnittelema Norrménin talo, joka purettiin vuonna 1960.

- Lounaisrannan rakentamisen painopiste ajoittuu 1890-lukuun. Toteutuneita hankkeita: **Satamaradan raide** (1891), **Rahapajanranta** (nyk. Katajanokanlaituri, 1894-1900).

- **Makasiinikorttelien** kahdeksasta korttelista koostunut kokonaisuus rakentui pääosin vuosien 1896-1907 välillä. Selim A. Lindqvistin suunnittelemat **laiturivarastot** valmistuivat 1900-luvun alussa. Ne purettiin vuonna 1953. Myöhemmät makasiinikorttelien rakennukset ajoittuvat 1920-1930-luvuille.

- **Jugend-tyyliset** asuinkorttelit rakennettiin valmiiksi vuosien 1898-1910 välillä. Asemakaavan painopisteen ollessa satamatoiminnoissa muodostui asuinkortteleista äärimmäisen tiiviisti rakennettu kokonaisuus.

Yhteenveto: Empire-Helsingin punatiilinen vastapari

Suursatamasuunnitelman toteutumisen myötä varattiin Katajanokalta kaupalle ja meriliikenteelle koko nykyisen Kruunuvuorenkadun eteläpuolella ollut alue, jota laajennettiin huomattavasti suurilla meritäytöillä, jotka käsittivät noin kuusi hehtaaria vesialuetta sekä aivan Katajanokan rannan lähistöllä sijainneen Laukkasaaren. Theodor Tallqvistin näkemyksiin perustuneen asemakaavan toteutuminen muutti Katajanokan konkreettisen työn täyttämäksi taloudellisen toimeliaisuuden vyöhykkeeksi.[1] 1800-luvulla vallalla olleen edustuksellisia näkökohtia painottaneen kaupunkisuunnittelun aikakausi Katajanokan osalta päättyi siten industrialismin nousun myötä syntyneeseen satamatyön ja punatiilen vallankumoukseen. Aiemmat monumentaalikaupunginosan luomiseen tähdänneet ihanteet olivat tuottaneet niemelle Uspenskin katedraalin, Rahapajan sekä kanavan, mutta satamasuunnitelman toteutumisen myötä ne jäivät vähäisiksi – joskin näkyviksi – jäljiksi muuttuneista ihanteista.

Kallioiseen maastoon sovitettu uuden Katajanokan asuinalue rakennettiin tiiviiksi ja värikkäiksi jugend-kerrostalojen umpikortteleiksi, kuin sivuhuomioksi sataman taustalle. Tallqvistin satamakeskeisen asemakaavan taipuminen asuinrakentamisen sovittamiseen alueelle perustui ainakin osittain juuri geologisten olosuhteiden luomalle haasteelle; tasaista korkomaailmaa vaatineiden satamakenttien ja -kortteleiden sovittaminen kallioiseen maastoon olisi ollut tullut liian kalliiksi. Tallqvistin suunnitelmassa olivatkin teknillis-käytännölliset näkökohdat ratkaisevia. Istutuksia tai aluetta, jossa luonto olisi säilytetty, ei suunnitelmassa ollut, ja luonnon maalauksellisesti ja kauniisti muovailemat kalliot asuntokortteleissa räjäytettiin.[2] Satama- ja makasiinikorttelien Katajanokalle luoma dynaaminen toimintaympäristö kaikkialle ulottuvine rautatiekiskoineen loi vahvan kontrastin empire-Helsingin staattiselle ja vaalealle siluetille. Kuin riitasointuna halki Ehrenströmin regulaarin ja monumentaalisen Kauppatorin lävitse vuonna 1895 johdettu rautatie mahdollisti kaupungin taloudellisen kukoistuksen ja tuontitavaran jakelun koko maahan. Tuonti- ja vientitavaroiden merikuljetus puolestaan tapahtui nyt purjealusten asemasta alati suurentuneilla höyryaluksilla. Paisuva kulutus, tuotanto ja kansainvälinen kauppa tuotti Katajanokan suurimittakaavaisen makasiinikorttelien rivistön, jonka edustalla levittäytyi alati ajanmukaistunut ja nahkaansa luonut laiturivarastojen ja logistiikkaan liittyvien työkalujen arsenaali. Rakennustaiteen näkökulmasta tarkasteltuna suursatamasuunnitelman konkretisoituminen ei kuitenkaan merkinnyt kaupunkikuvallisten näkemysten täydellistä sivuuttamista. Vaikka Katajanokan asuntokorttelien tiivis rakentaminen johti etenkin asukkaiden näkökulmasta ahtaisiin asfalttipihoihin ja vähäisiin viheralueisiin, muodostivat makasiinikortteleihin nousseet rakennukset huolellisesti punnitun kokonaisuuden. Merkille pantavaa oli erityisesti makasiinirakennusten mittakaavassa korttelikorttelilta tapahtunut vaihettuminen, jossa rakennusten korkeus kasvoi harkitusti niemen keskiosan asuntokortteleita kohden.

Satama-alueiden virkistyskäytön mahdollistavat näkemykset jäivät ajanjaksolla vähäiselle huomiolle, mutta asiasta kuitenkin keskusteltiin. Kiintoisana kuriositeettina esitettiin vuoden 1897 Teknikern-lehdessä ideasuunnitelma Katajanokan sataman varastorakennusten katolle toteutettavasta kahvilapaviljonkeihin päättyvästä kävelytiestä, ajatuksenaan tarjota viihdykettä ja merinäköaloja asukkaille ja turisteille.[3]

1 Putkonen 2010 s. 22
2 Helsingin Sanomat 23.2.1943 s. 17. Arkkitehti Nils Wasastjerna kuvailee Katajanokan rakentumista.
3 Teknikern 1.11.1897 s. 1-2.

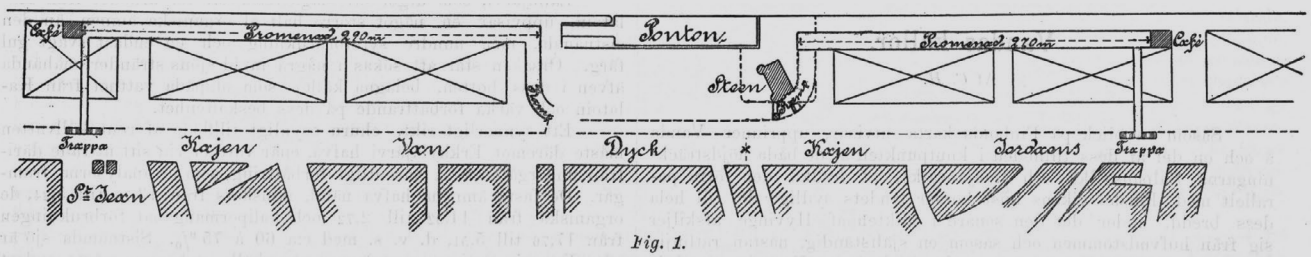
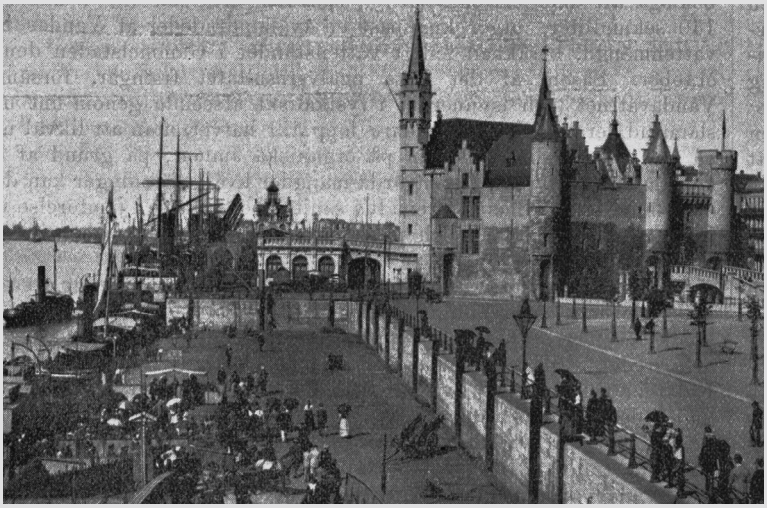


Fig. 1.



1898 Antwerpenin sataman kävelytiet

Kuriositeetti Katajanokan sataman 1900-luvun suunnitelmista olivat Gustaf Nyströmin laatimat suunnitelmat laiturialueelle toteutettavaksi tarkoitetuista varastosuojista. Ne sisälsivät ajatuksen varastorakennusten edestä johdetun korotetun kävelytien rakentamisesta. Esikuvana oli Antwerpenin satamaan (kuvassa) toteutetut vastaavat rakenteet. Teknikern 11/1897.

Fig. 2.

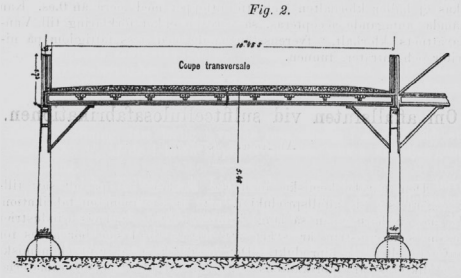


Fig. 3.





1910...1945

Satama laajenee itään

”Katajanokkaa näyttää aina seuranneen kova onni. Vielä viime vuosisadan loppupuolelle saakka sillä oli halveksitun esikaupungin luonne turvekattoisine puuhökkeleineen, vaikka sinne olikin jo rakennettu Meriekipaashin kasarmit, Uspenskin katedraali ja joitakin muita huomattavia rakennuksia. Vuonna 1895 se sai nykyisen asemakaavansa ja joutui siten vuosisadan vaihteessa vallinneena pahimpana »Sturm und Drang»-aikana vilkkaan rakennustoiminnan kohteeksi. Asuntotarkoituksiin varatut neliöt tulivat kädenkäänteessä täyteen rakennetuiksi mutta tavalla, josta koko rakennuskausi sai vähemmän mairittelevan »Katajanokka-kauden» nimen.

Sijaiten kaupungin kahden tärkeimmän sataman välissä oli luonnollista, että myöskin Katajanokalle ennen pitkää tehtiin satamalaitteita. Satamaradan rakentamisen jälkeen on sinne suuntautunut huomattava tavaraliikenne vuosi vuodelta yhä laajenevine varasto- ja satama-aloineen. Kun vielä mainitaan niemen itäisessä kärjessä oleva laaja valtion alue, jonka venäläiset aikoinaan muodostivat sotasatamaksi, on meillä suurin piirtein nykyinen Katajanokka: rannat makasiinien, hiilivarastojen, telakoiden, konepajojen, nostokurkien yms. vallassa ja alueen keskiosassa synkkiä katuja ja huonosti valaistuja asuinneliöitä, tätä kaikkea lääninvankila kieltämättä hyvin täydentää! Ja kaikki tämä alueella, joka olisi, kuten sanottu, jo keskeisen asemansa vuoksi ansainnut paremman kohtalon ja jota aikoinaan pidettiin erittäin sopivana keisarillisen palatsin ja sitä ympäröivien puutarhojen paikaksi!”

Martti Välikangas, Arkkitehti 2/1931

Vuosisadan alussa käynnistynyt satamatoiminta loi Katajanokan suoraviivaistuneeseen rantamaisemaan jylhät punatiiliset kulissit, joiden edustalla toistui alati itseään varioinut valtamerialusten saapumisten ja lähtemisten rytmittämä näytös. Aikana ennen standardoitua konttiliikennettä avautui ulkovarastointikenttien myötä kaupunkilaisille visuaalisesti ja aistillisesti rikas näkymä tuonti- ja vientitavaroiden monipuoliseen kirjoon. Hedelmälaatikot nousivat aluksista kärryihin lihastyövoimalla; tynnyrit vierivät ja junat kulkivat. Sataman arki oli niin sanotusti omavaraista: työläisten muodostaman pienoisyhdyskunnan voiteluaineena toimi *rikkoutuneista* tuontilaatikoista omaan käyttöön uutetut voimajuomat, tuolloisten esihenkilöiden hiljaisella hyväksynnällä.[1]

1 YLE Helsinki: Helsingin ahtaajien värikäs historia saatiin kansien väliin.

1924 Katajanokan itäosa

Lentokoneesta otetusta kuvasta käy ilmi Katajanokan Rahapajanrannan laiturin ensimmäisen rakennusvaiheen rajoittuminen suunnilleen makasiinikorttelien itäiseen päätepisteeseen. Täyttötöitä jatkettiin 1920-30-lukujen aikana erityisesti tällä alueella.





1932 Alkoholilastin purkua

S/S Ceresin alkoholilasti Katajanokan satamassa Helsingissä 18.5.1932. Kieltolaki oli kumottu noin kuukautta aiemmin. Taustalla Selim A. Lindqvistin suunnittelema laiturivarasto. JOKA kuva-arkisto, MV.



1937 Alus ankkuroituneena Rahapajanrantaan

Satamanosturit tulivat käyttöön 1920-luvulla. Aarne Pietinen, 1931, HKM.



1910-luku, Tuntematon, HKM.



Helsingin satama
— *maamme suurin satama.*

Sen tulot vastaavat maamme kahden seuraavaksi suurimman sataman yhteenlaskettuja tuloja.

Kymmenien miljoonien uhraukset viime vuosikymmeninä, kymmenien miljoonien lähivuosina sataman kehittämiseksi korkeimmat vaatimukset vastaavalle tasolle.

Neljä komeaa valtamerilaivaa vierailulla Helsingin Länsisatamassa viime kesänä.

HS 4.4.1937

"On mainittava, että jo viime vuosisadalla kevyttä liikennettä varten rakennetut Katajanokan ja Eteläsataman laiturit eivät enää vastaa tarkoitustaan, ne on rakennettava uudelleen. Niinpian kuin liikenteen tarvitsemaa uutta laituritilaa on saatu riittävästi, ryhdytään Eteläsataman ja Katajanokan vanhojen laituriosien uusimiseen, mikä alkanee vuonna 1939. Kun tämä uusiminen suoritetaan, on myöskin vanhat ja aikansa liikennettä uskollisesti palvelleet rantamakasiinit purettava ja niiden sijaan rakennettava ajanmukaiset makasiinit. Tänä vuonna Katajanokalla valmistuvaa tullimakasiinia käytetään silloin mallina."

Helsingin Sanomat 4.4.1937

Industrialismin aikakauden voimallinen saapuminen pääkaupunkiin johti yhä enenevissä määrin ranta-alueiden muokkaustarpeisiin. Vuonna 1922 Helsingin satamien yhteispituus oli viiteen eri satamaan jakautuneena noin seitsemän kilometriä.[2] Talviliikenteen mahdollistamiseksi suunniteltiin lukuisia toimenpiteitä; 1920-luvun alkupuolella Helsinki saa myös ensimmäisen satamajäänmurtajansa, *Herculeksen*. Rahapajanrannalle hankittiin viisi kappaletta kiinteitä satamanostureita vuonna 1924; ensimmäinen nosturi oli palvellut Eteläsataman länsipuolella jo vuodesta 1894 lähtien.[3] Alati suurentuneet valtamerialukset johtivat jo 1920-luvun kuluessa tarpeisiin uudistaa Katajanokan sataman infrastruktuuria. Rahapajanrannan laiturin rakenteita uudistettiin 1920-luvulta lähtien, ja sen eteläiseksi jatkeeksi tehtiin vuonna 1934 valmistunut kokonaan uusi **teräsponttilaituri**, joka mahdollisti entistä suurempien alusten rantautumisen.[4] Itäkärkeen puolestaan alettiin vuonna 1938 rakentaa uutta laiturilinjaa. Kokonaisuuteen sisältyi hiilisatama matkustaja-alusten tarpeisiin.[5]

Katajanokan makasiinikorttelien rakennukset kasvoivat kaupankäynnin vilkastumisen seurauksena. Vuonna 1912 oli aloitettu Tulli- ja Pakkahuoneen itäpuoleisessa korttelissa suuren 7-kerroksen korkeuteen kohonneen **Warranttimakasiinin** rakennustyöt, joita jatkettiin aina vuoteen 1930 saakka. Tässä luvussa käsiteltävän ajanjakson aikana rakentuivat makasiinikorttelit pääpiirteissään siihen asuun, jollaisina ne ovat säilyneet näihin päiviin saakka. 1930-luvun funktionalismi jätti makasiinikortteleihin ja erityisesti Kanavakadun ympäristöön oman arkkitehtonisen kerrostumansa, jonka edustajaksi on nostettava myös niemen eteläkärjen uudelle laiturialueelle vuonna 1936 valmistunut Gunnar Taucherin suunnittelema **tullimakasiini.**

Sataman koneellistamispyrkimykset toivat näkyviä muutoksia kaupunkikuvaan 1920-luvulta lähtien. Vuonna 1938 Helsingin satamissa oli jo 38 nosturia. Näistä suurin osa (24 kpl) oli sijoitettuna Länsisatamaan. Satamanostureiden toisteisesta rivistöstä muodostui teollistumisen aikakauden voimakas symboli, kasvavan kaupungin siluettia hallinnut ja sittemmin kadonnut elementti.

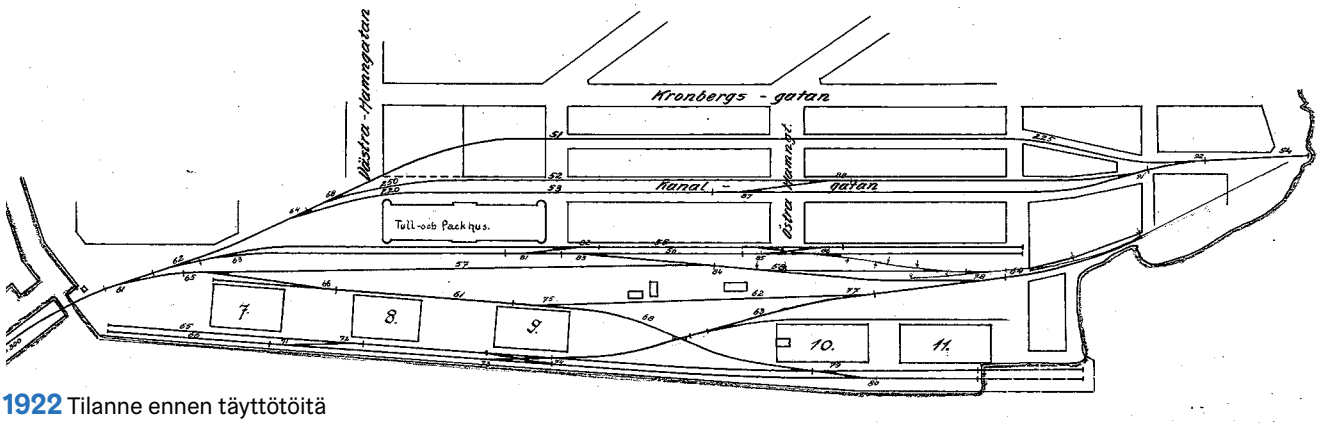
2 Erävuori 1982 s. 103
3 Ibid. s. 339. Eteläsataman ensimmäinen nosturi palveli aina 1950-luvun lopulle saakka.
4 Helsingin Sanomat 30.5.1934 s. 4.
5 Ilta-Sanomat 12.11.1938 s. 1

1922–1936 Rahapajanrannan laiturin jatkaminen



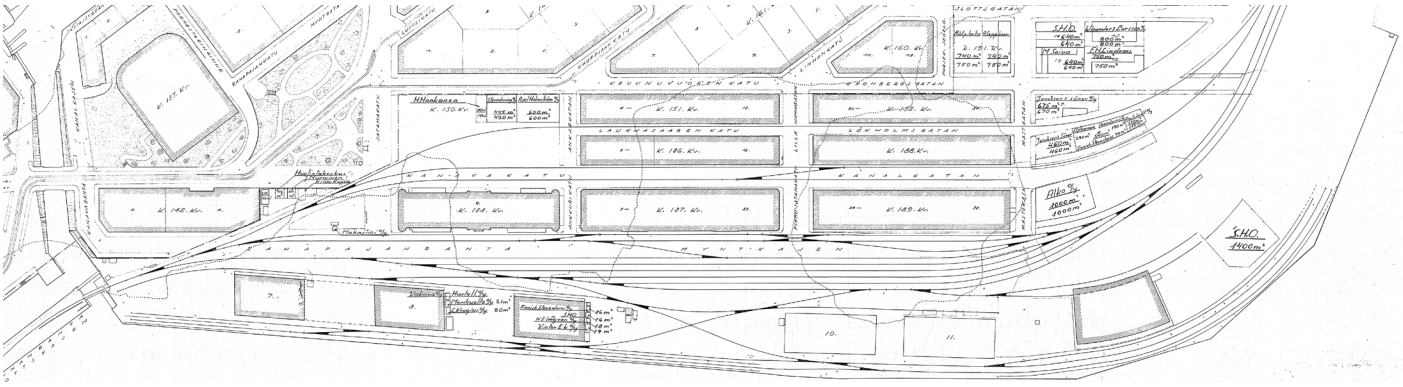
1936 Eteläkärjen teräsponttilaituri valmiina

Rahapajanrannan laiturin jatkeeksi rakennetun laiturin pohjoispuolella toimi vuoteen 1936 saakka Aero Oy:n lentosatama. Uudelle laiturialueelle johdettiin kaksi raidetta. Makasiinikorttelien suoralinjaisuus päättyy uudella alueella, ja satamaradan kaareviksi määrittämille vuokratonteille nousi puisia varastorakennuksia. Suomen ilmailumuseo.



1922 Tilanne ennen täyttötöitä

Satamaradan kartta 1922, Helsingin Satamalaitos.



1937 Vuokratonttikartta

Kartta osoittaa uuden täyttöalueen tuoman muutoksen. Siihen on merkitty makasiinikortttelien kaakkoispuolen varastotonttien vuokralaiset, joihin kuuluivat mm. Alko Oy. 1937, Helsingin Satamalaitos.

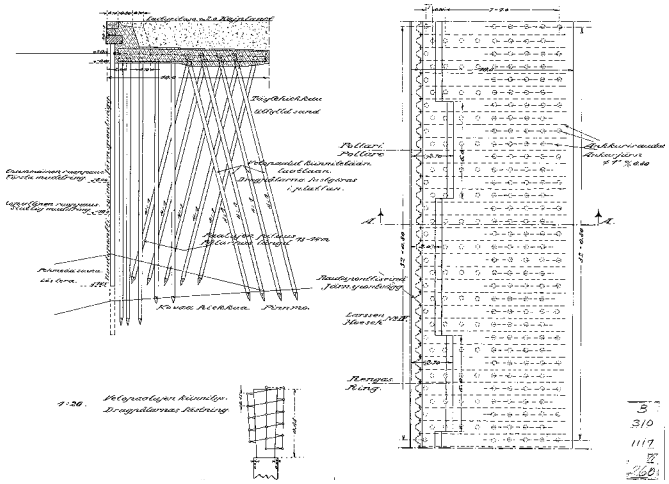


1932 Eteläinen laituri-alueen täyttötyöt

Rahapajanrantaa laajennettiin eteläkärjen ympäri kohti itää. Ilmakuvassa uusi teräsponttilaituri on vielä rakenteilla; hiilivarastopaikka on jo käytössä.



Ilmakuvassa näkyy niemen etelänurkkaan vuonna 1936 valmistunut Gunnar Taucherin suunnittelema satamraiteiston suuntaisesti kaartuva tullimakasiini.



Rahapajanranta, rautaponttiseinälaituri, poikkileikkaus. 1930, Helsingin Satamalaitos.

”Vene-, höyrypursi- ja jaalalaiturit, *joita ei käytetä talvella ja joiden vesisyvyys on vain noin 2—4 m, tehdään kokonaan puusta. Varsinaisten meriliikennelaiturien laiturimuuri rakennetaan betonista korkeudesta —0,90 alkaen ylöspäin. Etupinta verhotaan hakatulla kivellä. Tämä muuri perustetaan* **arkulle**, *kun kova pohja on korkeintaan 14 —15 m syvyydessä.*

Jos kova pohja on 15 m syvemmällä, rakennetaan **paalulaituri**. *Paalut ovat puuta, mutta niiden eteen lyödään* **rautaponttiseinä** *estämään takatäytteen valumista mereen ja suojaamaan paaluja jäiltä.”*

Rakennustaito 29.9.1939

Rakennustoiminta 1910–1945

Rahapajanrannan jatkaminen teräsponttilaiturilla

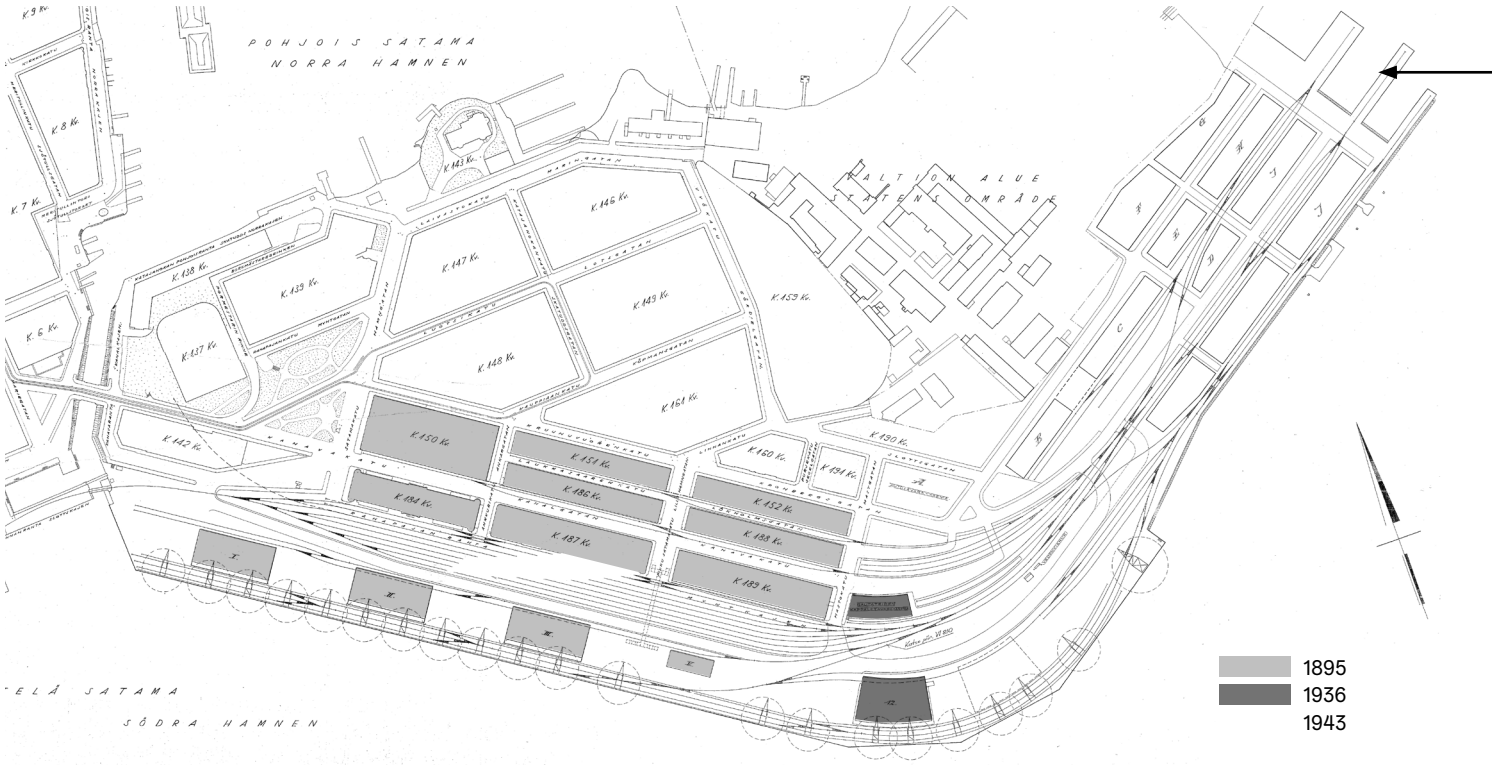
Katajanokan sataman laajennuskysymys oli tullut ajankohtaiseksi 1920-luvulla. Jo vuonna 1915 oli tosin ilmennyt akuutteja huolia, kun Rahapajanrannan laiturin itäosan havaittiin vajonneen. Tällöin laiturimuuria poistettiin 75 metrin matkalta.[7] Niemen eteläkärkeen rakennettavaa uutta laiturialuetta ja hiilivarastopaikkaa varten puolestaan aloitettiin vuonna 1922 laajamittaiset ruoppaus- ja täyttötyöt. Uuden mereltä vallatun maa-alan myötä Kanavakatu piteni kaakkoon päin, ja makasiinikortteleille muodostui satamaradan linjauksen vaikutuksesta muotonsa saanut kohti itää kaartunut **vuokrattujen varastokorttelien** alue. Töiden edetessä tehtiin vuonna 1925 Kanavakadun pidennyksellä ruoppaustöitä laiturin jatkamista varten. Ulosvetoraiteita varten valtion omistuksessa olleen alueen eteläpuolella täytettiin kivipenger, kun taas Linnankatu varustettiin **ladotulla kivipohjalla** ja sepelöitiin puolelta leveydeltään. Ajokatua laajennettiin etelään päin Kruunuvuoren- ja Kanavakatujen välillä.[8]

Katajanokan järjestelyratapihan muutostyöt valmistuivat vuonna 1926.[9] Raiteita järjesteltiin uudestaan myös vuosien 1931-1933 välillä.[10] Niin ikään vuonna 1926 tehtiin päätös jalankulkusillan rakentamisesta rautatiesillan viereen Katajanokan kanavan poikki.[11] Vuonna 1929 valmistui niemelle uusi tavara-asema.[12] 1920-luvun laajamittaisten täyttö- ja ruoppaustöiden jälkeen keskityttiin 1930-luvulla uuden, Rahapajanrantaan liittyneen ja niemen eteläkärjen ympäri kiertyneen teräsponttilaiturin rakennustöihin. Varsinaiset rakennustyöt käynnistyivät vuonna 1933 alkaneella paalutuksella insinööri W. Westerholmin johdolla.[13] Paaluja rantaan upposi 146 metriä pitkää laituria varten 25 kilometriä ja betonia 3000m^3. Rakennusmenetelmät olivat Suomen oloissa uusia – vastaavia rakenteita oli tätä aiemmin toteutettu vain Länsisatamassa. Laituri valmistui vuonna 1935, ja sille johdettiin kaksi rautatieraidetta.[14] Raiteiden välinen alue noppakivettiin.[15]

Uuden teräsponttilaiturin valmistumisen myötä Katajanokan eteläkärkeen muodostui siihenastisen katuverkoston koordinaatistosta poikennut, koillista kohti kaartuva mutka. Satamaradan raiteiston kääntösäteen määrittämät makasiinikorttelien jatkeeksi syntyneet varastokorttelitontit puristuivat ratakiskojen välissä koilliselta ulottuvuudeltaan kaventuneiksi viiruiksi. Tälle alueelle rakentui varhaisessa vaiheessa pääosin puurakenteisia vuokravarastoja. Näistä alun perinkin väliaikaiseksi luonnehdittavista rakennuksista yksikään ei ole säilynyt. Koordinaatiston dynaamisesta kaarteesta arkkitehtonisen luonteensa sai vuonna 1936 valmistunut Gunnar Taucherin suunnittelema **tullimakasiini**.

7 KHKK 1915 s. 323
8 KHKK 1925 s. 129
9 KHKK 1925 s. 130
10 KHKK 1933 s.
11 KHKK 1926 s. 20
12 KHKK 1929 s. 268
13 Helsingin Sanomat 30.5.1934 s. 4
14 KHKK 1934 s. 15
15 Rahapajanrannan itäosa, Laiturialueen tasoitus, viemarit ja vesijohdot. Piirustus 06-0444. 1937, Helsingin Satamalaitos.

1939–1948 Itäkärjen täyttöalue ja hiilisatama



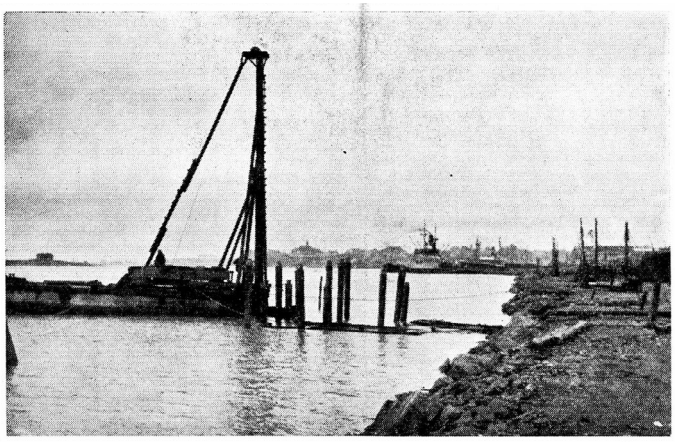
1942 Katajanokan satamatontit

Vuodelle 1942 päivätyssä suunnitelmassa on esitetty satamanosturien paikat sekä itäkärjen uusi laiturialue. Rahapajanrannan laiturin vuosisadan alussa rakennetun läntisen osan uudistustöitä suoritettiin osin sota-aikana vuosien 1939-1948 välillä. Suunnitelmaan korostettu vuoden 1895 aseamakaavan mukaisesti toteutuneet makasiinikortelit, vuonna 1936 valmistuneen teräsponttilaiturin myötä muodostetut tontit ja itäkärjen vuoteen 1943 mennessä valmistuneen uuden laiturialueen tontit. 1942, Helsingin Satamalaitos.



1943 Toteutuneet uudet laituriosat

Uuden itäisen laiturin osalta työt olivat valmiit vuoteen 1943 mennessä.
1942, Helsingin Satamalaitos.



Uuden hiililaiturin rakennustyöt ovat parhaillaan käynnissä Katajanokan kärjessä ja saadaan laituri osittain kuntoon jo tänä syksynä.

Uusi HIILISATAMA Helsinkiin

Katajanokan kärkeen rakennetaan hiililaituri matkustaja-aluksia varten

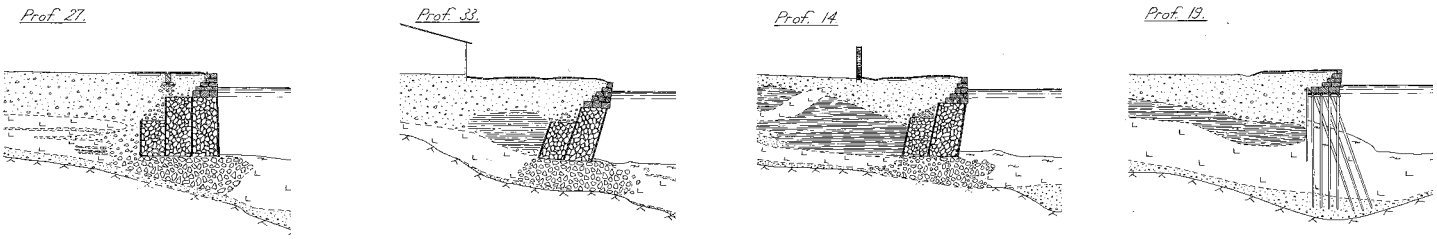
Kaksi laituria, toinen 15 ja toinen 20 metrin pituinen

Itäkärjen täyttöalue ja hiilisatama

Mittaluokaltaan merkittävät laiturialueiden uudistus- ja laajennustyöt jatkuivat myös 1930-luvun jälkipuoliskolla. Vuonna 1936 havaittiin Rahapajanrannan laiturin läntisen osuuden arkkurakenteissa ongelmia. Laiturirakut olivat painuneet useita senttimetrejä vuodessa.[16] Jo korjatun itäisen osan lisäksi täytyi nyt suunnitella ja toteuttaa myös läntisen laituriosuuden uusiminen.

Vuonna 1942 laadittu sataman uudistamissuunnitelma havainnollistaa kattavasti talvisodan kynnyksellä aloitettujen korjaus- ja muutostöiden luonnetta ja laajuutta. Keskeisimmäksi on nostettava kokonaan uuden laituriosuuden rakentaminen niemen itäisimpään kärkeen, entisen lentosataman alueelle. Täyttötöiden myötä uutta laiturilinjaa valmistui 10 metrin syvyisen väylän varrelle kaikkiaan 110 metrin verran. Itäkärjen laiturialuetta myötäilleet korttelit kaavoitettiin makasiinikorttelien tapaan raideyhteyden avulla saavutettaviksi. Satamaradan raiteisto ulotettiin täyttöalueen pohjoisen päätepisteen muodostaneille pistolaitureille saakka. Aivan täytetyn alueen pohjoisimpaan kärkeen valmistui kaksi puurakenteista hiililaituria, jotka oli tarkoitettu matkustaja-alusten hiilivarastojen täyttämiseen.

16 Helsingin Sanomat 23.12.1936 s. 7



Rahapajanrannan laiturin vuoden 1937 mittauksiin perustuvia laiturien poikkiprofiileja. Helsingin Satamalaitos.

Katajanokan rautatieliikenne

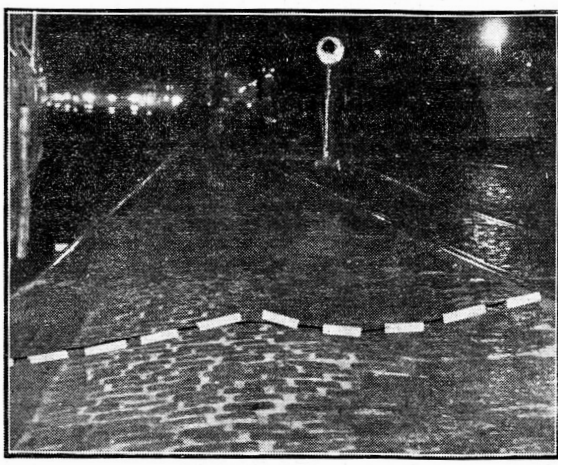
osittain keskeytetty.

Vanhojen viallisten laiturinarkkujen takia.

Katajanokan satamalaiturin uudistaminen on suunniteltu aloitettavaksi v. 1940. Nyttemmin on kuitenkin ilmennyt 8.—10. tavaramakasiinien kohdalla olevan laiturinosan arkuissa, jotka on rakennettu jo viime vuosisadalla, siksi pahoja viallisuuksia, että satamahallitus on päättänyt keskeyttää rautatieliikenteen mainittujen makasiinien kohdalla olevilla äärimmäisillä raiteilla. Sukeltaja kävi eilen tutkimassa mainittuja vanhoja laiturinarkkuja ja totesi niiden seinissä pahanlaisia vikoja. Sen lisäksi ovat arkut vajonneet n. 3 sm vuodessa muutaman vuoden aikana sekä muutaman sentin siirtyneet ulospäin. Satamaviranomaiset ryhtyvät nyt tutkimaan, missä määrin näiden viallisuuksien vuoksi on pakko muuttaa aikaisempaa laiturisuunnitelmaa. Kuten aikaisemmin olemme kertoneet, tulee Katajanokan laitureita lisättäväksi huomattavasti, niinpä nykyisen lentosataman kohdalle tulee 110 m uutta laituria.

Katajanokan 8:tta ja 10:ttä makasiina sekä niiden kohdalla olevaa laituria voidaan rautatieliikenteen keskeyttämisestä huolimatta edelleenkin käyttää sillä tavoin, että laivoista puretaan tavaraa suoraan näihin makasiineihin.

HS 23.12.1936 s. 7

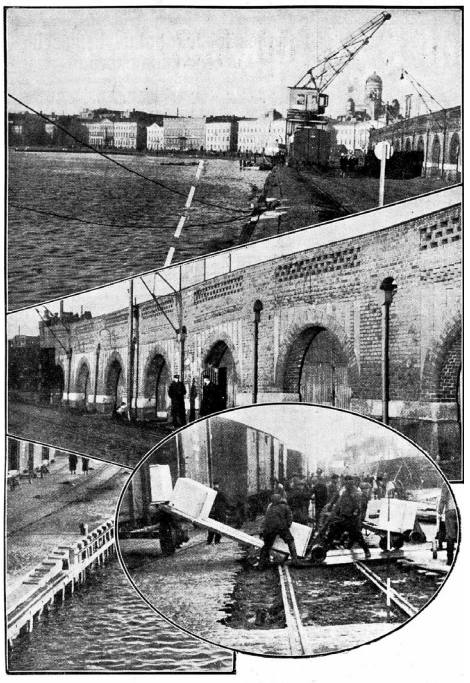


Katajanokalla osa laiturialueesta suljettu rautatieliikenteeltä vanhojen laiturinarkkujen heikkouden ja kadun vajumisen vuoksi.

Katajanokan uudistustöitä

varten kaupungin ensi vuoden menoarvioon 8 milj. mk.

Vanhan laiturin uusiminen ja liikenteen järjestely aloitetaan viipymättä.



Katajanokan satamalaiturin korjaus.

Ylimmässä kuvassa näkyvä pilkkuviiva osoittaa, miltä saakka nykyinen laituri siirtyy oikaisun jälkeen. Keskellä on laiturin mukana painunut ja kallistunut varastorakennus. Alhaalla oikealla näkyy vanhan ja uuden laiturin liitoskohta, josta selvää, kuinka paljon alempana vanha osa on uutta. Alhaalla vasemmalla nähdään lastausta suoritettavan yli merenpuoleisen raideparin, jolla liikennöiminen on kielletty laiturin painumisen vuoksi. Vaihdetta jo puretaan.

HS 5.1.1937 s. 5

1922–1936 Rahapajanrannan laiturin jatkaminen ja satamanosturit



1930 Nostokurkien rantamaisema

Kuva havainnollistaa hyvin Katajanokan siluettia kohdanneen muutoksen. Satamanosturien asentaminen laiturivyöhykkeelle merkitsi paitsi satamatyön tehostumista, myös rakennusten antautumista taka-alalle Katajanokan siluetissa. Vastapuolella Makasiinirannassa nostureita ei missään vaiheessa ollut näin paljoa. Sakari Pälsi, 1930, HKM.



1930 Katajanokan portaalinosturirivistö

Nosturit muuttivat Katajanokan eteläistä siluettia dramaattisella tavalla. Katjanokalla nostureita oli 1920-30-luvuilla yhteensä kuusi kappaletta. Sakari Pälsi, 1930, HKM.



1941 Nosturi Katajanokalla

Satamanosturi työssä Katajanokalla sota-aikaan. Aarne Pietinen, 1941, HKM.



SATAMA-
NOSTURIMME

ovat työssä:

TURUSSA
HANGOSSA
JÄTKÄSAARESSA (Helsingissä)
KATAJANOKALLA „
HAMINASSA
VIIPURISSA

O.Y. Crichton-Vulcan A.B.
TURKU

Teollisuusteknikko 1.2.1938

Nosturihankinnoista

”Vanhat nosturimme ovat ulkolaisia, etupäässä saksalaisia. Viime vuosina on Crichton-Vulcan saanut myös suorittaakseen nosturien valmistusta ja onkin se tehnyt täysin tyydyttävää työtä.

Kappaletavarasatamiimme hankitaan nykyään ns. nivelpuominostureita. Näiden monipuolinen liikkuvaisuus on todettu tärkeäksi eduksi. Jos nosturia tarvitaan paljon avonaisen laituritason kohdalla, on kuvan 5 mukainen portaalinosturi sopiva tyyppi. Tällaisia on Eteläsatamassa. Länsisatamassa, jossa on pidetty etupäässä silmällä laiturien varastorakennusten liikennettä, on taas puoliportaalinostureita. Näissä ei ole takimmaista jalkaa, vaan nosturin takakisko sijaitsee varastorakennuksen katolla. Rakennusten välissä on tämän kiskon tukena telineet, jotka luonnollisesti häiritsevät työtä.

Kappaletavaranosturien nostokyky on 1,5-5 tonnia. Hiilisatamassamme on tavallisten portaalinosturien lisäksi mahtavien, 67m jännevälin omaavien liikkuvien siltain päällä työskenteleviä hiilinostureita, joiden kunkin purkamiskyky on 90 tonnia tunnissa. Näillä kuljetetaan hiilet laivasta laiturin takana oleviin tarhoihin aina 170 m etäisyydelle laiturilinjasta. Eteläsataman vanhan, kiinteän 25 ton. nosturin lisäksi Helsingin kaupunki ei toistaiseksi omista muuta raskaitten kuormien nostolaitetta. Mutta Hietalahden telakan kanssa on olemassa sopimus tämän omistaman 75 tonnin liikkuvan portaalinosturin käyttämisestä yleiseen satamaliikenteeseen.”

Rakennustaito 29.9.1939 s. 334

Helsingin eri satamat vuonna 1920

	Laituria (m)	Raidetta (m)	Vaihteita (kpl)	Nostureita (kpl)	Varasto-suojia (m²)
Eteläsatama	1 535	7 700	35	1	55 672
Länsisatama	1 033	6 800	38	—	15 319
Sörnäinen	834	3 310	8	—	—
	3 402	17 810	81	1	70 991

Helsingin eri satamat vuonna 1931

	Laituria (m)	Raidetta (m)	Vaihteita (kpl)	Nostureita (kpl)	Varasto-suojia (m²)
Eteläsatama	1 614	14 131	62	7	70 572
Länsisatama	1 454	20 270	94	15	30 253
Sörnäinen	1 075	3 800	17	—	—
	4 143	38 201	173	22	100 825

Erävuori 1981 s. 118

Satamanostureita Katajanokalle

”Rahapajanrantasillalle asetettiin 2 kpl 2½-5 tonnin portaalinosturia varustettuna nostokauhalla hiilenpurkausta varten sekä 4 kpl 2½ tonnin portaalinosturia, jotka ovat tarkoitetut ainoastaan kappaletavaraa varten. Nostureista hankittiin 1 kpl 5 tonnin ja 2 kpl 2½ tonnin nosturia Deutsche Maschinenfabrik A. G:lta Duisburgissa, kun taas toinen 5 tonnin nosturi hankittiin Ardeltwerkestä Eberswaldessa ja 2 kpl 2½ tonnin nosturia Kone- ja Siltarakennusyhtiöltä Helsingissä. Toinen viimemainituista nostureista oli vuoden vaihteessa tekeillä. Nosturinraide tehtiin 120 m. pitkäksi.”

KHKK 1924 s. 133

Portaalinosturien ilmaantuminen Katajanokan satamaan 1920-luvulta lähtien oli sataman toimintaedellytysten huomattavan parantumisen ohella myös kaupunkikuvallisesti merkittävä muutos. Kiskoilla liikkuvien nosturien toisteinen rivistö kohosi korkeuksiin luoden sataman siluetista aiempaakin dynaamisemman. Toisaalta voidaan katsoa tästä alkaneen kehitysvaiheen, jonka myötä Katajanokan merellistä siluettia ajatellen näyttäviksi laaditut merkkirakennukset alkoivat vääjäämättä peittyä alati toimintaansa tehostaneen sataman logististen rakenteiden taustalle.

Ensimmäinen hankintapäätös kahdesta puolikiertonosturista Katajanokan Rahapajanrannalle tehtiin vuonna 1919, mutta epävarman taloudellisen tilanteen vuoksi nostureita saatiin odotella useita vuosia.[17] Vuoden 1923 menosääntöön merkittiin 900,000 markan määräraha nosturien ostoa ja paikallepanoa varten. Rahapajanrannalle päätettiin tällöin hankkia kaksi kappaletta 5 tonnin nostokouralla varustettuja, yhden raiteen poikki kulkevia **portaalinostureita**. Ne päätettiin sijoittaa Rahapajanrantaan tavarasuojien n:o 9 ja 10 välille.[18] Nosturien asennukset tehtiin vuosien 1924 ja 1925 välillä, jolloin Rahapajanrannalle saatiin yhteensä kuusi nosturia. Vuonna 1931 kaikki nosturit maalattiin.[19] Helsingin satamissa oli käytössä nosturien värityksen suhteen jako, jonka mukaan Katajanokan nosturien tehostevärinä käytettiin sinistä; Makasiinirannan puolella nosturit olivat puolestaan kokonaan harmaita. Länsisataman nosturit olivat punaisia.

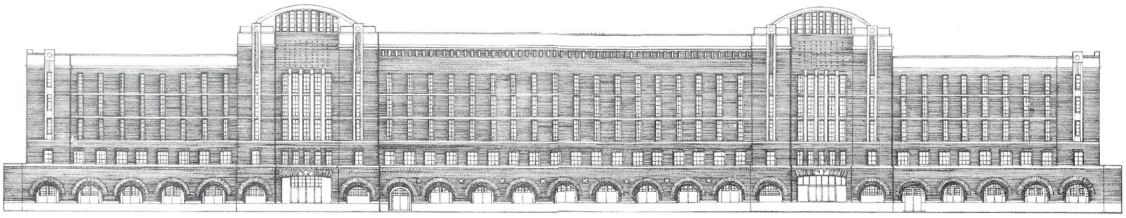
17 KHKK 1919 s. 138
18 KHKK 1923 s. 100
19 KHKK 1931 s. 18

1913–1930 Warranttimakasiini



1920-luku Warranttimakasiini valmistuneena

Warranttimakasiinin 142 metrin pituinen julkisivu muodosti pitkään Katajanokan sataman monumentaaliset kasvot merelle päin. Matalien laiturivarastojen aikakautta kesti aina 1950-luvulla saakka, jonka jälkeen aiempaa korkeammalle kohonneet terminaalirakennukset peittivät Warranttimakasiinin taakseen. Tuntematon, n. 1920-luku, HKM.



1953 Julkisivupiirustus

Warranttimakasiinn julkisivun suunnittelusta käydyn kilpailun voitti Lars Sonck. Toteutusvaiheen julkisivupiirustus.



1953 Warranttimakasiini kaukomaisemassa

Aina 1950-luvulle saakka muodostivat Katajanokan matalat punatiiliset laiturivarastot ja Warranttimakasiini johdonmukaisen ja harkitun kaupunkikuvallisen kokonaisuuden, joka näkyi kauas. Kuva Tähtitorninvuoren puistosta. Aukusti Tuhka, 1953, HKM.



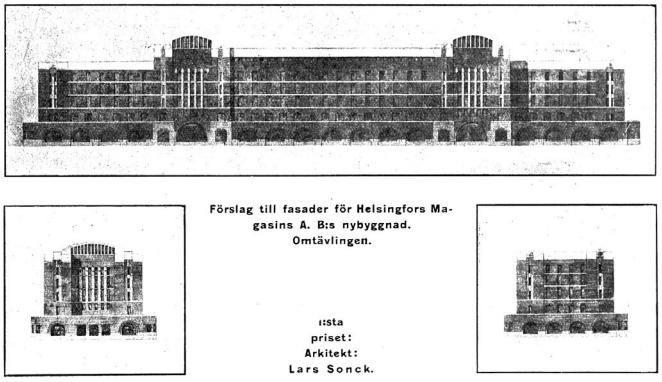
1960 Makasiini katoaa taustalle

Katajanokan vanhojen laiturivarastojen purkaminen ja korvautuminen aiempaa korkeammilla rakennuksilla häivytti Warranttimakasiin aiemmin prominentin hahmon. Yhtäältä huomattava merkitys oli nosturien määrän lisääntymisellä. Myös satamaa käyttävien alusten koko alkoi kasvaa voimakkaasti 1970-luvulta lähtien. Contantin Grünberg, 1960, HKM.

Warranttimakasiini



Stefan Bremer, 1977, HKM.



Katajanokan uuden makasiinirakennuksen fasaadi piirustuskilpailu 1911. Arkitekten 1.11.1911.

Katajanokan makasiinikorttelien rakennuksista suurin ja monumentaalisin on vuosien 1913-1930 välisenä aikana kolmessa rakennusvaiheessa valmistunut Warranttimakasiini. Warranttimakasiini oli Helsingin Makasiiniosakeyhtiön suurprojekti, ja valmistuessaan sen teräsbetonirunko oli tiettävästi Pohjois-Euroopan suurin. Mittakaavaltaan valtavaksi hahmotellun rakennuksen kaupunkikuvallinen merkitys tiedostettiin jo suunnitteluvaiheessa, ja sen julkisivujen suunnittelusta järjestettiinkin vuonna 1911 runsaasti näkyvyyttä saanut kilpailu.[1] Julkisivukilpailuun saatiin 24 ehdotusta, ja ensimmäistä kertaa Suomessa olivat kilpailupiirustukset myös kansalaisten nähtävänä ja arvioitavana. Jatkokilpailuvaiheeseen edenneistä ehdotuksista asetti palkintolautakunta Lars Sonckin ja Eliel Saarisen ehdotukset etusijalle. Toteutettavaksi valittiin lopulta Lars Sonckin suunnittelema julkisivu, joka oli tosin muuttunut huomattavasti ensimmäisen vaiheen ehdotuksesta. Sonckin julkisivun katsottiin viestineen selkeimmin rakennuksen teollisesta käyttötarkoituksesta; Saarisen ehdotusta puolestaan kritisoitiin siitä, että siinä ei ollut tarpeeksi otettu huomioon rakennuksen luonnetta varastomakasiinina.[2]

> *”Kun rakennus vastaisuudessa on täysin valmiina, on sen lattiapinta yhteensä n. 25,000 neliömetriä, siis sangen kunnioitettava pintamitta. Rakennuksen runko on kokonaan raudasta valettu armeerattuun betoniin. Läpi koko uuden rakennusosan kaikkien kerrosten kohoavat sienimäiset vasattomat pilarit välilattioita kannattaen; pilarit ovat upotetut kalliopohjaan saakka betoniponteille, jopa kymmenenkin metrin syvyyteen, joten hirsipaalutusta pohjassa siis ei ole.* (...) *Ylhäältä alas saakka johtavat kaksipuoliset kierteisrännit, joita pitkin säkkitavara voidaan lähettää alas.”*
>
> Uusi Suomi 3.12.1927 s. 6

Yhteensä 142 metrin pituisesta ja 7 kerroksen korkuisessa rakennuksessa hyödynnettiin uusimpia rakennusteknisiä innovaatioita. Sienipilari-laattarakenteisen rakennusrungon suunnittelusta vastasi Selim A. Lindqvist. Ensimmäisenä valmistui vuonna 1913 rakennuksen itäpää. Keskiosa seurasi vuonna 1928, länsipää 1930. Rakennuksen valmistumisen myötä oli Tallqvistin visioiman suursataman merellinen siluetti nyt valmis. Yhdessä niin ikään Selim A. Lindqvistin suunnittelemien matalien laiturivarastojen kanssa rakennukset muodostivat tasapainoisen parin, joiden muotokielet yhtyivät etenkin laituritason kaariaukotuksessa. Warranttimakasiini näkyi erityisen prominentisti mereltä lähestyttäessä, ja se oli vahvasti läsnä myös esimerkiksi Tähtitorninvuorelta avautuvassa maisemassa. Merkille pantava muutos tapahtui 1950-luvun lopulla, kun laiturialueen vanhat laiturimakasiinit korvattiin huomattavasti korkeammilla varastorakennuksilla. Katajanokan merellisen siluetin kannalta muutos merkitsi kaupunkikuvallisen levottomuuden lisääntymistä. Jylhyydessään vaikuttava ja huolellisesti punnittuun julkisivuun puettu Warranttimakasiini peittyi sataman rakenteiden taakse, vaikka se oli alun perin suunniteltu kaukaakin katseltavaksi, kaupunginosan teollista luonnetta korostaneeksi monumentiksi.

1 Arkitekten 8/1911 s. 117-121

2 Frosterus, S. 1911. Magasinstävlingen, Arkitekten 9/1911

1924–1936 Katajanokan lentosatama

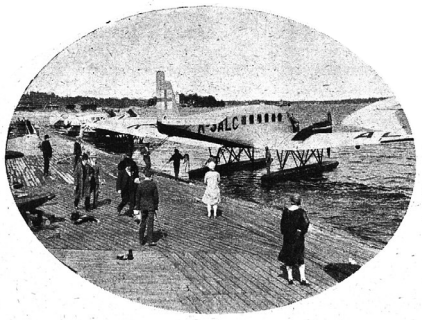


1933 Lentosataman terminaalirakennus

Lentoaan odottavia matkustajia palvelivat varhaisella lentoasemalla kaupungin puistoista tutut koivunjalkapenkit. Aarne Pietinen, 1933, HKM.

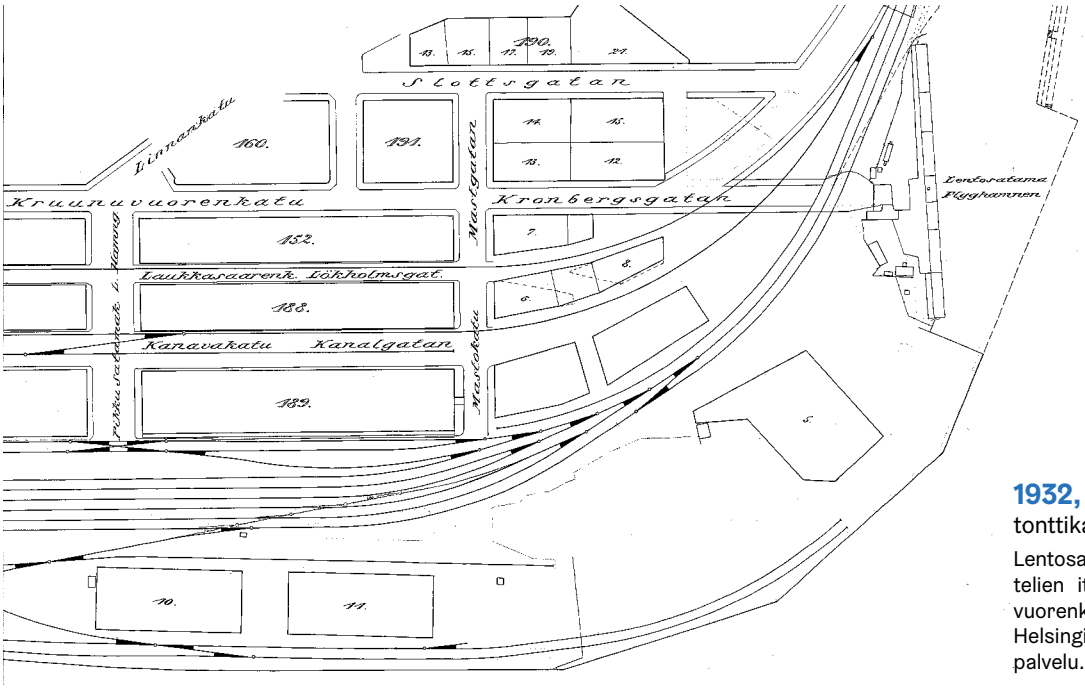

AERO O.Y.
HELSINKI — HELSINGFORS
(Finnish Air Service Co Limited)
Konttori: Kruunuvuorenkatu 5, puhelin 1912 Lentosatama: Katajanokka, puhelin 12008
Office: Kronbergsgatan 5, telephone 1912 Hydrodrom: Skatudden, telephone 12008

Aero – Suomen ilmailuvoimien esikunnan toimittama julkaisu 1.3.1925



VILKASTA HYÖRINÄÄ LENTOSATAMASSA (soikiossa). Oy. Aeron lentosatama Helsingissä Katajanokan kärjessä, jossa tänä kesänä on ollut erittäin vilkas liikenne, sillä yleisö on ruvennut jo käyttämään hyvin yleisesti lentokonetta matkustukseen. Etualalla yhtiön uusi suuri Junkers-kone.

Hakkapeliitta 23.7.1927





1932, 1934 Lentosatama varasto-tonttikartalla ja ilmakuvassa

Lentosatama perustettiin makasiinikorttelien itäiseen päätepisteeseen. Kruunuvuorenkatu johti suoraan terminaalin luo. Helsingin Satamalaitos, Helsingin karttapalvelu.



1926 Katajanokan lentosatama

Suomen ensimmäinen lentoasema oli sangen askeettinen kokonaisuus. Junkers F13 -vesitasokoneilla liikennöitiin vuosien 1924-1936 välillä Tallinnaan ja Tukholmaan. Suomen ilmailumuseo.

Suomen ensimmäinen lentoasema Katajanokalla

”Paikan luovuttaminen lentosatamaa varten. Sen johdosta, että Aktiebolaget Aeronaut yhtiö oli anonut sopivan maihinnousupaikan osoittamista yhtiön lentokoneille niiden lentovuoroilla Helsingin ja Tallinnan välillä, päätti hallitus ilmoittaa myöntäneensä mainitulle yhtiölle oikeuden toivomassaan tarkoituksessa toistaiseksi rakentaa itselleen laiturin rantakaistaleelle, joka on Kruunuvuorenkadun jatkona Katajanokalla, josta alueesta yhtiön on maksettava vuokraa 20 penniä neliömetriltä viikossa.”

KHKK 1923 s. 8

Vuonna 1924 Satamahallitus vuokrasi Katajanokan kaakkoisrannalta noin 550 m^2:n suuruisen alueen väliaikaisen lentoaseman perustamista varten. Aero Oy oli aloittanut lentotoiminnan vain vuotta aikaisemmin marraskuussa 1923. Katajanokan matkustaja-asemasta tulikin Suomen ensimmäinen lentoasema. Vesitasokoneilla liikennöitiin vuoden ympäri: kesällä koneet varustettiin kellukkeilla, talvisin suksilla. Ensilennolla Tallinnaan kuljetettiin 162 kiloa postia. Mukaan mahtui neljä matkustajaa.[6] Matkustajaliikenne käynnistyi reiteillä Helsinki–Tallinna ja Helsinki–Tukholma.

Lentosataman fasiliteetit olivat sangen askeettiset, joka juontui osaltaan asetelman väliaikaisuudesta. Koneisiin noustiin suoraan veteen viettävää ajosiltaa pitkin. Lentoaseman toiminta päättyi vuonna 1936, kun Malmin lentoasema valmistui ja Aero Oy lopetti vesitasojen käytön.

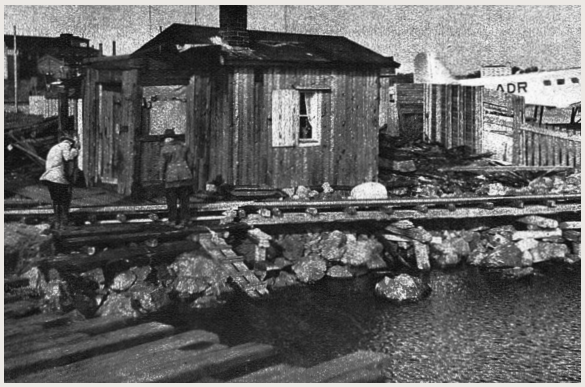
6 Putkonen 2010 s. 119

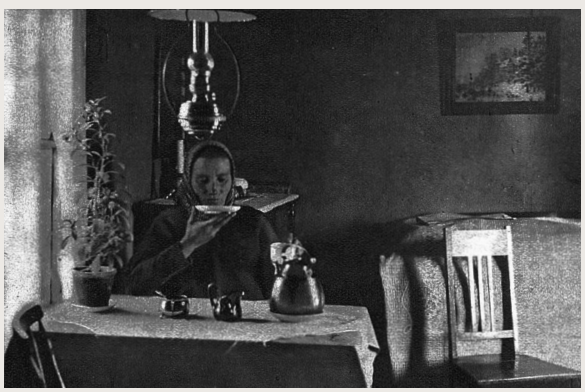
Helsingin viimeinen öljylamppu

”Katajanokan kärjessä, aivan Helsingin nykyisen lentoaseman vieressä, on viimeiset kaksikymmentäneljä vuotta palanut pimeinä vuoden aikoina öljylamppu pienessä tönössä niin lähellä rantaa, että vihaisten syysmyrskyjen aikana on moni aalto lyönyt kuohunsa kaksiruutuiseen ikkunaan. Nyt se lamppu on sammunut. Viime viikolla vähäinen maja purettiin ja siinä palanut lamppu siirtyi virattomana sähkövalon piiriin. Maja on ollut vanhan kivihiilitarhan vartiotupa, jossa on yhtä mittaa asuttu siitä saakka kun se pystytettiin. Satama-alueen järjestelyn johdosta on tarha hävinnyt, sen viimeisenä jätteenä nyt majakin. Ja majan mukana sammui suur-Helsingin ehkä viimeinen öljylamppu.

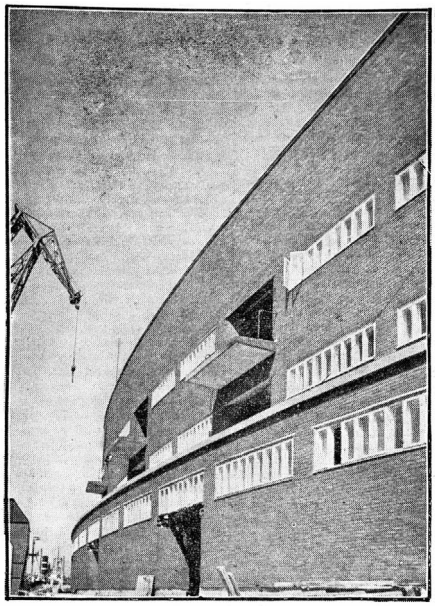
Allaolevassa kuvassa on Katajanokan kärjessä ollut pieni asunto, jonka takana näkyy lentoasemalla oleva lentokone osittain. Uusin aika ja mennyt ovat siinä saaneet tovin nähdä toisensa. Nyt on sekin ohi! Alemmassa kuvassa maja sisältä, jossa vielä vähän aikaa sitten juotiin vanhaan hyvään tapaan vaskipannulla keiteltyä kahvia.”

Helsingin viimeinen öljylamppu, Suomen Kuvalehti 5.11.1932 s. 26





1930-luvun funktionalistiset rakennukset



Katajanokan uusi varastorakennus valmistuu piakkoin, jolloin vanhat satamamakasiinit voidaan vapauttaa jo kauan kestäneestä palveluksestaan. Kuvassa osa uuden makasiinin komeasta laiturinpuoleisesta sivusta.

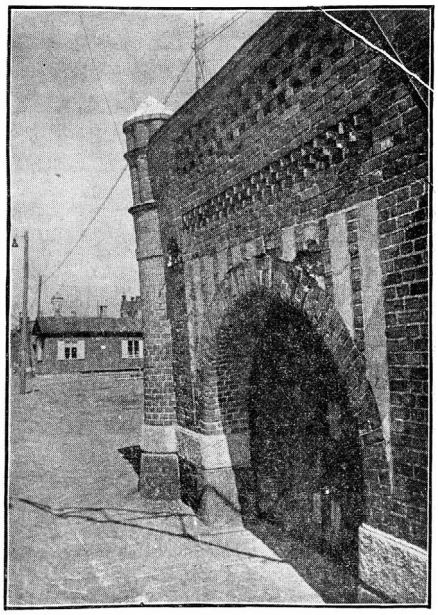
Katajanokan uusi makasiinirakennus

valmistuu kesän puoliväliin mennessä.

VANHAT MAKASIINIT VÄHITELLEN TARPEETTOMIKSI.

Katajanokan "kasvoihin" on hiljakkoin tullut uusi piirre, komea makasiinirakennus, joka vetää merellä "Nokan" sivu matkaajien katseet puoleensa. Rakennuksen perustamis- ja eristämistyöt teki aikoinaan kaupungin rakennustoimiston satamarakennusosasto, ja maksoivat ne noin 4 milj. markkaa. Perustamistyöt eivät suinkaan olleet helpot suorittaa, sillä maaperä oli erittäin huono, ja täytyi siihen lyödä 20 metrinkin pituudelta paaluja, ennenkuin perusta saatiin pitäväksi. Pääasiallisen rakennustyön on suorittanut kaupungin rakennustoimiston talorakennusosasto.

Uusi talo, jonka pituus on noin 70 metriä ja leveys noin 40 metriä, valmistunee kesän puoliväliin mennessä. Rakennus on kolmikerroksinen, ja sitäpaitsi kuuluu siihen vielä kellarikerros, johon on sijoitettu ajanmukainen jäähdytyslaitos. Ensimmäinen kerros on kauttakulkevaa tavaraa varten, ja tullaan siellä toimittamaan suurten tavatain tulaus. Toisessa kerroksessa sijaitsee kuitenkin varsinainen tullaussali. Tässä kerroksessa, samoinkuin ensimmäisessäkin, on suuria varastotiloja rakennuksessa säilytettäviä tavaroita varten. Kolmanteen kerrokseen tullaan sijoittamaan tullilaitoksen huoneet, tullaustoimisto. Kun jokainen kerros käsittää suunnilleen 2,500 neliömetriä, voidaan jo sen perusteella päätellä, että rakennus on tavattoman suuri. Sen ansiosta saanevat vanhat, ränsistyneet makasiinirakennukset vähitellen siirtyä hyvin ansaittuun vanhuuden lepoon. Kun nyt puheenaolevan makasiinirakennuksen valmistuminen on vain osa suuremmista kaupungin suunnitelmista, on meillä syytä palata asiaan myöhemmin.

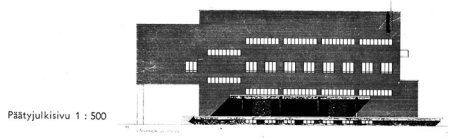


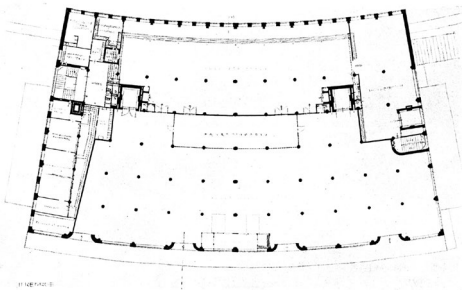
Vähän joka puolelle kallellaan ovat jo Katajanokan vanhat varastorakennukset, jotka pian puretaan, kun uusi varasto valmistuu käyttökuntoon. Laiturin vajoaminen on pahoin väännellyt myöskin vanhoja varastosuojia.

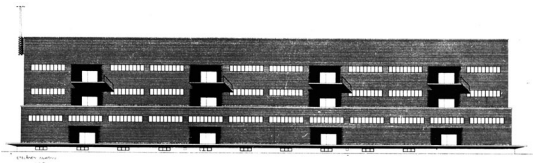
HS 8.6.1937 s. 5



1938 Tullimakasiinin alitse johdettu ratayhteys
Aarne Pietinen, 1938, HKM.









Katajanokan suurella makasiinirakennuksella

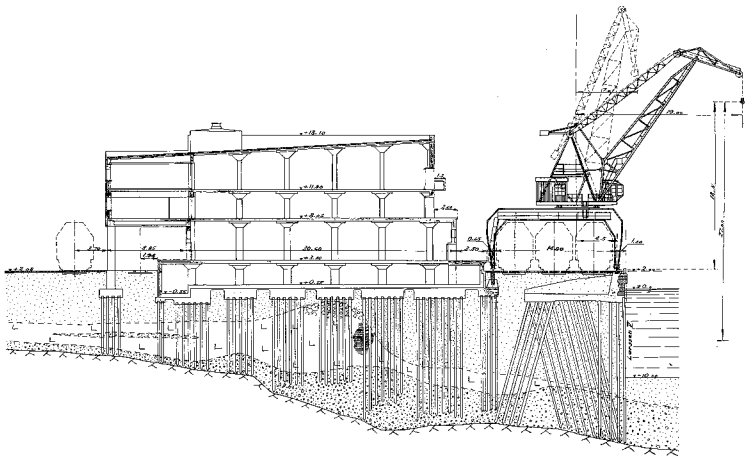
harjannostajaiset eilen.

Katajanokalle valmistuvan suuren ja uudenaikaisen makasiinirakennuksen työt ovat nyt edistyneet niin pitkälle, että siellä eilen vietettiin harjannostajaisia. Tilaisuudessa nähtiin ylipormestari A. Tulenheimo ja kaupungin teknillinen johtaja E. Moring, satamalautakunnan puheenjohtaja kauppaneuvos A. Lindfors, satamalaitoksen johtaja K. W. Hoppu, sekä tullihallituksen edustajana johtaja Peltonen. Joukko satamarakennusosaston sekä talorakennusosaston insinöörejä oli myös läsnä sekä luonnollisesti kaikki töissä olleet työmiehet.

Ylipormestari Tulenheimo puhui tilaisuudessa kiittäen työnjohtoa ja työmiehiä hyvin suoritetusta työstä sekä tullihallitusta hyvästä yhteistoiminnasta, joka koko työn ajan on vallinnut kaupungin kanssa. Puheeseen vastasi johtaja Peltonen. Tämän jälkeen siirryttiin maukkaiden kahvipöytien ääreen, minkä jälkeen kutsuvieraat tekivät kierroksen uudessa rakennuksessa tutustuen sen moniin ajanmukaisiin ja käytännöllisiin suojiin.

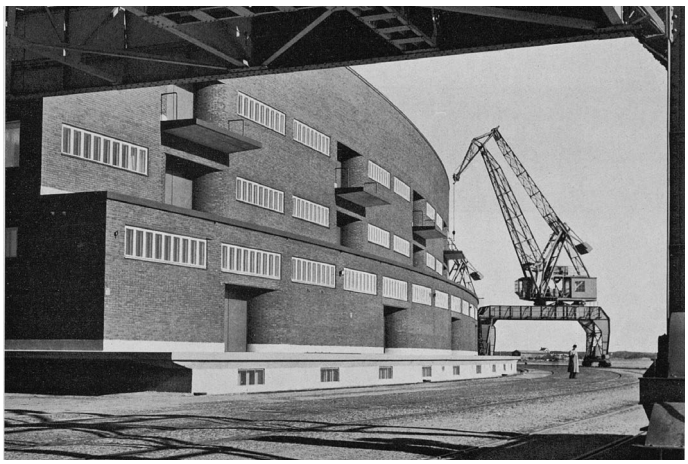
Katajanokan makasiinirakennuksella suoritetaan sisustus- ja lopulliset valmistelutyöt ensi vuonna. Makasiinin rakennuskustannukset kohoavat yli 13 1/2 milj. markan.

HS 20.12.1936 s. 14



1936 Tullimakasiini, aluepoikkileikkaus

Satamalaitoksen piirustuksessa näkyy havainnollisesti 1935 valmistuneen teräsponttilaiturin paalutuskonstruktio sekä satamanosturin asemoitumisen tullimakasiinin edustalle. Helsingin Satamalaitos.



1938 Tullimakasiinin lastauslaiturit ja -parvekkeet

Tullimakasiinin merenpuoleinen julkisivu oli kauttaaltaan lastaustoiminnalle omistettu. Kolmanteen kerrokseen tavarat nostettiin lastausparvekkeiden kautta. Arkkitehti 1/1938.



1930 OTK:n varasto Kanavakadulla

Kanava- ja satamakaduille valmistui 1930-40-lukujen aikana useita osuusliikkeiden varastorakennuksia. OTK:n rakennus korvasi osittain paikalla aiemmin sijainneen Elia Heikelin punatiilimakasiinin, jonka säilynyt puolikas taustalla hahmottaa havainnollisesti rakentamiesn mittakaavassa tapahtunutta muutosta. Rakennusta korotettiin vielä vuonna 1939 kahdella kerroksella. Olof Sundström, 1930, HKM.

OTK:n varastorakennus

1930-luvulla useat tukkukauppaa harjoittaneet liikkeet sijoittivat toimintojaan Katajanokan sataman läheisyyteen. Korttelin 186 länsiosaan valmistui Elia Heikelin punatiilisen makasiinirakennuksen paikalle vuonna 1929 Georg Jägerroosin Osuusliike OTK:lle suunnittelema viisikerroksinen **varastorakennus**. Makasiinikorttelien pääosin punatiilen käyttöön perustuneesta ilmeestä poiketen rakennus rapattiin vaaleaksi. Sitä korotettiin vuonna 1939 kahdella kerroksella, mutta korotusosa purettiin 1980-luvulla, kun rakennus muutettiin liike- ja toimistokäyttöön.[1]

Gunnar Taucherin tullimakasiini

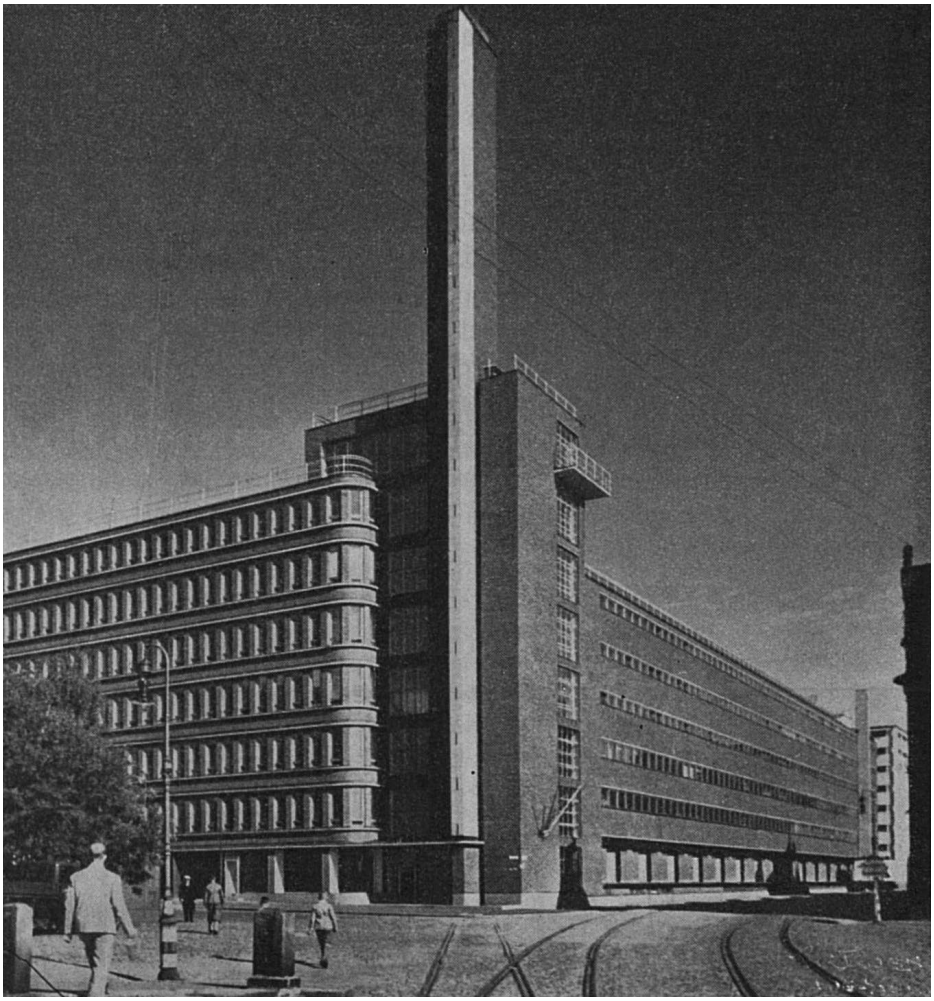
> *”Kesäkuussa valmistuu uusi, Suomen uudenaikaisin tullimakasiini, johon tavarat nostetaan neljällä nostokurjella kaikkiin kolmeen kerrokseen sekä kellarikerrokseen erityisten lastiaukkojen kautta. Makasiinin lattia-ala on noin 7,500 m², sen sisäinen liikenne tapahtuu kolmella tavara- ja yhdellä henkilöhissillä. kellarikerrokseen päästään takaa erityistä autotietä myöten, joka on uutuus meidän maassamme. Tullilaitos on saanut tähän makasiiniin kaikki haluamansa mukavuudet. Kun kellarikerrokseen tulee jäähdytyslaitos, voidaan makasiinia käyttää arkojenkin tavarain tuontiin. Koko makasiini varustetaan lämpöjohdoilla, joten talvellakin sen käyttö on mukavaa. ”*
>
> Helsingin Sanomat 4.4.1937 s. 16

Katajanokan uudelle teräsponttilaiturille valmistui vuonna 1936 kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelema **tullimakasiini**. Rakennus oli ensimmäisenä valmistunut osa Helsingin satamalle laadittua laajennusohjelmaa. Rakennus edusti monessa suhteessa uutta aikaa; pilariperustaisen konstruktion alitse johti ratayhteys, jossa vaunujen purku onnistui sääolosuhteilta suojassa. Kolme kerrosta ja kellarin käsittäneen rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa sijaitsi suuri tavarahalli, jossa suoritettiin säkki- ja joukkotavaroiden tullaus. Lämmityksestä huolehti keskuskattila ja rakennus oli varustettu suurilla tavarahisseillä. Siellä oli myös putkipostilaitos ja automaattinen, pääpaloasemaan yhteydessä oleva hälytysjärjestelmä.[2]

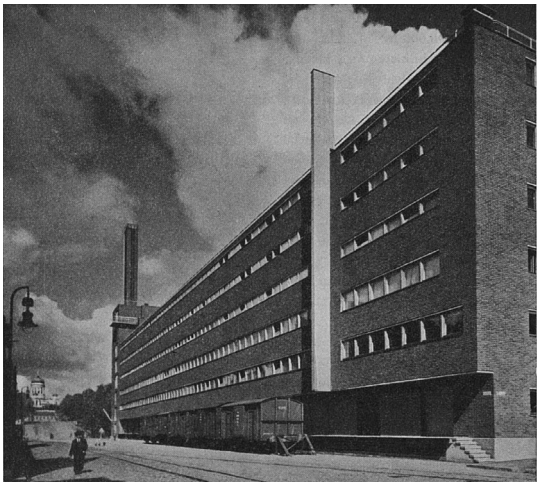
Meren puolelle sijoittui koko rakennuksen pituinen lastauslaituri, joka oli sekä ensimmäisessä että toisessa kerroksessa. Kolmannessa kerroksessa oli lastausparvekkeet. Päätysivuilla olivat rautabetoniset suojakatokset, jotka muistuttavat paljon vastarannalle vuonna 1952 valmistuneen Meriaseman (Olympiaterminaali) vastaavia rakennusosia. Uutta aikaa edusti niin ikään kadun tasosta kellarin tavarahalliin johdettu autotie. Julkisivut muurattiin Santamäen tummanpunaisista julkisivutiilistä.

1 Jaatinen, Lindh, Lunkka 1998 s.44
2 Arkkitehti 1/1938 s. 5.

1940 Keskon konttori-, varasto- ja tehdasrakennus



1941 Keskon pääkonttorin pääty Satamakadulle ja Kanavakadulle
Kauppias 1.2.1941 s. 46





1941 Julkisivu Kanavakadulle, sisäiha
Kauppias 1.2.1941 s. 47



1937 Näkymä Kanavakadulta ennen Keskon pääkonttorin rakentamista
Aarne Pietinen, 1937, HKM.

Keskon konttori-, varasto- ja tehdasrakennus

Kanavakadun länsipäässä sijainnut kortteli 150 oli Tallqvistin satamasuunnitelman toteutumisen myötä jäänyt eräänlaiseksi kaupunkirakenteelliseksi jakojäännökseksi; rakentamattomaksi joutomaaksi, jonka tärkein käyttötarkoitus oli korttelin poikki diagonaalisesti johdetun satamaradan linjauksen mahdollistaminen. Katajanokan asuntokorttelien valmistumisen jälkeen alettiin osin avoimena säilynyttä kenttää käyttää virkistystarkoituksiin, ja siellä sijaitsi mm. lasten leikkikenttä.

Kun kortteli 150 päätettiin 1930-luvun lopulla myydä Maakauppiaiden osakeyhtiölle, nousivat Katajanokan asukkaat voimakkaaseen vastarintaan. Alue haluttiin varattavaksi puistoksi ja leikkikentäksi, sillä sellaisia ei Tallqvistin tehokuutta painottaneen asemakaavan toteutumisen myötä juurikaan niemelle ollut toteutettu. Kanavakadun länsipää oli säilynyt luonteeltaan avoimena ratapihamaisena ympäristönä. Satamaradan ohella korttelissa sijaitsi muutamia väliaikaisen oloisia puurakenteisia varastoja. Keskustasta saavuttaessa vastassa olivat vasemmalta lukien Kruunuvuorenkadun asuinkorttelien päätyjulkisivut, joiden vaihettuminen makasiinikorttelien hyötyrakennuksiin oli selkeästi koettavissa ollut kaupunkikuvallinen piirre.

Korttelin rakennustoimet alkoivat asukkaiden vastustuksesta huolimatta 1930-luvun lopulla. Mittasuhteiltaan massiivisen, seitsemän kerroksen korkeuteen kohonneen rakennuksen arkkitehtisuunnittelijana toimi Toivo Paatela. Kortteliin 186 vuonna 1929 valmistunut Georg Jägerroosin osuusliike OTK:lle suunnittelema valmistunut vaaleaksi rapattu varastorakennus oli osaltaan antanut esimakua myös nyt rakentuneen läntisemmän korttelin tulevasta mittakaavasta. Paatelan suunnittelema rakennus oli ulkokuoreltaan kuitenkin makasiinikorttelien vanhemman rakennuskannan punatiilimakasiinien perinteen jatkaja. Maakauppiaiden osakeyhtiön suuri rakennuskompleksi levittäytyi koko korttelin alueelle. Rakennus suunniteltiin osaksi konttori-, osaksi varasto ja osaksi tehdashuoneistoiksi. Satamakadulla avautuva rakennuspääty oli varattu konttori- ja edustustiloiksi, Kanavadun puoleinen siipi käsitti varastotilat ja Kruunuvuorenkadun puoleinen osuus käsitti tehdashuoneistoja.[1]

Kanavakadun katukuilun kaupunkikuvalle Paatelan rakennuksella oli kauaskantoinen vaikutus. 1900-luvun alussa osin rakentamattomaan ja osin matalia varastomakasiineja käsittäneisiin Kruunuvuorenkatua rajanneisiin kortteleihin 1920-1930-luvun aikana nousseet rakennukset tekivät katutilasta kuilumaisen ja hämärän varastoliikenneväylän, joka oli kuin eri planeetalta asuinkorttelien rajaaman Kruunuvuorenkadun kanssa. Kanavakadun katutasolle tulivat ominaisiksi rakennusten julkisivuihin liittyneet lastauslaiturit ja horisonttiin toisteisena jatkunut varasto-ovien rytmittämä työntäyteinen maisema.



Etualalla oleva aukio muodostaa pääasiassa "riitakorttelin" n:o 150. Oikealla näkyvät vajat ovat myös sen alueella. Niinkuin näkyy, kulkee vinosti korttelin halki nykyään rautatieraide.

Katajanokan „riitakortteli" myydään

rakennettavaa konttori-, tehdas- ja varastokorttelia varten.

Kaisaniemenkadun tontti n:o 1 myydään julkisella huutokaupalla.

Kaupunginvaltuuston eilisessä kokouksessa oli esillä paljon puheenaihetta antanut kysymys Katajanokan korttelin n:o 150 myymisestä Maakauppiaitten osakeyhtiölle ja Kauppiaitten Keskuskunnalle rakennettavaa konttori-, varasto- ja tehdasrakennusta varten. Niinkuin muistetaan, halusivat katajanokkalaiset tämän alueen varattavaksi puisto- ja leikkikenttäalueeksi, koska tällaisia ei Katajanokalla nykyään ole. Kaupungin kiinteistölautakunta taasen oli sitä mieltä, että mainittu kortteli voitaisiin myydä puheenaolevaan tarkoitukseen. Vastikkeeksi saisi kaupunki toiminimien nykyään omistamat tontit n:o 47 a Ericinkadun ja n:o 8 b Köydenpunojankadun varrelta tehdaskortteleista n:o 173, jotapaitsi anojayhtiöt olisivat halukkaat suorittamaan käteisellä 2 milj. mk. Kun näiden tonttien hinnaksi on arvioitu 7,030,000 mk ja Katajanokan korttelin 150 hinnaksi 9,250,000 mk, tulisi kauppa olemaan kaupungille varsin edullinen, sillä yleisten nyyntiehtojen mukaan olisi ostettavista tonteista suoritettava 15 pros. käteisellä ja loput ostosummasta 10 vuoden kuluessa. Kaupunginhallitus puolsi puheenaolevaa kauppaa, koska sen mielestä kaupungille on edullista saada Länsisataman lähistöllä tonttimaata, jota sataman laajentuessa voidaan käyttää edullisesti liike- y.m. tarkoituksiin.

Asiasta syntyi lähes tunnin kestänyt keskustelu, jonka kuluessa

valt. Norrmén (ruots.) valt. Sergeliuksen (ruots.) kannattamana ehdotti kysymyksen palauttettavaksi takaisin kaupunginhallitukseen ainakin siksi ajaksi, kuin on saatu selvyys siitä, antaako sisäasiainministeriö luvan välttämättömälle asemakaavanmuutokselle.

Kaupunginjohtaja Tulenheimo huomautti, ettei puheenaolevaa paikkaa ole koskaan aiottukaan miksikään puistoksi tai muuksi avoimeksi paikaksi, vaan juuri tämäntapaista rakennusta varten. Mainittu yhtymä tarvitsee ehdottomasti sellaisen tontin, joka on sataman välttämättömässä yhteydessä, jolle voidaan järjestää rautatieyhteys ja joka kuitenkaan ei ole niin syrjäisessä paikassa, ettei sille rakennettavaan taloon voitaisi sijoittaa konttorihuoneistoja. Nyt puheenaoleva tontti on tällä hetkellä ainoa, joka täyttää nämä ehdot. Mitä taasen siihen tulee, että tässä tarvittaisiin asemakaavanmuutos, niin voi se tulla kysymykseen ainoastaan sikäli, että mainittuun rakennukseen sijoitetaan joitakin jossakin määrin tehdasluontoisia osastoja, kuten neulomo, paahtimo ja pakkaamo, jotka eivät kuitenkaan mitenkään häiritse ympäristöä. Helsingillä ei sitäpaitsi ole varaa näin kalliisiin puistotalueisiin: jos korttelin n:o 150 sijoitettaisiin puisto- ja leikkikenttäalue, tulisi se vastaamaan n. 15,000,000 mk:n pääoman käyttöä. Ei ole mitään järkeenkäypää syytä sijoittaa puistoa satama-alueelle ja rautatieraiteiden viereen.

Valt. Ekebohm (ruots.) väitti, ettei tässä olekaan mistään muusta kysymys kuin eräiden lähistöllä olevien talonomistajien halusta kiinteimistöilleen saada korkeampi arvo sen kautta, että viereen tulisi puisto. Vastusti asian palauttamista kaupunginhallitukseen.

Kiinteistöjohtaja Frenckell huomautti, että laadittujen suunnitelmien mukaan voitaisiin Upseerikasinon tienoille järjestää kaksi kertaa suurempi puisto, ja leikkikenttäalue kuin tähän ja vain pienellä osalla niistä

(Jatk. 8:lle siv.)

Valitkaa hintaluettelosta
N:o 47
Pullolta Smk. 120:-. Saatavana myös puolipull. Smk. 63:-. Tislattu, varastoitu ja pullotettu Skotlannissa.
J.&G. STEWART'IN
"Finest old" SCOTCH WHISKY
J. & G. STEWART Ltd., Edinburg, Scotland.
Perustettu 1779.
x 11121

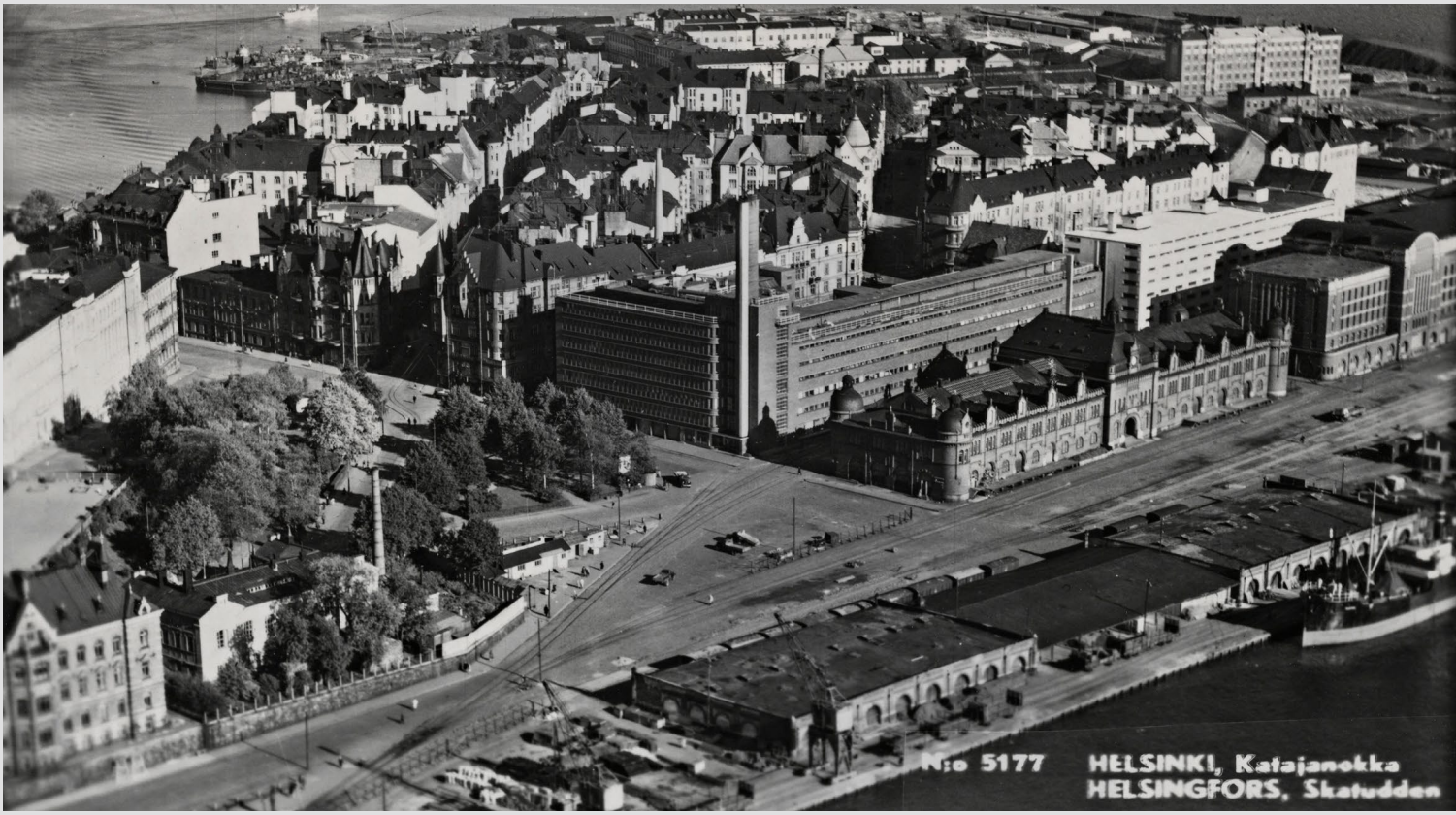
HS 15.4.1937

"Viime vuonna valmistui Helsingissä Katajanokalla sataman ja rautatien välittömässä läheisyydessä sijaitsevalle suurelle ja hyvin edustavalle rakennusneliölle Kauppiaitten Keskuskunnan ja Maakauppiaitten Osakeyhtiön yhdessä omistaman Satamakatu 3 Oy:n rakennuttama uhkea liiketalo. Se on eräs pääkaupungin suurimmista rakennuksista, mutta samalla myös muutenkin sekä rakennusteknilliscsti että taiteellisesti saavutus, josta maamme vähittäiskauppiaat voivat täydellä syyllä ylpeillä. Vuoden vaihteessa talo siirtyi, kuten tunnettua, Kesko Oy:n käyttöön. Talon piirustukset on, kuten tunnettua, laatinut arkkitehti Toivo Paatela, joka jo aikaisemmin on suunnitellut ja piirtänyt mm. Oy. Savo-Karjalan Tukkuliikkeen toimitalon Viipurissa."

Kauppias: Suomen vähittäiskauppiasliiton äänenkannattaja 1.2.1941 s. 46.

1 Kauppias: Suomen vähittäiskauppiasliiton äänenkannattaja 1.2.1941 s. 46.

1910–1945 Tiivistelmä



1950 Kerrostuvat makasiinikorttelit

Makasiinikortteleihin nousi 1930-40 välisenä aikana Toivo Paatelan Keskolle suunnittelema punatiilinen pääkonttorirakennus. Jo aimmin vuonna 1929 oli sen länsipuolelle valmistunut Georg Jägerroosin osuuskauppaliike OTK:lle suunnittelema vaalea varastorakennus, jota korotettiin 1939. Veljekset Karhumäki Oy, 1950, HKM.

1910...1945 Sataman laajentamisen kiivaat vuosikymmenet

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Katajanokan makasiinikorttelien yhä olemassa oleva rakennuskanta valmistuu vuoteen 1940 mennessä. Näin Tallqvistin ja Norrménin suursatamavision voidaan katsoa toteutuneen täysimittaisesti.
- Makasiinikorttelien varastorakennusten mittakaava kasvaa. Uudet rakennukset kohoavat huomattavasti makasiinikorttelien aiempaa rakennuskantaa korkeammalle.
- Eteläsataman julkisivurintamasta rakentuu asetelma, missä lähellä rantaa ovat matalat yksikerroksiset varastorakennukset ja niiden taustana korkeat ja monumentaaliset makasiinirakennukset. Merenpuoleisten makasiinikorttelien ilme säilyy punatiilisenä, itäisemmissä kortteleissa tapahtuu funktionalismin esiinnousu.
- Satamanosturit muuttavat Katajanokan merellistä siluettia 1920-luvulta alkaen. Sataman teknisen varustelutason noustessa saavat käytännölliset ja dynaamiset elementit yhä suuremman kaupunkikuvallisen näkyvyyden.

Rakennettu ympäristö

- Rahapajanrannan laiturin läntisissä osissa tehdään korjaus- ja muutostöitä. Niemen eteläkärkeen rakennetaan vuosien 1933-1935 aikana uusi **teräsponttilaituri.** Uudelle laiturialueelle nousee vuonna 1936 valmistunut kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelema punatiilinen **tullimakasiini**.
- Vuosien 1913-1930 välillä valmistuu suuri 7-kerroksinen **Warranttimakasiini**, josta tulee Katajanokan sataman näkyvin yksittäinen rakennus. Toteutus perustuu rakenteiden suunnittelijana toimineen Selim A. Lindqvistin ja julkisivusta vastanneen Lars Sonckin yhteistyölle.
- Makasiinikorttelien länsipuolelle valmistuu vuonna 1929 Georg Jägerroosin suunnittelema **OTK:n varastorakennus.** Rakennus korvaa osin samassa korttelissa aiemmin sijainneen Elia Heikelin makasiinirakennuksen.
- Pitkään lasten leikkikenttänä käytetyn rakentamattoman korttelin 150 kohtalo ratkeaa, kun siihen nousee vuonna 1940 valmistunut Toivo Paatelan suunnittelema funktionalistinen **Keskon pääkonttorirakennus.** Katajanokan asukkaat vastustivat hanketta voimakkaasti.

Yhteenveto: Sataman laajentamisen kiivaat vuosikymmenet

Vuosisadan alun ja maailmansotien välinen aika oli Katajanokan sataman osalta huomattavia muutos- ja korjaustöitä sisällään pitänyt jakso. Tavoitteena oli Helsingin sataman *järkiperäinen ja määrätietoinen* kehittäminen koko maan kannalta merkittäväksi keskussatamaksi.[1] Vuonna 1918 toimintansa aloittanut satamatoimikunta panikin pian töpinäksi. Ongelmat nähtiin korkeintaan hidasteina; Helsingin satamatoiminnan kannalta hankalina pidetyt talvimerenkulun olosuhteet ratkaistiin jäänmurtajien käyttöönotolla.

Alati suurentuneet valtamerialukset tarvitsivat alleen syvää vettä. Teknisten varustelutasoa tuli parantaa ja varastopinta-alaa kasvattaa. Logistiikan kannalta keskeisintä olivat kattavat rautatieyhteydet suoraan satama-alueille. Edellä lueteltujen prinsiippien mukaisten rakenteiden konkretisoituminen alkoi Katajanokan satamassa 1920-luvulla, jolloin satamaan hankittiin ensimmäiset **portaalinosturit**. Rahapajanrannalla suoritettujen rakenteellisten korjaustoimenpiteiden lisäksi muutostyöt ulottuivat 1930-luvulla niemen eteläisen kärjen ympäri, kun mereltä vallatulle täyttömaalle rakennettiin teknisesti edistyksellinen ja entistä suurempien valtamerialusten rantautumisen mahdollistanut **teräsponttilaituri**. Uudelle laituriosalle, Makasiinikorttelien ja itäisen Katajanokan koordinaatiston taitekohtaan, nousi vuonna 1936 huippumoderni Gunnar Taucherin suunnittelema **tullimakasiini,** joka varusteltiin mm. rakennuksen alle johdetulla *autotiellä*, *jäähdytyslaitoksella* ja *tavarahisseillä*.

Lyhytaikaiseksi juonteeksi Katajanokan historiassa jäänyt, vuosien 1924-1936 välisen ajan palvellut **Suomen ensimmäinen lentoasema** sai väistyä niemen itäkärjen alueelle osittain talvi- ja jatkosodan aikaan rakennetun uuden laituriosan tieltä. Uuden laiturialueen edustalle muodostunut kortterirakenne noudatteli Tallqvistin ja Norrménin vuoden 1895 asemakaavan mukaista makasiinikorttelien periaatetta, jossa keskeistä oli rautatieyhteyden johtaminen suoraan rakennusten viereen. Osin tälle alueelle nousivat myöhemmin 1970-luvulta lähtien rakentuneet itäisen Katajanokan uudet asuntokorttelit. Makasiinikorttelien muodostama julkisivumuuri sai vuosien 1913-1930 välillä valmistuneen **Warranttimakasiinin** myötä monumentaalisia piirteitä. Kaupunkikuvallisesti huolellisesti harkitun ulkokuoren saaneen rakennuksen massiivinen hahmo toteutti siten tavallaan jo 1800-luvun alkupuolella esitettyjä näkemyksiä Katajanokasta edustavan rantarakentamisen kohteena.

Vuoden 1895 asemakaavan perusteella muodostuneet Katajanokan eteläiset makasiinikorttelit säilyttivät punatiilisen ilmeensä, mutta Kanavakadun pohjoispuolisissa kortteleissa tapahtui kaupunkikuvalliselta merkitykseltään huomattava funktionalistinen vallankumous. Georg Jägerroosin OTK:lle suunnittelema vaalea makasiini horisontaalisesti rytmitettyine ikkunoineen ja vuonna 1940 valmistunut punatiilifunktionalistinen Toivo Paatelan piirtämä Keskon pääkonttori muodostavat selkeän omaa aikakauttaan ilmentävän parin, jonka myötä Kanavakadun olemus muuttui täysin.

Makasiinikortteleihin 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla nousseen rakennuskannan ja 1950-luvulla vauhtiin päässeen kehityksen myötä syntyneen rakennetun ympäristön välillä voidaan nähdä selkeä kaupunkikuvallinen ristiriita. Vaikka sataman lähimmäs vesirajaa 1900-luvun alussa rakentuneiden varastojen tehtävä oli ensisijaisesti käytännöllinen, muodostivat laiturialueen matalat rakennukset makasiinikorttelien korkeampien varastojen taustoittaman kaupunkikuvallisesti tasapainoisen parin. Gustaf Nyströmin Tulli- ja Pakkahuoneen ja Warranttimakasiinin 1950-luvulla tapahtunut jääminen yhä korkeammalle kurottautuneiden uusien laiturimakasiinien ja nostokurkien taakse voidaan nähdä paitsi satamatoiminnan tehostamistarpeiden sanelemana välttämättömyytenä, myös suurena kaupunkikuvallisena muutoksena. Toisaalta sataman olemus kaukomaisemassa oli alati muuttuva ja itseään varioinut, valtamerialusten saapumisiin ja lähtemisiin perustunut näytelmä.

1 Erävuori 1981 s. 82



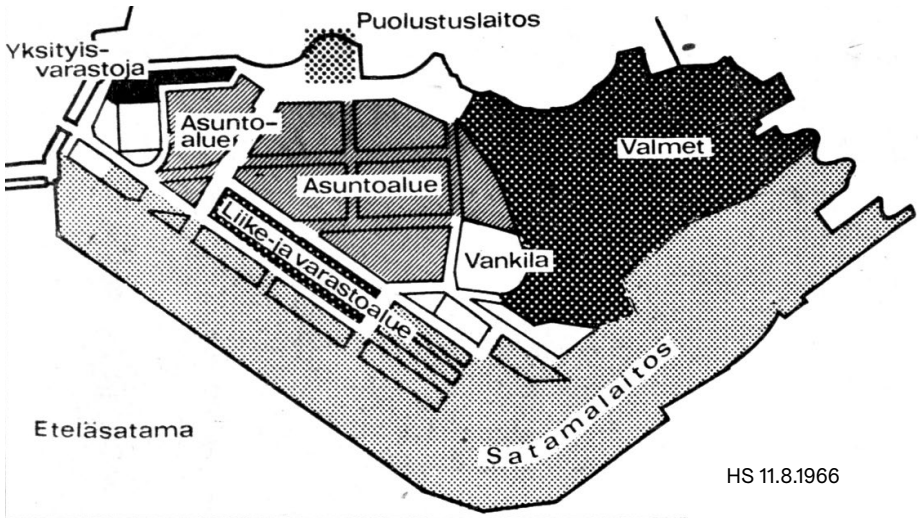
1950 Makasiinikorttelit kaukomaisemassa

Katajanokan sataman siluetti oli vielä 1950-luvun alkupuolella makasiinikorttelien hallitsema. Matalat laiturivarastot saivat väistyä myöhemmin samalla vuosikymmenellä. kun laiturialueelle rakennettiin korkeampia varastomakasiineja. Satamanosturien määrän dramaattinen lisääntyminen vaikutti niin ikään sataman kaukomaisemakuvaan. Stig Sundqvist, 1950, HKM.



1973 Satama 1950-luvun muutosten jälkeen

Kuvassa kiteytyvät Katajanokan satamaa 1950-1960-lukujen aikana kohdanneet kaupunkikuvaan voimakkaasti vaikuttaneet muutokset. Vasemmalla ja oikealla näkyvät uudet, entistä korkeammat laiturivarastot korvasivat yksikerroksiset tiilimakasiinit. Samalla koko eteläisen laituri-alueen modernisoinnin yhteydessä uusittiin myös satamanosturit, jotka olivat aiempaa massiivisempia. 1973, Kari Pulkkinen, HKM.



HS 11.8.1966

1966 Niemen toiminnallinen jako

Helsinin Sanomissa 11.8.1966 julkaistu havainnollinen kaavio näyttää selkeästi Katajanokan 1940-luvulta aina 1970-luvun puolivälin paikkeille käytännössä muuttumattomana säilyneeseen alueellisen jaon. Valmetin telakka-alue oli kokonaisuudessaan yleisöltä suljettua aluetta.

1950...1970

Tavarasataman kultakausi



”Aurinko kipuaa yhä korkeammalle ja ilmassa on räjähdysmäisen aamuherätyksen tuntu. Nenät alaspäin torkkuvat nostokurjet havahtuvat tuossa tuokiossa liikkeelle. Mutta eräitä tyypillisiä aamuhetken kuvia havaitsee vielä: Rahtilaivan musta meripoika pulahtaa mereen aamukylpyyn, kahvia keittävän laivatytön kikatus kuuluu pyöreästä ikkunasta, epäilyttävän näköinen hiippailija vilahtaa makasiinin takana, satamapoliisi viheltää hiljaa koiralleen ... Vanhus mutisee: Koskaan ei tiedä mitä sattuu ja pahan perille ei pääse täällä pirukaan.

Ja nyt se alkaa — Katajanokan salaperäinen, kiihkeärytminen yö vaihtuu työntäyteiseksi päiväksi. Laivoja lastataan ja puretaan, veturit kiskovat tavaralasteja, kuorma-autot jyrisevät pitkissä karavaaneissa. Pois kulkevan yövartijan olemus ja hänen verkkaiset askeleensa muodostavat merkillisen vastakohdan huumaavalle kiireelle.

Ilta-Sanomat 5.7.1952 s.4

1950-luku merkitsi Katajanokan sataman kehityksessä vuosikymmenen alkupuolella käynnistynyttä modernisaatiota. Rakennustoiminta sodasta toipuvassa kaupungissa vilkastui. Myös sataman tuontimäärät saavuttivat jo vuonna 1947 sota-aikaa edeltäneen tason, ja ylittivät aikaisemmat ennätykset vuonna 1951.[1] Helsingin vuoden 1952 Olympialaisten myötä Eteläsataman puolella valmistuivat vuosikymmenen alkupuolella laajamittaiset muutostyöt, joiden osana rakennettiin uusi **Olympialaituri** ja siihen liittyvä matkustajapaviljonki, **Meriasema** eli **Olympiaterminaali**. Eteläsataman muutos matkustajasatamaksi alkoi käytännössä silloin, mutta erityisesti Katajanokan osalta ajanjakso 1950-luvulta 1970-luvun alkuun edusti vielä tavarasataman kultakautta, jolloin liikennemäärät olivat suurimmillaan.[2] Esimakua Katajanokan tulevaisuudesta matkustajaliikennesatamana saatiin kuitenkin olympiavuonna 1952, kun satama tilapäisesti varattiin kisavieraita kaupunkiin tuovia matkustaja-aluksia varten.[3] Matkustajia koko Eteläsataman kautta kulki vuonna 1950 67 000; vuonna 1970 jo 342 000.

Katajanokalla 1930-lukuun mennessä täyteen rakentuneiden makasiinikorttelien osalta merkittävät ulkoiset muutokset olivat 1950-1970-lukujen aikana vähäisiä. Uutta rakennuskantaa nousi pääasiassa korttelien eteläkärjen alueelle, jonne valmistui vuonna 1952 Gunnar Taucherin tullimakasiinin kaartuvaa muotokieltä varioinut uusi **tavara-asema**. Jatkosodan pommituksissa vuonna 1944 tuhoutui puolet korttelin 189 makasiinirakennuksesta; Linnankadulla puolestaan jouduttiin purkamaan pahoja pommitusvaurioita kärsinyt Merimiessäätiön koristeellinen jugendkerrostalo *Sailors Home.* Katajanokan satamassa käynnistyivät suuret muutostyöt vuonna 1953. Vuosikymmenten saatossa kasvaneen kuormituksen johdosta käyttöikänsä loppuun ehtineiden rakenteiden korjaus- ja muutostöiden myötä käytännössä koko niemen länsipuolinen laituri rakennettiin uudelleen. Myös laiturialueiden rakennuskanta uudistui tässä yhteydessä, kun vuosisadan alusta peräisin olleet **yksikerroksiset laiturivarastot** korvattiin paikoin kolmenkin maanpäällisen kerroksen korkeuteen kohonneilla uudisrakennuksilla.

Toinen keskeinen kaupunkikuvaan voimakkaasti vaikuttanut kehityskulku oli etenkin 1960-luvulta lähtien kiihtynyt yksityisautojen määrän räjähdysmäinen kasvu. Kaupunkisuunnittelijoiden inhimillisestä kapasiteetista huomattava osa alkoikin kulua liikenneongelmien ratkaisemiseen. Autoistumiskehityksen ehdoilla tehty suunnittelu heijastui myös Eteläsataman ympäristöön, jossa autoliikenteelle viillettiin entistä suurempia siivuja kaupunkitilasta. Katajanokka oli tähän saakka säilynyt autoliikenteen osalta rauhallisena pussinperänä, mutta tilanne alkoi muuttua oleellisemmin 1970-luvulla yleistyneiden autolauttojen ja matkustajaliikenteen volyymien kasvaessa.

1 Kervanto Nevanlinna 2002 s. 165
2 Erävuori 1981 s. 410-411
3 Suomen Sosialidemokraatti 13.5.1952 s. 1

1953–1958 Dynaaminen satamasiluetti



1970 Satama 1950-luvun muutosten jälkeen
Simo Rista, 1970, HKM.



1950 Vanha laiturilinja – Rahapajanranta

Vielä 1950-luvun alussa suuri osa Katajanokan eteläpuolen laitureista perustui 1900-luvun alun rakenteisiin. Vuonna 1952 tapahtuneen sortuman myötä aloitettiin laiturien osalta laajat muutos- ja parannustyöt. HKI Karttapalvelu, 1950.





1956 Katajanokanlaituri valmiina

Laajamittainen saneerausprojekti saatiin laiturien osalta päätteeseen vuonna 1956. Laiturilinja suoristui aiempaan nähden, ja erityisesti Kauppatorin puoleiseen päätyyn saatiin runsaasti lisää maa-alaa. Ilmakuvassa näkyvät laiturivarastot ovat vielä vanhaa, kuvanoton hetkellä purettavana ollutta rakennuskantaa. Uudet laiturivarastot valmistuivat 1957, 1960 ja 1964. HKI Karttapalvelu, 1956.



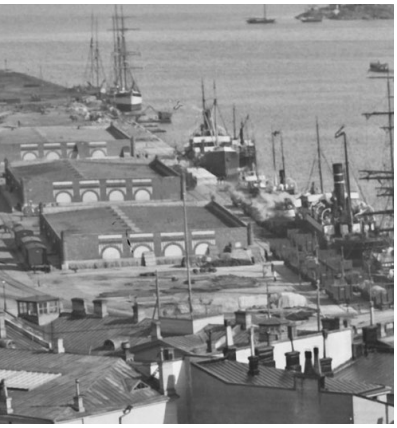


Niemen länsipään siluetti muuttui dramaattisesti, kun vuodesta 1897 saakka rantamaisemaa hallinnut Norrménin talo purettiin ja sen paikalle nousi Alvar Aallon suunnittelema, vaalealla marmorilla päällystetty **Enso-Gutzeitin pääkonttori.** Muutos merkitsi Katajanokan etelärannan maiseman entistä selkeämpää liittymistä Empire-keskustan vaaleiden julkisivujen rintamaan. Kaupungista erillisenä saarekkeena hahmottunut niemi kytkeytyi nyt kaupunkikuvallisesti aiempaa selkeämmin ydinkeskustan liitosalueeksi. Jo 1940-luvulla esitetty ajatus Katajanokan kanavan täyttämisestä ja kehittämisestä liikennealueeksi nousi keskusteluun 1960-luvulla. Kanavan paikalle suunniteltiin liikennepulmien helpottamiseksi mm. eritasoristeystä.[4] Liikenneratkaisua oli etsimässä myös Alvar Aalto, joka tosin puhui kanavan säilyttämisen puolesta. Liikennekysymys sai 1960-luvun lehdistössä runsaasti palstatilaa, ja vaihtoehtoisia suunnitelmia tilanteen ratkaisemiseksi laativat niin arkkitehdit kuin kansalaisetkin.

Dynaaminen satamasiluetti

Kaupunkikuvallisesti tarkasteltuna olivat sataman 1950-60-lukujen aikana toteutuneet muutokset merkittäviä ja kauaskantoisia. Modernisoinnin yhteydessä hankitut uudet, aiempaa massiivisemmat nosturit asettuivat hallitsemaan rantamaisemaa. Näin Kanavakadun ikonisten makasiinirakennusten muodostama siluetti katosi vaihe vaiheelta laiturialueen uudisrakennusten ja logistiikkaan liittyvän työkaluarsenaalin taustalle. Kaukonäkymissä sataman julkisivua hallitsivat nyt myös alati suurentuneet valtamerialukset, joiden yläpuolella kohosi toisteinen nosturien rivistö. Visuaalisesti maisemaa hallinneiden *kraanojen* työskentelykopit maalattiin sinisiksi, erotuksena Makasiinirannassa käytetystä vaalean harmaasta. Rakennusten muodostaman staattisen taustakankaan ohella Katajanokan kaupunkikuvallinen olemus syntyi liikkeestä: alusten lähdöistä ja rantautumisista, mitä moninaisempien tuontitavaroiden käsittelystä satamakentällä, höyryveturien vetämien tummanruskeiden umpinaisten puuvaunujen horisontaalisesta liukumisesta makasiinirakennusten edustalta kaupungin rantojen ympäri Töölön tavara-asemalle ja sieltä eteenpäin. Rahtia käsiteltiin vielä osin avoimen taivaan alla.

Katajanokan eteläosan rantamaisemaan nousseet uudisrakennukset olivat Alvar Aallon Enso-Gutzeitin pääkonttoria lukuun ottamatta kaikki punatiilisiä. Jopa Rahapajan itäpuolelle 1950-luvulla valmistunut laajennusosa oli punatiiltä; samoin uudet, arkkitehtuurikilpailun perusteella toteutettavaksi valitut laiturivarastot.



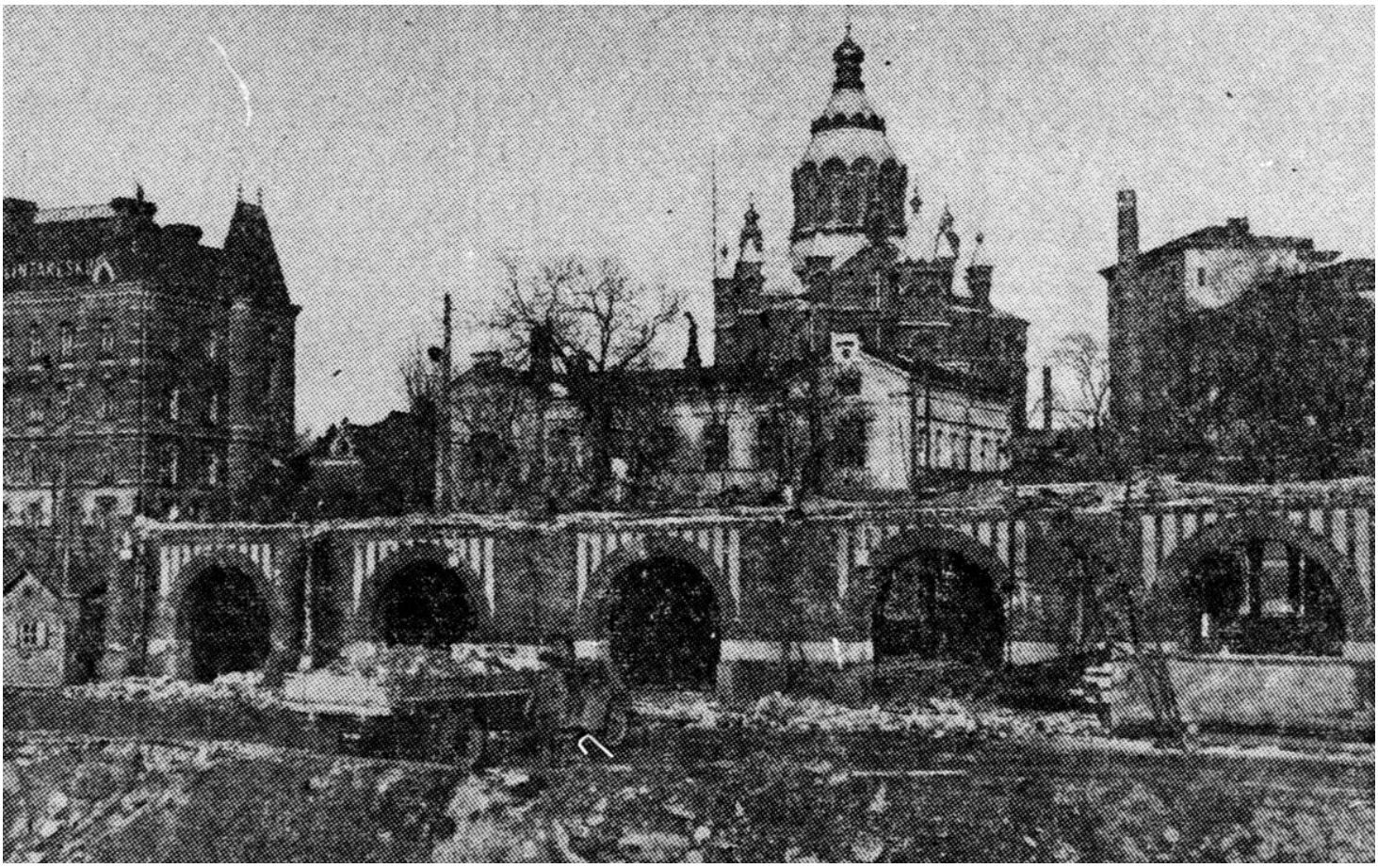
1909 Rahapajanranta ja matalat laiturivarastot
Signe Brander, 1909, HKM.



1960 Pulpettikattoiset uudet laiturivarastot I ja II
n. 1960, kolmas uusi varastorakennus valmistui vasta 1964. Volker von Bonin, HKM.

4 mm. Uusi Suomi 15.11.1960 s. 9, Ilta-Sanomat 13.3.1963 s. 10

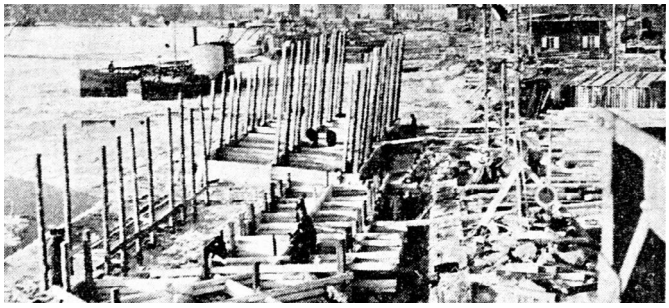
1953–1956 Rahapajanrannasta Katajanokanlaituriksi

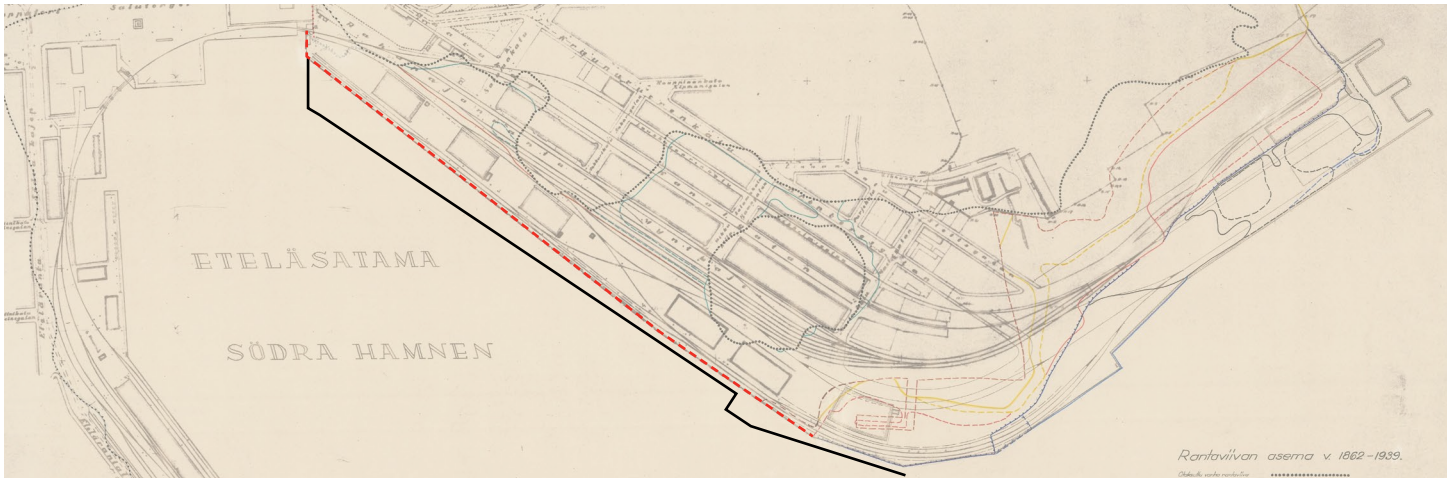


1954 Satamakuvan muutos

”Katajanokan satamaan rakennettiin vuosisadan vaihteessa kolme punatiilistä makasiinirakennusta. Aikaisemmin niistä on jo purettu kaksi ja nyt on viimeisenkin hävitystyöt aloitettu. Viidenkymmenen vuoden ikään päässeet makasiinit ovat joutuneet säilyttämään kaikenlaista tuontitavaraa seiniensä sisällä. Satamaliikenteen kasvaessa ne eivät enää pystyneet täyttämään tehtäväänsä. Katajanokan satamakuva muuttuu huomattavasti uuden laituriosan sekä uusien ajanmukaisten varastorakennusten valmistuttua.” HS 16.3.1954.

(SS) Jokin aika sitten lukijat saivat sanomalehdestä lukea, että Katajanokan vanha laituri on luhistunut. Näin oli todella tapahtunut monen kymmenen metrin matkalla. Samassa paikassa ja koko laiturin pituudeltakin ovat parhaillaan käynnissä suuret rakennustyöt. Pelkän korjauksen sijasta kaupunki ryhtyi samalla myös levittämään laituria. Levennys on 32 m ja sen seurauksena tämä 400 m pitkä perinteellinen laituri valmiina pystyy entistä paremmin tyydyttämään lastaustyön tarpeita.





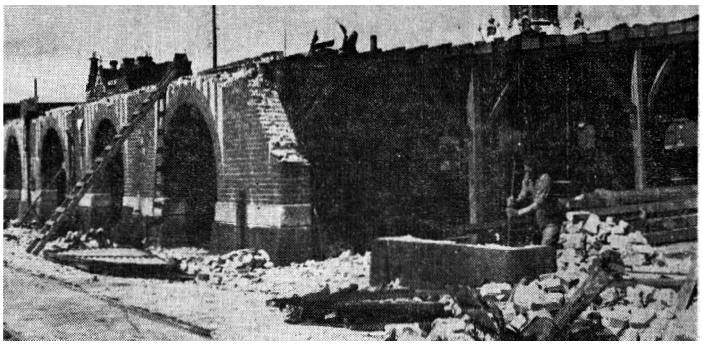
Katajanokan rantaviivan siirtyminen, Helsingin Satamalaitos, 1938.

Rakennustoiminta 1950–1970

Rahapajanrannasta Katajanokanlaituriksi

”Liikenteen joustavalle hoitamiselle tärkeimpänä ja merkityksellisimpänä parannuksena on mainittava Katajanokan uudistetun laiturin saaminen kuluneena kesänä jälleen liikenteen käyttöön. Uudistetun laituriosan pituus on 453 m ja on se n. 32 m ulompana kaupungin puoleisesta päästä vanhasta laituriviivasta. Laiturilla, joka on koko pituudeltaan kestopäällystetty, on kelme raideparia, 9 kpl uusia 3 tonnin kappaletavaranostureita ja uusi asiallinen yksikerroksinen varastorakennus lattiapinta-alaltaan 2500 m². Huomattavasti suuremman, lämpimän, useampikerroksisen varastorakennuksen piirustukset tälle laituriosalle ovat valmiit Ja perustyöt aloitetaan vielä tänä vuonna. Tarkoitus on saada varastorakennus palvelemaan vuoden 1959 liikennettä.”

Uusi Suomi 10.12.1957 s. 19



Katajanokan vanhoja tavaramakasiineja puretaan. Tiilikuorma tiilikuormn jälkeen kärrätään paikalta, ja makasiini n:o 8 kuuluu jo historiaan. Askettäin siirryttiin hävittämään toista makasiinia, joka näkyy kuvassamme. Molempien tilalle tulee uusia varastosuojia, joiden laajuudesta satamalautakunta tehnee päätöksensä vielä kuluvan vuoden puolella. Erään ehdotuksen mukaan tulisi paikalle suuri, kolmikerroksinen rakennus, jossa yhteensä olisi lattiapinta-alaa runsaat 6000 neliömetriä. Lisäksi rakennettaisiin ainakin yksi varastosuoja.



"Operatio Katajanokka"

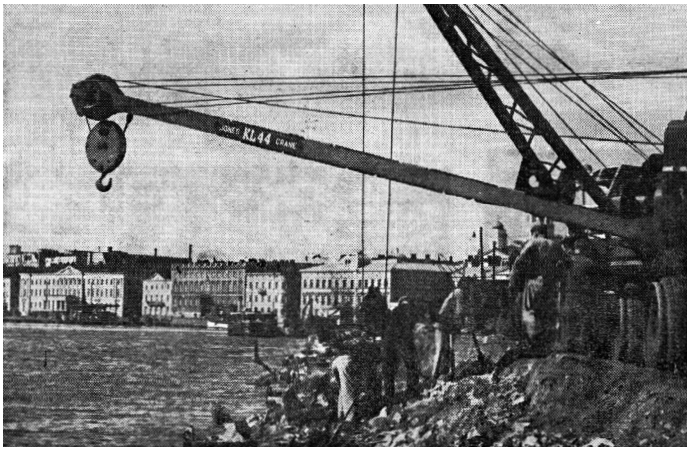
Satamarakennusmiehillä kiireet paikat

Helsingin satamarakennusrintamalla on käynnissä »Operatio Katajanokka».

Katajanokan suuren laituri- ja varastoalueen eri puolilla tehdään lujasti töitä, jotta mahdollisimman nopeasti voitaisiin uusia jo vanhoiksi ja epäkäytännöllisiksi muuttuneet laitokset. Rahan puute tuntuu kuitenkin tätä nykyä Katajanokallakin: toistaiseksi on kiireellisimpiä töitä voitu jatkaa, mutta tulevaisuus on niiden voimien hallussa, jotka päättävät kaupungin talousarviosta.

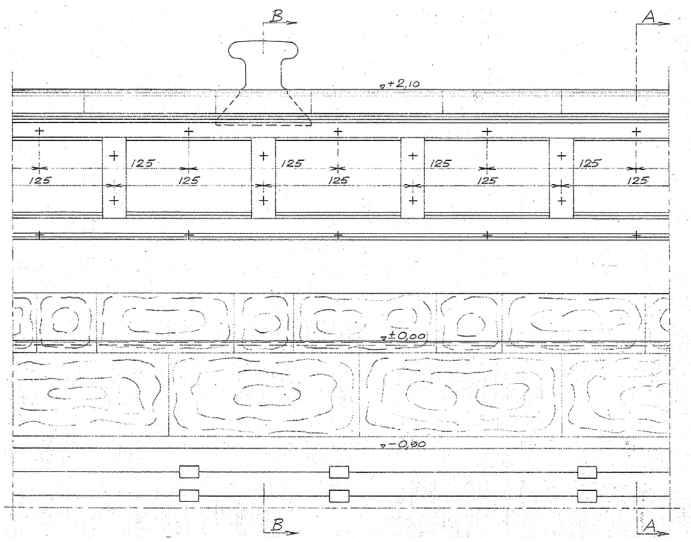
Vanha, jo hajoamistilassa oleva laituri pois, ja uusi tilalle! on päivän tunnus Katajanokalla. Samanaikaisesti puretaan vanhoja makasiinirakennuksia, rakennetaan uudenuutukaista huoltorakennusta ja valmistaudutaan käymään käsiksi suuren vientivaraston pystyttämiseen pitkänlaiturin kaakkoispäähän.

Työvoimaa on tähän mennessä ollut niukanlaisesti käytettävissä. Lisää on kuitenkin luvassa muiden suurten satamarakennustyömaiden pikkuhiljaa lähestyessä loppuaan. Niinpä Kulosaaren siltarakennuksella saadaan perustustyöt lähimain selviksi jo tämän vuoden puolella, jolloin sieltä vapautuu miehlä. Samoin on laita Sörnäisten hiilisataman kunnostustyön, johon ryhdyttiin jo useita vuosia sitten. Sinne tulee kaasu- ja sähkölaitoksen käyttöön uusia hiilikenttiä ja -laitureita.



Lapiot heiluvat Eteläsataman puoleisen vanhan laiturin purkutöissä Katajanokalla. Vuosisadan vaihteessa rakennettua laituria on määrä hajoittaa yli 400 metrin pituudelta. Ensimmäiseen tavoitteeseen kuuluu tosin vain 300 metrin pätkä. Tänä vuonna pitäisi vesirajan yläpuolelle kohdistuvat purkuhommat saada päätökseen. — Uuden laiturin on laskettu maksavan ainakin miljoona markkaa metriä kohti, mutta ruoppaustyöt vaativat myös osansa kustannuksista, joten laiturin hinta nousee hyvän matkaa 600 miljoonan paremmalle puolelle.

IS 9.9.1953



Helsingin satamien työskentelyolosuhteita kritisoitiin lehdistössä laajalti 1950-luvun alkupuolella. Erityisesti arvosteltiin ahtautta ja teknistä varustelutasoa – Katajanokalla erityishuomion saivat paikoin surkeassa kunnossa olleet laiturit. Katajanokan sataman saneeraukseen aiemmin kitsaasti suhtautuneet kaupungin päättävät elimet päätyivät raottamaan kirstuaan vasta vuonna 1952, kun alueella tapahtunut laaja laiturisortuma pakotti kahden aluksen mittaisen osuuden sulkemiseen liikenteeltä. Tapahtuneen myötä pelättiin koko laiturin rakennuksineen suistuvan mereen.[5] Pikavauhdilla järjestyneen rahoituksen turvin päätettiin koko sortunut laiturinosa rakentaa uudelleen, mutta projektista tuli lopulta huomattavasti laajamittaisempi. Uudistustyöt kattoivat koko niemen länsipuolisen laiturialueen, jossa rakenteita uusittiin yhteensä 435 metrin matkalta. Muutostöiden myötä Katajanokan eteläinen rantaviiva suoristui, ja maa-alaakin saatiin lisää. Kauppatorin kohdalla uusi laituriosuus ulottui vanhaa 37 metriä ulommaksi. Osana uudistustöitä jouduttiin sortuman myötä rakenteellisesti pahoin kärsineet vanhat laiturivarastot purkamaan.

Entinen **Rahapajanrannan laituri** (jota kutsuttiin myös nimellä Rahapajanlaituri) sai vuonna 1952 vahvistetun uuden nimen **Katajanokanlaituri**.[6] Rakennustyöt alkoivat vuonna 1953. Kaksi kolmannesta alueesta oli rakennettu vuoteen 1954 mennessä. Päälaiturin länsipäähän sijoittui 52 metrin pituinen viisto päätylaituri. Se ja 298 metrin pituinen osa päälaituria toteutettiin **arkkurakenteisina**.[7] Kokonaisuudessaan uusien laitureiden rakennustyöt saatiin valmiiksi vuoden 1956 aikana.

5 Erävuori 1981 s. 157. Katajanokan laiturialueen kuormitus oli kasvanut kuusin-kahdeksankertaiseksi niistä ajoista, jolloin laiturinosa rakennettiin.

6 Helsingin kadunnimet 1981 s. 108. Katajanokan laituri - Skatuddskajen ko 8, 1952, paikan nimen mukaan. Asemakaavaehdotuksissa 1859, 1860 ja 1873 Skatudds Södra Qvain ja 1895 vahvistettiin nimi Myntkajen, jonka suom. vastineeksi 1909 Mynttirantakatu ja 1928 Rahapajanranta. Viimeksi mainittu ehdolla jo 1908.

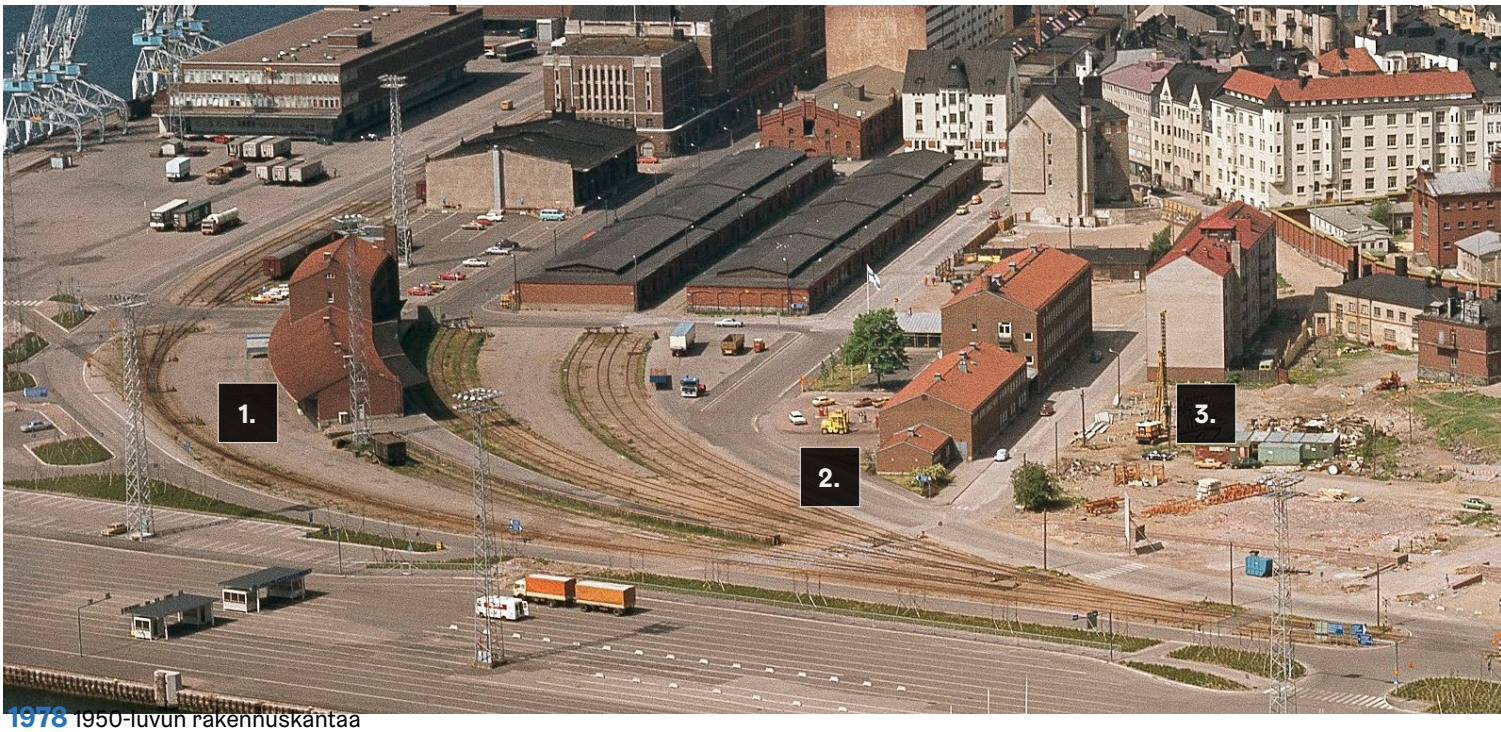
7 Erävuori 1981 s. 158

1952–1959 Eteläkärjen 1950-luvun rakennuskanta



1978 1950-luvun rakennuskantaa Katajanokan etelakarjessa

Hilding Ekelundin suunnittelema kappaletavara-asema suunniteltiin sekä rautatie- että autoliikenteen ehdoilla. Kuvassa näkyvä rautatienpuoleinen osuus suunniteltiin siten, että junanvaunujen lastaus onnistui varaston lattian kanssa samassa tasossa. Rakennuksen merenpuoleinen sivusta puolestaan suunniteltiin yhteensopivaksi kuorma-autojen lavojen korkeuden kanssa. Sakari Laipio, SRM, 1950-1959.



1978 1950-luvun rakennuskantaa

Makasiinikorttelien itäpuolen täyttöalueelle rakennettiin 1950-luvulla kappaletavara-asema (kuvassa nro 1) sekä satamatyöläisten huoltorakennus (nro 2). Lisäksi 1950-luvun rakennuskantaa edustaa vaaleanharmaalla kahitiiliellä vuoratun ulkokuoren saanut asuntolarakennus (nro 3). Rakennuksista 1 ja 3 ovat säilyneet näihin päiviin saakka. Sky-Foto Möller, 1978, HKM.



Uusi kappaletavara-asema Katajanokalle

Rakennuksen perustustyöt aloitettu

UUSI KAPPALETAVARA-ASEMA "PAPERILLA". Yllä oleva piirros esittää Katajanokan satamaan rakennettavaa uutta kappaletavara-asemaa, jonka kautta ulkomailta Helsinkiin saapuva kappaletavara tulee kulkemaan. Rakennuksen kolmikerroksiseen osaan sijoitetaan toimistot ja oikealla oleva matala osa on makasiinirakennus, jonka päässä on toista sataa metriä pitkä varastolaituri.

SS 19.10.1949



1970 Taucherin tullimakasiini ja kappaletavara-asema

Eteläkärjen rakennuksista etualalla näkyvä vuonna 1936 valmistunut tullimakasiini ja 1950-luvun kappaletavara-asema muodostavat temaattisen parin. Punatiilen ohella rakennukset yhdistää ratalinjauksesta johtanut kaareva muoto. Simo Rista, 1970, HKM. Kuvaan korostettu 1950-luvulla valmistuneet rakennukset.



Eteläkärjen 1950-luvun rakennuskanta

1950-luvun alkupuolella valmistui Katajanokan 1930-luvun täyttöalueelle Gunnar Taucherin tullimakasiinin pohjoispuolelle useampi keskenään yhdenmukaista muotokieltä noudattava rakennus. Näistä kaksi on keskeisimmin satama-alueen rakennuskantaan luettavissa olevia punatiilisiä rakennuksia: vuonna 1952 valmistunut korttelirakenteen ja satamaradan kaartuvaa muotoa ilmentänyt tavara-asema ja 1954 Linnankadun ja Kruunuvuorenkadun rajaamalle tontille noussut sataman huoltorakennus. Näistä ensin mainittu on säilynyt. Mainittava on vielä niin ikään näihin päiviin saakka säilynyt, osoitteeseen Linnankatu 9, vuonna 1959 noussut Kaj Englundin piirtämä kahitiilijulkisivuinen koulumatkailutoimiston ylläpitämä miesten asuntola. Rakennuksessa toimii nykyisin Eurohostel. 1950-luvun rakennusten edustama kerrostuma Katajanokan satama-alueella on ohut, mutta ilmeeltään selkeästi erottuva osakokonaisuus. Harjakattoiset ja mittakaavaltaan inhimilliseksi luonnehdittavat rakennukset poikkesivat satamakorttelien makasiineista myös vaatimattomamman runkosyvyytensä osalta. Katajanokan etelä- itäkärjen täyttöalueen rakennuskanta oli tähän saakka ollut luonteeltaan väliaikaiseksi luonnehdittavien varastorakennusten sekalainen kudelma, johon uudet pysyviksi suunnitellut hyötyrakennukset toivat annoksen ryhtiä.

Katajanokan kappaletavara-asema

Ensimmäisenä tässä luvussa käsitellyistä rakennuksista valmistui vuonna 1952 kaupunginarkkitehti Hilding Ekelundin suunnittelema kappaletavara-asema, johon kaavailtiin sijoitettavan ulkomailta saapuvaa kappaletavaraa. Rakennuksen perustustyöt aloitettiin Mastokadun itäpuolella sijainneella tontilla kesäkuussa 1949. Paikalla oli aiemmin sijannut toisen maailmansodan pommituksissa tuhoutunut varastosuoja. Perustukset tehtiin kallioon ulottuville kaivoille. Rautatieraiteita rakennettiin vuoden 1951 aikana.[1] Rakennuksen länsipää muodostui kolmikerroksisesta toimisto-osasta, jonka alle rakennettiin lämpökeskus. Varsinainen makasiiniosa koostui 52 metriä pitkästä yksikerroksisesta rakennusmassasta. Itäpäähän rakennettiin 12,5 metrin levyinen ja toista sataa metriä pitkä varastolaituri.[2] Rautatien puoleiselle sivustalle tehtiin lisäksi 3 metrin levyinen laituri, jonka pinta rakennettiin yhtäläiseksi tavaravaunun pohjan tason kanssa. Kadun puolelle sijoittunut sivusta puolestaan suunniteltiin kuorma-autoliikennettä silmälläpitäen, ja ovet sijoitettiin kuormalavan korkeudelle. Rakennus varustettiin ajanmukaisin järjestelmin, mm. kerrosten ja huoneiden välisellä pikapuhelinlaitoksella.[3] Rahti toimitettiin rakennukseen laivoista kuorma-autoilla, ja rakennuksesta eteenpäin puolestaan junalla. Rakennuksen kaartuva muoto on seurausta satamaradan linjauksesta. Vastaavan muotokielen ensimmäinen edustaja oli vuonna 1936 valmistunut Gunnar Taucherin tullimakasiini. Teemaa on hyödynnetty myös alueen myöhemmässä, satamaradan purkamisen jälkeen valmistuneissa rakennuksissa.

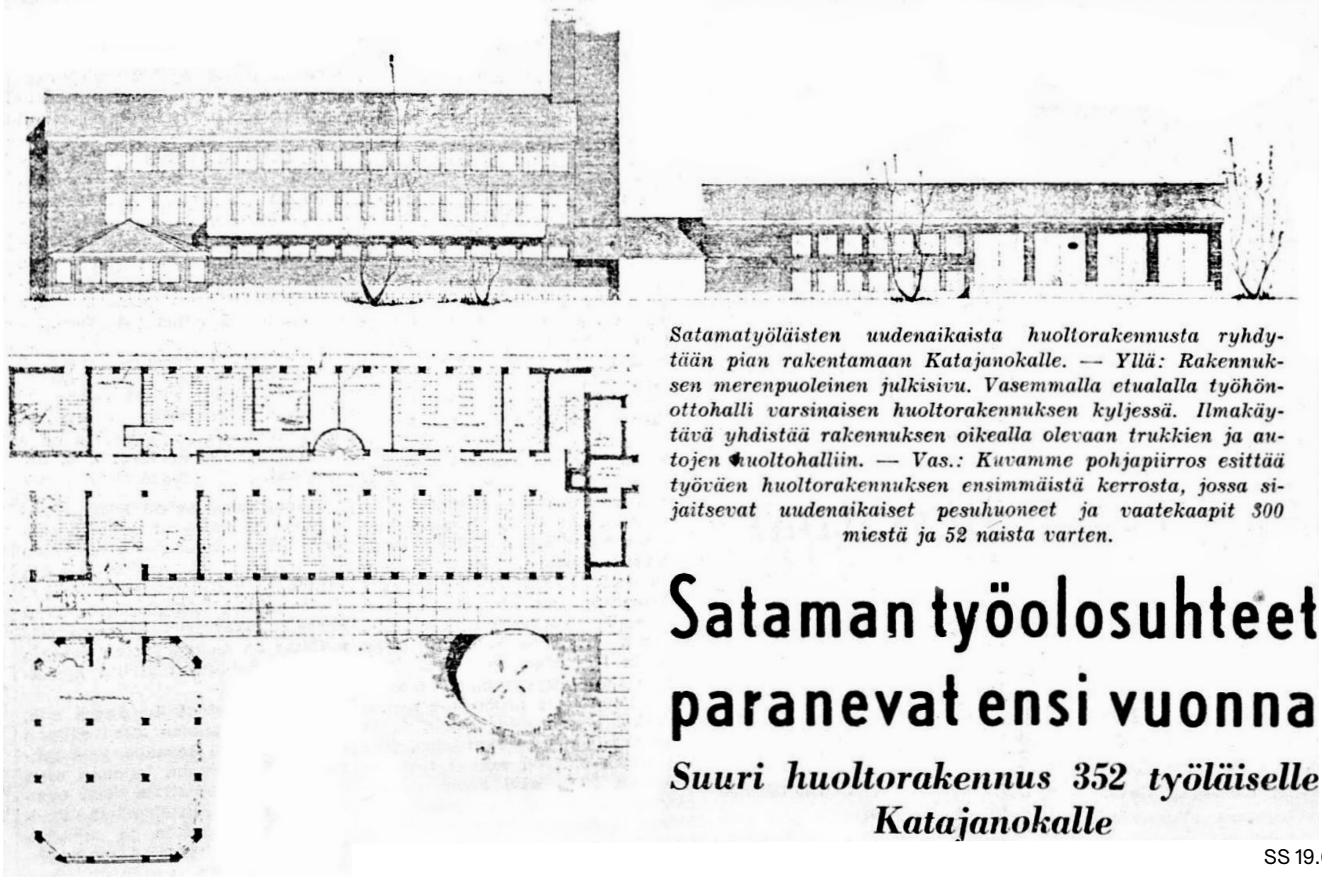
1 KHKK 1951 s. 348
2 Suomen Sosialidemokraatti 19.10.1949 s. 4
3 Uusi Suomi 16.6.1950 s. 5

1952–1959 Eteläkärjen 1950-luvun rakennuskanta



1954 Satamatyöläisten huoltorakennus

Satamatyöläisten sosiaalitiloja sisältänyt huoltorakennus nousi Kruunuvuorenkadun itäpäähän vuonna 1954. 1950-luku, Constantin Grünberg, HKM.



Satamatyöläisten uudenaikaista huoltorakennusta ryhdytään pian rakentamaan Katajanokalle. — Yllä: Rakennuksen merenpuoleinen julkisivu. Vasemmalla etualalla työhönottohalli varsinaisen huoltorakennuksen kyljessä. Ilmakäytävä yhdistää rakennuksen oikealla olevaan trukkien ja autojen huoltohalliin. — Vas.: Kuvamme pohjapiirros esittää työväen huoltorakennuksen ensimmäistä kerrosta, jossa sijaitsevat uudenaikaiset pesuhuoneet ja vaatekaapit 300 miestä ja 52 naista varten.

Sataman työolosuhteet paranevat ensi vuonna

Suuri huoltorakennus 352 työläiselle Katajanokalle

SS 19.6.1951

Satamatyöläisten huoltorakennus

”Vuonna 1918 annettiin asetus, joka tuli seuraavan vuoden alusta voimaan ja jossa määrättiin rakennettaviksi huoltorakennuksia työläisiä varten satamiin. Kaupungit ovat kuitenkin miltei poikkeuksetta lyöneet tämän velvollisuutensa laimin. Helsingissä työnantajat ”jallittivat’’ pahan kerran lupaamalla aluksi rakentaa Katajanokalle 1000 hengen huoltorakennuksen, mutta sitten muuttamalla suunnitelmaa siten, että rakennetaan talo vain 350 työläiselle. Kahden ja puolen vuoden kuluttua ilmoitettiin, että ei rakenneta ollenkaan, koska rahoitusta ei saatu järjestykseen. Tämän vuoksi rakennustyöt huomattavasti ovat viivästyneet.(...) *”Katajanokan kärkeen nousee koko maan uljain satamatyöläisten huoltorakennus, joka on tarkoitettu 500 työläiselle. Sosialidemokraattien aloittama työ on kantanut hedelmää.”*

Suomen Sosialidemokraatti 29.9.1953 s. 2

Huoltorakennus satamatyöläisille valmistui lopulta kaupungin rahoittamana vuonna 1954 Kruunuvuorenkadun ja Linnankadun väliselle tontille. Rakennus korvasi sataman aiemmin käytössä olleet väliaikaisluonteiset huoltotilat.[4] Uuteen rakennukseen tuli tilat kaikkiaan 350 hengelle, joka oli huomattavasti vähäisempi määrä kuin alun perin kaavailtiin. Rahoituksen järjestymisessä oli ongelmia, ja myös rakennuksen käyttöoikeudesta syntyi heti tuoreeltaan kiistaa. Tilojen valmistuttua Satamalautakunta vuokrasi suuren osan tiloista yksityiselle ahtausyritykselle, vaikka tilat oli tarkoitettu kaikkien satamatyöläisten käyttöön.

Rakennuksen kellarikerroksessa sijaitsi suihkuhalli, pesuhuoneita ja vaatekaappeja ”300 miestä ja 52 naista varten”. Toisessa kerroksessa puolestaan sijaitsi ruokasali, josta osa oli niin ikään varattu naisten käyttöön. Matalampi siipiosa toimi trukkien ja autojen huoltohalli. Huoltorakennus purettiin paikalta vasta 2000-luvun alkupuolella, kun paikalle rakennettiin asuntokortteli.

4 Vapaa Sana 15.9.1954 s. 8

(SS) Helsingin sataman työolosuhteisiin on ensi vuoden kuluessa odotettavissa huomattavaa parannusta: Katajanokale rakennetaan suuri, kansainväliset mitat täyttävä huoltorakennus 352 satamatyöläistä varten. Varsinaisesta huoltorakennuksesta tulee kolmikerroksinen, 8750 kuutiometrin talo, jonka julkisivu on mereille päin.

Kellarikerrokseen on tarkoituksena sijoittaa ruokalan varastot, lämmityskeskus ja 30 suihkun suihkuhalli. Ensimmäiseen kerrokseen sijoitetaan peseytymis- ja pukeutumishuoneet, joissa on naisten osastossa 52 ja miesten osastossa 300 kaappia. Naisille ja miehille on sitäpaitsi erikseen varattu vaatteiden kuivatushuoneet. Toinen kerros parvekkeineen käsittää suuren ruokasalin, josta osa on varattu naispuolisille työntekijöille, työnjohtajien ruokailuhuoneen sekä tarjoilu- ja keittiöosastot. Kolmannen kerroksen läntinen puoli käsittää tilavat odotushuoneet naisille ja miehille, kun sen sijaan itäpuolen huoneet on tarkoitettu satamassa liikennöitsijäin rantakonttoreiksi. Työväen huoltorakennukseen liittyy erillisenä rakennuksena työhönottokottori, yksikerroksinen 1000 kuutiometrin halli. Kun koko huoltorakennus sijaitsee satamaaitauksen ulkopuolella, soveltuu ko. työhönottohalli vuokrattavaksi käypää vuokraa vastaan työnantajille.

Samaan taloryhmään, mutta erillisenä rakennuksena, on tarkoitus rakentaa satamalaitoksen koneellisten laitteiden, kuten trukkien ja autonosturien säilytys- ja huoltorakennus. Tämä rakennus, jonka tilavuus on 3920 kuutiometriä, käsittää kellarikerroksen lisäksi kaksi kerrosta.

Koko huoltokompleksin rakennuskustannukset on arvioitu 90 milj. markaksi, minkä lisäksi tulee vielä 25 milj. mk perustuskustannuksia. Määrärahoja on töitten alkuunpanemiseksi jo käytettävissä 20 milj. mk.

SS19.6.1951

Huoltorakennuskysymys

Vuonna 1948 annettiin asetus, joka tuli seuraavan vuoden alusta voimaan ja jossa määrättiin rakennettaviksi huoltorakennuksia työläisiä varten satamiin. Kaupungit ovat kuitenkin miltei poikkeuksetta lyöneet tämän velvollisuutensa laimin. Helsingissä työnantajat "jallittivat" pahan kerran lupaamalla aluksi rakentaa Katajanokalle 1.000 hengen huoltorakennuksen, mutta sitten muuttamalla suunnitelmaa siten, että rakennetaan talo vain 350 työläiselle. Kahden ja puolen vuoden kuluttua ilmoitettiin, että ei rakenneta ollenkaan, koska rahoitusta ei saatu järjestykseen. Tämän vuoksi rakennustyöt huomattavasti ovat viivästyneet.

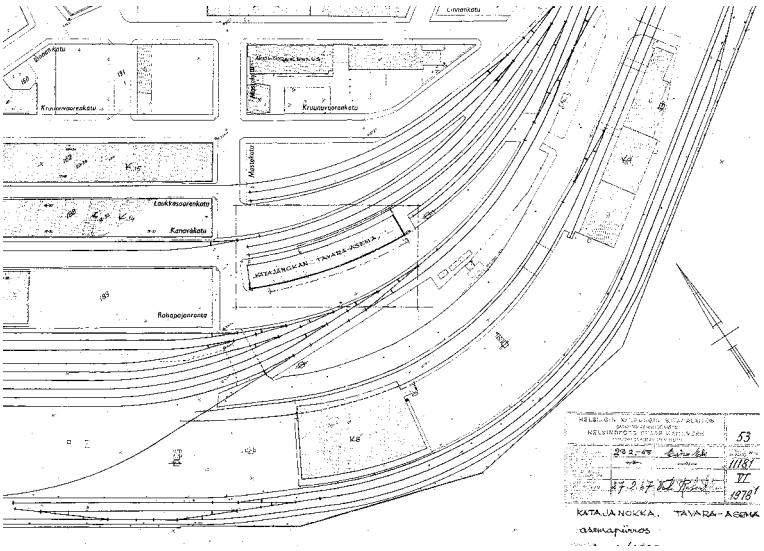
Ohjeissa sanotaan, että kaupungin velvollisuus on järjestää huoltorakennukset. Tämä sisältää sen, että kaupunki voi myös antaa yksityisten liikennöitsijäin sellaisen rakennettavaksi. Helsingissä annettiin liikennöitsijäin taholta lupaus rakentamiseen, mutta ei ilmeisestikään vakavassa mielessä. Tarkoituksena tuntuu olleen vain siirtää tuo menoerä myöhemmäksi ja siten säästää myös rakennuksen aiheuttamat menot.

Ensimmäinen huoltorakennus rakennettiin vuonna 1938 Länsisatamaan sosialidemokraattien silloin tekemästä aloitteesta. V. 1948 rakennettiin Katajanokalle hyvin suuria kustannuksia vaatinut puurakennus, joka ei kuitenkaan läheskään täytä niitä vaatimuksia, joita huoltorakennukselle on asetettava. Samoin on Sörnäisten satamassa. Jälkimmäisen sataman puutteen korjaamiseen ei ole kiirehditty, koska tämä satama kokonaisuudessaan on rakennuksen alaisena.

Ponnistelujen tuloksena on Katajanokalle nyt kuitenkin kohoamassa noin 500 työläiselle tiilinen huoltorakennus. Siihen tulevat peseytymis-, pukeutumis-, oleskelu-, odotus- ja ruokailutilat. Tähän rakennukseen tulevat lisäksi ensiapuun tarvittavat huonetilat kuin myös pääluottamusmiehen toimintaan tarvittava vaatimaton konttoritila.

Helsingin satama on tuontisatama, mutta viennin järjestelyssä tätäkin kautta lienee toivomisen varaa. Kun laivat purkavat lastinsa täällä, niin olisi myös edullista, että ne voisivat ottaa uuden lastin samasta paikasta. Tämä tietäisi lisätuloa kaupungillemme.

SS 29.9.1953



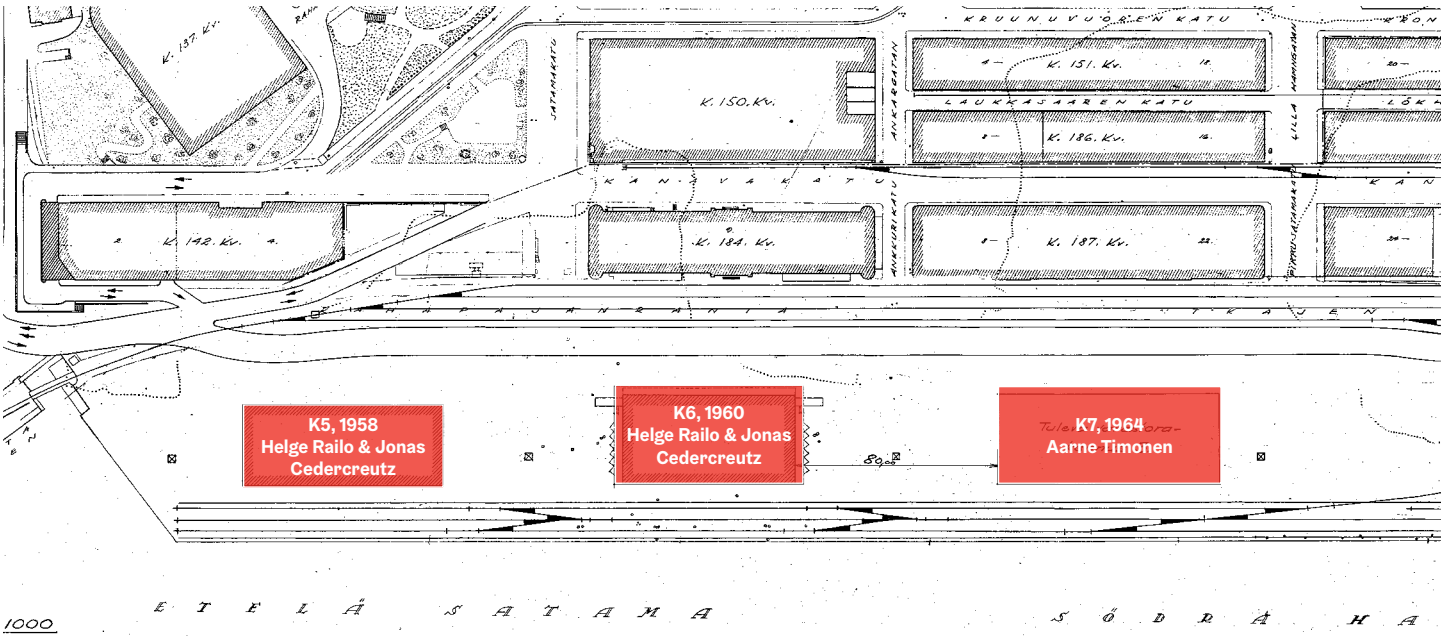
Katajanokan tavara-asema, asemapiirros. 1967, Helsingin Satamalaitos.

1957–1964 Porrastuvat laiturivarastot



1976 Uudet laiturivarastot K5, K6 ja K7

Uusista laiturimakasiineista ensimmäisenä valmistui vuonna 1958 kuvan vasemmanpuoleisin varastorakennus. Sen ja keskimmäisen, vuonna 1960 valmistuneen tulli- ja varastorakennuksen suunnittelusta vastasivat Helge Railo ja Jonas Cedercreutz. Vuonna 1956 uusittu laiturilinja ulottui länsipäästään noin 30 metriä aiempaa ulommaksi. Makasiinikorttelien aiemmin maisemakuvassa prominentit rakennukset asettuivat maantasolta tarkasteltavassa siluetissa nyt taka-alalla, nostokurkien ja laiturivarastojen taakse. 1976, Sky-Foto Möller.



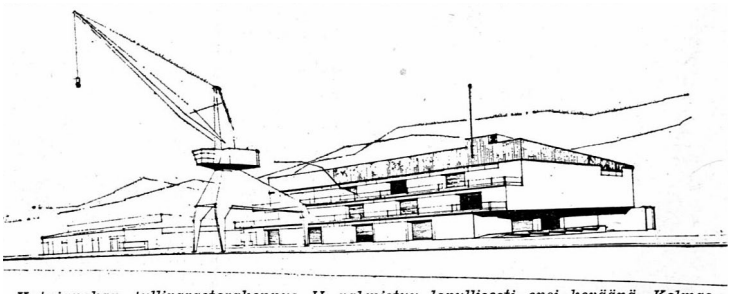
Porrastuvat laiturivarastot I (K5) ja II (K6)

”Tätä monttua kaivettiin parisen vuotta sitten kovalla kiireellä, Kaksikin urakoitsijaa työskenteli jopa kolmessa vuorossa. Paikalla olleet vanhat laiturinperustukset revittiin irti ja maa kaavittiin puhtaaksi aina kallioon saakka, Paikoin hyvän joukon yli 10 metrin syvyinen ja noin 45×75 metrin laajuinen monttu tuettiin lankuilla, täytettiin yli puolitien valikoidulla rantahiekalla ja sitten kaikki jäi sellaisekseen. Toista vuotta on monttu saanut seistä puolivalmiina ja vesi on hiljalleen täyttänyt laajan kuopan. Töiden jatkaminen riippuu kuulemma piirustuksista, jotka hyvin suunniteltuun rakennustoimintaan kuuluvatkin, nyt niitä ei kuitenkaan vielä ole. On rakennettu kallis kuoppa, miten kallis, sitä eivät kaupungin herrat vielä voineet sanoa, mutta varmasti se on maksanut miljoonan poikineen. On järjestetty hieno piirustuskilpailu arkkitehdeille, on jaettu jopa palkinnotkin. Piirustukset ovat kuulemma nyt joutuneet johonkin komiteaan. Sieltä ne lähtevät kiertokululleen eri lautakuntiin, kaupunginhallitukseen ja valtuustoon. Sillä aikaa kulkee työttömiä kädet taskussa ja ihmettelevät herrojen touhuja. Herrat selittävät puolestaan, että kaupungin työt tulevat kalliiksi. Kunhan tämänkin montun on lieju peittänyt ja sen jälkeen kaivettu auki, niin johan on hitto, ettei jo peruskaivanto tule maksamaan.”

Vapaa Sana 25.11.1956



Sky-Foto Möller, 1978, HKM.



Katajanokan tullivarastorakennus II valmistuu lopullisesti ensi keväänä. Kolmas rakennus on tähtäimessä.

US 11.11.1959 s. 8

Katajanokan tullin varastorakennus II harjassa

Helsingin satamaliikenteen huomattava kasvaminen on pakottanut lisäämään ja nykyaikaistamaan tullivarastotiloja. Eilen pidettiin Katajanokan tullivarastorakennus II:n harjannostajaiset, joissa kaupungin edustajien lisäksi olivat saapuvilla urakoitsijat sekä rakennustyöväki.

Satamajohtaja Kristian Ei-) selvitteli puheessaan Helsingin tamalaitoksen- ja -liikenteen nä- aloja. Hän mm. totesi, että ikka nyt on saatu Katajanokalla rjakorkeuteen jo toinen tullivastorakennus, ei tilanne ole silti lvinnyt. Vanhoja rakennuksia on mittäin purettu, joten kysymyksä on tavallaan näiden aikansa lvelleiden varastotilojen korvaainen uusilla. Olisi ehdottomasti atava vielä kolmaskin tullivarasrakennus, korosti satamajohtaja ro.

Harjakorkeuteen saatu Kataja nokan tullivarasto II on kolmike roksinen, minkä lisäksi siinä on y 2.500 m²:n suuruiset kellaritila Rakennuksen tilavuus on 39.490 m ja tämän lisäksi katettujen kellari ajoluiskien osuus lähes 500 m³.

Tullivarastorakennus II:n raker nuskustannukset ovat urakan osal ta 192 milj. markkaa. Rakennus työn urakoitsija aloitti 31. 3. 195 ja laskelmien mukaan se on pää töksessä maalis—huhtikuun vaih teessa ensi vuonna.

US 11.11.1959 s. 8

Yllä siteeratun jämäkän kommentaarin vauhdittamana alkoi Katajanokanlaiturilla vuonna 1958 ensimmäisen uuden laiturivarastorakennuksen pystyttäminen. Vuonna 1955 järjestetty suunnittelukilpailu koski alun perin varastorakennusta numero II (K6), joka on keskimmäinen rakennuksista. Kilpailussa kuitenkin pyrittiin löytämään ratkaisu, joka soveltuisi hyödynnettäväksi myös muissa alueelle kaavailluissa uusissa varastorakennuksissa. Kilpailun voitti Jonas Cedercreutzin ja Helge Railon ehdotus, jonka kantava idea oli julkisivun porrastuminen terassitasoilla. Suunnittelukilpailun järjestämiseen vastahankaisesti suhtautunut Satamalaitos oli ennättänyt aloittaa perustustyöt jo vuonna 1955, ja oli havitellut rakennuksen suunnittelutehtävää itselleen.[8] Kilpailu kuitenkin järjestettiin. Arvostelulautakunta katsoi parhaaksi ehdotukset, jotka olivat yleispäteviä ja joustavia. Keskeisenä pidettiin myös ratkaisun kehityskelpoisuutta vaihtuvissa olosuhteissa. Rakennusten suhde kaupunkikuvaan oli niin ikään keskeinen arviointikriteeri:

”Satamakuvassa muodostavat suunnitellut varastorakennukset ensimmäisen portaan siirryttäessä laiturin horisontaalisesta linjasta taustalta kasvavaan Katajanokan vilkkaaseen ääriviivaan. Ohjelman mainitsemien parvekkeiden yhdistäminen porrastuviksi vaakatasoiksi rytmillisesti sijoitettuine sisäänottoaukkoineen ... tuntuu soveltuvan siihen rakennustaiteelliseen tehtävään, jonka ympäristökokonaisuus asettaa varastorakennuksille”

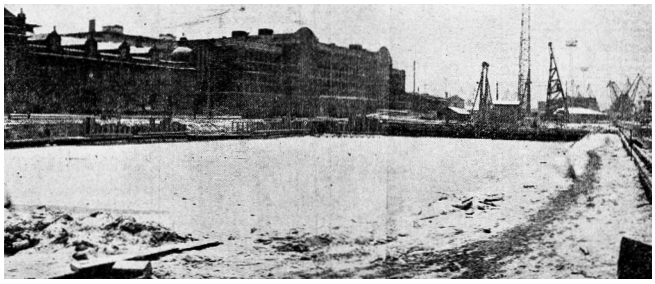
8 Ilta-Sanomat 1.2.1955 s. 12. ” Satamajohtajan mielestä kilpailu vie paljon aikaa ja vaatii suuria kustannuksia.”

1957–1964 Porrastuvat laiturivarastot



1970 Uudet laiturivarastot K6 ja K7

Vuonna 1964 valmistunut varastorakennus K6 (keskellä) muistutti arkkitehtonisilta piirteiltään huomattavasti vuonna 1960 valmistunutta rakennusta (etualalla). Muista uusista varastorakennuksista poiketen suunnittelu toteutettiin Satamalaitoksella arkkitehti Aarne Timosen toimesta. Rakennukseen tehtiin tasakatto; muissa varastoissa käytettiin pulpettikattoa. Taaimmaisena Gunanar Tacuherin 1936 valmistunut tullimakasiini. Eeva Rista, 1970, HKM.



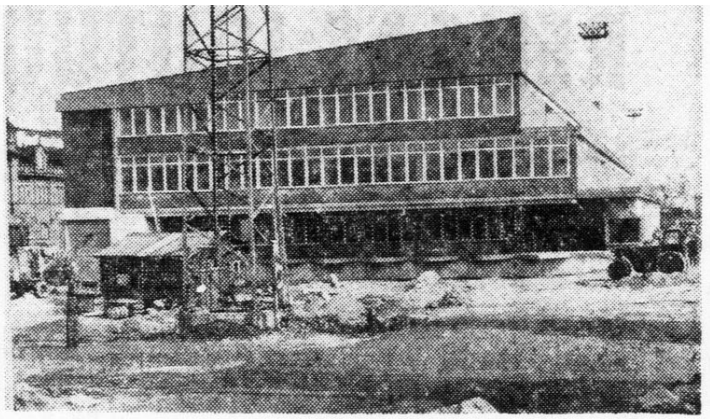
Monttua kaivettiin hirmuisella kiireellä

mutta piirustukset rakennuksesta puuttuivat
— Omituista rakennustouhua Katajanokalla

”Jo pari vuotta on 50 miljoonaa markkaa maksanut varastorakennuksen monttu seissyt Katajanokalla tyhjänä tai oikeammin sanoen veden ja seinämistä sortuneen saven täyttämänä odottaen, milloin rakennuksen piirustukset valmistuvat. Arkkitehtitoimisto Cedercreutz & Railo saikin joitakin kuukausia sitten luonnokset valmiiksi, mutta niissä oli otettu huomioon ensi sijassa arkkitehtooniset näkökohdat ja sitten vasta käytännöllisyys, ja ne jouduttiin tämän johdosta heittämään paperikoriin. Toiset luonnospiirustukset ovat valmistuneet nyttemmin, ja niiden mukaan ovat rakennuskustannukset 425 milj. mk aikaisemman 643 milj. mk asemesta. Helsingin kaupungin satamalautakunta ei eilisessä kokouksessaan katsonut voivansa hyväksyä vielä näitäkään piirustuksia, vaan niitä pääettiin tarkistaa siten, että rakennuskustannuksissa päästäisiin 400 milj. mk alle. Asiasta päätetään ensi maanantaina.

Uusissa piirustuksissa on kerrosten korkeutta vähennetty, luovuttu tasakatosta, mosaiikkipinnoista, jotka olisivat maksaneet 11 milj. mk, putkipostista ym. Arkkitehtitoimistolle ja asuntosäätiölle, joka myös osallistui hylättyjen luonnosten tekemiseen, jouduttiin maksamaan lähes 10 milj. mk. Uudet piirustukset tulevat maksamaan noin 14 milj. mk.

Kansan Uutiset 28.5.1957



LEHTIKUVA

Katajanokan varastorakennus II, jonne tullihenkilökunta muuttaa ensi viikolla.

Katajanokan uusi varasto-rakennus valmistunut

Katajanokan sataman tullausolot helpottuvat huomattavasti ensi viikolla, jolloin osa tullihenkilökunnasta muuttaa uuteen tulli- ja varastorakennukseen. Juuri valmistunut Katajanokan varastorakennus II käsittää kellarikerroksen lisäksi kolme kerrosta, joiden yhteinen tilavuus on lähes 40.000 m³. Varastorakennus on tullut maksamaan n. 400 miljoonaa markkaa.

Uutta varastorakennusta eilen lehdistön edustajille esitellessään totesi satamajohtaja Kristian E i r o, että rakennuksen suunnittelussa ja tilojen käytössä on pyritty tavaran käsittelyn ja tullauksen nopeuttamiseen. Niinpä esimerkiksi toimistossa työskentelevät tullitarkastajat huoneen reunoilla tiskien ääressä ja kirjurit keskellä. Ennenkaikkea nopeuttaa tullausta se, että jokaisessa kerroksessa on omassa toimistossaan työskentelevä tullivirkailijaryhmä.

Kussakin kerroksessa on varastotilaa n. 2.000 m², minkä lisäksi tulevat liikennetilat, lastausparvekkeet ja toimistotilat. Varastorakennusta suunniteltaessa on otettu huomioon kuutioiden tehokas käyttö. Niinpä kerroskorkeudet ovatkin keskimäärin vain 3 5 metriä.

Tavara siirretään toiseen ja kolmanteen kerrokseen satamanosturilla kerroksen lastausparvekkeelle. Ensimmäisen kerroksen kuormitus on 2,5 tn, toisen 2 tn ja kolmannen 1,5 tn neliömetrille.

Helsingin Sanomat 7.5.1960 s. 27



Sky-Foto Möller, 1986, HKM.

Varastorakennus III (K7)

”Katajanokan III makasiinin rakennushankkeen yhteydessä on viime aikoina kärjekkäästikin keskusteltu sataman osuudesta kaupunkikuvassa. On väitetty, että arkkitehtien on saatava sanoa ratkaiseva sana satamamakasiinejakin suunniteltaessa ja rakennettaessa. Katajanokan I ja II makasiini ovatkin ulkopuolisten arkkitehtien suunnittelemia. Nyt on satamalaitos halunnut itse rakentaa samaan riviin III makasiinin, mutta ainakin ensimmäinen tästä makasiinista laadittu suunnitelma joutui kovaan vastatuuleen piirustusten taittoa myöten.”

Helsingin Sanomat 16.10.1962 s. 7

Kolmatta varastorakennusta (K7) alettiin kahdesta ensimmäisestä poiketen suunnitella Satamarakennusosastolla sen sijaan, että työ olisi annettu ulkopuolisten tahojen suoritettavaksi. Taustalla olivat kenties Satamalaitoksen kokemukset ensimmäisen rakennuksen viivästymisestä suunnitelmissa ilmenneiden puutteiden vuoksi. Satamalaitoksella katsottiin, että työ saataisiin parhaiten ja tehokkaimmin suoritettua omaa työvoimaa käyttäen. Rakennuksen suunnitelmista vastasi arkkitehti Aarne Timonen, ja sen tilaohjelmassa keskeisessä asemassa olivat suuret, lähes pilarittomat varastohallit, joiden myötä tavaroiden esteetön liikutteleminen olisi mahdollisimman sujuvaa. Satamalautakunnan hyväksymät suunnitelmat juuttuivat kuitenkin kaupungin julkisivulautakuntaan, jossa esitettyjä suunnitelmia pidettiin ongelmallisina:

”Todettiin, että suunniteltu varastorakennus vaikuttaa varsin merkitykselliselä tavalla Katajanokan satamakuvaan. Samoin todettiin, että rakennuksen korkeus meren puolelta katsottuna sopeutuu muiden rakennusten muodostamaan kokonaisuuteen. Kuitenkin on vielä perusteellisesti tutkittava satamarakennusten 1 ja 2 kattomuotojen mahdolliset heijastumat suunnitellun rakennuksen kattomuotoon ottamalla toisaalta huomioon Taucherin varastorakennuksen massa. Mitä itse rakennukseen tulee, todettiin se vielä arkkitehtonisesti heikoksi, joten suunnittelijan tulisi edelleenkin pyrkiä materiaalin ja muotojen yhteisvaikutuksena rauhallisempaan kokonaistulokseen. Erikoista huomiota tulisi kiinnittää rakennuksen kaakkoispäätyyn, joka vaikuttaa levottomalta ja viimeistelemättömältä. Asia päätettiin jättää edelleen pöydälle.”

Kansan Uutiset 31.10.1962 s. 1

Julkisivulautakunnan näkemysten vuoksi rakennustyöt olivat keskeyttyinä noin vuoden ajan:

” Piirustuksista käytiin viime vuonna valtuustossa pitkä keskustelu tasakattoratkaisun vuoksi. Vasemmisto esitti piirustusten palauttamista tarkistuksia varten, mutta porvarit ajoivat ne läpi. He eivät kuitenkaan kyenneet osoittamaan keskustelussa yhtään sellaista taloa, jossa tasakatto olisi kestänyt edes kymmentä vuotta.”

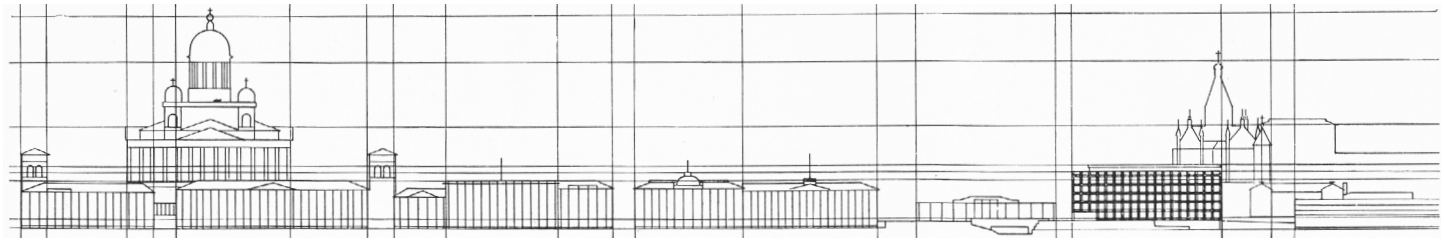
Kansan Uutiset 4.6.1964 s. 10

1959–1962 Enso-Gutzeitin pääkonttori



1979 Enso-Gutzeitin pääkonttori ja Uspenskin katedraali

Kauppatorilta tarkasteltaessa muodostavat Uspenskin katedraali ja Enso-Gutzeitin pääkonttori Katajanokan näkyvimmän rakennusparin. Puunjalostusjätin rasterijulkisivun määrittämä pääkonttori toi Katajanokkaa lähemmäs vanhaa keskustaa; mittakaavallisen kumarruksen ohella merkittävää oli rakennuksen vaalesävyisyys, joka oli uusi piirre Katajanokan eteläisessä rantamaisemassa. Volker von Bonin, 1979, HKM.



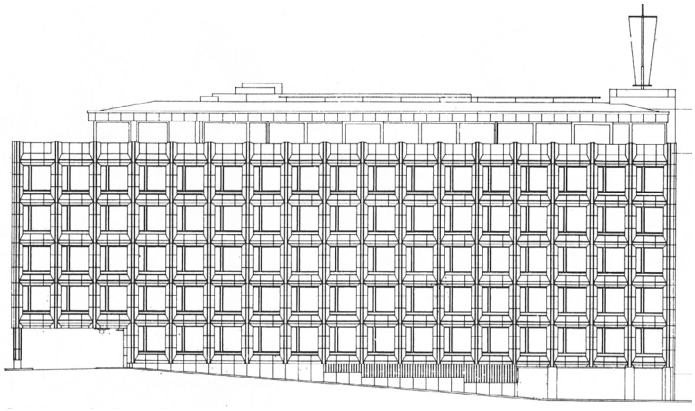
Tutkielma rakennuksen asettumisesta Empirekeskustan kontekstiin, Julkisivupiirustus, teoksesta *Fleig (1963), The Complete Works of Alvar Aalto, volume 1.*



Katajanokanlaiturilta tarkasteltuna Enso-Gutzeitin vaalea julkisivu yhdistyy selväpiirteisesti Empirekauoungin rapattujen rakennusten rintamaan. Simo Rista, 1970, HKM.

”Enso-Gutzeit Oy:n toimitusjohtaja, vuorineuvos Lehtinen, katsoo rakennustehtävän niin arkaluontoiseksi, että rakennuksen arkkitehtoninen muoto kokonaan olisi rakennettava Helsingin kaupunkikuvan intressien mukaan ja että Enso- Gutzeit Oy omasta puolestaan on valmis korvauksetta luopumaan rakennuskorkeudesta. Rakennuttajan intressien mukaista myöskin on, että rakennus mahdollisimman oikealla tavalla liittyisi arvovaltaiseen ympäristöönsä. Näin ollen on syntynyt harvinainen tilanne. Viime aikoina on usein totuttu siihen, että rakennuttaja pyytää kaupungilta lisää ilmatilaa ja ylittää rakennuskorkeuden. Tässä tapahtuu ratkaisu siis päinvastoin, rakennuttaja luopuu rakennusoikeuksistaan Helsingin kaupunkikuvan tähden. Arkkitehtina minun on erityisesti alleviivattava tämä harvinainen tilanne.”

Alvar Aalto 27.1.1960, Suomen Sosialidemokraatti s. 5



Julkisivupiirustus, teoksesta *Fleig (1963), The Complete Works of Alvar Aalto, volume 1.*

Alvar Aalto suunnittelupaikasta

”Kysymyksessä oleva rakennuspaikka on ratkaisevan tärkeä Helsingin kaupunkikuvassa. Se muodostaa Kauppatorin ja Esplanaadin systeemin päätteen, arkaluontoisen nivelkohdan klassillisen vanhan Helsingin ja Katajanokan välillä sekä lisäksi hallitsee yhtäaikaa Kauppatoria, sen vieressä olevaa toriaukeata (päävartion etuala) ja Helsingin satamakuvaa. Rakennustehtävän arkaluontoisuutta lisää myös presidentin linnan läheisyys. (...) Kauppatori on klassillisen Helsingin mutta myös nykyaikaisen Helsingin oleellinen osa, torimuodostumana poikkeuksellisen kaunis, jota vastaavaa monella kaupungilla ei ole. Kysymyksessä oleva tontin muoto on huvilamainen. Etusivu on vinosti leikattu neliö. Tämä muoto ei salli sellaista rakennusta, joka edullisesti päättäisi Kauppatorin pitkänomaisen muodon, sellaisenaan hyvin kauniin. Samoin sille ei voida rakentaa rakennusta, joka oikealla tavalla liittyisi satamaan. Rakennuksen aukeasta asemasta sekä Katajanokan katujen korkeusprofiileista johtuu, että tontille ilman asemakaavan muuttamista voidaan rakentaa poikkeuksellisen suuri rakennuskorkeus. Jos tämä korkeus käytettäisiin täydellisesti, syntyisi rakennusmassa, joka olisi erittäin epäedullinen, voisi sanoa suorastaan tuhoisa Helsingin kaupunkikuvalle.”

Alvar Aalto 27.1.1960, Suomen Sosialidemokraatti s. 5

Enso-Gutzeitin pääkonttori

Katajanokan kenties kaupunkikuvallisesti näkyvimmälle tontille nousi vuonna 1962 Alvar Aallon suunnittelema valtionyhtiö Enso-Gutzeitin pääkonttori. Suunnitelmien toteutus tuli mahdolliseksi vuonna 1960 Enso-Gutzeit Osakeyhtiön hankittua tontilla sijainneen Norrménin talon omistukseensa Oy Huolintakeskus Ab:lta. Uuden rakennuksen piirustukset Aallolta tilasi yrityksen silloinen pääjohtaja William Lehtinen. Rakennuksen valmistumisen myötä puunjalostusteollisuus sai kaukaa erottuvan monumentin pääkaupungin ytimeen, Presidentinlinnan viereen – korostaen teollisuudenalan merkitystä koko maan talouden veturina. Uusi rakennus muutti huomattavasti Katajanokan kaupunkiin avautunutta siluettia. Vaalea rakennus erottui aiemmin punatiilen dominoimasta satamasiluetista kauas merelle ja maalle, tuoden Katajanokan henkisesti lähemmäs Empirekeskustaa.

Aalto nimesi suunnitelmansa *Palazzoksi*, viitteenä paikalle jo Engelin suunnittelemaan keisarilliseen palatsiin.[1] Rakennuksen suunnittelua ohjasi keskeisesti ajatus Empire-Helsingin vaalean julkisivurintaman ulottamisesta Katajanokalle. Pohjoisesplanadin itäpään rakennuksista erityisesti Presidentinlinna vaikutti Aallon suunnitelmiin. Rakennuksen suunnittelua edelsivät kaupunkikuvalliset tutkielmat, joissa haettiin rakennukselle soveltuvaa mittakaavaa ja julkisivujäsentelyä. Aalto katsoi tontille sallitun rakennusoikeuden maksimaalisen hyödyntämisen tuhoisaksi kaupunkikuvalle, ja päätyi ratkaisuun jossa rakennus jäisi keskimäärin 7,8 metriä asemakaavan sallimaa huippukorkeutta matalammaksi.[2] Arkkitehdin mukaan rakennusmassan horisontaalinen jäsentely oli rakennuspaikalle ainoa oikea ratkaisu, joka antoi tarpeeksi pitkän julkisivun sataman suuntaan.

Suunnitelmien lähtökohtana oli myös oletus Katajanokan kanavan säilyttämisestä. 1960-luvulla kaupunkisuunnittelua keskeisesti ohjanneet liikenteelliset näkökohdat olivat niin ikään elimellinen osa Aallon suunnitelmaa. Rakennuksen Kauppatorille suunnattu pääty muodostettiin pilarien kannattamaksi arkadiksi, jolloin saatiin lisää tilaa liikenteelle. Toisaalta pilaritematiikan hyödyntämisen tausta-ajatuksena oli yhtä lailla ajatus vuoropuhelusta Empirekaupungin hallintorakennusten pilarijärjestelmien kanssa. Marmorilevyin pinnoitettu toisteinen rasterijulkisivu loi voimakkaan kontrastin rakennuspaikan aiemmalle, rikkaasti jäsennellyn julkisivun kannattelemalle Norrménin tiilitalolle.

”Alvar Aalto ymmärsi toritilan jatkuvuuden satama-altaan kokonaisuutena. Paikalle rakennettiin presidentinlinnan suolamakasiinin kanssa kilpaileva uudisrakennus. joka vaikka Aallon ansiosta mataloitettunakin, leikkaa rajusti Uspenskin katedraalin terassiltaan nousevan massan kahtia. Sinänsä monessa suhteessa hyvä talo on ja pysyy. ”

Arkkitehti Pertti Nykänen, US 19.5.1978

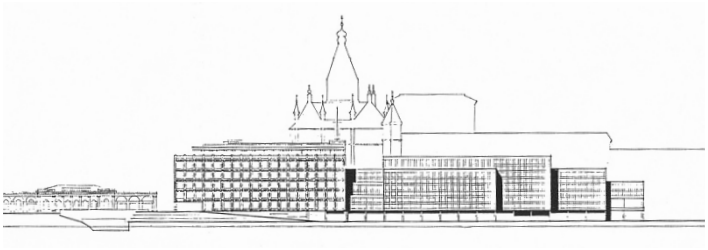
1 Putkonen 2010 s. 40
2 Suomen Sosialidemokraatti 27.1.1960 s. 7

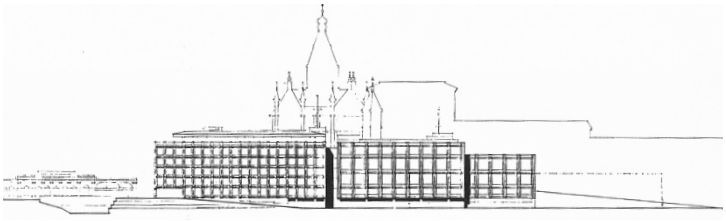
1959–1962 Enso-Gutzeitin pääkonttori



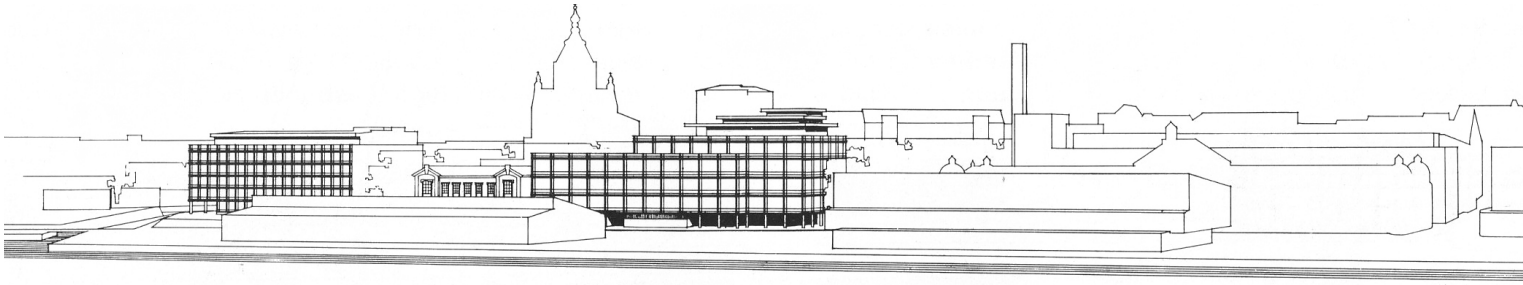
1979 Enso-Gutzeitin pääkonttori ja Uspenskin katedraali

Kauppatorilta tarkasteltaessa muodostavat Uspenskin katedraali ja Enso-Gutzeitin pääkonttori kaupungista käsin tarkasteltuna Katajanokan näkyvimmän rakennusparin. Rahapajan 1950-luvulla valmistunutta punatiilistä lisärakennusta (kuvassa oikealla) pidettiin kaupunkikuvallisesti epäonnistuneena, ja sitä kaavailtiin purettavaksi jo 1970-luvun suunnitelmissa. Volker von Bonin, 1979, HKM.





Enso-Gutzeitin pääkonttorin laajennusosa, massoittelututkielmia. Varhaiset ehdotukset perustuivat ajatukselle Rahapajan purkamisesta. Teoksesta *Fleig (1978), The Complete Works of Alvar Aalto, volume 3.*



Enso-Gutzeitin pääkonttorin laajennusosa, julkisivupiirustus. Teoksesta *Fleig (1978), The Complete Works of Alvar Aalto, volume 3.*



Vuonna 1974 alettiin Aallon toimistossa alettiin suunnitella laajennusosaa ahtaaksi käyneelle rakennukselle. Alun perin suunnitelmissa oletettiin Rahapajan rakennuksen tulevan purettavaksi, mutta kaupungin vastustuksen vuoksi näistä aikeista pian luovuttiin. Sen sijaan laajennusosan näkyvimmät rakennusmassat oltaisiin sijoitettu Rahapajan purettavaksi ehdotetun lisärakennuksen paikalle, Satamakatuun idässä rajautuneelle tontille. Suunnitelmaluonnoksissa rasterijulkisivu olisi jatkunut nelikerroksisena, horisontaalisena massana. Mustavalkoisista suunnitelmapiirustuksista ei käy ilmi laajennusosan luonnetta huomattavasti muuttanut ajatus tummemman julkisivumateriaalin käytöstä. Perusteena oli rakennusmassan luontevampi liittyminen sataman punatiiliseen rakennuskantaan.

”Tärkeänä näkökohtana uudisrakennuksen sijoittamiselle pidetään sitä, että vapaa näkymä säilyy Katajanokan puiston alaosasta satamaan ja merelle. Uusi rakennus halutaan tehdä riittävän matalaksi mereltä sataman yli Katajanokalle avautuvan näkymän Uspenskin katedraalin, puiston ja asuintalojen vuoksi.

Suunnitelmassa on otettu huomioon jalankulkuyhteys rahapajan ja uudisrakennuksen välistä ylös Kanavakadulle sekä väestönsuojan sisäänkäynti, joka on johdettu rakennuksen läpi sen kellarikerroksessa. Kaavailtu uudistalo sijoitetaan rahapajan vanhan osan kaakkoispuolelle siten, että rahapaja sijaitsee vapaasti terassillaan. Enso-Gutzeitin talon sekä Tulli- ja Pakkahuoneen kanssa se muodostaa yhtenäisen rakennusrintaman meren suuntaan.”

Uusi Suomi 13.5.1977 s. 10

Enso-Gutzeitille lisää toimitiloja

Aalto piirtää laajennusosankin

AKATEEMIKKO Alvar Aalto laatii parhaillaan Enso1Gutzeitin pääkonttoritalon laajennussuunnitelmia. Helsingin Katajanokalla olevan pääkonttorin laajennusosa aiotaan rakentaa vanhan rahapajan ja tullikamarin väliin muodostettavalle uudelle tontille.

TILANPUUTE Enso-Gutzeitin pääkonttorissa on jo useita vuosia ollut varsin vaikea toiminnan laajentumisesta johtuen. Akateemikko Aalto, joka suunnitteli toistakymmentä vuotta sitten valmistuneen pääkonttoritalon Katajanokan kanavan tuntumaan, saa lähtöaikoina valmiiksi laajennusosan piirustukset.

LISÄRAKENNUKSESTA tulee nelikerroksinen eli pari kerrosta matalampi kuin päärakennus. Suunnitelmat ovat vielä toistaiseksi luonnosasteella.

KATAJANOKAN kuvaan oleellisesti kuuluva vanha rahapajarakennus aiotaan säilyttää. Uuden rahapajan rakentaminen on ohjelmassa. Enso-Gutzeitin uudisrakennussuunnitelmien toteutuminen riippuukin paljon rahapajan hankkeista, todetaan Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta.

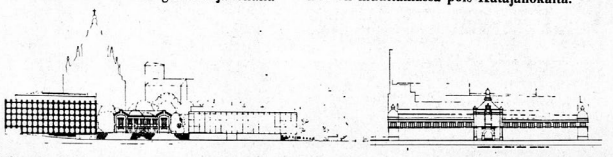
KYSEESSÄ oleva rakennusalue Katajanokalla on ratkaisevan tärkeä Helsingin kaupunkikuvassa. Se muodostaa Kauppatorin ja Esplanadin systeemin päätteen, arkaluontoisen nivelkohdan klassisen vanhan Helsingin ja Katajanokan kaupunginosan välillä. Enso-Gutzeitin tontti hallitsee yhtäaikaa Kauppatoria ja kaupungin satamakuvaa. Presidentinlinnan läheisyys on myös aiheellista mainita.

US 31.5.1974 s. 12

Kaupunkikuva koristuu Katajanokalla

Vanha rahapaja jää uuden talon viereen

Rakennustaiteellisesti erityisen arvokkaaksi arvioitu, 1861 suunniteltu rahapajan vanha rakennusosa Helsingin Katajanokalla aiotaan säilyttää. Sitä vastoin rahapajan uudempi osa esitetään purettavaksi. Rahapajahan on muuttamassa pois Katajanokalta.



Vanha rahapajarakennus (kuvassa toinen vasemmalta) aiotaan säilyttää kaupunkikuvallisena koristuksena Katajanokalla. Suunnitelman mukaan se sopeutetaan kokonaisuuteen, jossa Enso-Gutzeitin pääkonttori, kaavailtu uusi virastotalo (kuvassa keskellä) ja vanha tullikamari muodostavat yhtenäisen rintaman merelle päin.

Uuden asemakaavaluonnoksen mukaan rakennetaan rahapajan ja tullikamarin väliin uusi, viisikerroksinen virastotalo.

Suunnittelijoiden mukaan on nyt pyrkimyksenä muodostaa Kauppatorin tuntumassa aijaitsevasta Enso-Gutzeitin pääkonttoritalosta, rahapajan vanhasta osasta terasseineen sekä uudisrakennuksesta tasapainoinen kaupunkikuvallinen kokonaisuus.

Tärkeänä näkökohtana uudisrakennuksen sijoittamiselle pidetään sitä, että vapaa näkymä säilyy Katajanokan puiston alaosasta satamaan ja merelle.

Uusi rakennus halutaan tehdä riittävän matalaksi mereltä sataman yli Katajanokalle avautuvan näkymän — Uspenskin katedraalin, puiston ja asuintalojen vuoksi.

Kaavailtu uudistalo sijoitetaan rahapajan vanhan osan kaakkoispuolelle siten, että rahapaja sijaitsee vapaasti terassillaan. Enso-Gutzeitin talon sekä tulli- ja pakkahuoneen kanssa se muodostaa yhtenäisen rakennusrintaman meren suuntaan.

Rahapajan terassimuuri sitoo yhteen Enso-Gutzeitin liiketalon ja tulevan uudisrakennuksen. Verraten pienestä koostaan huolimatta vanha rahapaja liittyy itsenäisenä osana kokonaisuuteen.

Terassi, jolla rahapajan vanha osa sijaitsee paviljongin tapaan, liittyy Katajanokan puiston tasoon, ja avaa sieltä näkymän Eteläsatamaan.

Rahapajan uusi osa sen sijaan rikkoo tämän kokonaisuuden, ja siksi se esitetäänkin purettavaksi.

Maanalainen käytävä yhdistäjäksi

Suunnitelmassa on otettu huomioon jalankulkuyhteys rahapajan ja uudisrakennuksen välistä ylös Kanavakadulle sekä väestönsuojan sisäänkäynti, joka on johdettu rakennuksen läpi sen kellarikerroksessa.

Itse uudisrakennuksen pääsisäänkäynti tapahtuisi luontevimmin Satamakadun puoleiselta aukiolta.

Rahapaja ja uudisrakennus voidaan liittää toisiinsa terassin alaisella, osin jo olemassa olevalla käytävällä.

Vanhalla rahapajalla useita käyttömahdollisuuksia

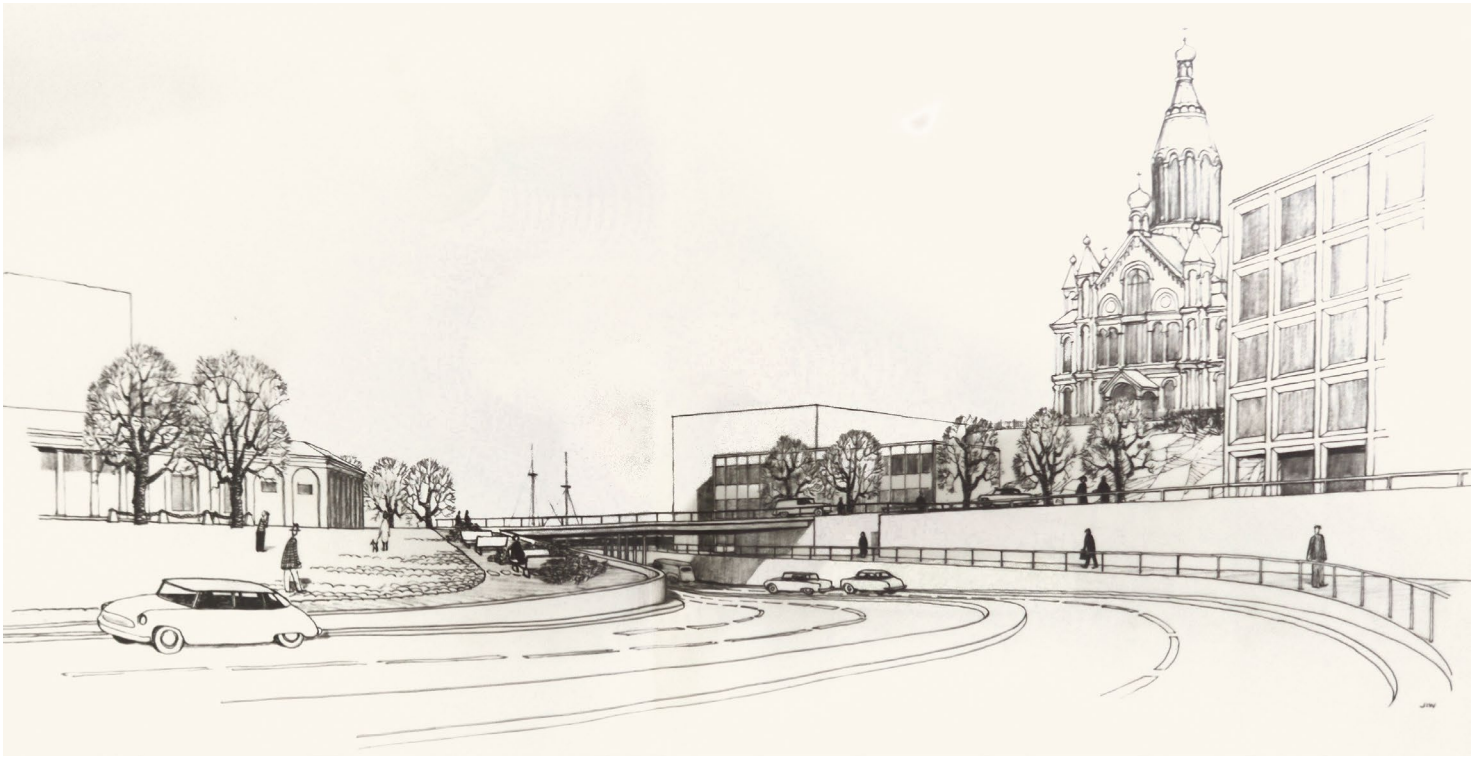
— Vanhan rahapajan selkeä pohjaratkaisu ja mielenkiintoiset, osittain hoivatut sisätilat antavat sille useita käyttömahdollisuuksia, suunnittelijat sanovat.

Tiloja voitaisiin käyttää esim. näyttelytoimintaan sekä vastaanotto- ja edustustarkoituksiin.

Rahapajan tienoon kaavaluonnos oli torstaina esillä kaupunkisuunnittelulautakunnassa.

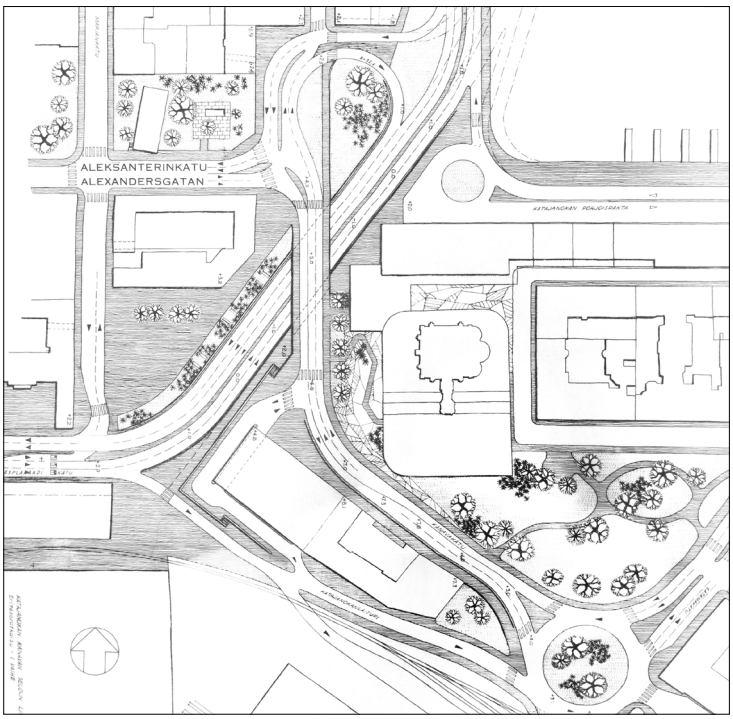
US 13.5.1977 s. 10

1960–1964 Kanavanseudun liikennesuunnitelmat



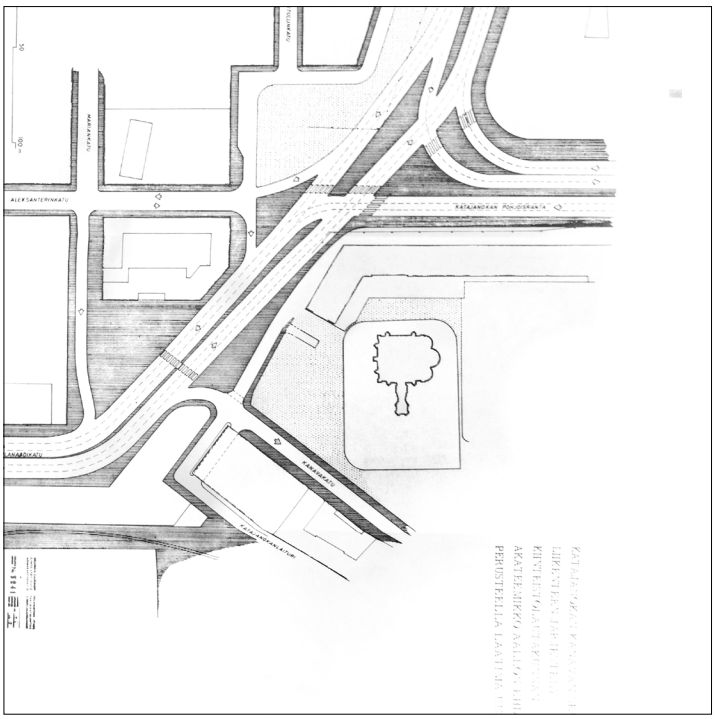
1979 Perspektiivipiirustus kanavanseudun liikennesuunnitelmasta

Katajanokan kanavan täyttäminen ja korvaaminen eritasoisella liikenneratkaisulla tuotti sarjan suunnitelmia ja lopputulosta esitteleviä kauniita piirustuksia. Arkkitehdin laatimassa perspektiivikuvassa myös niemen pohjoisrannan 1800-luvun makasiinit on korvattu ajamukaisella rasterijulkisivuisella uudisrakennuksella. Päävartion edusaukiolle on piirretty istutusalueita ja oleskelupenkkejä, suoraan nelikaistaisen liikenneväylän vierustalle. Piirustukset laati tietävästi torontolainen arkkitehti John Williams. HKA, 1961, *"Arkkitehdin näkemys Katajanokan eritasoratkaisusta".*



1961 Katajanokan kanavanseutu, eritasoratkaisu

"Helmikuussa 1964 Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto esitteli tämän suunnitelman Katajanokan kanavan rakentamiseksi. Virastopäällikkönä oli silloin Aarne Ervi ja liikennesuunnittelupäällikkönä Antti Koivu. Viimeisen päälle kauniisti "maisemoidun" suunnitelman piirsi kanadalainen arkkitehti John Williams, Toronton poika, kansantanhujen harrastaja." Pentti Murole: Katajanokan kanava, Aallon keskusta ja Smith & Polvinen – liikenteen virhearvioita. Piirustus: HKA, HKA, Kaupunginhallituksen mietinnöt N:o 5 1964, liite B, Piirustusv4865X, 31.8.1961.



1962 Alvar Aaallon tasoratkaisu

"Katajanokan kanavan seudun liikenteen ratkaisu on ollut pääkaupungissa jo vuosia puheenaiheena. Pääehdotuksia on tehty neljä, joista kolme on tasoratkaisua ja yksi eritasoratkaisu. Yllä olevaan kuvaan on akateemikko Alvar Aalto Uuden Suomen pyynnöstä hahmotellut ehdottamansa tasoratkaisun. Hän on aikoinaan perustellut, että kaupunkikuvan kannalta on Katajanokan kanavakysymys tärkeä, koska vanhaan kaupunginosaan kuuluu muutakin kuin vain rakennuksia." US 5.11.1963 s. 1. Piirustus: HKA, Kaupunginhallituksen mietinnöt N:o 5 1964, liite C.

Katajanokan kanava täytetään
Liikennejärjestelyn ratkaisua pidetään kiireellisenä tehtävänä

KATAJANOKAN KANAVAN seudun liikenteen järjestely on tällä hetkellä yksi merkittävimpiä kysymyksiä pääkaupungissa. Vuosi vuodelta paisunut liikenne ja ensi kuussa valmistuva Sörnäisten silta ovat kiirehtineet ratkaisua. Kaupunginkellarissa pidettiin eilen illalla po. asian merkeissä selostus- ja keskustelutilaisuus, jossa oli saapuvilla kaupunginjohtajia, valtuuston ja lautakuntien jäseniä sekä lehdistön edustajia.

US 23.9.1961 s. 4

Arkkitehtiliitto:
Kaupunkikuvan kauneimpia arvoja uhkaa tuhoutuminen

SUOMEN ARKKITEHTILIITTO jätti eilen kaupunginvaltuuston valtuustoryhmien puheenjohtajille seuraavan kirjelmän:

Katajanokan risteyksen hyväksyminen nyt esitetyssä muodossa ei koske ainoastaan Katajanokan solmukohtaa, vaan sitoo huomattavasti mm. kaupungin eteläosien liikenteen tulevaa suunnittelua.

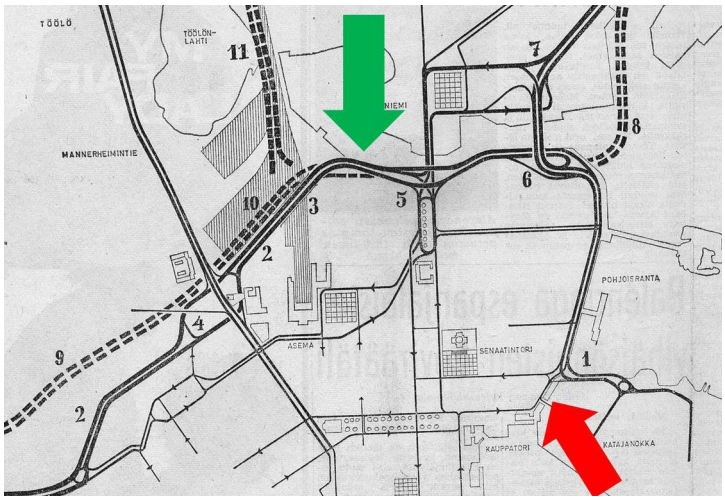
Ne kaavailut, joita on esitetty liikenteen johtamiseksi risteyksestä etelään, merkitsevät mm. ajoratojen rakentamista pitkin Kauppatorin rantaa, altaiden täyttämistä, vilkkaan liikenteen ohjaamista presidentin linnan ja kaupungintalon editse sekä Kauppatorin muodostamista liikennealueeksi.

Kauppatorin perinteellinen luonne tulee näin ollen katoamaan.

Toistaiseksi esitetyt liikennekaavailut eivät ole toteutettavissa ilman, että Helsingin kaupunkikuvan kauneimpia arvoja tuhoutuu.

Parempia ratkaisuja Kauppatorin ja koko Eteläsataman liikenteen järjestelyksi on varmaankin löydettävissä. Koska ne voivat kuitenkin edellyttää Katajanokan kanavaseudun liikennejärjestelyjen toisenlaista ratkaisua, Suomen Arkkitehtiliitto kunnioittavasti esittää, että risteyksen liikennejärjestelyistä päättäminen lykättäisiin, kunnes Kauppatorin ja Eteläsataman alueelle on löydetty kaupunkikuvaan sopeutuva ja toiminnallisesti oikea kokonaisratkaisu.

KU 4.3.1964 s. 3



”Nuorten arkkitehtien ryhmä” teki hurjan vastasuunnitelman Katajanokan kanavan säästämiseksi. Suunnitelmaan sisältyi valtaisa Kaisaniemen viadukti. Myös Vapaudenkatu oli osa suunnitelmaa. Katajanokan kanavan seudun ratkaisu laukaisi siis melkoisen suhteettoman vastasuunnitelman. Suunnitelman pääkomponentteina olivat: 1. Uusi Katajanokan silta ponttonisiltana, 2. Tilapäinen ylitys keskustasta Ruoholahden viaduktille, 3. Rautatieylitys väliaikaista terässiltaa pitkin, 4. Mannerheimintie eritasoristeys, 5. Pitkäsillan eritasoristeys (lopullinen poikittaisväylän osa), 6. Siltavuorenrannan risteys, 7. Hakaniemen risteys, 8. Poikittaisväylän itäinen silta (Hakaniemensilta jää paikallisliikenteelle), 9. Poikittaisväylän osuus, joka yhdistyy uuteen länsisuunnan siltaan, 10. Lopullinen poikittaisväylän keskiosa, joka rakentuu tavara-aseman siirryttyä pois, 11. Keskusväylä (Vapaudenkatu).” Pentti Murole: Katajanokan kanava, Aallon keskusta ja Smith & Polvinen – liikenteen virhearvioita, 16.9.2016.

Kanavanseudun liikennesuunnitelmat

”Katajanokan kaupunginosa Helsingissä on joutumassa yhä enemmän varsinaisen city-alueen piiriin. Suuret tukkuliikkeet muuttavat tai ovat muuttaneet alueelta varastojaan ja tuotantolaitoksiaan pois. Asuinhuoneistoja otetaan jatkuvasti toimisto- ja konttoritiloiksi. Tämä merkitsee lisääntyvää henkilöliikennettä Katajanokalle. Uuden Suomen eilinen kiertohaastattelu viittaa siihen, että Katajanokan henkilökuljetuksista tulee liikennepulmia ratkovien päätehtävä.”

Uusi Suomi 20.3.1964 s. 1

”Katajanokan kanavan täyttämistä pitää kaupungin asemakaavaosasto välttämättömänä. Vain siten voitaisiin liikenne tyydyttävästi järjestää. —Piirros esittää eritasoratkaisua. Sen mukaan tehtäisiin silta Kanavakadulta Meritullintorille, ja Kanavakadun mäkeä alennettaisiin 3 m. Sillan kautta kulkisi Senaatintorin ympäristön ja Katajanokan välisen liikenteen lisäksi ajoneuvoliikenne suunnissa Pohjoisranta—Katajanokka ja Katajanokka — kauppatori. Raitiovaunut korvattaisiin busseilla.”

Helsingin Sanomat 16.10.1962 s. 7

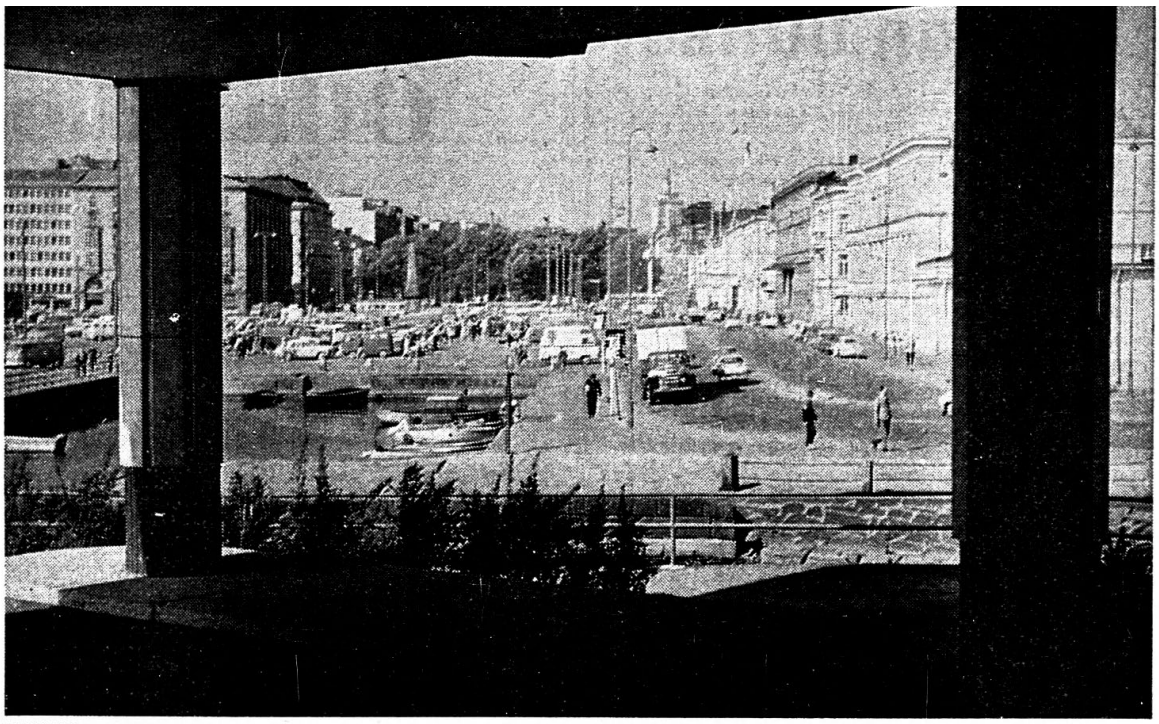
1960-luvun aikana alkanut, alati kiihtynyt autoistuminen johti kaupunkisuunnittelussa yleisimminkin vallalle nousseeseen kehitykseen, jossa Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelussa painottuivat liikennejärjestelyihin liittyvien kysymysten ratkaiseminen. 1960-luvun kynnyksellä virisi keskustelu ensimmäisen kerran jo vuonna 1954 ehdotetusta ajatuksesta Katajanokan kanavan täyttämiseksi, uudelleenjärjesteltävien liikenneväylien rakentamisen mahdollistamiseksi. Yksityisautojen määrän räjähdysmäinen kasvu etenkin 1960-luvulta alkaen johti myöhemmin tilanteeseen, jossa kaikki mahdolliset Eteläsataman ympäristön avoimet satamakentät otettiin paikoituskäyttöön.

Vuoden 1960 yleiskaavaehdotuksessa esiteltiin suunnitelma Helsingin niemeä kiertävästä kehäväylästä. Kahteen kaaren muotoiseen syöttölenkkiin perustunut ratkaisu olisi tuonut ”*monitasoisen autocityn*” Eteläsataman ympäristöön. Suunnitelmat Katajanokan kanavan täyttämisestä ja korvaamisesta liikenneväylällä oli osa tätä kokonaisvisiota. Samoihin aikoihin valmistui pohjoisempana Sörnäisten rantatieltä Pohjoisrantaan johdettu Hakaniemen silta (silloinen *Sörnäistensilta*), jonka myötä liikennemäärien Pohjoisrannassa odotettiin kasvavan huomattavasti. Liikenneratkaisulla oli siten kiire, mutta esitellyt suunnitelmat kanavan täyttämisestä ja korvaamisesta nelikaistaisella moottorikadulla herättivät myös kritiikkiä. Suunnitelmista kauhistuneet nuoret arkkitehdit laativat rajun vastaehdotuksen, jossa liikenteen johtaminen olisi toteutettu Kaisaniemenlahden eteläpuolitse kulkevan poikittaisväylän avulla. Näin moottoritien varrelle oltaisiin voitu muodostaa kaksitasoinen, pysäköintilaitosten ja jalankulkijoiden kansitason muodostama ”nauhacity”.[1]

Kaikki kaavaillut moottoritiesuunnitelmat jäivät lopulta piirustuspöydille. Nuorten arkkitehtien kannanotolla oli

1 Uusi Suomi 4.3.1964 s. 12

1960-1964 Kanavanseudun liikennesuunnitelmat



HELSINGIN MERELLINEN JULKISIVU näkyy Enso Gutzeitin pääkonttorin luo tavallaan sivusta päin parhaan kuvakulman ollessa meren suunnalla. Mutta kaunis tämäkin maisema on veneineen ja eloisine toreineen! Ne, jotka surevat tämän näkymän katoamista jos tilalle vedetään meluisat liikenneväylät, ovat tavallaan oikeassa. Mutta miten liikenne sitten voidaan järjestää — siinäpä kysymys.

KU 3.4.1964

Katajanokan liikennejuttua 'jahkailtu' kahdeksan vuotta

Arkkitehtipiirit haluavat siirtää ratkaisua vieläkin — Asia tänään kaupunginvaltuustoon

KATAJANOKAN KANAVAN SEUDUN liikennejärjestelystä näyttää muodostuvan Helsingin kaupungin elimille jonkinlainen ikuinen laiskanläksy. Kaupungin kiinteistöviraston asemakaavaosasto on laatinut tähän mennessä erilaisia suunnitelmia noin kahdeksan vuoden ajan — ensimmäinen esitys tehtiin jo vuoden 1956 elokuussa — ja työhön, jota on korjailtu aina sen mukaan kuin lautakunnat, kaupunginhallitus ja valtuusto ovat toivoneet, on uhrattu lukematon määrä työtunteja. Asia tulee jälleen tänään esille kaupunginvaltuustossa, mutta tuskin sitä ratkaistaan nytkään. Arkkitehtipiirit ovat nimittäin aloittaneet voimakkaan kampanjan asian panemiseksi pöydälle ja tähän liittyy ajatus suunnittelukilpailun järjestämisestä, toisin sanoen työn antamisesta muille kuin kaupungin omille arkkitehdeille.

Helsingin kaupunginvaltuusto käsitteli Katajanokan seudun liikennejärjestelyjä puoli vuotta sitten. Kansandemokraatit esittivät silloin, että suunnitelmaa tarkistettaisiin vielä ja liikenne yritettäisiin saada joustavaksi Etelärannan ja Esplanaadin suuntiin. Korjatussa ehdotuksessa, joka tulee tänäiltana esille valtuustossa, on nämä toivomukset otettu huomioon, ja suunnitelma näyttää nyt liikenteellisesti tyydyttävältä.

Arkkitehtipiirit ovat esittäneet viime päivinä, ettei Katajanokan seudun liikenteestä olisi tehtävä erillisratkaisua, vaan samassa yhteydessä olisi laadittava tarkat suunnitelmat myös Etelärannan kautta Ruoholahteen suunnitellusta kehätiestä. Kaupunginhallituksen vähemmistö taas on esittänyt, että olisi järjestettävä kilpailu Katajanokan kanavan seudun kautta kulkevan liikenteen järjestelystä. Lausunnoissa on viitattu myös Kauppatorin ja Katajanokan kanavan seudun maisemallisiin seikkoihin ja esitetty toivomus, ettei suurta liikenneväylää vedettäisi Helsingin merellisen "julkisivun" editse. Kauppatorin arvellaan tärveltyvän, mahdollisesti joudutaan kauppahallikin poistamaan — ja miten käykään Esplanaadin lehmusten? Kaikki nämä seikat vaikeuttavat ratkaisun löytämistä.

Helsingin kaupungin kiinteistöviraston asemakaavaosasto ryhtyi suunnittelemaan Katajanokan kanavan seudun liikenteen uudelleenjärjestelyä samaan aikaan kuin Hakaniemen sillan suunnittelukin alkoi.

Ensimmäinen suunnitelma, jossa liikenne ohjattiin eritasoisena, tehtiin vuoden 1956 elokuussa. Kaupunginhallitus ei kuitenkaan hyväksynyt tätä esitystä, koska nykyisen sillan kohdalle suunniteltu sillan katsottiin laskeutuvan liian jyrkästi päävartion luona olevalle torille. Tämän jälkeen tehtiin uusia ehdotuksia sekä taso- että eritasoratkaisun pohjalta ja niiden vaellus alkoi lautakunnissa vuonna 1960. Myös akateemikko Alvar Aalto, joka on piirtänyt kanavan lähellä sijaitsevan Enso Gutzeitin pääkonttorin, laati liikennesuunnitelman, jota kaupungin taholla ei ole kuitenkaan hyväksytty, ei myöskään asemakaavaosaston sen pohjalla laatimaa ehdotusta. Sekä tasoratkaisun että eritasoratkaisun toteuttaminen merkitsevät kanavan täyttämistä. Aalon suunnitelmassa siitä jäisi osa jäljelle.

Katajanokan liikennejutusta on vuosien varrella paisunut suuren luokan työ, jolle jokin koulun tai muun rakennuksen suunnittelu ei vedä vertoja. Myös liikenteen kasvamista on tutkittu useaan otteeseen.

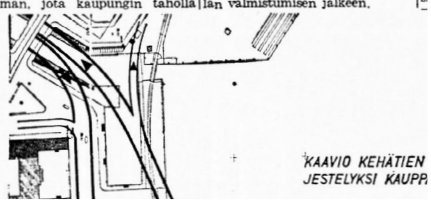
Ratkaisu viivästyy jälleen ehkä parilla vuodella, jos kaupunginvaltuusto tekee päätöksen suunnittelukilpailun järjestämisestä. Ulkopuoliset arkkitehdit eivät pääse asiaan "sisälle" käden-käänteessä. Asiantuntijataholla korostetaan myös sitä seikkaa, että

kaupungin on joka tapauksessa annettava ulkopuolisilleikin etukäteen tarkat ohjeet, toisin sanoen kaupunginvaltuuston on päätettävä ennen kilpailun julistamista, täytetäänkö kanava vai ei, siirretäänkö Kauppatoria merelle päin jne.

Poliisi:

JÄRJESTELY OLISI TOTEUTETTAVA

— Poliisilaitos antoi aikoinaan lausunnon, missä esitettiin liikennejärjestelyn toteuttamista eritasoratkaisun pohjalta ja poliisi on edelleen tällä kannalla. Jotakin täällä olisi tehtävä, sillä liikenne lisääntyy jatkuvasti, yastasi poliisilaitoksen liikennetoimiston johtaja, tuomari Viljo Lehkonen tiedustelluumme. Tilanne on käynyt huolestuttavaksi varsinkin Hakaniemen sillan valmistumisen jälkeen.



KAAVIO KEHÄTIEN JESTELYKSI KAUPP

Arkkitehtiliitto:

Kaupunkikuvan kauneimpia arvoja uhkaa tuhoutuminen

SUOMEN ARKKITEHTILIITTO jätti eilen kaupunginvaltuuston valtuustoryhmien puheenjohtajille seuraavan kirjelmän:

Katajanokan risteyksen hyväksyminen nyt esitetyssä muodossa ei koske ainoastaan Katajanokan solmukohtaa, vaan sitoo huomattavasti mm. kaupungin eteläosien liikenteen tulevaa suunnittelua.

Ne kaavailut, joita on esitetty liikenteen johtamiseksi risteyksestä etelään, merkitsevät mm. ajoratojen rakentamista pitkin Kauppatorin rantaa, altaiden täyttämistä, vilkkaan liikenteen ohjaamista presidentin linnan ja kaupungintalon editse sekä Kauppatorin muodostamista liikennealueeksi.

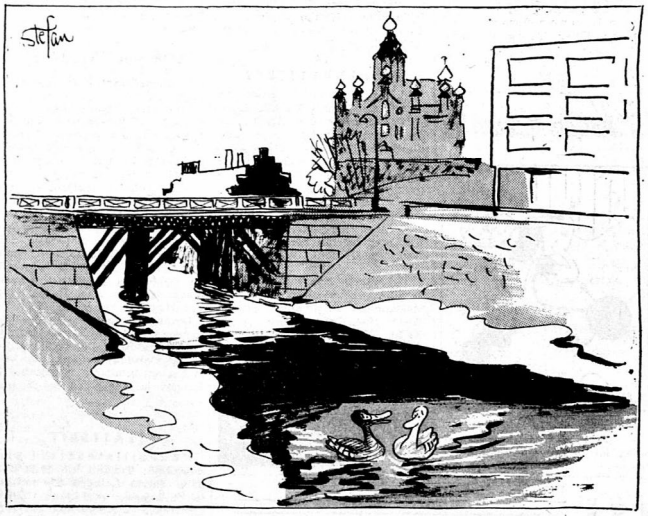
Kauppatorin perinteellinen luonne tulee näin ollen katoamaan.

Toistaiseksi esitetyt liikennekaavailut eivät ole toteutettavissa ilman, että Helsingin kaupunkikuvan kauneimpia arvoja tuhoutuu.

Parempia ratkaisuja Kauppatorin ja koko Eteläsataman liikenteen järjestelyksi on varmaankin löydettävissä. Koska ne voivat kuitenkin edellyttää Katajanokan kanavaseudun liikennejärjestelyjen toisenlaista ratkaisua, Suomen Arkkitehtiliitto kunnioittavasti esittää, että

Saaliit huonoja Huovarissa

HUOVARIN ALUEELLA ovat kalansaaliit olleet keskinkertaista



KATAJANOKAN KANAVAN AINOAT KÄYTTÄJÄT

— Oletko kuullut! Kanavakysymys siirtyi yli vaalien ja näin me saam me käytää tätä ainakin syksyyn saakka!

US 10.4.1964

ilmeisen suuri vaikutus sille, ettei Katajanokan kanavan täyttämiseen lopulta ryhdyttykään.[2] Myös kehäväyläsuunnitelma hylättiin lopulta nopeasti, sillä sen nähtiin koituvan tuhoisaksi empirekeskustan ja meren väliselle suhteelle. Vuonna 1968 julkaistun Smith-Polvisen liikennesuunnitelman esittelemän 9-kaistaisen moottoriväylän istuttaminen Makasiinirannan ja Katajanokan välille osoittautui hurjan 1960-luvun viimeiseksi ylilyönniksi, jonka jälkimainingeissa Helsinki päätti keskittyä joukkoliikenteen kehittämiseen.

”Eritasoratkaisuun sisältyvä silta tehtäisiin Kanavakadulta Meritullintorille alentamalla Kanavakadun mäkeä kolmisen metriä. Sillan kautta kulkisi Senaatintorin ympäristön ja Katajanokan välisen liikenteen lisäksi ajoneuvoliikenne suunnissa Pohjoisranta—Katajanokka ja Katajanokka—Kauppatori. Suoraa yhteyttä Kauppatorilta Meritullintorille ei tässä järjestelyssä olisi, vaan mainitun suuntaisen vähäisen liikenteen olisi ajettava joko Katariinankadun tai Satamakadun eteläpään kautta. Tässä vaiheessa on pyritty säilyttämään Kauppatorilla Presidentinlinnan edessä oleva allas mahdollisimman suurena.”[3]

2 Pentti Murole: Katajanokan kanava, Aallon keskusta ja Smith & Polvinen – liikenteen virhearvioita. http://penttimurole.blogspot.com/2016/09/katajanokan-kanava-aallon-keskusta-ja.html

3 Ibid.

IS 19.3.1964

Kanavakysymys pöydälle arkkitehtiyleisön taputtaessa

Tyytyväisenä painoi nuori arkkitehtikansa koivistolaisen päähänsä tai veti hupun korvilleen ja poistui kaupungintalon parvekkeelta eilen illalla kuultuaan, miten valtuusto pani Katajanokan kanavakysymyksen pöydälle.

Ja parvekkeelta johtavien portaiden alapäässä heitä odotti valtuutettu Janne Hakulinen (skog), joka piti oman tiedotustilaisuuden niille arkkitehtiylioppilaille ja nuorille vastavalmistuneille, jotka eivät pitäneet turhaa kiirettä. Hän juhli voittoaan pitämällä esitelmää ideastaan, jonka mukaan Mannerheimintien ja Hämeentien alitse johtavat liikennetunnelit olisivat paljon tärkeämpiä kuin Katajanokan liikennekysymys. Se, jota hän myös "sikkuraksi" nimitti.

Samaan aikaan riemuitsi E. J. Paavola (vap.) Weijo Wainiolle (kp), että häviön uhka on kääntymässä voiton mahdollisuudeksi.

Aivan yleisesti odotettiin eilisiltaisesta valtuuston istunnosta pitkää ja harrasta, mutta toisin kävi. Ennen klo 21 pääsivät valtuutetut "rauhassa nukkumaan", mitä ilmaisua käytti ensimmäinen varapuheenjohtaja Yrjö Rantala (sd) puhuessaan kaupunginhallituksen ehdottaman eritasoristeyksen puolesta. Hän rauhoitti valtuutettu Leo Backmania (r) sanoen, etteivät valitsijat tätäkään hylkäisi, vaikka tämä hyväksyisikin Katajanokalle eritasoristeyksen. Rauhassa saisi kuulemma Backman senkin jälkeen nukahtaa.

Rantalan tarkoittama rauha jäi kuitenkin saamatta kun valtuusto katsoi äänin 39—34, että asian pöydällepano oli aiheellista.

● Akustisia taputuksia

Eilen illalla pääsivät oikeastaan vauhtiin vasta Weijo Wainio ("Kun sadut ja tosiasiat joutuvat vastakkain näyttää tosiasioiden käyvän huonosti"), Hilja Vilkemaa (kok) ("Rautaisen joustamatonta yksikantaisuutta") ja tietenkin Janne Hakulinen, joka sanoi asemakaavapäällikkö Väinö Tuukkasta asemapäällikköksi.

Ensimmäisen varapuheenjohtajan Rantalan rajoitettua puheenvuorot koskemaan vain toisen varapuheenjohtajan G. Modénin (r) ehdottamaa pöydällepanoa, seurasi suuri määrä puheenvuorojen peruutuksia.

Äänestyksen jälkeen kaikuivat salissa taputukset, jotka katkaisi Teuvo Auran nuijaniskut.

Kaupungintalon juhlasalin akustiikka teki tepposen ja jotkut luulivat valtuutettujen taputtavan. E. J. Paavola oikaisi kuitenkin käsityksiä huomauttamalla, ettei Helsingin kaupunginvaltuusto ole omaksunut itäisiä tapoja.

Taputukset tulivat nimittäin yleisölehteriltä, missä nouseva arkkitehtipolvi iloitsi siitä, mitä joku sanoi voiton pilkahdukseksi, joka taas vaalikauhuksi.

JUHA NUMMINEN

— Maailman terveysjärjestön WHO:n 17. konferenssiin osallistuvat Afrikan valtiot vaativat tiistaina esittämässään päätöslauselmassa Etelä-Afrikan karkottamista konferenssista.

Päätöslauselman esitti tri Hamat Ba Senegalista, joka puhui Afrikan yhtenäisyysjärjestön kaikkien jäsenmaiden puolesta. (STT).

uusi
vaaraton lääke
maksan ja
sapen
sairauksiin

Vibtil vaikuttaa nopeasti sappileikkauksen jälkeisiin ja sapen toimintahäiriöistä johtuviin kiputiloihin ja ruoansulatushäiriöihin, normalisoimalla sapen muodostusta ja erittymistä.
Käyttämällä jatkuvasti Lääketehdas Organonin Vibtiliä saatte nauttia useammista kielletyistä herkuista ilman kipukohtauksen pelkoa.
Vibtil ei aiheuta mitään sivuvaikutuksia ja on täysin vaaraton. Tabletti ennen ruokailua ja ateriastanne muodostuu nautinto.
40 tabletin pakkaus 7,29. Apteekeista ilman reseptiä.

(ilmoitus)

1950...1970 Tiivistelmä



1970 Satama voimiensa tunnossa

1950-luvulta lähtien Katajanokan tavarasatama ajanmukaistui ja kasvoi korkeutta. Rantamaisemassa dominantit korkeat satamanosturit toivat kaupunkikuvaan annoksen teollista muotoilua, horisontaalista ja vertikaalista liikettä. Eeva Rista, 1970, HKM.

1945...1970 Suursataman ja Empirekaupungin tiivistyvä suhde

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Laiturien uusimistöiden yhteydessä sataman varustelu ajanmukaistuu. Rantaviivan siirtyminen Kauppatorin kohdalla aiempaa ulommaksi muuttaa mereltä lähestyttäessä avautuvaa näkymää empirekeskustaan.

- Satama-alueen rantakorttelien massoittelun rytmi vaihtuu. Aiempi porrastuminen laiturialueen yksikerroksisista varastorakennuksista makasiinikorttelien pääpiirteittäin 2-3-kerroksiseen vyöhykkeeseen rikkoutuu. Laiturialueen uudet aiempaa korkeammat varastorakennukset kätkevät makasiinikorttelien julkisivut taka-alalle. Yhtä lailla satamanostureista muodostuu vesirajaan rintama, joka peittää ja muuttaa näkymiä meren ja mantereen välillä.

- Enso-Gutzeitin pääkonttorin valmistuminen niemen länsipäähän muuttaa erityisesti Katajanokan Kauppatorilta aina Esplanadien päätteeseen saakka ulottuvaa siluettia. Punatiiliseen satamamaisemaan nousee poikkeavasti vaaleasävyinen rakennus, joka jatkaa sen vaaleaa värimaailmaa Katajanokalaiturin länsiosiin.

- Uusien varastorakennusten myötä entistä suurempi osa satamaan saapuvasta rahdista käsitellään varastosuojien kätköissä. Logistiset ja satamatyön sujuvuuden turvaavat rakenteet nousevat rakennusten asemasta kaupunkikuvallisesti keskeisiksi elementeiksi.

Rakennettu ympäristö

- **Rahapajanrannan laituri** uusitaan lähes kokonaisuudessaan vuosien 1953-1956 välisenä aikana ja se saa uuden nimen **Katajanokanlaituri**. Laiturilinja suoristuu, ja se rakennetaan keskimäärin 30 metriä ulommaksi.

- Uudistetulle laiturialueelle valmistuu vuosien 1958-1964 välillä kolme uutta laiturivarastoa, joista ensimmäisenä näistä läntisin, **yksikerroksinen kylmä varastorakennus K5** (myöh. Kanavaterminaali). Seuraavina valmistuvat **K6** (1960) ja **K7.** Kaksi ensin mainittua suunnittelivat Jonas Cedercreutzin ja Helge Railon toimisto, kolmannen suunnittelusta vastasi Satamalaitoksen arkkitehti Aarne Timonen.

- Niemen eteläkärjen varastokortteleihin valmistuu vuonna 1952 kaupunginarkkitehti Hilding Ekelundin suunnittelema punatiilinen **kappaletavara-asema.** Vuonna 1954 valmistuu jo pitkään Eteläsataman alueelle toivottu Satamatyöläisten huoltorakennus (Linnankatu 12).

- Alvar Aalto suunnittelee **Enso-Gutzeit** Osakeyhtiölle vaalean rasterijulkisivuisen pääkonttorirakennuksen, joka valmistuu vuonna 1962. Tontilla sijainnut **Norrménin talo puretaan.**

Yhteenveto: Suurstaman ja Empirekaupungin tiivistyvä suhde

Toisen maailmansodan jälkeinen jälleenrakennuskausi toi Eteläsataman maisemaan annoksen kansainvälistä modernismia. Helsingin vuoden 1952 olympialaisia silmällä pitäen Makasiinirantaan rakennettu **Meriasema** (nykyinen **Olympiaterminaali**) toimi pelinavauksena kehityskululle, jonka myötä Eteläsataman aluetta alettiin hiljalleen valmistella matkustajasatamakäyttöön. Katajanokan luonne säilyi tarkastelujakson aikana itäisen ranta-alueen risteilylaituria luukuunottamatta puhtaasti tavarasatamatoimintoihin keskittyneenä, suljettuna ja vilkkaana fyysisen työn ympäristönä. Erityisesti tuontitavaran osalta Eteläsatama oli koko maan kannalta keskeinen.

Sataman toiminnan tehostaminen ja työolojen kehittäminen olivat Katajanokalla 1950- ja 60-lukujen keskeisiä rakennettuun ympäristöön vaikuttaneita teemoja. Etelään avautuneen laiturialueen uudelleenrakantamisen myötä entiset kylmät ja laiturialueen painumisen myötä ryvettyneet tiilimakasiinit korvattiin ajanmukaisilla, osittain kolmen kerroksen korkeuteen nousseilla varastorakennuksilla. Rahdin käsittely siirtyi satamakentiltä nyt osin lämmitettyihin varastotiloihin. Uusiin varastorakennuksiin toteutettiin meren puolelta **porrastunut julkisivu** – ele, jolla pyrittiin tavoittelemaan varhaisen satamasiluetin rakennuskannan laiturialueelta sisämaahan päin vertikaalisesti noussutta räystäslinjaa. Kontteihin perustuva standardisoitu liikenne antoi vielä odottaa itseään. Samassa yhteydessä Katajanokalle hankittiin parikymmentä uutta, kaupunkikuvallisesti keskeiseen asemaan kohonnutta satamanosturia. Rautatie säilytti merkityksensä sataman elämänlankana, ja myös ratapiha koki tarkastelujakson aikana uudellleenjärjestelyjä.

Niemen eteläkärjen täyttöalueelle Gunnar Taucherin kaartuvan tullimakasiinin taakse valmistui vuonna 1952 kaupunginarkkitehti Hilding Ekelundin suunnittelema kappaletavara-asema. Taucherin rakennusta ihaillut Ekelund puki mittakaavallisesti sympaattisen 1950-luvun harjakattoestetiikkaa huokuneen rakennuksensa niin ikään satamaradan kaarretta seuranneeseen asuun.[1] Satamatyöläisten olosuhteita kohennettiin lisäksi Linnankadun ja Kanavakadun kulmatontille vuonna 1954 valmistuneella punatiilisellä huoltorakennuksella, joka purettiin asuntokorttelin tieltä 2000-luvun alkupuolella.

1960-luvun keskeiseksi teemaksi nousivat liikennejärjestelyt – kuten tuntui ajanjakson aikana tapahtuneen käytännössä koko Vironniemen Helsingin alueella. Henkilöautojen määrän rajattomaksi arvioitu kasvu asetti kaupunkisuunnittelulle vaikean haasteen. Moottoriliikenteen valtaama keskusta-alue käsitettiin itsestään selvänä kehityskulkuna, johon kaupungin tuli mukautua liikenneväyliä rakentamalla. Sörnäisten rantatien Pohjoisrantaan yhdistäneen vuonna 1960 valmistuneen Hakaniemen sillan pelättiinkin tuovan keskustaan hallitsemattoman liikennevyöryn. Vastauksena pohdittiin Katajanokan kanavan täyttämistä ja korvaamista kiertoliittymien syöttämällä nelikaistaisella moottoriväylällä. Suunnitelmat olivat kaupunginvaltuuston sinettiä vaille valmiit, kun nuorten arkkitehtien laatiman kannanoton edesauttamana päätettiin hankkeesta luopua. Näppinsä pelissä oli myös akateemikko Alvar Aallolla, jonka suunnittelemana oli vuonna 1962 valmistunut Norrménin talon paikalle vaalea uutuus, Katajanokan empire-Helsinkiin aiempaa tiiviimmin kytkenyt valtionyhtiö Enso-Gutzeitin pääkonttori. Myös Aalto puhui kanavan säilyttämisen puolesta ja näki sen arvon elimellisenä osana Kauppatorin sommitelmaa.

Enso-Gutzeitin pääkonttori toi Katajanokalle annoksen vanhan keskustan vaaleahehkuista siniveristä arvokkuutta – olkoonkin, että sen heijastuspintana toimi kalkkimaalin himmeän kajon asemasta marmoripinta. Aallon toimistossa suunniteltu uudisrakennus oli toteutunut osa laajempaa ajatusta, jonka tarkoituksena oli Katajanokan läntisen rantamaiseman asteittainen porrastaminen empirekaupungista punatiilen dominoimaksi satamavyöhykkeeksi. Aallon toimistossa piirrettiin myöhemmin 1970-luvulla toteutumatta jäänyt laajennusosa Enso-Gutzeitin pääkonttorille. Toteutuessaan rakennus olisi julkisivujen jäsentelyltään jatkanut ruudukkoteemaa, mutta uutena tummasävisenä versiona. Ratkaisulla Aalto haki liitospintaa hohtavan valkoisen Enso-Gutzeitin talon ja vanhojen makasiinien painavan punatiilen välille. Toteutumatta jäänyt laajennushanke heräsi eloon myöhemmin 1990-luvun taitteessa Rahapajan itäpuoliselle tontille suunnitellun ulkoasianministeriön virastorakennuksen muodossa. Aallon ajatuksista poiketen tämä rakennus jatkoi kuitenkin Enso-Gutzeitin vaaleasävyisellä ja klassistisia piirteitä omanneella linjalla.



1962 Esplanadin päätepiste

Kaupungista käsin tarkasteltuna avautuu merkittävin näkymäsuunta Katajanokalle Esplanadeilta tarkasteltuna. Kuva teoksesta *Fleig (1963), The Complete Works of Alvar Aalto, volume 1.*

1 Kervanto Nevanlinna 2002 s. 137. Ekelund kuvailee tullimakasiinia: ”Erinomainen, miehekkään vaikuttava satamavarasto, joka on vuosikymmenen arkkitehtonisesti edustavimpia rakennustöitä Helsingissä.”



1970 Punakylkinen Katajanokka Suomenlinnan lautalta

Matkustajasataman myötä Katajanokan satamassa korostuivat alati kookkaammiksi käyneiden autolauttojen figuurit. Vikinglinjan ensimmäiset autolautat aloittivat liikennöinnin Katajanokalta vuonna 1974. HKM. Juhani Meronen, 1970-luku, HKM.

Uusi lauttasatama Katajanokan kärkeen

Eteläsatamassa jo tungosta

HELSINGISTÄ on yllättävän nopeasti kehittynyt huomattava lauttasatamakaupunki. Uusia matkustaja-autolauttoja ja rahtilauttoja on otettu liikenteeseen ja lähimmän kahden vuoden aikana niitä tulee yhä lisää.

KOSKA ETELÄSATAMAN lauttapaikat eivät enää kauan riitä, on katseet kohdistettu Katajanokan kärkeen, jonne aiotaan rakentaa matkustajalauttasatama.

SATAMALAITOS odottaa nyt kaupungin päättävien elinten suopeaa suhtautumista määrärahaesityksiin, jotka liittyvät vuoden 1974 talousarvioon.

LAUTTASATAMAN perustaminen Katajanokan kärkeen vaatii varsin huomattavia täyttötöitä etenkin, kun nykyistä laiturilinjaa on tarkoitus vetää noin 50 metriä ulospäin. Ensimmäisessä vaiheessa sinne rakennettaisiin yksi lauttapaikka ja myöhemmin sitten lisää.

UUDEN matkustajapaviljongin rakentaminen Katajanokalle sisältyy myös satamalaitoksen suunnitelmiin. Risteilyalusten ja eräiden linjalaivojen matkustajille tarkoitettu nykyinen Katajanokan paviljonki on alun perin rakennettu vientivarastoksi. Liikenteen kasvaminen edellyttää mahdollisimman pian tilavan ja samalla ajanmukaisen matkustajapaviljongin saamista.

KOSKA hedelmien tuonti on pääasiassa keskittynyt Katajanokalle, matkustajapaviljonkia ei satamalaitoksen mielestä voida sijoittaa muualle kuin lähelle kärkeä. Niinpä Etelärannan kohdalla oleva Katajanokan laiturinosa on tästä syystä jätetty pois laskuista.

SATAMAJOHTAJA Keijo Tarnanen korosti Uudelle Suomelle, että matkustajalauttapaikkojen lisääminen on erittäin tärkeää. Jos kaupungin ensi vuoden budjettiin saadaan määrärahat täyttötöiden aloittamiseksi Katajanokalla, ensimmäinen peräporttipaikka olisi siellä valmis 2—3 vuoden kuluttua.

Sivu 9 G

US 8.6.1973 s. 1

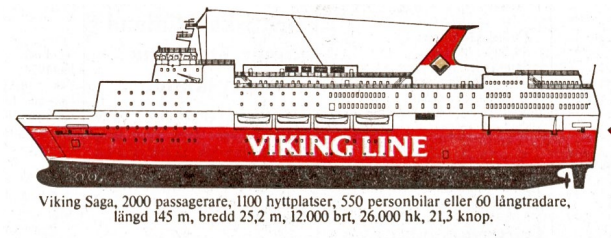


1970...1990

Hiljentyvä tavarasatama

”Katajanokka oli tyypillinen kappaletavarasatama, jonka tärkeimmän liikenteen muodosti liikenne Hampuriin. Kesäaikana ohjattiin Katajanokan laituriin myös neuvostoliittolaiset matkustaja-alukset, ja juuri näitä varten oli varastosuojaan K9 sisustettu jo mainittu tilapäinen matkustajapaviljonki. Todettakoon tässä yhteydessä, että tuolloin olivat tulevaisuuden suunnitelmat Katajanokan suhteen vielä varsin pitkälle hahmottumattomat. Satama-alueen puutteeksi nimenomaan kehittämistä silmälläpitäen todettiin sen laiturilinjan takaisen alueen kapeus. Lisäksi tunnustettiin Katajanokan liikenneolosuhteet poikkeuksellisen vaikeiksi erityisesti Katajanokan kanavan heikkokuntoisen ja kapean sillan vuoksi”

Erävuori 1981, Katajanokka vuonna 1970, s. 182



Viking Saga, 2000 passagerare, 1100 hyttplatser, 550 personbilar eller 60 långtradare, längd 145 m, bredd 25,2 m, 12.000 brt, 26.000 hk, 21,3 knop.



Viking Sally, 2000 passagerare, 1200 hyttplatser, 460 personbilar eller 52 långtradare, längd 155 m, bredd 24,6 m, 15.000 brt, 24.000 hk, 21,2 knop.

HBL 17.7.1980

IS 29.3.1978



Edellä mainitusta seuraten toteutui 1970–1990-lukujen aikana Katajanokalla kaksi suurta muutoskokonaisuutta, jotka vaikuttivat oleellisesti sekä alueen kaupunkikuvalliseen ilmiasuun että toiminnalliseen luonteeseen. Tavarasataman muutto Vuosaareen ja korvautuminen matkustajasatamalla oli näistä ensimmäinen. Toinen oli itäkärjen telakka-alueen vuonna 1974 tapahtunut vapautuminen rakentamiselle. Uuden asuinalueen rakentaminen entiselle telakan alueelle alkoi vuonna 1977, ja valmiiksi työt saatiin vuoteen 1986 mennessä.

Periaatepäätös Eteläsataman alueen varaamisesta pelkästään matkustajaliikenteelle tehtiin vuonna 1972.[3] Aluksi matkustajakäyttöön varattiin Makasiinirannan puolella sijainnut Olympialaituri, josta liikennöivät Silja Linen alukset. Katajanokalle puolestaan kaavailtiin suurisuuntaisia muutostöitä, jotka alkoivat moninaisten vaiheiden jälkeen toteutua vasta vuosikymmenen jälkipuoliskolla.[4] Osaltaan tulevaisuudennäkymien epämääräisyyttä kuvasti se, että vielä vuonna 1971 järjestetyn Katajanokan kärjen asuinaluetta koskeneen asemakaavakilpailun ohjelmassa edellytettiin tavarasataman toiminnan jatkumista entisessä laajuudessaan.[5] Kuitenkin jo vuonna 1973 alettiin yleiskaavatyön yhteydessä selvittää mahdollisuutta siirtää tavarasatamatoiminta pois myös Katajanokalta. Katajanokan matkustajasaamasuunnitelma valmistui vuonna 1975, ja sen ydinajatus oli silloisen tavarasatama-alueen kehittäminen matkustajaliikenteelle soveltuvaksi. Kokonaisuuteen kuului varastorakennusten K5 (Kanavaterminaali) sekä K8 (Tullimakasiini) muuttaminen matkustajapaviljongeiksi. Vuoteen 1986 mennessä oli viimeinenkin kappaletavaran käsittelyyn tarkoitettu nosturi purettu Katajanokan laiturialueelta.[6]

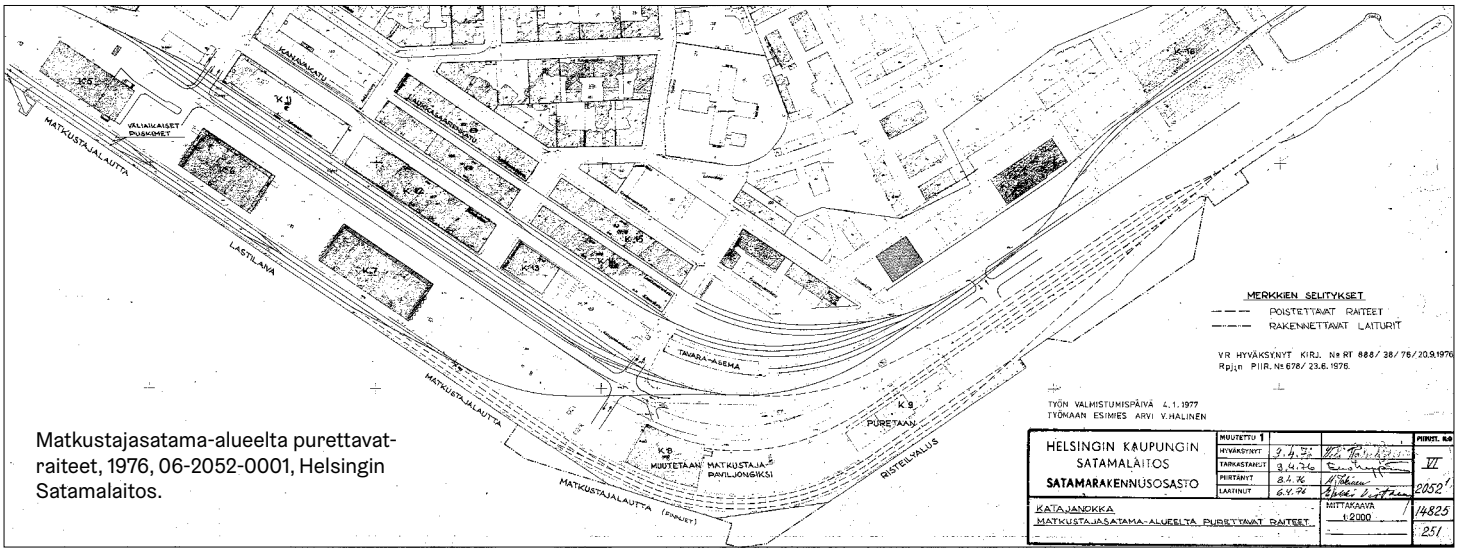
1 ro-ro = ”roll on – roll off” = ”rullaten sisään –rullaten ulos”
2 Erävuori 1981 s. 206
3 Erävuori 1981 s. 193
4 KHKK 1970 Osa 2 s. 221
5 Kervanto Nevanlinna 2002 s. 243
6 Katajanokan Kaiku 1991-1992 s. 7

1977 Katajanokasta matkustajasatama

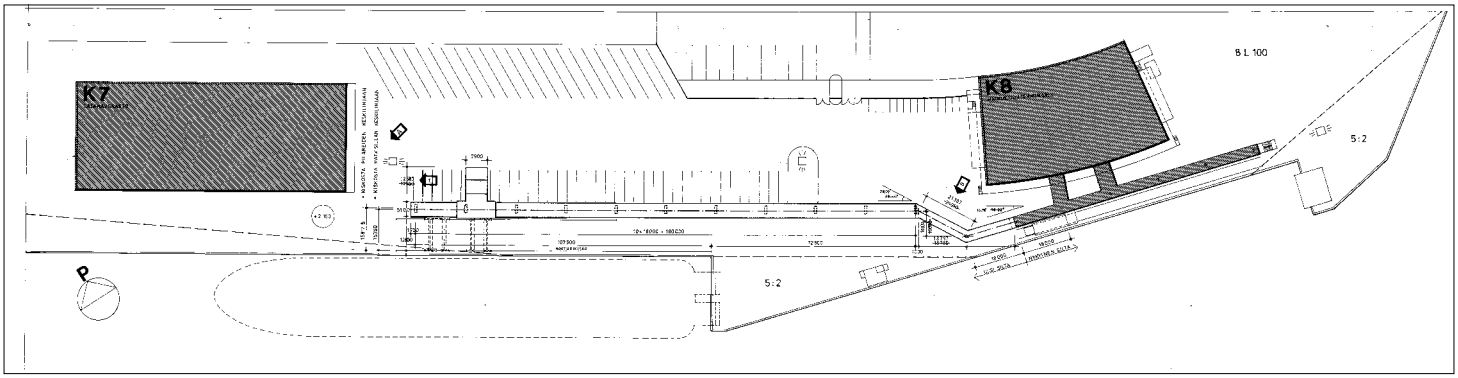


1970-luku Katajanokasta matkustajasatama

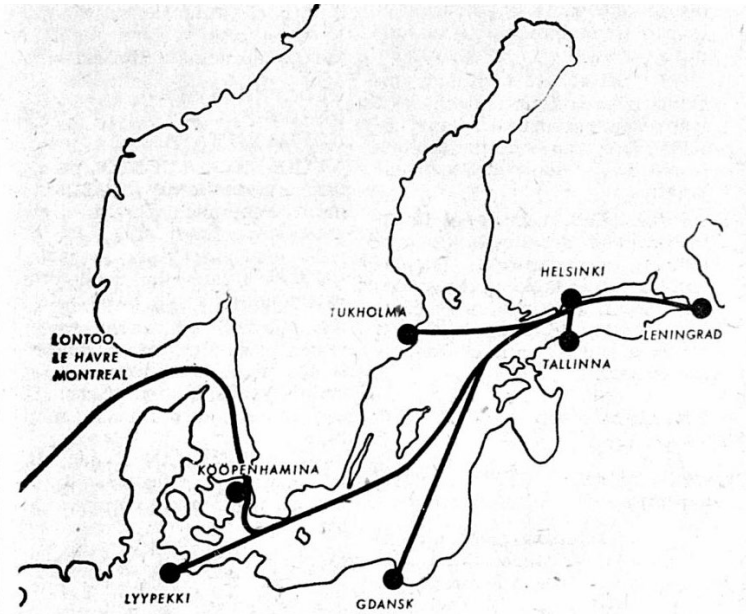
1970-luvun lopun suurisuuntaisten suunnitelmien myötä Katajanokkaa alettiin muokata matkustajasatamaksi. Matkustajasataman yleissuunnitelmassa (alla) oli tilaa jätetty vielä yhdelle lastilaivalle. Sky-Foto Möller, 1970-luku, HKM. Kuva alla: Helsingin Satamalaitos, 1976, matkustajasatama-alueelta purettavat raiteet.



Matkustajasatama-alueelta purettavat-raiteet, 1976, 06-2052-0001, Helsingin Satamalaitos.



VARSIN tiukka äänestys ratkaisi eilen Helsingissä suurlautta Finnjetin paikan Katajanokalta sekä paviljongin kunnostamisen varastorakennuksesta. Satamalautakunta hyväksyi Katajanokan matkustajasataman yleissuunnitelman väliraportin. — Finnjet tulee liikenteeseen keväällä 1977.



***SÄÄNNÖLLISESTI** Helsingistä liikennöivien matkustaja-alusten määräsatamat kuluvana vuonna. Jättialus Finnjet tulee Suomen ja Saksan väliselle reitille vuonna 1977.*

US 24.9.1974 s. 13



1976

Autolauttaliikenteen vaatimia peräporttipaikkoja rakennettiin Eteläsatamien autolauttalaitureille 1970-luvulla. Kuvassa Katajanokan ensimmäinen peräporttipaikka Kanavaterminaalin edustalla. HKI Karttapalvelu 1976.



1986

Matkustajapaviljonkiin (satamavarasto K8) johtaneet laivasillat valmistuivat 1980-luvun puolivälissä ja ne palvelivat kahta laituripaikkaa. Sky-Foto Möller, 1986, HKM.

Suurlautta Finnjet vauhdittaa sataman muutosta

”Jos tarvitsee matkustaja palvelunsa, tarvitsee ne myös kaasuturbiinlaiva Finnjet. Sen korkeus ja pituus asettavat omat vaatimuksensa satamalle, samoin sen huoltotoiminnat. Katajanokalle on mahdollista saada myös autojuna, jossa on henkilö- ja makuuvaunuja tarvittaessa ryhmiä varten. Tämä juna liitetään Rovaniemen yöjunaan, ja näin Lappiin suuntaava keskieurooppalainen matkailija on Rovaniemellä puolentoista vuorokauden kuluttua laivan lähdöstä Travemündesta. Katajanokan terminaalista tulee lisäksi bussiyhteys kaupungin keskustaan.”

Uusi Suomi 19.9.1976 s. 21

Tullimakasiini matkustajapaviljongiksi

Vikinglinja Oy aloitti säännöllisen reittiliikenteen Katajanokalta Tukholmaan vuonna 1974.[7] Sataman kehittäminen vauhdittui entisestään 1970-luvun jälkipuolella, kun Oy Finnlines Ab:n toimesta alettiin Suomen ja Saksan liittotasavallan väliselle reitille rakentaa 211 metriä pitkää suurlauttaa, Finnjetiä. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että Viking 5 -aluksen pituus oli 117 metriä. Autolautta Finnjetin tuoma mittakaavan muutos oli siis mullistava, ja heijastusvaikutukset ulottuivat luonnollisesti myös Katajanokan liikennejärjestelyihin. Uuteen lauttaan mahtui kaikkiaan 300 autoa, ja yhteensä Katajanokan katuverkkoon matkustajasataman vaikutuksesta tulleen lisäyksen arvioitiin olevan 7000–8000 ajoneuvoa vuorokaudessa.[8] Satamalaitoksella oltiin erityisen huolestuneita kanavanseudun liikennejärjestelyistä, sillä niemelle johti vain yksi, rakenteellisesti kovalle rasitukselle joutunut silta.

Finnjetiä varten muutettiin Gunnar Tacherin bumerangimuotoinen punatiiliimakasiini K8 matkustajapaviljongiksi. Tässä yhteydessä poistettiin alueelta joukko nostureita, myös ratakiskoja purettiin.[9] Samassa yhteydessä laituri-alueelle valmistui myös rakennus auto- ja matkustajatullausta varten.[10] Näin teräsjaloillaan seisseet satamanosturit vaihtuivat matelijamaisina kiemurrelleisiin laivasiltoihin, joihin alkoivat ankkuroitua alati kokoaan kasvattaneet matkustaja-alukset.

7 Erävuori 1981 s. 193-194
8 Ibid. s. 195
9 Uusi Suomi 24.9.1974 s. 13
10 Erävuori 1981 s. 197

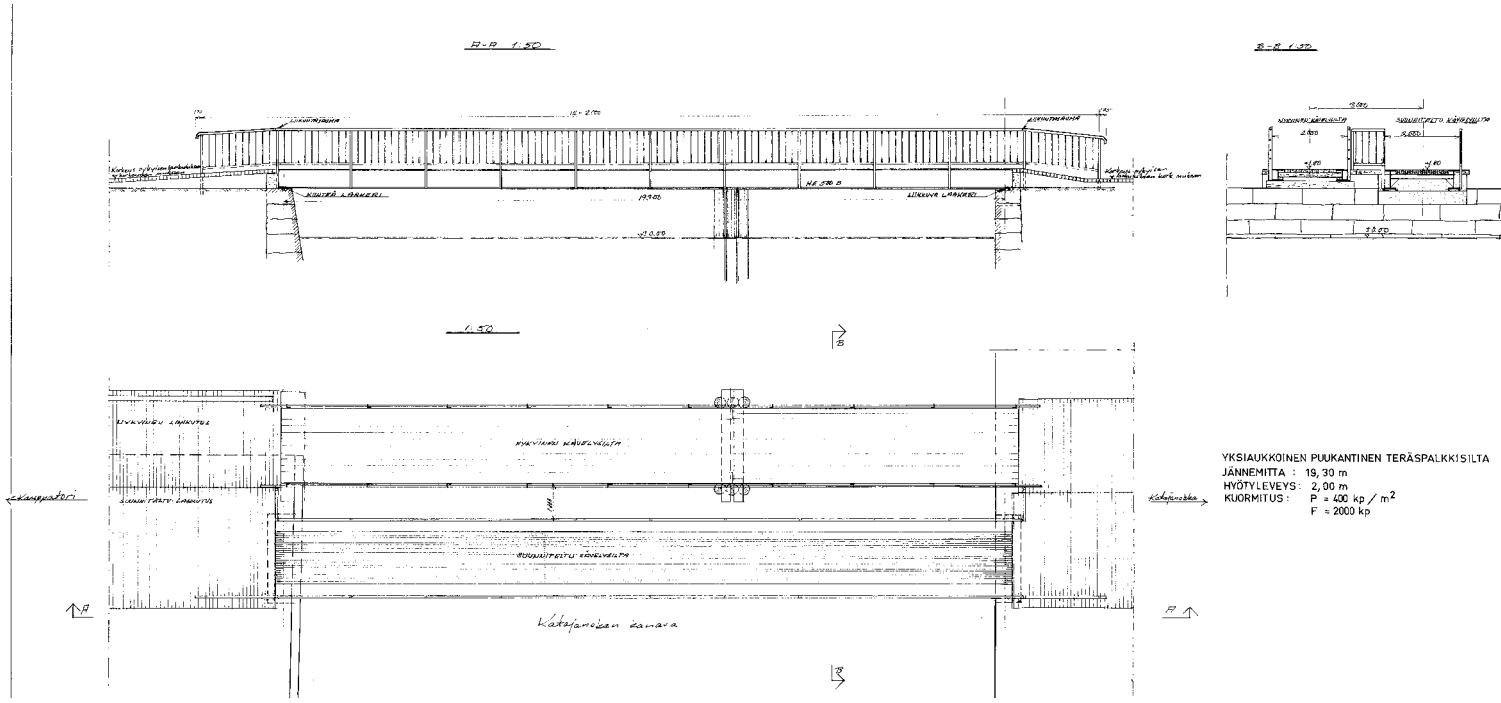
1977 Katajanokasta matkustajasatama



1971 Autojen valtaama kanavanseutu

"Katajanokan kanavan kaupunkikuvallista meritystä voidaan parantaa myös välittömästi poitamalla pysäköimismahdollisuus kanavan reunoilla etenkin Linnanaltaan kohdalla sekä puhdistamalla kanava." Uusi Suomi 8.2.1974 s. 13

1970-luvun alussa kanavanseutu täyttyi pysäköidyistä autoista. Ilmiö oli yleinen koko kantakaupungin alueella. Katajanokalle johtanut ainoa silta oli autolauttaliikenteen myötä joutunut kovalle kuormitukselle. Sky-Foto Möller, 1971, HKM.

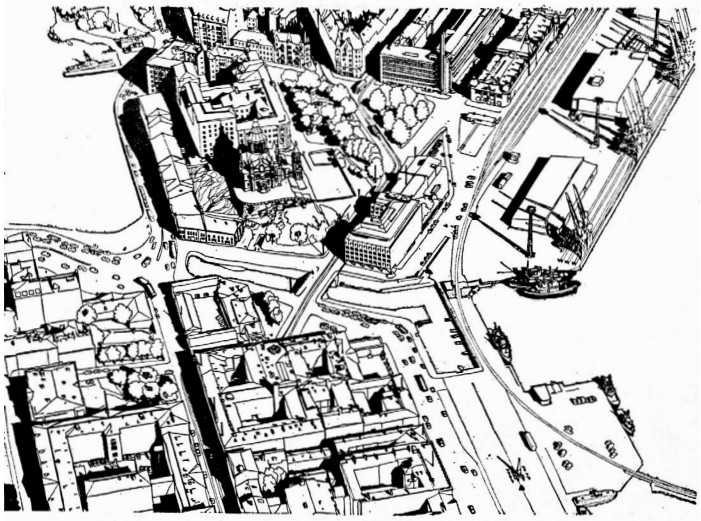


Katajanokan kanavan kävelysilta, alustava yleispiirustus, vaihtoehto I, 1975, 06-2043-0001, Helsingin Satamalaitos.

Kanavanseudun kehityssuunnitelmat

Silta heikkenee — keskustelut jatkuvat

Nokan kanava-aluetta yritetään ylös rappiosta



Katajanokan kanava-alueen liikennejärjestelyjen pohjaksi tutkitaan erilaisia siltaratkaisuja. Parhaana pidetään uutta siltaa nykyisen paikalle (keskimmäinen silta). Myöskin kokonaan uuden sillan rakentaminen Aleksanterinkadun jatkeeksi on esillä (vasemmalla oleva silta). Tällä hetkellä liikenteen käytössä on vain keskimmäinen silta.

Katajanokan silta voi pettää jo tänään

Finnjet-liikenne ongelmaksi

Katajanokalle johtava silta tulee kalliiksi laivoille ja Helsingin satamalaitokselle. Vanhan sillan painorajoitus haittaa Katajanokan sataman käyttöä ja aiheuttaa sen, että laivat joutuvat usein käymään kahdessa satamassa lastia purkamassa. Näin kertoo kaupungin satamarakennuspäällikkö Veli Rahikainen. Satamarakennusosasto on tarkkaillut siltaa ja pyrkinyt lisäämään sen kestävyyttä. Aluksi sillan alle asetettiin metalliset vinotuet. Ne ruostuivat pahasti. Nykyään siltaa tukee kaksi riviä puupaaluja. Samalla on asennettu lisää metallitukia. Puupaaluja ja sillan puista kantta joudutaan uusimaan säännöllisin välein."

Ilta-Sanomat 12.2.1973 s. 6

Autolauttaliikenteen myötä Katajanokan valtasi pysyväksi ilmiöksi jäänyt, alusten aikataulujen mukaisesti elänyt liikennesirkus. Kanavakadun varjoisan katukuilun täyttivät rautatieliikenteen hiljentymisen jälkeen henkilö- ja rekka-autot. Pullonkaulaksi oli tunnistettu erityisesti kanavan ylittävä, alun perin 1860-luvulla valmistunut silta. 1970-luvun alussa Satamalaitos ehdotti kokonaan uuden sillan rakentamista, jota kaupunkisuunnittelulautakunta taas vastusti. Jälleen kerran vastain asettuivat hyöyn ja kauneuden näkökulmat.

Vuoteen 1976 mennessä Katajanokka oli kuitenkin saanut kaksi uutta kanavan ylittänyttä ajoyhteyttä. Väliaikaisiksi suunnitellut pengersillat olivat käytössä vanhan sillan korjaus- ja vahvistustöiden ajan.



1976, Sky-Foto Möller, HKM.



Kävellessään Katajanokan kärjessä tänään, on vaikea kuvitella olevansa suuren kaupungin keskustan tuntumassa.

Varastoalueella liikennöidään verkkaisesti, pakataan ja puretaan. Laivanromuttamon vanha nosturi nakertaa säiliöaluksen loppuja. Viljalaivat *Greta* ja *Johan* ovat jäätyneet rantalaituriin. Valmetin vanhat telakkarakennukset ovat autioina, ikkunat rikottuina oudon tuhoamisvietin jäljiltä. Nurkissa litistyneitä maitotölkkejä, oluttölkkejä, jätteitä.

C.O. Engelin suunnittelema, 1820 valmistunut Merikasarmi on rappiotilassaankin ylevä. Punatiiliset kasarmirakennukset ja vanhat makasiinit ovat autioita ja kolhiintuneita telakkakautensa kokemusten jäljiltä.

Hiljaisessa maisemassa voi kuitenkin jo tavata muutoksen enteitä. Silloin tällöin saapuu kuorma-auto kumoamaan lastin jätemaata tulevan Merisotilaan torin kohdalle. Katajanokan maapohjaa korotetaan paikoin jopa kaksi metriä, myös rantoja kasvatetaan täytemaalla.

Rakennusviraston työryhmä mittaa makasiinirakennuksen julkisivua, korjaustöitä varten tarvitaan tarkat piirustukset. Nämä rakennukset on päätetty säilyttää ja kunnostaa kouluksi ja lastentarhatiloiksi.

Koulun viereen on kaavoitettu urheilukenttä ja puistoalue, joka samalla toimisi erottavana vyöhykkeenä uuden ja vanhan asuntoalueen välillä.

Tällä hetkellä urheilukentän kohdalla seisoo Helsingin lääninvankilan tiilikolossi, jolle valtio ei vielä ole onnistunut löytämään toista sijoituspaikkaa.

Suomen Kuvalehti 1.4.1977



Eeva Rista, 1974, HKM.

”Nythän kaikki on parhain päin. Mutta ennen tuntui siltä kuin sokeat ja näkevät olisivat taistelleet keskenään siitä kummatko olivat kaukonäköisempiä. Tämän havaitsee, kun liikkuu Merikasarmin tienoilla Katajanokalla. Rakennuksen kauneus kätkettiin ja unohdettiin. Sen jälkeen se oli kokonaan saatu mukaan tuotantoon, tulevaisuuteen. Niiden, jotka näkevät tulevaisuuteen, on oltava sokeita. Mutta ne, jotka ymmärtävät elää omassa ajassaan, katsovat taakseen ja näkevät, että meidän aikamme on pitkä, se alkoi jo kauan sitten. Ja he näkevät myös Merikasarmin ja sen alennustilan ja päättävät palauttaa varastetun tavaran omistajille, kaupunkilaisille. Tämä tietenkään ei olisi tapahtunut ellei Valmet olisi päättänyt itse siirtyä Vuosaareen.

Rahan takapuoli on liian raskas kenenkään muun nostettavaksi. Mutta taloudellinen välttämättömyys saattaa joskus palvella ihmisiäkin. Katajanokalle koittaa renessanssi. Renessanssiarkkitehdit ovat Helander, Pakkala ja Sundman. He voittivat aatekilpailun. Heidän voittaneen ehdotuksensa paras puoli on se, että he tekevät mahdollisimman vähän. He yrittävät säilyttää ja uudistaa olemassa olevat käyttökelpoiset rakennukset. Käsittääkseni jopa sellaiset, jotka eivät ole olleet Engelin suunnitelmissa, mutta joista on muodostunut merikasarmiin liittyvä kokonaisuus. Niin kuin koko Katajanokka on vastakohtaisten tyylien sekoitus, uusklassismia ja jugendia ja Alvar Aaltoa, ajatonta.”

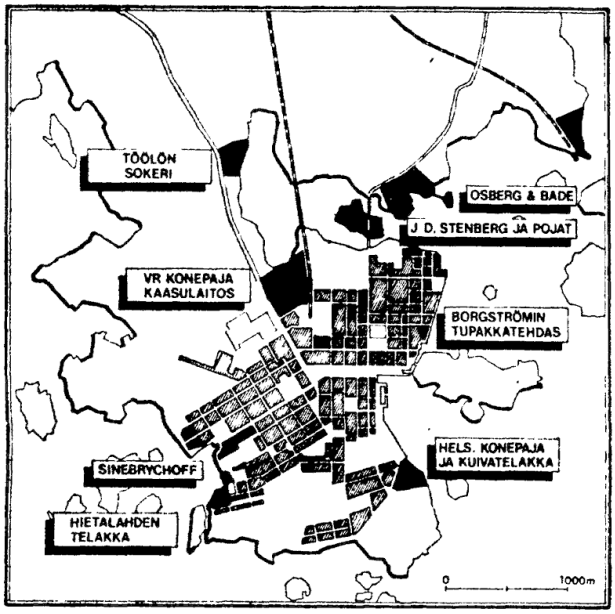
Näkevät ja sokeat, Henrik Tikkanen, HS 9.12.1973 s. 13



Vanhat teollisuusrakennukset katoavat nopeasti suomalaisesta kaupunkikuvasta. Teollisuusympäristöt suunnitellaan näet uudisrakennusmaaksi.

Tämä ei koske vain Tampereen verkatehtaan aluetta, myös Helsingissä perinteiset teollisuusympäristöt ovat muuttumassa. Helsinkiläinen esimerkki on Wärtsilän Kone ja Sillan kortteli Hämeentien ja Sörnäisten rantatien välissä.

Arkkitehdit Vilhelm Helander ja Mikael Sundman kertovat vanhasta teollisuusympäristöstä hehtaarihallien aikaan.



Helsinki sata vuotta sitten: raskaan teollisuuden vyöhyke muodostuu vanhan kaupunkialueen reunoille.

”Alueen suunnittelusta kuvastuu se yleinen välinpitämättömyys olemassa olevaa rakennuskantaa kohtaan, joka usein on sinetöinyt vanhojen ympäristöjen kohtalon. Miksi on näin? Ehkä pyrkimykset aluerakentamismenettelyn soveltamiseen kantakaupungin vanhassa korttelissa ovat selityksenä. Viime vuosikymmenien aikana saadut kokemukset osoittavat kuitenkin selvästi, etteivät ympäristöstään irrallaan olevat, perusteelliseen purkamiseen ja uudisrakentamiseen perustuvat aluerakennushankkeet ole olleet omiaan parantamaan ympäristön laatua vanhoilla kaupunkialueilla, Helsingin kantakaupunkiin ei tule rakentaa ottamatta huomioon olemassa olevaa ympäristöä. Merihaan kokemusten jälkeen on aika etsiä uutta suuntausta myös vanhojen teollisuusalueiden uudelleenmuovaamiselle. Ympäristön historiallinen jatkuvuus on tunnustettva kantakaupungin kehittämisen periaatteeksi. Helsingissä onkin jo laadittu useita ymparistön huomioon ottavia suunnitelmia. Töölön ja Eiran uusissa asemakaavoissa todetaan esimerkiksi yksinkertaisesti, etta vanhoja rakennuksia voi käyttää hyväksi myös muuttuviin tarkoituksiin. Entinen Näkin alue, ’Merihaka II’ odottaa nyt samantapaista suunnittelua.”

Kuvat yllä ja lainaus alla: Vilhelm Helander ja Mikael Sundman Näkin korttelin suunnittelusta, HS 20.3.1977 s. 22

Rakennustoiminta 1970–1990

Katajanokan itäkärki vapautuu rakentamiselle

1960-luvulla alkanut ja seuraavalla vuosikymmenellä vauhdittunut teollisuuden poismuutto Helsingin keskusta-alueilta oli osaltaan seurausta jyrkästä rakennemuutoksesta, jonka myötä alkoi väestön voimakas keskittyminen kaupunkeihin. Helsinki pyrki rajoittamaan liian voimakasta muuttoliikettä, jonka vuoksi tonttien luovuttaminen suurteollisuusyrityksille oli päätetty lopettaa jo vuonna 1955.[1] Vuoden 1960 yleiskaavaehdotuksessa esitettiin eräänä keskeisenä tavoitteena teollisuuden siirtämistä pois kantakaupungin alueelta. Samaan aikaan asumiselle tarvittiin lisää tonttimaata. 1970-luvun alusta lähtien alettiinkin kantakaupungin vapautuneita teollisuusalueita kaavoittaa ensisijaisesti asumiselle. Tällöin voidaan katsoa käynnistyneen Helsingin kaupunkikehityshistorian yhäkin jatkuvan vaiheen, jonka myötä alkoi teollisen rantamaiseman muutosprosessi asuntovaltaisiksi uusiksi kaupunginosiksi.

Katajanokan osalta tulevaisuuden suunnitelmat alkoivat kristallisoitua 1970-luvun alussa, kun Valmet teki pitkään odotetun päätöksen telakkatoiminnan siirtämisestä niemen itäkärjestä Vuosaareen.[2] Vaihtokaupassa valtion omistaman telakka-alueen kanssa siirtyi itäosan maa-alueita näin Helsingin kaupungin omistukseen. Kantakaupungin alueen käsittäneessä vuoden 1974 yleiskaavassa niemenkärki merkittiin asuntorakentamiselle. Valmetin telakan poismuuton ohella Katajanokalla oli käynnissä myös toinen suuri muutos, tavarasatamatoiminnan hiipuminen. Aiemmin rahtilogistiikkaa palvelleita laiturirakennuksia saneerattiin matkustajaliikenteen palvelutiloiksi, varastokäyttöön suunniteltujen rakennusten jäädessä tyhjilleen. Myös lääninvankilan siirto pois Katajanokalta oli jo tässä vaiheessa esillä, vaikka lopullinen päätös saikin odottaa itseään.[3] Näistä lähtökodista käsin aloitettiin Katajanokan tulevaisuuden ilmeen hahmottelu.

Aatekilpailu Katajanokan suunnittelusta

Valtio ja Helsingin kaupunki julistivat 1.11.1971 yleisen aatekilpailun Katajanokan suunnittelusta. Tarkoituksena oli löytää toteuttamiskelpoisia ratkaisuja Valmet Oy:n telakan ja valtion laitosten alueelta poistumisen johdosta vapautuvien alueiden asemakaavoituksen pohjaksi. Ratkaistaviksi tulivat uudisrakentamisen ohella Merikasarmin rakennusten uusiokäyttö sekä Katajanokan liikennekysymykset aina kanavanseudulta itäisimpään niemenkärkeen saakka. Käytännössä kysymyksessä oli siis pelkän uudisrakentamiselle osoitetun alueen suunnittelun sijasta koko niemen tulevaisuuteen vaikuttaneen kokonaisnäkemyksen muodostaminen. Kilpailu keräsi kaikkiaan 57 ehdotusta. Ensimmäisen palkinnon voitti arkkitehtien Vilhelm Helander, Pekka Pakkala ja Mikael Sundman suunnitelma ”35813”. [4] Ehdotus katsottiin niin vakuuttavaksi, että kaksivaiheiseksi kaavaillun kilpailun osalta toista kierrosta ei lopulta järjestetty. Kaavoitustyö käynnistettiin suoraan voittajaehdotuksen perusteella.[5]

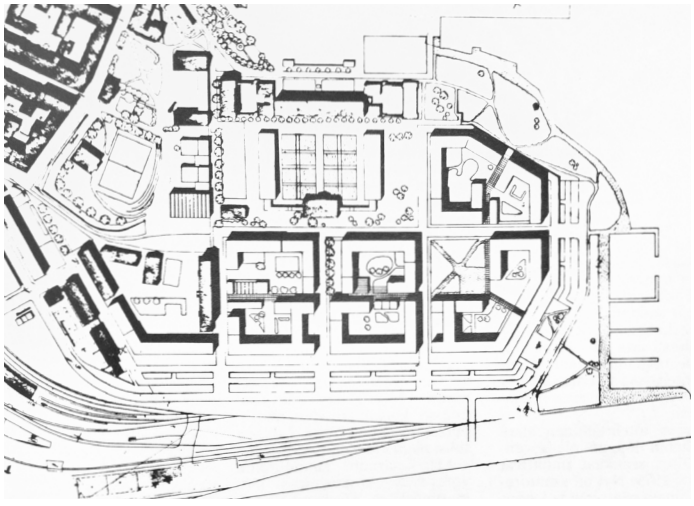
1 Hakkarainen & Putkonen 1995 s. 106
2 HS 11.8.1966
3 Uusi Suomi 22.10.1970 s. 7
4 Katajanokan Kaiku 1972
5 Putkonen 2010 s. 125

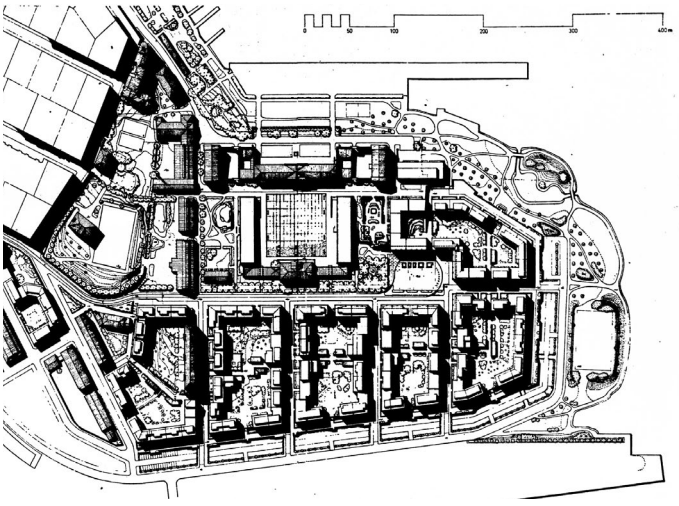
1972–1986 Itäkärjen kaavoitus ja rakentuminen asuinalueeksi



1978 Itäkärjen aloituskortteli rakenteilla

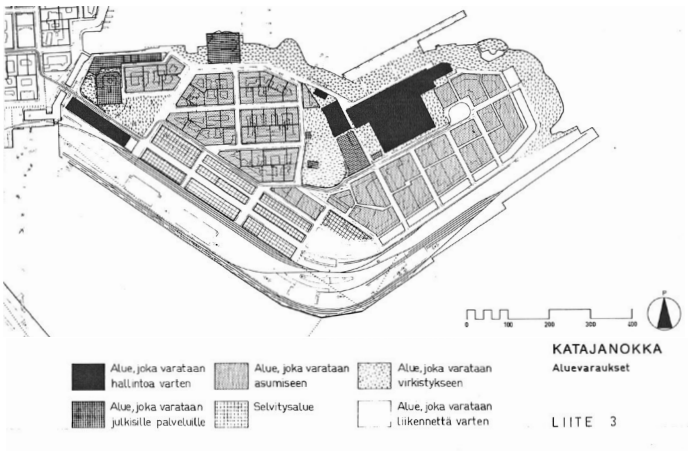
Asuntokorttelien rakentaminen aloitettiin rantakortteleista, jotka etelässä rajautuivat uuden nimen saaneeseen rantabulevardiin, Katajanokanrantaan. Ensimmäiset talot valmistuivat vuonna 1979. Merikasarmin ympärille rakentunut kokonaisuus muodostui viisikerroksisten talojen rajaamista puolisuljetuista kortteleista. Lähimpänä rantaa olevista rakennuksista tehtiin nelikerroksisia. Julkisivumateriaaliksi oli asemakaavamääräyksellä määritelty punatiili. Sky-Foto Möller, 1978, HKM.

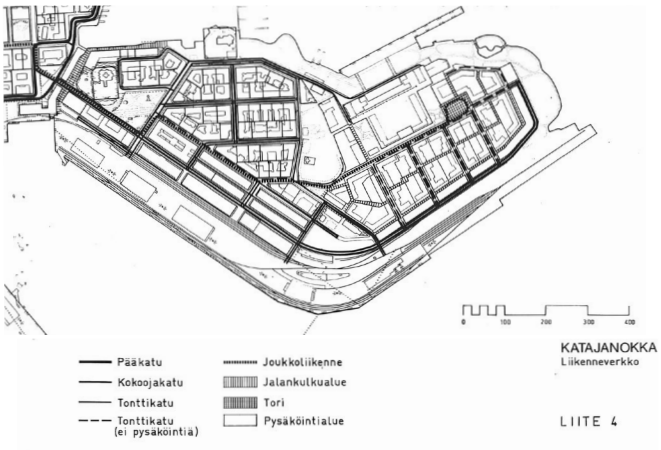




1971-1977 Idearungosta asemakaavaksi

Vuonna 1971 järjestetyn aatekilpailun voittivat arkkitehdit Vilhelm Helander, Pekka Pakkala ja Mikael Sundman. Aatekilpailussa tuotettu idearunko (vasemmalla) toimi lähtökohtana kaupunkisuunnitteluvirastossa työstetylle ja täsmennetyllä kaavarungolle (oikealla). Huomattava muutos on itäkärjen pienvenesataman jääminen pois ja korvautuminen laajalla puistovyöhykkeellä. Eräitä asemakaavan keskeisiä ajatuksia oli vanhan ja uuden asuinalueen erottaminen toisistaan vankilan kohdalle suunnitellulla puistovyöhykkeellä. Helsingin lääninvankilan muuttoaikataulusta johtuen suunnitelma jäi tältä osin pitkäksi aikaa toteutumatta. Uuden asuinalueen keskeinen kokoava kaupunkitila Merisotilaantori hahmottui vasta jatkotyöstön aikana. Kuvat: Katajanokan Kaiku 1986.





Liite 3 ja 4, 1976, KSV Asemakaavaosasto AB 5/76.

Asemakaavan tavoitteita

- Katajanokan pohjoisrannan käyttö yhtenäisenä rantapuistona virkistys ja vapaa-ajan toimintoihin.
- Vankila-alueen muodostaminen jalankulkualueen varrelle keskuspuistoksi koulu- ja muorisotiloineen.
- Julkisen liikenteen järjestäminen erilleen muusta liikenteestä.
- Kanavan seudun omaleimaisuuden ja käytön elvyttäminen.
- Vanhan asuntoalueen viihtyvyyden ja käytön monipuolistamisen lisääminen korttelipihajärjestelyin.
- Katajanokan etelärannan säilyminen jatkuvasti satama-alueena.
- Erityinen huolenpito suunnittelualueella olevista vanhoista rakennustaiteellisesti arvokkaista rakennuksista ja niiden tulevasta käytöstä arvoaan paremmin vastaaviin tarkoituksiin.
- Kaupunkimaiseman asumisen kannalta väljä 5000 uuden asukkaan asuntojen rakentamistavoite.
- Uuden alueen liittäminen yleensä Helsingin silhuettiin ja erityisesti Katajanokan omaleimaiseen kaupunkikuvaan.

Katajanokan Kaiku

Uuden asuinalueen suunnitteluperiaatteita

”Kaupunkikuvallisena lähtökohtana on alueen asema Helsingin merinäkymässä, johon perinteisesti ovat kuuluneet taaempana kohoavien monumentaalirakennusten jalustana toimivien horisontaalisten rantarakennusten rivistöt. Tavoitteena on uuden alueen hahmottaminen yhtenäisenä kenttänä vesialueen ja sataman tai rantapuistojen taustana sekä uuden kortteli- ja tilarakenteen luonteva liittäminen Katajanokan vanhaan asuntoalueeseen.”

Helander, Pakkala & Sundman 1975

Aatekilpailun voittajaehdotukseen ja samoihin aikoihin meneillään olleeseen kantakaupungin yleiskaavatyöhön perustuen laativat arkkitehdit Helander, Pakkala ja Sundman yhteistyössä Kaupunkisuunnitteluviraston edustajien kanssa vuosien 1973-1980 välillä käytännössä koko Katajanokan käsittäneen asemakaavakokonaisuuden. Ensimmäisenä vahvistettiin vuonna 1977 niemen itäkärjen uuden asuntoalueen asemakaava. Kyseinen kaava käsitti myös koko niemeä koskeneen maankäyttöluonnoksen ja liikenneverkkosuunnitelman.[1] Vuonna 1984 vahvistettiin vanhan alueen asuntokortteleita koskenut, rakennussuojeluun, kaupunkikuvan säilyttämiseen ja asuinympäristön parantamiseen tähdännyt asemakaava. Vuonna 1986 puolestaan tehtiin itäkärjen uuden asuntoalueen eteläisiä ranta-alueita koskenut lisäys, jonka perusteella rakennettiin entiselle satama-alueelle uusi viheralue, Matruusinpuisto.[2]

Uudisrakentamisen osalta Katajanokan vuoden 1977 asemakaava on jälkikäteen nähty käänteentekevänä pioneerityönä, jossa tulevaisuususkoisen 1960-luvun mukanaan tuoma purkuvimma ja historiattomuus kohtasi paikan hengen huomioon ottaneen ja siitä arkkitehtonisen muodonantonsa ammentaneen vastavoiman. Vain hieman aiemmin niin ikään kantakaupungin entisille teollisuusalueille suunnitellut Itä-Pasila ja Merihaka olivat perustuneet tyhjästä aloittamisen eetokselle, jossa vanha teollisuusrakennuskanta purettiin kokonaisuudessaan ja uusi rakennettu ympäristö toteutui ajan hengen mukaisen *järjestelmäajattelun* läpi suodattuneena megastruktuurina. Katajanokalla haluttiin kokeilla toisenlaista lähestymistapaa. Suunnitelmissa kiinnitettiin erityishuomio olemassa olevan rakennuskannan uusiokäyttömahdollisuuksiin. Merkille pantavaa oli erityisesti se, että tämä periaate ei rajoittunut pelkästään Engelin suunnittelemiin jo arvonsa tunteneisiin kasarmirakennuksiin, vaan kaupunkirakennetta tulkittiin kerroksellisesti rakentuneena kokonaisuutena, jossa myös Engelin rakennusten ympärille 1900-luvun alkuun mennessä nousseille punatiilirakennuksille annettiin arvo osana miljöökokonaisuutta. Toisaalta on yhtä lailla huomattavaa, että myöhemmin 1900-luvulla aluetta leimanneen telakkatoiminnan jäljet kadotettiin lähes tyystin. Merikasarmin restaurointi- ja rekonstruointikysymys nousi keskeiseksi, kun osana suunnitelmia päätettiin ulkoasiainministeriön käyttöön kaavailtua kokonaisuutta täydentää aikoinaan rakentamatta jääneellä paviljonkirakennuksella.[3]

1 Jaatinen, Lindh, Lunkka 1988 s. 21
2 Asemakaava 4160, vahvistettu 20.11.1986. KSV, asemakaavaosasto.
3 Putkonen 2010 s. 125

1972–1986 Itäkärjen kaavoitus ja rakentuminen asuinalueeksi



1982 Punatiilinen vuoropuhelu

Uusien asuinrakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina toimi punatiili. Osassa rantakorttelien rakennuksia käytettiin myös tummempaa julkisivutiiltä; seikka, joka herätti keskustelua suunnittelijoiden kesken. Kuvassa vasemmalta lukien 1950–luvulla valmistunut satamatyöläisten huoltorakennus ja Katajanokanranta 1, joka valmistui 1981. Jan Alanco, 1982, HKM.



1976

HKI Karttapalvelu



1988

Asemakaavamääräyksiä

Ak-, Ake- ja Aks-korttelialueilla

- rakennusalalle saa rakentaa yhden rakennuksen, joka on rakennettava kiinni kadunpuoleiseen rakennusrajaan tai korttelinrajaan koko rakennusalan pituudelta
- rakennusten julkisivujen pääasiallisen umpiseinämateriaalin on oltava tiili
- rakennusten katujulkisivut on selvästi jaoteltava erkkerein, sisäänvedoin, materiaalia vaihtaen tai muulla vastaavalla tavalla tontin sivua pienempiin, porraslamellin suuruisiin tai vastaaviin yksiköihin
- rakennusten katujulkisivuille saa rakentaa enintään 4,8 metriä leveitä erkkereitä, joiden yhteinen julkisivun suuntainen leveys ei saa olla suurempi kuin 1/4 katujulkisivun pituudesta, näitä tiloja saa rakentaa tontin kerrosalan lisäksi
- yli rakennuksen sallitun kerrosluvun mukaisen enimmäiskorkeuden saa rakentaa porrashuoneita, torneja, päätyjä ja ikkunoita tai muita vastaavia rakennelmia kuitenkin niin, että tornien ja päätyjen yhteinen julkisivun suuntainen leveys ei saa olla suurempi kuin 1/4 katujulkisivun pituudesta
- rakennusten katujulkisivusta ulkonevien erkkereiden ja parvekkeiden yhteenlaskettu julkisivun suuntainen leveys ei saa olla suurempi kuin puolet katujulkisivun pituudesta
- rakennuksen katujulkisivusta ulkonevat rakennusosat saavat ulottua enintään 1,2 metriä tontin rajan yli katu- tai puistoalueelle tahi rakennusrajan yli tontille
- rakennusten katujulkisivusta korttelin rajan yli katu- tai puistoalueelle ulkonevan rakennusosan alareunan korkeus viereisen kadun pinnasta tulee olla vähintään 3,0 metriä
- lukuunottamatta b:llä merkityille aialle rakennettavaa ullakkoa tai katosta on rakennus varustettava tasakatolla
- kokonaan tai pääasiallisesti maanpäällistä kellaria ei saa rakentaa
- ensimmäiseen kerrokseen sijoitettavien asuntojen lattian tulee olla vähintään 0,6 metriä ja enintään 1,2 metriä viereisen kadun pinnan yläpuolella
- porrashuoneisiin tulee olla sisäänkäynti sekä rakennusten katu- että pihasivulta
- kustakin porrashuoneesta saa ensimmäisen kerroksen tasossa käyttää lastenvaunujen säilytystilaksi enintään 10 m^2, jonka saa rakentaa tontin kerrosalan lisäksi
- rakennusten vesikaton ylimmän kohdan enimmäiskorkeus viereisen kadun pinnasta luettuna on:

III-kerroksiset rakennukset	10,4 m
IV-kerroksiset rakennukset	13,2 m
V-kerroksiset rakennukset	16,0 m
VI-kerroksiset rakennukset	18,8 m

- tonttien välisiä rajoja ei saa aidata, ellei asemakaavassa ole toisin osoitettu
- sen ohella mitä asemakaavassa palvelu-, liike- ja niihin verrattavien huoneistojen sijoittamisesta on määrätty, saa kullekin tontille rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen sijoittaa työhuonetilaa enintään 50 m^2 kerrosalaa
- oleskelu- ja leikkialuetta on pihamaalle varattava vähintään 10 m^2/100 m^2 asuntokerrosalaa, jonka alueen yhteyteen on rakennettava vähintään 20 m^2 katettua leikki- ja oleskelutilaa

Autopaikkojen määrät ovat:

Ak-korttelialueella:	1 autopaikka/200 m^2 asuntokerrosalaa
Ake-korttelialueella:	1 autopaikka/200 m^2 asuntokerrosalaa sekä 1 autopaikka/350 m^2 palvelu- ja liikekerrosalaa
Aks-korttelialueella:	1 autopaikka/500 m^2 asuntokerrosalaa sekä 1 autopaikka/350 m^2 palvelu- ja liikekerrosalaa

1976, KSV Asemakaavaosasto AB 5/76.



HKI Karttapalvelu

Itäkärjen kaupunkikuva – kujat, muurit ja erkkerit

Katajanokan etelärantaan vuoden 1896 satamasuunnitelman myötä syntyneelle rakennuskannalle tyypillinen rakennuskorkeuksien porrastaminen oli osa uuden asuinalueen suunnitelmaa: rantakorttelien rakennuksille määriteltiin neljän kerroksen maksimikorkeus, taaempien osalta sallittiin viisi maanpäällistä kerrosta. Rakennusten pääasialliseksi julkisivumateriaaliksi määrättiin punatiili, Merikasarmia ympäröineiden huoltorakennusten mukaan. Aikakauden tyypillisistä kaavaratkaisuista poiketen oli Katajanokan asemakaava paluu ruutukaavoitettuun korttelirakenteeseen laajoine ja selkeästi artikuloituine piha-alueineen.

Katajanokan kaavoitustyössä pyrittiin ottamaan huomioon elementtirakentamisen varhaisvaiheiden lopputuloksina syntyneiden, yksitoikkoisiksi moitittujen asuinalueiden kohtaama kritiikki. Rakennussuunnittelua voimakkaasti ohjanneiden asemakaavamääräysten ohella yksitotisuutta pyrittiin välttämään antamalla korttelikokonaisuudet eri arkkitehtien suunniteltaviksi. Merikasarmin määrittämään koordinaatistoon sovitetut asuntokadut mitoitettiin Ehrenströmin asemakaavasta johdettuna 25 kyynärän levyisiksi.[4] Katualueiden pintamateriaaleissa pyrittiin suosimaan luonnonkiveä. Rakennetun ympäristön yksitotisuutta pyrittiin välttämään asemakaavamääräyksin. Ajatuksena oli, että jokainen rakennus sisältäisi yksilöllisiä piirteitä – tämä oli suora viittaus vanhan Katajanokan moni-ilmeisiin jugendkerrostaloihin.[5] Asemakaavamääräykset ulottuivat julkisivuja koskeviin yksityiskohtaisiin ohjeisiin saakka:

> *”Rakennusten katujulkisivut on selvästi jaoteltava erkkerein, sisäänvedoin, materiaalia vaihtaen tai muulla vastaavalla tavalla tontin sivua pienempiin, porraslamellin suuruisiin tai vastaaviin yksiköihin.”*

Katajanokan asemakaava, piirustus 7534, KSV

Asuinalueen suunnittelun yhteydessä pilotoitiin uudenlaista järjestelyä, jolla pyrittiin turvaamaan rakennussuunnittelun tehokkaampi valvonta. Rakentajat velvoitettiin tekemään taloista esisuunnitelmia yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa.[6] Uudisrakennusten pääasialliseksi julkisivumateriaaliksi määrättiin punatiili. Määräys juontui paitsi alueen vanhemman rakennuskannan ilmiasusta, myös pyrkimyksestä välttää betonielementtien dominoimaa yleisvaikutelmaa. Korosteväreinä rakennuksissa käytetiin lähinnä valkoista, jolla käsiteltiin erkkereitä ja parvekekaiteita. Asemakaavamääräysten noudattaminen edellytti suunnittelijoilta rakenteellisesti haastavien, ja erityisesti elementtirakentamisen aikakaudella ennenkokemattomien ratkaisujen käyttöä. Paikalla muuratut julkisivut eivät elementtirakentamisen aikakaudella olleet yleisin käytetty ratkaisu. Ongelmalliseksi osoittautui erityisesti eräissä rakennuksissa käytetty runkorakenne, nk. *ruotsalaisseinä*, joka paljastui herkäksi kosteuden aiheuttamille ongelmille.[7] Rakennusten julkisivuja on sittemmin jouduttu laajalti korjaamaan ja uusimaan.[8]

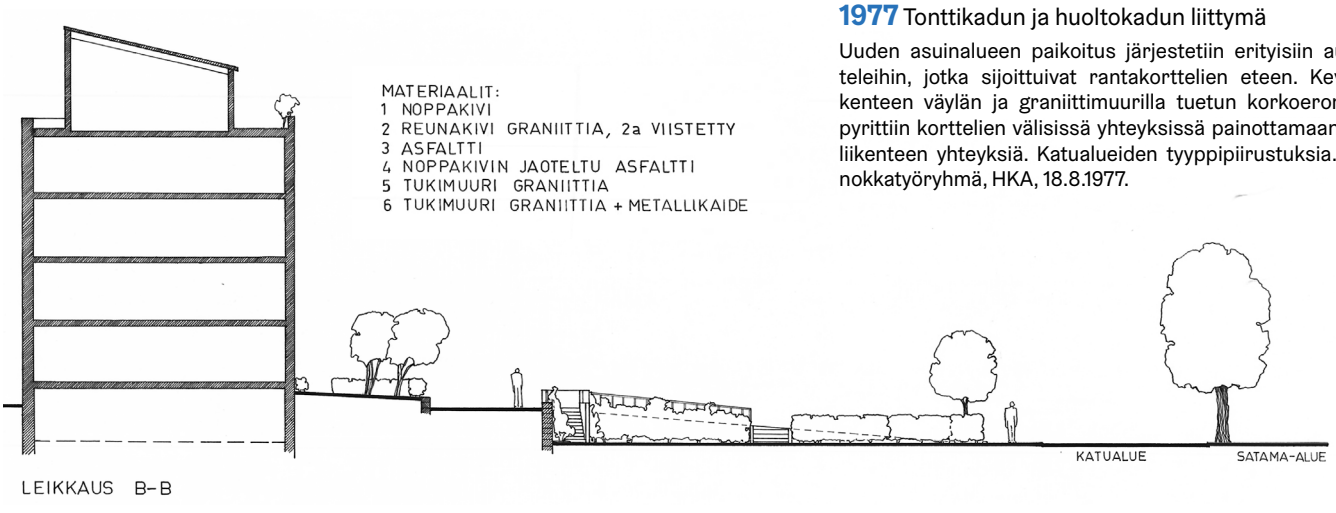
4 Putkonen 2010 s. 125
5 Skatudden: Nordiska Huvudstadsmötet i Helsingfors, 25.–27.4.1979
6 Arkkitehti Pekka Pakkala Suomen Kuvalehdessä 1.4.1977
7 HS 21.3.2018 s. 19.
8 Uusi Suomi 3.5.1982 s. 36

1972–1986 Itäkärjen kaavoitus ja rakentuminen asuinalueeksi



1986 Rantakorttelien tilahierarkia

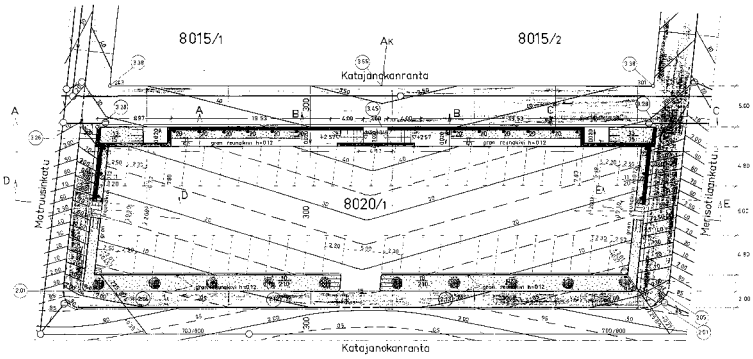
Ilmakuva uuden asuinalueen ja satamatoiminnoille varatun rantavyöhykkeen saumakohdasta paljastaa havainnollisesti risteilyalusten käyttöön varatun laiturialueen laajuuden. Kuva osoittaa niin ikään asuntoalueen eteläisten rantakorttelien perusratkaisut: istutusalueiden reunustamat asuintalot, niiden editse kulkevan kevyen liikenteen väylän ja graniittimuurilla satamakentän tasolle toteutetut autopaikkakorttelit, jotka verhoiltiin pensasistutuksin. Satama-alueelle kaavoittajan valta ei tässä vaiheessa yltänyt, mutta 1990-luvulla kuvan keskiosan asfalttikentän korvasi uusi viheralue, Matruusinpuisto. Sky-Foto Möller, 1986, HKM.



LEIKKAUS B–B

1977 Tonttikadun ja huoltokadun liittymä

Uuden asuinalueen paikoitus järjestetiin erityisiin autokorttelieihin, jotka sijoittuivat rantakorttelien eteen. Kevyen liikenteen väylän ja graniittimuurilla tuetun korkoeron myötä pyrittiin korttelien välisissä yhteyksissä painottamaan kevyen liikenteen yhteyksiä. Katualueiden tyyppipiirustuksia. Katajanokkatyöryhmä, HKA, 18.8.1977.



SELITYKSIÄ

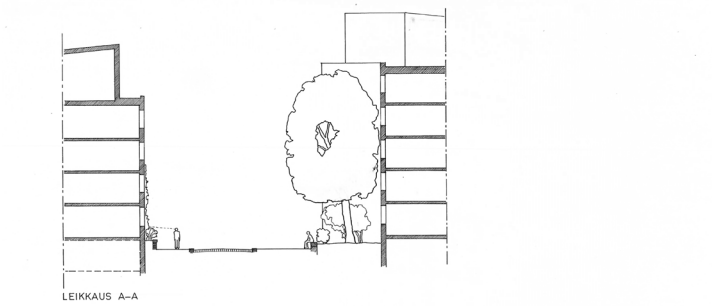
- Istutettava puu ja sen n:o kasviluettelossa
- Istutettava köynnös ja sen n:o kasviluettelossa
- Puukuoppa, multavara 100 cm
- Istutusalue, multavara 60 cm, taimirivit
- 00 = Kasvin n:o kasviluettelossa
- 00 = kpl määrä kasvia

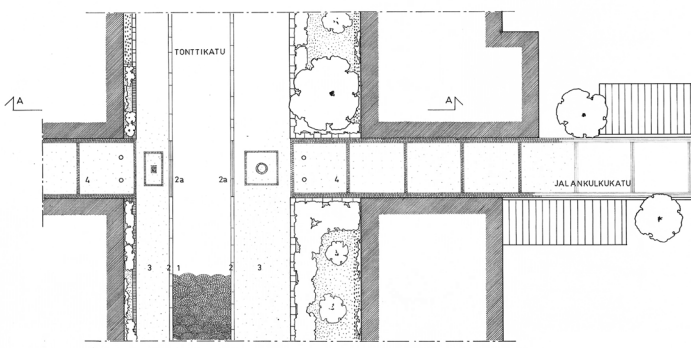
N:o	Nimi	Taimen koko cm	Ist. et.	kpl
1	Malus baccata (marjaomenapuu)	200-250	700 cm	10
10	Crataegus coccinea (leik. orapihlaja-aita)	50-80	50 "	420
11	Spiraea bumalda Froebelii (ruusuangervo)	40-60	60 "	140
13	Lonicera korolkovii Zabelii (kaunokuusama)	60-80	100 "	30
20	Parthenocissus quinquefolia (imukärhivilliviini)			12
21	Hydrangea petiolaris (köynnöshortensia)			3
22	Lonicera caprifolium (köynnöskuusama)			3

Autopaikkakortteli 8018/1, istutussuunnitelma. HKA, 1978.

1982 Autopaikkakorttelit Katajanokanrannassa

Katajanokan itäkärjen liikennejärjestelyillä pyrittiin rauhoittamaan asuinkorttelien välinen ja niemen sisäosiin sijoittuva liikenneverkko läpiajolta ja yksityisautoilulta. Tämän johdosta satama-alueeseen rajautunut entinen teollisuusrakennuskortteli järjestettiin nk. autopaikkakortteleiksi. Kortteleita kiertää punagraniittinen tukimuuri. Jan Alanco, 1982, HKM.





Katajanokanrannan laakeat autopaikkakorttelit

”Katajanokan kärjen asuinrakennukset ovat yksilöllisiä. Se oli pyrkimyskin, tosin asemakaavan määrittelemän yhtenäisyyden puitteissa. Jotkut ovat arkkitehtonisesti onnistuneempia kuin toiset, maallikon lienee kuitenkin vaikeampi havaita laatueroja. Valkoinen julkisivu Merisotilaantorilla on sekin ”harkittu rikos”, sillä punatiiltä tuli aluksi liikaa, ja kaupunkikuvassa tarvittiin kevennystä. Ehkä erkkereitä ja muuta vilinää olisi sittenkin pitänyt lievästi hillitä, miljöö vaikuttaa arkkitehdin silmissä hieman levottomalta.”

Pekka Pakkala, Katajanokan Kaiku 1986 s. 6-9

Katajanokan kärjen asuinalueen rakentaminen alkoi vuonna 1977 ja kesti aina vuoteen 1986 saakka. Suunnitelmaan sisältyi kaikkiaan kolmetoista uutta asuntokorttelia sekä alueen länsiosassa sijainnut vanha kortteli 160, jota kasvattamalla muodostettiin kaksi uutta asuntotonttia. Kokonaisuus muodostui 21 kerrostalosta ja noin 1300 asuinhuoneistosta.

Tämän selvityksen kannalta keskeisin osa Katajanokan uuden asuinalueen kokonaisuutta ovat itäkärjen entisten teollisuusrakennusten paikalle rakentuneet rantakorttelit ja niiden etualalle levittäytyvät laajat katu- ja puistoalueet. Rantakorttelien esisuunnittelusta vastasivat arkkitehtitoimisto A-konsultit ja Järvinen & Valjakka. Asemakaavoitusta ja rakennussuunnittelua ohjaavana lähtökohtana oli se, että niemen eteläiset ja kaakkoiset rantavyöhykkeet jäivät edelleen suurimmilta osin varatuiksi satamatoiminnoille. Osaltaan tästä reunaehdosta juontui asuntokorttelien sijoittuminen etäälle rantaviivasta. Toinen ranta-alueiden suunnittelua määrittänyt tekijä oli liikenteellinen; uuden asuinalueen korttelien väliset kulkuyhteydet haluttiin rauhoittaa läpiajoliikenteeltä. Ratkaisuna järjestettiin paikoitus **autopaikkakortteleihin**, jotka sijoittuivat punagraniittisen tukimuurin erottamina rantakorttelien ja niiden edustalle linjatun kevyen liikenteen väylän edustalle. Näin muodostuneen laajan ja tasalakisen puskurivyöhykkeen ja satama-alueen väliin linjattiin uusi rantakatu, Katajanokanranta. Parkkikentät verhoiltiin pensasistutuksin.

Rantamaiseman kannalta itäkärkeen nousseen uuden asuntoalueen keskeiseksi kaupunkikuvalliseksi piirteeksi hahmottui terassimuurien avulla satama-alueen yläpuolelle kohotettu tasakorkuisten rakennusten rivistö. Horisontaalisena nauhana niemen ympäri kiertyneet punatiilimassat asemoitiin kauas satamatoiminnoille yhä varatuista ranta-alueista. Asfaltoidun satamakentän vastapainoksi asuinkorttelien edustaa pehmennettiin Katajanokanrantaan istutetulla lehtipuurivistöllä. Muutoinkin keskeiseksi rantaraitin kävely-ympäristön ilmeeseen vaikuttaneeksi piirteeksi nousi runsas kasvillisuuden käyttö rakennusten edustalla. Pensas- ja perennaistutuksin toteutetuista etupuutarhoissa tuli Katajanokan uuden asuinalueen kävely-ympäristöä voimakkaasti määrittänyt tekijä. Niemen itäkärkeen toteutuneen, osittain täyttömaalle perustetun laajan viheralueen paikalle oli aatekilpailuvaiheessa esitetty pienvenesatamaa, mutta sen rakentaminen olisi vaatinut kallista aallonmurtajaa.[1] Pienvenesataman toiminnot päätettiin keskittää pohjoisrannalle kasinon ympäristöön.

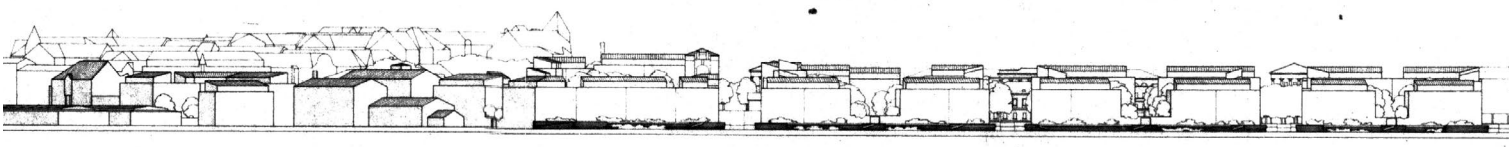
1 Uusi Suomi 31.10.1978 s. 7

1972–1986 Itäkärjen kaavoitus ja rakentuminen asuinalueeksi

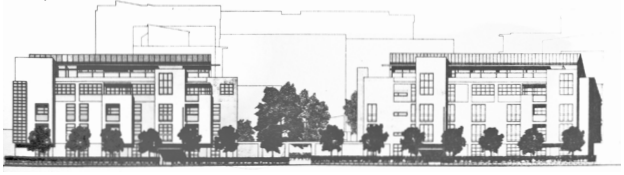


1990-luku Itäkärjen asuinalue valmiina

Ilmakuvasta havainnollistuu Katajanokan kärjen asuinalueen kaupunkirakenteellinen sommitelma ja nivoutuminen yhteen Engelin Merikasarmin kanssa. Kauttaaltaan punatiilisen ilmeen saanut asuinalue rajattiin niemenkärkeä idässä ja pohjoisessa kiertäneen puistonauhan avulla; kuvassa etualalla näkyvä Matruusinpuisto toteutettiin vasta 1990-luvun alkupuolella, vuonna 1986 vahvistettuun asemakaavan muutokseen perustuen. Laajan vihervyöhykkeen muodostanut ratkaisu erosi huomattavasti vain hieman aiemmin suunnitellusta Merihaan asuinalueesta (kuvassa taka-alalla), jossa rakennukset työntyivät huomattavasti lähemmäs rantaviivaa. Seppo Kaksonen, 1990-luvun alku. HKM.



Aluejulkisivu etelään, KSV Asemakaavaosasto AB 5/76.



Fasad mot havet



Fasad med Marinkasärnsgatan



Asuinrakennusten julkisivuja. Skatudden: Nordiska Huvudstadsmötet i Helsingfors, 25.–27.4.1979



Yli kaksi tuhatta uutta asukasta saa Helsingin Katajanokka nykyisten yli kolmen tuhannen lisäksi, kun saaren kärkeen rakennettava uusi asuma-alue valmistuu ensi vuosikymmenen alkupuolella. Kärjen rakentamisella pyritään osaltaan vähentämään väen pakenemista pääkaupungista.

Perinteisestä helsinkiläisestä uudisrakentamisesta poiketen asuntoalueesta tulee — jos suunnitelmat voidaan tarkoin toteuttaa — varsin hyvin vanhan Katajanokan jatkeeksi sopeutuva.

Rakennukset on tarkoitus jättää mataliksi, jotta yksikään merelle näkyvistä nyky-Helsingille ominaisista huipuista ei peittyisi. Korttelien väliin jätetään tilaa useille puistoille.

Katajanokan kärjen kadut nimetään laivastoaiheisiksi: uudet katajanokkalaiset asuvat esimerkiksi Merikasarminkadun, Amiraalinkadun, Matruusinkadun tai Merisotilaankadun varrella.

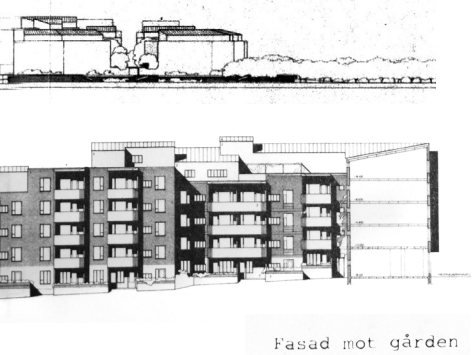
Katajanokka-työryhmän arkkitehdit saivat keväällä Helsinki-Seuran palkinnon uuden asuntoalueen asemakaavoituksesta. Jos arkkitehtien ohjeita noudatetaan, kärjen rakentamisessa kiinnitetään suurta huomiota yksityiskohtiin: julkisivut rakennetaan enimmäkseen punatiilestä, kadut saavat graniittiset reunakivet ja torien asfaltti jaetaan kiveyksin pieniin ruutuihin.

IS 14.10.1978

Vanhaa puretaan ja uutta rakennetaan

Graniitti kehystää uutta asutusta Katajanokalla

US 28.8.1978



”Uuden ja vanhan asuntoalueen saumakohtaan, nykyiselle vankilan alueelle on suunniteltu Katajanokan uusi keskuspuistikko, jota reunustaviin rakennuksiin sijoitetaan mm. koulu-, nuoriso- ja seurakuntatilat. Uuden alueen julkisten ulkotilojen rungon muodostaa vanhalta alueelta johdettava jalankulku- ja raitiovaunureitti, johon alueen sisäiset puistoaukeat liittyvät ja jonka päätteenä on myös raitiovaunun päätepysäkkialueena toimiva torialue. Tältä alueen sisäiseltä pääkadulta poikittaiset asuntokadut laskeutuvat rantaan päin tarjoten samalla näkymiä satamaan ja merelle. Sisäiseltä pääkadulta avautuu kapeiden aukkojen välityksellä myös näkymiä kortteleihin ja edelleen rantaan päin ja merelle. Eräät näkymät on tähdätty kauempana näkyvien ”maamerkkien” kuten Suomenlinnan kirkon mukaan. Merikasarmin rakennusryhmä esiintyy useiden katunäkymien päätteenä. Pienimittakaavaisena katutilojen verkoston osana on kortteliryhmää rannan suunnassa halkova kujien sarja.”

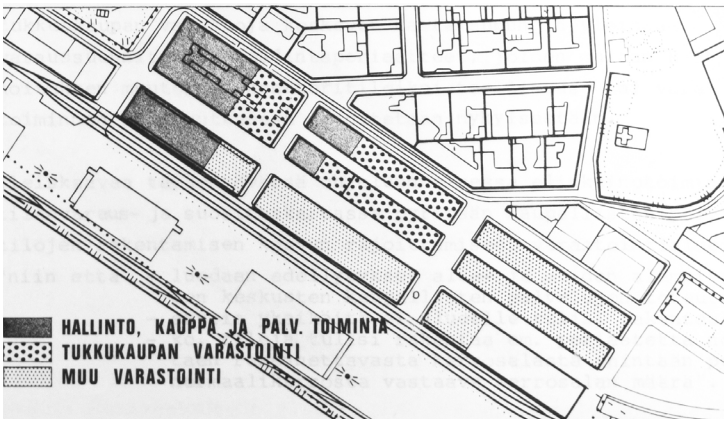
Asemakaavaselostus s. 9

1980–1990 Makasiinikorttelien uudet elämät



1978 Makasiinikorttelit hiljentyvässä tavarasatamassa

Tavarasatamatoiminnan hiljentyminen ja korvautuminen matkustajaliikenteellä vaikutti keskeisesti Katajanokan eteläisen satama-alueen olemukseen. Vuoden 1978 ilmakuvasta on jo luettavissa kehityksen kulku: satamaradan raiteistoa on purettu ja korvattu autoliikenteelle soveltuvilla päällysteillä. Nosturit ovat vielä paikallaan. Kuvan etualalla näkyvät kanavan ylittäneet pengertiet olivat väliaikainen ratkaisu. Sky-Foto Möller, 1978, HKM.



Maankäyttö makasiinikortteleissa vuonna 1978.

”Kun teollisuusyritys jättää tehdaskiinteistön, on tavallista, että toinen teollisuusyritys jatkaa näissä tiloissa. Näin on menetelty Helsingissä teollisuuden alkuajoista lähtien. Teollisuusrakennukset ovat eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta ominaisuuksiltaan yleensä sellaisia, että ne soveltuvat varsin vähäisin muutoksin uuteen tuotantokäyttöön. Näin on käynyt mm. Sörnäisten rannan Kokoksen kiinteistössä, Lintulahden tulitikkutehtaassa tai Hietalehden Kirjatalossa. Viime vuosikymmenellä alkoi kuitenkin uusi vaihe, kun perinteisiin teollisuustiloihin muutti toimistoja ja palveluyrityksiä ja rakennukset otettiin täysin uuteen käyttöön. Eräissä tapauksissa tämä johti muutoksiin, joilla pyrittiin häivyttämään teollisuuden karua leimaa rakenuksista. Näin meneteltiin mm. 1976 Vallilassa Elimäentie 9:ssä, missä Aarne Savelan varhaista funktionalismia edustava hieno tehdasrakennus vuodelta 1929 muutettiin ajan toimistoarkkitehtuurin persoonattomaan henkeen. Katajanokan pohjoisrannan makasiinien muutoksissa viehtymys ylimantisointiin johti taas 1987 kauniisti artikuloitujen, puhtaaksimuurattujen punatiilijulkisivujen koristelemiseen ankkurein, potkurein ja pelastusvenein.”

Hakkarainen & Putkonen 1995 s. 119





Tämä näkymä — tavarajuna — katoaa Kauppatorin ja Katajanokan kaupunkikuvasta tänään.

Petri Kaipiainen

Viimeinen juna tänään Katajanokalle

Rautatieliikenne Helsingin Katajanokalle ja Etelisatamaan loppuu. Viimeinen tavarajuna Nokalle ajaa tänään keskiviikkona — jos tarve niin vaatii.

Viimeinen henkilöjuna Kauppatorille puolestaan tulee torstaina toukokuun 13. päivänä

Helsingin matkailuyhdistyksen tiiaamana. Se on kolmeyksikköinen DM-juna, joka on noin 240 metriä pitkä.

Helsingin asemapäällikkö Tapio Sormunen kertoi, että rautatiehallitus on tehnyt päätöksen liikenteen lopettamisesta Kauppatorille ja Katajanokan liikennepaikan lakkauttamisesta.

Lopettamisen syynä ovat liikenteeseen verratuna kohtuuttomat kustannukset sekä Katajanokan muuttuminen lähinnä matkustajasatamaksi.

Raiteiden purkamisesta ei ole sijaan vielä ole tehty päätöstä.

US 30.4.1980



Makasiinikorttelien uudet elämät

Tavarasatamatoiminnan hiipuminen 1970-luvun loppupuolelta lähtien tarkoitti totaalista muutosta Katajanokan eteläistä laiturialuetta reunustaneiden makasiinikorttelien toiminnalliselle luonteelle. Katukuvaan heijastunut konkreettinen merkki muuttuneesta tilanteesta oli vuonna 1980 tehty päätös rautatieliikenteen lopettamisesta kannattamattomana.[1] Katajanokanlaiturilta Kanavakadulle haarautunut ratapihaympäristö jäi käyttämättömäksi odottamaan vuonna 1985 pääosin loppuun saatettua purkamistaan.[2] Makasiinikorttelien rakennukset toimivat yhä 1970-luvun lopulla pääosin varastointikäytössä, mutta kehityksen suunta oli nyt selvä. Matkustajaliikenteen vuosi vuodelta keskeisempi rooli satamatoiminnan elämänlankana oli tehnyt varastotilat tarpeettomiksi. Rahti kulki kumipyöräkyydillä autolautoista suoraan määränpäähänsä. Karkeistaen sanoen varastoinnin ja sen oheistoiminnan päättyminen muutti Katajanokan sataman toiminnan tapahtumapaikasta pistäytymiskohteeksi. Autot ja ihmiset saapuivat satamaan, sulloutuivat laivaan ja lipuivat merille.

Makasiinikorttelien varastorakennusten elinkelpoisuuden kannalta oli keskeistä, että edellä kerrottu kehityskulku tapahtui rakennussuojelun kannalta suotuisaksi muuttuneessa ilmapiirissä. Kaupunkisuunnitteluvirastossa teollisuusrakennusten suojeluun oli otettu kantaa jo vuoden 1976 osayleiskaavassa, jossa esitettiin suojelusuosituksia joukolle kantakaupungin keskeisiä teollisuusalueita.[3] Rakennusperinnön vaalimisen eetosta vahvisti kuitenkin ponnekkaammin Katajanokan uuden asuinalueen kaavasuunnittelijoiden keskeinen rooli rakennetun ympäristön kulttuurihistoriallisten arvojen puolestapuhujina. Vilkas keskustelu teollisuusperinnön suojelusta ja uusiokäytön mahdollisuuksista käynnistyi vuonna 1977 Helsingin Sanomissa julkaistun artikkelin myötä, jossa Katajanokan itäkärjen asuinalueen kaavoitustyöstä vastanneet arkkitehdit Vilhelm Helander ja Mikael Sundman ottivat kantaa Näkin teollisuuskorttelin suunnitteluun ja esittivät alueen teollisen rakennuskannan säilyttämistä osana uutta asuinaluetta.[4]

Katajanokan makasiinirakennusten uusiokäytön mahdollisuuksia selvitettiin laajasti, osana alueen vuosien 1973-1980 välillä tapahtunutta kaavoituskokonaisuutta. Vuonna 1979 Kaupunkisuunnitteluvirasto julkaisi yhdessä Teknillisen korkeakoulun opiskelijoiden kanssa laaditun käyttö- ja suojelusuunnitelman. Perusteellista selvitystyötä voidaan pitää teollisen rakennusperinnön arvojen tunnistamisen osalta merkittävänä pioneerityönä. Uusiokäyttöä tutkittiin niin ikään keskustan elävöittämisryhmän tekemässä, vuonna 1981 julkaistussa selvityksessä *Kanavakadun makasiinit.* Kummassakin selvityksessä esitettiin rakennuskohtaisia ideasuunnitelmia uusiokäytölle. Osa ajatuksista jäi elämään ja toteutui 1980-luvun puolella.

1 Uusi Suomi 30.4.1980
2 Helsingin Sanomat 18.12.2020. Fragmentteja satamaradan kiskoista ja mukulakiveyksestä on säilytetty Ankkurikadun ja Pikku Satamakadun välisellä Laukkasaarenkadun osuudella.
3 Hakkarainan & Putkonen 1995 s. 107
4 Helsingin Sanomat 20.3.1977

1980–1992 Makasiinikorttelien uudet elämät

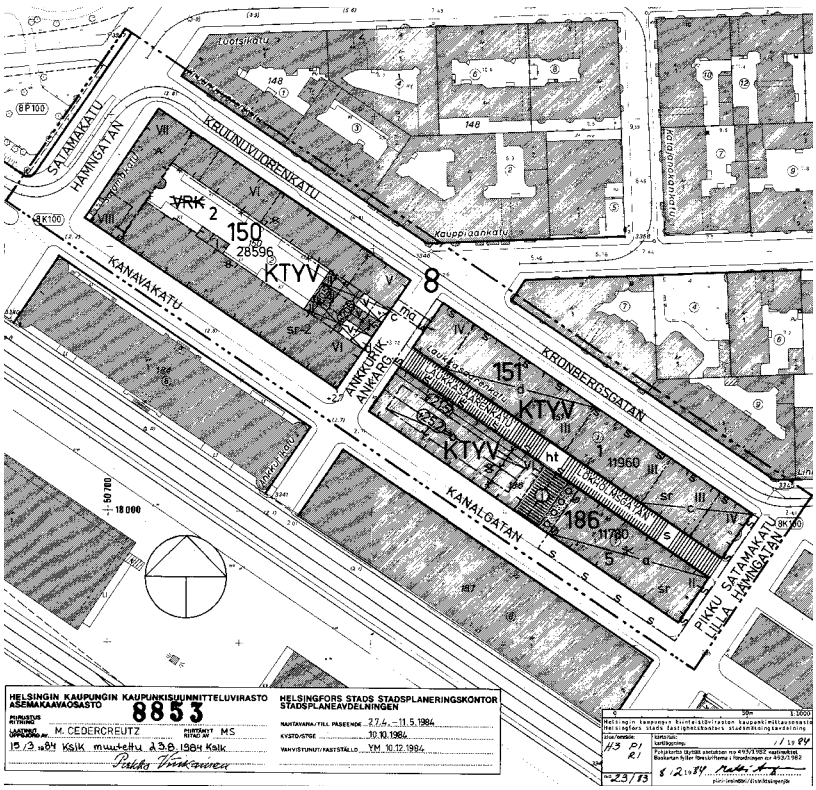


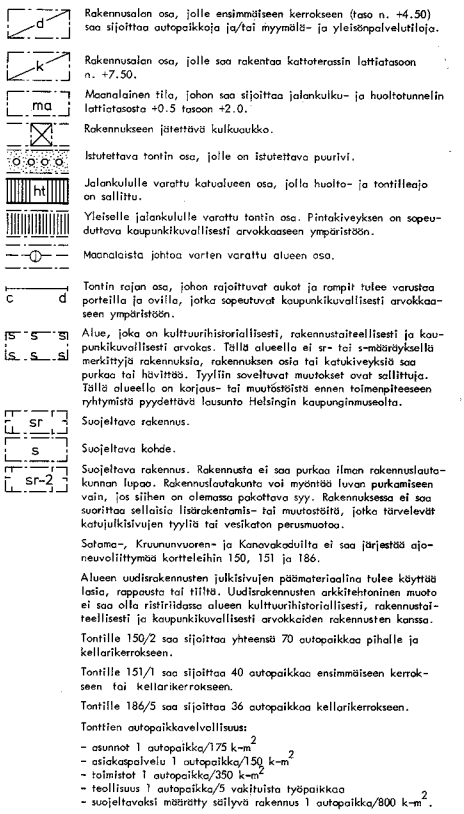
1986 Laukkasaarenkatu

”Kaunis mukulakivinen Laukkasaarenkatu on merkitty kävelykaduksi, jolla huolto ja tontilleajo on sallittu. Laukkasaarenkatu on myös merkitty suojelualueeksi.” Asemakaavan muutoksen selostus, asemakaava nro. 8853. Kuva: Pauli Ruonala, Vaunut.org

”Kun rakennuksessa kohtaavat vanha ja uusi, on periaatteena ollut sitoa ne toisiinsa niin, että kohtaamisessa on iloisen ja rehellisen ystävyyden alku. Vanha säilyttää arvokkuutensa - vaikka vähän ryppyisenäkin ja uusi on on nuorta sileää – ei uusvanhaa.”

Arkkitehti Timo Kauppinen, Katajanokan Kaiku 1988 s. 14-15





10.12.1984 vahvistettu asemakaava 8853. KSV Asemakaavaosasto, 1984.



Laukkasaarenkatu ennen Wanhan Sataman rakentamista. Pauli Ruonala, 1986, Vaunut.org.

"Katajanokalla on toteutettu 1980-luvulla huomattavia teollisuus- ja varastorakennusten uuskäyttömuutoksia. Vuonna 1985 valmistui Vilhelm Helanderin suunnittelemana Katajanokan ala-asteen koulu, joka on sijoitettu ensimmäisen maailmansodan aikaiseen, teräsbetoniseen konepajahalliin. Merikasarmin vieressä sijaitseva rakennus on alkuaan ollut osa venäläisen laivaston tukikohtaa ja myöhemmin Valmetin käytössä. Konepajan korkea keskiosa on muutettu luontevasti koulun valoisaksi keskushalliksi. Koulun tiloja on myös 1844 rakennetuissa maneesissa ja työpajarakennuksissa. Koulukokonaisuuteen liittyvät myös lasten päiväkoti ja kerhohuoneisto, jotka on sijoitettu entisiin putkiverstas- ja leipomorakennuksiin (Vilhelm Helander ja Merja Nieminen).

Katajanokan makasiineista mainittiin jo edellä pohjoisrannan vanhat varastot, jotka uudistettiin ravintolakäyttöön ja liiketiloiksi. Makasiini K 13 korjattiin 1985 Juhani Kataisen suunnitelman mukaan Suomen Elokuvasäätiölle. Tiloihin sijoitettiin mm. moderni elokuvateatteri. Vieressä sijaitsevat K 14 ja K 15 muutettiin liike- ja näyttelykeskukseksi 1988 (Timo Kauppinen). Yksikerroksiset pitkät tiilimakasiinit yhdistettiin lasikatoksella. Myös Kanavakadun varrella sijaitsevat entiset OTK:n varastorakennukset muutettiin vuosikymmenen lopulla toimisto- ja liiketiloiksi (Matti Vuorio). Huomattavin uuskäyttökohde Katajanokalla on vanhan makasiinin, K12, muuttaminen hotelliksi. "

Hakkarainen & Putkonen 1995 s. 119-120

Satamanostalgiaa, majoituspalveluita ja messuja

"Katajanokan satamakorttelit sijaitsevat melko keskeisesti, vaikkakin liikenteellisesti hankalasti, keskusta-alueeseen nähden. Näin ollen ne soveltuvat melko hyvin hallinnon ja kaupan toimintojen käyttöön, mutta työpaikkojen määrän rajoittamisen vuoksi ne eivät sovellu toimintojen laajentumiselle. Varastointikäyttö ja tukkukauppa Katajanokan satamakortteleissa toimii nykyään yhä vähemmän yhteydessä satamaan ja satamaliikenteeseen. Katajanokan tavarasataman on yleiskaavassa ajateltu vielä jatkavan toimintaansa. Satama on pieni ja sijaitsee maaliikenteellisesti huonosti, joten pitemmän päälle sen toiminta näyttää epävarmalta. Tämä huonontaa varastoinnin edellytyksiä. Yleisenä kehityssuuntana on tukkukaupan ja varastoinnin siirtyminen esikaupunkialueille tai kokonaan kaupungin ulkopuolelle muuttuneiden kuljetus- ja varastointimenetelmien takia."

Helsingin Katajanokan Kanavakadun makasiinit. Käyttö- ja suojelusuunnitelma. KSV julkaisuja AB 1/1979.

Kaupunkisuunnitteluvirasto hyväksyi makasiinikorttelien alueen varasto- ja liikerakennuksia koskeneet asemakaavoittamisperiaatteet vuonna 1980.[5] Rakennusten uusiokäyttö varmistetiin monipuoliseksi yksityiskohtaisilla asemakaavamääräyksillä: mikään yksittäinen toiminta ei saanut vallata tiloista 2880 neliötä enempää, eivätkä niihin sijoitettavat myymälät saaneet olla 500 neliötä suurempia. Toimistojen määrää rajoitettiin 20 prosenttiin kokonaiskerrosalasta.[6] Näiden periaatteiden pohjalta laadittu, vuonna 1984 vahvistettu asemakaava 8853 koski läntisiä makasiinikortteleita 150, 151 ja 186 sekä kortteleita rajanneita katualueita. Vuonna 1987 vahvistettiin korttelissa 187 sijainneen Warranttimakasiinin asemakaavan muutos hotelliksi.[7]

Hankkeista paikallista kaupunkikuvaa merkittävästi muokannut oli vuonna 1984 järjestetyn tarjous- ja suunnittelukilpailun perusteella vuonna 1987 valmistunut Elia Heikelin punatiilisten varastomakasiinien muutostyö lasikatteiseksi tapahtumatilaksi (*Wanha Satama*), josta alun perin kaavailtiin pieniä liikkeitä yhteen kokoavaa basaarimaista kauppakujaa. Muutostyön suunnitteli arkkitehtitoimisto Heikkilä & Kauppinen. Viistolla lasikatteella muodostettu puolilämmin tila aseteltiin rautatieliikennettä varten alun perin varatun Laukkasaarenkadun ylle. Kaikille avoimeksi katutilaksi alun perin hahmoteltu läpikuljettava basaarikuja muuttui 1990-luvun alussa alkuperäisajatuksen vastaisesti yksinomaan messuille varatuksi suljettavaksi tilaksi. Tiloissa toimi alun perin K-kauppa, kahvila ja kolme ravintolaa.[8] 1980-luvun lopulla sai alkunsa Katajanokalla myös myöhemmin 1990- ja 2000-luvuilla jatkunut hotellirakentamisen trendi. Warranttimakasiinin muutos hotelliksi aloitettiin vuonna 1989 ja valmista tuli 1992. Suunnittelijoina toimi Gullichsen-Kairamo-Vormala arkkitehdit ky.[9]

5 Helsingin Katajanokan Kanavakadun makasiinit. Käyttö- ja suojelusuunnitelma. KSV julkaisuja AB 1/1979.
6 Helsingin Sanomat 17.5.1985 s. 19
7 Asemakaavan muutos, kortteli 187, piirustus 9277, vahvistettu 30.6.1987
8 Katajanokan Kaiku 1990 s. 17.
9 Katajanokan Kaiku 1989 s. 10-11

1980–1992 Makasiinikorttelien uudet elämät

Helsinki on myymässä Katajanokalta kaksi satamamakasiinia. Kaupungin tavoitteena on löytää sellainen ostaja, joka on halukas saneeraamaan 140 metrin pituiset punatiilimakasiinit Katajanokan kaupunginosaa elävöittävään tarkoitukseen.

Aivan viime vuosisadan lopussa valmistuneisiin makasiineihin voitaisiin satamaviranomaisten mielestä sijoittaa vaikkapa taidekeskus ja -näyttelyjä.

— Myös pienteollisuutta ja elokuvastudioita olisi mahdollista perustaa sinne, satamalaitos mainitsee. Myymälät, kahvilat ja ravintolat voivat niin ikään tulla kyseeseen.

— Katajanokan vanhalla asuntoalueella sijaitsevia piilokonttoreita voisi myös ajatella makasiineihin. Sen jälkeen piilokonttorit palautettaisiin asuntokäyttöön, kaupungin viranomaiset mainitsevat.

— Varastot K 14 ja K 15 ovat Kruunuvuorenkadun ja Kanavakadun välissä. Korttelei den keskellä on Laukkasaarenkatu, jonka kattaminen voisi tulla kyseeseen, jos makasiineihin sijoitetaan näyttelykeskus.

Nyt myytävien rakennusten lähellä on makasiini K 13, jonka Helsinki tuonnoittain möi elokuvasäätiölle.

US 25.2.1984

Wanha Satama houkuttelee myymälöillä, ravintoloilla ja gallerialla

Katajanokan basaariin haetaan jo yrityksiä

Raimo Markkanen

Helsinki saa puolentoista vuoden kuluttua ensimmäisen basaarin. Tällä uutuudella vanhassa miljöössä hemmotellaan ennen kaikkea katajanokkalaisia.

Heillä on ainoalaatuinen satavuotias makasiinialue, joka vihdoin on pääsemässä kulttuurihäpeästään kohennettuna aktiiviseen yleiseen käyttöön.

Wanha Satama on ensi vuoden syksyllä kahden 120 metriä pitkän makasiinin ja niiden välisen lasikattoisen kujan basaari.

Eri tyyppisiä ravintoloita, nukketeatteri, erikoismyymälöitä, oluttupa, viinikauppa, satamamuseo, taidegalleria... parikymmentä erilaista palveluja ajanviettomuotoa.

Kaksi liki satavuotiasta makasiinia ovat Kanavakadun ja Pikku Satamakadun kulmassa melkein vastapäätä Finnjetin terminaalia. Rakennustoimisto A. Puolimatka sai makasiinit Rakennustoimisto Grothin oston mukana, liike oli hankkinut makasiinit satamalaitokselta.

Miljöö säilyy

Nyt Puolimatka on aloittamassa ostoksensa saneerauksen ja tilojen markkinoinnin. Rakennuttajapäällikkö **Jarmo Lintusen** mukaan kysyntä on alusta alkaen ollut vilkasta.

Wanhan Sataman nimellä kulkeva basaarihanke tuo vanhan ja arvokkaan miljöön aktiiviseen, suurelle yleisölle tarkoitettuun käyttöön, Lintunen sanoo ja lupaa, että kaikki oleellinen ja keskeinen säilytetään — makasiinien perusilme ei muutu.

Rakennusten välissä oleva 120 metriä pitkä tila, katu, katetaan. Näin saadaan tuhatkunta neliötä puolilämmintä katutilaa, joka yhdessä makasiinien kanssa luo ulkoiset puitteet kaupungin ensimmäiselle basaarille; kauppaa ja palveluja voidaan pitää myös lasikujalla.

Vanhoissa rakennuksissa jätetään mahtavat puupilarit ja puupalkit näkyviin, samoin vesikattorakenteet. Sisätilan avoin maksimikorkeus on noin kuusi metriä, lasikatto tulee metriä korkeammalle.

Viereen hotelli

Nostalgisen miljöön uuteen tulemiseen on kaupunki suhtautunut hanketta vahvasti tukien, vaikka katutilan suunniteltu uudenlainen käyttö omat juridiset ongelmansa on tuonutkin.

Lähellä on tulossa myös satamavaraston saneeraus hoteliksi, eikä kaukana ole ulkoministeriön linnake, uudistunut ja saneerautuva Merikasarmi.



Martti He

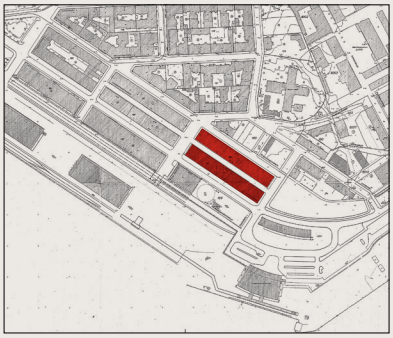
Basaarikuja rakennetaan näiden Katajanokan vanhojen makasiinien väliin loistavalle paikalle lauttasataman Katajanokan asuinalueen tuntumaan.

Puolimatka sekä myy että vuokraa Wanhan Sataman tiloja. Neliön hinta on 11 800—13 100 markkaa, vuokrattua lattia-alaa saa 98—109 markalla neliö. Wanhan Sataman peruskorjauksen arvo on noin 60 miljoonaa markkaa, millä summalla rakentaisi melkoisen liikekeskuksen.

Tässä tapauksessa joituksella saa ei ostos-, vaan myös vil mispaikan.

US 30.1.1987

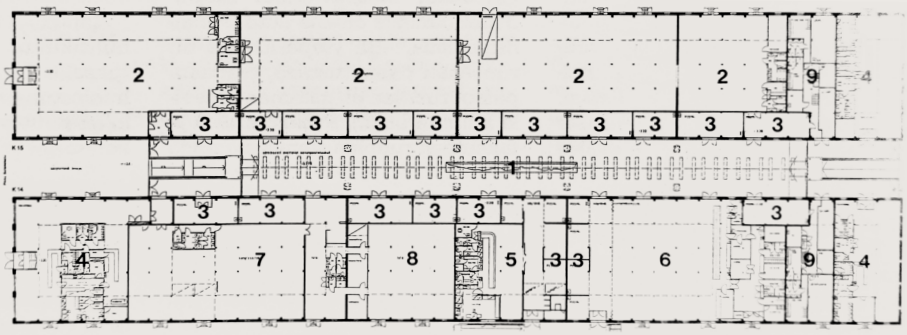
1988 Wanha Satama





US 16.5.1985

1. Katettu Laukkasaarenkatu
2. Näyttelytila
3. Pienmyymälä
4. Ravintola
5. Kahvila
6. Elintarvikemyymälä
7. Kongressitila
8. Hallinto
9. Kiinteistö- ja tekniikkatilat



Katajanokan Kaiku 1988

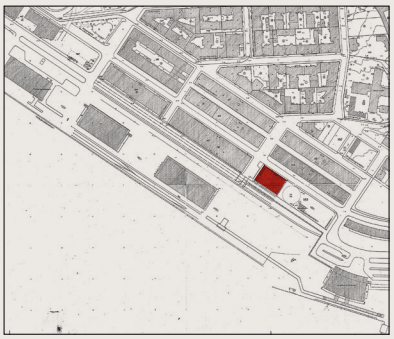
Wanhan Sataman sydän on liuskekivilaatoilla päällystetty kävelykatu — tapahtumatori. Sen alle jätettiin vanha katukiveys muistoksi tulevien polvien arkeologeille. Katua nostettiin metrillä, vastaavasti korotettiin makasiinien kattoa, jonka alle saatiin uudistuksen tekniikkaa, mm. ilmastointikanavat.

Viisto laskikate ja 18 asteen lämpötila mahdollistavat talvikaudellakin oleskelun kävelykadulla, jolle Kenneth Oker-Blon odottaa runsaasti kävijöitä. Perusteluna hänellä on tieto, että ensi vuonna Katajanokan kautta kulkee kolme miljoonaa matkustajaa ja Nokalla asuu tai käy töissä yhteensä noin 10 000 ihmistä.

Messujen lisäksi pitkäaikaisvuokralaisia ovat kolme ravintolaa, pastafactory, kahvila-konditoria, Keskon myymälä ja kahdeksan pienempää myymälää. Ns. kuukauden myymälätiloja on 15 kpl. Alin vuokra on 14 500 markkaa, se on yhdeltä kuukaudelta.

US 17.11.1988

1985 Elokuvatalo, Kino-K13





UUDET TILAT VALMISTUVAT

TÄÄLLÄ ASUU ELOKUVA

Ei säihkyviä neonvaloja, ei kädenjälkiä asvaltissa eikä mustia limusiineja oven edessä.

Elokuvatalo sijaitsee tiilisessä makasiinissa Kanavakadun varrella. Viereistä rakennusta Arctia parhaillaan havittelee hotelliksi. Entinen tavara-asema on säilyttänyt ulkokuorensa, mutta sisätilat on kunnostettu elokuvan käyttöön.

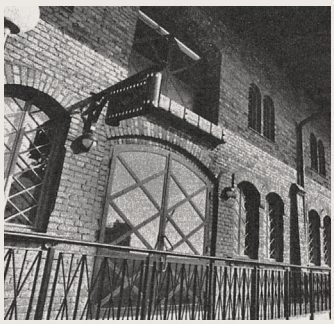
Glamouria edustaa vain puhelinkeskuksen tyttö dramaattisine nutturoineen ja mustine vaatteineen. Muuten kaikki on hillittyä, asiallista ja yksinkertaista. Sisätiloissakin on pyritty säilyttämään makasiinin henki. Hirsirakenteet ja paikoin tiiliseinätkin on jätetty näkyviin.

Kunnostustöistä vastaa arkkitehtitoimisto *Juhani Katainen,* ja urakoitsijana on ollut Rakennuspartio Oy. Rakennusbudjetti on ollut 9 miljoonaa markkaa.

Rannan puolelta käydään elokuvateatteriin, jonka nimi on Kino 13. Se aloittaa toimintansa lokakuussa. Tarkoituksena on järjestää eri maiden elokuvaviikkoja ja muita teemaviikkoja, esittää lyhytfilmejä jne. Kino 13 ei lähde kilpailemaan kaupallisten teattereiden kanssa, ja työnjako elokuva-arkistonkin kanssa on selkeä: täällä keskitytään uusiin elokuviin.

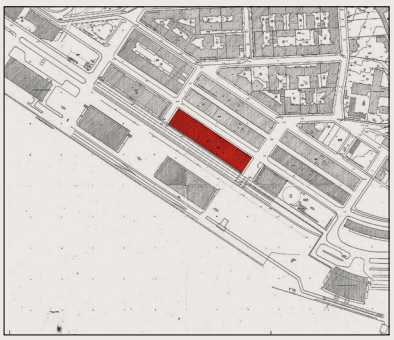
Hillityn viininpunaisessa teatterisalissa on 150 paikkaa, ja esitystekniikka on huippuluokkaa. Salia voidaan käyttää myös auditoriona. Ripaus romantiikkaa on siinä, että salista voi »ostaa» nimikkotuolin, ja omistaa sen vaikkapa Marilyn Monroelle.

Elokuvatalon sydän on kuitenkin pyhitetty ammattilaisille. Tänne on viimeinkin saatu kansainvälistä tasoa oleva äänitysyksikkö: äänitysstudio ja miksaamo. Tekninen budjetti on ollut 6 miljoonaa markkaa. Kallein yksittäinen laite on miksauspöytä, jonka hinta on miljoona markkaa. Maallikolle se on vaikuttava ja käsittämätön kuin avaruusaluksen ohjaamo.



SK 13.9.1985

1992 Hotel Grand Marina





US 14.2.1986

Lars Sonckin ja Selim A. Lindqvistin suunnittelema Katajanokan makasiinirakennus, joka muutetaan hotelliksi, piirroksessa taustalla vasemmalla. Oikealla satamalaitoksen uudehkot makasiinit.

Leveä jalankulkuväylä erottaa satamaliikenteen

Katajanokan hotelli rakenteille 1987

Hotelliksi saneerattavan Helsingin Katajanokan makasiinin eteen rakennetaan leveä jalankulkualue, joka varustetaan tyylikkäin valaisinpylväin.

Lehmusten, vaahteroiden ja jalavien muodostama puurivi on suunniteltu erottamaan satamaliikenne ja makasiinit toisistaan.

Hotellin rakentaminen päässee alkamaan vasta vuonna 1987.

Helsinki myy Sonckin suunnittelemaan makasiinirakennuksen Kanavakadun varrelta Arctia Oy:lle huhtikuun viimeiseen päivään mennessä.

Arctia pääsee muuttamaan runsaan 140 metrin pituista makasiinia noin 300 matkustajahuoneen hotelliksi heti kun kaavan muutos on hyväksytty ja sen jälkeen vahvistettu.

Arkkitehtien Lars Sonckin ja Selim A. Lindqvistin suunnittelema makasiinirakennus, joka valmistui kolmessa vaiheessa vuosina 1913, 1928 ja 1930, on suojeltu kulttuurihistoriallisesti arvokkaana luomuksena, Rakennusta ei saa purkaa eikä siinä tehdä sellaisia muutostöitä, jotka tärvelevät julkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa.

Terassille tilaa

Rakennuksen eteen on kaavan muutosesityksessä merkitty yhdeksän metrin levyinen jalankulkukatu.

Terassin rakentaminen rakennuksen keskiosan eteen on kaavan muutoksessa otettu huomioon.

Suunnitelman mukaan jalankulkumiljöö paranee ratkaisevasti tällä alueella. Ratkaisussa on nykyistä ajoväylää siirretty rantaan päin.

Kaupunki tarvitsee ranta-alueella olevat makasiinit K 6 ja K 7 edelleen satamalaitoksen tarpeisiin.

Arctia Oy olisi halunnut ne purettavaksi maisemallisista syistä. Makasiinit, jotka ovat suhteellisen nuoria Sonckin makasiiniin verrattuna, häiritsevät merelle avautuvaa näkymää hotellin alimmista kerroksista.

Asemakaavaosaston mukaan Arctia Oy on ensisijainen ostaja siinä tapauksessa, että merimaisemaa "pilaavat makasiinit K 6 ja K 7 kaupunki joskus myy. Toistaiseksi ne kuitenkin säilyvät satamavarastoina.

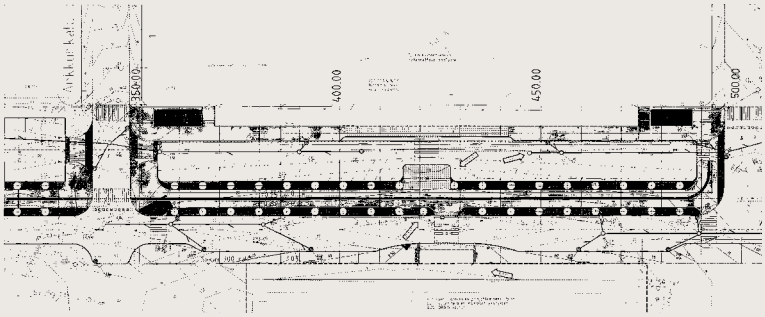
Saneeraukseen 150 miljoonaa

Katajanokan makasiinin saneeraus maksaa alustavan arvion mukaan 150 miljoonaa markkaa. Tiilestä tehdyn makasiinin kerrosala on lähes 25 000 neliötä ja tilavuus 85 000 kuutiota.

Hotellin uima-allas on kaavailtu viidenteen kerrokseen. Ylimpään eli seitsemänteen kerrokseen tulee ruokasali. Makasiinihotellin suunnittelu vastuu on jo vuoden verran ollut yksinomaan Arctia Oy:llä. Sally-varustamo, joka vetäytyi hanketta kehiteltäessä taka-alalle, tulee ehkä myöhemmin siihen jälleen mukaan.

US 14.2.1986





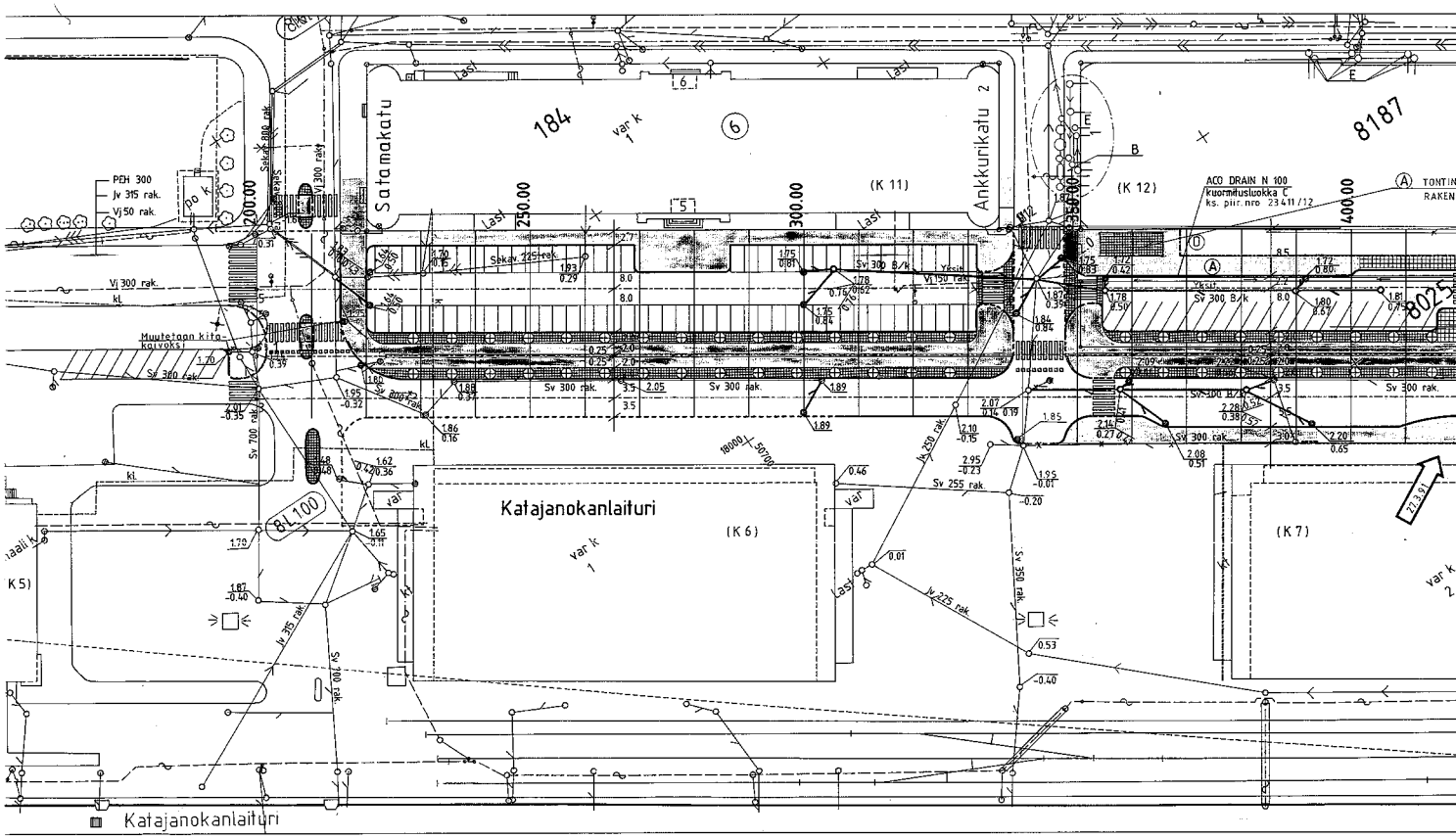
Katajanokanlaituri välillä Ankkurikatu - Pikku Satamakatu, tasauspiirustus. KAO 23411/11, 1991, KSV.

1980–1992 Makasiinikorttelien uudet elämät



1970 Katajanokanlaituri tavarasataman työympäristönä

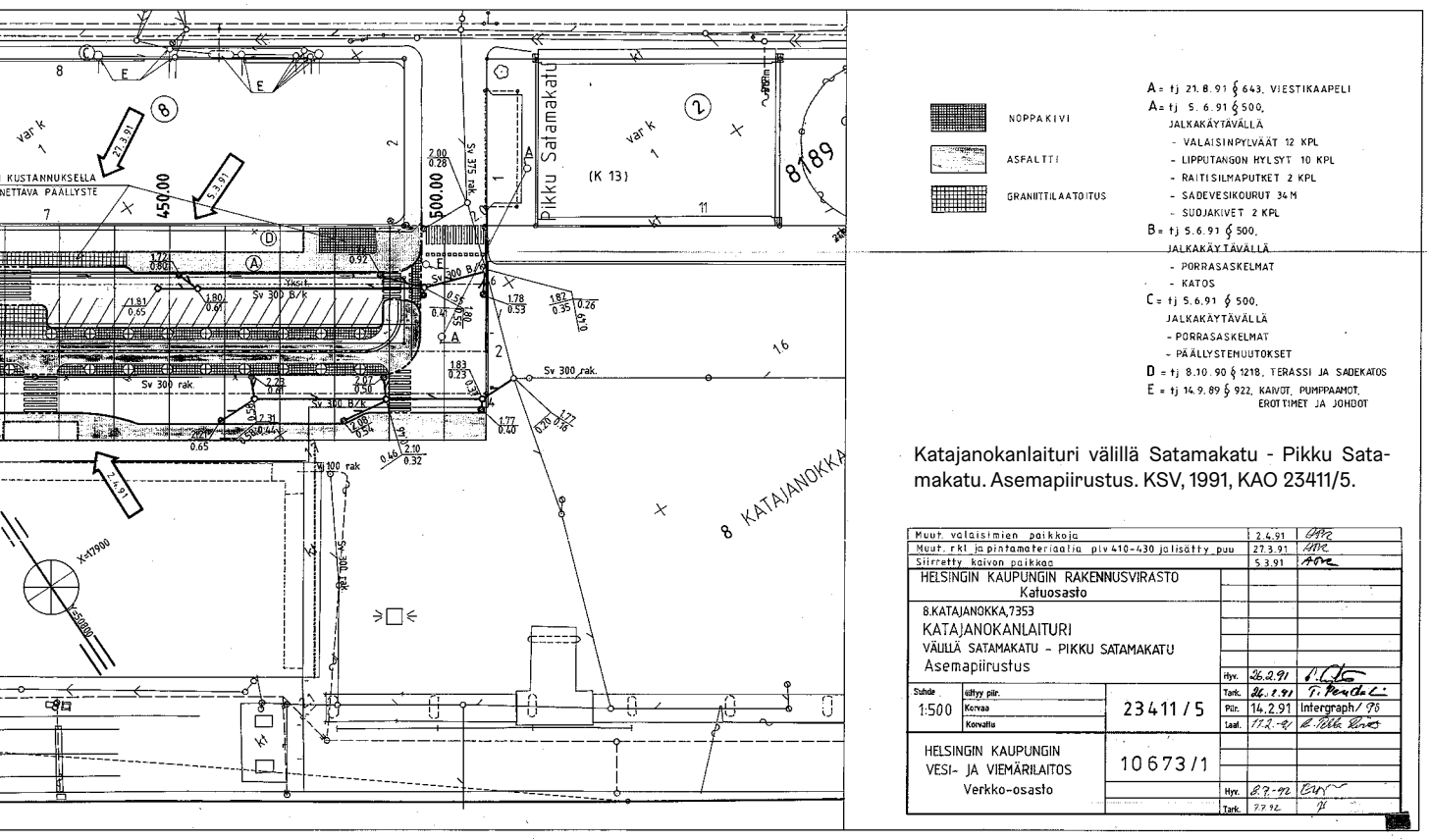
1970-luvun alkupuolelta käytännössä aina 1980-luvun alkaan saakka Katajanokanlaiturin luonteen määrittelivät puhtaasti tavarasataman logistiset toiminnot. Tavarasataman toiminnan hiipuessa purettiin satamarata Katajanokanlaiturilta vuoteen 1985 mennessä. Fragmentteja raiteista säilytettiin Laukkasaarenkadulla. Simo Rista, 1970, HKM.





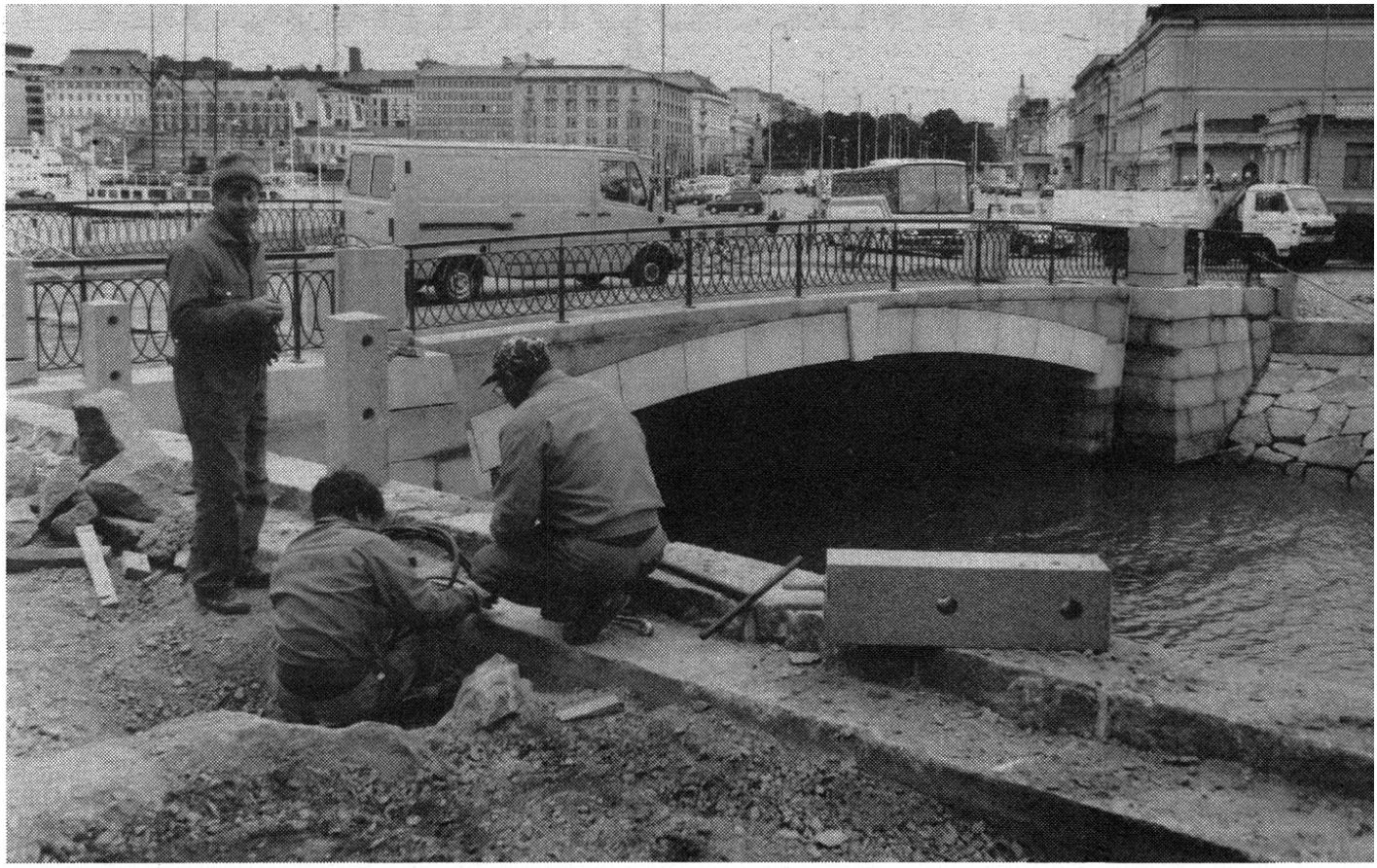
n. 1992 Hotelliksi muutettu Warranttimakasiini ja uudelleenjärjestelty katutila

Katajanokanlaiturin rautatielogistiikan määrittämä maisema muuttui 1980-luvulla alkupuolella kauttaaltaan asfaltoiduksi. Vuonna 1991 suunniteltu ja vuoteen 1992 mennessä toteutettu uudistus toi mukanaan kehitetyn jalankulkuympäristön, puurivit ja noppakivetyt yksityiskohdat. Lipputangot pystytettiin vuoden 1992 ETYK-konferenssia varten. Volker von Bonin, n. 1992, HKM.



Katajanokanlaituri välillä Satamakatu - Pikku Satamakatu. Asemapiirustus. KSV, 1991, KAO 23411/5.

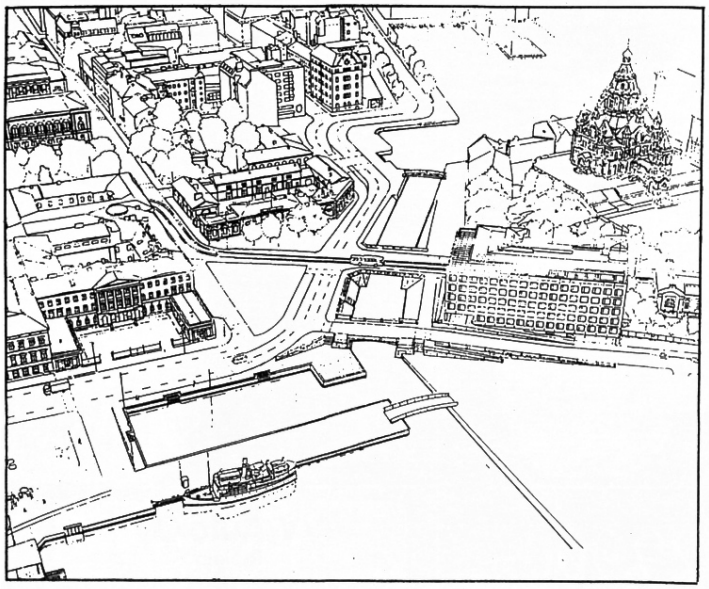
1989 Kanavaseudun järjestelysuunnitelma ja uudet sillat



Katajanokan uutta autosiltaa pitkin pääsee jo lokakuun puolessavälin ajamaan suoraan Pohjoisesplanadille. Kuukautta myöhemmin sillan editse lipuu myös Pohjoisrantaa suoraan Esplanadille matkaava liikennne.

HS 20.9.1991

Katajanokalle suunnitteilla ruuhkia helpottava silta



Uusi silta johdetaan Pohjoisesplanadilta Enso Gutzeitin talon edestä Katajanokalle.

Katajanokalle on suunniteltu uusi silta ruuhkaisten liikenneyhteyksien parantamiseksi. Uusi Rahapajan silta tulisi nykyisen sillan eteläpuolelle lähes suoraan Pohjoisesplanadin jatkoksi. Molempien siltojen liikenne olisi kaksisuuntainen.

Rahapajan kaksikaistainen silta avaa Katajanokalta tulevalle liikenteelle uudet yhteydet sekä Esplanadille että pohjoiseen. Sillan päähän tulee liikennevalot.

Torstaina ensimmäistä kertaa kaupunkisuunnittelulautakunnassa esillä ollut ja pöydälle jätetty suunnitelma säilyttää Katajanokan nykyisen sillan kaistat ennallaan. Kääntyminen Presidentinlinnan edessä vasemmalle Mariankadulle kielletään kokonaan, mutta raitiovaunut ja taksit saavat ajaa suoraan Aleksanterinkadulle.

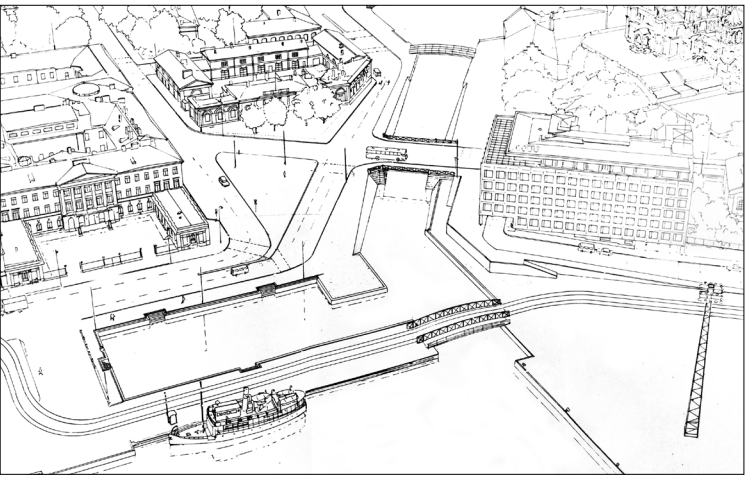
Päävartion viereistä kapeikkoa levennetään siirtämällä kanavaa hieman itään. Pohjoisrannasta Esplanadille tulee kaksi kaistaa, joista toinen kulkee suoraan kanavan reunaa pitkin ja toinen kiertää Mariankadun ja Aleksanterinkadun kautta.

Aleksanterinkadun päässä oleva kevyen liikenteen silta uusitaan. Myös Linnanlaiturille, Kauppatorin päätyyn, aiotaan rakentaa uusi kevyen liikenteen silta valmistumassa olevan väliaikaisen sillan paikalle.

Rahapajan sillalle tulee jalkakäytävät molemmille puolille, ja myös vanhan sillan pohjoisreunalle rakennetaan kapea jalkakäytävä.

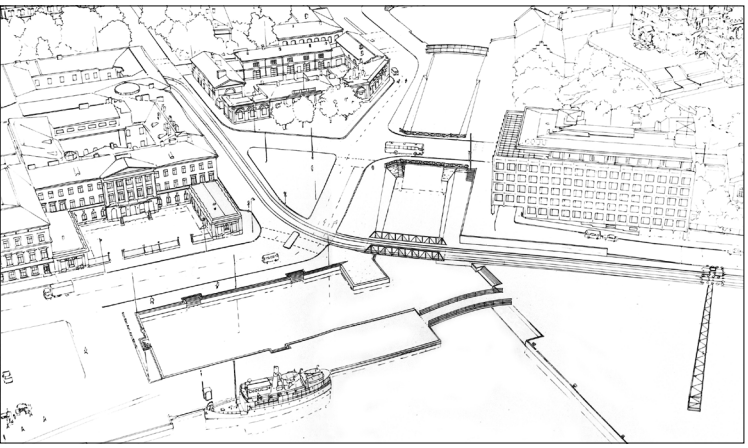
1989 Toteutunut suunnitelma

US 29.9.1989 s. 9



1989 Toteutumaton vaihtoehto B

"Raitiotieliikenne Katajanokalle on kokonaan johdettu Pohjoisesplanadin ja Kauppatorin kautta, keskustaan palaava linja kulkee Katariinankatua. Kauppatori ja Suomenlinnan lautan lähtöpaikka saataisiin nykyistä paremmin raitiotielinjojen tuntumaan. Raitiotielinjoilla Kauppatorin tuntumassa on vanhat perinteet. Linjat voidaan toteuttaa nykyistä torialuetta kaventamatta (paitsi Linnanaltaan ja sen laiturin kohdalla)."



1989 Toteutumaton vaihtoehto C

Nykyistä Aleksanterinkadulta Mariankadulle kulkevaa raitiotielinjaa jatketaan kanavan yli Katajanokanlaiturille. Katajanokalla linjat voidaan toteuttaa vastaavasti kuin vaihtoehdossa B.(Linjat olisi myös mahdollista yhdistää Pohjoisesplanadille, tosin se johtaisi hankaliin järjestelyihin sillan kohdalla).

Toteutumaton raitiotiesuunnitelma

"Työssä on selvitetty myös toisen raitiotielinjan johtamista Katajanokalle nykyisen, lähinnä vanhaa asuntoaluetta ja Katajanokan kärkeä palvelevan linjan lisäksi. Uusi linja palvelisi Eteläsataman puoleisen ranta-alueen matkustajaliikennettä ja uusia, tulevia toimintoja. Uusi linja voisi keventää Katajanokan muuta liikennepainetta. Samalla uusi linja voisi olla jonkin nykyisen raitiovaunulinjan päätepaikkana, Tällöin esimerkiksi Kauppatorilta voitaisiin jättää pois ahtaalla paikalla tilaa vievät päätepysäkkien odotuspaikat ja -kaistat, (toisena mahdollisuutena Kauppatorin keventämiseen on uusi päätepysäkki Olympialaiturin tuntumassa)."

Helander ja Leiviskä 1989

Kanavaseudun järjestelysuunnitelma ja uudet sillat

"Nykyisen kevyen liikenteen järjestelyt kanavaseudulla ovat puutteelliset, ja Katajanokalta pois suuntautuva liikenne ruuhkautuu iltapäivisin muutaman tunnin ajan. Rikkoutuneet kanavan reunat ja tilapäiset jalankulkusillat vaativat korjauksia ja muutoksia, joiden yhteydessä liikennejärjestelyjä voidaan parantaa. (...) Kapeat terässillat eivät peitä kanavaa ja kivipenkereitä kanavan lähimaaston korkeimmalla kohdalla ja jättää siten kanavan ja sen vesipinnan näkyviin. Kaikissa muissa mahdollisissa paikoissa sillat liittyvät matalalla veden partaalla oleviin rantalaitureihin. Siten on tärkeää, että uudet sillat toteutetaan kapeina ja kevytrakenteisina. Näin ne jättävät kanavan ja sen vesipinnan näkyviin. Teräsrunkoisina sillat erottuvat rantalaitureiden ja kanavan luiskien kivirakenteista, joiden muodot voidaan säilyttää selkeinä. Tärkeää on myös, että siltojen rakenteet tehdään mahdollisimman ohuiksi, jotta niiden alle jää vapaata tilaa vedenpinnan yläpuolelle."

Katajanokan Kanavaseutu, selvitys 15.2.1989, Juha Leiviskä ja Vilhelm Helander

1980-luvun lopulla Katajanokan 1970-luvulla käynnistyneessä kaavoitustyössä oltiin edetty vaiheeseen, jossa ratkaistaviksi tulivat niemen läntisen osan yhä polttavimmiksi käyneet liikennekysymykset. Suunnitelmilla pyrittiin tuomaan helpotusta matkustajasataman tuottaman autoliikenteen ajoittaiseen ruuhkautumiseen kanavan kohdalla. Yhtä lailla oleellista oli kaupunkikuvallisesti tyydyttävällä tavalla ratkaista kanavaseudun kevyen liikenteen järjestelyt, jotka tähän saakka oltiin hoidettu tilapäisluontoisten siltojen kautta. Vuonna 1989 julkaisivat arkkitehdit Juha Leiviskä ja Vilhelm Helander kanavaseudun järjestelyistä selvityksen, jossa he ehdottivat liikenneympäristön parantamiseksi kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa. Kaikissa suunnitelmissa oli Aleksanterinkadun päätteen ja Katajanokan pohjoisrannan yhdistäneen kevyen liikenteen yhteys säilytetty. Tilapäinen jalankulkusilta kuitenkin korvattaisiin uudella, hieman pohjoisemmaksi rakennettavalla sillalla. Lisäksi kaksi ehdotuksista (vaihtoehdot B ja C) perustuivat ajatukseen olemassa olleen linjan 4 raitiovaunureitin rinnalle perustettavasta uudesta reitistä. Uusi rata oli ehdotuksissa linjattu tarkoitusta varten rakennettavaa siltaa myöten Enso-Gutzeitin pääkonttorin ja Rahapajan editse palvelemaan sataman matkustajaterminaaleja sekä makasiinirakennuksia. Tämä vaihtoehto sai eniten kannatusta Katajanokka-Seuralta.[1]

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi lokakuussa 1989 Kanavaseudun liikenne- ja ympäristösuunnitelmat. Toteutus pohjautui Leiviskän ja Helanderin vaihtoehtoon C, mutta uutta raitiotielinjausta ei toteutettu. Näin ollen uudelta, vanhan sillan eteläpuolelle rakennetulta Rahapajan sillalta varattiin autoliikenteelle kaksi kaistaa. Samalla Katajanokan vanhan sillan pohjoispuoli sai jalkakäytävän. Uudet sillat toteutettiin kevyin teräsrakentein hieman kaarevina, joka mahdollisti 180 cm vapaan korkeuden ja pienimuotoisen vesiliikenteen Pohjoissatamaan.[2]

1 Katajanokan Kaiku 1989 s. 6-7
2 Helander ja Leiviskä 1989 s. 9

1970...1990 Tiivistelmä



Seppo Kaksonen, 1994, HKM.

1970...1990 Tavarasataman muistoa vaaliva Katajanokka

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Tavarasatamatoiminnot väistyvät Katajanokalta 1970–80-lukujen aikana. Syinä ovat satamatoimintojen siirto 1970-luvulla yleistyneelle konttiliikenteelle paremmin soveltuville alueille sekä Vuosaaren uuden tavarasataman käyttöönotto. Nosturit poistuvat kaupunkikuvasta.

- Matkustajaliikenne valtaa Katajanokan. Vuonna 1974 matkustajapaviljongiksi muokatusta Kanavaterminaalista aloittaa liikennöinnin Vikinglinja kahdella autolautalla. Vuonna 1977 valmistunutta suurlautta Finnjetiä varten toteutetaan laiturialueilla muutostöitä.

- Telakkatoimintojen muuttamisesta pois Katajanokan itäkärjestä päätetään vuonna 1974. Alue kaavoitetaan asumiselle. Samalla laaditaan vuosien 1973–1980 välillä käytännössä koko niemen kattava asemakaavakokonaisuus. Asemakaavamääräysten avulla pyritään ohjaamaan erityisesti vanhojen rakennusten tulevaa käyttöä.

- Katajanokan kärjen luonne muuttuu sekalaisten teollisuus- ja varastorakennusten täplittämästä teollisuusalueesta johdonmukaisesti suunnitelluksi punatiiliseksi asuinalueeksi. Uusi alue hahmottuu mereltä katsoen horisontaalisesti rantamaisemaan asettuvaksi jalustaksi, jonka maisemakuvaa istutettu kasvillisuus pehmentää.

Rakennettu ympäristö

- **Itäkärjen asuinalue** rakentuu vuosien 1977–1986 välillä. Uusi asuinalue koostuu kaikkiaan 21 kerrostalosta. Merikasarmin kokonaisuuteen kuuluvia rakennuksia saneerataan, restauroidaan ja osin rekonstruoidaan. Mm. lisärakentamista toteutetaan.

- Elia Heikelin **punatiilimakasiinit kortteleissa 151 ja 186** saneerataan liike- ja toimistotiloiksi. Makasiinien välinen osuus **Laukkasaarenkadusta** saa lasikatteen. Kokonaisuus suunniteltiin alun perin läpikuljettavaksi puolilämpimäksi katutilaksi.

- Selim A. Lindqvistin ja Lars Sonckin **Warranttimakasiini** muutetaan **hotelliksi** vuosina 1989–1992.

- Katajanokanlaiturin entinen ratapiha-alue uusitaan. **Satamarata puretaan** Katajanokanlaiturilta vuoteen 1985 mennessä; Katajanokan ja Kauppatorin välinen **kääntösilta puretaan** vuonna 1989. Katajanokanlaituri saa mm. puurivit ja vuosien 1991–1992 uudistuksessa.

- Vuonna 1989 Juha Leiviskän ja Vilhelm Helanderin suunnitelmiin perustuen rakennetaan kanavan eteläosaan entisen kääntösillan paikalle **uusi jalankulkusilta.** Samalla **uusitaan** 1970-luvulla Aleksanterinkadun päätteeseen alun perin rakennettu **kevyen liikenteen silta.**

Yhteenveto: Tavarasataman muistoa vaaliva Katajanokka

Katajanokkaa 1970-luvun lopulta lähtien kohdannut muutos on mittaluokaltaan verrattavissa 1900-luvun alussa tapahtuneeseen ensimmäiseen suureen mullistukseen, jossa alueen vapaina kiemurrelleet luonnontilaiset rannat suoristettiin suursataman kasvuympäristöksi. Teollisuuden poismuutto kantakaupungin alueelta kehyskuntiin oli ilmiö, joka jossain määrin kosketti kaikkia aiemmin vastaavanlaisessa käytössä säilyneitä kantakaupungin ranta-alueita. Vuoden 1966 suuren kuntaliitoksen myötä Helsinki sai haltuunsa Vuosaaren, jonka rantavyöhyke oli jo aiemmin havaittu otolliseksi uuden sataman sijoituspaikaksi. Yhtä lailla Katajanokan tavarasataman kohtalon saneli merikonttikuljetusten yleistymisen ja kaupunkirakenteellisesti haastavan ja äärimmilleen jo laajennetun satamaympäristön yhtälön ratkaisemattomuus. Painetta loi myös alati lisääntynyt matkustajaliikenne.

Katajanokan kärjestä 1970-luvun alussa poistuneet telakkatoiminnot mahdollistivat alueen kehittämissuunnitelmat. Katajanokan suunnittelusta järjestetyn aatekilpailun voittaneen suunnitteluryhmän (arkkitehdit Mikael Sundman, Vilhelm Helander ja Pekka Pakkala) näkemyksiin perustuen aloitettiin käytännössä koko Katajanokan alueen käsittäneen asemakaavoituskokonaisuuden laatiminen. Monivaiheisena projektina vuosien 1973-1980 välillä työstetyn kokonaisuuden tuloksista ensimmäisinä konkretisoitui vuosien 1977-1986 välillä rakennettu Katajanokan itäkärjen uusi asuinalue.

Täydennetyn Merikasarmin sommitelman ympärille syntyi pienipiirteinen ja kantakaupunkimainen kortteli- ja katurakenne. Keskeiset katunäkymät päättyivät mereen, osin pääteiksi oli valittu etäämmällä horisontissa olevia maamerkkejä. Matalana ja punatiilisenä rintamana niemenkärjen siluettiin piirtynyt uudisrakennusten nauha sai edustalleen maisemaa pehmentäneen puurivistön. Rantakorttelit rakennettiin satama-alueen taakse, etäälle vesirajasta. Liikenne ratkaistiin rauhoittamalla niemen keskiosat läpiajolta. Paikoitus järjestettiin laakealle puskurivyöhykkeelle satama-alueen ja rantakorttelien väliin.

Katajanokan itäkärjen ranta-alue suunniteltiin kaikkien asukkaiden yhteiseksi virkistysalueeksi, joka levittäytyi laajana kasvillisuuden suojaamana vyöhykkeenä niemenkärjen ympäri. Rantapolkujen etäisyys lähimmistä asuntokortteleista vahvisti puistoketjun asemaa julkiseksi hahmottuvana tilasarjana.

Tarkastelujakso oli myös teollisuusrakennusten uusikäytön ja teollisten rakennusten rakennusperinnön tunnistamisen ajanjakso. Teollisuusarkkitehtuuri, jolle alueen vielä työympäristönä ollessa hahmottui selkeästi vain käyttöarvo, nähtiin nyt uusin, rakennustaiteen äärelle pysähtymään ehtivin silmin.

Vuosina 1983–1986 asemakaavasuojelu ulottui käsittämään valtaosan Kanavakadun makasiinirakennuksista. Kyse oli paitsi 1960-luvun purkuvimman jälkeen ajassa heränneestä rakennussuojelun eetoksesta, osin myös Katajanokan varastorakennusten jo varhain tunnistetusta roolista koko maan teollisuusarkkitehtuurin merkittävinä edustajina.

Vanhan rakennuskannan uusiokäytönkin osalta lähdettiin liikkeelle käytännöllisistä tarpeista käsin. Varastokäytössä aiemmin palvelleita laiturivarastoja muutettiin matkustaja-autolauttojen odotuspaviljongeiksi 1970-luvun puolivälistä lähtien. Suurlautta Finnjetin valmistuminen kiihdytti muutosta entisestään. Matkustajapaviljongeiksi muokattiin niin vuonna 1958 valmistunut ja nyttemmin jo purettu **Kanavaterminaali** kuin Gunnar Taucherin punatiilinen **tullimakasiinikin**. Katajanokan katukuilut täyttyivät rautatieliikenteen sijasta lauttoihin pakkautuvista matkustajista autoineen. Tavarasataman poistuminen ei ratkaissut Katajanokan liikenneongelmia, ainostaan muutti niiden luonnetta.

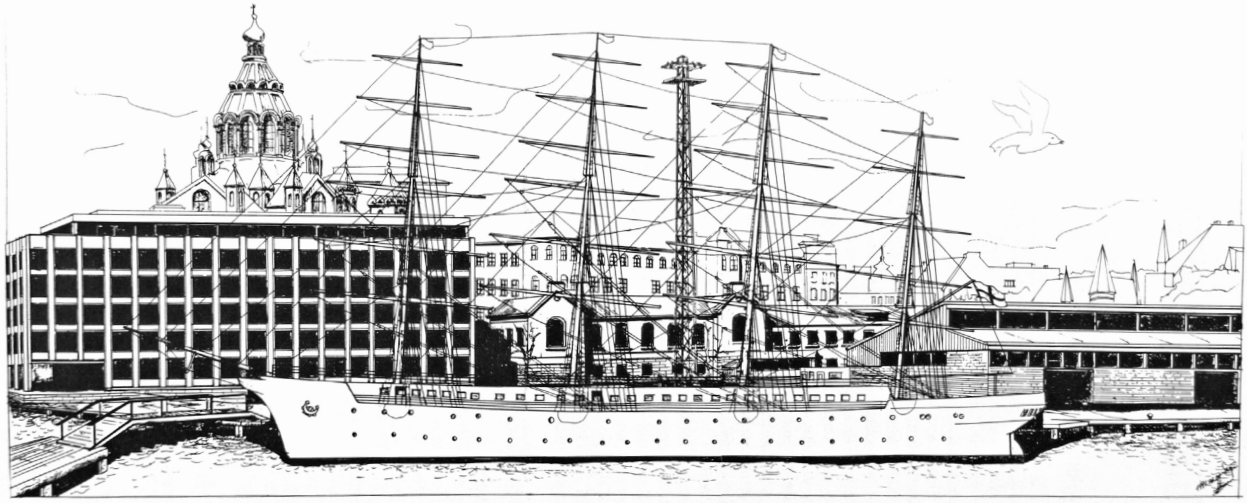
Makasiinikorttelien rakennusten uusiokäytölle asetettiin kunnianhimoisia tavoitteita, joista osa toteutui. Selim A. Lindqvistin ja Lars Sonckin suunnittelema jylhä **Warranttimakasiini** muutettiin 1990-luvun alussa hotelliksi. Vuonna 1985 **makasiinikorttelissa 186** toimintansa aloitti elokuvatalo Kino-K13.

1990-luvun alkuun tultaessa Katajanokka oli muuttunut perustavanlaatuisella tavalla. 1970-luvun savuinen ja äänekäs työympäristö merimieskapakoineen, rautateineen ja sataman likeisyydessä eläneine lieveilmiöineen oli tyystin kadonnut. Ulkona satamakentillä vielä 1960-luvulla tehty työ horisontissa liukuvine satamanostureineen ja junanvaunuineen oli nyt vain muisto, josta todistivat enää makasiinikorttelien ajan rasituksista tummuneet julkisivut – joita niitäkin puunattiin puhtaiksi vuonna 1992 järjestettyä Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökonferenssia varten.



VIELA YKSI HOTELLI?

Kanavaranta Oy:n toimitusjohtaja Kai Eräjuuren uusin hanke Katajanokalle on sijoittaa hotellialus ns. Teuvo-laituriin Enso-Gutzeitin edustalle. Alus olisi teräsrakenteinen yli 100 m pitkä purjealus, johon mahtuisi noin 130 kahden hengen hotellihuonetta sekä kahvila. Satamalaitos on suhtautunut hankkeeseen positiivisesti, mutta hanke on toistaiseksi pysähtynyt kaupunkikuva-toimistoon.



Taiteilijan näkemys laivahotellin sijoittumisesta Katajanokalle



Katajanokan Kaiku 1991.



Sakari Kiuru, 2002, HKM.



Volker von Bonin, 1990-luku, HKM.

1990...2020

Elämyksiä ja hotellihankkeita

”Viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtuneet muutokset Katajanokalla ovat olleet rajuja verrattuna muihin keskustan kaupunginosiin. Pitkäaikaisten asukkaiden mielestä kehitys ei ole ollut pelkästään positiivista. Heidän mielessään on vielä (osin romantisoituna) Katajanokka, jossa sekoittuvat kahvinpaahtimon ja maustetehtaan tuoksut, rekkojen äänet, satamajätkät ja vilkas elämänmeno. Väestön heterogeenistymistä pidetään keskustan kaupunginosaan sopivana ja rikastuttavana piirteenä. Näin ilmaisee pitkään alueella asunut muutoksen: ”Katajanokan paikallisaromi on hävinnyt. Tilalla on kiilloteltu ja hajuton asuinalue. Tästä on tullut juppien ja raharikkaiden nukkumalähiö, sen huomaa jokapäiväisessä kanssakäymisessä. Fyysisen kaupunkirakenteen osalta useat haastateltavat pitivät Katajanokan ”siistiytymistä” positiivisena ilmiönä, varsinkin makasiinien saneerausta kuka mistäkin syystä.”

Katajanokan Kaiku 1989

1990-luvulta lähtien Katajanokan etelärannan rakennetussa ympäristössä tapahtuneet muutokset keskittyivät suurilta osin vanhojen, satamaa palvelleiden varasto- ja toimistorakennusten käyttötarkoitusten muutoksiin. Tavarasataman osuuskauppaliikkeiden varastorakennukset eivät enää palvelleet alkuperäistä tarkoitustaan. Myös Katajanokan ainoa alusta saakka alkuperäiskäytössään säilynyt tulli- ja pakkahuone tyhjentyi piiritullikamarin muuttaessa pois niemestä vuonna 1993.[1] Vuonna 1992 Katajanokalla järjestetyn Euroopan turvallisuus ja yhteistyökonferenssin seurantakokouksen myötä saneerattiin vuonna 1964 valmistunut laiturimakasiini K7 kongressikeskukseksi.[2] Katajanokka oli maailman huomion kohteena kuukausien ajan.

Kanavakadun Warranttimakasiiniin vuonna 1992 avattu hotelli aloitti Katajanokalla hotellistumisen trendin, joka on jatkunut näihin päiviin saakka. Katajanokan tyhjilleen jääneiden satamakorttelirakennusten keskeinen sijainti kantakaupungin ikeessä ja matkustajasataman naapurissa oli omiaan lisäämään kiinteistökehittäjien aluetta kohtaan tuntemaa kiinnostusta. ETYK-konferenssiin liittyi myös vuonna 1992 osoitteessa Linnankatu 8 sijainneen entisen miesten asuntolan muutos edullisempaa majoitusta tarjonneeksi hostelliksi. Entinen Helsingin lääninvankila puolestaan saneerattiin korkeatasoiseksi hotelliksi vuonna 2007, ja jo aikoinaan Katajanokan uuden asuinalueen yhteydessä vankilan paikalle kaavailtu puisto päästiin vihdoin toteuttamaan – tosin muurien ympäröimänä. Kehitys jatkui Keskon muuttaessa pois punatiilisestä kompleksistaan vuonna 2014. Entinen toimisto-, teollisuus- ja varastorakennus saneerattiin majoituskäyttöön soveltuvaksi mittavassa urakassa, jossa mm. koko tiilijulkisivu rakennettiin uudelleen. Rakennuskokonaisuudesta osa palvelee nyt hotellina, osa taas tarjoaa kalustettuja asuntoja sekä lyhyt- että pidempiaikaiseen asumiseen.[3]

1 Katajanokan Kaiku 1993
2 Uusi Suomi 11.4.1991 s. 9
3 https://l-ark.fi/case/noli-studios-katajanokka/

1992 Marina Congress Center



2019 Marina Congress Center

Katajanokan sataman perinteinen punatiilimaisema sai annoksen graniittia merihenkisine pyöreine ikkunoineen, kun vanhan varastomakasiinin K7 muutos kongressikeskukseksi valmistui vuonna 1992.

Ety-kokouksen pitopaikaksi valittiin kunnostettava Katajanokan makasiini

Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökonferenssin seurantakokousta ei järjestetä Helsingin yliopiston tiloissa, vaan tarkoitusta varten korjataan Helsingin Katajanokalla sijaitseva rantamakasiini. Valtioneuvosto teki asiasta periaatepäätöksen torstaina. Ulkoministeri Pertti Paasion (sd.) mielestä "Etykin seurantakokous voidaan nyt pitää arvoisissaan puitteissa ja varsin hyvällä paikalla Helsingissä."

Ulkoministeriö käynnistää heti tulevan seurantakokouksen tilojen uudistamista koskevat neuvottelut valtiovarainministeriön, Helsingin kaupungin ja tilat omistavan Arctian ja tämän emoyhtiön Alkon kanssa. Uudistustyöllä on kiire, sillä rakennuksen tulisi olla käyttövalmiina vuoden 1992 alussa.

Helsingin seurantakokouksen valmisteluvaihe alkaa 10. maaliskuuta 1992 ja varsinainen kokous 24. maaliskuuta 1992.

Tuleva Etyk-rakennus rahoitetaan osittain Alkon tuella. Uudistusta varten tarvittaneen valtion rahoitusta joko tämän syksyn lisäbudjetissa tai ensi vuoden budjetissa. Rakennuksen muuttaminen kongressitilaksi tullee Polaryhtiöiden tehtäväksi.

Alun perin seurantakokouksen pitopaikaksi valittiin Säätytalo, mutta sen tilat ovat osoittautuneet Ety-prosessia kohtaan tunnetun suuren mielenkiinnon vuoksi liian pieniksi. Helsingin seurantakokouksen odotetaan saavan vielä lisätehtäviäkin Pariisissa syksyllä pidettävässä huippukokouksessa.



Pressfoto/Hannu Vierula

ETY-kokouksen pitopaikaksi valitun Katajanokan makasiinin uudistamisella on kiire. Seurantakokouksen valmisteluvaihe alkaa jo maaliskuun alussa 1992.

UM makasiinin kannalla jo keväällä

Ulkoministeriön mukaan kokouksen pitopaikalta on "edellytettävä riittäviä julkisia tiloja kokoussalien, sihteeristön ja valtuuskuntien tilojen lisäksi".

Vaikka Helsingin yliopiston päärakennus onkin ollut yhtenä vaihtoehtona esillä, oli ulkoministeriön ensimmäinen vaihtoehto jo viime keväänä ns. makasiini K 7. Yliopiston tilojen antamista Etykin käyttöön arvostelivat mm. yliopiston opiskelijat.

Makasiinista on ulkoministeriön mielestä mahdollisuus rakentaa juuri Etyk-tarpeisiin soveltuva kokoustila. Lisäksi tulee mahdollisuus käyttää rakennettavaa hotellia kokouksen lisätarpeisiin. Rakennus sijaitsee keskellä kaupunkia, mutta pysäköinti on ulkoministeriön mukaan järjestettävissä.

Helsinkiin tulee näin myös mahdollisuus rakentaa uusi korkeatasoinen kokouspaikka, jossa voitaisiin järjestää vaativia kansainvälisiä kokouksia. Talossa olisi sekä riittävät kokous- että sihteeristötilat.

Helsingin seurantakokouksen avajaiset pidetään Finlandia-talossa, mutta varsinainen kenties vuosia kestävä kokoustyöskentely olisi uudessa kokousrakennuksessa Katajanokalla.

US 24.8.1990 s. 9

Rakennustoiminta 1990–2020

Marina Congress Center

”Noin 400 kokousvaltuutettua, sata sihteeristön edustajaa ja seitsemisensataa lehtimiestä pyörii entisen rantamakasiinin käytävillä ja saleissa. Heidän lisäkseen kokousta tulee seuraamaan joukko eri kansalaisjärjestöjen edustajia. Heidän määräänsä ei kukaan vielä osaa edes arvioida.

Kongressikeskuksen rakentamisen rahoittaa ja sen omistaa kiinteistöyhtiö Etyk-Palatsi, jonka takana ovat Alko Oy ja Suomen valtio, eli käytännössä valtio omistaa talon kokonaan. Talon on rakennuttanut Alkon tytäryhtiö Arctia Oy, joka on jatkossakin talon vuokraaja.”

Helsingin Sanomat 24.1.1992

1990-luvun alussa päätettiin Helsingissä järjestettävää ETYK-konferenssia varten kunnostaa entinen laiturimakasiini K7 kongressikeskukseksi. Saneeraushankkeen kustannuksiksi muodostui noin 170 miljoonaa markkaa, rahoittajina olivat Suomen valtio ja Alko.[1] Hankkeen erityispiirteenä näyttäytyy kiireen vuoksi lähes yhtäaikaisesti tapahtunut suunnittelu ja rakentaminen. Muutostyöt aloitettiin syksyllä 1990, valmista tuli vuoden 1992 alussa. Rakennukseen tuli tilat 1500 ihmiselle.

Kongressikeskuksen arkkitehteinä toimivat Bruno ja Eva Erat, Leif Englund ja Kari Ristolainen. Vanhan varastomakasiinin runko säilytettiin. Uusi ulkokuori verhoiltiin tiilellä kolmelta sivultaan, mutta merenpuoleiseen julkisivuun käytettiin myös graniittia. Merenpuoleisen julkisivun ikkunoita suurennettiin ja kumpikin pääty sai lasiseinäiset porrastornit. Ensimmäisen kerroksen tiloihin tehtiin aula- ja palvelutilojen ohella suuri istuntosali. Meritunnelmaa tavoiteltiin sisustuksen mariininsinisillä yksityiskohdilla ja pyöreillä ikkunoilla.[2] Keskeinen osa rakennushanketta olivat katukuvaan heijastuneet turvallisuusjärjestelyt. Rakennuksen ulkopuolelle toteutettiin aitoja, tarkastuskoppeja ja puomeja. ETYK-konferenssin jälkeen tiloja on käytetty edelleen kokousten järjestämiseen.



Katajanokan Kaiku 1990 s. 18.



Etyk-salissa vietettiin kuluvalla viikolla rakennuksen harjannostajaisia.

1 Katajanokan Kaiku 1990 s. 18
2 Uusi Suomi 11.4.1991 s. 9



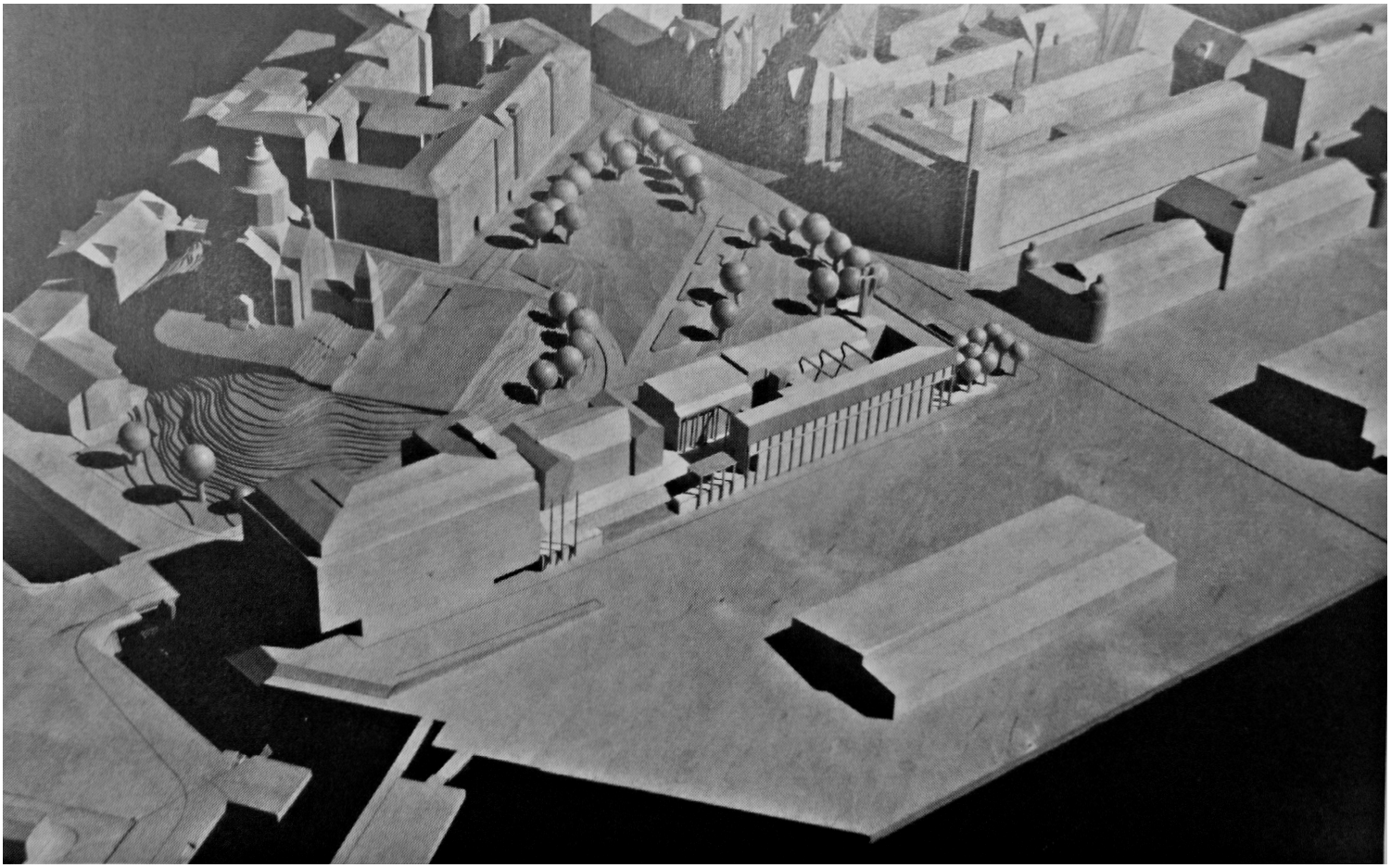
Tuula Sipilä, 2021, HKM.

1993 Meripaja



2020-I. Rahapaja ja Meripaja

Kutsukilpailun perusteella vuonna 1993 valmistunut virastotalo suunniteltiin jatkamaan Alvar Aallon Enso-Gutzeitin pääkonttorin aloittamaa vaaleasävyistä linjaa. Yhtäältä tärkeää oli rakennuksen sovittaminen Rahapajan vanhan rakennuksen yhteyteen. Alun perin ulkoasianministeriön käyttöön valmistunut rakennus etsii 2020-luvulla uutta käyttöä. Senaatti-kiinteistöt, 2000-luku.

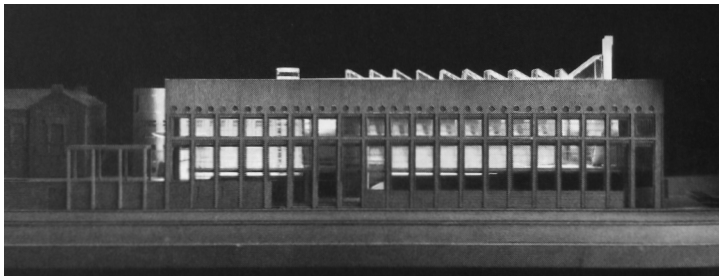


Meripajan pienoismalli. Katajanokan Kaiku 1990 s. 9-10



”FINNIDA eli kehitysyhteistyöosasto on ulkoainministeriön kuudesta osastosta suurin. Kehitysyhteistyöosasto on henkilömäärältään noin 200 virkamiehen työyhteisö. Se toimii täällä hetkellä pääosin Suomen Sokerin tontilla Mannerheimintie 18:ssä. Osastolle on tarkoitus rakentaa uusi virastotalo rahapajan tontille. Vanha osa rahapajaa tulee säilymään kirjastona ja kurssitiloina, Kohteen rakentamisen myötä koko ulkoministeriö sijoittuisi Katajanokalle.”

Katajanokan Kaiku 1991 s. 8



Meripajan valaistusidea. Katajanokan Kaiku 1990 s. 9-10

”Vanha rahapaja liittyy tähän taaempaan rakennusrintamaan asettuen siten osaksi kokonaissommitelmaa. Uudisrakennuksien eri osien väliin jäävä noin 9 metriä leveä vyöhyke on osittain katettu lasilla, jolloin rakennus saa sisäpihan, joka yhdistää eri kerroksiin asettuvia toimistoyksiköitä. Tämä lähtökohta pitää sisällään hyvinkin mielenkiintoisen tuntuisen iltavalaistustilanteen. Rahapaja, joka alkuaan on ollutkin voimakkaasti ulkoa valaistu, yhdessä valaistun sisäpihankanssa antaisi ohilipuville laivoille hienovaraisen juhlavan iltanäkymän.”

Katajanokan Kaiku 1990 s. 9-10

Meripaja

”Kaupunkikuvassa korttelin 142 rakennusten tulisi olla osa sitä muurimaista jalustaa, joka reunustaa Helsingin keskustan kaupunkistruktuuria meren puolelta. Katajanokalla tämä merijulkisivu on saanut aivan oman ilmeensä satamatoiminnan ja yhtenäisen rakennusmateriaalin; punatiilen ansiosta. Kilpailukohteena oleva kortteli sijoittuu vaativaan nivelkohtaan, jossa Helsingin Kauppatorin upea edustus: julkisivu vaihtuu niinikään kaupunkikuvallisesti merkittäväksi satamajulkisivuksi. (...) *Edelleen jalankulkuyhteyden järjestäminen korttelin 142 läpi tulisi olla yhteytenä sitova, mutta sijainnin suhteen kilpailijoiden harkinnassa.”*

Virastotalon Kanavakatu 4 kutsukilpailun kilpailuohjelma, 1986, liite 5.

Kaupunkikuvallisesti merkittävimpiä Katajanokan läntisellä rantavyöhykkeellä 1990-luvulla toteutuneita rakennushankkeita oli ulkoasiainministeriön käyttöön vuonna 1993 valmistunut virastotalo, *Meripaja*. Kutsukilpailu uuden virastotalon suunnittelusta oli järjestetty jo vuonna 1986. Palkintolautakunta asetti ehdotuksen ”*Valo työssä*” jatkosuunnittelun pohjaksi.[1] Työn takana olivat arkkitehdit Olli-Pekka Jokela ja Kai Wartiainen. Voittaneen ehdotuksen ansioksi luettiin erityisesti sen kaupunkikuvallinen ratkaisu, joka tukeutui Alvar Aallon Enso-Gutzeitin pääkonttorin perusajatukseen empirekeskustan vaalean julkisivurintaman jatkamisesta Katajanokalle.

Rahapajan varsinainen toiminta Katajanokalla oli päättynyt vuonna 1988, ja vanhan rakennuksen käyttö kurssitiloina oli osa uutta suunnitelmaa.[2] Virastotalon rakentaminen alkoi 1990-luvun alussa ja valmiiksi rakennus saatiin vuonna 1993. Rakennuksen kaupunkikuvalliseksi tehtäväksi tuli Enso-Gutzeitin pääkonttorin ja Rahapajan muodostaman eriparisen julkisivurintaman viimeisteleminen. Korttelin itäpäässä oli entuudestaan sijainnut 1950-luvulla rakennettu punatiilinen Rahapajan lisärakennus, joka purettiin uudisrakennuksen tieltä.

Vanhan Rahapajan säilyttämispäätös oli aikanaan syntynyt tilanteessa, jossa Enso-Gutzeitin pääkonttoria oltiin suunniteltu laajennettavaksi sen paikalle. Näin ollen mittakaavallisesti Aallon marmoripalatsin vierelle jäänyt rakennus oli vaarassa virastotalohankkeen myötä jäädä puristuksiin kahden suuremman rakennusmassan väliin. Meripajan arkkitehtonisella ratkaisulla pyrittiin etenkin Katajanokanlaiturin puoleisen julkisivun osalta keveyteen. Ylin ikkunarivi asettui samaan korkeusasemaan kuin vanhan Rahapajan pääkerros. Kapean ja suurelta osin lasisen seinämän rytmittämällä merijulkisivulla pyrittiin myös ottamaan valaistustilanteet osaksi arkkitehtonista vaikutelmaa. Rakennuksen materiaalivalinnoissa huomioitiin lähiympäristölle leimalliset piirteet. Sokkeli käsiteltiin graniitilla, korttelia entuudestaan kiertäneen muurin tapaan. Keskeinen oli myös Rahapajan edustalle toteutettu portaikko, jonka kautta kaavailtiin sittemmin toteutumatta jäänyttä kaikille avointa yhteyttä Kanavakadulle.

1 Katajanokan Kaiku 1990 s. 9-10
2 Marjut Kivelä, Katajanokan Kaiku 1987 s. 15

2016 Allas Sea Pool -merikylpylä ja maailmanpyörä



2016 Merikylpylä

Merikylpylä avattiin Katajanokan lounaisnurkassa vuonna 2016. Päärakennus valmistui vasta seuraavana vuonna. Kuvassa oikealla näkyy piha-alue, jossa järjestetään mm. konsertteja. Rakennuksen katolla oleva ylempi terassi on toteutettu julkisena, kaikille avoimena kaupunkitilana. Merja Wesander, 2021, HKM.



2017 Kansallismaiseman kääntöpuolta

Merikylpylän ja maailmanpyörän pohjoispuoliset katualueet olivat vuonna 2017 linja-autojen lepopaikkana. Google Maps 2017.



”Raoul Grünsteinin ”hullu idea” on toteutunut monivaiheisen päätöksenteon, lupaprosessin, rahoituskuvion ja joukkorahoituksen tuella. Noin hehtaarin alueelle levittäytyvä Allas Sea Pool avattiin syyskuun ensimmäisenä päivänä aurinkoisessa säässä ensin kutsuvierasjoukolle ja sitten sankalle yleisölle Ricky-Tick Big Bandin säestyksellä iltahämäriin.”

Katajanokan Kaiku 2016 s. 48



2020 Altaan pohjoisfasadia Katajanokanlaiturilla

Ehtojen vastaisesta pysäköinnistä on tarjolla sakkoja. Google Maps 2020.

Maailmanpyörä ja merikylpylä

”Maailmanpyörä, merikylpylä ja Flytour Helsinki muodostavat yhdessä houkuttelevan ja elävän kokonaisuuden Katajanokanlaiturille — eräänlaisen portin sisemmälle Katajanokalle. (...) *Viime kesän rakennustyöt tekivät alueesta sekavan, nyt on siistimpää. Jaron toivoo ja on ehdottanutkin kaupungille, että Altaan ja Skywheelin edessä olevasta parkkialueesta tulisi vain pyöräilijöille ja jalankulkijoille tarkoitettu alue. Tämä on myös varmasti kaikkien skattalaisten toive. ”*

Katajanokan Kaiku 2017 s. 7

Entisen Kanavaterminaalin alueelle kaavailtujen näyttelykeskus- ja hotellihankkeiden kariuduttua nousi vuonna 2014 paikalle Suomen suurin maailmanpyörä, Helsinki SkyWheel. Maailmanpyörän suunnitteli ja rakensi hollantilainen Dutch Wheels -yritys. 40 metriä korkean rakennelman yhteen vaunuun toteutettiin tiettävästi lajinsa ainut maailmanpyörässä sijaitseva sauna. Kaupunkikuvallisesti keskeiselle paikalle pystytetty rakennelma aloitti Katajanokan lounaisnurkan luonnetta 2010-luvulta lähtien määritelleen virkistys- ja elämyskäyttöön suunniteltujen väliaikaisten rakennusten ja rakennelmien sarjan.

Ajatus Eteläsaamaan sijoitettavasta merikylpylästä syntyi vuonna 2006 Töölö Urban -sijoitusyhtiön kehitysjohtaja Marianne Mäkelän Berliinin-matkalla, jossa hän oli nähnyt uima-altaan kelluvan Spree-joessa.[3] Töölö Urban oli omistautunut kehittämään uusia kaupunkikulttuurin hankkeita, ja se oli mm. Rautatientorille toteutetun Jääpuiston taustalla.[4] Eteläsataman meriuimalahanketta Mäkelä lähti edistämään Kulttuuritehdas Korjaamon perustajan, yrittäjä Raoul Grünsteinin kanssa. Vuoden 2014 keväällä avasi kulttuuritehdas Korjaamo tulevaa enteillen paikalle pop-up Allas Cafén. Vuonna 2016 avattiin maailmanpyörän länsipuolelle puurakenteinen, väliaikaiseksi suunniteltu merikylpylä. Täysin valmiiksi kokonaisuus saatiin tätä seuraavana vuonna. Vuoden 2016 merikylpylän pohjoispuolelle Katajanokanlaiturille nousi Flytour Helsingin paviljonkirakennus. Rakennuksessa näytettiin 10 minuutin pituista 4D-elokuvaa Helsingin nähtävyyksistä, ja siihen avattiin myös kahvila.

Merikylpylän suunnittelusta vastasi arkkitehti Pekka Pakkanen Huttunen-Lipasti-Pakkanen Arkkitehdeistä. Rakennusmateriaaliksi valittiin puu, ja satama-altaaseen levittäytyneet uima-altaat toteutettiin yhtä merivesiallasta lukuun ottamatta uimahallitekniikalla. Sangen suosituksi osoittautunut merikylpylä avasi kaupunkilaisille katolle toteutetun näköalatasanteen myötä uuden perspektiivin Eteläsataman kansallismaisemaan. Laiturialueelle, pukuhuone- ja teknisten tilojen edustalle suunniteltiin keidasmainen sisäpiha, jossa on järjestetty tapahtumia ja konsertteja.

3 Fennia sisältöstudio: Sinnikäs yrittäjä tekee töitä paremman kaupunkikulttuurin puolesta. 12.6.2020.

4 Katajanokan Kaiku 2017 s. 7

2000–2010 Toteutumattomia suunnitelmia





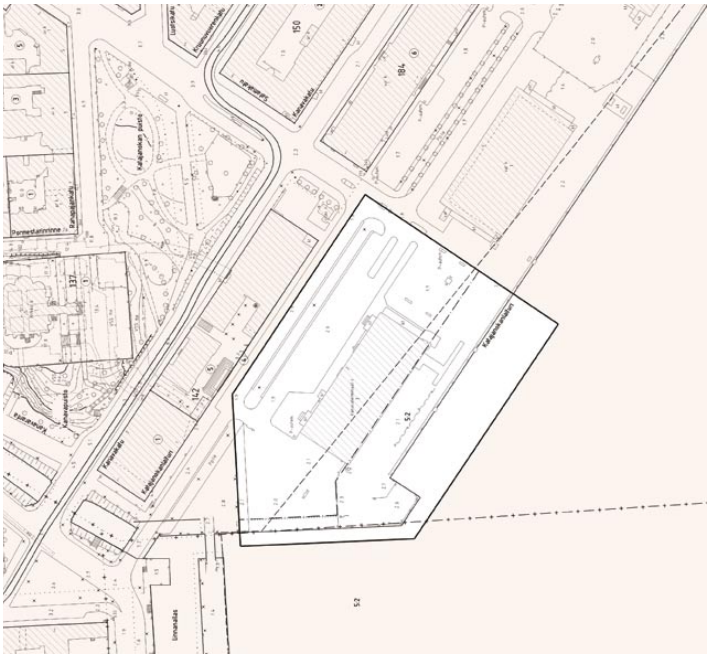
2001-2002 Arkkitehtuurin, rakentamisen ja muotoilun informaatiokeskus Armi

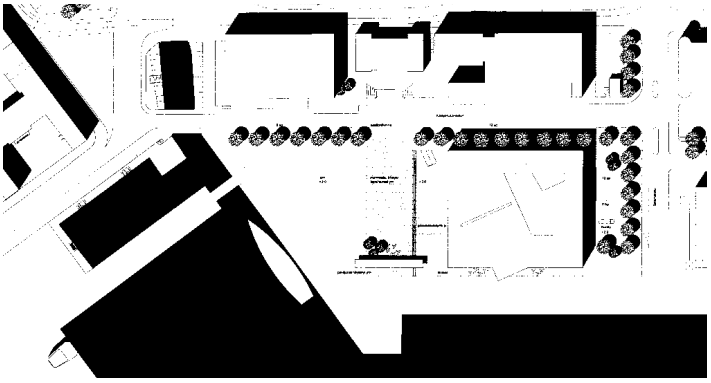
Arkkitehtuurikilpailuja 5/2002 s. 15



2007-2008 Designhotelli, arkkitehtitoimisto Herzog & de Meuron.

Herzog & de Meuron 2008.





Designhotellin kritiikkiä

”Ennakkoarvioiden mukaan valtaosa kokoomuslaisista ja niukka enemmistö demareista kannattaa hotellia. Vihreistä pääosa vastustaa hotellia, kuten myös pienryhmistä. Kaupunginhallituksessa hotellihanke meni läpi niukasti äänin 8-7.

Täpärä tilanne on saanut liikkeelle etenkin hotellihankkeen vastustajat. Tunnetut taiteen akateemikot julkaisivat tänään Helsingin Sanomien mielipidesivulla kirjoituksen otsikolla "Katajanokkaa ei saa pilata".

Allekirjoittajina ovat muun muassa kuvataiteilija Outi Heiskanen, elokuvaohjaaja Aki Kaurismäki ja kirjailija Veijo Meri.

Yhdeksän allekirjoittanutta kritisoi hotellia rajusti. Heidän mielestään hotelli muistuttaa amerikkalaisen yökerhon baaritiskiä ja sopisi yhtä hyvin tunturin huipulle kuin öljynporauslautalle.”

Ilta-Sanomat 7.4.2010

Toteutumattomia suunnitelmia

Suunnitelmia Kanavaterminaalin tontille

”Armi-hankkeen tarkoituksena on koota yhteen arkkitehtuurin, rakentamisen ja muotoilun alalla toimivat kansalliset organisaatiot. Tarkoituksenmukaisten toimitilojen hankinnan ohella samassa rakennuksessa työskentely luo edellytykset uudenlaiselle yhteistoiminnalle, vuorovaikutukselle ja toiminnan kehittämiselle. Yhteistyö parantaa mahdollisuuksia selviytyä kiristyvässä kansainvälisessä kilpailussa. Uusi informaatiokeskus tulee toimimaan suomalaisen osaamisen näkyvänä lippulaivana”

Arkkitehtuurikilpailuja 5/2002

2000-luvun ensimmäisten vuosikymmenten aikana laadittiin Katajanokan lounaisnurkan laiturialueelle useampia toteutumattomiksi jääneitä suunnitelmia. Taustalla oli Viking Linen autolauttojen käytössä olleen Kanavaterminaalin (entinen laiturivarasto K5) matkustajaliikennekäytön päättyminen vuonna 2008.[1] Purettavaksi kaavaillun rakennuksen viimeiseksi käyttäjäksi jäivät pika-aluksia Tallinnaan liikennöinyt Nordic Jet Line ja rakennuksessa vuoteen 2009 saakka toiminut Posti.

Rakennuksen paikalle suunniteltiin vuosien 2001-2002 aikana arkkitehtuurin, rakentamisen ja muotoilun informaatiokeskusta, *Armia*. Rakennuksesta järjestettiin vuonna 2001 yleinen arkkitehtuurikilpailu, johon saatiin peräti 154 ehdotusta.[2] Kilpailuohjelmassa painotettiin suunniteltavan uudisrakennuksen sovittamista osaksi Kauppatorin muodostamaa kaupunkitilaa. Tarkastelun kohteena oli koko Eteläsataman alue. Kilpailun voitti Arkkitehtitoimisto JKMM Oy:n ehdotus *Lukko*. Se perustui Katajanokan rannan ja Kauppatorin koordinaatistojen yhteensovittamiseen diagonaalisen sisätilojen jäsentelyn keinoin. Kauppatorille päin avautui suuri lasinen julkisivu. Hanke jäi lopulta toteutumatta lähinnä rahoitusongelmien vuoksi.

Jatkoa seurasi vuonna 2007, kun Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto valmisteli samaiselle alueelle asemakaavan muutosehdotuksen. Terminaalirakennuksen paikalle kaavailtiin nyt sijoitettavaksi hotellirakennusta, jonka luonnossuunnitelmat laati vuonna 2008 sveitsiläinen arkkitehtitoimisto Herzog & de Meuron. Hiljaisesti ilman kansalaiskeskustelua valmistellut suunnitelmat kohtasivat julkistamisensa jälkeen runsaasti kritiikkiä. Helsingin kaupunginvaltuusto äänestikin ristinmuotoisen designhotellin rakentamista vastaan huhtikuussa 2010 järjestetyssä kokouksessa.

Kanavaterminaalin purkulupa oli myönnetty jo vuonna 2009, mutta hotellihankkeen kariutumisen myötä purkutyöt suoritettiin lopulta vasta vuonna 2012. Seuraavaksi paikalle kaavailtiin sijoitettavaksi Guggenheimin taidemuseota, jolle kuitenkin löydettiin sopivampi tontti toiselta puolelta lahtea.

1 Valkeat laivat: Helsinki, Kanavaterminaali K5. https://laivat.valkeatlaivat.net/satamat/helsinki-kanavaterminaali/
2 Arkkitehtuurikilpailuja 5/2002 s. 8

2012 Kirjava Satama -suunnittelukilpailu



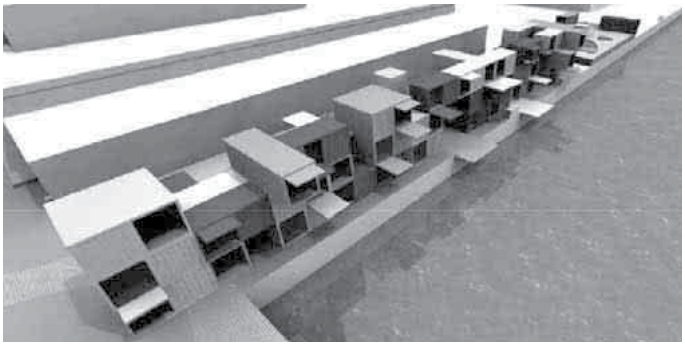
2012 Kirjava Satama -kilpailun (2012) jaettu 2. sija: Ehdotus Boegbeeld

”Ehdotus sisältää mielenkiintoisia ideoita alueen kehittämiseksi, erityisesti urbaanin kanaalin rakentamisen Katajanokan puolelle. Kanaali päättyy hienosti laajempaan altaaseen. Suunnitelma ottaa huomioon alueen urbaanin kontekstin ja sen kulttuuriset ja historialliset arvot myös rakennusten korkeuksien suhteen. Alueelle muodostuu sopivasti miellyttäviä oleskelu- ja jalankulkuympäristöjä meren rannalle ja se houkuttelisi ihmisiä jokaisena vuodenaikana.”





Kuvat: Kirjava Satama -arvostelupöytäkirja





Kauppatorin puolelle kanavaterminaalia haluaisimme paviljonkeja ja mainiota suomalaista lähiruokaa ärhäkkäästi tarjoavan terassin, anteliaan kauppatorin kaveriksi. (...) *Suunnitelmamme ajatus on tuottaa koko designpääkaupunkivuodelle yksi näkyvä keskuspaikka, jonka puitteissa ja majoitustilojen yhteydessä voisi olla monenlaisia tapahtumia. Hilamainen katu-uskottava ja vierailleen suhteellisen edullinen HHH2012-tilapäishotelli voitaisiin sitten tarvittaessa, suomalaisen logistiikkaosaamisen tuella jatkossa siirtää jonnekin muualle Helsingissä.*

Arkkitehti Tarja Nurmi, Katajanokan Kaiku 2010 s. 5

Kirjava Satama -kilpailun tavoitteita

”Kilpailun eräänä päätavoitteena oli matkustajaliikenteen säilyttäminen Eteläsatamassa ja matkustajasatamien ja niiden liikenneympäristöjen kehittäminen. Sataman asiantuntija arvioi palkintoluokan töiden kehityskelpoisuuden satamatoimintojen osalta. Parhaissa ehdotuksissa satamatoiminnat on suunniteltu siten, että sataman toimintamahdollisuudet säilyvät nykyisellään (esim. Boegbeeld, Bridges, Buildings and Bridgebuildings, Meren syleily, Tori) tai niitä voidaan kehittää nykyisestä (Stadi terassi). Ajoneuvoja kuljettavien matkustaja-alusten laituripaikat on säilytetty ennallaan tai niitä on mahdollisuus lisätä. Terminaalirakennukset on säilytetty, tai Makasiiniterminaali on korvattu uudisrakennuksella”

Kirjava Satama arvostelupöytäkirja, 2012

Elävämpi Eteläsatama – 2000-luvun suunnitelmia

”Helsingin kaupunki ja Suomen arkkitehtiliitto SAFA suunnittelevat järjestettäväksi kunnianhimoista arkkitehtuurikilpailua koko ihanaan Kirjavaan satamaan eli Eteläsataman alueelle. Kansainvälinen arkkitehtuurin ja kaupunkikuvaan liittyvä kilpailu on suunniteltu ratkaistavaksi vuonna 2012, joka on myös designpääkaupunkivuosi.

Ehdotamme Kanavaterminaalia monipuoliseen kulttuuri- ja palvelukäyttöön siten, että entinen postin käytössä ollut osa terminaalia otettaisiin väliaikaisen, kennomaisen “konttihotellin” tuki- ja oleskelutilaksi, muut terminaalin osat näyttely- ja toimintakäyttöön – tietenkin designvuodeksi muokattuina ja siistittyinä. Terminaalin edustalle ehdotamme edullista mutta laadukasta, tilapäiseksi tarkoitettua majoitustilaa keskimäärin kolmeen kerrokseen ja siten, että kennoston kummallekin puolelle ja terminaalin ja hotelliosan väliin jää hauskaa tapahtumatilaa. Kalliita design- ja standardihotelleja meillä kyllä on, mutta kansainvälistä nuorempaa designvuosimatkustajakuntaa täytyy houkutella toisin tempuin.”

Arkkitehti Tarja Nurmi, Katajanokan Kaiku 2010 s. 5

2010-luvulla voimistui tahtotila Eteläsataman alueen kehittämisestä kulttuurin ja vapaa-ajan toimintojen keskittymäksi. Rantavyöhykettä kehystäneet suljetut laiturialueet ja paikoituskäytössä olleet asfalttikentät haluttiin avata kansalaisille. Satamatoimintojen väistymisen myötä myös Katajanokalle haluttiin uudenlaista toimintaa. Katajanokan Kaiku -lehdessä esitteli arkkitehti Tarja Nurmi arkkitehtitoimisto Linja Arkkitehtien kanssa kehittämäänsä ajatusta Kanavaterminaalin alueen kehittämisestä kulttuuri- ja palvelukäyttöön. Kaavailtua toimintaa ja rantavyöhykkeelle aseteltua konttihotellia ehdotettiin väliaikaiseksi ratkaisuksi.

Eteläsataman tulevaisuutta hahmoteltiin laajemmin vuonna 2011 järjestetyssä Kirjava Satama -suunnittelukilpailussa, jolla kaupunki haki ratkaisuja satama-alueiden piristämiseksi. Kilpailun keskeisinä tavoitteina olivat kaupunkikulttuurin mahdollistavien olosuhteiden sekä jalankulku- ja pyöräilyreitistöjen kehittäminen.[1] Ehdotuksissa Katajanokan rantavyöhykkeelle esitettiin uutta rakennusriviä, jolla olisi korvattu 1950–60-lukujena aikana valmistuneet laiturivarastot. Esplanadin jatkeeksi hahmoteltiin puistoa. Katajanokanlaiturin katutilaan oli useammassa ehdotuksessa piirretty uusi kanava. Puretun Kanavaterminaalin paikalle ehdotettiin julkisia rakennuksia. Kirjava satama -kilpailu ei johtanut konkreettisiin toimenpiteisiin.

2010-luvulla laadituista Katajanokalle sijoittuvista ideasuunnitelmista mainitsemisen arvoinen on myös taiteilijaprofessori Juha Ilosen laatima Neljäs Helsinki -kaupunkitutkielma, jossa keskityttiin niemen pohjoisrannan jalankulkureitin parantamiseen tähdänneisiin konkreettisiin ehdotuksiin.[2]

1 Kirjava Satama -arvostelupöytäkirja, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2012:4 s. 5-7

2 Juha Ilonen: Neljäs Helsinki – luonnoksia keskustan tiivistämiseksi. http://juhailonen.fi/neljashelsinki/Neljas_Helsinki.html



2021, HKI BEM.

Yhteenveto: Hotellien ja elämysten Katajanokka

Katajanokan tavarasatamatoimintojen kuihtuessa jatkui 1990-2020-lukujen aikana jo 1980-luvulla alkunsa saanut kehityskulku, jossa tyhjilleen jääneitä varastorakennuksia saneerattiin uusiin käyttötarpeisiin. 1990-luvun alun suuri hanke oli Warranttimakasiinin muuttaminen hotelliksi. Helsingissä vuonna 1992 järjestetty ETYK-seurantakokous toi Katajanoalle lisää kuhinaa, kun laiturivarasto K7 päätettiin saneerata kongressikeskukseksi. Katajanokka oli hetkellisesti maailman huomion polttopisteessä.

Keskeinen ilmiö 1990-2020-lukujen aikana niemellä oli hotellihankkeiden runsaslukuisuus. Warranttimakasiiniin valmistuneen korkeatasoisen hotellin ohella voidaan mainita Linnankadulla sijainneen 1950-luvulla valmistuneen miesten asuntolarakennuksen muodonmuutos reppureissaajaystävälliseksi hostelliksi. Helsingin lääninvankilan muutos hotelliksi vuonna 2017 puolestaan toi niemelle uuden virkistysalueen, kun jo 1970-luvun itäkärjen asuinalueen asemakaavassa esitetty ajatus uuden ja vanhan Katajanokan välisestä puistoalueesta toteutui. Hotellistumistrendiä jatkoi Keskon massiivisen pääkonttorirakennuksen perusteellinen saneeraus hotelli- ja asumiskäyttöön vuosien 2017-2019 välillä. Katajanokan hiljentyneelle satama-alueelle Kanavaterminaalin tontille kaavailtiin 2000-luvulla ensin näyttelykeskusta, sitten hotellia ja vielä Guggenheim-muoseotakin. Mikään näistä hankkeista ei toteutunut. Vuonna 2012 Eteläsataman tulevaisuudesta järjestettiin suuren mediahuomion saanut Kirjava Satama -ideakilpailu. Runsaslukuisesta osanotosta huolimatta yhtäkään kilpailun ehdotuksista ei lähdetty toteuttamaan.

2010-luku toi Katajanokalle uudentyyppisen rakennekerrostuman, kun Eteläsataman elävöittämistä ajaneet tahot pääsivät toteuttamaan entisen Kanavaterminaalin alueelle väliaikaisiksi suunniteltuja elämyskohteita. Kaupunkikuvallisesti merkittävin oli vuosien 2016-2017 välillä valmistunut Allas Sea Pool -merikylpylä, joka on saanut suuren suosion. Eteläsataman staattiseen maisemakuvaan väliaikaiseksi suunniteltu puurakennus loi uudentyyppisen kerrostuman, jossa pääosaa näyttelivät arkkitehtonisten rakenteiden ajattomuuden asemasta vapaa-ajastaan nauttivat kansalaiset. Allas-hankkeen myötä toteutui myös rantaviivan hienoinen avautuminen virkistyskäyttöön rakennuksen katolle toteutetun näköalatasanteen muodossa. Eteläsataman mereltä avautuvassa kaukomaisemassa Tuomiokirkon ja Uspenskin katedraalin kanssa kilpasille asettui maailman metropolien mittakaavassa sympaattista vaatimattomuutta edustanut Helsinki SkyWheel -maailmanpyörä.

1990...2022 Elämyksiä ja hotellihankkeita

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Alvar Aallon Enso-Gutzeitin pääkonttorin vaaleasävyistä linjaa jatkamaan nousi Rahapajan itäpuolelle vuonna 1993 valmistunut ulkoasiainministeriön käyttöön suunniteltu **Meripaja**-toimistorakennus. Rakennus muodostaa kaupunkikuvallisen poikkeuksen niemen rantamaiseman muutoin yleisilmeeltään punatiilisessä korttelistossa.

- Makasiinikorttelien rakennuskannan uusiokäyttöhankkeiden 1980-luvulla alkanut toteuttaminen on jatkunut 1990-luvun alusta saakka aina 2020-luvulle. Ulos päin näkyvät muutokset ovat olleet hillittyjä, rakennusten uusia käyttötarkoituksia heijastelevia ramppi- ja katosrakenteita.

- Katajanokanlaiturin pyöräily- ja jalankulkuolosuhteita parannettiin 1990-luvun alussa. Kadulle istutettiin lehmusrivi, tehtiin suojateitä ja noppakivettyjä yksityiskohtia.

- 2010-luvulla Katajanokan lounaisnurkkaan nousi väliaikaiseksi suunniteltujen elämyskohteiden sarja. Tavoitteena oli keskustaa elävöittävän kaupunkikulttuurin aseman vahvistaminen Eteläsataman alueella. Hankkeiden myötä kansalaisille avautuu uudenlaisia näköaloja Eteläsataman maisemaan.

Rakennettu ympäristö

- Hotelliksi saneerattu **Warranttimakasiini** avautuu 1992. Entinen **Helsingin lääninvankila** puolestaan muuttui hoitelliksi vuonna 2017.

- Laiturivarasto **K7**, saneerattiin Helsingin ETYK-kokousta silmällä pitäen **kongressikeskukseksi** vuonna 1992. Punatiilinen varastorakennus sai julkisivuunsa graniittia ja pyöreitä ikkunoita.

- Vuonna 2006 valmistui makasiinikorttelien itäpuolelle **uusi asuinkortteli**. Paikalta purettiin 1950-luvulla valmistunut satamatyöläisten huoltorakennus.

- Vuonna 2012 puretun Kanavaterminaalin (K5) paikalle nousi vuonna 2014 **Helsinki SkyWheel** -maailmanpyörä. Samaan kokonaisuuteen luettava **Allas Sea Pool** -merikylpylä avattiin vuonna 2016, kokonaisuudessaan hankkeeseen liittyvät rakennukset valmistuivat kesäksi 2017. **Helsinki FlyTour** -paviljonki valmistui meriuimalan pohjoispuolelle vuoden 2016 lopulla. Kaikki rakennukset ovat väliaikaisiksi tarkoitettuja.

- Aiemmin matkustajaterminaalina ja varastona toiminut laiturivarasto **K6** puretaan vuonna 2021. Tilalle ryhdytään rakentamaan **Katajanokan laituri** -nimellä kulkevaa toimitila- ja hotellirakennusta.

Yhteenvetotiivistelmät

1640...1800 Katajanokan kylä ja armeijan parakkeja

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- 1600-luvulla Katajanokka oli mantereessa tukevasti kiinni ollut niemi ja sen eteläpuolella oli pieni Lökholmenin saari. Niemeä peittänyt puusto karsittiin tiettävästi viimeistään Ison vihan aikana vuosien 1713-1721 välillä. 1700-luvun Katajanokan yleisilme kallioinen ja rakentamaton, puusto oli nuorta. Asutusta länsiosissa 1750-luvulta lähtien. Rakennusten punamultaus yleistyi 1800-luvun puolella.

- 1700-luvulta periytynyt vanha ja orgaanisesti muodostunut tonttijako säilyi 1870-luvulle saakka. Vastaavanlaisista ranta-alueista Katajanokka poikkesi rakentamisen tiiviin luonteen vuoksi. Tontit muodostivat korttelimaisia ketjuja, kadut olivat kapeita solia, kuten keskiaikaisissa kaupungeissa ikään. Katajanokan kaukomaisemassa erottuivat niemen korkeimmille paikoille pystytetyt kaksi tuulimyllyä.

- Venäjän miehitysten jälkeen ruotsalaiset linnoitusupseerit suunnittelivat Katajanokalle suurisuuntaisia puolustusrakennelmia, jotka jäivät käytännössä toteutumatta.

- Katajanokan jakautuminen länsipuolen kaupunkialueeseen ja vaatimattomampaan itäosaan perustuu Augustin Ehrensvärdin v. 1749 julkaisemaan suunnitelmaan, jossa Katajanokan kanava näyttäytyy ensi kerran.

Rakennettu ympäristö

- Läntisen Katajanokan 1600-luvun rakennuskanta koostui tiilitehtaasta sekä spontaanisti rakentuneesta kalastajakylästä. Niemen eteläpuolella sijainneella Laukkasaarella oli kruunun viljamakasiini.

- Vuosien 1713-1721 välillä Venäjän armeija rakensi Katajanokalle majoitustiloiksi parakkeja noin 4-5 tuhannelle sotilaalle.

- 1700-luvulla vain länsipäässä oli jonkinlaista, puisista kalastajamökeistä koostunutta yhtenäistä rakennuskantaa. Muu osa niemestä oli pääosin rakentamatonta, itäkärjessä sijaitsi peltoalueita.

- Viimeiset jäljet 1700-luvun rakennuskannasta hävisivät 1870-luvulla.

1800...1878 Kohti teollista murroskautta ja suursatamasuunnitelmia

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Helsingin kohottaminen pääkaupungiksi vuonna 1812 luo tarpeen edustavan kaupunkijulkisivun luomiselle. J.A. Ehrenströmin asemakaavan tuloksena syntyy Kauppatorin alue sekä Eteläsataman geometrinen rantamuuri satamakenttineen ja satama-altaineen.

- 1700-1800-lukujen aikana laadittiin Katajanokkaa varten yhteensä yli kaksikymmentä asemakaavaehdotusta. Alue alkoi rakentua näistä viimeisen, vuonna 1895 vahvistetun asemakaavan mukaisesti.

- Kaikille suunnitelmille yhteistä oli ajatus alueen laajentamisesta maatäytöin; myös kaksijakoisuus länsiosan edustukselliseen, tiiviimmin rakennettavaksi ehdotettuun osaan ja toisaalta itäkärjen suljettuun kasarmialueeseen periytyy näistä suunnitelmista. Ennen 1870-lukua laadituissa suunnitelmissa korostuivat monumentaaliset piirteet satama-altaineen ja puistokatuineen. Eteläiset ranta-alueet päätettiin varata satamatoiminnoille 1870-luvulla tehdyn periaatepäätöksen myötä.

Rakennettu ympäristö

- Katajanokan kanava valmistuu vuonna 1844 osana Ehrenströmin Kauppatorin kokonaissuunnitelmaa. Kanavan myötä avautuu lähinnä pienveneitä palvellut yhteys Pohjoissatamaan.

- Katajanokan vanhimmat yhä olemassa olevat maamerkkirakennukset valmistuvat 1830-1860-lukujen aikana: Engelin niemen itäosaan suunnittelema **Merikasarmi** (1820-1844), Uusi **lääninvankila** (1837), E. B. Lohrmanin suunnittelema **Rahapaja** (1864) sekä niemen korkeimman kallion laelle vuonna 1868 valmistunut **Uspenskin katedraali.** Vuonna 1869 valmistui lisäksi A. Bomanin suunnittelema kolmikerroksinen asuinkerrostalo osoitteeseen **Satamakatu 9**; vuonna 1878 puolestaan Evert Lagerspetzin samankorkuinen kivitalo osoitteeseen **Rahapajankatu 3**.

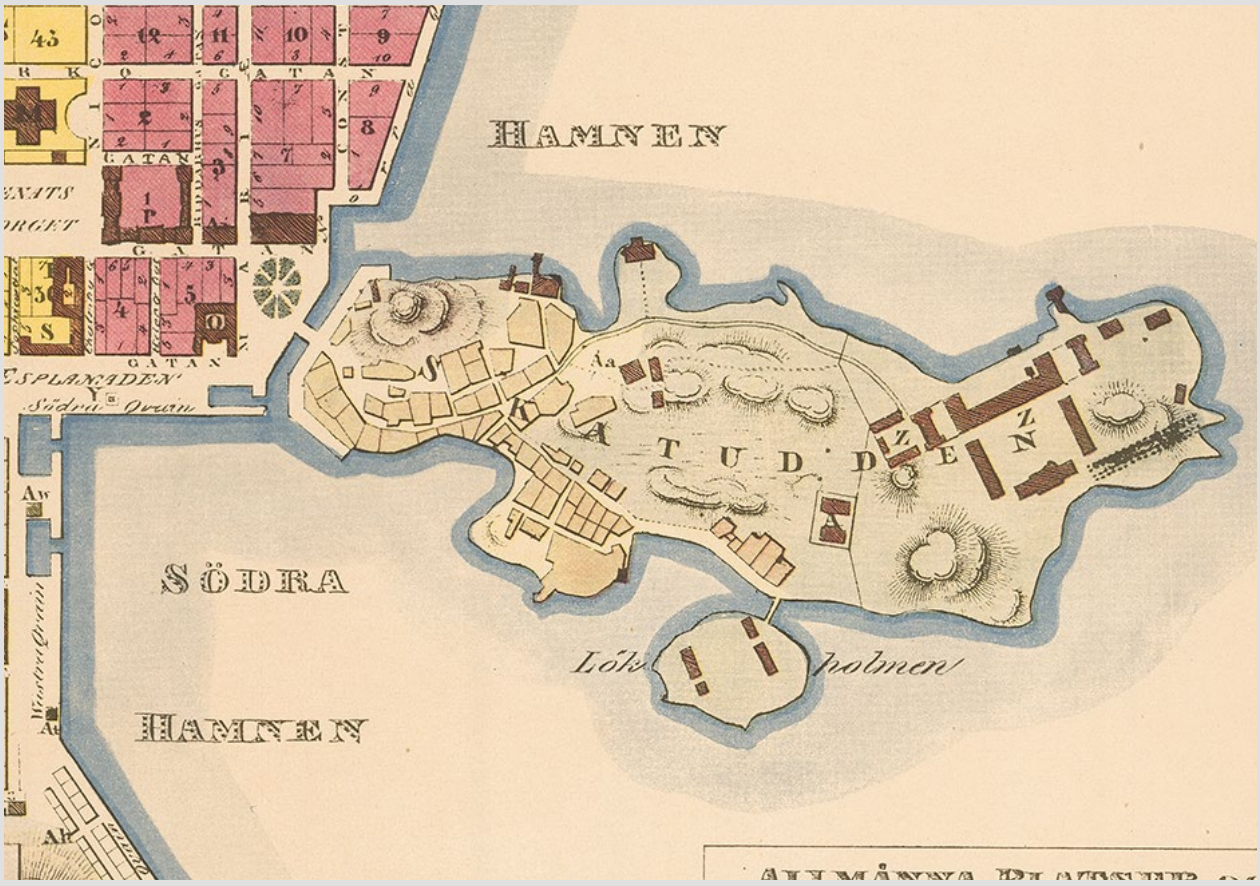
- Katulinjauksia toteutetaan vuoden 1875 asemakaavan mukaisesti: **Mynttikatu**, **Läntinen satamakatu** sekä osa **Kanavakatua**.

1700-l.



K0025055, KA.

1838



1838 Helsingin asemakaava.

1878...1910 Empire-Helsingin punatiilinen vastapari

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- 1890-luvulle saakka rakentaminen oli keskittynyt Katajanokan läntiseen osaan. Ennen suursataman rakentamista julkisivufrontti merelle muodostui uusrenessanssityylisten rapattujen kaupunkikerrostalojen ja punatiilisten maamerkkirakennusten (**Uspenskin katedraali** ja **Norrménin talo**) välisestä vuoropuhelusta. Niemen itäisten osien yleisilme oli kokonaisuudessaan yhä kallioinen ja autiohko, vankila- ja kasarmialuetta lukuun ottamatta.

- **Suursataman toteutuspäätös** muuttaa Katajanokan 1900-luvun alussa. Päätös suursataman perustamisesta tehtiin vuonna 1878, asemakaava vahvistettiin 1895. Täyttömaa suoristaa rantaviivan, graniittista rantamuuria valmistuu 700 metrin verran. Uudelle laiturialueelle valmistuu **yksikerroksisia varastomakasiineja**, joita taustoittavat niin ikään punatiiliset, pääosin **1-2-kerroksiset varastomakasiinit**. Laukkasaari yhdistetään manttereeseen maatäytöin.

- Katajanokan valtaa dynaaminen liike; satamarataa pitkin yli Kauppatorin vyöryvät tavarajunat aivan vesirajan tuntumaan. Makasiinikorttelien katuverkko on kauttaaltaan kiskotettu. Sataman toimintaympäristölle ominaisia olivat varastorakennusten ohella avoimet tai puoliavoimet varastosuojat. Kiinteät laiturinosturit ilmaantuivat Katajanokalle vasta 1920-luvulla.

Rakennettu ympäristö

- Theodor Tallqvistin ja Herman Norrménin vuonna 1895 vahvistetun asemakaavan myötä alkavat vuosisada lopulla **Katajanokan suursataman** rakennustyöt.

- **Uusrenessassityylisiä** asuinkerrostaloja valmistuu vuosien 1869-1897 välisenä aikana Uspenskin katedraalin itäpuolelle, Rahapajankadun ja Satamakadun rajaamiin kortteleihin. Rahapajan länsipuolelle valmistuu 1897 4-kerroksinen Theodor Höijerin suunnittelema Norrménin talo, joka purettiin vuonna 1960.

- Lounaisrannan rakentamisen painopiste ajoittuu 1890-lukuun. Toteutuneita hankkeita: **Satamaradan raide** (1891), **Rahapajanranta** (nyk. Katajanokanlaituri, 1894-1900).

- **Makasiinikorttelien** kahdeksasta korttelista koostunut kokonaisuus rakentui pääosin vuosien 1896-1907 välillä. Myöhemmät makasiinikorttelien rakennukset ajoittuvat 1920-1930-luvuille.

- **Jugend-tyyliset** asuinkorttelit rakennettiin valmiiksi vuosien 1898-1910 välillä. Asemakaavan painopisteen ollessa satamatoiminnoissa muodostui asuinkortteleista äärimmäisen tiiviisti rakennettu kokonaisuus.

- Selim A. Lindqvistin suunnittelemat **laiturivarastot** valmistuivat 1900-luvun alussa. Ne purettiin vuonna 1953.

1910...1945 Sataman laajentamisen kiivaat vuosikymmenet

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Katajanokan makasiinikorttelien yhä olemassa oleva rakennuskanta valmistuu vuoteen 1940 mennessä. Näin Tallqvistin ja Norrménin suursatamavision voidaan katsoa toteutuneen täysimittaisesti.

- Makasiinikorttelien varastorakennusten mittakaava kasvaa. Uudet rakennukset kohoavat huomattavasti makasiinikorttelien aiempaa rakennuskantaa korkeammalle.

- Eteläsataman julkisivurintamasta rakentuu asetelma, missä lähellä rantaa ovat matalat yksikerroksiset varastorakennukset ja niiden taustana korkeat ja monumentaaliset makasiinirakennukset. Merenpuoleisten makasiinikorttelien ilme säilyy punatiilisenä, itäisemmissä kortteleissa tapahtuu funktionalismin esiinnousu.

- Satamanosturit muuttavat Katajanokan merellistä siluettia 1920-luvulta alkaen. Sataman teknisen varustelutason noustessa saavat käytännölliset ja dynaamiset elementit yhä suuremman kaupunkikuvallisen näkyvyyden.

Rakennettu ympäristö

- Rahapajanrannan laiturin läntisissä osissa tehdään korjaus- ja muutostöitä. Niemen eteläkärkeen rakennetaan vuosien 1933-1935 aikana uusi **teräsponttilaituri.** Uudelle laiturialueelle nousee vuonna 1936 valmistunut kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin suunnittelema punatiilinen **tullimakasiini**.

- Vuosien 1913-1930 välillä valmistuu suuri 7-kerroksinen **Warranttimakasiini**, josta tulee Katajanokan sataman näkyvin yksittäinen rakennus. Toteutus perustuu rakenteiden suunnittelijana toimineen Selim A. Lindqvistin ja julkisivusta vastanneen Lars Sonckin yhteistyölle.

- Makasiinikorttelien länsipuolelle valmistuu vuonna 1929 Georg Jägerroosin suunnittelema **OTK:n varastorakennus.** Rakennus korvaa osin samassa korttelissa aiemmin sijainneen Elia Heikelin makasiinirakennuksen.

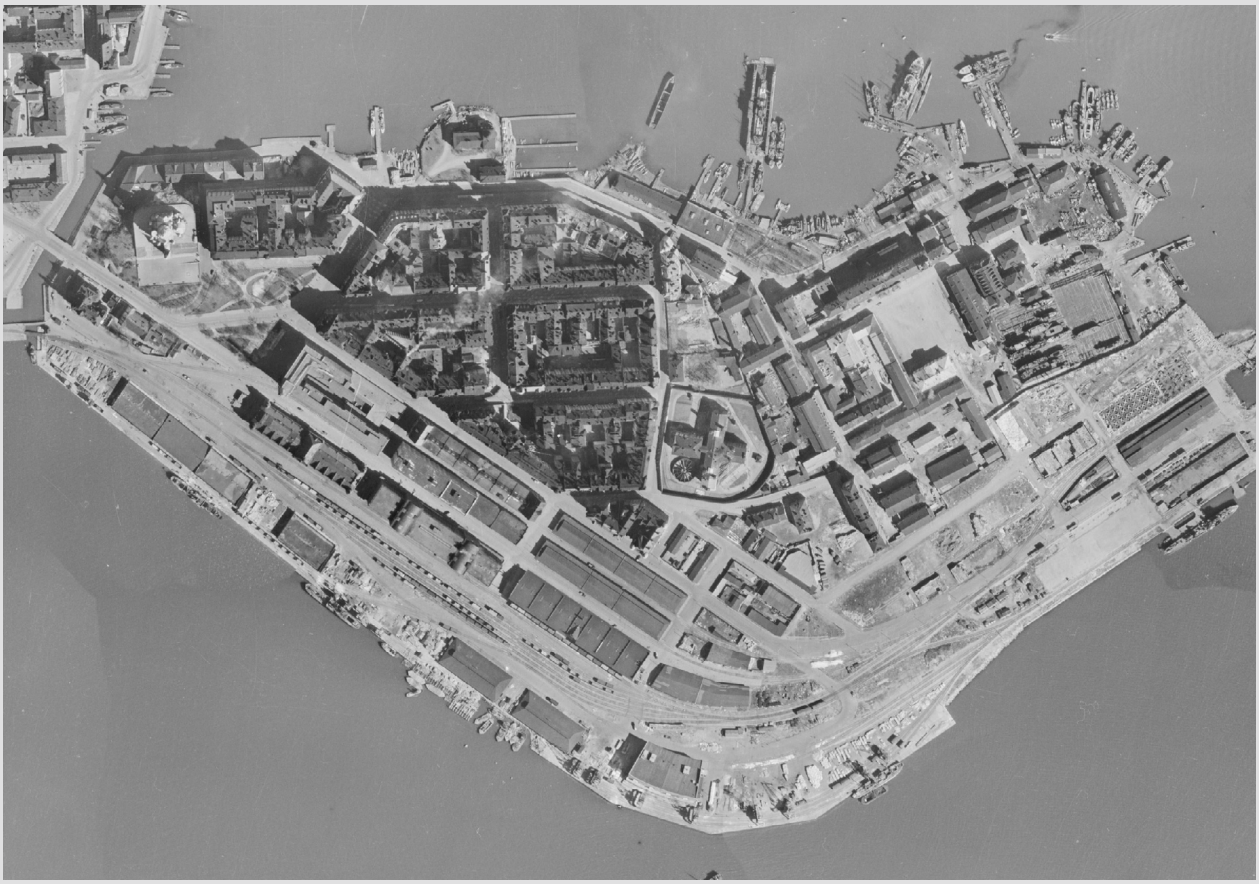
- Pitkään lasten leikkikenttänä käytetyn rakentamattoman korttelin 150 kohtalo ratkeaa, kun siihen nousee vuonna 1940 valmistunut Toivo Paatelan suunnittelema funktionalistinen **Keskon pääkonttorirakennus.** Katajanokan asukkaat vastustivat hanketta voimakkaasti.

1924



Auvo Nisonen, 1924, HKM.

1943



HKI Karttapalvelu

1945...1970 Suursataman ja Empirekaupungin tiivistyvä suhde

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Laiturien uusimistöiden yhteydessä sataman varustelu ajanmukaistuu. Rantaviivan siirtyminen Kauppatorin kohdalla aiempaa ulommaksi muuttaa mereltä lähestyttäessä avautuvaa näkymää empirekeskustaan.

- Satama-alueen rantakorttelien massoittelun rytmi vaihtuu. Aiempi porrastuminen laiturialueen yksikerroksisista varastorakennuksista makasiinikorttelien pääpiirteittäin 2-3-kerroksiseen vyöhykkeeseen rikkoutuu. Laiturialueen uudet aiempaa korkeammat varastorakennukset kätkevät makasiinikorttelien julkisivut taka-alalle. Yhtä lailla satamanostureista muodostuu vesirajaan rintama, joka peitää ja muuttaa näkymiä meren ja mantereen välillä.

- Enso-Gutzeitin pääkonttorin valmistuminen niemen länsipäähän muuttaa erityisesti Katajanokan Kauppatorilta aina Esplanadien päätteeseen saakka ulottuvaa siluettia. Punatiiliseen satamamaisemaan nousee poikkeavasti vaaleasävyinen rakennus, joka keskustelee mittakaavallisesti empirekeskustan rakennuskannan kanssa.

- Uusien varastorakennusten myötä entistä suurempi osa satamaan saapuvasta rahdista käsitellään varastosuojien kätköissä. Logistiset ja satamatyön sujuvuuden turvaavat rakenteet nousevat rakennusten asemasta kaupunkikuvallisesti keskeisiksi elementeiksi.

Rakennettu ympäristö

- **Rahapajanrannan laituri** uusitaan lähes kokonaisuudessaan vuosien 1953-1956 välisenä aikana ja se saa uuden nimen **Katajanokanlaituri**. Laiturilinja suoristuu, ja se rakennetaan keskimäärin 30 metriä ulommaksi.

- Uudistetulle laiturialueelle valmistuu vuosien 1958-1964 välillä kolme uutta laiturivarastoa, joista ensimmäisenä näistä läntisin, **yksikerroksinen kylmä varastorakennus K5** (myöh. Kanavaterminaali). Seuraavina valmistuvat **K6** (1960) ja **K7.** Kaksi ensin mainittua suunnittelivat Jonas Cedercreutzin ja Helge Railon toimisto, kolmannen suunnittelusta vastasi Satamalaitoksen arkkitehti Aarne Timonen.

- Niemen eteläkärjen varastokortteleihin valmistuu vuonna 1952 kaupunginarkkitehti Hilding Ekelundin suunnittelema punatiilinen **kappaletavara-asema.** Vuonna 1954 valmistuu jo pitkään Eteläsataman alueelle toivottu Satamatyöläisten huoltorakennus (Linnankatu 12).

- Alvar Aalto suunnittelee **Enso-Gutzeit** Osakeyhtiölle vaalean rasterijulkisivuisen pääkonttorirakennuksen, joka valmistuu vuonna 1962. Tontilla sijainnut **Norrménin talo puretaan.**

1970...1990 Tavarasataman muistoa vaaliva Katajanokka

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Tavarasatamatoiminnot väistyvät Katajanokalta 1970-80-lukujen aikana. Syinä ovat satamatoimintojen siirto 1970-luvulla yleistyneelle konttiliikenteelle paremmin soveltuville alueille sekä Vuosaaren uuden tavarasataman käyttöönotto. Nosturit poistuvat kaupunkikuvasta.

- Matkustajaliikenne valtaa Katajanokan. Vuonna 1974 matkustajapaviljongiksi muokatusta Kanavaterminaalista aloittaa liikennöinnin Vikinglinja kahdella autolautalla. Vuonna 1977 valmistunutta suurlautta Finnjetiä varten toteutetaan laiturialueilla muutostöitä.

- Telakkatoimintojen muuttamisesta pois Katajanokan itäkärjestä päätetään vuonna 1974. Alue kaavoitetaan asumiselle. Samalla laaditaan vuosien 1973-1980 välillä käytännössä koko niemen kattava asemakaavakokonaisuus. Asemakaavamääräysten avulla pyritään ohjaamaan erityisesti vanhojen rakennusten tulevaa käyttöä.

- Katajanokan kärjen luonne muuttuu sekalaisten teollisuus- ja varastorakennusten täplittämästä teollisuusalueesta johdonmukaisesti suunnitelluksi punatiiliseksi asuinalueeksi. Uusi alue hahmottuu mereltä katsoen horisontaalisesti rantamaisemaan asettuvaksi jalustaksi, jonka maisemakuvaa istutettu kasvillisuus pehmentää.

Rakennettu ympäristö

- **Itäkärjen asuinalue** rakentuu vuosien 1977-1986 välillä. Uusi asuinalue koostuu kaikkiaan 21 kerrostalosta. Merikasarmin kokonaisuuteen kuuluvia rakennuksia saneerataan, restauroidaan ja osin rekonstruoidaan. Mm. lisärakentamista toteutetaan.

- Elia Heikelin **punatiilimakasiinit kortteleissa 151 ja 186** saneerataan liike- ja toimistotiloiksi. Makasiinien välinen osuus **Laukkasaarenkadusta** saa lasikatteen. Kokonaisuus suunniteltiin alun perin läpikuljettavaksi puolilämpimäksi katutilaksi.

- Selim A. Lindqvistin ja Lars Sonckin **Warranttimakasiini** muutetaan **hotelliksi** vuosina 1989-1992.

- Katajanokanlaiturin entinen ratapiha-alue uusitaan. **Satamarata puretaan** Katajanokanlaiturilta vuoteen 1985 mennessä; Katajanokan ja Kauppatorin välinen **kääntösilta puretaan** vuonna 1989. Katajanokanlaituri saa mm. puurivit ja vuosien 1991-1992 uudistuksessa.

- Vuonna 1989 Juha Leiviskän ja Vilhelm Helanderin suunnitelmiin perustuen rakennetaan kanavan eteläosaan entisen kääntösillan paikalle **uusi jalankulkusilta.** Samalla **uusitaan** 1970-luvulla Aleksanterinkadun päätteeseen alun perin rakennettu **kevyen liikenteen silta.**

1969



HKI Karttapalvelu

1988



HKI Karttapalvelu

1990...2022 Elämyksiä ja hotellihankkeita

Kaupunkikuva ja suunnitelmat

- Alvar Aallon Enso-Gutzeitin pääkonttorin vaaleasävyistä linjaa jatkamaan nousi Rahapajan itäpuolelle vuonna 1993 valmistunut ulkoasiainministeriön käyttöön suunniteltu **Meripaja**-toimistorakennus. Rakennus muodostaa kaupunkikuvallisen poikkeuksen niemen rantamaiseman muutoin yleisilmeeltään punatiilisessä korttelistossa.

- Makasiinikorttelien rakennuskannan uusiokäyttöhankkeiden 1980-luvulla alkanut toteuttaminen on jatkunut 1990-luvun alusta saakka aina 2020-luvulle. Ulos päin näkyvät muutokset ovat olleet hillittyjä, rakennusten uusia käyttötarkoituksia heijastelevia ramppi- ja katosrakenteita.

- Katajanokanlaiturin pyöräily- ja jalankulkuolosuhteita parannettiin 1990-luvun alussa. Kadulle istutettiin lehmusrivi, tehtiin suojateitä ja noppakivettyjä yksityiskohtia.

- 2010-luvulla Katajanokan lounaisnurkkaan nousi väliaikaiseksi suunniteltujen elämyskohteiden sarja. Tavoitteena oli keskustaa elävöittävän kaupunkikulttuurin aseman vahvistaminen Eteläsataman alueella. Hankkeiden myötä kansalaisille avautuu uudenlaisia näköaloja Eteläsataman maisemaan.

Rakennettu ympäristö

- Hotelliksi saneerattu **Warranttimakasiini** avautuu 1992. Entinen **Helsingin lääninvankila** puolestaan muuttui hoitelliksi vuonna 2017.

- Laiturivarasto **K7**, saneerattiin Helsingin ETYK-kokousta silmällä pitäen **kongressikeskukseksi** vuonna 1992. Punatiilinen varastorakennus sai julkisivuunsa graniittia ja pyöreitä ikkunoita.

- Vuonna 2006 valmistui makasiinikorttelien itäpuolelle **uusi asuinkortteli**. Paikalta purettiin 1950-luvulla valmistunut satamatyöläisten huoltorakennus.

- Vuonna 2012 puretun Kanavaterminaalin (K5) paikalle nousi vuonna 2014 **Helsinki SkyWheel** -maailmanpyörä. Samaan kokonaisuuteen luettava **Allas Sea Pool** -merikylpylä avattiin vuonna 2016, kokonaisuudessaan hankkeeseen liittyvät rakennukset valmistuivat kesäksi 2017. **Helsinki FlyTour** -paviljonki valmistui meriuimalan pohjoispuolelle vuoden 2016 lopulla. Kaikki rakennukset ovat väliaikaisiksi tarkoitettuja.

- Aiemmin matkustajaterminaalina ja varastona toiminut laiturivarasto **K6** puretaan vuonna 2021. Tilalle ryhdytään rakentamaan **Katajanokan laituri** -nimellä kulkevaa toimitila- ja hotellirakennusta.

2021



HKI Karttapalvelu



Merellistä tunnelmaa Eteläsatamassa vuonna 1909. Kuva otettu tuomiokirkon tornista. (HKM, Finna.)


Foto Signe Brander
Helsingfors 1909

OSA 2:

Monimuotoinen Eteläsataman lahti

Eteläsataman lahden maiseman pääelementit



Kauppatorin kaakkoinen merinäkymä (sinisellä) on kaventunut noin kolmanneksen alkuperäisestä. Kaventunut osuus on merkitty harmaalla värillä. 1700-luvun rantaviiva on merkitty kaavioon katkoviivalla. Taustakartan tiedot: MML



1749 Pitäjänkartassa Katajanokan ja sen lähialueiden rantaviiva on vielä lähes täysin koskematon. Kartta: Riksarkivet, Ruotsi.



1943 Ilmakuvassa näkyy, että Katajanokan ja muun Eteläsataman alueet on pääosin täytetty 1940-lukuun mennessä. Ilmakuva: Helsingin kaupunki.



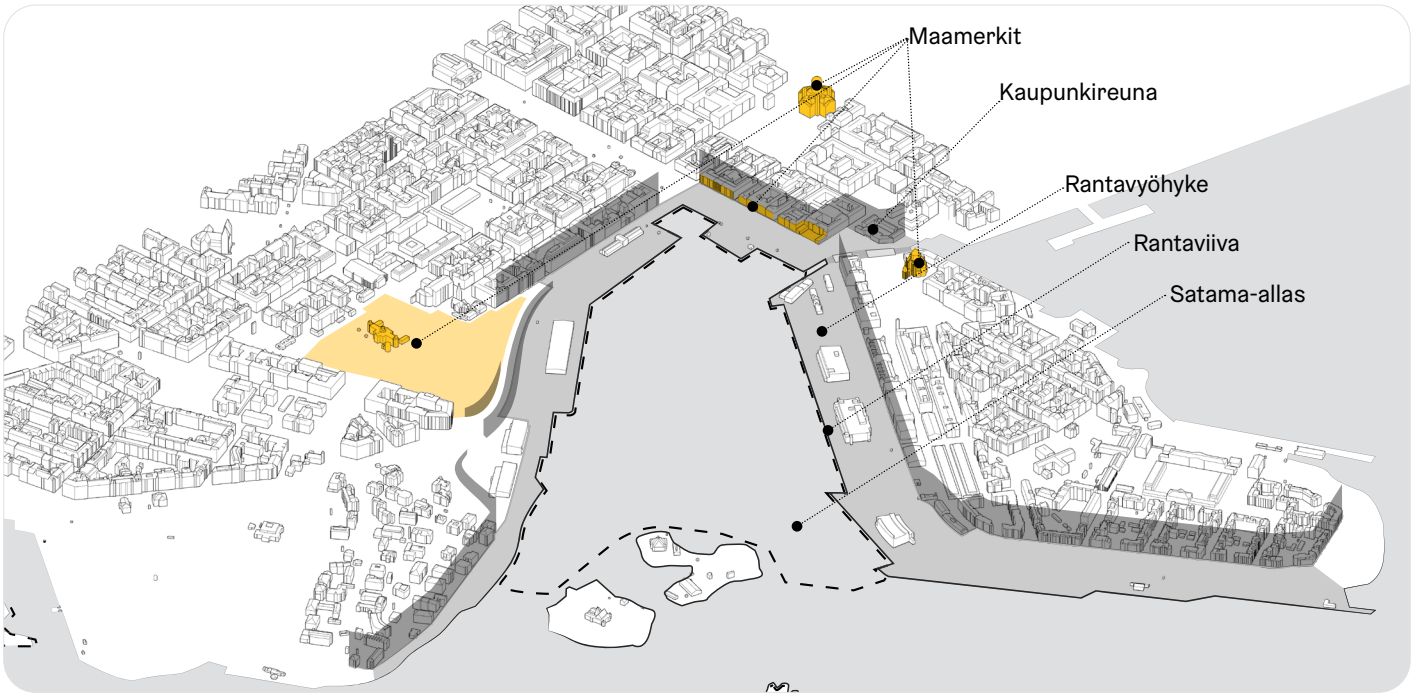
2021 Nykytilaa kuvaavassa ilmakuvassa täytetty rantavyöhyke kiertää lähes kaikkia Helsingin rantoja. Ilmakuva: Helsingin kaupunki.

Eteläsataman lahden maisema on muuttunut paljon viimeisen kahdensadan vuoden aikana. Vesi on ollut hallitseva elementti Vironniemen maisemassa. Vuoden 1749 pitäjänkartassa nykyinen Katajanokka näkyy kapeana niemenä, jonka rantaviiva näyttää luonnontilaiselta, Eteläsataman lahti on nykyistä paljon leveämpi ja näkymäsektori Kauppatorin alueelta ulos merelle laajempi. Valkosaaren ja Laukkasaaren (joka myöhemmin sulautui osaksi Katajanokkaa) väliin jäävä aukko on levein väylä lahteen. Nykyisen Kauppatorin kohdalla on kapea kannas kahden merenlahden, Stadsviken ja Kluuvilahti, välissä.

Eteläsataman lahdella tehtiin täyttöjä jo 1800-luvun lopulla. 1940-luvulla Katajanokan niemen itä- ja kaakkoisrannan satamajulkisivu oli jo muodostunut ja Eteläsatamanallas kaventunut merkittävästi alkuperäisestä erityisesti niemen eteläkärjessä. Vuoden 1943 ilmakuvassa näkyy, että Laukkasaari on sulautettu Katajanokan niemeen ja Katajanokan alue on alkanut muotoutumaan nykyiseen hahmoonsa. Lahden toisella puolella myös Makasiinirannan eteläisempi laiturialue on täytetty nykyiseen muotoonsa, ja lahti on hieman kaventunut myös satama-altaan eteläpuolella.

1900-luvun loppupuolella satama-allasta kavennettiin meritäytöin lisää etenkin Makasiininrannan puolella. 2021 vuoden ilmakuvassa satama-altaan näkymäsektorit ovat kaventuneet noin kolmasosalla luonnontilaiseen maisemarakenteeseen verrattuna. Merenlahti on kuitenkin edelleen maisemassa läsnä. Täyttöjen myötä syntynyt tasainen matala rantavyöhyke muodostaa muistuman vesipinnasta.

Katajanokan etelärannan maisematila kuuluu kiinteästi Kauppatorin satama-allasta kiertävään laajempaan maisematilaan. Meritäytöt ovat vaikuttaneet paljon koko Eteläsataman maisemakuvaan. Täyttöjen seurauksena Katajanokan maanpinnan korkeusvaihtelut ovat tasoittuneet ja Katajanokan niemen alkuperäinen, matala ja kivinen ranta on korvattu rakennetulla tuetulla rannalla, joka johtaa suoraan syvään veteen. Maisematila on muuttunut paljon niin Katajanokalla kuin Katajanokalta avautuvissa näkymissä, johtuen satama-altaan huomattavasta kaventumisesta. Katajanokan niemen itäkärjen merinäkymä Suomenlinnan suuntaan on säilynyt lähes alkuperäisessä laajuudessaan.



Aksonometrinen kaavio Eteläsataman lahdesta. Kuvassa esitetty maiseman viisi tilallista pääelementtiä.

Maisema- ja kaupunkitilan viisi tilallista pääelementtiä

Eteläsataman lahden kokonaisuuden maisematila on vyöhykkeinen, ja se voidaan jakaa viiteen tilalliseen pääelementtiin, jotka on kuvattu oheisessa kaaviossa.

Satama-allas
Satama-allas on Eteläsataman rantamaiseman tilallinen keskiö ja kokoava elementti. Satama-allas on selvärajainen, nykyisin melko sulkeutunut, ja merelle avautuvat näkymäsektorit ovat kapeita.

Rantaviiva
Alueen rantaviivan muodostaa suoralinjainen rakennettu rantamuuri. Rantaviivan ominaispiirre on kautta asutun historian ollut vesiliikenteen tuottama liike vesirajassa. Rantaviivan sijainti on ollut myös ajassa muuttuva, prosessinomainen. Ranta johtaa suoraan syvään veteen, luonnollista, vähitellen madaltuvaa rantaa ei alueella ole.

Rantavyöhyke
Rantavyöhyke käsittää satamakentät, rannan torialueet sekä Katajanokanrannan puistoalueen. Alue on vaakasuoraa, maastonmuodotonta täyttömaalla luotua tasannetta, jota blokkimaiset, melko matalat ja väljästi sijoitellut rakennukset rytmittävät.

Kaupunkireuna: kalliot ja rakennettu kaupunki
Kaupunkireuna luo satama-altaan tilalle selkeät reunat. Sen muodostavat muurimainen kaupunkikorttelien reuna sekä katutasosta kallioleikkauksilla nousevan Tähtitorninvuoren puistoalueen puustoinen reuna.

Maamerkit
Suurmaiseman maamerkit kohoavat kaupunkireunan yläpuolelle. Kaupunkireuna luo jalustan, joka mereltä katsoen korostaa näiden maamerkkien asemaa. Helsingin empirekeskustan Kauppatoria rajaava ikoninen kaupunkijulkisivu Eteläsataman pohjukassa luo alueelle merkittävän maamerkin, yhdessä kaupunkisiluetin ylle kohoavien kirkkojen, Helsingin tuomiokirkon ja Uspenskin katedraalin kanssa. Myös Tähtitorninvuori vaikuttaa maisemassa merkittävästi.

Satama-allas



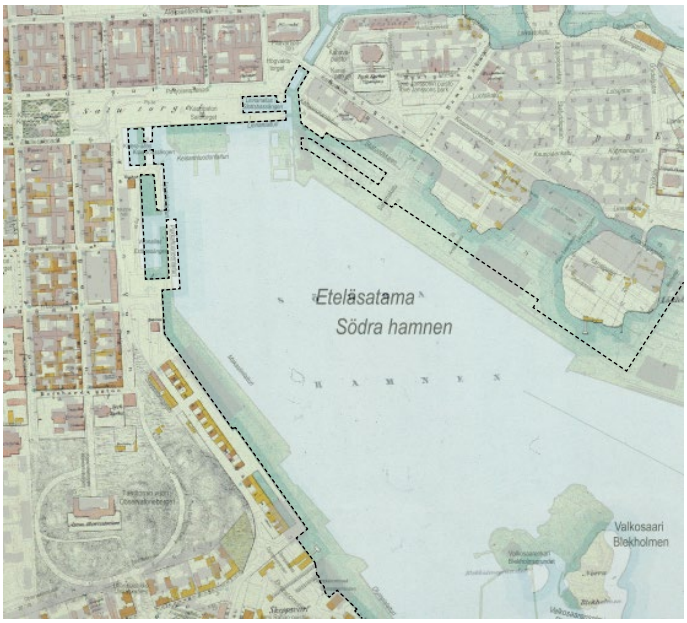
Eteläsataman lahden satama-allas, ja sen muodostama vesipeili, on Eteläsataman lahden keskeisin maisemaelementti, joka vaikuttaa merkittävästi ympäristön olemukseen ja tunnelmaan. Avointa vesipintaa pitkin avautuu pitkiä näkymiä lahden yli merelle. Vesi elementtinä tuo muuttuvaa liikettä ja valoa ympäristöön.

Satama-allas muodostaa Helsingin merellisen kansallismaiseman kokoavan keskiön. Se on maljamaisen muotoinen merenlahti, jonka kaupunkitilaa rajaa rakennusten muodostama kaupunkireuna

.



Yksityiskohta vuoden 1854 Helsinkiä kuvaavasta piirustuksesta. Kuvasta erottaa nykyistä laajemman ja poukamaisen merenlahden sekä Kasarmin Katajanokan niemen kärjessä. Piirtäjä N. Whittock, teoksesta sketches by Eric Sweynson, 1854. Originaali Kansalliskirjasto Doria



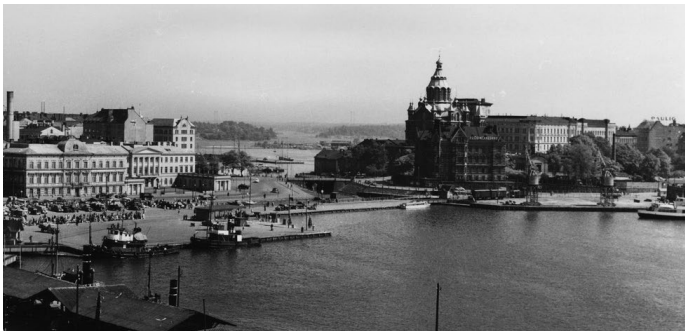
Vuoden 1878 asemakaavan päälle on asetettu nykyhetken tilannetta kuvaava karttaote. Satama-altaan muoto ja koko on muuttunut voimakkaasti. Vuoden 1878 piirroksessa nykyisiä satamarakenteita ei vielä ole, mutta katkoviivalla on hahmoteltu joitakin tulevia laiturirakenteita. Asemakaavassa hahmoteltu rantaviiva on korostettu kuvaan mustalla katkoviivalla. Katajanokan korttelit sijoittuvat rantaan. Vanhoja rakennuksia näkyy asemakaavassa keltaisella. (Asemakaava 1878: HKA)

Satama-altaan arvokkaat ominaispiirteet

- Avoin tila ja vesipeili
- Helsingin merellisen kansallismaiseman kokoava keskiö
- Empirekeskustan Kauppatoria rajaava ikoninen kaupunkijulkisivu näkymän päätteenä
- Satama-altaan merelle aukeava muoto
- Valkosaari ja Luoto muodostavat vehreän portin satama-altaan suulle



Kaavioon on kuvattu sivun kuvaparin näkymäpiste ja näkymäala.





kuvapari

Ylempi kuva: Vuoden 1953 Satama-allas. Vesiyhteys kanavaa pitkin Pohjoissatamaan on näyttäytynyt nykyistä selkeämmin laiturirakenteiden puuttuessa.

Alempi kuva: Vuoden 2017 Satama-allas. Laiturirakenteet peittävät vesiyhteyden satamien välillä.





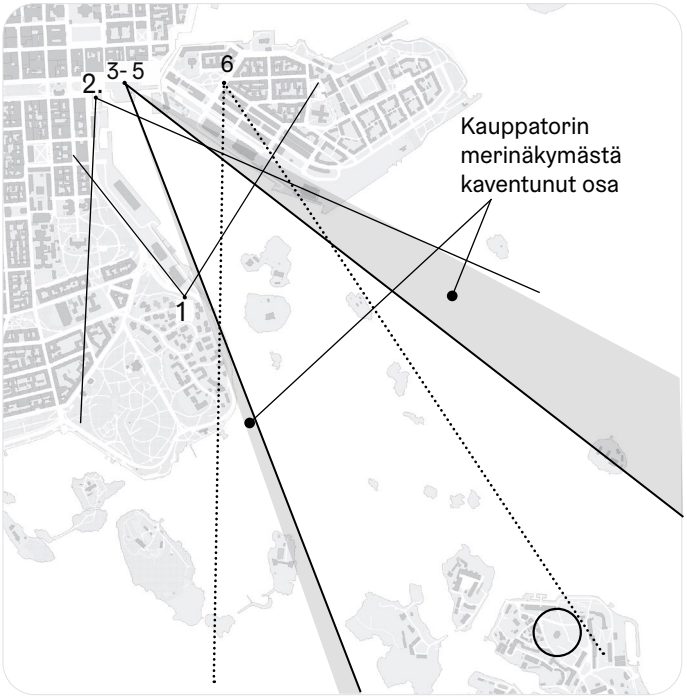
kuvapari 1.

Ylempi kuva: Vuoden 1893 Satama-allas. Ranta on työnteon aluetta, ja satama-altaan reunat ovat mereen liittyvien toimintojen hallussa. Katajanokan vielä rannassa sijaitsevat empirekorttelit heijastuvat vesipeilistä. Katajanokka on nykyistä kapeampi, ja niemen yli on selkeä näkymä pohjoissatamaan. Kahden vuoden kuluttua satamarata olisi valmis ja ranta täytetty lähelle nykyistä rantalinjaa. Daniel Nyblin, HKM

Alempi kuva: Satama-allas kevättalvella 2023. Katajanokan ranta on rakentunut ja rantaa on täytetty runsaasti satama-altaaseen. Satama-allas on kaventunut ja Jugendkorttelit Katajanokalla jäävät taka-alalle.



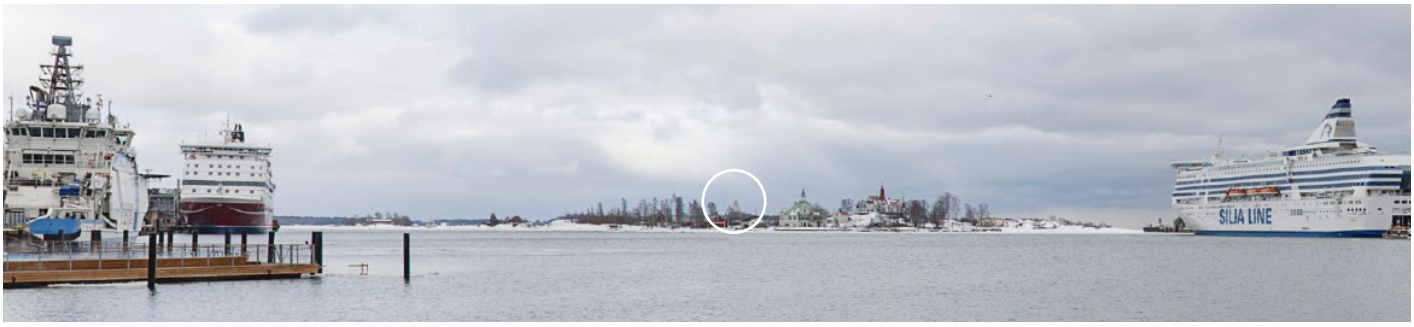
kuva 2. Kuva kauppatorilta kohti Tähtitorninvuorta ja Suomenlinnaan 2000-luvun alussa. Viheralueet muodostavat näkymään vehreän seinämän. Avomeri pilkistää vain pieneltä alueelta Suomenlinnan saarten ja Kaivopuiston välissä.



Kaavio aukeaman kuvien 1-5 näkymäpisteistä ja näkymäaloista. Selkeyden vuoksi osa toisiaan risteävistä näkymäaloista on merkitty yhtenäisellä viivalla ja osa pisteviivalla. Suomenlinnan kirkko on ympyröity kaavioon.

Satama-allasta on muokattu historiassa rantoja täyttämällä sekä rantamuureja ja satamakenttiä rakentamalla. Erityisen paljon rantaviiva on muuttunut Katajanokanlaiturin (Eteläsataman itäosa) kohdalla, missä rantaviiva on täyttöjen myötä siirtynyt noin neljäkymmentä metriä etelämmäksi. Myös Kauppatorin alueella lahden pohjukkaa on täytetty ja suoristettu.

Meritäytöt ovat vaikuttaneet satama-altaan maisemaan merkittävästi. Satama-allas on aiemmin avautunut nykyistä enemmän merelle. Avointa merinäkymää peittävät lahden suulla Luoto ja Valkosaari.



Kuva 3. Alla: 2022. Näkymä Kauppatorilta Suomenlinnaan. Etualalla Valkosaari ja Luoto.Katajanokanrannassa laivoja, joiden koosta pystyy hahmottamaan, millainen vaikutus rannan kerrostalorakenamisella voisi olla suurmaisemassa. Suomenlinnan kirkko on ympyröity kuvaan.



kuva 4. 1870-1879. Näkymä Eteläsataman Keisarinluodolta (Nyk. keisarinluodon laiturin kohdalla) kohti Suomenlinnaa. Valkosaaressa ei ole vielä korkeita rakennuksia ja luodot ovat puustosta paljaat, joten näköyhteys Suomenlinnan kirkolle on siksi hyvin selkeä. Hårdh, C.A. / Finna



kuva 5. 1971. Näkymä Kauppatorilta Suomenlinnaan. Etualalla Valkosaari ja Luoto. Suomenlinnan torni korostettu valkoisella kehyksellä. Eeva Rista /Finna



kuva 6. 1900-l alku. Rahapajanrannasta näkymä Suomenlinnaan. Kirkon torni näkyy kuvan vasemmalla laidalla. Puusto on edelleen vähäistä ja näköyhteys Suomenlinnaan hyvä. Grönlund, Arthur /Finna

Rantaviiva



Eteläsataman lahden satama-altaan veden ja maanpinnan rajaan on rakennettu suoralinjainen pystymuuri, joka muodostaa rannan merkittävän ominaispiirteen.

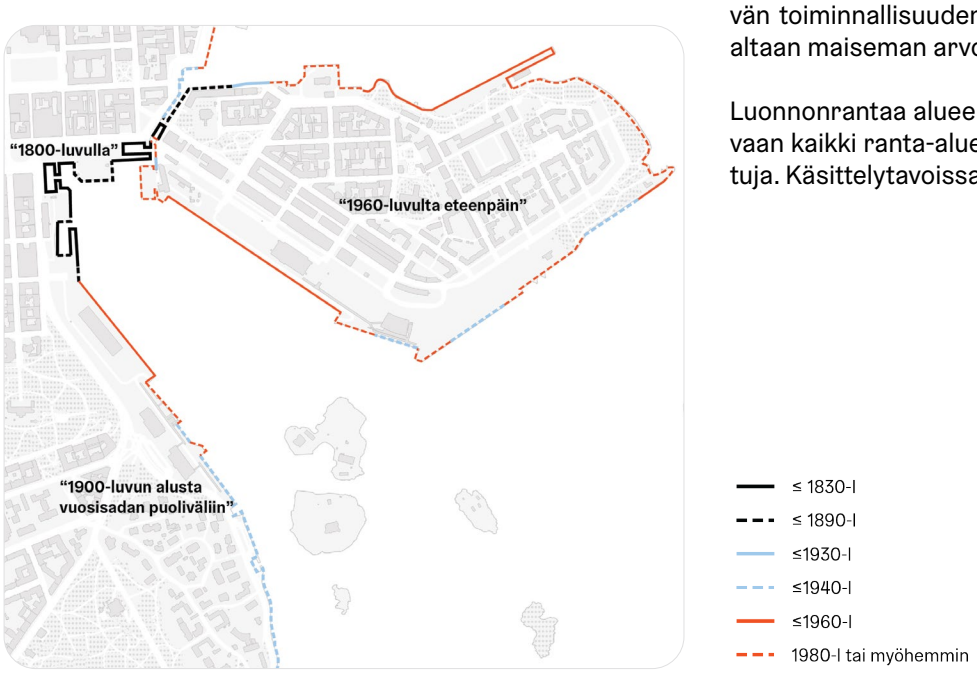
Rantaviivaa on historian aikana muokattu useaan otteeseen, ja sen ikä vaihtelee Eteläsataman alueella vajaasta kahdesta sadasta vuodesta muutamaan vuosikymmeneen. Silti eri-ikäiset rantamuurit muodostavat yhtenäisen ilmeen; veden ja maan rajapinta on selkeälinjainen.

Kauppatorin ympäristö muodostaa rantaviivan osalta ajallisesti alueen vanhimman, 1800-luvun, kerrostuman ja selkeimmän yhtenäisen kokonaisuuden. Samaa aikakautta edustavat osin myös Kauppatoriin kiinteästi liittyvät alueet Katajanokalla; Katajanokan kanavan rantaviiva Uspenskin katedraalin ympäristössä ja Pohjoisrannan makasiinien edusta. Ne muodostavat Kauppatorin kanssa kokonaisuuden ja edustavat Katajanokan vanhinta rakennettua rantaviivaa.

Katajanokan lounaisrannan ja Makasiinirannan rantamuurit ovat keskenään samanikäisiä, ne on rakennettu 1960-luvun jälkeen. Katajanokan kärjen rantaviiva on itäosan asuinalueen rakentamisajankohdan 1980-luvun kerrostumaa. Itäpää muodostaa oman ajallisen kerrostuman Eteläsataman ympäristössä.

Etenkin satama-alueilla, mutta myös Kauppatorin rannassa rantaviivan maisemakuva on vaihteleva aktiivisen laiva- ja veneliikenteen takia. Vene- ja laivaliikenteen ja niihin liittyvän toiminnallisuuden näkyminen onkin yksi Eteläsataman altaan maiseman arvokkaista ominaispiirteistä.

Luonnonrantaa alueella ei ole käytännössä lainkaan jäljellä, vaan kaikki ranta-alueet ovat täytettyjä tai muuten muokattuja. Käsittelytavoissa on jonkin verran eroavaisuuksia.



Nykyisen rantaviivan aikatasot

Eteläsataman rantaviivan ikää ei pysty päättelemään rannan käsittelytavasta, vaan rannan eri-ikäiset osuudet on käsitelty samalla tavoin. Taustakartan paikkatietoaineistot: Helsingin kaupunki.

Rantaviivan arvokkaat ominaispiirteet

- **Selväpiirteinen rantaviiva**
  - Alueen rantaviivan muodostaa suoralinjainen rakennettu rantamuuri, joka johtaa suoraan syvään veteen.
  - Rantaviivan ikää ei pysty päättelemään rannan käsittelytavasta, vaan rannan eri-ikäiset osuudet on käsitelty samalla tavoin.
- **Suoralinjaisuus**
  - Eteläsataman rantaviiva on yhtenäinen kokonaisuus.
- **Vesiliikenne ja rantatoiminnot**
  - Rantaviivassa tapahtuva mereen kytkeytyvä kaupunkielämä. Eteläsataman pitkäaikaisin yhtäjaksoinen ominaispiirre on mereen liittyvien elinkeinojen harjoittaminen sen rannoilla.

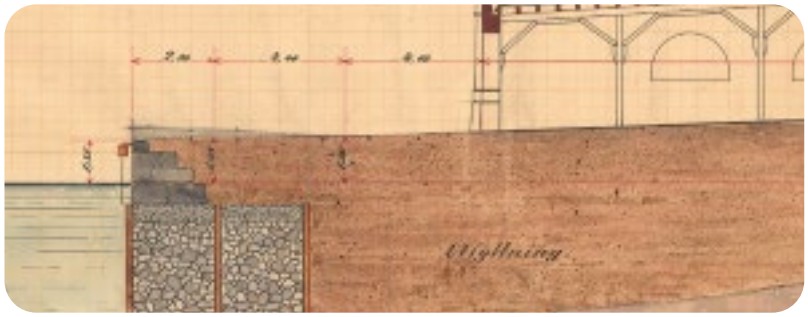








Yläpuolella: vesiliikenne on kuulunut rantaviivan yhteyteen satama-altaassa kautta historian. HKM



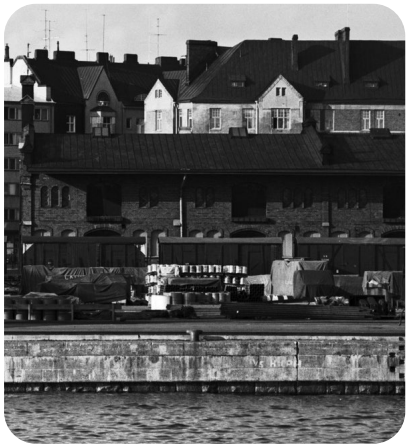
Katajanokanlaiturin rantaviiva on graniittinen pystymuuri. Tvärprofil af Skatuddskajen, n. 1900, Satamalaitoksen arkisto.



Katajanokanrannan pystymuuri.



Matruusinpuiston rannan uudempi luiskaverhous.

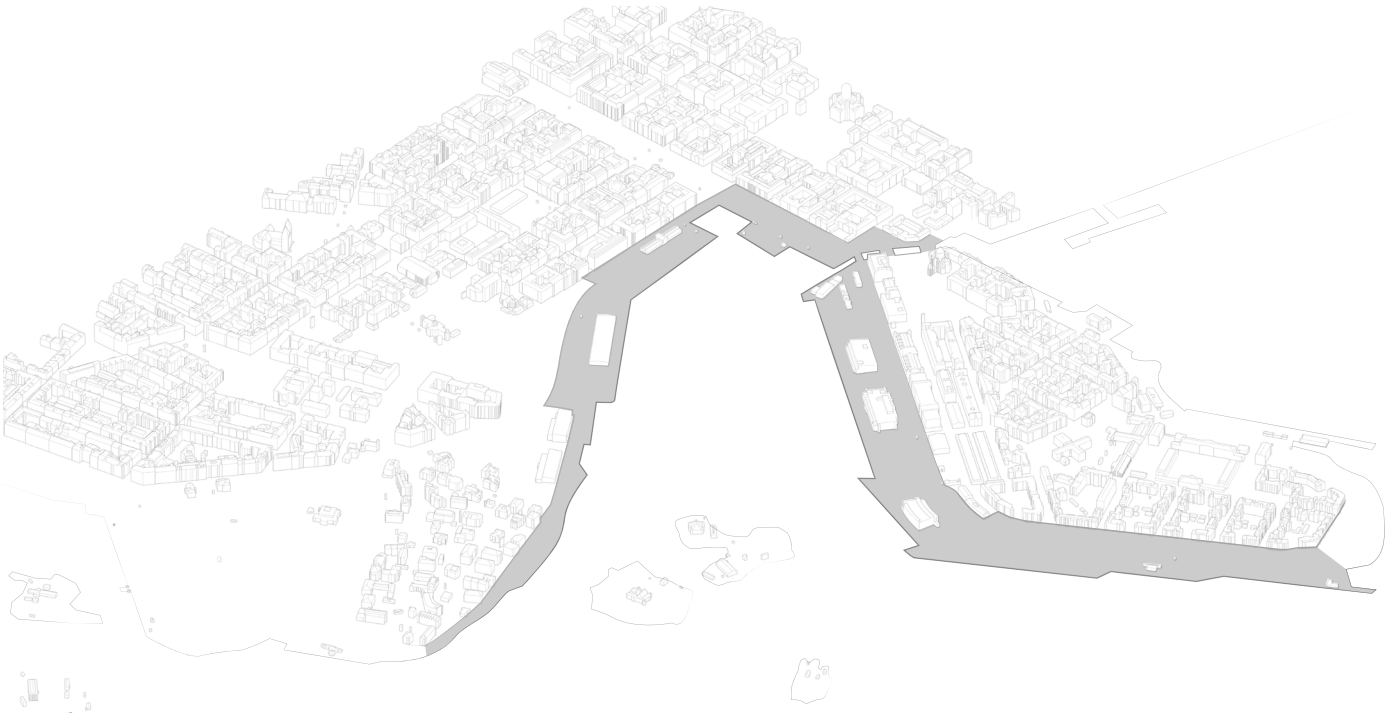


Katajanokanlaiturin graniittinen pystymuuri vuonna 1970. Valokuvaaja: Rista, Eeva. HKM



Satamaradan myötä Katajanokan rantaviiva kaakossa suoristettiin ja Laukkasaari täytettiin osaksi Katajanokan niemeä. Rantaviivan muutos oli suurin siihen asti Eteläsataman historiassa. Fotoroos, HKM

Rantavyöhyke



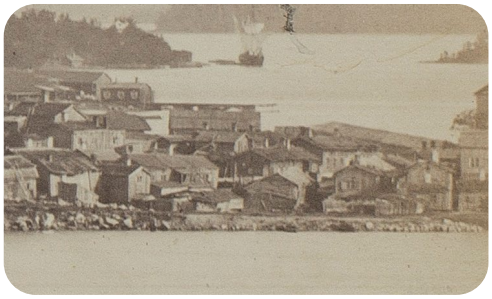
Rantavyöhyke muodostaa Eteläsataman lahden kaupunkireunan jalustan. Se on täyttömaalle rakennettu tasainen kenttä. Rantavyöhykkeen pääasiallinen tarkoitus on ollut toimia laajenevan ja kasvavan satamatoiminnan alueena. Katajanokan rantavyöhykkeen ensimmäiset suuret täytöt kaavoitettiin vuonna 1878, ja niiden seurauksena Katajanokan lounainen ranta täytettiin ja Laukkasaari sulautettiin osaksi Katajanokkaa. Ennen rantavyöhykkeen täyttämistä rantaviivassa sijaitsi 1600-luvulla spontaanisti rakentuneen kalastajakylän rantavajojen rykelmiä.

Eteläsataman lahden rantavyöhykkeen täyttöjen myötä syntyneelle tasaiselle rantakentälle on aina ollut ominaista väljä tilarakenne. Rantavyöhykkeellä sijaitsevat rakennukset ovat kappalemaisia ja niiden välinen etäisyys on rakennuksen korkeutta suurempi. Kaupunkitila on hengittävä ja alueelta avautuu paljon pitkiä ja poikittaisia näkymiä.

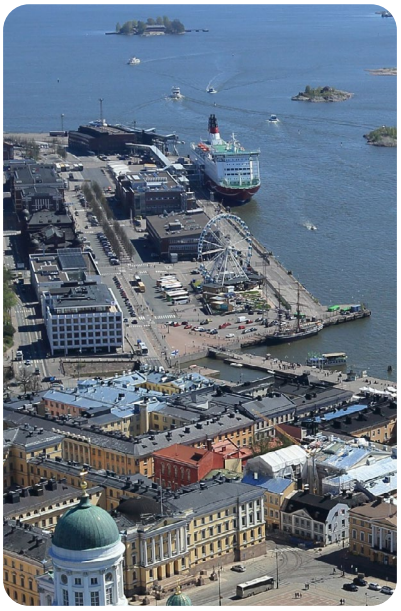
Rakennusten julkisivut asettuvat Katajanokan satamarannassa yhtenäiseen linjaan siten, että rakennusten korkeus on korkeintaan yhtä suuri kuin niiden etäisyys rantaviivasta. Ensimmäinen tätä periaatetta rikkova rakennus Katajanokanrannassa on vuonna 2016 valmistunut meriuimalan rakennus Katajanokanlaiturin länsireunalla. Erilaisia, myös korkeita, satamarakennelmia rantaviivan tuntumassa on ollut aiempina vuosikymmeninä, kuten esimerkiksi satamanosturit.

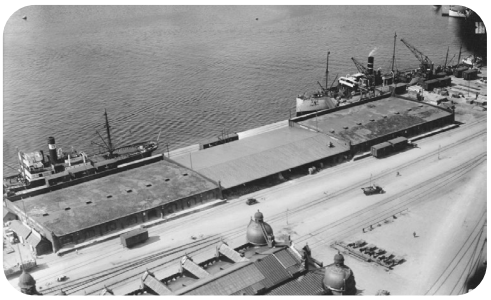
Rantavyöhykkeen arvokkaat ominaispiirteet

- **Muodostaa merellisen Helsingin jalustan**
- **Väljä tilarakenne**
  - Tyhjä tila rakennuksen ympärillä on vähintään rakennuksen korkeuden levyinen.
  - Rakennusten etäisyys rantaviivasta on suurempi kuin niiden korkeus.
  - Ominaispiirre luo rantatasanteesta selvästi eroavan kokonaisuuden suhteessa kaupunkikortteleihin.
- **Tasainen, täyttömaalla rakennettu pinta**
- **Paljon pitkiä näkymiä, merinäkymiä**
  - Rakennukset sijaitseva rantavyöhykkeellä väljästi, minkä vuoksi avarassa tilarakenteessa avautuu pitkiä näkymiä kaupunkiin ja merelle.
- **Toiminnallisuus, ja toimintojen monipuolisuus**
  - Satamatoiminnot ja laivat muodostavat muuttuvan julkisivun.











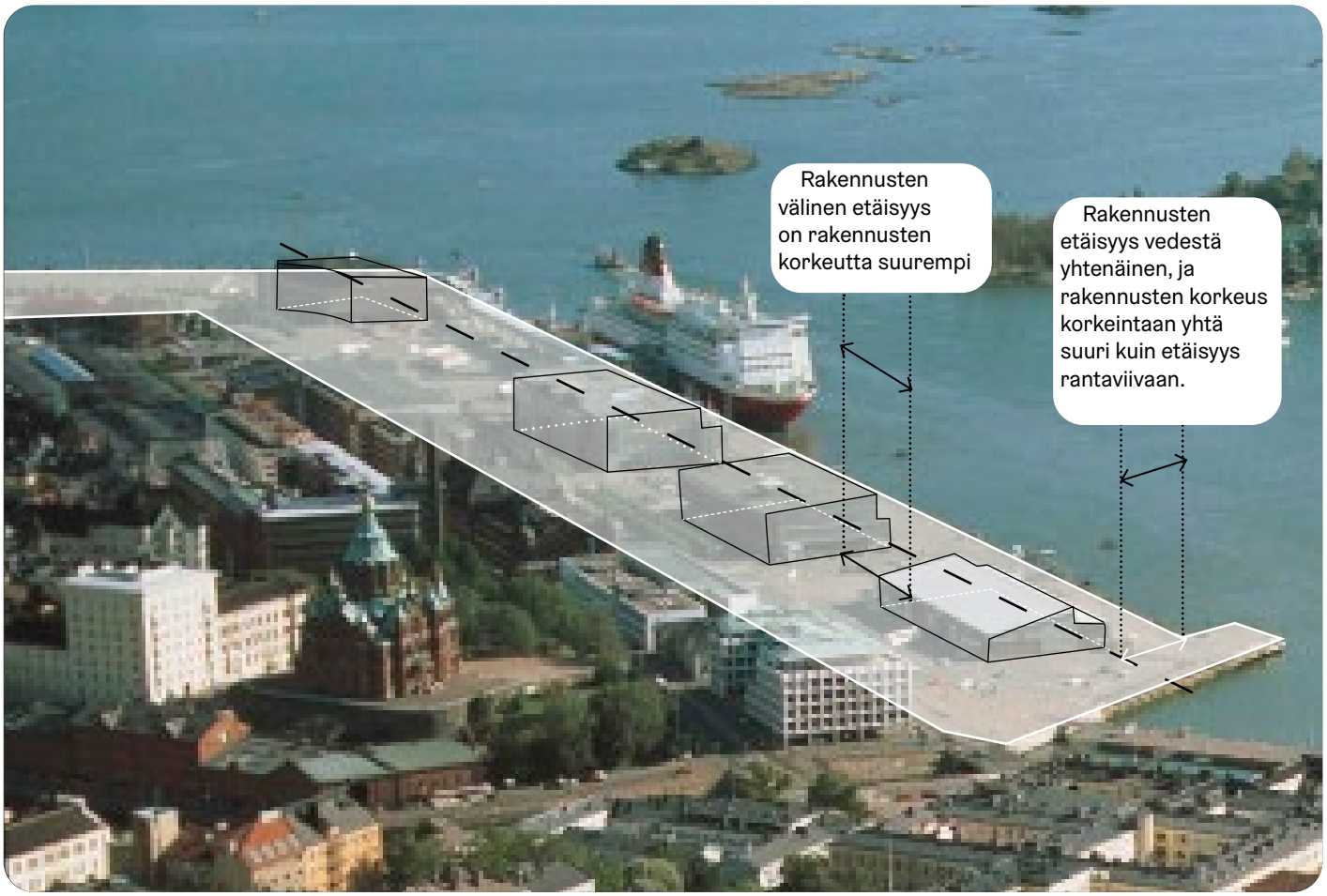
Ylempi kuva: 1893 Ennen rantavyöhykkeen täyttämistä nykyisenlaiseksi rantaviiva on ollut pienipiirteisten satamatoimintojen ja varastojen aluetta. Carl Adolf Hårdh, n. 1867, HKM.

Alempi kuva: 1920-luku ja Katajanokanlaituri. Suomen ilmakuva Oy

Ylempi kuva: Ajoittamaton. Sataman rakenteet ovat vielä vaatimattomia ja satamaympäristön rakennukset matalia. Helsinkikuvia, HKM

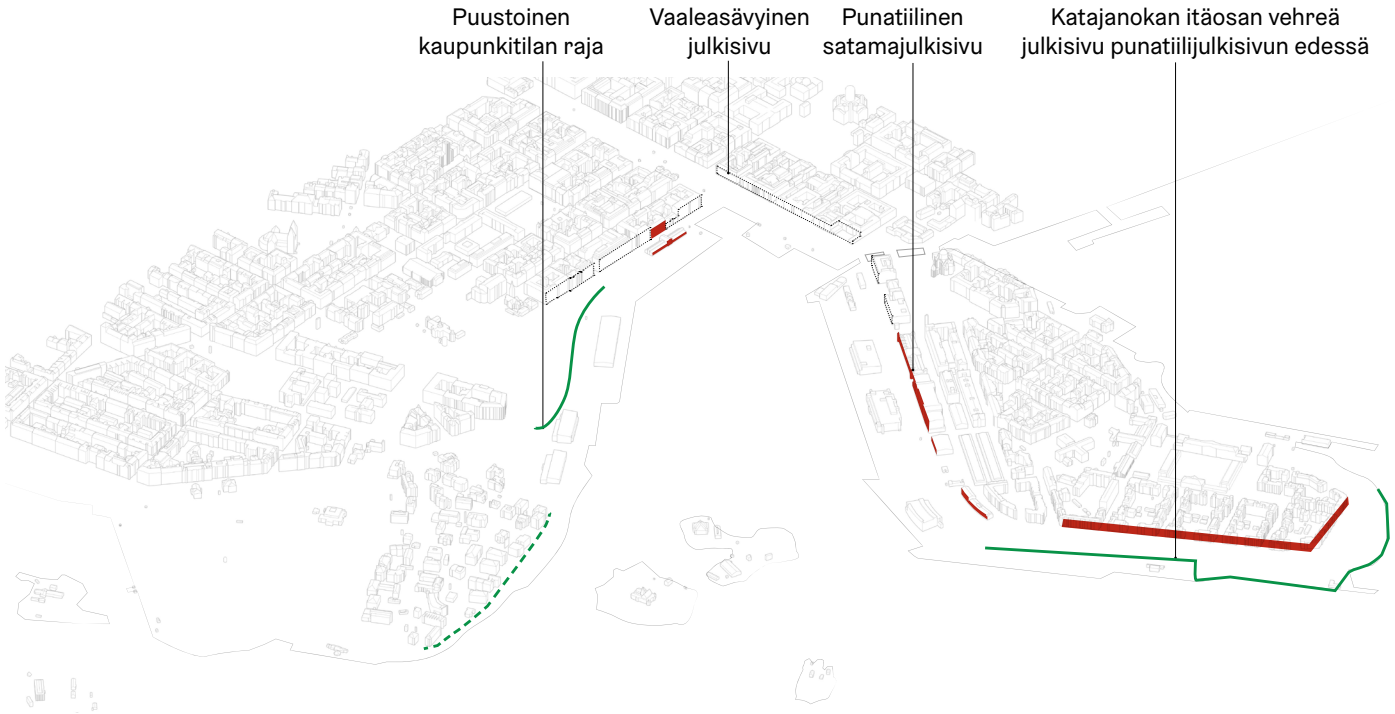
Alempi kuva: Vuoden 1978 satama-allas. Eteläsataman lahtea ympäröivät rakennukset vastaavat pääasiassa nykytilaaTähtitorninvuori erottuu vastarannalla voimakkaana vehreänä elementtinä. Katajanokan puolta etualalla hallitsee satamarata ja satamanosturit. Rakennuskanta on väljää ja melko matalaa. Sky Foto Möller, HKM

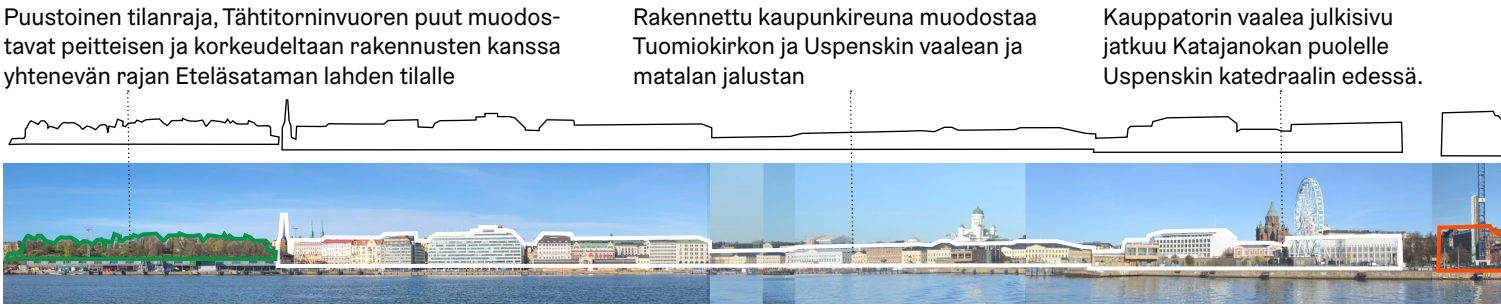
Katajanokanranta 2015. Rantavyöhyke on tasaista ja tilallisesti väljää aluetta, jota rytmittävät matalahkot ja kappalemaiset satamarakennukset. Suomen ilmakuva Oy



Kaavio rantavyöhykkeen tilarakenteesta. Rakennukset sijoittuvat tasaiselle satamakentälle siten, ettei niiden korkeus ylitä niiden etäisyyttä suhteessa toisiinsa tai rantaviivaan. Rannasta katsoen myös rakennusten taustalla on väljää tilaa kaupunkireunan julkisivun edessä. Viistoilmakuva vuodelta 1992, Suomen Ilmakuva Oy.

Kaupunkireuna





Kuvakooste Eteläsataman lahden kaupunkireunasta. Ei mittakaavassa.

Kaupunkireuna muodostuu rantavyöhykettä ympäröivien kortteleiden rakennusseinämästä ja Tähtitorninvuoren puustoisesta kallioseinästä. Se erottaa ranta-alueet rakennetuista kaupunkikortteleista ja rajaa voimakkaasti Eteläsataman lahden maisematilaa.

Eteläsatamaa reunustavat kortteliseinämät muodostavat suurmaisemassa horisontaalisen jalustan sen yläpuolelle nouseville maamerkkirakennuksille. Tähtitorninvuoren kohdalla kaupunkireunan rajaavan tilallisuuden luovat puustoinen kasvillisuus ja kallioleikkaukset.

Kaupunkireunan julkisivussa Eteläsataman itäosan liittyy väritykseltään tiiviisti Helsingin vanhimpaan kaupunkirakenteeseen, joka jatkuu yhtenäisenä Kauppatorilta Katajanokan vanhaan osaan. Kauppatorin ja Eteläsataman väritykseltään melko yhtenäinen, vaalea julkisivu muodostaa oman selkeän kokonaisuutensa. Katajanokan tummasävyisempi ja monimuotoisempi julkisivu limittyy tähän Kauppatorin vaaleaan julkisivuun Enso-Gutzeitin pääkonttorin rakennuksen sekä aiemmin Ulkoasiainministeriön kehitysyhteistyöosaston käytössä olleen vaalean virastotalon ja Uspenskin tummatiilisen katedraalin kohdalla.

Merellisessä suurmaisemassa Kauppatorin ja Katajanokan kaupunkikuvallinen julkisivu jakautuu vyöhykkeisiin: Eteläsataman ja Kauppatorin vaaleasävyiseen julkisivuun, Katajanokan punatiiliseen satama-alueeseen ja itäosan asuinalueeseen sekä Katajanokan vehreään kärkeen. Vanha Katajanokka erottuu kokonaisuudessa merelliseen suurmaisemaan lähinnä kattoprofiilien ja Uspenskin katedraalin osalta.

Kaupunkireunan arvokkaat ominaispiirteet

- **Kaupunkireuna piirtää maisematilalle selkeän rajan**
  - Rakennuksista ja kallioisista alueista muodostuu tiivis kaupunkireunan julkisivu, joka rajaa selväpiirteisesti kaupunkikorttelit rantatasanteesta.
- **Kaupunkireunan siluetti**
  - Eteläsataman itäosa on osa Eteläsataman lahden ainutlaatuista ja tunnistettavaa siluettia ja kansallismaisemaa.
  - Siluetti on matala ja horisontaalinen ja sen yläpuolelle nousevat maamerkkirakennukset Uspenskin katedraali ja Tuomiokirkko.
  - Rakennusten korkeus nousee portaittain alueen julkisivuissa. Rantavyöhykkeellä yksittäiset matalat rakennukset seisovat väljästi irrallaan toisistaan. Sen taustalla on tiivis rakennusrintama ja yhtenäiset korttelijulkisivut. Korttelirakenteessa rakentamisen korkeus myötäillee Katajanokan maastonmuotoja, mikä tuo merelle avautuvaan kaupunkijulkisivuun syvyyttä ja kerroksellisuutta.
- **Kaupunkireunan julkisivu**
  - Kaupunkireunan julkisivu asettuu melko yhtenäiselle etäisyydelle rantaviivasta, erityisesti Katajanokan rannassa ja Kauppatorilla.
  - Ajallinen kerroksellisuus näkyy kaupunkijulkisivussa.
- **Kaupunkireunan värimaailma kolmijakoinen**
  - Vaaleasävyinen Kauppatorin julkisivu: Kaupunkijulkisivussa lähinnä Kauppatoria Alvar Aallon Enso-Gutzeit ja Rahapaja laajennuksineen liittyvät värisävyiltään Kauppatorin vaaleisiin empirejulkisivuihin.
  - Punatiilinen Katajanokan satamajulkisivu: Muuten Katajanokan ranta, Makasiinikorttelit sekä itäinen kärki ovat julkisivuiltaan maisemassa tummana erottuvaa punatiiltä.
  - Vehreä Katajanokan itäpääte: Katajanokanrannan ranta on vehreä ja puistomainen. Rantaa kehystää kasvillisuusvyöhyke. Katajanokan itäosassa rantapuisto ja rakennukset muodostavat ajallisesti yhtenäisen kokonaisuuden.





Kauppatorin rakennettu reuna ja Katajanokanlaiturin länsipäädyn vaalea julkisivurintama muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden.



Eteläsataman alue 2020. Kaupunkireuna hahmottuu Tähtitorninvuoren puiston kohdalla puuston luomana tilallisena, peitteisenä rajana. (Suomen ilmakuva Oy)



Eteläsatama vuonna 1976. Rantavyöhyke ja rakennettu reuna erottuvat kuvassa selvästi. HKM

Maamerkit



Merellisen Helsingin kansallismaisemassa kohoavat maamerkit ovat Helsingin tärkeimpiä tunnuksia: Helsingin tuomiokirkko, Uspenskin katedraali ja Tähtitorninvuori. Ne nousevat suurmaisemassa esiin kaupunkisiluetin yläpuolelle. Nämä maamerkit sijaitsevat lähialueen korkeimmilla paikoilla, ja niiden jalustana toimivat kalliokukkulat ovat ensimmäisiä jääkauden jälkeen merestä nousseita maastonmuotoja Eteläsataman ympäristössä. Ne ovat vuorovaikuttaneet maisemassa jo tuhansia vuosia ennen nykyistä kaupunkiympäristöä.

Näiden maamerkkien lisäksi Kauppatorin ympäristössä on myös joukko maamerkkirakennuksia ja -rakennelmia, jotka erottuvat lähimaisemassa ja ovat tunnettuja tai maisemassa voimakkaasti esiin nousevia elementtejä. Myös matkustajalaivat tuovat vaihtuvan maamerkkielementin maisemaan.

1. Helsingin tuomiokirkko



Kuvat yllä:

1. 1890. Tuomiokirkko kuvattuna Katajanokan laiturialueelta.Valokuvaaja Daniel Nyblin. HKM

2. 2022. Tuomiokirkko Suomenlinnan lautalta. Näkymä kirkolle on säilynyt hyvin.

3. 2021. Tuomiokirkko kuvattuna tähtitorninvuorelta.

4. 2022. Maailmanpyörä peittää Tuomiokirkon tietyistä näkymäsuunnista.

Helsingin tuomiokirkko on hallinnut Helsingin merellistä maisemaa rakentamisestaan lähtien. Tuomiokirkon valkoinen torni on Helsingin merellisen kansallismaiseman kiintopiste ja Uspenskin katedraalin pari suurmaisemassa. Tuomiokirkon dominanssi Kauppatorin saapumispanoraamassa mereltä päin on määritelty Helsingin merellisen edustusaukion arvokkaaksi ominaispiirteeksi.

Tuomiokirkon rooli maamerkkinä on vahva, ja Kauppatoria ympäröivät matalat korttelit korostavat tätä roolia, koska rakennusseinämä muodostaa jalustan tuomiokirkolle suurmaisemassa. Tuomiokirkko muodostaa tärkeän näkymän päätteen sekä Etelärannan ja Tähtitorninvuoren suunnalta, että Kruunuvuorenkadulla. Kauppatorin merellisissä saapumisnäkymissä Tuomiokirkon asemaa maamerkkinä haastaa maailmanpyörä, joka tietyistä kuvakulmista asettuu Tuomiokirkon eteen, häiriten maamerkin näkyvyyttä. .

Tärkeät suunnat, josta maamerkki näkyy:

- **Suomenlinna**
- **Tähtitorninvuori ja Etelärannan akseli**
- **Kruunuvuorenkatu**

2. Uspenskin katedraali



Kuvat yllä:

5. Vielä osin rakenteilla oleva Uspenskin katedraali erottuu tilallisesti muusta Katajanokasta 1868. Kalastajamökkien ja matalan kasvillisuuden keskellä kalliolle rakennettu kirkko muodostuu niemen tärkeimmäksi maamerkiksi. Carl Adolf Hårdh, HKM

6. Uspenski ja rahapaja sekä ympäröivät rakennukset rannassa 2022.

7. Uspenskin katedraalin asema maamerkkinä ei ole tällä hetkellä kovin vahva. Piiput, rakennustyömaiden nostokurjet ja Katajanokanlaiturin sekava kokonaisilme heikentävät katedraalin erottumista suurmaisemassa. 2022.

8. Uspenskin katedraali on rakentamisestaan asti ollut tärkeä maamerkki Kauppatorin suunnasta katsottuna. HKM

Uspenskin katedraali on rakentamisestaan asti ollut merkittävä maamerkki niin mereltä ja Suomenlinnasta katsottuna kuin Esplanadilta, Kauppatorilta ja Tähtitorninvuoreltakin. Uspenskin katedraalilla on tärkeä rooli Kauppatorin näkymän päätteenä. Se on Katajanokan selkein tunnus ja tärkein maamerkki. Rakennus hallitsee Katajanokan maisemaa riippumatta siitä, mistä suunnasta Katajanokkaa tarkastelee. Uspenskin katedraali muodostaa suurmaisemassa Tuomiokirkolle parin.

Katedraalin asema maamerkkinä on heikentynyt 1900-luvulla uuden rakentamisen myötä. Etenkin Keskon entisen pääkonttorin piippu ja väliaikaiset rakenteet kuten rakennustyömaiden nostokurjet ja maailmanpyörä heikentävät katedraalin näkyvyyttä. Uspenskin katedraalin sijainti Katajanokan korkeimmalla kohdalla sekä Kauppatorin ja meren kupeessa saa aikaan sen, että katedraali on säilyttänyt asemansa näkymien kiintopisteenä.

Tärkeät suunnat, josta maamerkki näkyy:

- **Suomenlinna**
- **Tähtitorninvuori**
- **Kauppatori ja Esplanadi**





Kuvapari Katajanokalta Tähtitorninvuorelle:
Ylempi kuva: Kuva vuodelta 1890, Helsingin kaupunginmuseo.
Alempi kuva: Nykytilanne. Kasvaneen puuston myötä Tähtitornin Observatorio ei enää erotu maisemassa.





Kuvapari Kauppatorilta Tähtitorninvuorelle: Ylempi kuva: Kuva vuodelta 1952, HKM. Alempi kuva: Nykytilanne



Näkymä Esplanadilta Kauppatorin suuntaan vuonna 2015. Enso-Gutzeitin entinen pääkonttori sekä Rahapana laajennusosa sulautuvat näkymässä osaksi Kauppatoria reunustavaa vaaleaa julkisivua. Enso-Gutzeitin pääkonttori on Esplanadin keskikäytävän näkymäpääte.



Tuore Enso-Gutzeitin pääkonttori Uspenskin katedraalin edessä vuonna 1968. Enso-Gutzeitin pääkonttorin edusta on nykyistä vapaampi rakennuksista, laitureista ja rakenteista, jolloin rakennuksen maamerkkiasema on selkeämpi. Sky-foto Möller, HKM

3. Tähtitorninvuori ja 4. Observatorio

Tähtitorninvuori on jo pitkään ollut mereltä ja Katajanokalta ympäröivän rantavyöhykkeen ainoa selvästi rakentamaton osa. Historiallisesti se on näyttäytynyt kaukomaisemassa matalamman rakentamisen tai avoimen satamakentän taustalla kohoavana vehreänä maamerkkinä. Puisto luo yhdessä luotojen ja saarien kasvillisuuden kanssa satama-altaalle vihreän reunan Kauppatorilta tarkastellessa. Meren suuntaan puiston näkyminen riippuu laivaliikenteestä; satamakaijassa suuret laivat asettuvat Tähtitorninvuoren maiseman eteen.

Observatorio on aiemmin noussut suurmaisemassa selvästi näkyviin, ja muodostanut vastakappaleen lahden toiselle puolella sijaitseville Uspenskin katedraalille ja Tuomiokirkolle. Nykyisin se ei enää erotu suurmaisemassa korkeaksi kasvaneen puuston takia. Tähtitorninvuorelta suurmaisemassa esiin nousevat kirkontornit sekä Luodon huvila.

Tärkeät suunnat, josta maamerkki näkyy:

- **Kauppatori**
- **Katajanokka**
- **Eteläsataman lahden saapuminen**

5. Enso-Gutzeitin päärakennus

Uspenskin katedraalin edustalla sijaitsee Alvar Aallon suunnittelema merkittävä maamerkkirakennus, Enso-Gutzeitin entinen päärakennus vuodelta 1962. Sokeripalana kansankielessä tunnettu rakennus on suojeltu asemakaavalla.

Rakennus erottuu vaalean värinsä vuoksi maamerkkinä Katajanokan eteläisessä julkisivussa lähimaisemassa, vaikka ei olekaan ympäröiviä rakennuksia korkeampi. Suurmaisemassa, kuten Suomenlinnasta avautuvassa Helsingin merellisessä julkisivussa rakennus ei korostu erityisen voimakkaasti.

Rakennus on Esplanadin näkymäpääte. Kaukomaisemassa mereltä päin rakennus sulautuu yhteen Rahapajan vaalean laajennusosan kanssa. Meriuimalan rakennus peittää osin rakennuksen Kauppatorin näkymistä.

Rakennuksen kaupunkikuvallista asemaa tulee vaalia.

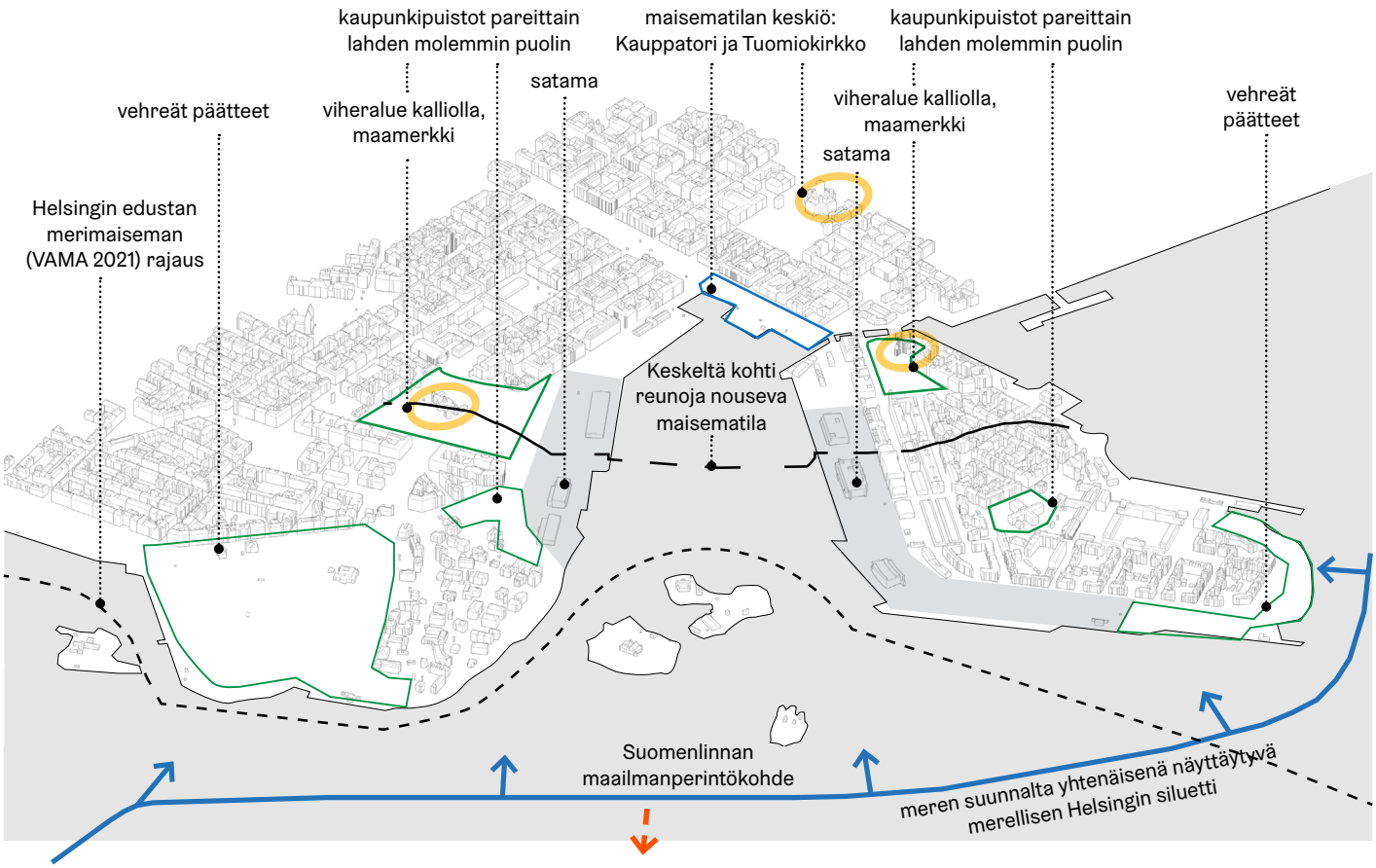
Tärkeät suunnat, josta maamerkki näkyy:

- **Esplanadi**
- **Saapumisnäkymä mereltä**
- **Tähtitorninvuori**



1890 jalankulkijoita Kauppatorilla Kolera-altaan luona vuonna 1890. Uspenskin katedraali on rakentamisestaan asti ollut tärkeä maamerkki Kauppatorin suunnasta katsottuna. HKM

Eteläsataman lahden maisema ja kaupunki



Eteläsataman lahden maisema- ja kaupunkikuvallisia elementtejä

Eteläsataman lahden maisemalliseen herkkyyteen vaikuttavat sitä ympäröivän maiseman ja kaupungin ominaispiirteet. Suomenlinna ja Merellisen Helsingin kansallismaisema tuottavat Eteläsataman lahden kokonaisuudelle omat maisemalliset kriteerinsä.

Parit Eteläsataman lahden vastarannoilla
Eteläsataman lahden ympäristön kaupunkitilassa satama-alueet, puistot ja maamerkit muodostavat toisilleen parit lahden molemmin puolin, ja Kauppatori sijaitsee maisematilan keskiössä.

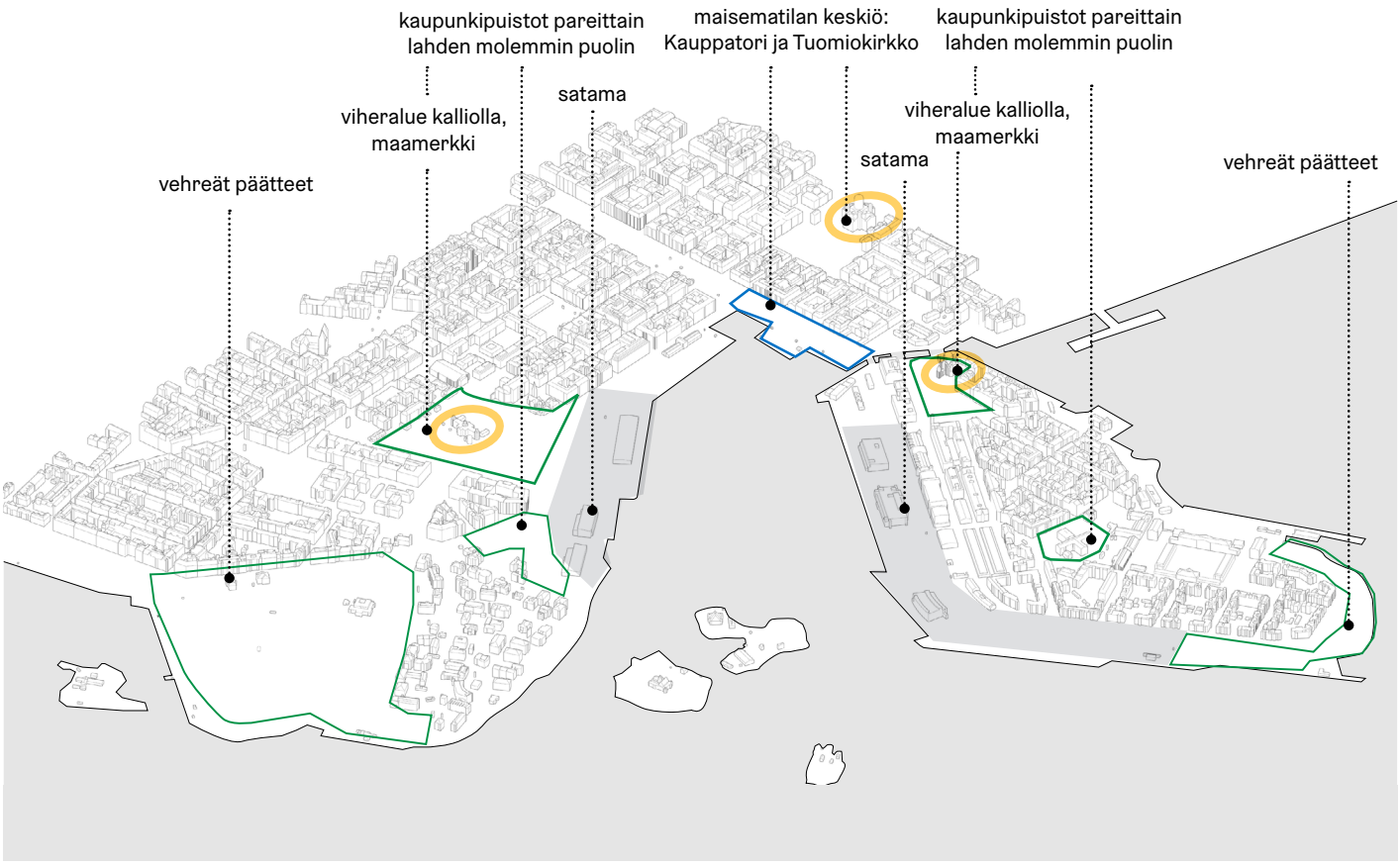
Molemmissa Eteläsataman lahden päätteissä on rannassa sijaitseva puisto. Nämä puistot muodostavat Helsingin merelliselle rantareunalle merinäkymissä vehreän vaikutelman.

Eteläsataman lahtea mukailevat koordinaatistot
Lahtea ympäröivä kaupunkirakenne noudattelee lahden rantoja mukailevaa koordinaatistoa.

Keskeltä kohti reunoja nouseva maisematila
Sekä rakennukset että maasto ovat matalampia rannalla ja korkeampia niemen keskiosassa.

Suomenlinnan maailmanperintökohde
Eteläsataman lahden kaupunkireuna ja Katajanokka kuuluvat kokonaisuudessaan Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alueeseen.

Merellinen Helsinki
Helsingin edustan merimaisema on kulttuurihistoriallisesti monikerroksinen maisemanähtävyys. Eteläsataman alue sisältyy Helsingin merelliseen siluettiin, ja Eteläsataman lahti ja Katajanokka sisältyvät moniin paikallisesti merkittäviin siluettipanoraamoihin.



Parit Eteläsataman lahden vastarannoilla

Eteläsataman lahtea ympäröivässä kaupunkitilassa puistot, maamerkit ja satama-alueet muodostavat toisilleen parit lahden molemmin puolin. Maisematilan keskiössä sijaitsee Kauppatori.

Kaupunkitilassa korostuvat myös useat horisontaalilinjat. Satama-altaan vesipeili sekä tasainen rantavyöhyke muodostavat alimmat horisontaalilinjat. Rantavyöhykkeen kappalemaisten rakennusten horisontaalilinjat sekä Kauppatoria ympäröivän kaupunkitilan siluetti vahvistavat kokonaisuuden horisontaalisuutta ja luovat jalustan alueen maamerkeille.

Kauppatori

Kauppatori sijaitsee Eteläsataman lahden maisematilan keskiössä. Sen asemaa näkymien kiintopisteenä korostaa Tuomiokirkko kaupunkisiluetin takana kohoavana maamerkkinä.

Maamerkit kallioilla

Maisematilassa korostuvat Eteläsataman lahden laidoilla sijaitsevat, kaupunkireunan yläpuolelle kohoavat maamerkit, Tähtitorninvuori ja Uspenskin katedraali. Ne sijaitsevat ympäristöään korkeammalle kohoavilla vehreillä kallioilla.

Kalliot ovat Eteläsataman lahden maiseman vanhimpia maamerkkejä. Ne ovat 5000 vuotta sitten olleet ensimmäiset nykyisen Eteläsataman ympäristön osat, jotka ovat kohonneet merenpinnan yläpuolelle pienehköiksi saariksi.

Satama-alueet

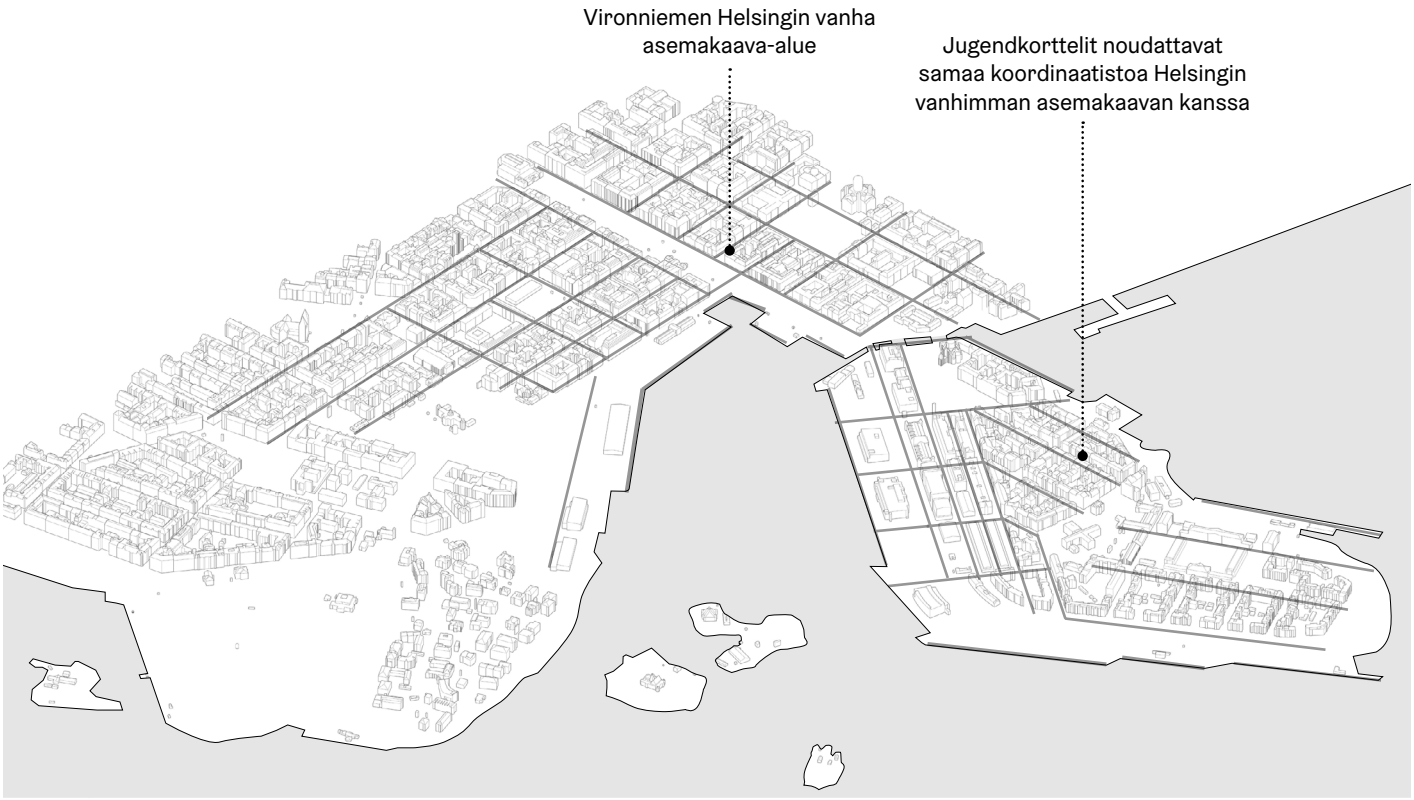
Makasiininranta ja Eteläsataman itäosa eli Katajanokanranta muodostavat parin maisemassa, tasaisine rantavyöhykkeineen, ja korostavat valeperspektiivin avulla kauppatorin muodostamaa ”syliä” ja Kauppatorin historiallista aukiotilaa lahden pohjukassa. Vaakasuora rantalinja muodostaa osan merijulkisivun jalustaa.

Kaupunkipuistot

Molemmin puolin Eteläsataman lahtea sijaitsevat kaupunkipuistot rakennusmassojen välissä: Katajanokan puolella sijaitseva Linnanpuisto sekä Olympiaterminaalin takana sijaitseva Armi Ratian puisto.

Vehreät päätteet

Molemmissa Eteläsataman lahden päätteissä on rannassa sijaitseva puisto (Kaivopuisto sekä Laivastopuisto), jossa on runsaasti puustoa ja monikerroksista kasvillisuutta. Ne muodostavat Helsingin merelliselle rantareunalle merinäkymissä vehreän vaikutelman, mikä liittää alueet Tähtitorninvuoren puistoalueen, Valkosaaren, Luodon ja muiden Helsingin edustan pienten luotojen ja saarten muodostamaan viheralueiden ketjuun muutoin hyvin rakennetussa maisemassa.

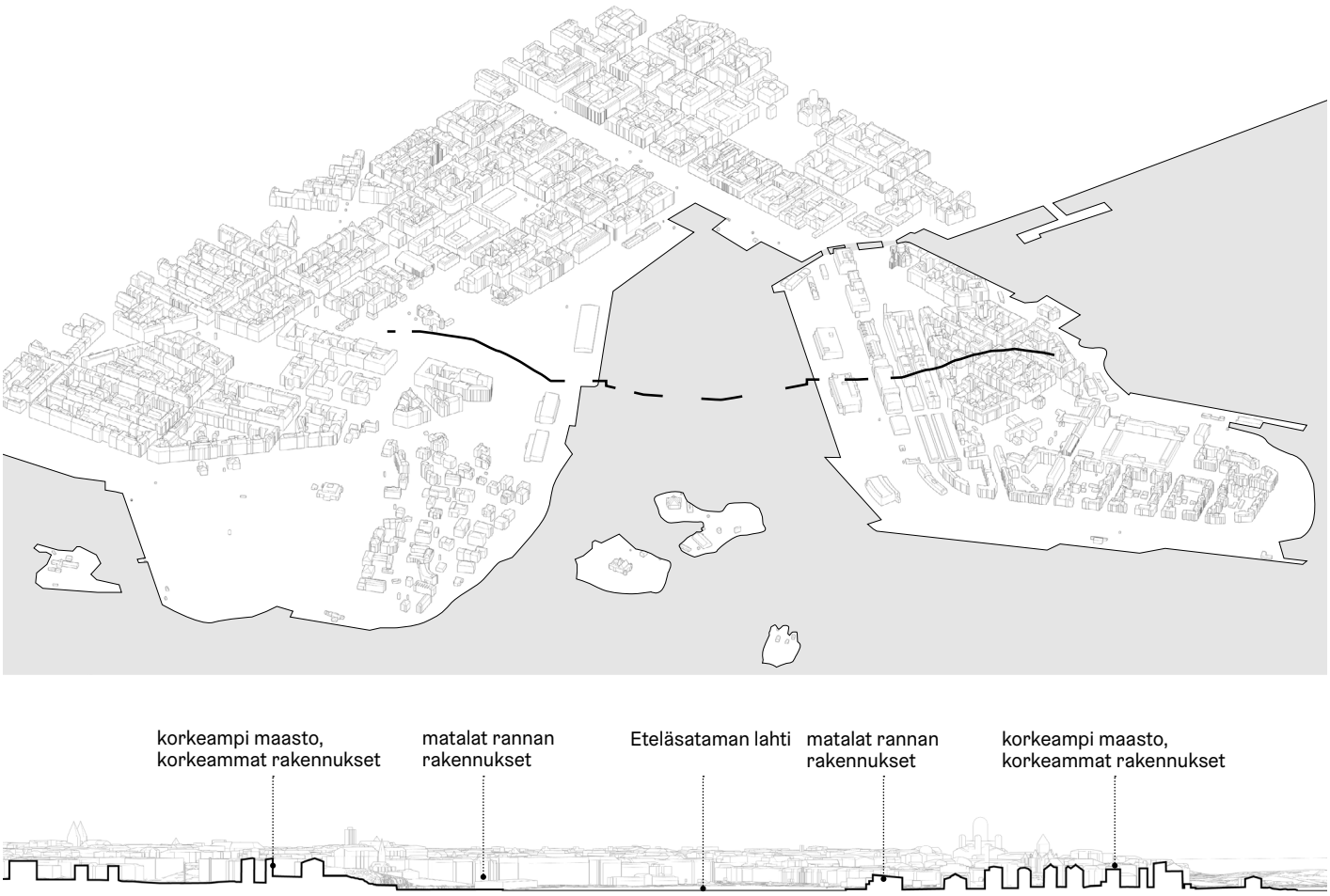


Eteläsataman lahtea ympäröivä kaupunkirakenne noudattelee lahden rantojen mukaisia suorakulmaisia koordinaatistoja.

Eteläsataman lahtea mukailevat koordinaatistot

Kaupunkirakenne lahden ympärillä noudattaa rantaviivan suuntaisesti syntyneitä koordinaatistoja. Kauppatorin alueella lahden täytöt toteutettiin Helsingin vanhimman asemakaavan (Vironniemen Helsingin asemakaava-alueen) koordinaatiston mukaisesti siten, että torin rannat noudattavat ruutukaavakoordinaatistoa. Myös Katajanokan Jugendkorttelit noudattavat kantakaupungin ruutukaavakoordinaatistoa. Katajanokan nuoremmat kaupunkirakenteen kerrostumat mukailevat Katajanokan rantoja, ja eri aikoina rakentuneet kokonaisuudet voi hahmottaa karkeasti näiden eroavien koordinaatistojen avulla.





Avointa maisematilaa rajaavat kohoavat reunat

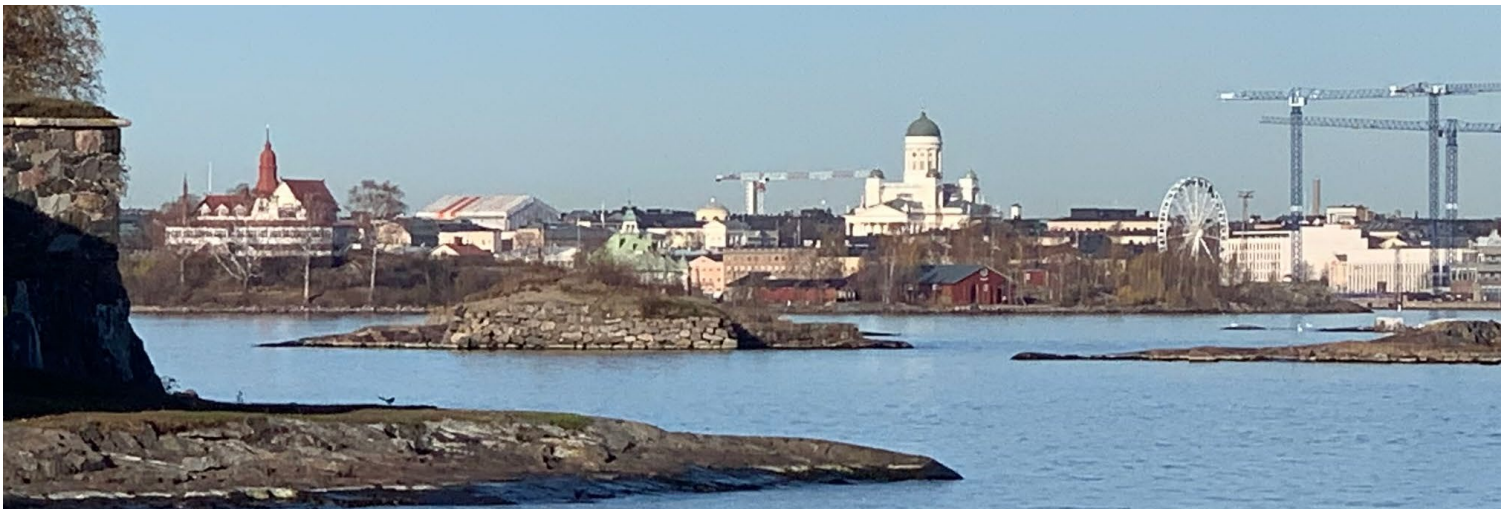
Eteläsataman lahden reunoilla sekä rakennukset että maasto ovat matalampia merenrannalla ja korkeampia niemen keskiosassa. Maasto on korkeammalla suhteessa merenpintaan niemen keskiosassa ja rakennukset korostavat tätä vaikutelmaa, niiden kerrosluvun ollessa rannoilla matala, ja yleispiirteisesti kerrosluvun noustessa, mitä kauempana rannasta ollaan.

Kaupunkikuvallinen hierarkia ja vyöhykkeisyys

Satama-altaan suunnalta tarkastellessa kaupunkirakenteessa hahmottuu erikorkuisia vyöhykkeitä. Etualalla on matalien, väljästi asettuneiden rakennusten toiminnallinen alue. Rantavyöhykettä rajaa korkeampien rakennusten rintama. Ylimpänä kohoavat Tuomiokirkon ja Uspenskin katedraalien tornit sekä Tähtitorninvuoren puisto.



Ilmakuva koko Eteläsataman alueelta vuonna 1939. Laivaliikenne on ollut tärkeä osa alueen ilmettä jo kauan. Tähtitorninvuori erottuu rantaviivassa vihreänä verrattuna muuten rakennettuun ranta-alueeseen, Tuomiokirkko ja Uspenskin katedraali erottuvat selkeinä maamerkkeinä. Katajanokan alue erottuu Kauppatorista tummempien rakennusten vyöhykkeenä. Veljekset Karhumäki, HKM



Helsingin siluetti kuvattuna Suomenlinnan lautan laiturilta kesällä 2022. Katajanokan siluetti näyttäytyy Suomenlinnaan monimuotoisena.

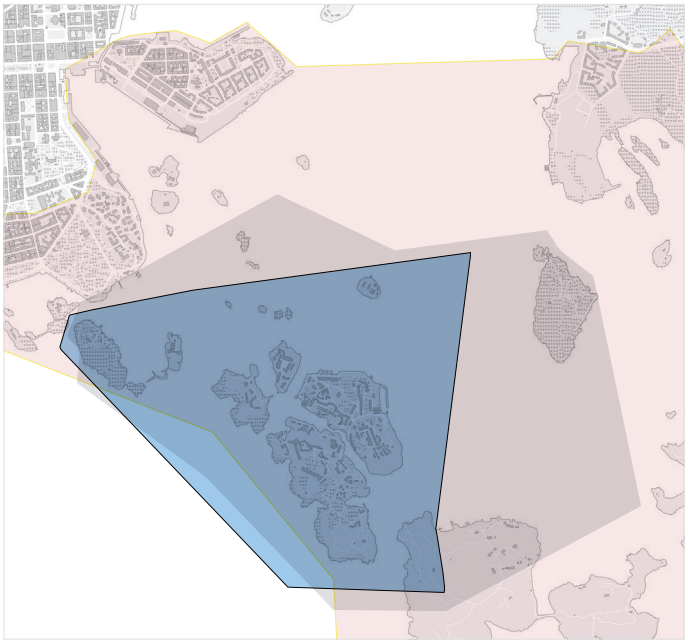
Suomenlinnan maailmanperintökohde

Suomenlinnan (RKY) maakunnallisesti arvokas ja valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö

Suomenlinna Helsingin sisääntuloväylän varrella on yksi maailman suurista merilinnoituksista. Sen historia kietoutuu läheisesti Helsingin, Suomen ja Itämeren historiaan 1700-luvulta nykypäivään. Linnoituksella on ollut rooli kolmen sitä rakentaneen valtion Ruotsin, Venäjän ja Suomen puolustuksessa.

Suomenlinnan linnoitus on sovitettu saaren kallioiseen maastoon. Kokonaisuus muodostuu karusta rantamaisemasta nousevista puolustusvarustuksista ja niiden sisään jäävästä kaupunkimaisesta rakenteesta kivitaloineen, aukiosommitelmineen, puistoineen ja puutaloalueineen.

Lainaus: RKY Suomenlinna



Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohde

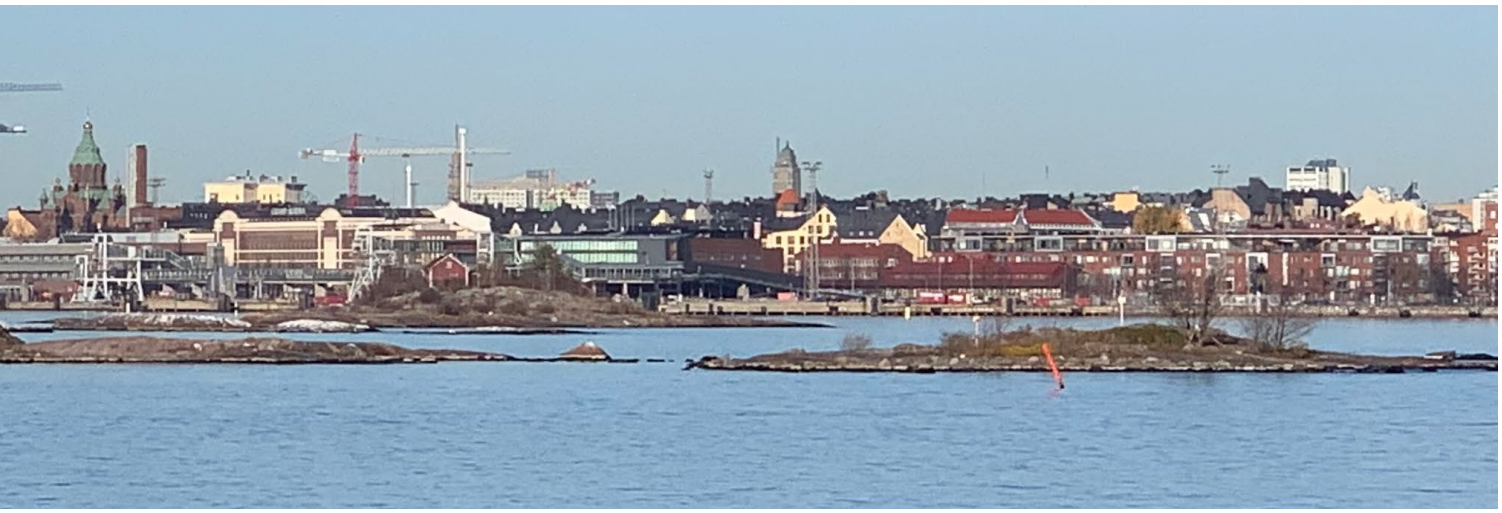
Suomenlinna liitettiin vuonna 1991 Unescon maailmanperintöluetteloon esimerkkinä oman aikansa eurooppalaisesta sotilasarkkitehtuurista: Suomenlinnan merilinnoitus edustaa merkittävällä tavalla 1600- ja 1700-luvun yleisiä linnoitusperiaatteita, ja se sisältää myös erityispiirteitä.[1] Suomenlinna on saanut Unescon maailmanperintökohteen arvon kriteerin IV mukaan, joka tarkoittaa merkittävää historiallista aikakautta edustavaa rakennustyyppiä, arkkitehtonista tai teknologista kokonaisuutta tai maisemaa. Unesco-statuksen säilymisen edellytyksenä on, että linnoitus pysyy rakennusajankohdilleen autenttisena ja eheänä, ja alue on riittävän laaja muodostaakseen ehjän kohteen arvot sisältävän kokonaisuuden. [1]

Lisäksi merilinnoituksella on erityismerkitys edelleen asuttuna ja hoidettuna, elinvoimaisena kaupunginosana. Maailmanperintöalueeseen kuuluu seitsemän saarta, jotka ovat Kustaanmiekka, Susisaari, Iso Mustasaari, Pikku Mustasaari, Länsi-Mustasaari, Särkkä ja yksi Pormestarinluodoista. [2]

Suomenlinnan maailmanperintökohteen suoja-alueeseen kuuluu Eteläsataman lahden kaupunkireuna ja Katajanokka kokonaisuudessaan. Suoja-alue sisältää Ehrensvärdin maalinnoitussuunnitelman keskeiset kohdat. [1]

- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)
- Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt
- Maailmanperintökohteen suoja-alue

1 Suomenlinnan hoitokunta 2019.
2 Suomenlinna maailmanperintökohteena, Suomenlinna.fi



Suomenlinnan Unesco maailmanperintökohteen - statuksen kriteerit

UNESCON KRITEERI IV:

Esimerkki oman aikansa eurooppalaisesta sotilasarkkitehtuurista: Suomenlinnan merilinnoitus edustaa merkittävällä tavalla 1600- ja 1700-luvun yleisiä linnoitusperiaatteita.

Autenttisuus ja eheys. Suomenlinnan eri aikakausien rakenteet ovat hyvin säilyneitä ja aikakaudet nähtävissä. Lisäksi alue on riittävän laaja muodostaakseen ehjän kohteen arvot sisältävän kokonaisuuden. Maailmanperintökohteen suoja-alueen tehtävänä on taata kohteen eheyden ja arvojen säilyminen.

PAIKKAKOHTAISET ARVOT:

Suomenlinnan linnoitus sisältää myös erityispiirteitä, jotka ovat sen paikkakohtaisia arvoja:

Vahva paikan henki

Kerroksellisuus ja jatkuvuus

Elävä ja monipuolinen

Sopusointu ja erilaisuus

Suomenlinnan hoitokunta 2019

Suomenlinnasta kohti Helsinkiä avautuvan näkymän arvokkaat ominaispiirteet:

- **Horisontaalinen kaupunkisiluetti, jonka yläpuolelle kaupungin historialliset ja maisemallisesti arvokkaat maamerkit (kirkontornit) nousevat.**
- **Maamerkkirakennukset erottuvat selvästi merinäkymän taustalla**
- **Harmoninen ja kaupunkisiluetti**
- **Matalat luonnontilaiset kallioluodot**
- **Yksittäiset rakennukset maamerkkejä lukuun ottamatta alistuvat kokonaisnäkymään:**
  - Suurmaisemassa rakennukset eivät erotu erillisinä, vaan näyttäytyvät yhtenäisen korkuisena rakennusmassana, josta erottuvat vain kattolinjan yläpuolelle kohoavat maamerkkirakennukset

Suomenlinnan linnoitussaaria ja merellistä kaupunkiympäristöä kutsutaan Suomenlinnan suurmaisemaksi. Sille on määritelty suoja-alue, joka on maailmanperintökomitean hyväksymä alue, joka varmistetaan lailla ja säädöksillä.

Maailmanperintökohdetta ympäröivän suoja-alueen tehtävänä on taata kohteen eheyden ja arvojen säilyminen. Siksi suoja-alue on riittävän laaja. Kaikkien suoja-alueella toimivien on tärkeää sitoutua toimimaan siten, etteivät muutokset uhkaa kohteen arvoja. Vaikka suoja-alueen tehtävänä ei ole estää muutoksia, on niiden vaikutukset selvitettävä ja arvioitava yhteistyössä etukäteen. Suomenlinnan ja sen suoja-alueen maankäyttöön ja suojeluun liittyvistä tavoitteista sovitaan kaavoituksessa.

Suomenlinnan suoja-alue ja sen ulkopuolelle ulottuva merialue, etäiset rannat ja saaret muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden, suurmaiseman. Suomenlinna ja sen suoja- alue ovat lähes kokonaan valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

Lainaus: Suomenlinnan hoitokunta 2019.

Suomenlinnan kohti Kauppatoria ja Katajanokan länsiosaa avautuvissa näkymissä nousevat selkeästi esiin Helsingin maamerkkirakennukset, kuten Helsingin tuomiokirkko, Uspenskin katedraali sekä Johanneksenkirkon kaksoistornit. Enso-Gutzeitin pääkonttorin rakennus ei nouse julkisivussa erityisen voimakkaasti esiin mereltä katsoen, mutta värinsä vuoksi se on tunnistettava myös kaukomaisemassa. Matkustajalaivat luovat vaihtelevien maamerkkien kerrostuman.



2022. Helsingin merellinen julkisivu kuvattuna Suomenlinnan lautalta. Suurmaisemassa maamerkkirakennukset nousevat selvästi esiin.



Taustalla oleva kaupunki muuttuu kaukomaisemassa kaksiulotteiseksi siluetiksi. Merihaan tornitalot nousevat erottuvat maamerkkien lisäksi muuta siluettia korkeampina rakennuksian Katajanokan taustalla. Myös Kalasataman tornit ja Hanasaaren voimalaitos erottuvat maisemassa voimakkaina elementteinä.



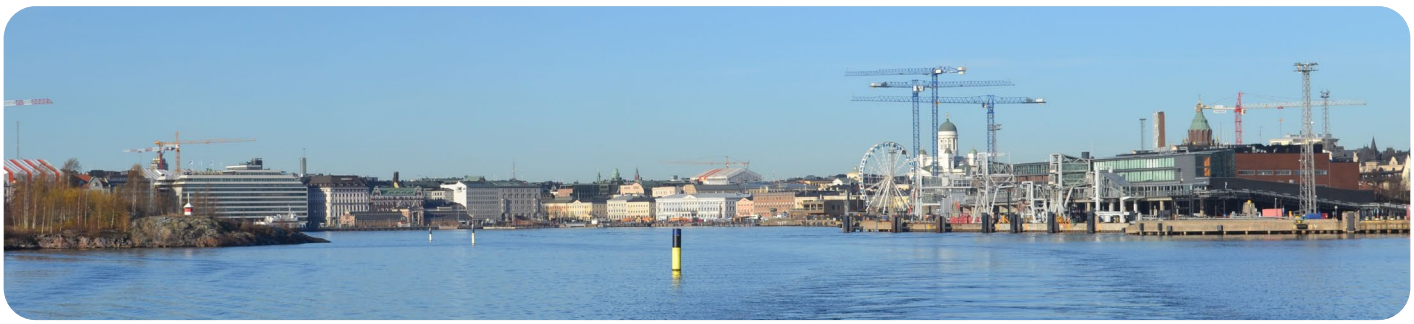
Suomenlinnan edustan merimaisemaa.Helsingin siluetti on saaristomaiseman taustana.



Tarkennos Katajanokan siluetista kuvattuna Suomenlinnan lautan laiturilta. Katajanokan Jugend-kortteleiden katot piirtävät siluetille ylärajan. Katajanokan siluetti on monimuotoinen.







Merellinen Helsinki

Merellinen Helsinki on yksi ympäristöministeriön määrittelemistä Suomen kansallismaisemista 1. Kansallismaiseman ydin on yhtenäinen empirekeskusta, Kauppatori ja siitä lähtevä Esplanadin puisto ympäristöineen sekä näkymää mereltä hallitsevat, rantoja myötäilevät Tähtitorninvuori ja laaja Kaivopuisto. Helsingin edustan merimaisema on valtakunnallisesti arvokkaaksi määritelty maisema-alue 2, jonka taustalle asettuu Eteläsataman ympäristö. Sen rajaus noudattelee Suomenlinnasta avautuvia näkymiä, mutta myös Kruunuvuorenselän maisematilaa.

1 Kansallismaisemat, Ympäristöministeriö 1993
2 VAMA 2021

Valtakunnallisesti arvokas Helsingin edustan merimaisema (VAMA 2021)

Helsingin edustan merimaisema on kulttuurihistoriallisesti monikerroksinen maisemanähtävyys, jota leimaa pitkä linnoitushistoria. Linnoitteiden ja muiden sotilastoiminnan synnyttämien rakenteiden ohella alueen maisemalliset arvot perustuvat luonnontilaisina säilyneisiin luotoihin, pitkiin ja avariin merinäkymiin, maisemaa pohjoisessa reunustavaan Helsingin siluettiin sekä käyttöhistorialtaan monipuolisiin ja virkistyskohteina arvokkaisiin sisäsaariin. Alue on maisemallisesti yhtenäinen virkistys- ja matkailualue, jonka laivaväyliltä aukeaa edustavia näkymiä kohti Helsingin kaupunkialuetta. Mereinen Helsinki on yksi Suomen 27 kansallismaisemasta.

Lainaus: VAMA 2021

Tiivistelmä Merellisen Helsingin määritelmästä, VAMA 2021:

Luonnonpiirteet

Helsingin edustan merimaisema muodostuu erikokoisista saarista sekä pienistä kallioisista luodoista, joita erottavat vilkkaasti liikennöityjen meriväylien halkomat vesialueet.

Maisemanähtävyyden suurimpia saaria ovat Suomenlinnan linnoituksen pääsaaret Susisaari ja Iso Mustasaari sekä Suomenlinnan itäpuolella sijaitsevat Vallisaari ja Kuninkaansaari.

Harakan saaresta Suomenlinnan ja Vallisaaren kautta Santahaminaan kulkeva saariketju muodostaa luontaisen portin Kruunuvuorenselältä avomerelle.

Alueella on kolme Helsingin luonnonsuojeluohjelmaan 2015–2024 sisältyvää kohdetta: Tiirakari, Pitkäouri ja Pormestarinluodot.

Monien saarten käyttöä on rajoitettu, joten niihin on kehittynyt monipuolisia luontokohteita, kuten sotilaskäytön tai laidunnuksen synnyttämiä kallioketoja ja rantaniittyjä.

Helsingin merialueelta on tavattu noin 60 kalalajia, joista lohta, taimenta, kuhaa, siikaa ja ahventa kalastetaan edelleen ammattimaisesti.

Kulttuuripiirteet

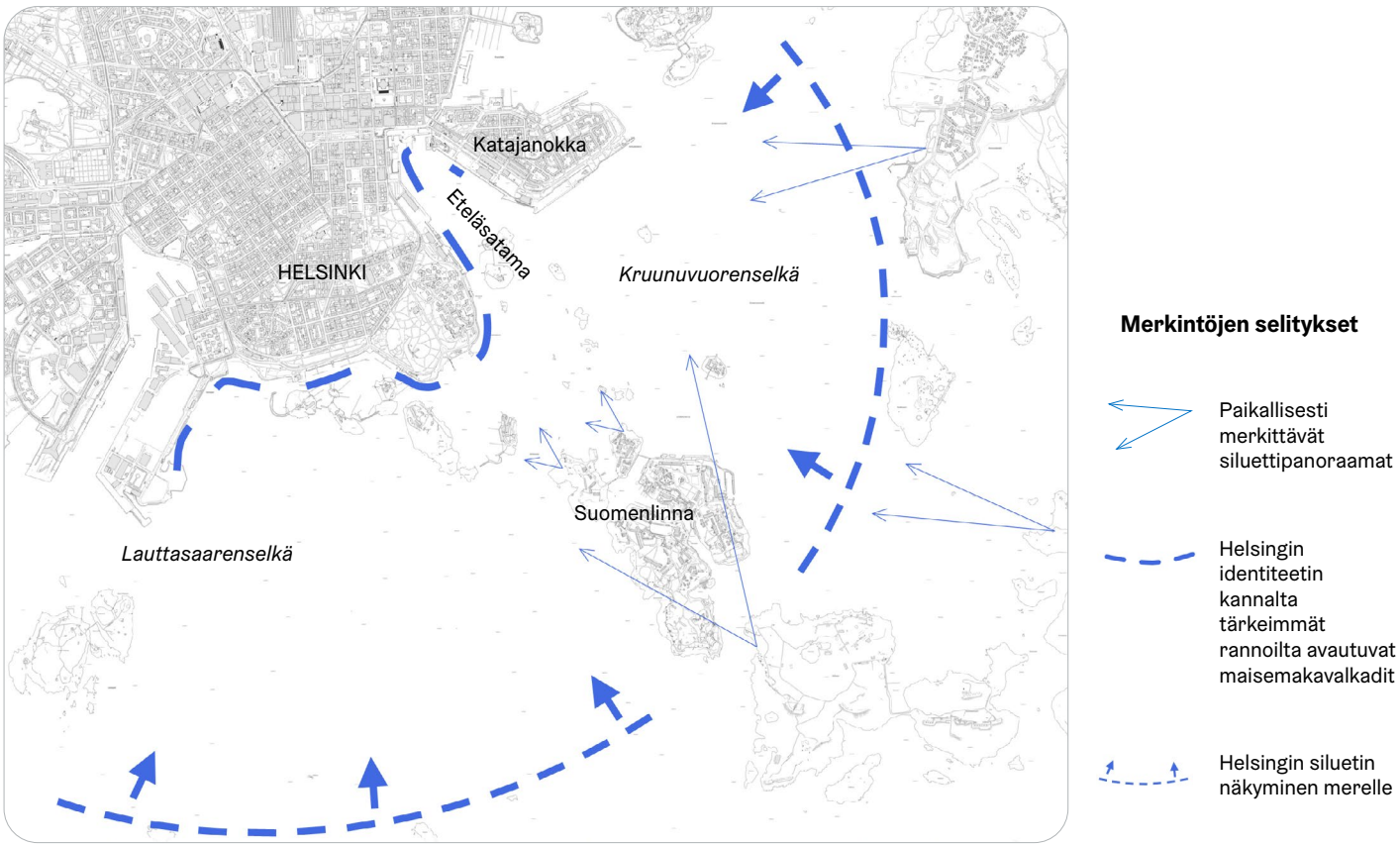
Helsingin edustan merimaisemassa yhdistyvät merenkulkuun, sotahistoriaan, virkistyskäyttöön ja kaupungin kasvuun liittyvät elementit. Helsingin edustan merimaisemaan kuuluvat myös laivaliikennettä ohjaavat väylämerkit, loistot sekä luotsitoiminnan rakennukset.

Helsingin edustan merimaiseman itä- ja länsirajat noudattelevat Helsingin suurimpiin matkustajasatamiin johtavia laivaväyliä, joista Kustaanmiekan salmesta Katajanokalle ja Olympiasatamaan kulkeva väylä on Suomen tunnetuimpia sisääntuloväyliä.

Katajanokanluodolla sijaitsee vanhoja luotsirakennuksia, jotka kuvastavat Helsingin edustan saarien niukkaa ja muodoiltaan vaatimatonta siviiliasutusta.

Maisema-alueelta tunnetaan 42 eri-ikäistä vedenalaista kohdetta, joista suuri osa on laivanhylkyjä. Erityisesti Suomenlinnaa, Vallisaarta ja Kuninkaansaarta ympäröivä vedenalainen kulttuuriperintö on kiinteä osa saarten käyttö- ja rakennushistoriaa.

Helsingin edustan merimaiseman saaret ovat olleet jo pitkään suosittuja retkikohteita, ja alueella on liikkunut runsaasti kotitarvekalastajia ja huviveneilijöitä.



Eteläsataman alue sisältyy Helsingin merelliseen siluettiin, ja Eteläsataman lahdesta avautuu Helsingin identiteetin kannalta tärkeä rannoilta avautuva maisemakavalkadi. Lisäksi Eteläsataman lahti ja Katajanokka sisältyvät moniin paikallisesti merkittäviin siluettipanoraamoihin.

Maisemakuva

Helsingin edustan merimaiseman voi jakaa maisemallisesti kahteen osaan, joiden rajan muodostaa Suomenlinnan–Kuninkaansaaren–Vallisaaren linnoitussaarten muodostama kehä:

Sisäpuolelle jää pieniä ja keskisuuria saaria, joiden maisemaa on muokattu tuntuvasti. -- Helposti saavutettavien saarten taustamaisemassa kohoaa Helsingin kaupungin siluetti kirkontorneineen, satama-alueineen ja rantapuistoineen. Mantereelle saaristosta erottuvat Suomenlinnan rakennukset, etenkin majakkana toimiva kirkontorni, sekä Valkosaaren, Luodon, Uunisaaren, Särkän ja Harakan rakennukset ja ravintolapaviljongit. Avomerelle aukeaa satunnaisia näkymiä esimerkiksi Kaivopuiston rannasta.

Linnoitusmaisen portin ulkopuolella avautuu avara merenselkä, jota kirjovat pienet kiviset luodot.

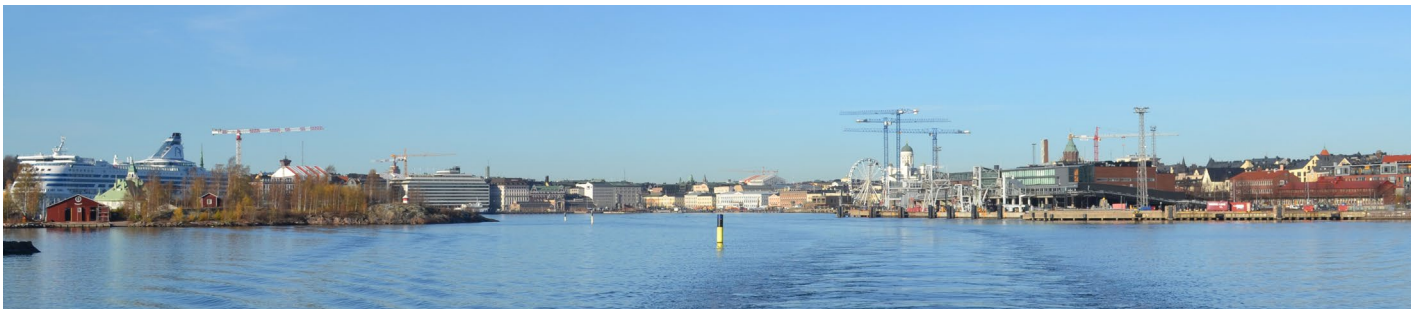
Kansallismaisema

Suomen 27 kansallismaisemaa ilmentävät maamme eri osien edustavimpia luonnon- ja kulttuuripiirteitä. Kansallismaisemalla on voimakas symboliarvo, ja niillä on yleisesti tunnustettu merkitys kansallisessa kulttuurissa, historiassa ja luontokuvassa. Alueiden valinnasta vastasi ympäristöministeriön kansallismaisematyöryhmä. Valinta liittyi Suomen itsenäisyyden 75-vuotisjuhlavuoteen 1992.

Kansallismaisemille ei ole määritelty tarkkoja rajoja, eikä niillä siten ole esimerkiksi lailla määriteltyä roolia kaavoituksessa. Kansallismaisemilla on kuitenkin suuri merkitys esimerkiksi matkailullisesti. Monet niistä ovat erityisiä nähtävyyksiä, joihin kohdistuvat muutokset pyritään pitämään vähäisinä.

Lainaus: Syke 2014

Katajanokka Merellisen Helsingin saapumisnäkymässä

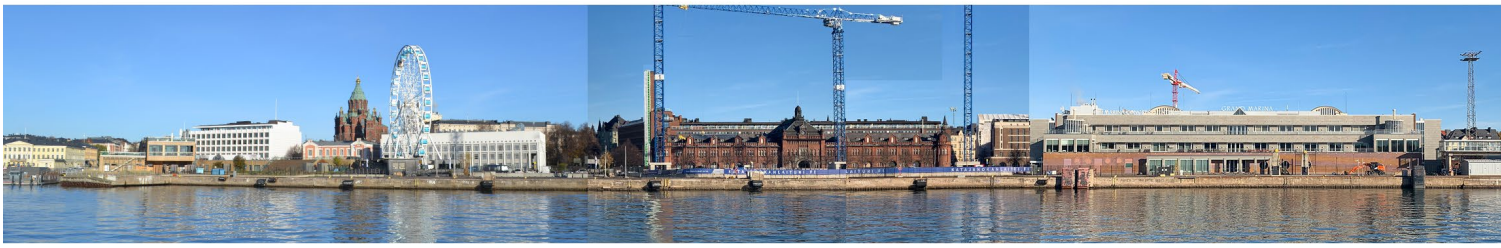


Kuva 1. Saapumisnäkymä Eteläsataman lahdelle. Makasiininrannan puoli näyttää kuvassa tyyllisesti yhtenäiseltä ja rauhalliselta, Katajanokan rannan ollessa dynaamisempi ja tyylillisesti monimuotoinen.



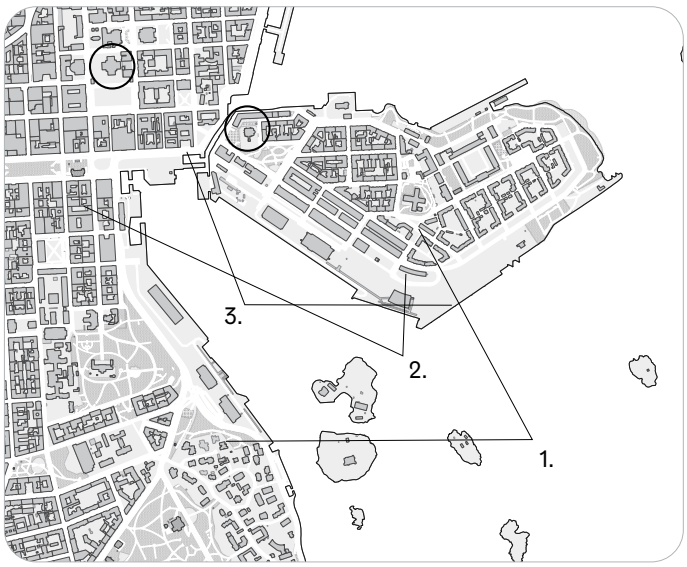
Kuva 2. Maailmanpyörä asettuu Tuomiokirkon eteen sataman laivaliikenteen saapumissuunnasta tarkastellessa. Kuva otettu Suomenlinnan lautalta.

Kuva 3. Siluetti etelästä



Julkisivujen tyyli/ mittakaava ja sommittelu jatkaa yhtenäistä linjaa Presidentinlinnan ja muiden kauppatoria reunustavien rakennusten kanssa.

Satamatoimintojen aluetta. Rakennusten linjat vaakasuoria



Kaavioon on merkitty aukeaman näkymäsektorit. Näkymässä 2 väliaikainen maailmanpyörä sijaitsee haastavalla paikalla siten, että se asettuu paikoin suoraan Tuomiokirkon eteen.

Eteläsataman meriliikenteen väylä on merkittävä tarkastelusuunta Kauppatorille ja Helsingin merelliselle julkisivulle. Katajanokka muodostaa näkymille pohjoisen reunan.

Katajanokan lounaisjulkisivujen rytmi on vaihteleva ja monimuotoinen. Sitä rytmittävät etualan satamarakenteiden ja -rakennusten kerrokset. Taustalla yhtenäiseen rintamaan asettuva rakennusmuuri erottuu siluetissa paikoitellen. Rakennusten aikakausi ja tyylit muodostavat monimuotoisen kokonaisuuden. Kaakkoisrannan julkisivu on tyyliltään yhtenäisempi, ja edustaa pääasiassa 1980-luvun arkkitehtuuria.

Myös Katajanokan kaupunkikuvallinen väritys on monimuotoinen, mutta ympäröiviä kaupunginosia tummempi tiilirakennusten hallitsema. Rakennusten sävyt ovat tummia ja punatiili on yleinen rakennusmateriaali niin satamakort-

Katajanokan satamajulkisivun arvokkaat ominaispiirteet

- **Maamerkki Katajanokan korkeimmassa kohdassa**
  - Uspenskin katedraali rakennettiin Katajanokan korkeimmalle kallionkukkulalle, minkä ansiosta se erottuu Katajanokan maamerkkinä kaikkiin ilmansuuntiin.
  - Uspenskin katedraali ja Helsingin tuomiokirkko ovat molemmat tärkeitä maamerkkejä sataman saapumisnäkymissä.
- **Osa Eteläsataman altaan kokonaisuuden kaupunkireunan siluettia**
  - Satamainfrastruktuurin määrittämä rantamaisema. Satamarakenteet ja -rakennukset luovat Eteläsataman lahden lounaisrannan selkeimmän julkisivun.
  - Ensimmäisen asemakaavan mukaisen rantareunan merisiluetti: peittynyt satamarakenteiden akseli. Katajanokan esimmäisen asemakaavan mukaisen rantareunan muodostaneet Rahapaja, Tulli- ja Pakkahuone ja Warranttimakasiinin rakennukset eivät enää ole maamerkkejä Katajanokan lounaisrannalla, mutta ne ovat edelleen paikallisia, orientoitumista helpottavia merkkirakennuksia.
- **Punatiiliset, tummasävyiset satamarakennukset kaupunkijulkisivussa**
  - Katajanokalla on muuta Eteläsataman lahtea reunustavaa kaupunkirakennetta tummempi yleissävy julkisivuissa: Katajanokka näkyy Eteläsataman lahden siluetissa sävymaailmaltaan rauhallisena ja selkeänä kokonaisuutena.
- **Eri ikäiset punatiiliset satamarakennukset muodostavat historiallisesti kerroksellisen kokonaisuuden.**



Vaakasuoruus lisääntyy siluetissa, taustalla näkyy kerroksellista rakennuskantaa, mutta etualan satamarakenteet vievät huomion.

Satamalla voimakas pääte niemen rannan kääntyessä sataman päätteessä jyrkästi kohti koillista.

teleissa, kuin uuden- ja vanhan Katajanokan kortteleissa. Katajanokanlaiturin vaaleat teräksiset satamarakenteet ja maailmanpyörä hohtavat tummempisävyisten rakennusten joukossa. Kokonaisuudessaan punatiili materiaalina nivoo julkisivun yhteen.

Kaupunkikuvalle on luonteenomaista dynaamisuus, jonka luovat kerroksellinen rakennuskanta ja Katajanokan siluettiin kuuluva satamatoimintojen ja laivojen tuottama liike.

Rannan väljä ja blokkimainen vyöhyke vaihtuu tiiviiksi kortelirakenteeksi Katajanokan keskiosia kohden.

Kaupunkisiluetin räystäskorkeus on melko yhtenevä. Satamarakennusten korkeus on keskimäärin hieman matalampi kuin asuinrakennusten korkeudet.

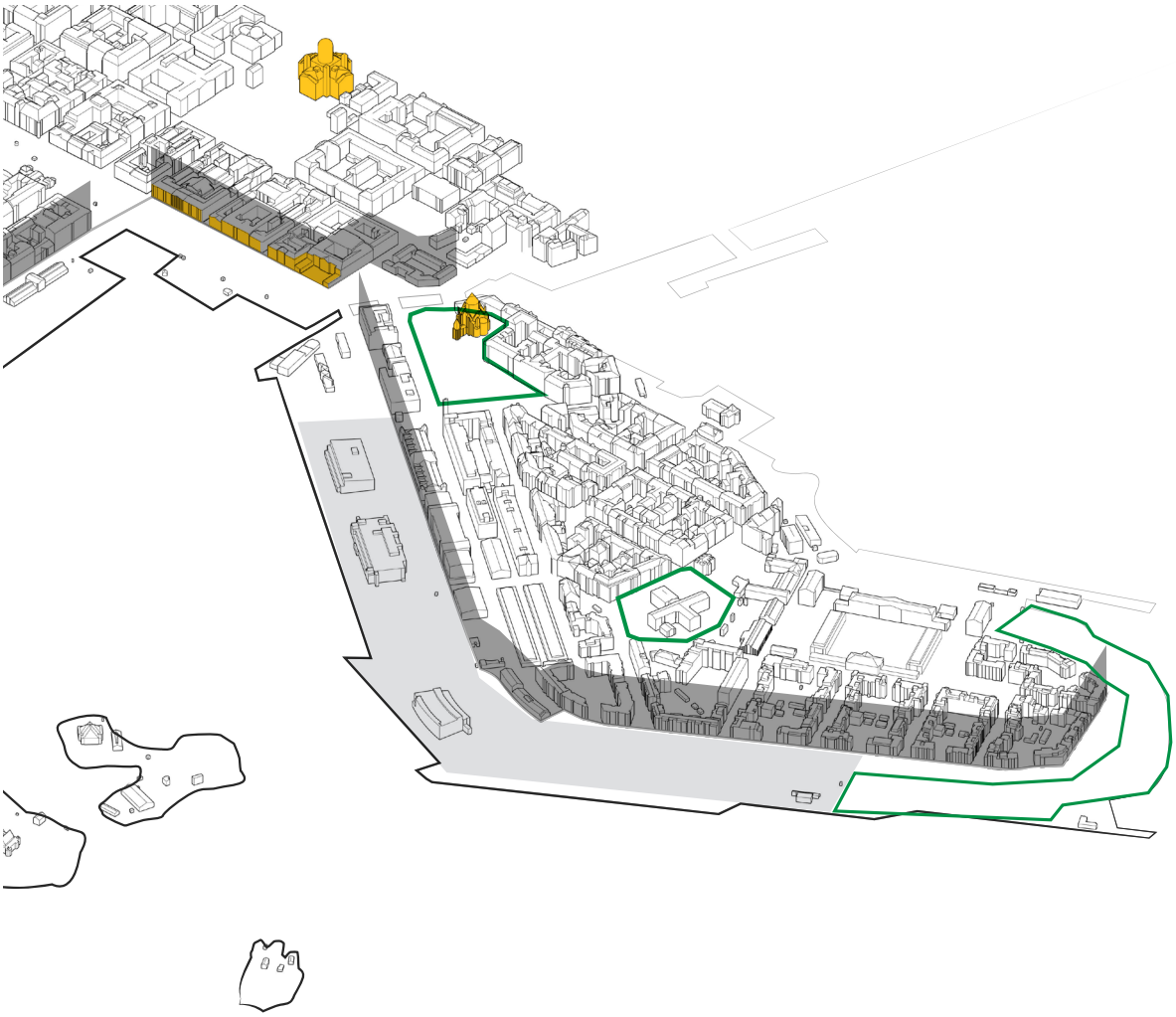
Kaupunkirakenne muuttuu nuoremmaksi kauemmas Kauppatorista edetessä. Eteläinen julkisivu on Katajanokan nuorinta kerrostumaa.

Vehreys on painottunut niemen asuttamisesta lähtien niemen itäkärkeen, ja nykyisin se rajautuu kapeana reunana rantaviivassa.





Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta



Katajanokka on kaupunginosana kerroksellinen alue. Sen vanhimmat säilyneet kerrostumat ovat 1800-luvun loppupuolelta. Kalastajakylä on asutun Katajanokan ainoa rakennettu kerrostuma, josta ei ole säilynyt nykyisen Katajanokan maisemaan juurikaan jälkiä. Ainoastaan Kruunuvuorenkadun tielinjaus noudattelee paikoin vanhaa, kalastajakylään johtanutta tielinjaa. Katajanokan alkuperäisestä luonnonmaisemasta ei ole säilynyt elementtejä Uspenskin katedraalin kallioista mäkeä lukuun ottamatta. Maastonmuodot ovat nykyisin voimakkaan rakennettuja ja tasoitettuja. Katajanokan kanava ja suorat rannat piirtävät kaupunginosalle selkeäpiirteiset ja suoralinjaiset rajat.

Katajanokan vanhimmat säilyneet rakennukset ovat Merikasarmin rakennukset (vuosilta 1820–1844) Katajanokan pohjoisrannalla sekä Katajanokan keskivaiheilla sijaitseva vuonna 1827 rakennettu uusi lääninvankila.

1800-luvun loppupuolen kerrostumaan kuuluvat Katajanokan tunnistettavin maamerkki Uspenskin katedraali (vuodelta 1868) ja Rahapajan rakennus (vuodelta 1864). Ne sijoittuvat Katajanokan niemen tyveen kauppatorin viereen ja yhdessä nuorempien maamerkkien kanssa muodostavat Katajanokalle kaupunkikuvallisen portin.

Katajanokan länsiosan asuinrakennukset muodostavat yhtenäisen Jugend-tyylisten rakennusten kokonaisuuden, joka sisältyy Vanhan Katajanokan RKY-alueeseen. Rakennukset on toteutettu 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Katajanokan suursataman ajasta kertovat edelleen käytössä olevat satamakorttelit sekä makasiinikorttelit.

Katajanokan itäkärjessä sijaitseva asuinalue rakennettiin yhtenäisenä kokonaisuutena pääosin 1980-luvulla entisen telakkatoimintojen alueen paikalle. Asuinalueen edustalla sijaitsevat Katajanokan rantaa kiertävät puistot, Laivastopuisto ja Matruusinpuisto.

Katajanokka on Esplanadin puistokadun ja Kauppatorin pääte. Esplanadilta tarkasteltuna Katajanokan vaalea julkisivu on hyvin yhtenäinen Kauppatorin julkisivun kanssa ja se asettuu Kauppatoria reunustavan julkisivun jatkeeksi. Meri ja kanava, tai niiden muodostama raja kaupunkitilassa eivät näy kaukomaisemassa, vaan Katajanokka liittyy kaupunkikuvassa näennäisen saumattomasti Kauppatorin korttelirakenteeseen. Julkisivut kääntyvät pehmeästi kehystämään satama-allasta.





Kuvapari

Ylempi kuva: Valokuva kauppatorilta kohti Katajanokkaa 2021. Kauppatorin julkisivu jatkuu näennäisen yhtenäisenä Katajanokan puolelle.

Alempi kuva: Viistoilmakuva Kauppatorin yli kohti Katajanokkaa 1910–1920 -luvulla. Kauppatorin ja Katajanokan eroavat värimaailmat hahmottuvat kuvasta hyvin. Uspenskin katedraali on näkymän merkittävin maamerkki. Sen jalustana oleva kallio on kuvassa varsin paljas ja puuton. Kallio on selkeä elementti kaupunkikuvassa. Finna, valokuvaaja tuntematon.

Katajanokka on väritykseltään muuta Eteläsatamaa ympäröivää kaupunkirakennetta tummasävyisempi. Tummasävyisyys on aiemmin alkanut selkeärajaisesti, kanavan piirtäessä rajan vaaleasävyisen Kauppatorin ja tummatiilisen Katajanokan välille. Enso-Gutzeitin rakennus, Rahapaja sekä Meripaja jatkavat nykyisin Kauppatorin vaaleaa julkisivua myös Katajanokan puolelle.

Enso-Gutzeitin pääkonttorin rakennus sijaitsee kaupunkikuvallisesti hyvin näkyvällä paikalla. Rakennus muodostaa Esplanadin näkymäpäätteen ja se on merkittävä maamerkkirakennus. Myös Uspenskin katedraalilla on Esplanadin suunnasta erittäin merkittävä maamerkkirooli. Toisaalta näkymässä Kauppatorilta Katajanokalle korostuvat meriuimalan rakennukset, jotka peittävät muun Katajanokan rantajulkisivun näkyvistä.

Katajanokan julkisivu Kauppatorin ja Eteläsataman suunnalta on muuttunut ajan myötä useaan otteeseen, ja nykyisin julkisivu on hyvin kerroksellinen. Samassa näkymässä ovat vallan symbolirakennukset; kirkko ja presidentinlinna, satamarakenteet, liikerakennuksia ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia rakennelmia. Näiden lisäksi näkymää värittävät vaihtelevasti laivat ja veneet.



1960-luvulla Norrménin talon korvannut Enso-Gutzeitin pääkonttori nousee vaaleaksi maamerkiksi Uspenskin katedraalin rinnalle. Tärkeä näkymä kirkolle kuitenkin säilyy ja se erottuu yhä muuta ympäristöä korkeammalla sijainnillaan. Eeva Rista, HKM



Katajanokan monikerroksinen julkisivu Kauppatorin merinäkymässä.



Katajanokka kuvattuna pakkahuoneenlaiturilta vuonna 1901. Ensimmäiset Jugendkorttelien rakennukset on jo rakennettu, ja rantaviiva on lähellä Rahapajan ja Norrménin rakennuksia. Tulli- ja Pakkahuonetta rakennetaan. Kaupunginosan julkisivu muodostuu jugend-kortteleista, Rahapajan rakennuksesta sekä satamarakenteista. Valokuvaaja Maconi, Alexander Eugen, HKM





Katajanokan kerroksellinen julkisivu vuonna 2020. Kuvan ottamisen jälkeen toinen punatiilisistä terminaalirakennuksista on purettu, ja paikalle rakentuvaan uudisrakennukseen sijoittuvat Enson pääkonttori ja hotelli. Makasiinirakennuksista muodostunut julkisivu on jäänyt terminaalirakennusten taakse, ja Rahapajan edustalle on rakennettu väliaikainen Meriuimalan rakennus.





Ajoittamaton valokuva Katajanokanlaiturista. Sataman punatiilinen makasiinijulkisivu näkyy selkeästi, koska nykyisiä, 60-luvulla valmistuneita terminaalirakennuksia ei ole vielä rakennettu, rannan varastorakennukset ovat vielä yksikerroksisia. Kuva on rakennuksista päätellen todennäköisesti 1950-luvun lopulta. Valokuvaaja FotoRoos, HKM



Kerroksellinen Katajanokka



Katajanokalla on kehämäinen rakenne, jonka reunustaa muusta kaupunkirakenteesta selvästi eroava ranta-alue.

Kaavioon on merkitty ja numeroitu Katajanokan erilaiset aluekokonaisuudet:

1. Katajanokan kanavan ympäristö on kaupunkirakenteellinen nivelkohta.

2. Kaupunkikuvallinen porttiaihe Kauppatorin suuntaan. Useita maamerkkirakennuksia. Maaston korkeimmalla kohdalla Uspenskin katedraali.

3. Jugend- korttelit. Tyylillisesti yhtenäinen ja eheä korttelikokonaisuus.

4. Makasiinikorttelit. Sataman varastorakennusten aluetta. Myös Keskon tehtaan kortteli. Punatiiliset julkisivut.

5. Itäkärjen asuinkorttelit. Tyylillisesti yhtenäinen kokonaisuus. Punatiiliset julkisivut.

6. Merikasarmin korttelit ja vankila. Vanhinta Katajanokan rakennuskerrostumaa.

7. Kaupunkirakenteen nivelkohta. Kaupunkikoordinaatistojen nivelkohta, tyylillisesti monimuotoinen rakennuskanta usealta aikakaudelta.

8. Satama-alue. Tasainen asfalttikenttä, kappalemaiset rakennukset, joiden räystäskorkeus on matalampi kuin taustalle asettuvan kaupunkirakenteen.

9. Rannan puistoinen vyöhyke. Vyöhykkeeseen sisältyvät Matruusinpuisto sekä Laivastonpuiston puustoinen rantareitti.

10. Pohjoisrannan vehreä rantavyöhyke, jota jäsentävät avoimet nurmipinnat, puuryhmät sekä satamatoiminnot.

Katajanokalla alueita on rakennettu laajoina kokonaisuuksina kerralla, ja moni aluekokonaisuus on säilynyt alkuperäisessä olemuksessaan hyvin. On myös alueita, jotka ovat olleet jatkuvassa muutoksessa, kuten erityisesti satamarannat.

Eri aikakausien kerrostumia on nähtävissä Vironniemen Helsingin vanhimman kaupunkirakennekerrostuman tasolta alkaen. Eri aikakaudet ovat tallentuneet rakennuksiin, tyylillisesti eheisiin korttelikokonaisuuksiin sekä kaupunkirakenteen koordinaatistoon.

Meritäytöin rakennettu rantavyöhyke kehystää kaupunkikortteleita. Rantavyöhyke jakautuu satamakenttään ja rantapuistojen alueisiin. Pohjoisrannalla useat rantatoiminnot limittyvät toisiinsa: mm. puistot ja Merikasarmin laituri sekä venesatama. Etelärannalla rantavyöhykkeen tilarakenne on selvästi väljempi verrattuna rakennuskortteleiden tilarakenteeseen. Kaupunkirakenne tiivistyy kohti Jugendkortteleita. Vankilan ja Kasarmin ympäristö on säilynyt muita rakennettuja kortteleita väljempänä.



Katajanokan ja ympäröivän maiseman puistot. Kuvassa on esitetty Katajanokan vähäiset puistot. Selvitysalueelle niistä sijoittuvat Matruusinpuisto ja Laivastopuisto. Tervasaari, Korkeasaari ja muut ympäröivät saaret rajaavat puistoista avautuvaa maisemaa.

Katajanokan katuverkko ja viheralueet ovat keskeisesti sidoksissa alueen kehittymiseen. Alueen katuympäristöt ovat olleet alusta asti suhteellisen kapeita ja kivisiä. Vehreys katutiloihin on syntynyt lähinnä yksittäis- ja katupuiden tai ympäröivien rakennusten edustakasvillisuuden myötä. Myös ranta-alueet ovat olleet kivikkoisia tai satama tms käytössä.

1900-luvun alussa Katajanokalla oli virallisesti vain yksi puisto: nykyisen Tove Janssonin puiston kohdalla sijaitsi Katajanokan puisto. Lisäksi nykyisen Laivastopuiston alueella on ollut leikkipaikka, ja osa Keskon korttelin tontista oli virkistyskäytössä epävirallisena leikkikenttänä ennen korttelin rakentamista 1930-luvun lopulla.

1970- ja 80-luvuilla Katajanokalle rakennettiin kaksi rantapuistoa: Matruusinpuisto ja Laivastopuisto. Niiden avulla pyrittiin vastaamaan kasvavan asukasluvun virkistystarpeisiin. Laivasto- ja Matruusinpuisto muodostavat puistojen nauhan Katajanokan itäkärkeen ja muodostavat Katajanokalle vihreän julkisivun idästä ja kaakosta katsottaessa.

Eteläosan merelliset katunäkymät



Koostekartta eteläisistä katunäkymistä

Tärkeimmät näkymäpäätteet on ympyröity:
1. Tuomiokirkko
2. Uspenskin katedraali
3. Presidentinlinna.

Taustakartan paikkatietoaineistot: Helsingin kaupunki.

Kaduilta avautuvat näkymät ovat tärkeitä alueen orientoituvuuden ja paikan ominaispiirteiden kannalta. Katajanokan katuverkoston kääntyvä koordinaatisto ja muurimaiset rakennukset saavat aikaan sen, että maamerkeillä on tärkeä rooli paikkaan orientoitumisessa. Uspenskin katedraali ja Helsingin tuomiokirkko toimivat katunäkymien kiintopisteinä ja tärkeimpinä maamerkkeinä.

Katajanokan kaupunginosa on laajentunut eri aikakausien meritäyttöjen myötä. Ajallinen kerroksellisuus näkyy kaupunkirakenteen muutoskohdissa. Katajanokan eteläpuolen ranta-alue, jossa meri on edelleen vahvasti läsnä, on melko nuori: se on täytetty Katajanokanlaiturin osalta suunnilleen nykyiseen muotoonsa 1950-luvula, kun taas Katajanokan kärjen puistoalueet, etenkin Laivastopuisto, on täytetty vasta 1980-luvulla. Katajanokan seuraava vyöhyke, kaupunkireunan sisään jäävät rakennetut korttelit, ovat kääntyneet sisäänpäin ja niiden välisillä kapeilla kaduilla meri näyttäytyy näkymissä vain hetkittäin, etenkin katunäkymien päätteenä. Katajanokan sisäkehän kortteleissa Merikasarmin sekä vankilan ympäristössä tilarakenne on ulkokehää avarampi, taivas on vahva elementti näkymissä, mutta meren läheisyyttä ei juuri huomaa.

Katajanokan katujen näkymälinjat ovat säilyneet suurelta osin katujen rakentamisajankohdan mukaisina. Suurimmat muutokset ovat tapahtuneet itäosan uudisrakentamisen yhteydessä sekä satama-alueen yksittäisten rakennusten rakentamisen, purkamisen ja korvaamisen yhteydessä.



Pitkät päänäkymät

Katajanokalla avautuu pitkiä päänäkymiä vanhan Katajanokan läpi Katajanokanlaituria, Kanavakatua ja Kruunuvuorenkatua pitkin. Kanavakadun toisena näkymäpäätteenä on komeasti Helsingin tuomiokirkko, ja Kruunuvuorenkatua pitkin avautuu kenties Katajanokan hienoin katunäkymälinja, jonka näkymäpäätteenä luoteessa on Uspenskin katedraali ja kaakossa meri. Tämä on myös yksi Katajanokan vanhimmista katunäkymistä. Uspenskin rakentamista Kruunuvuorenkadun paikalla sijaitsi Kalastajakylään sekä vankilaan johtanut reitti, jonka päätteenä oli jo tuolloin Tuomiokirkon torni.

Merikasarminkatua pitkin kulkevan näkymän koillisena päätteenä on meri, tosin näkymää rajaa vehreä viheralue, joka kesäaikaan peittää meren näkymästä lähes kokonaan.



Näkymä Grand Marinan takaa Kanavakatua Tuomiokirkkoa kohti



Presidentinlinna on Katajanokanlaiturin itäinen näkymäpääte.



Näkymälinja Kruunuvuorenkadun päädyn asuinkorttelista Uspenskin katedraalille.

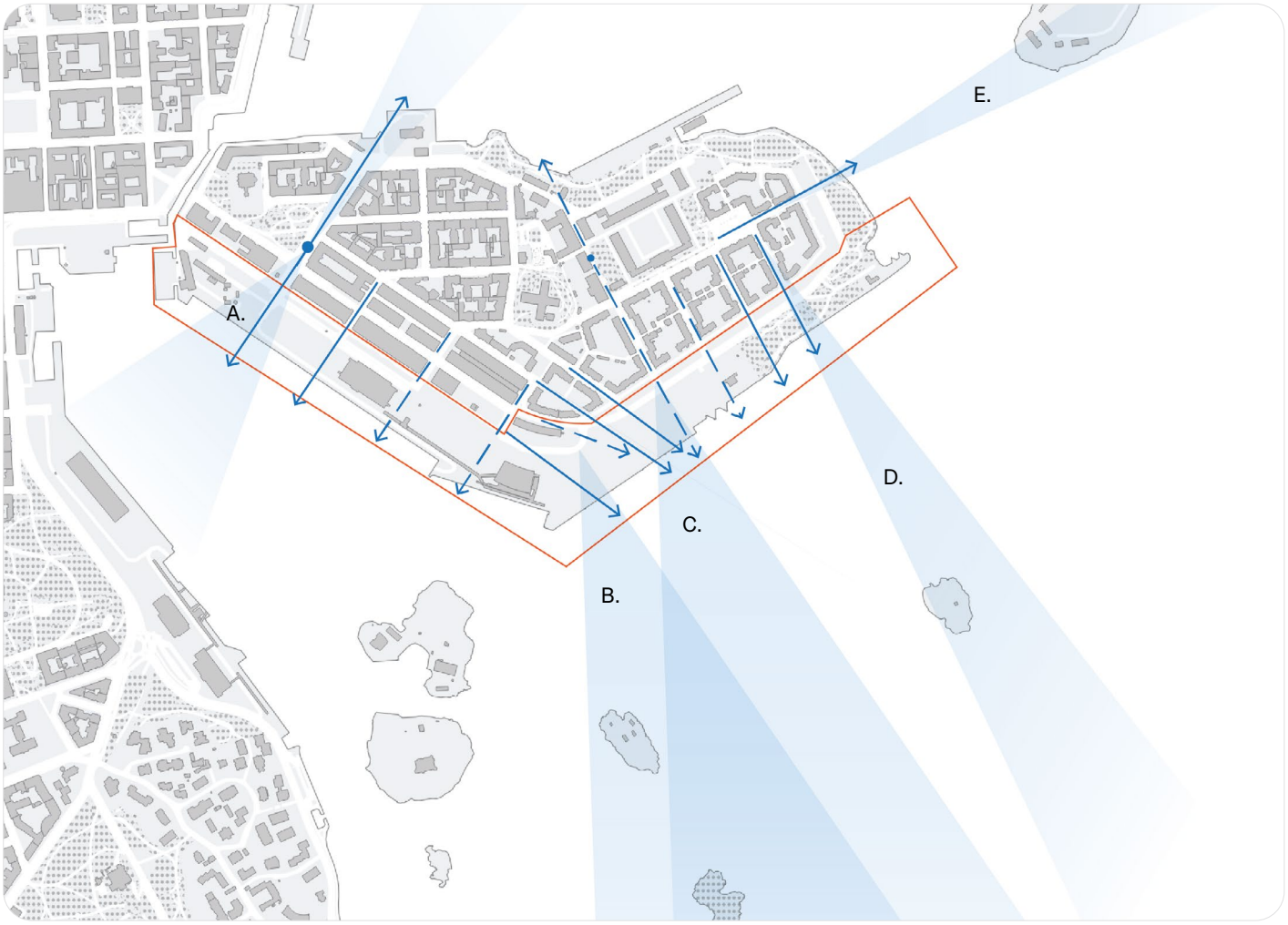
Katajanokan pitkät päänäkymät:

1. **Kruunuvuorenkadun näkymä Uspenskin katedraalille**
2. **Kanavakatu, Tuomiokirkko päätteenä**
3. **Katajanokanlaiturin näkymä Presidentinlinnalle**



Näkymä Katajanokalta Eteläsatamaan. Oikealla Kruunuvuorenkadun kohdalla vankilasta tuleva tie, Skatuddsgatan, entinen Commercesgatan, jonka päässä näkyy Nikolainkirkko, eli Helsingin Tuomiokirkko. Vasemmalle kääntyvän tien alun rakennukset sijoittuvat nykyisen Ankkurikadun varteen. Uspenskin katedraali rajautuu kuvakulmasta ulos, sijaiten kuvakulmasta katsoen oikealla.
Ote Rudolf Åkerblomin maalauksesta vuodelta 1872. HKM.

Meri ja taivas katunäkymien päätteenä

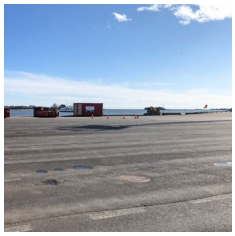


Kaavioon merkityt näkymät:

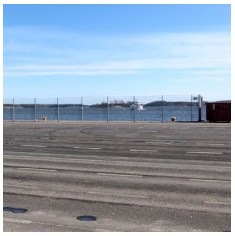
A.



B.



C.



D.



E.

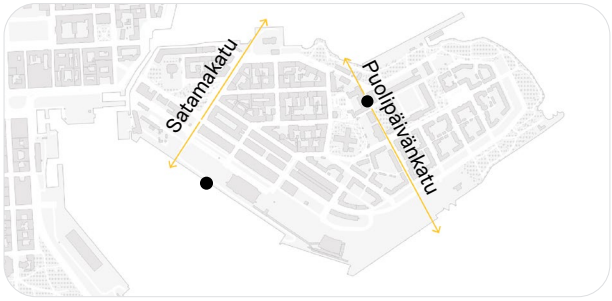


Helsingin ruutukaavakeskustan ranta-alueiden ominaispiirteenä on katunäkymien päätteenä avautuva meri.

Kaupunkirakenteen sisällä meri välittyy useimmissa näkymäpäätteissä hienovaraisesti. Vaihtelevat näkymäpäätteet, osa vehreitä ja kasvillisuuden reunustamia, osa hyvin paljaita ja kovien rakennettujen pintojen reunustamia.

Katajanokanlaiturinrannassa sataman alueella merinäkymät ovat ajoittaisia laivaliikenteen takia. Näkymät ovat myös kapeampia ja peittyneempiä kuin Katajanokanlaiturin näkymät koillis- ja kaakkoisrannalla.

Satamakadun näkymäakseli läpäisee Katajanokan kaupunkirakenteen. Näkymä jatkuu satama-altaan yli Tähtitorninvuorelle, joka on sen näkymäpääte.







Yllä Satamakadun näkymäpäätteet. Molemmat päätteet ovat vehreitä ja meri näkyy. Eteläisenä näkymäpäätteenä on Tähtitorninvuori, ja pohjoisena päätteenä Hanasaaren voimala.

Läpinäkymät

Katajanokalla avautuu kaksi näkymää, jotka lävistävät koko niemen ja joiden molempina näkymäpäätteinä on meri. Nämä näkymät ovat myös kaupunkirakenteen kasvusta jääneitä muistoja maisemassa, nivelkohtia, jotka erottavat Katajanokan eri aikana rakennetut osa-alueet toisistaan. Läpinäkymät myös korostavat Katajanokan maisemallista asetelmaa saarimaisena osa-alueena irrallaan keskustarakenteesta.

Vanhan Katajanokan halkaisee läpinäkymä Satamakatua pitkin. Satamakatu rajaa Katajanokan vanhimman osan 1900-l alkuvuosikymmeninä rakentuneista jugendkortteleista. Näkymä yhdistää kaupungin eteläisen ja pohjoisen sataman visuaalisesti toisiinsa.

Toinen läpinäkymä halkaisee niemen Puolipäivänkadun kohdalla jatkaen Laivastokujaa pitkin merelle niemen pohjoispuolelle. Tämä näkymäakseli jakaa alueen myös kahteen eri aikatasoon: Kasarmirakennuksia lukuun ottamatta puolipäivänkadun itäpuoli on Katajanokan nuorempaa, 1980-luvun kerrostumaa. Itäosassa on myös myöhemmin rakentuneita kortteleita. Katajanokan keskiosaa kohti kohoavien maastonmuotojen takia itäosan läpinäkymä aukeaa vasta Merikasarmin kohdalla koko niemen halkaisevaksi merinäkymäksi (kohta on merkitty s. 125 kaavioon sinisellä pisteellä).



Laivastokujan näkymäpääte, meri pilkottaa puiden lomassa.



Puolipäivänkadun näkymäpääte on vehreä ja merellinen.

Julkinen ranta

Julkisluonteinen ulkotila on sijoittunut Katajanokalla perinteisesti kauas rannasta. Viime vuosisadan alussa rantoja hallitsivat etelässä säilyneen satama-alueen lisäksi idän kasarmi- ja teollisuusalue sekä pohjoisrannan makasiinien liikennetarpeet. Vielä 1980-luvulla käytännössä koko niemen eteläosa oli varattu satamatoiminnoille, vaikka julkinen tila olikin levinnyt rantaan Laivastopuiston ja pohjoisrannan makasiinien käyttötarkoituksen muutoksen ansiosta.

Viime vuosina julkista ulkotilaa on ulotettu aiempaa lähemmäs rantaa. Nykyään pääosassa alueen itä- ja pohjoisosaa on mahdollista päästä rantaan ja Matruusinpuiston rakentamisen jälkeen osa vanhasta satama-alueesta on vapautunut vapaaseen kulkemiseen. Katajanokanlaiturin ja meren välisellä alueella on edelleen vain sataman käyttäjien aluetta, ja rantaan ei pääse.



Alueet, joilta on pääsy merinäkymien ääreen. Rantaa rajaava aita on merkitty kaavioon. Näkymäsektorin sijainti on suuntaa antava ja koskee koko kyseiseltä alueelta avautuvia näkymiä.
Taustakartan paikkatietoaineistot: Helsingin kaupunki.

Rantanäkymät

Katajanokalta avautuu laajoja näkymiä merelle. Ne luovat vahvan kontrastin Katajanokan kortteleiden välissä avautuville kapeille pitkille näkymille. Puistorannat ovat avaria ja kasvillisuus ei pääasiassa rajaa, vaan kehystää, rannan näkymiä.

Satamasta avautuvat näkymät vaihtelevat erilaisten satamatoimintojen mukaan. Kauppatorin suuntaan avautuviin näkymiin asettuvat myös Johanneksenkirkon tornit. Nykyiset satamatoiminnot ja -rakenteet peittävät pääosan Katajanokan mahdollisista pidemmistä näkymistä Kauppatorin ja Eteläsataman lahden suuntaan.

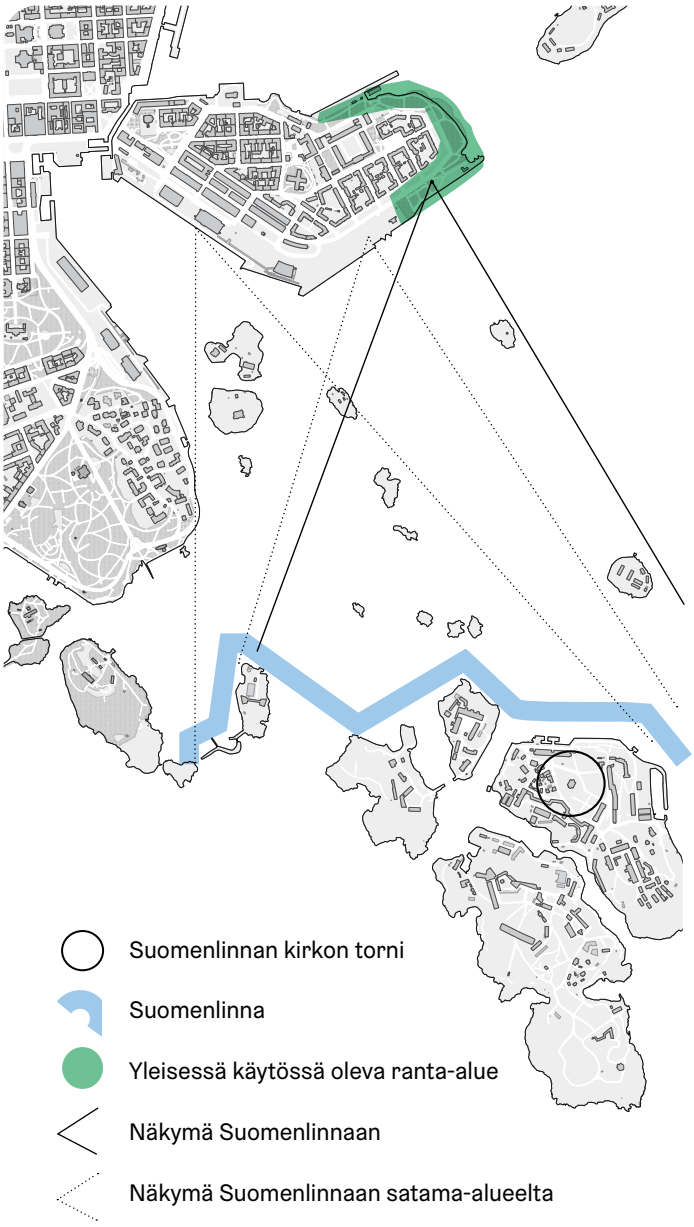
Näkymät Suomenlinnaan

Katajanokan pisimmät näkymät avautuvat avomeren suuntaan, ja niissä tärkeän kiintopisteen muodostaa Suomenlinna, erityisesti sen kirkon torni.

Katajanokan rannasta on monin paikoin näkymäyhteys Suomenlinnaan, mutta rannasta suuri osa on nykyään satamatoiminnan tai muun rannan käyttöä rajoittavan toiminnan piirissä, mistä syystä vapaasti rantanäkymiä katselemaan pääsee ainoastaan Katajanokan itäkärjen puistoista. Matruusinpuisto on Katajanokan etelärannan ainoa julkinen ulkotila, jolta aukeaa ainoa esteetön näkymä Suomenlinnan saariin.



Suomenlinnan kirkon torni pilkottaa satamarakenteiden keskellä



Kaaviossa on kuvattu Suomenlinnan näkyminen Katajanokalle.

Tärkeimmät katselusuunnat Suomenlinnaan on merkitty näkymäkolmioin. Yleisessä käytössä olevalta alueelta näkyvä näkymä on merkitty mustalla viivalla, ja satamatoiminnan käytössä olevalta rajoitetun käytön rannalta näkymät on merkitty pisteviivalla.

Näkymien arvokkaat ominaispiirteet

- **Vain Katajanokan rannan Matruusinpuistosta avautuu näkymä Katajanokalta Suomenlinnaan.**
- **Kaakkoisrannalta avautuu laajoja näkymiä avomerelle.**
- **Myös Laivastopuistosta avautuu leveitä merinäkymiä Kruunuvuorenselälle ja Korkeasaareen.**







Matruusinpuistosta Katajanokan itärannalla avautuu pitkä esteetön näkymä Suomenlinnaan. Matruusinpuisto on tällä hetkellä käytännössä ainoa tälläinen alue Katajanokalla, koska muut ranta-alueet, joilta Suomenlinna näkyy ovat aidattuja.

Eteläsataman itäosa, Katajanokanlaituri

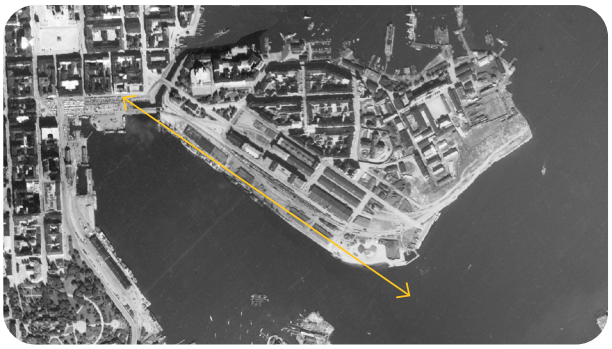
Eteläsataman itäosaa myötäilevä katu, Katajanokanlaituri, muodostaa pisimmän näkymälinjan Katajanokan eteläisellä ranta-alueella. Näkymän luoteisena päätteenä on Presidentinlinna sekä Tuomiokirkon torni, ja kaakkoisena päätteenä sataman tullimakasiini sekä satamarakenteita. Katajanokanlaituri on syntynyt satamalaitureiden ja satamaradan paikalle. Rakennettu ympäristö on mukautunut sataman vaihtuviin tarpeisiin.

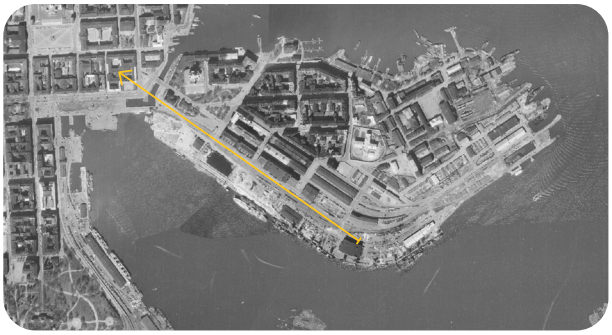
Eteläsataman ensimmäiset satamalaiturit rakennettiin Kauppatorin rantaan ja Etelärantaan jo 1800-luvun alkupuolella. Katajanokalle satamatoiminta levisi, kun satamarata valmistui vuonna 1895. Satamaradan myötä Katajanokan rantaviiva kaakossa suoristettiin ja Laukkasaari sulautui osaksi Katajanokan niemeä.

Katajanokanlaiturin, silloisen Rahapajanrannan laiturin rakennustyöt aloitettiin vuonna 1897, ja työt valmistuivat vuonna 1900. Tämän jälkeen alueen rantaviiva ja rakennukset satamaradan ympärillä ovat kokeneet useita muutoksia, mutta satamaradan varteen rakennettujen rakennusten julkisivulinja on pysynyt kadun yhtenäisimpänä säilyneenä ominaisuutena.

Satamarata lakkautettiin ja purettiin vuonna 1980[1], ja nykyinen Katajanokanlaituri rakennettiin puretun satamaradan päälle. Katajanokanlaituri sijaitsee nykyisin kauempana rantaviivasta kuin satamaradan rakentamisen hetkellä, koska satama-alueen rannan täyttöjä on jatkettu. Satama-alueen järjestelyä ja Katajanokanlaituria jäsenneltiin uudelleen satamaradan purkamisen jälkeen. Tuoreimmat muutokset ovat peräisin 1990-luvulta, kun Tulli- ja Pakkahuoneen edustan katu jaettiin puukujanteella.

1 Hietala ym. 2009.





Pitkä päänäkymä Katajanokanlaiturilla on muuttunut vuosien 1932 ja 1956 välillä. Näkymä on aiemmin jatkunut merelle.



Laivaliikenteestä riippuen Katajanokanlaiturilta avautuu näkymiä vastarannan Tähtitorninvuorelle.



Näkymä Katajanokanlaiturilta itään kesällä 2022.
Kuva otettu Tulli- ja Pakkahuoneen edestä. Entisen satamaradan paikalla on nyt puukuja.



Satamarata Katajanokanlaiturilla vuonna 1970. Kuva otettu Tulli- ja Pakkahuoneen edestä. Taustalla näkyy nykyisiä satamarakennuksia ja nostureita. HKM / Simo Rista

Eteläsataman itäosan arvokkaat ominaispiirteet:

- **Saarimaisuus**
  - Näkymäakselit Katajanokan kaupunkirakenteen läpi luovat saarimaisen tunnelman, kun niemen molemmin puolin näkyy meri
  - Yhteys mereen ja mereen liittyviin toimintoihin. Mereen liittyvien elinkeinojen toiminnot ovat Katajanokan historian vanhin säilynyt kerrostuma.
  - Visuaalinen yhteys katutilan ja meren välillä.
  - Kanavarannan ympäristön avoimuus korostaa Katajanokan nykyistä saarimaista olemusta.
- **Kappalemaiset, väljästi satamakentälle sijoitetut rakennukset, joiden väleistä avautuu näkymiä Eteläsataman lahdelle ja sen yli vastarannalle.**
- **Katajanokanlaiturin pohjoinen reuna on selkeä rakennettu reuna**
  - Entisen satamaradan myötä syntynyt Katajanokanlaituria koillisesta reunustavien julkisivujen linja.
- **Pitkät katunäkymät, näkymät merelle**
  - Merelliset näkymäpäätteet, merinäkymien avautuminen rakennusten väleistä satama-altaalle ja sen yli kaupunkirakenteeseen.
  - Kaupunkirakenteen läpäisevä läpinäkymä Satamakatua pitkin
  - Pitkä katunäkymä Katajanokanlaituria pitkin
  - Presidentinlinna läntisenä näkymäpäätteenä



Enso-Gutzeitin ja väliaikaisen elokuvateatterin rakennuksen väliin jää muusta Katajanokanrannasta poikkeavan rajattu katutila. Väliaikainen rakenne aiheuttaa kuilumaisen tilan katutilassa.



2020 Katajanokanlaiturin itäinen näkymäpääte. Terminaalirakennus peittää osin merinäkymän.



2022 Näkymä Katajanokanlaiturilta länteen. Presidentinlinna on Katajanokanlaiturin näkymäpääte. 1990-luvulla istutettu puurivi jakaa Tulli- ja Pakkahuoneen edustan rantatilasta.

Katajanokanlaiturin alueelta ei juurikaan näy merelle, sillä kävelyreitti kulkee kaukana rannasta ja jää pääosin satama-aidan, rekkaliikenteen reitin tai pysäköinnin taakse. Satamatoiminnalle välttämättömät kookkaat satamarakennukset ja rakenteet peittävät näkymiä. Laivaliikenteen rytmissä näkymä merelle ja Tähtitorninvuorelle aukeaa kuitenkin hetkittäin rakennusten välistä. Näkymä satama-altaalle ja vastarannan kaupunkisiluettiin avautuu laajimmin Satamakadun päätteessä.

Katutilan tunnelma on melko jäsentymätön. Alueen länsiosassa sijaitsee meriuimala, joka yhdistää muutoin satamatoiminnan alueena hahmottuvan Katajanokanlaiturin toiminnallisesti Kauppatoriin. Väliaikainen elokuvateatteri- ja ravintolarakennus asettuu muista Katajanokanlaiturin kaakkoispuolen rakennuksista poiketen kadun varteen, ja ravintolarakennuksen ja Enso-Gutzeitin rakennuksen väliin muodostuu siten muusta katutilasta poikkeavan kapea katukuilu, joka ei ole Katajanokan ranta-alueille ominainen.



Sivun kuvaparien sijainnit on esitetty kartalla.



Kuvapari A. Väliaikaisen elokuvateatterin rakennus asettuu presidentinlinnan eteen hienossa näkymässä.



Ranta ennen meriuimalan rakennusta 1970-luvulla. Rista Simo, HKM, Finna



Kuvapari B. 2022 Näkymä Katajanokanlaiturilta satama-altaalle. Rakennukset peittävät Kauppatorin ja Tuomiokirkon näkymästä.

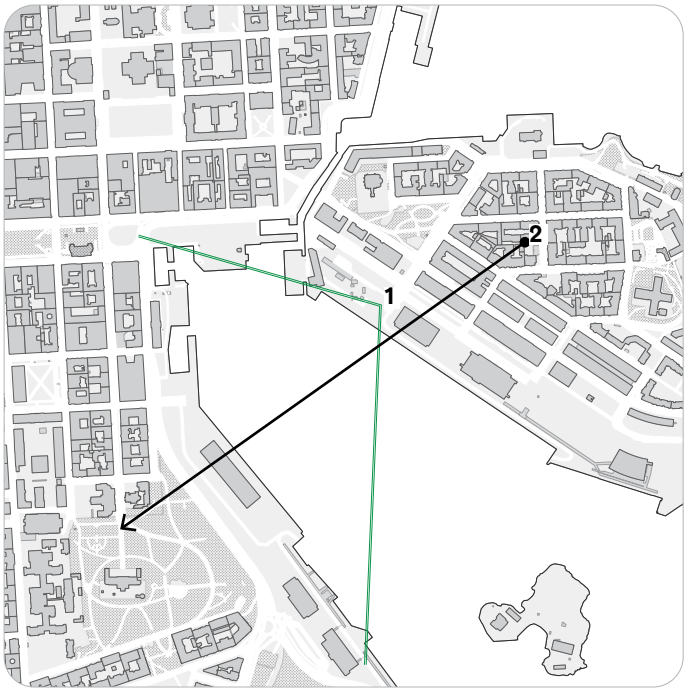


Ranta ennen meriuimalan rakennusta 1930-luvulla. Rista Simo, HKM, Finna

Näkymät Katajanokanlaiturilta Kauppatorille ja Eteläsataman lahdelle

Näköyhteys Katajanokan lounaisrannalla rantavyöhykkeen yli Eteläsataman lahdelle on muuttunut oleellisesti Katajanokan historian aikana. Rantaviiva on siirtynyt alueen laajentuessa yhä kauemmaksi Katajanokan Jugendkortteleista, ja sataman rakennusten ja laivojen suurentumisen myötä näkymiä katutilasta rajaavat rakenteet ovat yhä kookkaampia. Kun laivoja ei ole laiturissa, näkymät vastarannalle vapautuvat ja niissä korostuvat maamerkit, kuten Tähtitorninvuori ja Johanneksenkirkon sekä Saksalaisen kirkon tornit. Vastarannan julkisivu on vaihteleva ja rytmikäs.

Kauppatorin suuntaan näkymät ovat säilyttäneet laajuutensa melko hyvin 1900-luvun alusta saakka. Tuomiokirkko, Kauppatorin satama-altaat ja Esplanadin puisto luovat rakennusmuurien kanssa näkymien oleellisimmat elementit.



Aukeaman kuvien sijainnit on esitetty kartalla. Laajin näkymä Eteläsataman lahdelle ja tähtitorninvuorelle (1) on merkitty kuvaan vihreällä. Vanhojen kuvien sijainti ja suunta (2). on arvioitu karttaan vanhan rantaviivan mukaan karkeasti näkymäpisteellä nuolella. Vanha rantaviiva on esitetty luvussa " Maiseman kehitys" (s. 11-12).



Kuva 1. Tähtitorninvuoren puiston ja observatorion RKY-alue erottuu vastarannan maisemassa, kun satamassa ei ole laivoja. 2021





Kuvat 2. Yllä otteita R. Åkerblomin maalauksista 1800-luvun loppupuolelta Katajanokan silloisesta lounaisrannasta. Etelärannan rakennusrivistö on vahvasti läsnä Katajanokanrannan tunnelmassa. Oikeanpuoleisessa kuvassa erottu Tähtitorninvuoden Observatorio lahden toisella puolella. Tähtitorninvuoren kasvillisuus on kuvassa vielä matalaa. Vasemmanpuoleisessa kuvassa on piirretty korkealle kalliolle tuulimylly. Paikka on luultavasti Tähtitorninvuori ennen puistoa ja Obseravoriota.

Katajanokanranta

Katajanokanranta -katu sijaitsee niemen kaakkoisella rannalla ja kääntyy Katajanokan itäkärjen myötäisesti niemen kärjessä luoteeseen. Katu reunustaa pääasiassa 1980-luvulla rakennettuja asuinkortteleita. Katua sivuavat puurivit sekä Katajanokan rantapuistot: Laivastonpuisto ja Matruusinpuisto. Puistot ja katupuut luovat katuympäristöön muusta Katajanokasta poikkeavan vehreän yleisilmeen.

Puistot luovat paikoin hyvinkin peittävän – osin näkymiäkin peittävän – kasvillisuusseinämän. Katu kääntyy Katajanokan kärjessä luoteeseen, ja sillä on neljä näkymäpäätettä. Näkymät päättyvät yleensä viheralueeseen. Kadulta aukeaa runsaasti merinäkymiä puistojen kasvillisuuden lomasta. Kadun kaakkoisinta osaa reunustaa molemmin puolin pysäköintialue sekä meren puolella myös sataman laaja asfalttikenttä, mutta katupuuston vuoksi kadun näkymät ovat silti melko vehreitä. Katajanokanrannan kaakkoinen näkymäpääte on satamarakennus, Hilding Ekelundin suunnittelema punatiilinen kappaletavara-asema, joka valmistui vuonna 1952.



Kaavioon on merkitty Katajanokanrannan katu keltaisella, sekä näkymäsektorit ja näkymäpisteet numeroituna. Osa risteävistä näkymistä on merkitty pisteviivalla luettavuuden helpottamiseksi.
Taustakartan paikkatietoaineistot: Helsingin kaupunki.



Kuva pisteestä 1 lounaaseen. Terminaalirakennukset ja laivat ovat vahvasti läsnä Katajanokanrannan lounaispäätteessä.



Kuva pisteestä 2 koilliseen. Katajanokanrannan yleisilme on vehreä huolimatta sataman autolähtöselvityksen parkkikentistä. Asumisen arki ei välity katutilaan, esimerkiksi parvekkeilla olevat kalusteet ja tavarat eivät näy kadulle.



Kuva pisteestä 3 lounaaseen.



Kuva pisteestä 4 lounaaseen. Meri ja viherympäristöt ovat vahvasti läsnä itäkärjen tuntumassa.

Katajanokanrannan arvokkaat ominaispiirteet:

- **Vehreys ja katupuut**
  - Katupuut rajaavat katutilaa kauttaaltaan. Puistot ja katupuut tekevät kadulle vehreät näkymäpäätteet. Vehreys on läsnä katutilassa koko kadun matkalta.
- **Merinäkymät kasvillisuuden lomasta**
  - Jalankulkijan näkökulmasta meri pilkottaa kasvillisuuden lomasta. Sataman autolähtöselvityksen asfalttikentän yli meri välittyy katutilaan voimakkaasti.
  - Mereen liittyvien elinkeinojen toiminnot ovat Katajanokan historian vanhin säilynyt kerrostuma.
- **Suojeltu Tullimakasiinin satamarakennus kaakkoisena näkymäpäätteenä**
  - Tullimakasiinin suojeltu rakennus on Katajanokanrannan ainoa rakennettu näkymäpääte.
- **Kantakaupunkimainen rakennettu ympäristö**
  - Asuminen ei levittäydy katutilaan. Esimerkiksi terasseille tai parvekkeille ei näy kadulta. Rantatila on julkisluonteisten toimintojen ja puistojen aluetta.





Kuva pisteestä 5 pohjoiseen. Laivastopuisto rajaa katutilan merestä. Meri välittyy katutilaan lähinnä niissä kohdissa, joissa reitit puhkaisevat näkymiä kasvillisuuden lomaan.



Näkymä Katajanokanrannan pysäköintialueelta. Uuden asuinkorttelin eteläpuolinen ranta-alue on satamatoiminnoista huolimatta selvästi vehreämpi, kuin Katajanokan vanhemmat osat. Näkymät päättyvät usein kasvillisuuteen.

Matruusinpuisto



Näkymä Matruusinpuistosta kesällä 2022. Itäisellä Katajanokalla ranta-alue on pääosin avointa julkista tilaa, jossa ihmisen on mahdollista päästä lähelle merta. Matruusin- ja Laivastopuiston alueilla rantaviiva on laiturirakenteiden sijaan luiskattu laskemaan mereen. Tärkein puiston katselusuunta on meri.

Matruusinpuisto on tilarakenteeltaan avoin, voimakkaasti merelle avautuva puisto satama-alueen päätteessä, Katajanokan itäkärjen tuntumassa. Puisto rajautuu Katajanokanrannan tiestä asuinalueesta istutetulla puustoisella vyöhykkeellä, jonka läpi siivilöityy näkymiä merelle. Matruusinpuisto kuuluu satama-alueen asemakaavaan.

Taustaa

Matruusinpuiston alue kuului aiemmin satama-alueeseen. Paikalla sijaitsi 1940- ja 50- luvuilla sataman varastorakennus, ja tämän jälkeen aluetta käytettiin varasto- ja pysäköintialueena. Tontin läpi kulki rannassa satamarata. Ranta-alueita täytetiin sataman tarpeisiin 1970-luvulla, jolloin rantaviiva saavutti Matruusinpuiston kohdalla nykyisen muotonsa. Satamaa palvelleen satamaradan käyttö loppui vuonna 1980, mikä vapautti radan päätteessä sijainneen tontin muuhun käyttöön.

Puisto oli merkitty puistoalueeksi ensimmäisen kerran alueen edelleen ajantasaisessa, vuoden 1986 asemakaavassa. Alue on kaupungin omistuksessa. Kaupunginvaltuusto hyväksyi vuonna 1975 Katajanokan matkustajasataman yleissuunnitelman seuraavalla edellytyksellä:

> *”Päättäessään Katajanokan suunnitelmasta kaupunginvaltuusto edellyttää, että Katajanokan satama-alueen raja vahvistetaan Kaakkois-kärjessä lopullisesti Katajanokan asuntoalueen hyväksymisen yhteydessä ja tällöin otetaan huomioon asuntoalueen virkistystarpeet.”* [1]

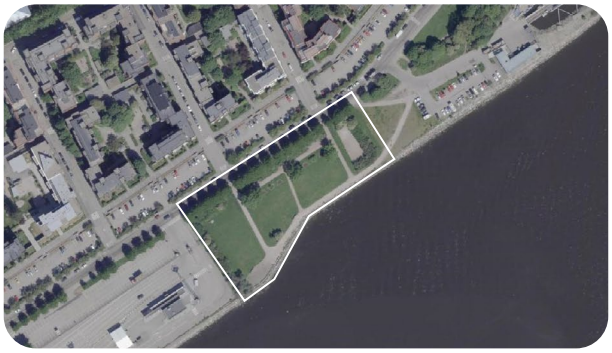
Jo vuonna 1975 haluttiin siis huomioida rantaan kohdistuva virkistyskäytön tarve ja Matruusinpuisto vastasi tähän tarpeeseen. Vuoden 1986 asemakaavassa määriteltiin satama-alueen ja tulevan Matruusinpuiston raja Katajanokan lounaisrannalla. Kaavassa määriteltiin tarkemmin



1976 Matruusinpuiston sijainti merkitty vuoden 1976 ilmakuvaan. Alue on satamaradan varastoinnin käytössä. Rantaiiva on jo muotoutunut nykyiseen muotoonsa.



1993 Ilmakuva kolmekesäisestä Matruusinpuistosta. Puiston jäsentely on pitkälti nykyisen kaltainen. Geometriset kukkaistutukset näkyvät kuvassa.

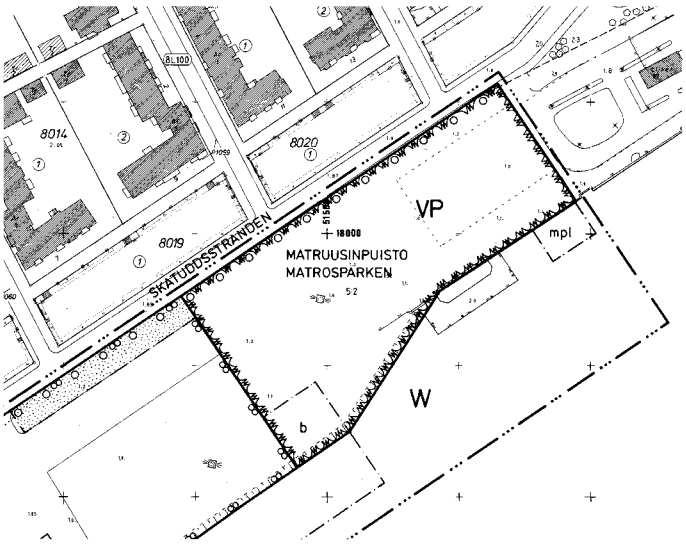


2021 Ilmakuva Matruusinpuiston nykytilasta. Puiston jäsentely on pääosin säilynyt alkuperäisenä. Puusto on kasvanut ja rannan kiveysalueen taustana toiminut istutus on muutettu nurmikoksi.

1 Asemakaavan 9146 selostus



1986 Ilmakuva Katajanokanrannasta ennen Matruusinpuiston rakentamista. Alue oli satamakenttää.



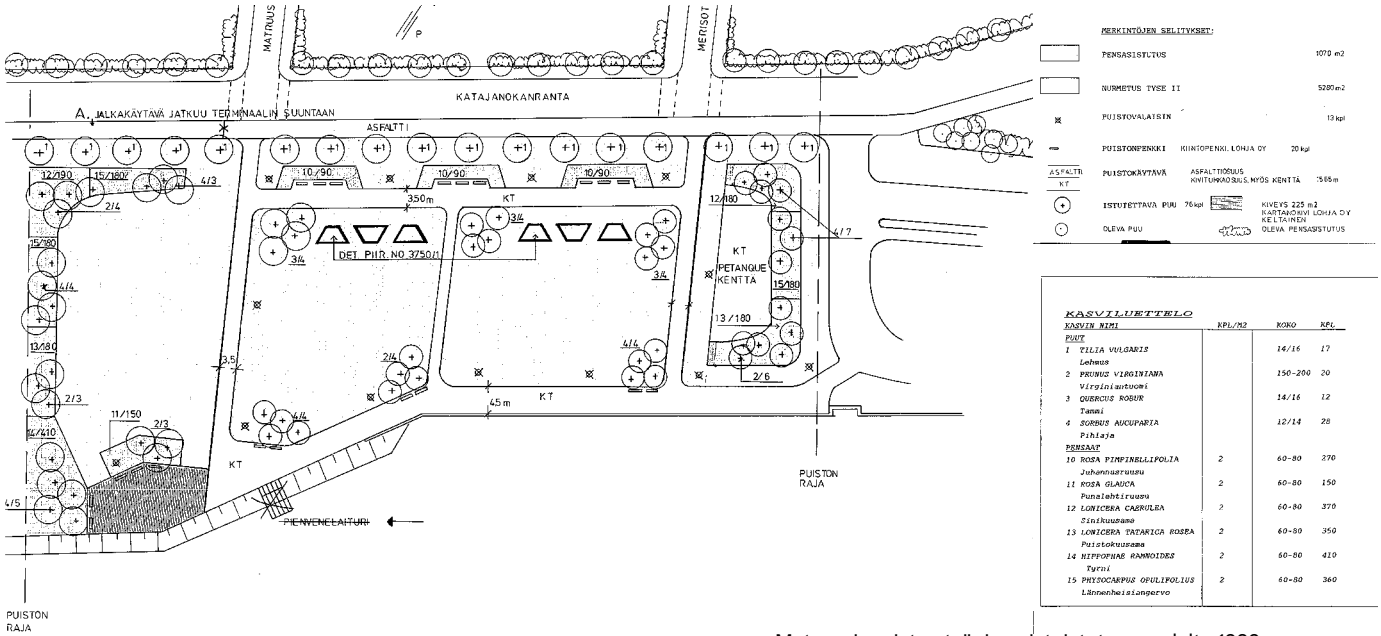
1986 asemakaavan ote Matruusinpuiston kohdalta. Matruusinpuisto kaavoitettiin Valmetin laivatelakan toimiessa, ratapihana ja varastoalueena toimineelle tasaiselle tontille. Kaavassa säädetiin, että puiston kadunpuoleisella reunalla tulee jatkua katupuurivi.

ainoastaan alueen laajuus (0,9 ha) sekä kadunvarren puurivin jatkuminen puistossa. Muista puiston yksityiskohdista ei kaavassa päätetty. [1] Puiston rakentaminen aloitettiin vuoden 1989 syksyllä.[2]

Toteutus

Puiston jäsentely ja istutukset toteutuivat pääosin vuodelta 1989 olevan työ- ja istutuspiirustuksen mukaan. Puisto heijastelee aikansa tyylisuuntauksia. Tilarakenne muodostuu aukeista nurmialueista ja niitä reunustavista istutuksista. Puiston tilarakenne on hyvin avara. Kiviuhkaiset puistokäytävät ovat suoralinjaisia, ja myös rantaviiva on eleettömän suora. Puiston pääkatselusuunta on alusta alkaen ollut meri. Suurikokoiseksi kasvavat tammet ja lehmukset on sijoitettu puiston luoteiselle reunalle. Rantareitin varren pikkupuuryhmistä vain osa toteutettiin, minkä seurauksena puisto aukeaa rannassa suunnitelmaa voimakkaammin merelle. Suoralinjainen, kivetty rantapenger erottaa puiston merestä.

Puiston kasvit ovat pääosin kukkivia puita ja pensaita. Puiston lounaisella ja koillisella laidalla peittävä, pensaiden ja puiden muodostama tiheä seinämä piilottaa satama-alueen ja huoltolauttasataman puiston maisemasta. Katajanokanrantaa reunustava lehmusrivi jatkuu myös puiston reunalla keskeytymättä, ja sen läpi siivilöityy näkymiä puistosta asuinalueelle. Tammiryhmät ja geometriset istutukset rytmittävät avointa nurmipintaa. Betonikivetty oleskelualue puiston eteläkärjessä oli alun perin rajattu nurmipinnasta ruusu- ja tuomi-istutuksella, mutta kyseinen istutusalue muutettiin nurmikoksi 2000-l puolella.



Matruusinpuiston työ- ja puistoistutus vuodelta 1989.

2 Helsingin sanomat 15.05.1990 " Matruusinpuisto valmistuu, Merikasarmista ruusutarha Katajanokan kivikylä vihertyy", Jauhonen Ulla

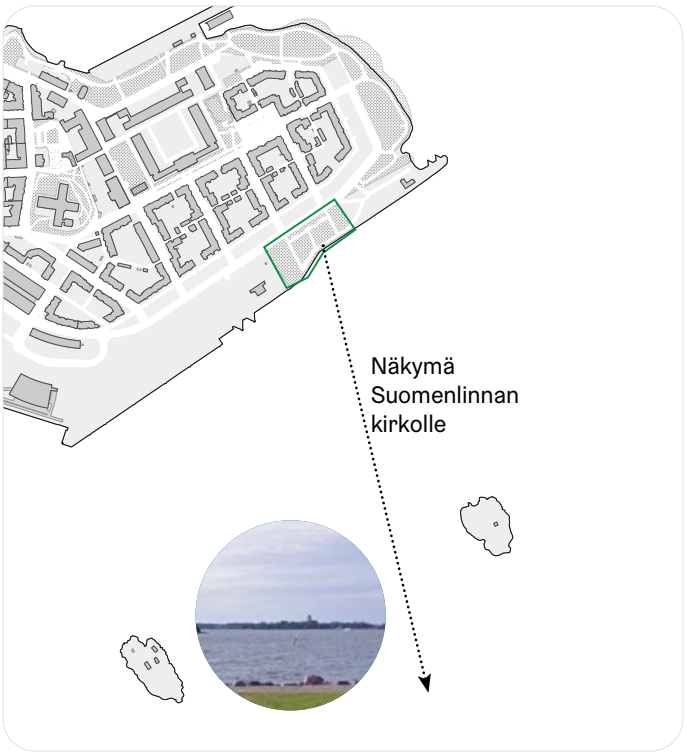
Nykytila

Kasvillisuus rajaa voimakkaasti ranta-alueet irti asuinkortteleista, ja puiston pääkatselusuunta on meri. Puisto on istutuksiltaan ja tilanjäsentelyltään eleetön, ajalleen tyypillinen puisto. Puiston tilarakenne muodostuu avoimista nurmipinnoista, joita kehystää monilajinen puuvartinen kasvillisuus. Kivituhkapäällysteiset puistokäytävät mukailevat rantaviivaa, ja ranta on lohkareilla pengerretty muuri.

Puiston jäsentely ja istutukset ovat pääosin toteutuneet vuodelta 1989 olevan työ- ja istutuspiirustuksen mukaan.

Puisto on nykyisin suunnitelmaa avoimempi, merelle avautuva puisto. Suunnitelmassa rantareitin varrella on puuryhmiä, joita ei ilmeisesti koskaan toteutettu. Oleskelualue on suunnitelmassa erotettu nurmikosta pensas- ja puuistutuksella, joka näkyy vielä vuoden 2005 ilmakuvassa, mutta joka on vuoden 2011 ilmakuvassa jo muutettu nurmikoksi.

Matruusinpuisto on ainoa ranta-alue Katajanokalla, josta pääsee rantaan ja josta aukeaa näkymä Suomenlinnaan. Myös Luodon puuhuvila Klippan näkyy Matruusipuistoon





Matruusinpuistosta avautuu laajoja Merinäkymiä Matruusinpuiston jäsentely ja istutukset ovat säilyneet melko hyvin alkuperäisen istutussuunnitelman mukaisina.

Kaupunki

Matruusinpuisto valmistuu, Merikasarmista ruusutarha Katajanokan kivikylä vihertyy

TILAAJILLE

Janhonen Ulla
15.5.1990 3:00

Katajanokan Matruusinpuisto valmistuu kesäkuun puoleen väliin mennessä. Entisestä parkkipaikasta tulee lehmusten ja tammien reunustama vehreä puistikko.

Lehmusten ja tammien lisäksi alueelle tulee myös pihlajia ja tuomia. Nurmikoiden lomaan on istutettu juhannusruusuja ja kuusamapensaita.

Helsingin sanomat



Matruusinpuisto 2020. Näkymä Matruusinpuistosta Suomenlinnaan.

Laivastopuisto



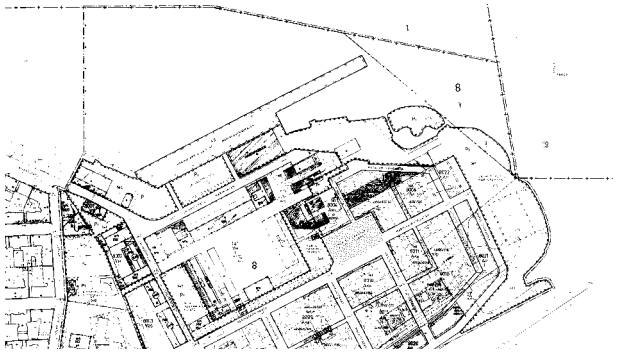
1976 Laivastopuiston sijainti merkitty vuoden 1976 ilmakuvaan. Alue on telakan käytössä ja rantaa ei ole vielä täytetty.



1993 Ilmakuvahiljattain valmistuneesta Laivastopuistosta. Puiston jäsentely on pitkälti nykyisen kaltainen, puusto on nuorta.



2021 IlmakuvaLaivastopuiston nykytilasta.



Asemakaava n:o 7534. Kaavassa näkyy Laivastopuison sommitelma niemen itä- ja pohjoiskärjessä.

Laivastopuisto on pitkänomainen puisto, joka kehystää Katajanokan koilliskärkeä. Laivastopuisto alkaa Pohjoisrannassa Merikasarmilta ja jatkuu rantaa myöten kapeana puistoalueena Matruusinpuistoon saakka. Se on aikakaudelleen tyypillinen puisto, joka rakennettiin vaiheittain 1970–1990-luvuilla. Puisto kuuluu arvoympäristökohteisiin alkuperäisen hahmonsa hyvin säilyttäneenä, kaupunkirakenteellisesti merkittävänä rantapuistona (arvoluokka III)1. Puistoa rajaa meri, Laivastokatu, Katajanokanranta sekä Merikasarminlaituri.

Taustaa

Vuonna 1972 järjestettiin Katajanokan aatekilpailu satamatoiminnoilta vapautuvien alueiden kehittämiseksi. Laivastopuisto sai nykyisen muotonsa voittaneen kilpailuehdotuksen pohjalta laaditussa asemakaavassa, joka vahvistettiin vuonna 1977. Alue kaavoitettiin Valmet Oy:n entiselle telakka-alueelle ja kaupungin varastoalueelle. Kaavassa itä- ja pohjoisranta varattiin entistä Valmet Oy:n varustelulaituria lukuun ottamatta virkistyskäyttöön. Alueen rakentamisen yhteydessä tehtiin laajat itäkärjen täyttötyöt, ja 4,0 ha laajuinen Laivastopuisto rakennettiin lähes kokonaan näiden uusien täyttömaiden päälle [2].

Katajanokan kärjen virkistysalueet pyrittiin kaavassa mitoittamaan siten, että ne pystyvät palvelemaan koko Katajanokan virkistysaluetarvetta, tavoitellen vähintään 10 m² puistoalaa jokaista Katajanokan asukasta kohti. Tällä pyrittiin korjaamaan Katajanokan puutetta virkistysalueista. Samassa yhteydessä kaavoitettiin myös Vankilanpuistikko, josta suunniteltiin Katajanokan keskuspuistikkoa.

Asemakaavan periaatteiksi mainitaan myös julkisten selkeiden, vaihtelevien julkisten ulkotilojen vastineena korttelien hahmottuminen "rakennusten rajaamina, verraten suljettuina ulkotilojen rajoina". [1]

Alueella on ollut puisto- ja virkistystoimintoja jo ennen Laivastopuistoa: Katajanokan pohjoisrannalla oli isokokoinen leikkipaikka, ja Katajanokan uimalaitos sijaitsi nykyisen Laivastopuiston paikalla ennen rannan täyttöjä ja rakentamista puistoksi.

1 Katajanokan ja Kruunuhaan aluesuunnitelma 2013-2022. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja 2013:7. - HKRA

2 Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, asemakaavakartta n:o 7534. Helsinki, 8. kaupunginosa, Katajanokka. Asemakaavan muutos/ korttelit 141,159,160,190,191, Asemakaava/korttelit 8001-8022. 5.8.1976

Toteutus

Laivastopuiston suunnitteli Helsingin kaupungin rakennusviraston puistosuunnittelija Lars Liljefors, jonka laatima Laivastopuiston puistosuunnitelma on vuosilta 1983–1990.[3] Laivastopuiston kokonaisuudesta ensimmäisenä valmistui luoteisosan leikkipaikka, joka rakennettiin jo 1970-luvun puolessa välissä Harald Carstensin vuonna 1973 laatiman suunnitelman mukaisesti. Leikkipaikka suunniteltiin alun perin väliaikaiseksi. [4]

Laivastopuiston itäosien suunnitelmat laadittiin 1983–84, [5] ja alueet rakennettiin 1980-luvun puolessa välissä. Leikkipaikan ja itäosan väliin jäävä puistoalue suunniteltiin vuonna 1990 [6] ja rakennettiin 1990-luvulla, jolloin Laivastopuisto viimein kokonaisuudessaan valmistui. Puiston kalusteiden uusimissuunnitelma laadittiin vuonna 1999[7]. [3]

Puisto toteutui monilta osin asemakaavassa ehdotetun mukaisena, puistoon oli mm. kaavoitettu pehmeästi kääntyilevä rantaviiva sekä urheilukenttä. Puistoon oli ehdotettu myös erillistä saarta ja pientä merensalmea saaren ja muun puistoalueen välille, salmen yli johtavine siltoineen. Saariaihetta siltoineen ei koskaan toteutettu.

Nykytila

Puistosta avautuvat laajat ja komeat näkymät merelle ja Kruunuvuorenrantaan, ja puisto onkin tärkeä näköalapaikka Katajanokalla. Puisto luo Katajanokan kärkeen vehreän päätteen, ja se vaikuttaa oleellisesti Katajanokan kaupunkikuvaan mereltä katsoen.

Laivastopuistossa kasvillisuus erottaa ranta-alueet asuinkortteleista, ja puiston pääkatselusuunta on meri. Puiston tärkein elementti on kivituhkapäällysteinen puistokäytävä rantaviivan tuntumassa, jota kasvillisuus reunustaa, ohjaten katseen merelle, ja paikoin reunustaen reitin molemmin puolin. Ranta on lohkareilla pengerretty muuri.





Kuvat yllä: Laivastonpuiston leikkipaikka. Taustalla näkyy Merihaan rakennuksia ja Hanasaaren voimala. Volker von Bonin, Finna.



Uimalaitos Katajanokan pohjoisrannassa. Jäänmurtaja "Murtaja" Pohjoissatamassa. Taustalla myös tunnistamaton höyryalus sekä vasemmalla Pohjoisranta 18 ja Liisankatu 1 rakennukset, joista jälkimmäinen oli Uudenmaan tarkk'ampujapataljoonan kasarmi. HKM, Finna

3 Helsingin kaupunki, Maankäyttöjohtaja 56/2019. Laivastopuiston kentän peruskorjaus, puistosuunnitelman hyväksyminen, Katajanokka, nro VIO 6014/1)

4 Helsingin karttapalvelu, Arvoympäristöt

5 Lars Liljefors, VIO 3192

6 Lars Liljefors ,VIO 3996

7 Ritva Keko, VIO 4968

Katajanokan rantapuistojen kaupunkikuvallinen merkitys

Katajanokan rantapuistojen tärkein kaupunkikuvallinen merkitys on niiden asettuminen Merellisen Helsingin siluettiin vehreinä näkymäpäätteinä. Matruusinpuisto ja Laivastopuisto muodostavat Helsingin kantakaupunkiin tärkeän rantaviivaan asti ulottuvan viheralueen, joka on myös Katajanokan toiminnallisesti tärkein viheraluekokonaisuus, ja muodostavat tärkeän julkisen ulkotilan rantaan.

Laivastopuistosta ja Matruusinpuistosta avautuvat Katajanokan pisimmät näkymät avomeren suuntaan, ja niissä tärkeän kiintopisteen muodostaa Suomenlinna, erityisesti sen kirkon torni.





Laivastopuisto 2020. Näkymä Hanasaaren voimalaitokselle



Laivastopuisto 2022. Rantareittiä rajaa vehreä ja runsas kasvillisuus.

OSA 3:
Maisemalliset johtopäätökset



Katajanokanlaituri kuvattuna Kauppatorin suunnalta vuonna 1968. Valokuvaaja Aili Sinkkonen, HKM

Katajanokka monien historiallisten kerrostumien kokonaisuus. Uusi maankäyttötarve on toistuvasti jättänyt alleen aiemmin suunnitellun maankäytön toteutuksen. Eri vaiheita on nähtävissä edelleen katulinojen ja -koordinaatistojen selväpiirteisissä rajoissa sekä monin paikoin rakennuskannassa. Alueella on myös suurempia säilyneitä, yhtenäisiä aluekokonaisuuksia eri aikakausilta. Katajanokan ehkä keskeisin ominaispiirre on jatkuva muutos. Alueen historian prosessinomaisuuden takia, voisi helposti harhautua etsimään ominaispiirteitä niistä suunnitellun maankäytön keskeneräisyyksistä, joiden olisi toivonut kehittyvän kokonaisiksi. Nykyisen Katajanokan arvokkaat ominaispiirteet ovat erityisesti sen nykyisessä fyysisessä olemuksessa ja suhteessa ympäristöönsä.

Oikeusvaikutteinen Yleiskaava 2016 osoittaa Katajanokanlaiturin rantaan kantakaupunkimaista, toiminnallisesti sekoittunutta aluetta (C2) sekä satamatoimintojen aluetta. Myös Katajanokanlaiturin kaakkoisrantaan osoitetaan Yleiskaavassa kantakaupunkia (C2). Katajanokan itäkärki on yleiskaavassa merkitty viheralueeksi. Uuden maankäytön myötä, Katajanokan eteläinen ranta-alue tulee tulevaisuudessa muuttumaan.

Seuraava luku keskittyy alueen maisemallisesti arvokkaisiin ja vaalittaviin ominaispiirteisiin. Maisemallisia ominaispiirteitä ovat maisemakuvalliset, kaupunkikuvalliset, kaupunkirakenteelliset ja maisemarakenteelliset sekä kaupunkitilalliset ja maisematilalliset ominaispiirteet.

Kokonaisuus on arvokas. Alueella sijaitsee useita eri maisemallisia ja kulttuurisia suojeltuja arvoympäristöjä, kuten Suomenlinnan Unescon maailmanperintökohde ja sen suoja-alue. Maiseman ominaispiirteiden säilyttäminen myös uuden kaupunkirakenteen osana on siksi tärkeää. Maisemallisten ominaispiirteiden lisäksi alueella on myös arvokkaita kulttuurihistoriallisia piirteitä, joiden osalta tässä työssä ei oteta kantaa.

Alueen tunnistetut ominaispiirteet on esitetty osassa 2, Monimuotoinen Eteläsataman lahti.

Vaalittavat ominaispiirteet

Horisontaalinen siluetti

Eteläsataman lahden suurmaiseman kaupunkisiluetti on horisontaalinen. Sen yläpuolelle kohoavat maamerkit, jotka sijaitsevat maiseman korkeimmilla kohdilla. Räystäslinjaltaan yhtenäisin siluetti on Kauppatorin kaupunkireunan kohdalla.

Katajanokan siluetin tärkeä ominaispiirre on, että mereltä avautuvissa näkymissä vanhan Katajanokan Jugendkorttelien katot erottuvat suurmaisemassa rannan uudempien rakennusten taustalla. Katajanokan siluetti on kerroksellinen ja eläväinen, mutta yleisvaikutelmaltaan horisontaalinen.

Kaupunkikuvallisesti tärkeät maamerkit näkyvät maisemassa

Eteläsataman lahden suurmaiseman siluetissa korostuvat maamerkkeinä Uspenskin katedraali, Helsingin tuomiokirkko sekä Tähtitorninvuoren puistoalue. Kaupunkikuvallisesti merkittävien maamerkkien nykyisen kaupunkikuvallisen aseman vaaliminen on alueen ominaispiirteiden kannalta tärkeää.

Katajanokan julkisivun ja itäkärjen vehreys on osa suurempaa vehreää merellistä siluettia

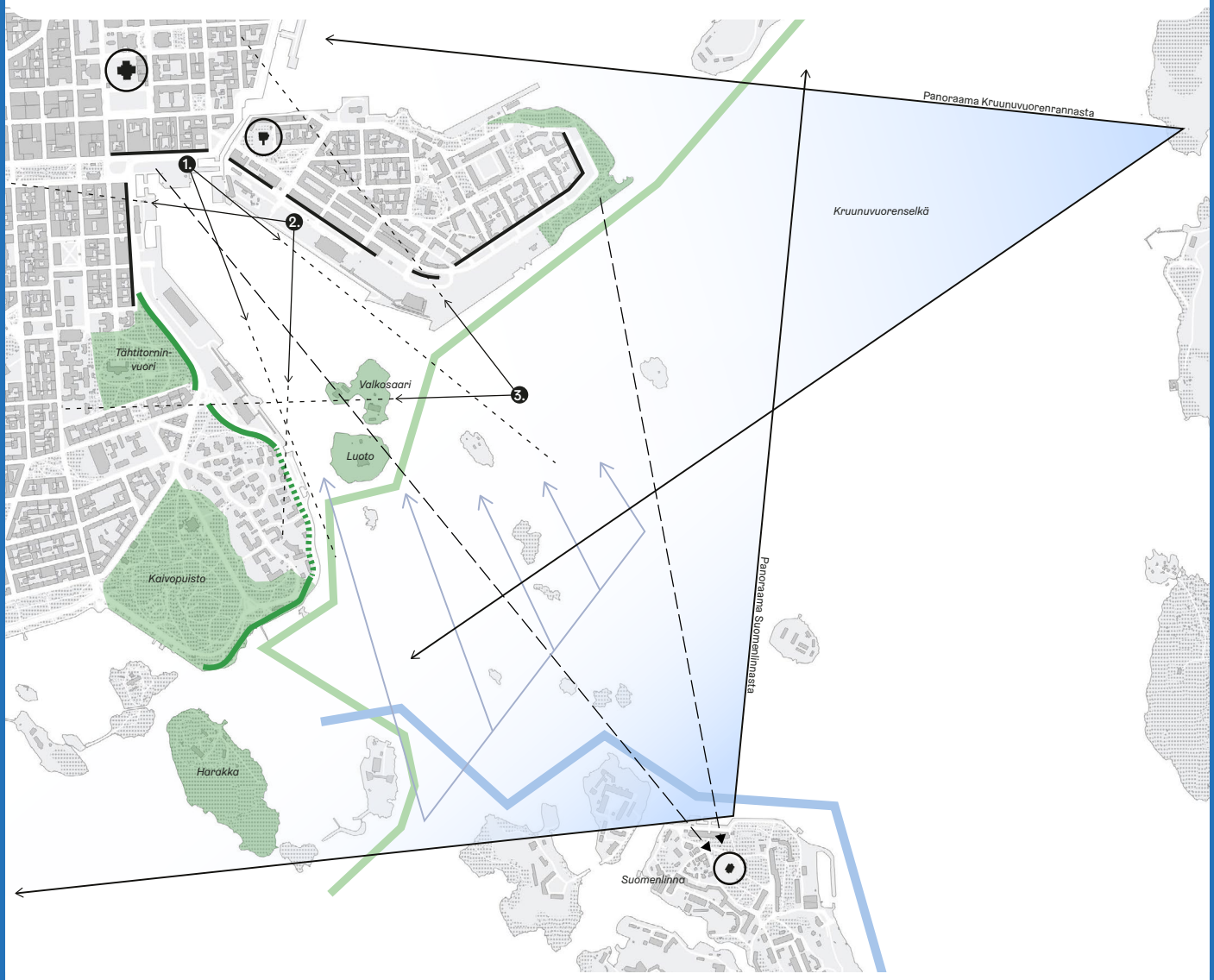
Merellisen Helsingin kansallismaiseman näkymissä tarkastelualue sulautuu osaksi Helsingin edustan saaristoa, ja Katajanokan itäkärjen viheralueet liittyvät osaksi Luodon, Valkosaaren Tähtitorninmäen, Kaivopuiston ja Harakan viheralueiden kokonaisuutta. Katajanokan itäkärjen vehreys rakennusmuurin ja rannan välissä on maisemakokonaisuuden ja erityisesti kansallismaiseman näkymien vaalimisen kannalta tärkeä ominaispiirre.

Maisemakokonaisuuden näkymät

Rannoilta aukeaa merinäkymiä Kruunuvuorenselälle sekä avomerelle. Kauppatorilta aukeaa kaksi näkymää: näkymä avomerelle kaakkoon aukeaa Luodon ja Kaivopuiston välistä ja toinen näkymä avautuu Kruunuvuorenselälle Valkosaaren ja Katajanokan välistä.

Eteläsataman lahden yli avautuu mereltä pitkiä näkymiä, joiden päätteeseen asettuu kaupunkitilan rajan muodostama julkisivurintama. Katuja pitkin avautuu pitkiä näkymiä, joiden päätteisiin on asettunut maamerkkirakennuksia.

Eteläsataman suurmaiseman maisemakokonaisuuden ominaispiirrekartta



Merkittävä maamerkkirakennus, joka näkyy laajalle alueelle. Tärkeä Eteläsataman lahden tunnus.

Tärkeä näkymäsektori.
1. Kauppatorilta avautuva merinäkymä, näkymälinjat lahden yli Kruunuvuorenselälle ja avomerelle.
2. Katajanokanlaiturilta avautuvat näkymät satama-altaan yli Tähtitorninvuorelle ja Makasiinirantaan.
3. Mereisen Helsingin tärkeä saapumisnäkymä Eteläsataman lahdelle.

Mereltä avautuu näkymiä kaupunkiin, saapumisnäkymät.

Suunnat, joista Suomenlinnan kirkontorni näkyy selvästi merinäkymässä.

Laaja viheralue.

Merellinen siluetti, jossa Katajanokan kärjen viheralueet liittyvät osaksi Luodon, Valkosaaren, Tähtitorninvuoren, Kaivopuiston ja Harakan viheralueiden kokonaisuutta.

Suomenlinnan linnoitussaarten siluetti.

Tärkeä tarkastelusuunta, panoraama kohti Katajanokkaa ja Eteläsataman lahtea.

Kaupunkisiluetin kannalta tärkeä julkisivu.

Eteläsataman lahden puustoinen julkisivurintama. Katkoviivalla merkitty alue on vehreän asuinalueen luoma puolipeittävä puustoinen julkisivu, jossa puiden latvuskerros luo selkeimmän siluetin ja julkisivun.

Pohjakartan aineisto: MML

Horisontaalinen siluetti, jonka yläpuolella kohoavat tärkeimmät maamerkit

Eteläsataman lahden suurmaiseman kaupunkisiluetti on horisontaalinen. Sen yläpuolelle kohoavat tärkeimmät maamerkit, jotka sijaitsevat maiseman korkeimmilla kohdilla. Räystäslinjaltaan yhtenäisin siluetti on Kauppatorin kaupunkireunan kohdalla. Rantavyöhykkeen rakennukset ovat pääasiassa kaupunkireunan rakennuksia matalampia, eivätkä korostu siluetissa.

Katajanokan siluetin tärkeä ominaispiirre on, että mereltä avautuvissa näkymissä vanhan Katajanokan Jugendkorttelien katot erottuvat suurmaisemassa rannan uudempien rakennusten taustalla. Katajanokan siluetti on kerroksellinen ja eläväinen, mutta yleisvaikutelmaltaan horisontaalinen. Asuinrakennusten kattojen yläpuolella erottuu rakenteita ja maamerkkirakennusten torneja. Kokonaisuudessa korostuu rikas ja kerroksellinen rakennuskanta, joka luo monimuotoisen, mutta yhtenäisen, kokonaisuuden.

Eteläsataman lahtea ympäröivä kaupunkijulkisivu on pääasiassa vaaleasävyinen. Katajanokalla julkisivun yleissävy on tummempi, punatiilinen. Tähtitorninvuoren puustoinen kaupunkireuna tuo Katajanokalle tummempisävyisen parin satama-altaan vastarannalla. Ne kehystävät Kauppatorin vaaleaa empirejulkisivua, sitä korostaen.

Kaupunkikuvallisesti tärkeät maamerkit näkyvät maisemassa

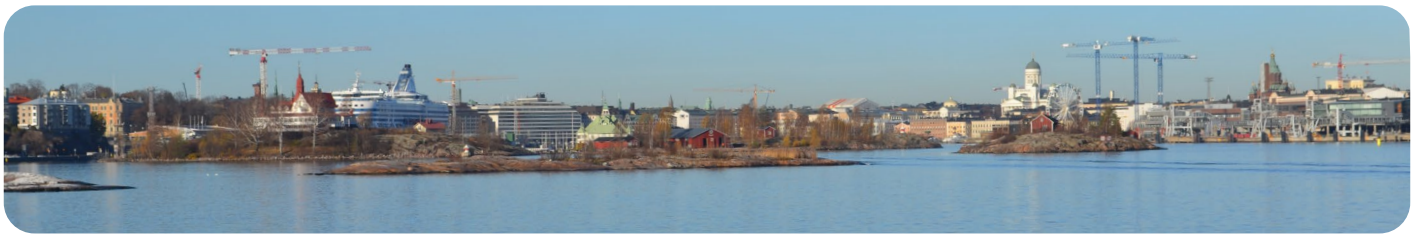
Eteläsataman lahden suurmaiseman siluetissa korostuvat maamerkkeinä parin muodostavat Uspenskin katedraali ja Helsingin tuomiokirkko, sekä lahden toisella puolella Tähtitorninvuoren puistoalue.

Uspenskin katedraalin ja Helsingin tuomiokirkon tornien asema maamerkkinä ja alueen ikonina on vahva. Tornit näkyvät maamerkkeinä kaupunkimaisemassa joka ilmansuunnasta, sekä kaupungista, että mereltä, ja ne ovat useiden katunäkymien päätteinä sekä siluettien kiinnekohtina. Kaupunkikuvallisesti merkittävien maamerkkien nykyisen kaupunkikuvallisen aseman vaaliminen on alueen ominaispiirteiden kannalta tärkeää.

Katajanokan itäkärjen vehreys on osa suurempaa vehreää merellistä siluettia

Merellisen Helsingin kansallismaiseman näkymissä tarkastelualue sulautuu osaksi Helsingin edustan saaristoa. Katajanokan itäkärjen viheralueet liittyvät osaksi Luodon, Valkosaaren Tähtitorninmäen, Kaivopuiston ja Harakan viheralueiden kokonaisuutta. Eteläsataman vehreinä päätteinä korostuvat Katajanokan itäkärjen puistot ja Kaivopuisto. Katajanokan itäkärjen vehreys rakennusmuurin ja rannan välissä on maisemakokonaisuuden ja erityisesti kansallismaiseman näkymien vaalimisen kannalta tärkeä ominaispiirre.

Laajasalon ja Öljysataman suunnalta Katajanokan siluetissa näkyy niemen puistoinen itäkärki. Punatiiliset asuinkorttelit niemen itäkärjessä korostuvat maltillisemmin kuin vehreä julkisivu. Suomenlinnan näkymissä Katajanokan siluetti on selvästi rakennetumpi, mutta luodot ja pienet vehreät saaret korostuvat. (Ks. kuvat 1 ja 2)



kuva 1. Näkymä Suomenlinnan lautalta kesällä 2022. Näkymä Eteläsatamaan on peitteinen. Lahden nykyinen, aiempaa kapeampi muoto ja sitä reunustavat luodot estävät pitkät näkymät lahden pohjukkaan ja kauppatorille. Näkymissä korostuvat luonnontilaisten luotojen ja monimuotoisen kaupunkireunan toisiinsa sointuvat värit. Helsingin tuomiokirkko hohtaa valkoisen värinsä ja korkeutensa vuoksi maamerkkinä. Muut korkeat maamerkkirakennukset sointuvat väritykseltään luonnonmaisemaan eivätkä kilpaile sen kanssa.



kuva 2. Katajanokka Kruunuvuorenrannasta kesällä vuonna 2017. Katajanokan punatiiliset rakennukset ja rannan puistovyöhyke saavat aikaan sen, että kaupunginosa ei korostu erityisen rakennettuna, verrattuna ympäröiviin kaupunginosiin. Maamerkkirakennukset korostuvat. Kuvalähde: Wikipedia, Anpaasi - CC BY-SA 4.0



Kaavioon on kuvattu Eteläsataman lahden siluetti ja siihen sulautuvat julkisivut sekä viheralueet. Kaavioon on merkitty myös siluetin tärkeimmät tarkastelusuunnat: näkymät Suomenlinnasta, lauttareiteiltä sekä Öljysatamasta.

Merkittävä maamerkkirakennus, joka näkyy laajalle alueelle. Tärkeä Eteläsataman lahden tunnus.

Mereisen Helsingin tärkeä saapumisnäkymä Eteläsataman lahdelle.

Mereltä avautuu näkymiä kaupunkiin, saapumisnäkymät.

Laaja viheralue.

Merellinen siluetti, jossa Katajanokan kärjen viheralueet liittyvät osaksi Luodon, Valkosaaren, Tähtitorninvuoren, Kaivopuiston ja Harakan viheralueiden kokonaisuutta.

Tärkeä tarkastelusuunta, panoraama kohti Katajanokkaa ja Eteläsataman lahtea.

Kaupunkisiluetin kannalta tärkeä julkisivu.

Eteläsataman lahden puustoinen julkisivurintama. Katkoviivalla merkitty alue on vehreän asuinalueen luoma puolipeittävä puustoinen julkisivu, jossa puiden latvuskerros luo selkeimmän siluetin ja julkisivun.

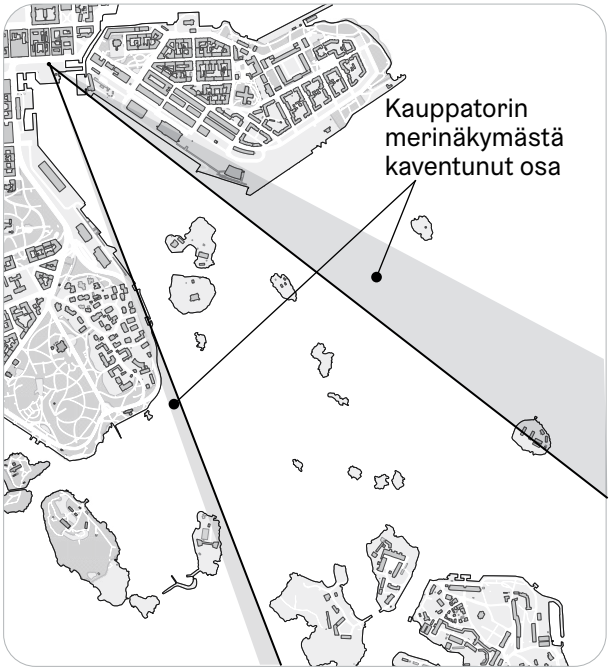


Pohjakartan aineisto: MML

Maisemakokonaisuuden merinäkymät

Rannoilta aukeaa merinäkymiä Kruunuvuorenselälle sekä avomerelle. Kauppatorilta aukeaa kaksi merinäkymää. Näkymä avomerelle kaakkoon aukeaa Luodon ja Kaivopuiston välistä. Kauppatorin toinen merinäkymä avautuu Kruunuvuorenselälle Valkosaaren ja Katajanokan välistä.

Kruunuvuorenselän näkymä Kauppatorilta on kaventunut oleellisesti verrattuna aikaan ennen rannan täyttöjä. Sen nykyiseen laajuuteen vaikuttavat rakenteista vapaa vesipinta, sekä Katajanokan eteläkärjen rakentamisen säilyminen matalana ja väljästi rantatilaan asettuvana.

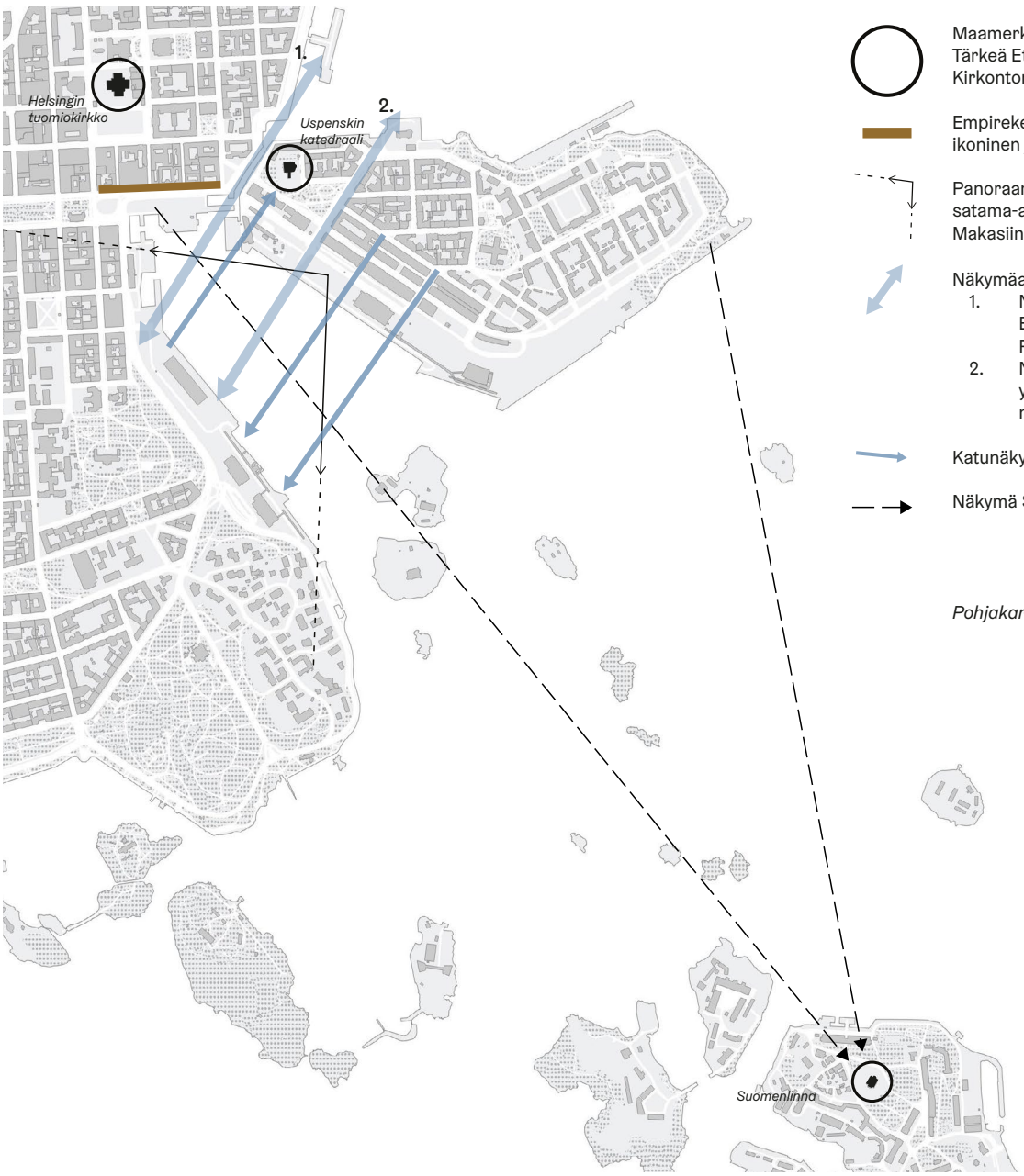






Kauppatorin merinäkymiä kesällä talvella 2023 (ylempi kuva) ja kesällä 2020. Kauppatorilta avautuva merinäkymä on ollut aiemmin laajempi. Merinäkymän nykyiseen laajuuteen vaikuttaa rakenteista vapaa vesipinta ja Katajanokan eteläkärjen rakentamisen säilyminen matalana ja väljänä rantaviivan tuntumassa.

Pitkät kaupunkinäkymät



Merkintöjen selitykset

Maamerkki joka näkyy laajalle alueelle. Tärkeä Eteläsataman lahden tunnus. Kirkontornit näkyvät joka ilmansuuntaan.

Empirekeskustan Kauppatoria rajaava ikoninen julkisivu.

Panoraama Katajanokanlaiturilta satama-altaan yli Tähtitorninvuorelle ja Makasiinirantaan.

Näkymäakseli kaupunkirakenteen läpi.
1. Näkymä Satamakatua pitkin Eteläsataman lahdelta Pohjoissatamaan
2. Näkymä kanavan kohdalla. Vesi yhdistää Pohjois- ja Eteläsataman näkymässä.

Katunäkymä satama-altaan yli.

Näkymä Suomenlinnan kirkolle.

Pohjakartan aineisto: MML

Eteläsataman lahden yli avautuu mereltä pitkiä näkymiä, jotka päättyvät kaupunkitilan rajan muodostamaan julkisivurintamaan. Myös suoria katuja pitkin avautuu pitkiä näkymiä maamerkeille.

Kaupunkinäkymiä jatkuu myös molemmilta Eteläsataman lahden rannoilta lahden toiselle puolelle, melko yhtenäisenä muurina maisematilaa rajaavaan kaupunkirakenteeseen. Rantaviiva hahmottuu koko lahden mitalta tyylillisesti yhtenäisenä, rakennettuna pystymuurina. Maamerkkirakennukset ovat näkymien kiintopisteitä. Tärkeimmät pitkien kaupunkinäkymien maamerkit ovat Helsingin Tuomiokirkko, Uspenskin katedraali ja Tähtitorninvuori. Myös Suomenlinnan kirkontorni erottuu maamerkkinä Kauppatorilta, Tähtitorninvuorelta ja Matruusinpuistosta. Rahapajan historiallinen asema maamerkkinä hahmottuu vielä Makasiininrannasta.

Katajanokan kanava hahmottuu Makasiininrannasta ja luo näkymäakselin kaupunkirakenteen läpi, sekä rajapinnan vaaleamman Kauppatorin ja yleissävyltään tummemman Katajanokan välille.

Vaalittavat ominaispiirteet

Siluetti ja kaupunkijulkisivu

Eteläsataman itäosa on osa Eteläsataman lahden ainutlaatuista ja tunnistettavaa kansallismaisemaa. Kansallismaiseman keskiössä on Kauppatori ja empirekeskustan julkisivurintama, jota reunustavat Eteläsatama ja Katajanokka.

Siluetti on matala ja horisontaalinen. Sen yläpuolelle nousevat maamerkkeinä Uspenskin katedraali ja Tuomiokirkko.

Rantavyöhykkeellä yksittäiset matalat rakennukset seisovat väljästi irrallaan toisistaan. Sen taustalla on tiivis rakennusrintama ja yhtenäiset korttelijulkisivut. Korttelirakenteessa rakentamisen korkeus myötäilee Katajanokan maastonmuotoja, mikä tuo merelle avautuvaan kaupunkijulkisivuun syvyyttä ja kerroksellisuutta.

Katajanokan läntinen kaupunkijulkisivu on Esplanadin akselin näkymäpääte. Kaupunkijulkisivussa lähinnä Kauppatoria Alvar Aallon Enso-Gutzeit ja Rahapaja laajennuksineen liittyvät värisävyiltään Kauppatorin vaaleisiin empirejulkisivuihin. Muuten Katajanokan ranta, Makasiinikorttelit sekä itäinen kärki ovat julkisivuiltaan maisemassa tummana erottuvaa punatiiltä. Ajallinen kerroksellisuus näkyy kaupunkijulkisivussa.

Kaupunkirakenne

Rantavyöhyke hahmottuu väljästi rakennettuna, taustaansa matalampana kokonaisuutena. Rakennukset sijaitsevat etäällä toisistaan siten että näkymät rakennusten väleistä meren ja tiiviisti rakennetun korttelijulkisivun välillä säilyvät. Rantavyöhykkeen rakennukset sijaitsevat keskenään samalla etäisyydellä rantaviivasta. Kaupunkitilan käyttö ja arkkitehtuuri pohjautuvat autenttiseen satamatoimintaan. Alueen perusrakenne on selkeä ja tunnistettava.

Eteläsataman lahden rakenne: satamakaupungin luonne, merellisyys ja saarimaisuus

Eteläsataman lahdella ja Katajanokalla on Ehrenströmin ja Engelin ajoista lähtien ollut suuren matkustaja- ja rahtisataman olemus. Eteläsataman lahden rakennettu rantaviiva on sen tunnistettava ominaispiirre ja kauttaaltaan ihmisen muokkaama. Avoimet pitkät näkymät lahden yli vastarannoille, avomerelle ja kohti Suomenlinnaa kytkevät laajan merellisen alueen yhdeksi kokonaisuudeksi.

Kivirakenteiset suorat rantamuurit hahmottuvat yhtenäisenä kokonaisuutena ja rajaavat selväpiirteisesti Eteläsataman lahden vesialueen. Katajanokan kanava erottaa Katajanokan Helsingin niemestä omaksi saarekseen.

Lauttareitiltä avautuu eri etäisyyksiltä Helsinkiin saapumisen tunnistettava näkymäsarja, jossa tuomiokirkko ja Uspenski ovat näkymien kiintopisteinä.

Puustoinen itäkärjen julkisivu liittää Katajanokan osaksi Helsingin vehreää saaristoa mereltä tarkasteltaessa.

Kantakaupunkimainen rakentamisen tapa

Katajanokalla hahmottuvat ajallisesti arkkitehtonisesti yhtenäiset korttelikokonaisuudet, jugendkorttelit, makasiinikorttelit ja 80-luvulla rakennettu itäkärjen ”uusi osa”. Omina kokonaisuuksina erottuvat vankila, Uspenskin katedraali ja Merikasarmi. Enimmäkseen kaupunkirakenne on kantakaupunkimaista umpikorttelia, julkisen ja yksityisen tilan raja on selkeä.

Merkintöjen selitykset
(kartta sivulla 239)

Avoin vesialue, joka on olennainen Eteläsataman lahden tilallisen hahmottumisen ja merellisyyden kannalta.

Rantavyöhyke, jolla rakennukset sijaitsevat etäällä toisistaan ja ne ovat taustalla olevaa kaupunkirakennetta matalampia.

Rantamuuri.

Avoimena säilytettävä kaupunkitila ja näköyhteys merelle.

Rannan rakentamisen julkisivulinja.

Avoin rantavyöhyke, jonka merelle aukeavan rakennetun julkisivun muodostaa yhtenäinen 1970–80-luvuilla kaavoitettu ja rakennettu asuinalue. Mittakaavaltaan ja korkeudeltaan alue liittyy Katajanokan jugend-korttelistoon. Alueen julkisivumateriaali, punatiili ja värit liittyvät Katajanokan makasiinikortteleihin. Avoimen ranta-alueen yli avautuvat näkymät sitovat ranta-alueen ympäröivään maisemaan ja Eteläsatamanlahdelta avautuviin näkymiin.

Rakentamisen ja rannan välissä oleva puusto/kasvillisuus osana mereltä avautuvaa kaupunkijulkisivua.

Merkittävää näkymää reunustava tai sen päätteen muodostava puusto /vihermassa.

Maisemallisesti ja historiallisesti arvokas, kallioselänteellä sijaitseva puistoalue, joka on tärkeä osa mereltä ja Eteläsatamanlahdelta avautuvia näkymiä ja alueen identiteettiä. Maisemallinen maamerkki.

Tärkeä näkymäsektori.

1. Kauppatorilta avautuvissa näkymissä Katajanokan siluetin muodostavan Uspenskin katedraali, Enso-Gutzeitin pääkonttorirakennus, jugend-korttelit, Keskon entisen pääkonttorin piippu sekä sataman portaittain nouseva räystäslinja. Horisontaalisen kaupunkisiluetin yläpuolelle nousevat Uspenskin katedraali ja Keskon piippu.
2. Katajanokalta Tähtitorninvuorelle aukeava historiallinen panoraama. Eteläsataman lahden yli kaupunkirakenteeseen avautuvat panoraamat ovat Katajanokan kaupunkikuvan ja tunnelman kannalta olennaisia.
3. Katajanokan rannalta aukeavat näkymät Suomenlinnaan ovat kaupunkikuvan ja tunnelman kannalta olennaisia.

Lauttareitti, historiallinen portti merellisen Helsingin kansallismaisemaan ja empirekeskustaan. Lauttareitiltä avautuvat kaupunkipanoraamat ja näkymäsarja sekä mahdollisuus tarkastella Eteläsataman kokonaisuutta mereltä käsin.

Näkymäakseli kaupunkirakenteen läpi. näköyhteys Katajanokan halki molemmille merenlahdille on Katajanokan saarimaisen luonteen kannalta olennainen.

Pitkä näkymä kohti maamerkkirakennusta, maamerkki nimetty näkymään.

Empirekeskustan Kauppatoria rajaava ikoninen julkisivu.

Eteläsataman lahden vaalea julkisivurintama.

Eteläsataman lahden punatiilinen julkisivurintama.

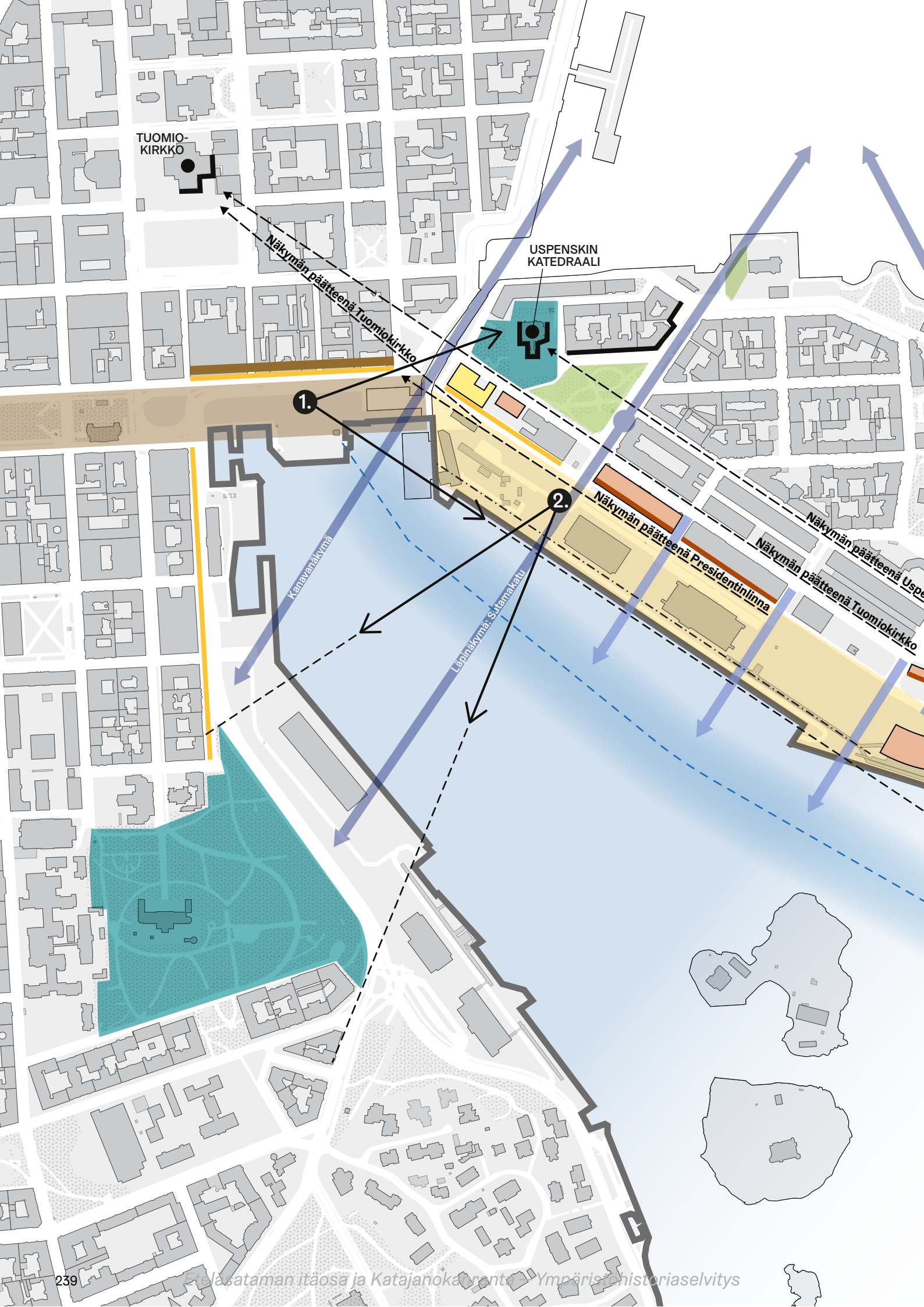
Kaupunkisiluetin yläpuolelle nouseva kirkko, joka erottuu kaikkiin suuntiin.

Merkittävä maamerkkirakennus, jonka kaupunkikuvallista asemaa tulee vaalia.

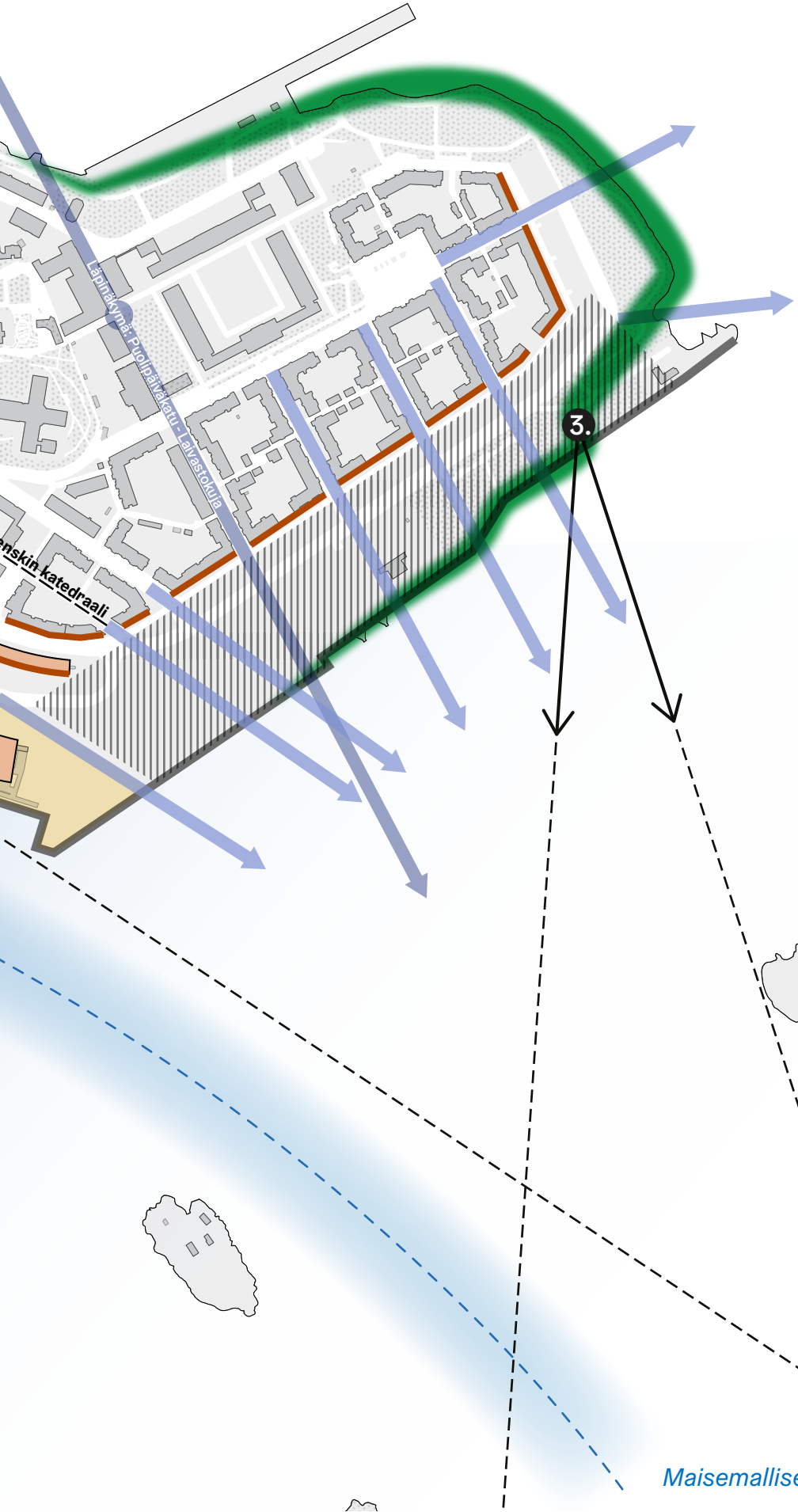
Asemakaavalla suojellut/rakennustaiteellisesti arvokkaat rakennukset selvitysalueella.

Esplanadin akseli, Katajanokan länsiosa on sen päätteenä.

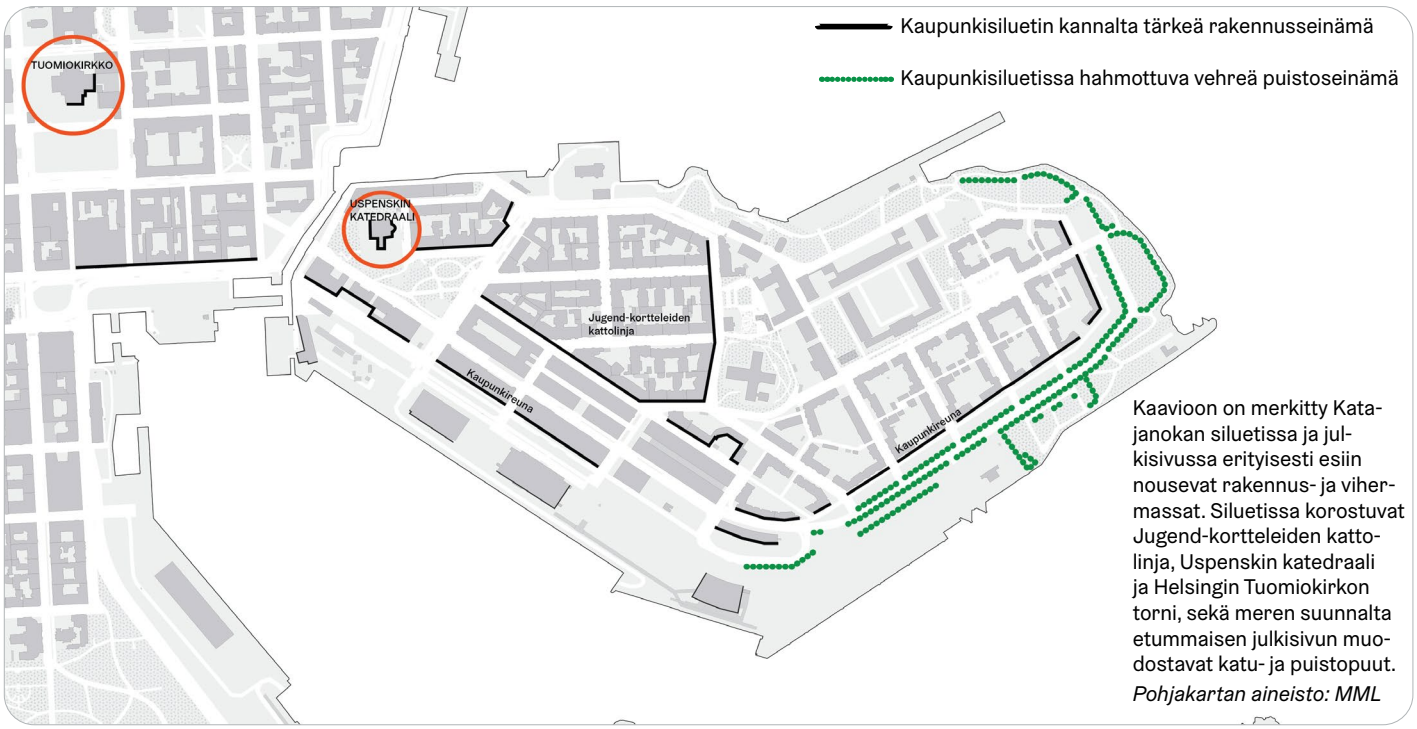
Pohjakartan aineisto: MML


TUOMIO-
KIRKKO
USPENSKIN
KATEDRAALI
Näkymän päätteenä Tuomiokirkko
1.
2.
Kanavanäkymä
Läpinäkymä: Sitamakatu
Näkymän päätteenä Presidentinlinna
Näkymän päätteenä Tuomiokirkko

Eteläsataman itäosan ja Katajanokanrannan ominaispiirrekartta



Kerrostuva siluetti ja kaupunkireuna



Kaavioon on merkitty Katajanokan siluetissa ja julkisivussa erityisesti esiin nousevat rakennus- ja vihermassat. Siluetissa korostuvat Jugend-kortteleiden kattolinja, Uspenskin katedraali ja Helsingin Tuomiokirkon torni, sekä meren suunnalta etummaisen julkisivun muodostavat katu- ja puistopuut.
Pohjakartan aineisto: MML

Katajanokan siluetti on kerroksellinen ja polveileva. Lähimpänä vesirajaa sijaitsevat rakennukset ovat pääasiassa kaupunkireunan rakennuksia matalampia, ja Katajanokan räystäslinja nousee niemen keskiosia kohden. Katajanokan kaupunkisiluetin ylimmän kerroksen luo Jugend-kortteleiden kattolinja. Siluetin yläpuolella erottuvat maamerkit: Uspenskin katedraalin ja Tuomiokirkon torni. Satamarantaan on sataman olemassaolon ajan liittynyt myös satamatoimintojen korkeita rakennelmia, kuten satamanostureita ja nostokurkia.

Katajanokanlaiturin rantavyöhyke ja kaupunkireuna ovat kaksi luonteeltaan erilaista kokonaisuutta; rantavyöhykkeen taustalla kaupunkireuna hahmottuu muurimaisena ja rannan rakennuksia korkeampana. Kaupunkireunaa rytmittävät sen edessä sijaitsevat, matalammat ja toisistaan irrallaan sijaitsevat rantavyöhykkeen rakennukset.

Kaakkoisrannalla, mereltä katsottuna, Katajanokan ensimmäisen julkisivun muodostaa puisto- ja katupuiden vehreä verho. Katajanokarannan rajaava kaupunkireuna ei ole yhtä yhtenäinen muuri kuin lounaisrannan kaupunkireuna, mutta kaupunkikortteleilla on silti yhtenäiseen rakennusrintamaan asettuva rakennusreuna, joka luo selkeäpiirteisen rajan kaupunkikortteleiden ja rannan puistovyöhykkeen välillä. Rakennukset edustavat keskenään samaa aikatasoa ja rakennuskanta on tyylillisesti yhtenäinen. Julkisivujen rytmi vaihtelee.

Katajanokanlaiturin-Katajanokanrannan siluetti etelästä kesällä 2022



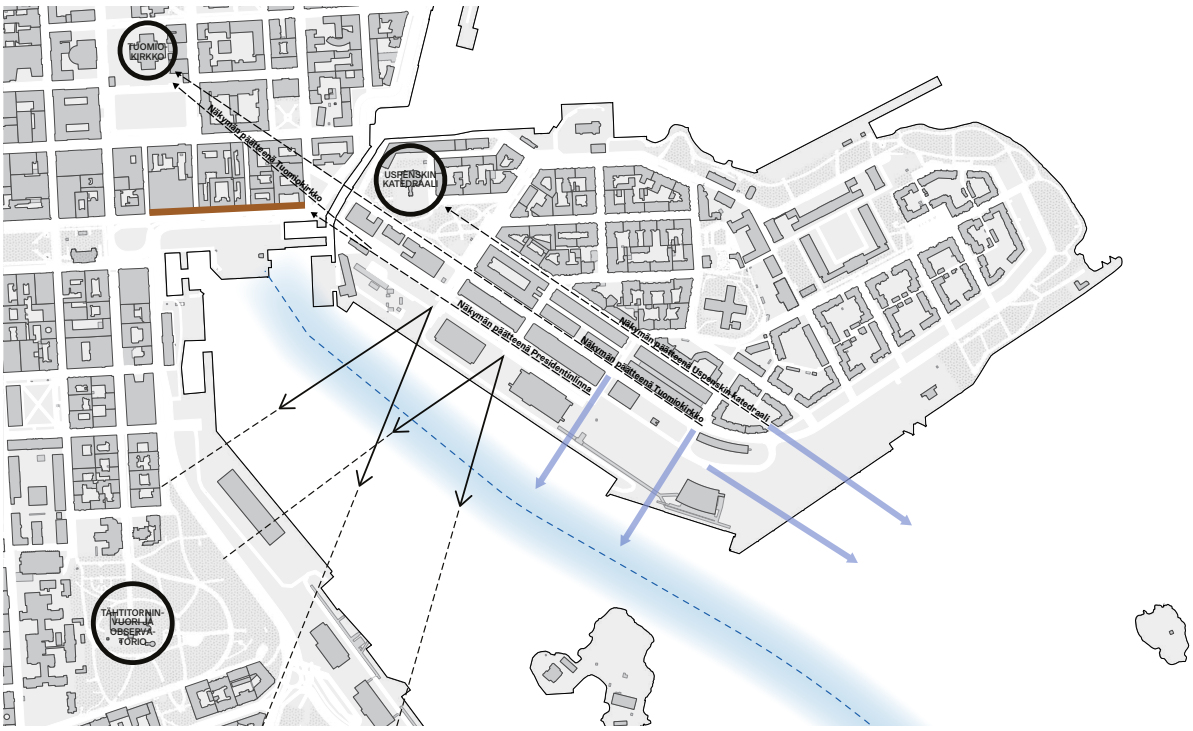
Katajanokanrannan siluetti kaakosta kesällä 2022



Katajanokan kerroksellinen siluetti. Asuinrakennusten kattojen yläpuolella erottuu monia rakenteita ja maamerkkirakennusten torneja. Kokonaisuudessa korostuu rikas ja kerroksellinen rakennuskanta: eri aikakausien rakennukset, taustalle jäävän kaupungin kirkontornit sekä satama-alueen rakenteet, valaisimet ja työmaan nostokurjet luovat monimuotoisen kokonaisuuden.

Vanhan Katajanokan Jugendkorttelit erottuvat suurmaisemassa rannan rakennuksia korkeammalle kohoavien kattojen ja maastonmuotojen ansiosta. Etualan rakennukset edustavat keskenään samaa aikatasoa. Julkisivujen rytmi vaihtelee. Punatiili korostuu ja luo kaukomaisemassa rauhallisen yleisilmeen.

Kaupunkikuvallisesti tärkeät maamerkit erottuvat maisemassa



Merkintöjen selitykset

Avoimena säilytettävä kaupunkitila ja näköyhteys merelle.

Pitkä näkymä kohti maamerkkirakennusta, maamerkki nimetty näkymään.

Tärkeä näkymäsektori: Katajanokalta Tähtitorninvuorelle aukeava historiallinen panoraama. Eteläsataman lahden yli kaupunkirakenteeseen avautuvat panoraamat ovat Katajanokan kaupunkikuvan ja tunnelman kannalta olennaisia.

Lauttareitti, historiallinen portti merellisen Helsingin kansallismaisemaan ja empirekeskustaan. Lauttareitiltä avautuvat kaupunkipanoraamat ja näkymäsarja sekä mahdollisuus tarkastella Eteläsataman kokonaisuutta mereltä käsin.

Merkittävä maamerkki.

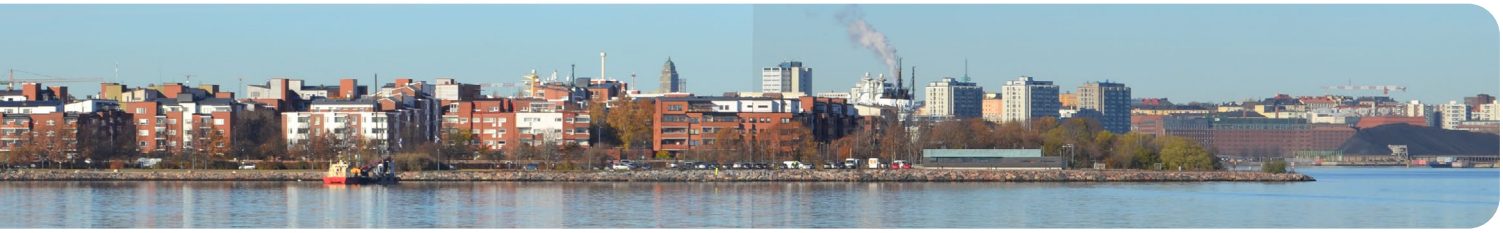
Empirekeskustan Kauppatoria rajaava ikoninen julkisivu.

Pohjakartan aineisto: MML

Kaupunkikuvallisesti merkittävien maamerkkien nykyisen kaupunkikuvallisen aseman vaaliminen on alueen ominaispiirteiden säilymisen kannalta tärkeää. Kirkontornit nousevat selkeästi yli empirekeskustan kattomaailman. Ehrenströmin ja Engelin perintö näkyy kaupunkikuvassa, mikä on kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokasta. Eteläsatamassa ovat näkyvissä Helsingin eri aikakausien rakennukset, ja kaupunkikuva on eri historiallisten kerrostumien kokoelma.

Katajanokan länsiosan vanhimmat korttelit, kanava ja kauppatori muodostavat kaupunkikuvallisen solmukohdan, jonka reunalla sijaitsee myös Katajanokan merkittävin maamerkki: Uspenskin katedraali. Yhdessä Enso-Gutzeitin entisen pääkonttorin sekä Rahapajan rakennusten kanssa se muodostaa Katajanokalle kaupunkikuvallisen portin.

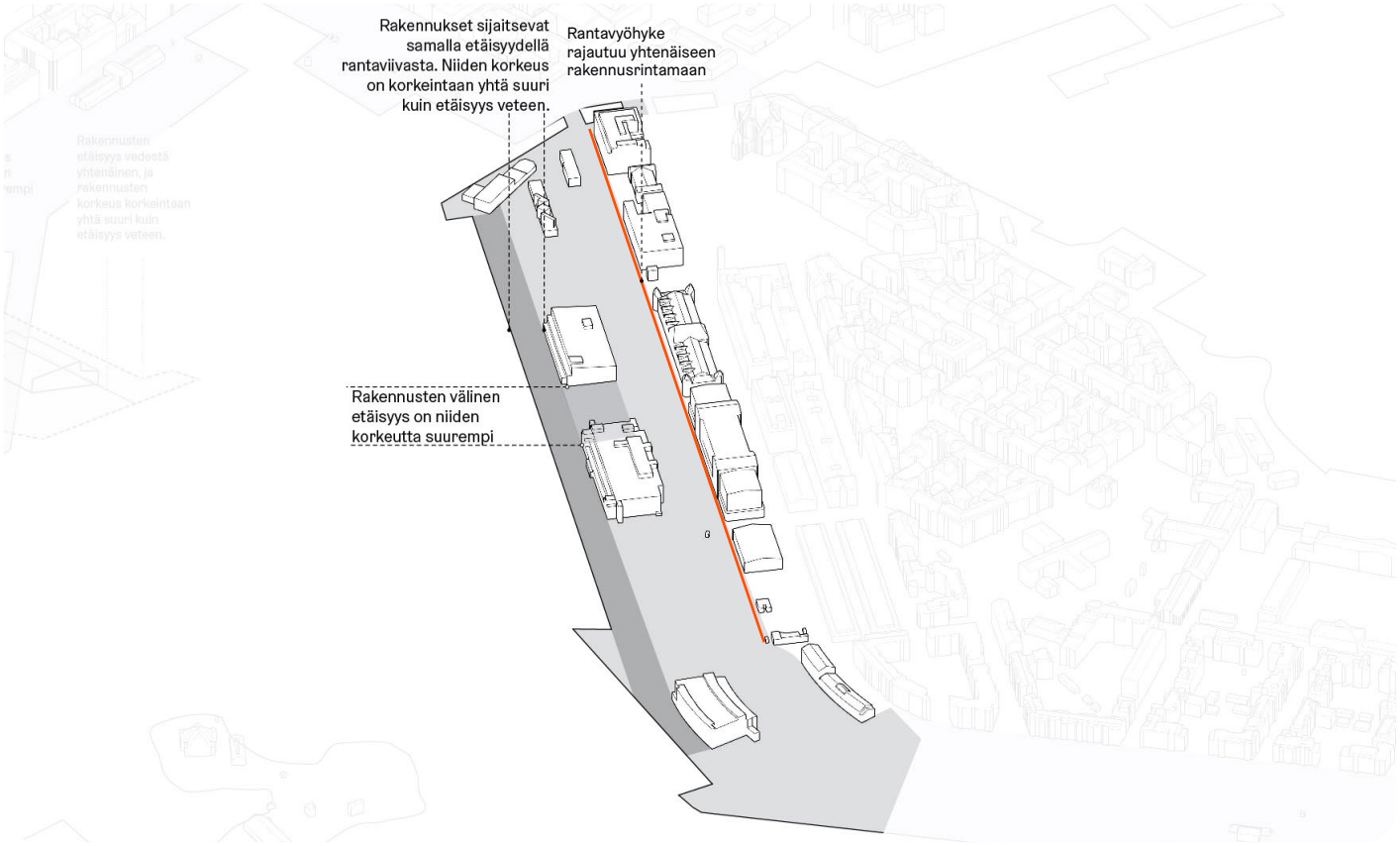
Katajanokalla maamerkit ovat usein pitkien katunäkymien päätteitä, ja toimivat orientoitumista helpottavina elementteinä. Vanhimmat maamerkit ovat olleet katunäkymien päätteinä jo ennen Katajanokan nykyistä korttelirakennetta.



Tyylillisesti yhtenäinen rakennuskanta. Useat savupiippurakenteet sekä hammastavasti sisäänvedetty kattokerros luovat polveilevan reunan siluetille.

Laivastopuisto luo Katajanokalle vehreän päätteen. Katajanokan siluetti sulautuu taustalla näkyvään kaupunkirakenteeseen: Merihaan ja Sörnäisten rakennuksiin..

Väljästi rakennettu rantavyöhyke: avoimen tilan ja rakennuksen suhde



Rantavyöhyke hahmottuu muusta kaupunkirakenteesta eroavana, omana kokonaisuutenaan. Kaupunkireuna luo rantavyöhykkeelle selkeän rajan.

Rantavyöhyke erottuu muusta kaupunkirakenteesta selvästi väljänä ja tasaisena. Rakennukset sijaitsevat rantavyöhykkeellä kappalemaisesti ja väljästi, toisistaan irrallaan. Kaupunkitila on hengittävä. Rakennukset sijaitsevat keskenään samalla etäisyydellä rantaviivasta. Niiden korkeus on korkeintaan yhtä suuri kuin niiden etäisyys veteen. Myös rakennusten välinen etäisyys on niiden korkeutta suurempi.

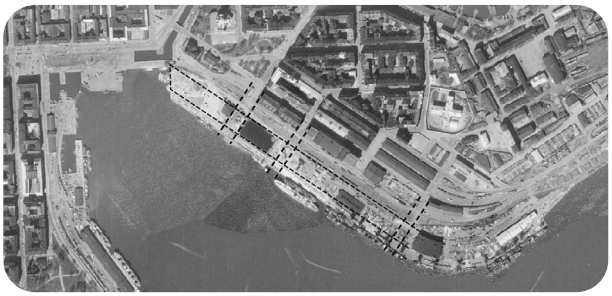
Katajanokanlaiturin rantavyöhykkeen tilarakenne on väljä. Rakennukset ovat nykyisestä rantaviivan linjauksesta saakka asettuneet kaaviossa katkoviivalla rajatulle alueelle. (ks. kaaviosarja ohessa.) Satamarakennusten välistä näkee meren suunnalta tarkasteltuna kaupunkijulkisivun (kaupunkireuna) ja kadulta tarkasteltuna meren. Rantavyöhykkeen väljä tilarakenne ja rakennusten matala korkeus saavat aikaan sen, että Kauppatorilta aukeaa laajahko merinäkymä avomerelle. Etenkin niemen eteläkärjen väljä tilarakenne mahdollistaa rantavyöhykkeen halkaisevat merinäkymät Kauppatorilta ja Makasiinirannasta.

Rantavyöhykkeen räystäskorkeudella on vaikutus myös Kauppatorin näkymiin, etenkin merinäkymiin. Nykyistä räystäslinjaa korkeammat rakennukset hahmottuisivat Katajanokanlaiturin ranta-alueilta Kauppatorin merinäkymää selvästi kaventaen, sekä myös Katajanokan siluetissa.

Kaupunkikortteleilla on yhtenäiseen rakennusrintamaan asettuva rakennusreuna, selkeäpiirteinen raja kaupunkikortteleiden ja satamankentän välillä. Alueen rakennukset, korttelit ja tiet asettuvat keskenään samaan, rantaviivaa mukailevaan koordinaatistoon.



1988



1956

Kaaviosarja (jatkuu seuraavalla sivulla). Rantavyöhykkeen täyttömaalle rakennetut sataman rakennukset ovat satamakentän täyttämisestä asti sijainneet samalla vyöhykkeellä. Rantaviiva on täyttöjen myötä siirtynyt kauemmas merenlahdelle, mutta rakennusten linja on pysynyt paikallaan.





2022



2001

Merkintöjen selitykset

Avoin vesialue, joka on olennainen Eteläsataman lahden tilallisen hahmottumisen ja merellisyyden kannalta.

Rantavyöhyke, jolla rakennukset sijaitsevat etäällä toisistaan ja ne ovat taustalla olevaa kaupunkirakennetta matalampia.

Avoin rantavyöhyke, jonka merelle aukeavan rakennetun julkisivun muodostaa yhtenäinen 1970–80-luvuilla kaavoitettu ja rakennettu asuinalue. Mittakaavaltaan ja korkeudeltaan alue liittyy Katajanokan jugend-korttelistoon. Alueen julkisivumateriaali, punatiili ja värit liittyvät Katajanokan makasiinikortteleihin. Avoimen ranta-alueen yli avautuvat näkymät sitovat ranta-alueen ympäröivään maisemaan ja Eteläsataman lahdelta avautuviin näkymiin.

Rannan rakentamisen julkisivulinja.

Näkymäakseli kaupunkirakenteen läpi. näköyhteys Katajanokan halki molemmille merenlahdille on Katajanokan saarimaisen luonteen kannalta olennainen.

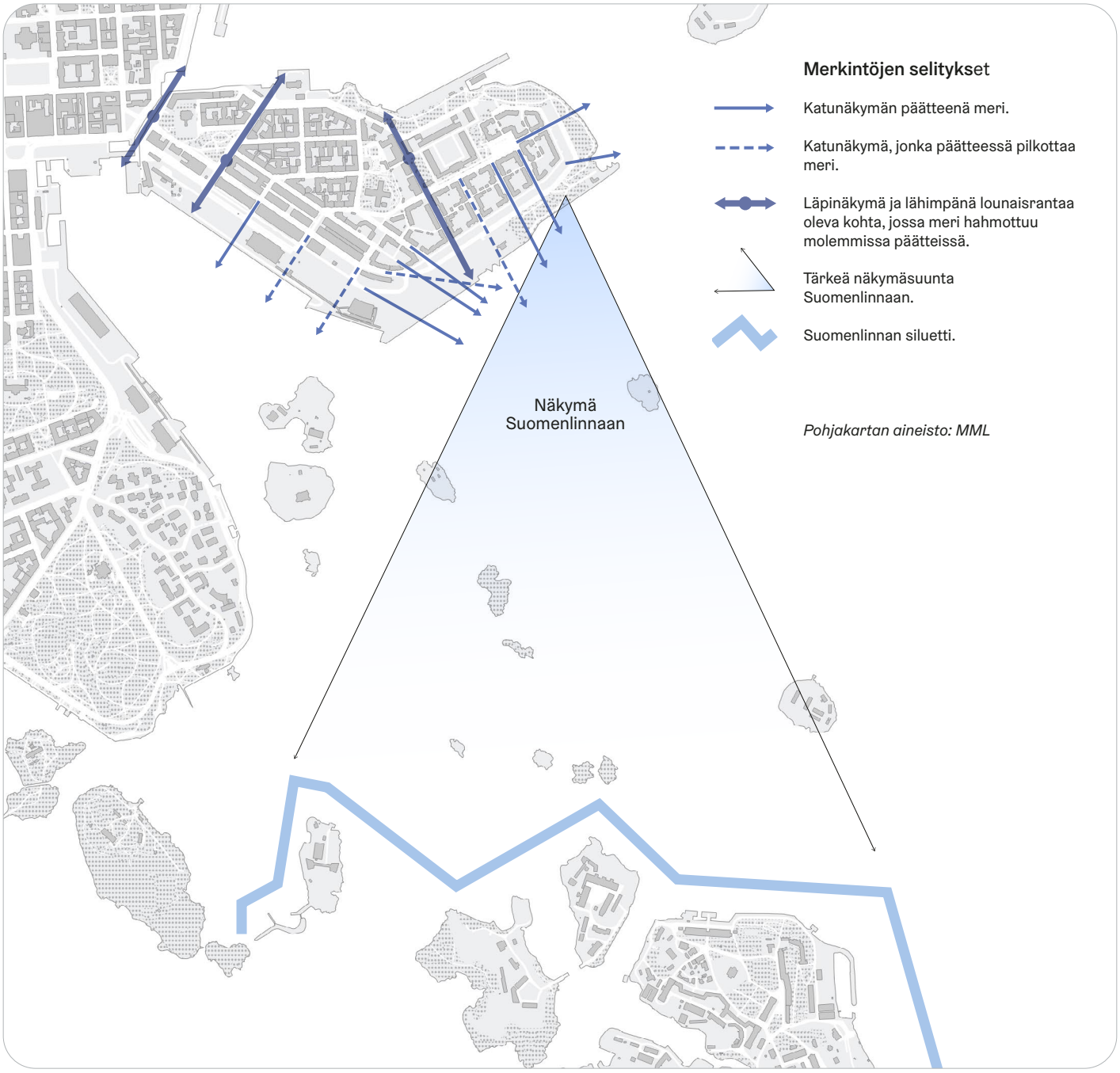
Tärkeä näkymäsektori: Kauppatorilta avautuvissa näkymissä Katajanokan siluetin muodostavan Uspenskin katedraali, Enso-Gutzeitin pääkonttorirakennus, jugend-korttelit, Keskon entisen pääkonttorin piippu sekä sataman portaittain nouseva räystäslinja. Horisontaalisen kaupunkisiluetin yläpuolelle nousevat Uspenskin katedraali ja Keskon piippu.

Tärkeä näkymäsektori: Katajanokalta Tähtitorninvuorelle aukeava historiallinen panoraama. Eteläsataman lahden yli kaupunkirakenteeseen avautuvat panoraamat ovat Katajanokan kaupunkikuvan ja tunnelman kannalta olennaisia.

Pohjakartan aineisto: MML

Vehreys, merellisyys ja saarimaisuus

Meri ja taivas katunäkymien päätteinä



Avoin vesipinta ja kaupungin tärkeiden rakennusten eteen ulottuva vesipeili on yksi keskeisimmistä alueen arvokkaista historiallisista ja maisemallisista ominaispiirteistä. Meri katunäkymien päätteenä ja kaupunkirakenteen läpäisevät näkymäakselit, läpinäkymät, ovat tärkeitä Katajanokan saarimaisuuden ja alueen mereen kytkeytyvän historian muistumia. Meri on näkymänpäätteenä Satamakadun, Ankkurikadun, Pikku Satamakadun ja Mastokadun näkymissä. Satamakadun läpinäkymän molemmat päätteet ovat lisäksi vehreitä (Katajanokan kasinon puistikko sekä Tähtitorninvuori).

Saarimaisuutta ilmentää Katajanokan itäkärjessä julkisen ulkotilan, katujen ja puistojen, sijainti rantavyöhykkeellä, sekä rannan avoimet näkymät merelle.

Vehreä ja merellinen Katajanokanranta



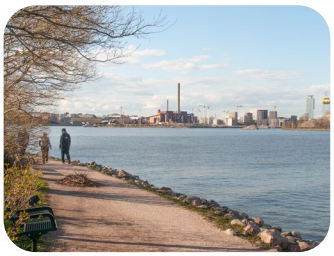
Katajanokanrannan katutilaa kehystävät viheralueet ja katupuut, jotka tekevät katutilasta hyvin vehreän. Kadulta avautuvat näkymät päättyvät viheralueisiin.

Puustoinen julkisivu punatiilijulkisivun edessä, meren ja rakennusmuurin välissä, on alueen tärkeä ominaispiirre. Merinäkymät rannan puistoalueilta ovat pitkiä ja laajoja, ja julkinen puistotila rannassa mahdollistaa avoimen pääsyn merinäkymien äärelle. Matruusinpuisto on Katajanokan ainoa julkinen ranta, jolta aukeaa näkymä Suomenlinnaan.

Katajanokanranta on Katajanokan vehrein alue. Katajanokanrantaa reunustavat katupuurivit ja puistoalueet tekevät kadusta hyvin vehreän. Merinäkymiä aukeaa kasvillisuuden lomasta kadulle Katajanokanrantaan ja Kanavakadun itäpäähän. Lähes kaikki Katajanokanrannan katunäkymät päättyvät viheralueelle ja/tai merinäkymään.













Rakentamisen tapa

Kantakaupunkimainen rakentamisen tapa

Katajanokka on keskusta-aluetta, ja kantakaupunkimaisuus sekä julkisen ulkotilan julkinen luonne ovat sille ominaisia piirteitä. Rakentamistapa on kantakaupunkimainen. Rakennukset rajaavat katutilaa, ja kortteleiden sisäpihat ovat vehreitä.

Katajanokalle ovat tyypillisiä kivijalkaliiketilat sekä julkiset katutilojen fasadit. Rakennuksissa ei ole lähiömäisiä parveketorneja, ja rantatila on julkisluonteisten toimintojen ja puistojen aluetta.

Katajanokalla yksityisen ja julkisen tilan raja on selkeä. Asumisen arki ei näy julkiseen ulkotilaan, katutilaan tai puistoihin. Asuntoihin, terasseille tai parvekkeille ei näy kadulta.







Katajanokalla asuminen ei välity julkiseen ulkotilaan. Yllä ja vasemmalla on esimerkkejä Katajanokan itäkärjen ja kakkoisrannan asuinrakennuksista. Parvekkeet ja asunnot sijaitsevat katutasoa korkeammalla, mikä luo yksityisyyttä asumiseen. Parvekkeiden kalusteet eivät näy katutilaan.

Alueelle ominainen materiaali- ja värimaailma

Katajanokalla rakennusten julkisivut ovat rapattuja tai muurattuja tiilipintoja. Lounaisrannalla, Katajanokanlaiturin ympäristössä, julkisivut ovat satama-alueen osalta punatiilisiä, vaalein (betonisin tai teräksisin) tai tumman harmain yksityiskohdin. Katajanokan lounaisrannan läntisin kortteli (Katajanokanlaituri 1–3) on sävymaailmaltaan vaalea.

Satama-alueella värit ovat maanläheisiä, sävymaailma rauhallinen, päävärinä punatiili. Satamarakenteissa on myös paljon metalliosia ja -rakenteita. Punatiilen ja metallin yhdistelmä on ollut satama-alueen tunnus koko suursataman olemassaolon ajan. Eri aikakausia edustavat punatiilirakennukset luovat kerroksellisen, mutta yhtenäisen kokonaisuuden.

Kaakkoisrannassa Katajanokanrannan rakennusten väritys on yhtenevä, punatiilen ja vaaleiden sävyjen muodostama kokonaisuus.





Yllä on esimerkkejä lähiömäisestä rakentamisen tavasta, jota Katajanokalla ei esiinny. Julkiseen ulkotilaan visuaalisesti levittäytyvä asuminen muuttaa ulkotilan luonteen yksityiseksi.









Katajanokanlaiturin ympäristön rakennukset edustavat eri aikakausia, mutta punatiili materiaalina tekee kokonaisuudesta eheän. Läntisin kortteli on sävymaailmaltaan vaalea ja liittyy visuaalisesti Kauppatoriin.



Katajanokanrannan rakennusten julkisivut muodostavat tyylillisesti yhtenevän, punatiilen ja vaaleiden sävyjen kokonaisuuden.



Katajanokanrannassa rannat ovat julkisten puistojen aluetta - asuminen ei ulotu rantaan.



Katajanokanrannassa katutila on hyvin vehreä, ja asuminen rajautuu pois katunäkymistä.



Katajanokanlaiturilla ei tällä hetkellä ole asumista. Tilarakenne on väljä satamankentän vuoksi, ja katupuut luovat katutilaan vehreyttä.

Lähteet ja kirjallisuus

Lyhennykset:

HBL = Hufvudstadsbladet, HS = Helsingin Sanomat,
MML= Maanmittauslaitos, US = Uusi Suomi,
SS = Suomen Sosialidemokraatti, KS = Kansan Uutiset.
Lisää lyhennyksiä, ks. alla.

Arkistolähteet:

Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto (HKM)

Helsingin kaupunginarkisto (HKA)

Rakennuskonttori / Rakennusvirasto, puisto-osaston istutusluettelot

Sinetti-arkisto

Helsingin kaupunkiympäristön katu- ja puisto-osaston arkisto (KPOA)

Museovirasto (MV)

Kansallisarkisto (KA)

- Digitaaliarkisto
- Kaupunginhallituksen mietinnöt
- Rakennushistorian kokoelma

Kansallisgalleria (KG)

- Arkistokokoelmat

Kansalliskirjasto (KK)

- Doria-arkisto

Kaupunkimittausosasto (KMO)

- Asemakaavakooste
- Ilmakuvat
- Kantakartat

Maanmittauslaitoksen arkisto (MMLA)

Svenska Litteratursällskapet i Finland (SLSF), arkiv

Työväen arkisto (TA)

Suunnitelmapiirrokset (KPOA, KAO-, PUO- ja VIO-sarjat):

Helsingin rakennusviraston katu- ja puisto-osaston arkisto (KPOA) 67 ja 209. ISSN 2489-4230

Lars Liljefors, VIO 3192

Lars Liljefors, VIO 3996

Ritva Keko, VIO 4968

HKR/KPO Puistokortit

KHKK 1924 s.226

HKR/KPOLA. Vanhat istutusluettelot

HKR/KPOA 3167

Helsingin kaupunki, Maankäyttöjohtaja 56/2019. Laivastopuiston kentän peruskorjaus, puistosuunnitelman hyväksyminen, Katajanokka, nro VIO 6014/1

Arvoympäristökortit

Internet-lähteet:

Helsingin kaupungin karttapalvelu. http://kartta.hel.fi/

Juha ilonen: Neljäs Helsinki– luonnoksia keskustan tiivistämiseksi. Katajanokan pohjoispromenadi. http://juhailonen.fi/neljaumls-helsinki-olohuone-helsinki.html

Katajanokkaseura: Katajanokan-kaiku lehtien internet-arkisto. https://skatta.fi/category/katajanokan-kaiku/

Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. www.rky.fi.

Suomen ympäristökeskus, SYKE: ympäristö.fi. Kansallismaisemat. Julkaistu 24.7.2013, päivitetty 11.7.2014

Suomen raitiotieseura, www.raitio.org

Asemakaavat ja asemakaavojen selostukset:

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, asemakaavakartta n:o 9146

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, asemakaavakartta n:o 7534. Helsinki, 8. kaupunginosa, Katajanokka. Asemakaavan muutos/ korttelit 141,159,160,190,191, Asemakaava/korttelit 8001–8022. 5.8.1976

Asemakaavan muutoksen selostus. Asemakaavan muutoskartta nro 12048. 14.4.2011 Katajanokka. Alvar Aalto- Suojelukohde, Stora Enso Oyj:n pääkonttori.

Asemakaavan nro 9277 muutoksen selostus.Kanavakatu 8–22. 27.11.1986

Asemakaavan nro 9766 muutoksen selostus. 29.03.1990. Kortteli 142, tontti 4.

Yleiskaavan kulttuuriympäristöt –teemakartta. Helsingin kaupunki 2016b

Painetut lähteet ja kirjallisuus

Aho, Lauri. Helsinki: Pääkaupungin kasvot. Helsingin kaupunki 1959.

Ala-Härkönen, Ada. Katajanokan kaupunkikuva ja Warranttimakasiini – teollistuuskaupungin kasvot. Kandidaatintyö. Aalto yliopisto, taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, arkkitehtuurin koulutusohjelma 2020.

Erävuori, Jukka. Helsingin sataman ja satamahallinnon historia. Helsingin kaupunki, Helsinki 1981.

Haavisto, Panu et. al. Kouluelämää Snellmanin ajan Helsingissä. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus 2006.

Hakkarainen, Helena, Putkonen, Lauri. Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt : teollisuusrakennusten inventointiraportti. Helsinki 1995.

Havas, Hannu. Merenkulkumuseo Katajanokan tulli- ja pakkahuoneeseen. Historia, käyttö- ja korjaussuunnitelma. Diplomityö, Helsingin teknillinen korkeakoulu, arkkitehtiosasto 1996.

Heikkinen, Sakari. Suomeen ja maailmalle, tullilaitoksen historia. Helsinki 1994.

Helander, Vilhelm, Pakkala, Pekka ja Sundman, Mikael.

Katajanokka. Uusi asuinalue Helsingin keskustassa. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1989.

Junttila, Ulla-Kirsti. Muuttuvat kadunkalusteet. Jyväskylä 1986.

Järvenpää, Eeva ja Räihä, Sirpa. Ensimmäisiä esikaupunkeja - Kertomuksia Kaartinkaupungin ja Kampin kortteleista. HS Kirjat 2009.

Kainulainen, Matti. Skloddi : muistoja 50-luvun Katajanokalta pikkukundin vinkkelistä. Helsinki 2017.

Kervanto Nevanlinna, Anja. Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä. SKS 2002.

Kervanto Nevanlinna, Anja. Voimat jotka rakensivat Helsinkiä 1945-2010. 4, Helsingin historia vuodesta 1945. SKS. 2012.

Kovero, Martti. Teollisuus. Helsingin kaupungin historia III: 1. Helsinki. 1950.

Kråkström, Erik ja Helamaa, Erkki (toim.). Pohjoismaista arkkitehtuuria 1950-1954. Nordisk arkitektur. Helsinki 1955.

Kuusi, Sakari, Voionmaa, Jouko, Soiniemi, Allan. Suomen rahapaja 1864-1964: suomen rahapajan vaiheet : rahat ja mitalit: metalliraha ja sen valmistus. Helsinki 1964.

Nenonen, Kaija ja Toppari, Kirsti. Puhvelista Punatulkkuun. Helsingin vanhoja kortteleita. Viides painos, HS, Helsinki 1986.

Paloposki, Jyrki. Merikasarmin tarina. Helsinki 2018.

Putkonen, Lauri. Katajanokka - Skatudden. Helsinki 2010.

Sartti, Seija. Eteläranta 10. Jyväskylä 2002.

Nokea ja pilvenhattaroita: helsinkiläisten ympäristö 1900-luvun vaihteessa. Helsingin kaupunginmuseo. 1999.

Stenius, Olof. Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto. Helsinki: Pro Helsingfors säätiö 1969.

Suolahti, Eino E. Helsingfors 1550-1950. Söderström, Helsinki 1950.

Terho, Olavi et. al. (toim. Leo A. Pesonen). Helsingin kadunnimet – Helsingfors gatunamn. 2 korjattu painos. Julk. Helsingin kaupungin nimistötoimikunta: Helsingin kaupungin julkaisuja 24. Helsinki 1981.

Uudenmaan liitto 2022. MISSÄ MAAT ON MAINIOMMAT, Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Maakuntainventoinnin kohteet. Uudenmaan liiton julkaisuja E 245–2022

Wessmann, Kerttuli. Narinkka. Katajanokan vaatimaton menneisyys, Vanhat piirrokset ja maalaukset kaupunkikansatieteellisinä dokumentteina. Helsinki: Helsingin kaupunginmuseo 1989.

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

Selvitykset

Bonsdorff, M. Winterhalter, K., Tainio, K. *Kauppatori*. *Kaupunkirakennehistorian selvitys.* Helsingin kaupunki, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto., 2016. ISSN 2243-092X

Bonsdorff, M. Winterhalter, K., Havas, J. *Makasiinirannan ja Olympiarannan ympäristöhistoriallinen selvitys*. 2022. Helsingin kaupunki. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:4. Arkkitehtitoimisto Okulus

Björkman, Sten. Kauppatorin alueen rakennushistoriaselvitys. Helsingin kaupunki Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu AB3/86. 1986.

Helsingin Katajanokan Kanavakadun makasiinit. Käytö- ja suojelusuunnitelma. HTKK arkkitehtuurin historian laitos. Hel-singin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, julkaisuja AB 1/1979. Asemakaavaosasto 5.2.1979.

Helsingin kaupunki 1981. Kanavakadun makasiinit. Keskustan elävöittämisryhmän selvitys.

Helsingin kaupunki 2012. Kirjava Satama: yleinen kansainvälinen ideakilpailu. Arvostelupyötäkirja. **Helsingin yleiskaavaehdotus 1960.** Laadittu asemakaavaosastolla 1953-1960. Helsingin kaupunki 1960.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2005. Sädevirta, S. ja Salastie, R. Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät alueet Helsingin Yleiskaava 2002:ssa. Inventointiluettelo eri suojelutasoista kaupunginosittain. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2005:11. ISSN 1458-9664. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2005-11.pdf>, viitattu 10.01.2023

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus: Osa 2 Yleissuunnitelmat. **Wilbur Smith & Associates, Insinööritoimisto Pentti Polvinen 1969.**

Jaatinen, Carina, Lindh Tommi ja Lunkka, Hannu. Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri. Katajanokan kaupunginosan inventointi. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/1998. Helsingin kaupunginmuseo 1998.

Katajanokan kanavaseutu. Selvitys 15.2.1989. Vilhelm Helander ja Juha leiviskä, arkkitehdit SAFA 1989.

Liski, Matti, Ruoff, Eeva, Tikkanen, Katri. 2016. Tove Janssonin puisto, *Puistohistoriallinen selvitys ja kehittämisperiaatteet*. Helsingin kaupunki. 68 s. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2016:4. ISBN 978-952-331-053-7

Ryymin, R. ja Silfverberg, S. Makasiininrannan ja Olympiarannan ympäristöhistoriallinen selvitys. 2022. Liite 1: Tähtitorninmäki ja Armi Ratian puisto. Studio Terra Oy. ISSN 2489-4230

Skatudden. Nordiska huvudstadtmötet i Helsingfors 25.–27.4.1979

Suomen ympäristökeskus (Syke) 2014. Kansallismaisemat. Julkaistu 24.7.2013, päivitetty 11.7.2014. Verkkosivu: <https://www.ymparisto.fi/fi-fi/luonto/maisemat/kansallismaisemat>, Viitattu 26.01.2023. **VAMA 2021.** Ympäristöministeriö, Suomen ympäristökeskus. Uusimaa/Nyland, Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.

Sanomalehtiartikkelit:

Hufvudstadsbladet. 21.4.1905: *"Arbetet har likaså vidtagits med planering af Skatuddstorget på hvars norra del anlägges en plantering af något mindre omfång än den förut här befintliga Skatuddsskvären. De båda planteringarna komma att komplettera hvarandra och utgöra en välbehöllig oas på den annars på grönska och trivsel fattiga men numera stenhusrika Skatudden. I östra delen af den nya planteringen anlägges en äfven den af behofet påkallad lekplan för barn."*

Helsingin sanomat 15.05.1990 *" Matruusinpuisto valmistuu, Merikasarmista ruusutarha Katajanokan kivikylä vihertyy",* Jauhonen, Ulla

Maire Miettinen, 2021. *Eteläranta/makasiiniranta ja Suomenlinnan suojavyöhyke.* Luento 23.06.2021, Aalto yliopisto

Liitteet

Liitehakemisto

Liite 1 : Maisemakulttuuri ja muinaisjäännökset 254

Liite 2: Helsingin edustan merimaisema, vama 2021 255

Liite 3: Eteläsataman lahden kaupunkitilakokonaisuuden RKY-kohteet 257

Liite 4: Muut suojelukohteet ja arvoympäristöt 259

Liite 5: Katajanokan nykyisten reittien ajalliset kerrostumat 260

Liite 6: Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan 262

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan 263

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan 265

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan 267

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan 269

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan 271

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan 273

Liite 7. Yhteenveto: Arvokkaat ominaispiirteet 275

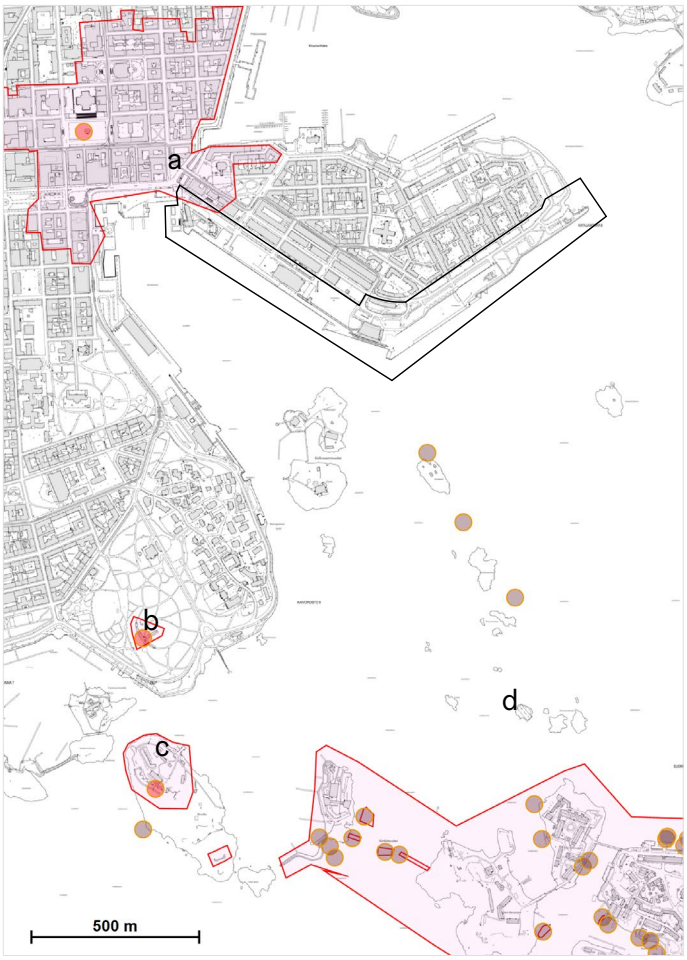
Eteläsataman lahden maiseman pääelementit 275

Eteläsataman lahtea ympäröivä kaupunki- ja maisematila 277

Eteläsataman itäosa ja Katajanokanranta 279

Liite 1 : Maisemakulttuuri ja muinaisjäännökset





- Aikakaudelleen tyypillinen puisto, puistikko tai aukio
- Asuntoaluekokonaisuus
- Kantakaupungin kadut ja aukiot
- Julkisten rakennuste, työpaikka-alueiden ja laitosten ympäristöt
- Kansanpuistot
- Erityisalueet
- Helsingin identiteetin kannalta tärkeimmät rannoilta avautuvat maisemakavalkadit
- Paikallisesti merkittävät siluettipanoraamat
- Puistokadut, puukujanteet

Kiinteät muinaisjäännökset:

a. Vironniemen Helsingin Vanha asemakaava-alue
b. Kaivopuisto 2
c. Harakka
d. Suomenlinna

Muinaisjäännöspiste

Muinaisjäännöspiste, vedenalainen (alusten hylyt)

Kohdealueen raja

Maisemakulttuurikartassa on esitetty Helsingin keskeisimmät kulttuurimaisemakohteet, puistot, puutarhat ja maisemakokokonaisuudet. Lähtökohtana on ollut yleiskaava 2002:n yhteydessä tehdyt kulttuuriympäristöselvitykset, joita on tarkennettu ja päivitetty. Kohteiden valinnassa on käytetty valtakunnallisessa kartoitustyössä hyväksyttyjä valintakriteerejä: paikan historiallista, puutarhataiteellista, maisemakuvallista tai puutarhakulttuurista arvoa. Valintakriteereissä on painotettu erityisesti helsinkiläisen kulttuurimaiseman kannalta keskeisiä erityispiirteitä ja helsinkiläisten vapaa-ajan vietosta kertovia paikkoja. Monet alueet ovat kerroksellisia. Kohteet on luokiteltu alkuperäisen käyttötarkoituksen mukaan. Tarkastelun rajavuotena on ollut 1980-luku, tätä uudempia kohteita ei sisälly tarkasteluun.

Lainaus: Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala, Maankäyttö ja kaupunkirakenne, Kaupunkitila ja maisemasuunnittelu.

Liite 2: Helsingin edustan merimaisema, vama 2021

Lainaus: VAMA 2021. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, Uusimaa / Nyland. Ympäristöministeriö. Suomen ympäristökeskus.

Maakunta	Uusimaa
Kunta	Helsinki
Maisemamaakunta	Eteläinen rantamaa
Maisemaseutu	Suomenlahden rannikkoseutu
Pinta-ala	4 624 ha, josta

kosteikkoja ja avointa suota: 1 ha
maatalousalueita: 0 ha
metsiä sekä avoimia kankaita ja kalliomaita: 239 ha
rakennettuja alueita: 60 ha
vesialueita: 4 324 ha

Arviointi

Helsingin edustan merimaisema on kulttuurihistoriallisesti monikerroksinen maisemanähtävyys, jota leimaa pitkä linnoitushistoria. Linnoitteiden ja muiden sotilastoiminnan synnyttämien rakenteiden ohella alueen maisemalliset arvot perustuvat luonnontilaisina säilyneisiin luotoihin, pitkiin ja avariin merinäkymiin, maisemaa pohjoisessa reunustavaan Helsingin siluettiin sekä käyttöhistorialtaan monipuolisiin ja virkistyskohteina arvokkaisiin sisäsaariin. Alue on maisemallisesti yhtenäinen virkistys- ja matkailualue, jonka laivaväyliltä aukeaa edustavia näkymiä kohti Helsingin kaupunkialuetta. Mereinen Helsinki on yksi Suomen 27 kansallismaisemasta.

Luonnonpiirteet

Helsingin edustan merimaisema muodostuu erikokoisista saarista sekä pienistä kallioisista luodoista, joita erottavat vilkkaasti liikennöityjen meriväylien halkomat vesialueet. Saaret ovat pääasiassa paljasta tai harvan kasvillisuuden peittämää graniittia. Lisäksi alueen kallioperässä on gneissijuonteita sekä kvartsi- tai granodioriitin luonnehtimia alueita. Useimmat saaret ja luodot ovat paljaaksi huuhtoutuneita, mutta paikoitellen kalliopintoja peittää ohut moreeni. Monien Helsingin edustan saarten kallioperää on louhittu linnoitusten rakennusmateriaaliksi.

Maisemanähtävyyden suurimpia saaria ovat Suomenlinnan linnoituksen pääsaaret Susisaari ja Iso Mustasaari sekä Suomenlinnan itäpuolella sijaitsevat Vallisaari ja Kuninkaansaari. Harakan saaresta Suomenlinnan ja Vallisaaren kautta Santahaminaan kulkeva saariketju muodostaa luontaisen portin Kruunuvuorenselältä avomerelle. Saariketjun eteläpuolella on lähinnä pieniä avoimia luotoja sekä hieman suuremmat Harmaja ja Katajaluoto. Hernesaaren kaupunginosan edustalla sijaitsevat Pihlajasaaret muodostavat oman luonnonpiirteiltään arvokkaan kokonaisuutensa. Alueella on kolme Helsingin luonnonsuojeluohjelmaan 2015–2024 sisältyvää kohdetta: Tiirakari, Pitkäouri ja Pormestarinluodot.

Alueen kasvillisuus vaihtelee ulkosaarten niukasta kasvillisuudesta sisäsaarten paikoitellen runsaslajisiin lehtoihin. Monien saarten käyttöä on rajoitettu, joten niihin on kehittynyt monipuolisia luontokohteita, kuten sotilaskäytön tai laidunnuksen synnyttämiä kallioketoja ja rantaniittyjä. Alueen kasvimaailmaa rikastavat rehuntai sorantuonnin myötä levinneet tulokasharvinaisuudet. Suomenlinnassa on lisäksi jalojen lehtipuiden reunustamia puistoalueita ja puutarhakasvillisuutta. Helsingin edustan saaristossa on useita arvokkaita lintujen pesimäluotoja.

Ekologiselta laadultaan meri on Helsingin edustalla vältävä. Alueen vedet ovat varsin rehevöityneitä ja sameita, ja ne kärsivät happikadosta sekä sinilevästä. Kesäaikaan alueella mitataan Suomen rannikkovesien suurimpia fosforiarvoja. Helsingin merialueelta on tavattu noin 60 kalalajia, joista lohta, taimenta, kuhaa, siikaa ja ahventa kalastetaan edelleen ammattimaisesti.

Kulttuuripiirteet

Helsingin edustan merimaisemassa yhdistyvät merenkulkuun, sotahistoriaan, virkistyskäyttöön ja kaupungin kasvuun liittyvät elementit. Alueen kiintopiste, Suomenlinnan merilinnoitus, on liitetty vuonna 1991 Unescon maailmanperintöluetteloon ainutlaatuisena sotilasarkkitehtuurin muistomerkkinä. Suomenlinnalla on täten myös kansainvälistä arvoa maisemanähtävyytenä. Lisäksi Helsingin edustalla on monia arvokkaita ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitteita ja lukuisia historiallisen ajan muinaisjäänteitä, joista suuri osa on vedenalaisia hylkyjä.

Alueen linnoitushistoria ulottuu 1550-luvulle, jolloin Vallisaareen rakennettiin puolustusrakenteita. Aktiiviseen linnoituskäyttöön Helsingin edustan saaret otettiin kuitenkin vasta Ruotsille tappiollisen Hattujen sodan jälkeen vuonna 1748. Suomenlinnan rakennustöiden johtoon nimitettiin linnoitusupseeri Augustin Ehrensvärd, joka sovitti linnoituksen kallioiseen saaristomaastoon bastionijärjestelmää noudattaen. Suomenlinna (Viapori) ei koskaan valmistunut Ehrensvärdin suunnittelemassa laajuudessa, mutta Ehrensvärdin kuollessa vuonna 1772 linnoitus oli lähes puolustuskunnossa. Suomenlinnan päälinnoituksen ovat muodostaneet Kustaanmiekka, Susisaari, Iso Mustasaari, Pikku Mustasaari ja Länsi-Mustasaari. Lisäksi ulkovarustuksia on ollut Särkällä ja Vallisaaressa. Linnoitusvarustusten ohella Suomenlinnaan rakennettiin saaristolaivaston korjauste-

lakka sekä kasarmi- ja talousrakennuksia. Suomenlinna toimi rakennusvaiheessaan merkittävänä kulttuurikeskuksena, jonka rakennustyöt piristivät lähialueiden elinkeinoelämää. Suomenlinnaan kuljetettiin paljon puuta ja muuta rakennusmateriaalia Helsingin maalaiskunnasta, Santahaminasta ja Espoon Soukasta. Muurikivet louhittiin pääasiassa linnoitussaarten omista kallioista.

Valta vaihtui Suomenlinnassa vuonna 1808, jolloin linnoitus antautui Venäjälle Suomen sotaan liittyneen piirityksen jälkeen. Venäjä vahvisti linnoitusta rakentamalla Isolle Mustasaarelle venäläisen varuskuntakorttelin.

Vuonna 1854 valmistui myös saaren ortodoksinen kirkko. Suomenlinnaa pommitettiin rajusti Krimin sodassa seuraavana vuonna, jolloin suuri osa linnoituksen rakennuskannasta vaurioitui. Sodan jälkeen venäläiset alkoivat linnoittaa saaren läntisiä puolustusrakenteita maavallein ja tykkipatterein, joita on edelleen jäljellä. Venäläisellä kaudella Suomenlinnaan rakennettiin myös lisää kasarmirakennuksia, sairaala sekä varikko- ja verstasalue.

Suomen itsenäistyttyä Suomenlinna otettiin suomalaiseen varuskuntakäyttöön. Linnoituksen nimi muutettiin nykyiseen muotoonsa toukokuussa 1918. Sisällissodan jälkeen Suomenlinnassa toimi pääkaupunkiseudun suurin vankileiri, mutta aluetta kehitettiin myös sotilaallisena tukikohtana. Suomenlinnaan sijoitettiin Merisotakoulu, ja Susisaaren telakka-alueelle perustettiin sukellusvenelaivueen päätukikohta sekä lentokonetehdas.

Suomenlinnan ortodoksinen varuskuntakirkko muutettiin nykyiseen, luterilaiseen asuunsa vuonna 1928. Samalla kirkon torniin asennettiin majakkavalo. Suomenlinna siirtyi siviilihallinnolle vuonna 1973, kun puolustusministeriö luovutti alueen opetusministeriölle. Linnoitus on vakiintunut monipuoliseksi asuin- ja virkistysalueeksi, jonne on tiiviit lauttayhteydet Helsingin keskustasta. Suomenlinnaan tutustuu vuosittain yli 700 000 kävijää. Suomenlinnan ylläpidosta ja huollosta vastaa Suomenlinnan hoitokunta, joka on opetus- ja kulttuuriministeriön alainen valtion virasto.

Suomenlinnan ohella monilla muillakin Helsingin edustan merimaiseman saarilla on linnoitusvarustuksia tai muita sotilaallisen toiminnan merkkejä. Suomenlinnaan liittyvän linnoitusjärjestelmän osia on muun muassa Särkän saaressa sekä Vallisaaressa. Vallisaaressa ja Kuninkaansaaressa on myös paljon venäläisten rakentamia linnoitusrakenteita. Suomen sodan aikaisia antautumisneuvotteluja isännöineessä Lonnan saaressa on sijainnut miinavarastoja ja magneettimiinojen torjuntaan liittyvä demagnetointiasema, jonka rakennuksia ja koneistoa on edelleen jäljellä. Harmaja, Itäinen Pihlajasaari ja Katajaluoto ovat puolestaan olleet osa ensimmäisen maailmansodan aikaista linnoitusketjua. Harakassa on sijainnut puolustusvoimien kemiallinen koelaboratorio sekä venäläisten rakentama kasarmi.

Helsingin edustan saarilla on myös suhteellisen rikas teollinen historia. Suomenlinnan telakalla on valmistettu ja korjattu toisen maailmansodan jälkeen laivoja siviilikäyttöön. Tätä ennen telakka on ollut sotilaskäytössä. Suomenlinnan telakka on maan vanhin edelleen toiminnassa oleva kuivatelakka. Myös Sirpalesaaressa ja Valkosaaressa on ollut telakkatoimintaa. Valkosaaressa on ollut veneveistämö, sairaala ja karanteeniasema, ja Uunisaaressa on toiminut vernissatehdas, öljytehdas ja ruumisarkkujen valmistamo. Nykyisin entisillä tehdasalueilla on pursiseura- ja virkistystoimintaa.

Helsingin edustan merimaisemaan kuuluvat myös laivaliikennettä ohjaavat väylämerkit, loistot sekä luotsitoiminnan rakennukset. Helsingin edustan merimaiseman itä- ja länsirajat noudattelevat Helsingin suurimpiin matkustajasatamiin johtavia laivaväyliä, joista Kustaanmiekan salmesta Katajanokalle ja Olympiasatamaan kulkeva väylä on Suomen tunnetuimpia sisääntuloväyliä. Vanhimmat meriliikenteen opastuskerrostumat löytyvät Harmajan saaresta, jossa on sijainnut jo 1500-luvulla purjehdusmerkki. Tunnusmajakan Harmaja sai 1700-luvulla, ja vuonna 1883 saareen rakennettiin valomajakka, jota korotettiin myöhemmin. Harmajassa toimii edelleen luotsiasema. Koirakarilla Harmajan länsipuolella on loisto ja linjataulu. Katajanokanluodolla sijaitsee vanhoja luotsirakennuksia, jotka kuvastavat Helsingin edustan saarien niukkaa ja muodoiltaan vaatimatonta siviiliasutusta.

Maisema-alueelta tunnetaan 42 eri-ikäistä vedenalaista kohdetta, joista suuri osa on laivanhylkyjä. Kohteet kertovat alueen merenkulusta, liikenteestä, kaupankäynnistä, sodasta ja puolustuksesta. Erityisesti Suomenlinnaa, Vallisaarta ja Kuninkaansaarta ympäröivä vedenalainen kulttuuriperintö on kiinteä osa saarten käyttö- ja rakennushistoriaa. Hylkyjä on upotettu eri aikoina mm. väyläesteiden, aallonmurtajien, siltojen ja laitureiden perustaksi. Salmiin on myös rakennettu kiinteitä hirsiarkkuja väyläesteiksi, laitureiksi ja telakkatoimintaa varten.

Helsingin edustan merimaiseman saaret ovat olleet jo pitkään suosittuja retkikohteita, ja alueella on liikkunut runsaasti kotitarvekalastajia ja huviveneilijöitä. 1800-luvulla saaristoon avattiin saksalaisen mallin mukaisesti kansanpuistoja, joissa järjestettiin tanssi- ja urheilutapahtumia. Läntiseen Pihlajasaareen perustettiin 1800-luvun lopulla huvila-alue, jonka huviloista monet ovat edelleen jäljellä. Saari on ollut yleistä ulkoilualuetta vuodesta 1928 alkaen.

Liite 3: Eteläsataman lahden kaupunkitilakokonaisuuden RKY-kohteet

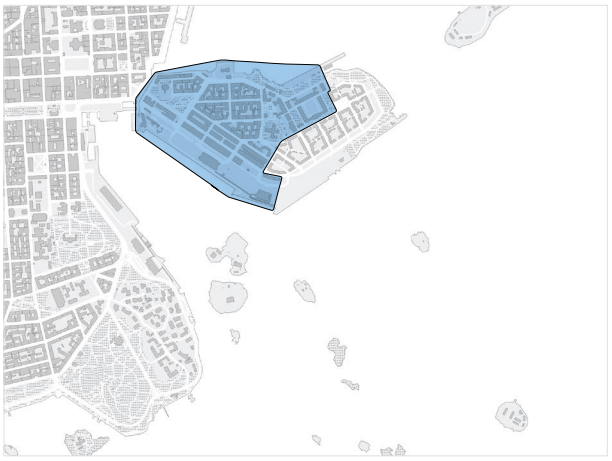
Eteläsataman lahden kaupunkitilakokonaisuuteen liittyy useita valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaita rakennettuja ympäristöjä (RKY), jotka on esitelty seuraavaksi yksitellen.

Katajanokan vanha osa (RKY)

Katajanokka on Helsingin Eteläsataman, merellisen kansallismaiseman, omaleimainen itäsivu. Satama-alueen laiturirakennelmat ja rakennukset sekä niiden käytössä tapahtuneet muutokset heijastavat satamatoiminnan historiaa yli sadan vuoden ajalta. Katajanokan tiiviit jugend-tyylisten asuinkerrostalojen korttelit ovat Euroopankin mittakaavassa poikkeuksellisen yhtenäinen kokonaisuus. Katajanokan kaupunkikuvan kiinnekohta on Uspenskin katedraali. Katajanokan nykyinen rakennuskanta heijastaa alueen rakentumista valtion laitosten, satamatoiminnon ja asumisen tarpeisiin.

Kaupunginlahdelle Eteläsatamaan avautuvassa kaupunkikuvassa etualalla on matalien, yleisilmeeltään punatiilisten makasiinien laiturialue, niiden takana kohoavien korkeampien rakennusten rintama ja ylimpänä on katedraali.

Lainaus: RKY Katajanokan vanha osa



Helsingin empirekeskusta ja kivikaupunki

Helsingin 1800-luvun alkupuolella rakennetun empirekeskustan ympärille rakentunut kivikaupunki ”vuosirenkaineen” 1800-luvun alusta 1950-luvulle. Alueen arvot perustuvat useimpiin pääkaupunkiseudun ominaispiirrelistauksen kohtiin.” Alue on määritelty maakunnallisesti arvokkaaksi".

Lainaus: Uudenmaan liitto 2022

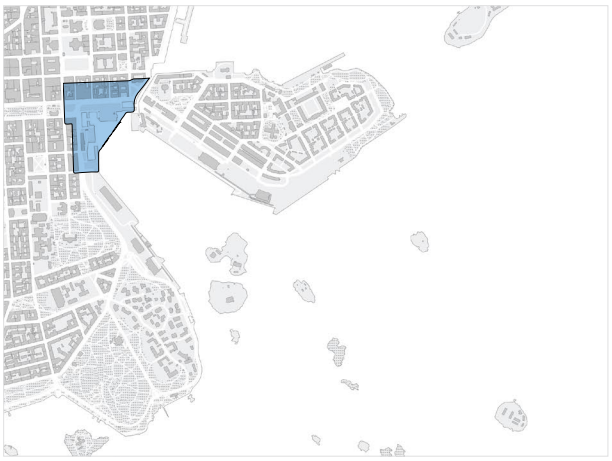


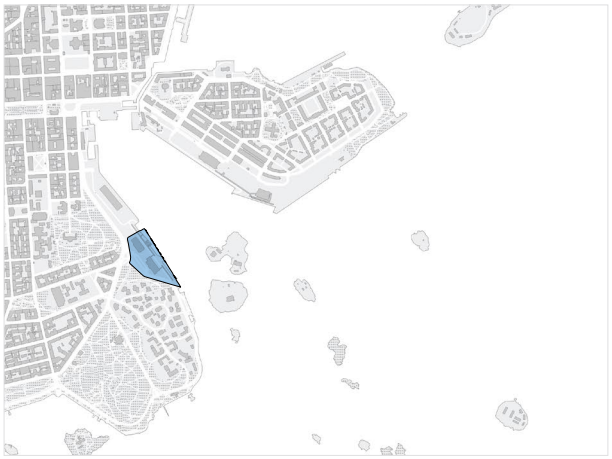
Helsingin Kauppatori rakennuksineen (RKY)

Kauppatori on yksi keisarin 1812 suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi julistamaan Helsinkiin muodostetuista tärkeistä aukioista. Suoraan merelle avautuva Kauppatori kuuluu Esplanadin, Senaatintorin ja Unioninkadun muodostamaan kaupunkitilojen kokonaisuuteen. Aukiota reunustavat tärkeät rakennukset kuten Tasavallan presidentin linna, Helsingin päävartio, Korkeimman oikeuden talo, Ruotsin lähetystötalo ja mm. Helsingin kaupungintalo ovat tausta-arkkitehtuurina 1800-luvun alkupuolelta jatkuneelle, eläväiselle toritoiminnalle. Kauppatori on osa Helsingin merellistä julkisivua ja Senaatintorin ohella kaupungin tunnetuimpia nähtävyyksiä.

Kauppatorin alkuperäiset osatekijät - porvaristalojen rakennusrivi, itse toriaukio, satama-altaat ja laiturit - perustuvat Ehrenströmin laatimaan asemakaavaan, jonka keisari vahvisti pääkaupungin rakentamisen pohjaksi 1812. Satama-altaiden ja -laitureiden 1800-luvun alussa rakennettu järjestelmä on pääpiirtein säilyttänyt alkuperäisen muotonsa.

Lainaus: RKY Helsingin Kauppatori rakennuksineen





Olympiarakennukset (RKY)

Helsingin olympialaisia varten valmistuneet urheilurakennukset muodostavat kansainvälisestikin arvioituna hyvin säilyneen olympiarakennuskokonaisuuden, joka kuuluu myös kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosvalikoimaan. Eri puolilla Helsinkiä sijaitsevat olympiarakennukset ovat sekä kansainvälisten vaatimusten mukaisia kilpaurheiluareenoita että tavallisten helsinkiläisten käyttämiä monipuolisia liikunta- ja virkistyspaikkoja. Kaikkien aikojen pienimmän olympiakaupungin urheilurakennusten pelkistetty arkkitehtuuri on periaatteiltaan yhtenäistä. Niissä on samankaltaisia betonirakenneratkaisuja, jotka on jätetty esiin, sekä pelkistettyjä kivipintoja, jotka julkisivuissa on yleensä maalattu valkoisiksi.

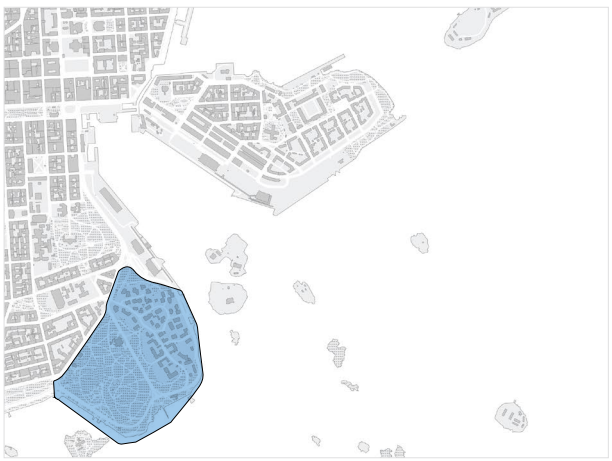
Lainaus: RKY Olympiarakennukset



Tähtitorninvuoren observatorio ja puisto (RKY)

Keisarillisen Aleksanterin yliopiston tähtitieteellisen tutkimuslaitoksen observatorio 1840-luvulta on valmistumisajankohtanaan ollut suunnitteluratkaisuiltaan ja tekniikaltaan kansainvälisestikin esikuvallinen observatoriorakennus. Lähes kaksisataa vuotta alkuperäisessä käytössään palvellut arkkitehti C.L. Engelin suunnittelema rakennus kohoaa Tähtitorninvuorella Helsingin pääakselin, Unioninkadunkadun päätteenä. Observatoriota ympäröivä Tähtitorninvuoren puisto on ensimmäinen kunnallinen, kaupungin suunnittelema ja rakentama täysimittainen julkinen puisto. Puistoistutukset on suunniteltu kehystämään kaupunki- ja merinäkymiä kaupunginniemen korkeimmalta mäeltä, joka on kautta aikain ollut näköalapaikka. Tähtitorninvuori observatorioineen ja puistoineen on tärkeä osa merellistä Helsinkiä, joka on luokiteltu yhdeksi Suomen kansallismaisemista. Tähtitornirakennus on paikalla, jonka kaupunkisuunnittelijat ovat kaupungin varhaisvaiheista alkaen nähneet tärkeän monumenttirakennuksen sijoituspaikkana.

Lainaus: RKY Tähtitorninmäen observatorio ja puisto



Kaivopuisto (RKY)

Kaivopuisto Helsingin kaupunginniemen eteläisimmässä kärjessä on ulkomaisten esikuvien mukaan 1830-luvulla hienostolle rakennettu kaivo- ja merikylpylälaitoksen puisto, josta 1800-luvun lopulla on muodostettu edustava julkinen kaupunkipuisto. -- Puiston itäpuolella on samanaikaisesti kylpylän kanssa syntynyt huvilakaupunginosa, jossa sijaitsevat mm. 1882 avattu Cygnaeuksen galleria, maan vanhin taidemuseo, sekä monien suurlähetystöjen residenssit.

Helsingin ensimmäiset julkiset puistot Esplanadi ja Kaisaniemi perustuvat asemakaavaan, mutta kolmas, Kaivopuisto, on kaupungin ulkopuolelle etelärantaan perustetun yksityisen kylpyläyhtiön rakentama, alkujaan eliitin käyttöön suunniteltu suljettu puisto.

Lainaus: RKY Kaivopuisto

Liite 4: Muut suojelukohteet ja arvoympäristöt



Asemakaavalla suojellut rakennukset

Katajanokalla on monia suojeltuja rakennuskohteita, erityisesti Jugend-kortteleissa, makasiinikortteleissa sekä merikasarmilla. Selvitysalueella sijaitsee näistä ainoastaan Hilding Ekelundin suunnittelema 1. **kappaletavara-asema**, joka valmistui vuonna 1952. Rakennukselle on osoitettu suojelumerkintä sr-1. Rakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tärvelevät katujulkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa

2. Enso-Gutzeitin rakennukselle on osoitettu suojelumerkintä srs, eli Rakennussuojelulain nojalla suojeltu rakennus. Suojelupäätöksessä (Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 18.2.2010, ympäristöministeriö 1.6.2010) on annettu rakennukselle mm. seuraavat suojelumääräykset [1]:

"Rakennusta tulee käyttää, hoitaa ja korjata sen rakennustaiteellisen, historiallisen ja kaupunkikuvallisen arvon edellyttämällä tavalla. Rakennuksen ulkoasua, mukaan lukien rakenteet, valokatto, sisäänkäyntiarkadi, kattoterassit ja ulkovalaisimet sekä seinäpinnoitteet ja julkisivun detaljit, tulee hoitaa ja korjata siten, että niiden arkkitehtoninen ominaisluonne säilyy.

Julkisivun päämateriaalina on käytettävä ulkoasultaan Aallon alkuperäistoteutuksen kaltaista marmoria. Nykyisen vesikaton yläpuolelle sijoitettavien teknisten laitteiden ja muiden rakennelmien aiheuttamat muutokset on sovitettava rakennuksen arkkitehtuuriin.

3. Tullimakasiinin rakennukselle on osoitettu suojelumerkintä sr-1. Rakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tärvelevät katujulkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa.[2]

4. Rahapajan rakennusta koskee suojelumääräys sr-1, eli Suojeltava rakennus. Suojelumääräykset:

"Rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa eikä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tärvelevät rakennuksen arvoa tai tyyliä. " [3]

5. Warranttimakasiinin rakennus on suojeltu merkinnällä sr-1, eli Suojeltava rakennus. Suojelumääräykset:

"Rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka tärvelevät katujulkisivujen tyyliä tai vesikaton perusmuotoa" [4]

1 semakaavan muutoksen selostus asemakaavan muutoskartta nro 12048 päivätty 14.4.2011 Katajanokka. Alvar Aalto - suojelukohde, Stora Enso oyj:n pääkonttori asemakaavan muutoksen selostus.
2 Asemakaavan nro 9146 selostus
3 Asemakaavan nro 9766 muutoksen selostus, 1990.
4 Asemakaavan nro 9277 muutoksen selostus.

Liite 5: Katajanokan nykyisten reittien ajalliset kerrostumat

1878



1917



1969



1988





Katajanokan katukoordinaatistot ovat rakentuneet eri aikakausina. Länsiosan Jugend-kortteleiden koordinaatisto seuraa kanavan toisella puolella olevan kantakaupungin koordinaatistoa. Satamakorttelien kadut asettuvat rantaviivan mukaiseen koordinaatistoon.



Liite 6: Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan

”Miten Katajanokan elämä on muuttunut lähes viidessäkymmenessä vuodessa? –Viina on kallistunut. Kun oli kieltolaki, osasi mennä laivoihin ja sieltä sai aika halvalla konjakki- tai viskipullon. Nyt trokarit ostavat viinan Alkosta ja myyvät sen voitolla. Silloin 30-luvun alussa löysin aivan sattumalta bordellin Kauppiaankadulta. Koirani karkasi ja juoksin sen perään. Se pääsi livahtamaan taloon ja vilisti erään huoneiston avoimesta ovesta sisään. Vasta silloin tajusin millaiseen paikkaan olin joutunut. Tuossa Katajanokankadulla oli noin 9 vuotta sitten tavallaan myös sellainen paikka. Tytöt eivät kuitenkaan asuneet siellä vaan heidät kutsuttiin tarpeen tullen paikalle. Sitä piti eräs rouva, joka oli huoneistossa vuokralaisena. Kun poliisi sai tietää asiasta, hän joutui muuttamaan. Kun kerroin tästä tyttärelleni, hän ihmetteli: Eikös pappa sitä aikaisemmin tiennytkään!”

Ilta-Sanomat 16.11.1974 s. 10

Tavarasataman poismuutto ja itäkärjen rakentaminen asuinalueeksi merkitsivät paitsi Katajanokan rakennetun ympäristön suurta mullistusta, myös sataman ja telakan sosiaalisen todellisuuden ja sen tuomien lieveilmiöiden vähittäistä katoamista katukuvasta. Makasiinirakennusten kuoret istuivat yhä kivettyneinä paikoillaan, mutta satamatyön vilske ympärillä vaihtui autolautoista purkautuvien matkustajien sykäyksittäisiin siirtymisiin kaupungin keskustaan. Katajanokka hiljentyi ja sofistikoitui rauhalliseksi, itäkärjestään vihervyöhykkeen kehystämäksi asuinalueeksi, jonka luonnetta vuosikymmenten ajan määritellyt tavarasataman arki oli yhtäkkiä muuttanut luonnettaan ratkaisevasti. Seuraavilla aukeamilla esitellään katsaus Katajanokan todellisuuteen 1970-1980-luvuilla, kun muutosprosessi oli juuri käynnistymässä.



Kari Hakli, 1973, HKM.



”— — — ja näet teräksisten nostokurkien piirtyvän ylpeinä taivasta vasten!” Katajanokan rantaa tänään. Vielä vajaat 100 vuotta sitten soutajajätkät eli ns. rahdinsoutajat istuskelivat samalla rannalla ”keikkoja” odotellen.

Uusi Suomi 5.3.1962

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan



1969 Näkymä talviselta Kanavakadulta

Kanavakadun länsipään ympäristö muuttui huomattavalla tavalla 1940-luvulla, kun kuvassa oikealla taaimmaisena näkyvä Keskon pääkonttori valmistui kortteliin 150. Kadusta muodostui kuilumainen ja varjoisa liikenneväylä. Rakennetussa ympäristössä 1900-luvun alun rikkaasti jäsennellyt puantiilijulkisivut kohtaavat 1930-lukuisen pelkistetyn funktionalismin. Simo Rista, 1969, HKM.

”Jalkapalloa pelattiin kentällä missä nykyään Keskon iso liike- ja varastorakennus sijaitsee. Siihen aikaan kulkivat Ankkurikadun poikki rautatiekiskot ja näiden varrella oli vanhan liiterin tapaiset hökkelit. Kun Keskon talo valloitti kentän loppuivat pelit.

Postimerkkikeräilijöillä oli tilaisuus kerätä merkkejä maailman eri kulmilta jätepaperilaatikosta joka oli Pikku Satamakadun kulmassa. Siihen aikaan ei postimerkkien keräilyä harrastettu kuten tänään, joten rauhassa sai kerätä niitä. Samaan laatikkoon heitettiin myöskin liian kypsät banaanit. Baltic Companyllä oli näet tämän kadun varrella kellarikerroksessa banaanivarasto. Täällä hedelmät kypsyivät kaasuliekkien ansiosta ja miehet irroittivat terävillä, käyrillä veitsillään viiden banaanin ns. kämmeniä. Banaanien seasta löytyi tai oikeastaan ryömi esille silloin tällöin hämähäkkejä, muurahaisia, isoja torakoita ja ainakin kerran kameleontti. Monet näistä osoittautuivat myrkyllisiksi.”

Brynkan ja Snibun jäljillä, Katajanokan Kaiku 1964



1970 Näkymä Katajanokanlaiturilta eteläkärjestä lounaaseen

"Kanavakatu. Nainen työntämässä lastenvaunuja mäessä Kanavakadulla Satamakadun puoleisessa päässä. Näkymä kaakkoon Mastokadun suuntaan. Keskellä vasemmalla Kanavakatu 1:n rakennus, oikealla Katajanokan tulli- ja pakkahuone." Eeva Rista, 1970, HKM.

Katajanokan korkeuserot

"Nokka on maastoltaan vaihteleva. Asfalttipäällystetyt kadut kulkevat ylös ja alas, pitkittäin ja poikittain. On vilkasta Satamakatua, jyrkkää Vyökatua, loivaa Laivastokatua, pitkää Kruunuvuorenkatua, rauhallista Kauppiaankatua. Saaren pienuudesta huolimatta korkeuserot ovat huomattavat. Asukkaiden keski-ikä on noussut sitä mukaa kun nuoret ihmiset ovat joko yksin tai vanhempineen muuttaneet nukkumataajamiin, jäljelle ovat jääneet vain iäkkäämmät. Viime aikoina on näyttänyt siltä, että liike-yritykset ovat jatkuvasti valloittamassa itselleen vapautuvia huoneistoja, mitä ei voida pitää kovin myönteisenä, koska se merkitsee Katajanokan voimistuvaa slummiutumista, sen keskikaupunkilaistumista, tämän päivän Katajanokan katoamista."

Lauri Sivonen, Katajanokan Kaiku 1965



Pikkuliikkeet kukoistavat vielä elinvoimaisina, vaikka muualla Helsingissä suurmyymälät ovat tappaneet suuren joukon näiltä korttelikauppoja. Tämä keskittymä on Katajanokan asuntoalueen keskusväylällä Luotsikadulla.

Kanavakatu, Katajanokan sisääntuloväylä, kulkee kirkon ja rahapajan välistä, "Rahan ja Sanan portista". Katedraalin kello kumahtelee. Vanha nainen suutelee kiviporrasta pyhäinkuvan alla. Rahakone lyö rahaa, satakin kolikkoa syntyy minuutissa. Ohikulkevat ajattelevat: Saisipa tuon koneen kotinurkkaansa!

Vain Katajanokka voi tarjota tällaisen asetelman.

Ilta-Sanomat 5.7.1952 s. 4

Vinssi, Lorelei Kartooma, Keula

Suurliikkeiden ja sataman työntekijöiden mukana Katajanokalle on syntynyt muun muassa joukko ruokalakahviloita. Esimerkiksi satamaan vievän Kruunuvuorenkadun taloissa on aivan vierekkäin neljä ruokalakahvilaa: Kartooma, Keula, Vinssi ja Lorelei.

Ne kaikki ovat avoinna vain sataman työaikaan kello 6.30 ja 18 välillä. Esimerkiksi saksalaistyyppisesti sisustettu Lorelei olisi kyllä muidenkin helsinkiläisten käynnin arvoinen. Sieltä saa saksalaisia ruoka-annoksia ja tynnyriolutta.

Samaan luokkaan kuuluu Luotsikadulla oleva baari Gismonda. Se on saksalaistyyppinen muissakin kaupunginosissa asuvien tuntema ruokapaikka.

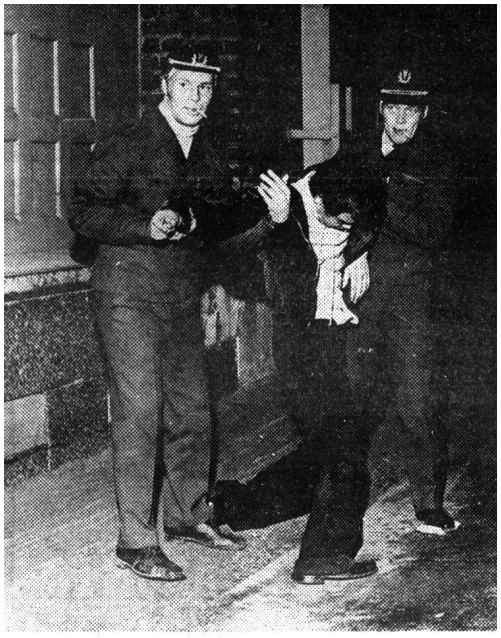
Katajanokan Casino ja ravintola Bellevue eivät myöskään ole pelkkiä lähiöravintoloita. Liikenne niiden ympärillä elävöittää aluetta kello 1:een asti.

Ilta-Sanomat 14.12.1971 s. 10



1970 Näkymä Lutikkalinnan suunnalta lounaaseen

Kuvan vasemmassa alakulmassa kaartaa Helsingin lääninvankilan muuri, jonka yli näkyy vankilapihan puolelle. Vankila toimi tiloissa vuosina 1837-2002, viimeisen vuoden Helsingin tutkintavankilan nimellä. Kuvassa keskellä kulkee Linnankuja (nykyinen Merikasarminkatu) ja sen oikealla puolella Linnankujan alataso. Oikeassa reunassa Linnankuja 2 ja sen takana mäellä Linnakuja 16 (nykyinen Puolipäivänkatu 4). Kuva on otettu länsi-itä-suunnassa vankila-alueen eteläpuolelta. Eeva Rista, 1970, HKM.



Vartiotarkastajat Martti Laakso (vas.) ja Leo Strömberg löysivät katuojaan sortuneen kaverin, jonka jalat eivät kunnolla "yltäneet maahan". Tarkastajat huolehtivat että kaveri pääsi pois Katajanokalta turvallisempaan ympäristöön.

Irtolaisia ja ammattirikollisia

— Kiertävä partioauto vartijakoirineen on osottautunut erittäin tehokkaaksi satama-alueen vartijaksi. Päädyimme tähän kokeiluun muutama viikko sitten. Ja vartiotarkastajien työ on ollut tuloksellista. Katajanokka jossa tätä olemme kokeilleet, on satama-alueen osalta rauhoittunut, kertoi Helsingin satamajohtaja Keijo Tarnanen.

— Nyt viime lauantain aamuvarhaisella tapahtunut ryöstäjien pidätys Katajanokalla osoittaa, että olemme pääsemässä oikeaan satamavartiointiin, kertoi Tarnanen.

Katajanokan satama-alue oli irtolaisten suosima paikka. Varastoalueen monet sokkelot ja tavararöykkiöt peitesuojineen muodostivat erittäin hyvlä yöpymispaikkoja.

Samalla niistä muodostui vaarallisia tulipalopesäkkeitä. Irtolaiset käsittelivät tulta varomattomasti ja aiheuttivat huomattavia vahinkoja sytyttämillään tulipaloilla. Lisäksi irtolaisten joukkoon kuuluu myös ammattirikollisia. Heidän kurissa pitämisensä näytti muodostuvan täysin toivottomaksi.

Satamalaitos suunnitteli aitausta satama-alueen ympärille. Mutta nyt aitauksesta aiotaan luopua. Kiertävä partioauto tarkastajineen ja koirineen on rauhoittanut Katajanokan lähes täydellisesti.

Ilta-Sanomat 14.10.1972 s. 11



1970 Näkymä nosturiauton korista Katajanokan vankilan vierestä

Näkymä nosturiauton korista Katajanokan vankilan vierestä. Oikealla Merikasarminkatu 2 (Merikadettikoulun vanha saunarakennus) ja taaempana Puolipäivänkatu 4 (ns. Lutikkalinna). Eeva Rista, 1970, HKM.

Tokka ja kähjäiset tönöt

”Skatta oli viiskytluvulla varsinainen elämyshuvipuisto meitsille, alle kouluikäiselle skloddille. Se oli siihen aikaan tosi eläväinen, snadisti vaarallinen, ja näin jälkeepäin funtsittuna, monellakin tapaa innostava ja inspiroiva ympäristö kaikenlaisiin itse kekattuihin seikkailuhankkeisiin. Skattal oli mm. Stadin laivastoasema, Valmetin tokka, buli satama kraanoineen, makasiineja, botskiromuttamo, verstaita ja konepajoja, fengeli ja hitonmoinen määrä kähjäisiä tönöjä, ja rantsut täys kelpo kamaa lautan tai majan byggaukseen.”

Kainulainen 2017 s. 5

Tyttö ruusuineen linnan portilla

Talotkin heräilevät. Katajanokan keskiosa muistuttaa Kruunuhakaa. Perheen isoäiti lykkää lastenkärryillä mattokuormaa. Minnekä hän näin varhain? Tietysti mattopyykille. Menon kiivaudessa hän ehtii selittämään, että ”Nokalla” on paljon rantoja, mutta sen asukkaat ovat Helsingin rannattomimpia, sillä satama ja teollisuus ovat anastaneet rannat. Lisäksi Helsingin likavedet huuhtelevat noita rantoja.

Saaren keskiosassa Vyökadun varrella on tunnettu vankila muureineen. Monet helsinkiläiset tuntevat sen sisäpuoleltakin. Myös Ryti ja Tanner ym. viettivät vankeusaikansa tässä talossa. ”Herrojen linnaksi” tätä vankilaa kuulemma nimitetäänkin. Vankila tässä ympäristössä — melkeinpä eräänlainen paradoksi. Onhan se kyllä muistuttamassa mihin paha johtaa, mutta kun muistaa, että Katajanokkaa syleilevät vapaat merituulet ja että sille on leimaantavana yrittäjähenki, joka panee alttiiksi vapautensa säilyttämiseksi vaikka mitä, niin onpa totisesti vankila täällä kuin vieraalla maaperällä.

Hyvän talon tapo… kuuluu, ettei miestä ajeta yönselkään. Niinpä vankilastakin lasketaan vapauteen aamunkoitossa. Nähtävästi nuori morsian on sulhoaan vastassa linnan portilla. Hänellä on kolme ruusua ja laatikko leivoksia. Vartija avaa miehelle portin. Kesä, vapaus ja tyttö odottavat. Kunhan tulija pystyisi antamaan näille seikoille todellisen arvon ja ettei linnan portti hänen kohdallaan enää avautuisi. He hyväilevät toisiaan ja katoavat kirkkaaseen aamuun.

Ilta-Sanomat 5.7.1952 s. 4

HELSINGIN
ROMULIIKE
Katajanokka
Puh. 628 645

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan



1970 Katajanokka, Linnankuja

Katajanokka, Linnankuja. Näkymä ns. Lutikkalinnan suunnalta Linnankujaa länteen. Lauta-aidan vierellä perhe kävelyllä ja pysäköity Simca 1000 -auto, taustalla keskellä Katajanokan vankilan kattoa. Simo Rista, 1970. HKM.



1970 Näkymä Katajanokanlaiturilta päin pohjoisen suuntaan

Edessä satamarataa, jonka takana nainen koiran kanssa. Keskellä lauta-aidan takana Valmetin Helsingin telakan rakennuksia. Taustalla oikealla pilkottaa Hanasaaren A-voimalan piiput. Simo Rista, 1970. HKM.



1970 Katajanokanlaituri

Katajanokanlaituri. Katajanokanlaituria Suomenlinnan lautalta kuvattuna. Laiturin reunalla istuu mies. Keskellä tavaravaunuja satamaradalla sekä makasiineja. Taustalla Linnankadun kerrostaloja. Eeva Rista, 1970, HKM.



1970 Näkymä Lutikkalinnan suunnalta lounaaseen

Eeva ja Simo Rista dokumentoivat 1970-luvun valokuvissaan ansiokkaasti sittemmin kadonneen Katajanokan olemusta. Näkymä Katajanokan Lutikkalinnan (Puolipäivänkatu 4) suunnalta lounaaseen, Laukauskujalle päin. Etualalla pihapiiriä keinuineen, taustalla lauta-aita, jonka takana matalia rakennuksia, mahdollisesti varastoja sekä Katajanokanlaiturin nostokurkia. Taaempana Linnankadun rakennuksia. Eeva Rista, 1970, HKM.

"Nokalla" on paljon rantoja, mutta sen asukkaat ovat Helsingin rannattomimpia, sillä satama ja teollisuus ovat anastaneet rannat. Lisäksi Helsingin likavedet huuhtelevat noita rantoja.

Ilta-Sanomat 5.7.1952 s. 4

Aidat, porttivahti ja koirapartiot

Paras ratkaisu asiattomien pääsyn estämiseksi satama-alueelle on aitaus, porttivahdit ja aitauksen sisäpuolella koiravartiot. Tällaisen hyväksyminen tuntuu kuitenkin Helsingissä olevan mahdotonta, vaikka näin menetellään useimmissa muiden maiden satamakaupungeissa. Viimeisin perustelu, miksi aitaa ei muka voida rakentaa on se, että se rumentaisi näkymiä.

Ellei aitaa saada, on nopeasti tehostettava poliisivartiointia ja yövartijoiden toimintaa. Tehokkaaseen päivävartiointiin on myös ryhdyttävä, jotta irtolaiset eivät pääse päivällä pesiytymään tavarakasojen väliin.

Ilta-Sanomat 26.1.1968 s. 9

"Vapaata rantaa ihmisillekin"

Katajanokka-Seura on julkisesti esittänyt, että uusissa suunnitelmissa tämä vapaan rannan ja puistojen puute otettaisiin huomioon. Suurta ranta-alaa hallitsevan telakan siirtyminen Vuosaareen tekisi tämänkin tarpeen tyydyttämisen mahdolliseksi.

Konttoristuminen on ollut uhkana Katajanokallekin. Nyt ei kuitenkaan enää ole pelkoa siitä, että alueesta tulisi samanlainen iltaisin kuollut virastorykelmä niin kuin Kruununhan suurimmalle osalle on käynyt.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on tänä syksynä hyväksynyt suunnitelman, jonka mukaan konttorien ja liikkeiden tulo Katajanokan asuintaloihin estetään.

Ilta-Sanomat 14.12.1971 s. 10

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan



1980 Näkymä Kruunuvuorenkatua pitkin Uspenskin katedraalille

Näkymä Kruunuvuorenkatua pitkin Uspenskin katedraalille. Oikealta Linnankatu 10, Maastokoukku 2, matalan rakennuksen takana Linnankatu 7 - Vyökatu 2 sekä Kruunuvuorenkatu 11:n pääty. Kruunuvuorenkadun eteläpää kuvattuna talvella 1980. Paikka oli tunnettu pimeän ulkomaisen laivaviinan myyntipiste Katajanokalla. Harri Ahola, 1980, HKM.

Pummin kesäjuhlaa Katajanokalla

Viinaa kaupataan avoimesti ja varastettu tavara kiertää

Katajanokan satamassa rehottaa avoin viinanmyynti. Salakuljetetun ja varastetun tavaran kauppaajia pesii huoltorakennuksen ympärillä. Osa tavarasta ostetaan niiltä tilapäisiltä työntekijöiltä, jotka varastavat työskennellessään laivoissa. Jokapäiväinen ja ympärivuotinen ilmiö on uhkapeli ja kiristyslainaus.

Lokit ja irtolaiset ovat vallanneet tänäkin kesänä vanhan kotinsa, sataman. Irtolaisia on nyt tavallista enemmän, koska poliisi on puhdistanut keskustan ja Kaisaniemen. Toiset näistä kovan onnen lapsista ovat ympäristölle harmittomia rappioalkoholisteja. Suuri osa irtolaisista hankkii toimeentulonsa laittomasti, kaikennäköisten pikkurikosten avulla. Työttömyys tuo markkinoille uusia yrittäjiä.

Ateena (UPI) Kreikkalaisella Mykinosin saarella toiminut suuri nudistileiri suljetaan Kreikan hallituksen määräyksestä, koska siirtokunta loukkaa Kreikan kirkkoa.

Hallituksen ilmoituksen mukaan kaikki leirillä olevat ulkomaiset nudistit määrätään poistumaan maasta.

"Talvella töitä teki muurari ... mä en tee kesällä mitään ..." Satamapummi horjahtelee onnellisena ja kyttää asiakkaita.

"Täss on mun baari. Mitäs sais olla? Otatko ginilonkeroa vai väkevämpää?" Ärska ei tee mitään. Viettää loputonta kesälomaa, makaa nurmella ja odottelee janoisia. Välillä hän käy täydentämässä mustia muovikassejaan. Kaverilla on rahastajan laukku eikä asiakkaista ole puutetta.

Tapahtumapaikka on Katajanokan sataman huoltorakennuksen edusta. Nurmella lojuu monenlaista väkeä. Muutamat odottavat keskipäivän huutoa ja pääsyä töihin johonkin laivaan. Muut maleksivat. Viinaan tarvittavat rahat hankkii viinan myynnillä. Tilapäiset työt ovat samalla keikkoja. Jos vartiointi on huono, saa aina irti jotain pientä maihin vietävää "korkkaamalla laatikoita".

Svengaa kuin tauti

Joukkoon ilmestyy yhtäkkiä nainen. Paljon nähnyt, paljon kokenut, mutta vielä svengaa kuin tauti. Heikessä hän saa vanhan hapon pään pyöräle. Tästä tulee oriversa, joka odottaa pääsyä rakkauden laitumille. Muut kannustavat. Rahaa alkaa kilahdella nurmelle.

"Tee se siinä. Näytä, että olet mies." Kolmekymppiä kertyy kaasaan. Se riittää. Näytös alkaa. Yleisö osoittaa suosiotaan. Aurinko kärventää selkää: lokit kirkuvat: tämä on pummin juhlaa.

Puiden siimeksessä pelataan korttia. Panokset eivät ole polkasia varten. Jos fyrkat loppuu, vipataan kaverilta lisää. Häviäminen tietää muutamaa vastenmielistä työpäivää. Jotkut eivät häviä koskaan: he pelaavat ammatikseen.

Jossain sivummalla vaanii business-mies, sataman sakaali. Tämä kiero koronkiskuri saa asiat vielä huonommiksi monen kohdalla. Itsevaltiaana hän poimii talteen kierteeseen joutuneen tilipussin ja suuressa hyvyydessään pudottaa anojan käteen almun, pari. Normaali lainan korko on 10 prosenttia ja sen hädässä oleva maksaa mukisematta.

Vanha kansikuvapoika

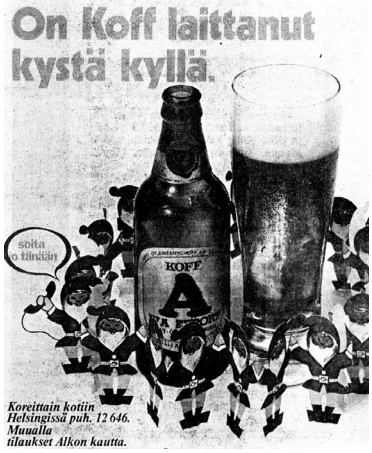
Vanha pummi raottaa punottavaa silmäänsä. "Mä oon vanha kansikuvapoika, eks huomaa. Ota nyt kuva." Äkkiä hän saa kuninkaidean. "Helvetti, jos otat yhdenkin kuvan, saat turpiin. Joka jätkälle kakskymppiä, niin saat kuvata".

Joukko alkaa tajuta kameran läsnäolon. "Riko sen jätkän kamera. Täällä ei kuvata. Maksan kympin, ku heität sen seinään."

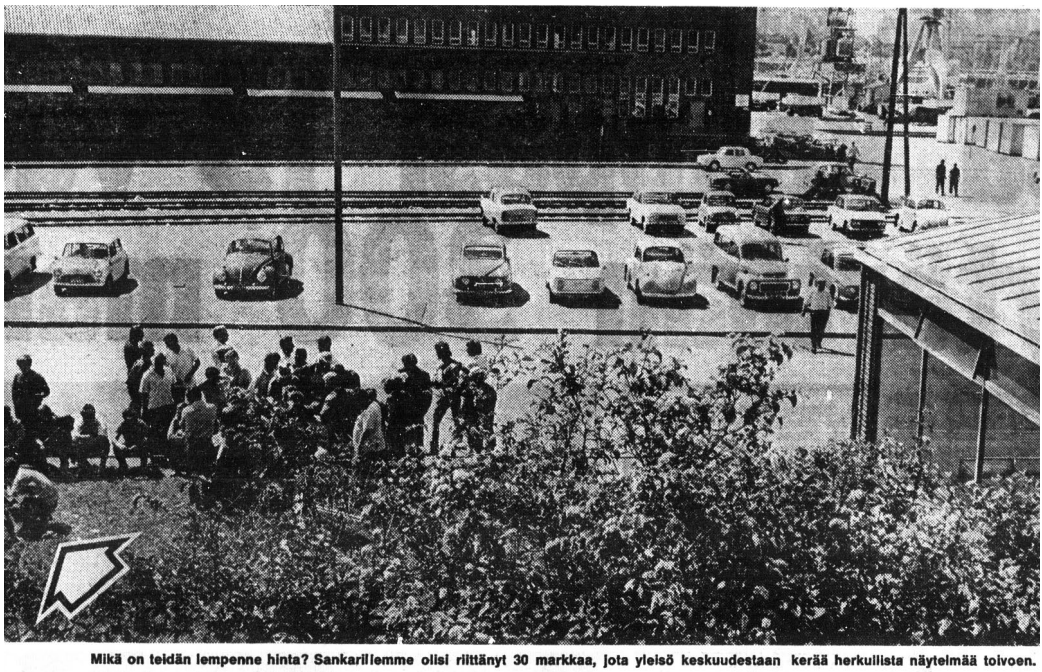
Muut yhtyvät vaatimukseen "Anna filmi tänne tai kuolet kundi." Mies saa tyhjän rullan, repii sen auki, katsoo hetken kieroon, ikäänkuin yrittäisi miettiä ja remahtaa sitten nauruun. Todisteet on hävitetty.

Kruununhaan poliisipiirin aluseeseen kuuluu Katajanokan satama. Tilanne siellä on poliisin mukaan ollut viime aikoina vakava erikoiskomennuksien takia.

Katajanokan pikkurikollisia on erittäin vaikea paljastaa. Heillä on liian tehokas ja ovela varoitussysteemi.

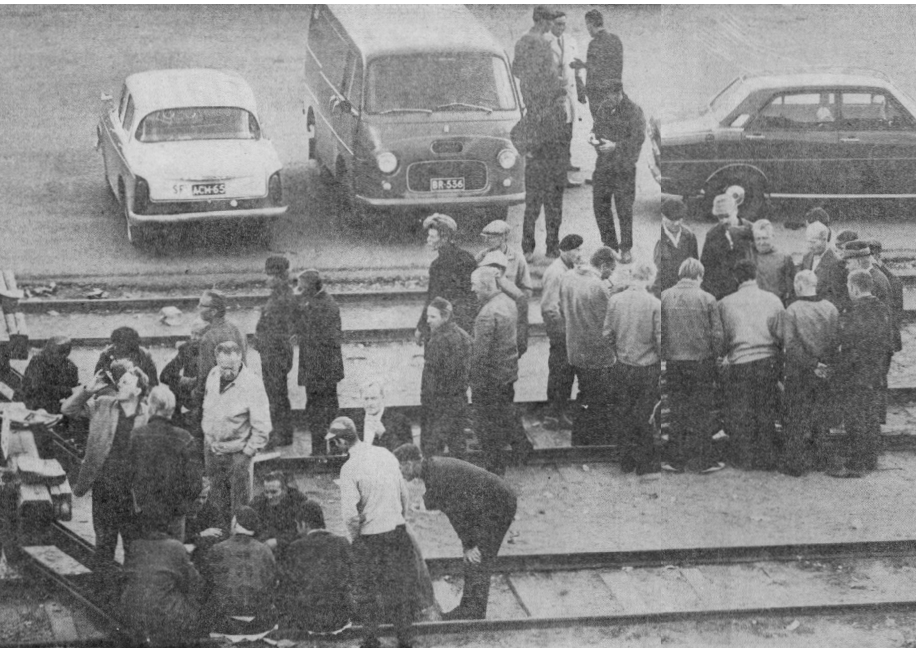


Koreittain kotiin Helsingissä puh. 12 646. Muualla tilaukset Alkon kautta.



Mikä on teidän lempenne hinta? Sankarillemme olisi riittänyt 30 markkaa, jota yleisö keskuudestaan kerää herkullista näytelmää toivoen.

Ilta-Sanomat 2.7.1970 s. 9





Tässä sakissa pelataan kovin panoksin. Ainoa pääsyvaatimus peliin on raha. Mutta älkää menkö. Häviätte varmasti.



Tässä Helsingin puhelinyhdistyksen pakettiautossa on jo vuosikausia kynity rahat sataman työmiehiltä. Se saapuu Nokalle tilipäivisin kuin koppi haaskalle.



Ponka istuu vakinaisella paikallaan. Nokan kaljakuningas myy päivittäin jopa 25 koria keskiolutta.

Ilta-Sanomat 9.11.1969 s. 1

HELSINGIN ALASTOMAN SATAMAN KOVAT PANOKSET

Katajanokalla pelataan kovin panoksin. Sököä, venttiä, pokkaa. Pelipöytänä on sataman ratapiha, pöytälinana vanha sanomalehti. Istumina ruostuneet ratakiskot.

Täällä ei pelissä tunneta yläraja. Kuluneen kesän kovimmassa potissa oli lähes 3 000 markkaa. Ja kovimmat kamppailut käydään perjantaisin. Silloin kerääntyvät koko kaupungin korttimiehet Nokalle.

Toiset saapuvat loistoautoilla. Toiset kuluneissa haalareissa viikon tili plakkarissa. Silloin saapuu sinne myös Helsingin puhelinyhdistyksen salaperäinen pakettiauto.

Mutta ensimmäisenä saapuu kuitenkin Nokalle Ponkka. Jo ennen aamuaurinkoa. Ponkka on Nokan kaljakauppiaiden kuningas. Hän myy satamman miehille ja jätkille keskikaljaa.

Hinta on markan pullolta. Ja hyvänä päivänä voi Ponkka myydä jopa 25 koria. Hän ei ole mitään muuta enää vuosikausiin tehnytkään.

Kun ensimmäinen mies kömpii aamuhuutoon on Ponkka jo paikallaan. Auliisti parantamassa kipeitä miehiä.

Aamuhuutoon voi saapua 300—400 miestä. Kaikille ei riitä töitä. Jäädään maleksimaan. Odotellaan keskipäivää. Jos sittenkin ilmenisi jotain. Moni ei ole onnistunut huudossa viikkoonkaan.

Ja jos on perjantai jäädään ilman muuta. Kello kymmenestä lähtien jaetaan viikon tili konttorista. Jos on ollut hyvä viikko voi puhdasta tulla 300—400 markkaa. Huonoina viikkoina rörii ansio vain noin sadan markan nurkilla.

Ja heti kymmenen jälkeen alkavat pelit.

*

Se alkaa sillä, että joku etää taskustaan korttipakan.

— Mitäs jos vähän koitettaisiin. Ihan pienesti vaan.

Ja ventillä se yleensä akaa. Markan parin vedolla. Rink tiivistyy.

— Anna vielä kolmas... kato varman päälle... tule, tule.. kuvaa vetää... ääh...

Aina välillä käydään Pokan juttusilla. Ja jos rahat ov jo loppuneet antaa Ponkka luolla. Yleensä hän saa aina omans takaisin.

Miehiä virtaa jatkuvasti Nokalle. Pelirinkejä syntyy. Miehet kävät ensin palkkakonttorissa. Sten viinakaupassa, ostavat Ponkal tai ottavat huikat kaverin pullos.

Kello yhdentoista maissa sapuvat vähitellen kovat naamat. orttihuijarit ja suurpelurit kaupungista. He saapuvat omilla kistoautoillaan. Takseilla. Joku kötellen vitosen raitiovaunulla.

*

Tulee varatuomari kaupun sta. Tulee Kalle keskustasta. Hällä räätälillä teetetty puku, valk nen paita, kravatti ja kultaiset kalvosinnapit.

Sataman naiset tulevat. He tietävät tarkalleen milloin Nokalla on tilipäivä. Ja tällöin liikkuu Nokalla raha.

Satamaan saapuu myös Helsingin puhelinyhdistyksen salaperäinen pakettiauto. Se tulee yhtä varmasti kuin aamu yön jälkeen. Se on jo vuosia seissyt Nokalla. Sen sisällä pelataan korttia.

Ja kun kello lähenee kahtatoista mellastaa Nokalla jo kolmesataa miestä. Suurin osa juovuksissa. Pelirinkejä on jo toistakymmentä.

Panokset ovat jo kymmenen markan suuruisia. Nokittaminen käy rohkeammaksi. Ja yhtäkkiä käy sävähdys läpi miesjoukon.

Kalle kaupungista ja konemestari satamasta ovat vastakkain. Toinen istuu toisella ratakiskolla, toinen toisella. Kiskojen välissä vanha sanomalehti. Lehdellä kortteja ja rahaa neljäsataa markkaa. On tulossa kova suma.

Kortti lentää. Kalle nokittaa satasella. Konemestari vastaa ja lisää viisikymppiä. Kalle vastaa. Viimeiset kortit jaetaan.

— Anna pimee... kato, kato... hyvin vetää...

Pelaajien ympärille kerääntynyt rinki ei muista edes hengittää.

Kalle nokittaa satasella. Konemestari vastaa, muttei lisää.

— Esitä pelis!

Ja nyt liikahtaa rinki. Syntyy kohinaa. Kaikki tahtovat sanoa sanansa.

Konemestari voitti. Laskee rempseänä rahoja. Niitä on yhteensä kahdeksansataa.

Kaksi tuntia myöhemmin oli konemestari hävinnyt kaiken. Kahdeksansataa markkaa ja aamulla nostamansa tilin.

*

Joskus nokalla käy poliisi. Yleensä he antavat korttimiesten olla rauhassa. Joskus ollaan kovempia. Silloin revitään kymmeniä korttipakkoja. Viedään muutama sammunut putkaan ja lähdetään pois.

Ja heti tämän jälkeen ovat pelit taas käynnissä. Ihan kuin mitään ei olisi tapahtunutkaan.

Poliisi on antanut määräyksensä pelaajille: yhden pelaajan takana ei saa olla kuin kolme takapirua, rähinää ei saa syntyä, väärin ei saa pelata.

Kun näitä kuvia viime perjantaina otettiin Katajanokalla ei säästytty rähinöiltä. Päivän vaihduttua illaksi syntyi korttipelistä kolmen miehen raivokas tappelu. Onneksi sentään säästyttiin hengenmenetyksiltä.

Korttipelissä ei tunneta armoa. Siinä ei kuunnella ruikuttajia. Eikä siedetä väärinpelaajia.

Huomenna on taas perjantai. Ja Katajanokalla tilipäivä.

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan



1960 Itäkärjen telakka-aluetta

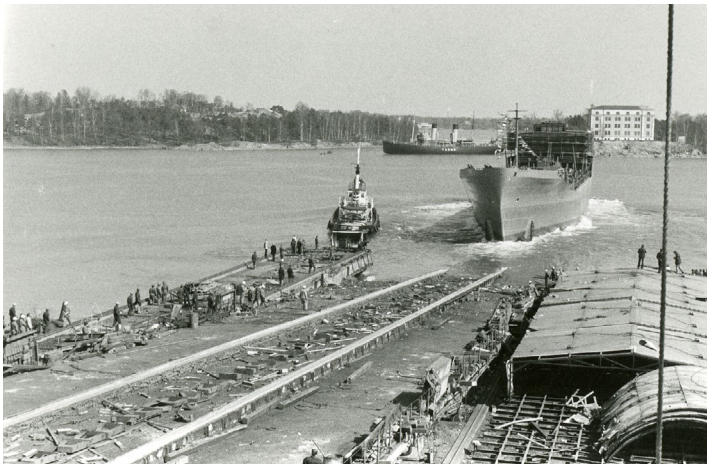
Katajanokan telakka-alue säilyi 1970-luvulle saakka suljettuna rakentamisen toimintaympoäristönä.

”Skattan kärki oli aika snadi niemeke, jossa kaikki skidiajan kliffat mestat oli lähellä himaa. Valmetin telakka, eli tokka, oli yks parhaista. Siihen kuulu kuivatelakka ja uivatelakka, ja siel bykattiin tosi bulei valtameribotskei kaiken maailman skönemaille aina brasseist sloboihin. Rahtibotskin tai jäänmurtajan vesillelasku ja kastajaiset oli suuren luokan häppeninki. Kyseessä oli bulit kemut, joihin oli bjuudattu paljo silmäätekeviä – ja me kuokkijat siihen päälle.

Kastettavan botskin fööni oli koristeltu blumsteriköynnöksil ja väliaikaiset mastot juhlaliputuksel. Föriin, tulevan nimen päälle, oli viritetty peite, joka vedettiin veks just sillä hetkellä, kum joku tärkee friidu iski samppanjaflindan botskin kylkeen ja kasto kiulun sen-ja-sen-nimiseks. Ja samalla, kun nimen edest vedettiin peite, alko botski liukuu ahteri edellä kohti skönee. Koska vaarana oli, et botski vois mennä faartil liian pitkälle, vaik Hylkysaareen, sen menoo jarrutettiin valtavil ketjunipuil. Trovibändi skulas jotain rytmikästä stygee, jolla melkein onnistuttiin peittää jarrutusketjuista lähtevä karsee kalina ja kolina. Sit satamahinaajat, yleensä Poitsila ja Merikari, hinas puolivalmisteen tokan kaijaan, missä jo kohta alkoi kansi-, sisustus- ja maalausduunit. Mut hienosti ne vesillelaskut aina meni ja sköne vaan kuohu ku vähä bulimpi pottukattila.”

Kainulainen 2017 s. 5





Vesillelasku Katajanokan Valmetin telakalla 1950-luvulla. Suomen Merimuseo, 1950-l., HKM.



Satamahinaaja Poitsila Eteläsatamassa. *"Poitsila ja Merikari oli bygattu jenkeis ja ne näyttiki mun öögis ihan Aku Ankan botskeilt. Niis oli korkeet skanssit komentosiltoineen, paksu korsteeni, ja tosi matala ja pitkä ahteri."* (Kainulainen 2017 s. 53). Poitsila on yhä voimissaan, Merikari sen sijaan upposi uransa aikana useamman kerran. 1960-luku, Volker von Bonin, HKM.

1950-1979 Katsaus Katajanokan muuttuvaan maisemaan



1970 Näkymä Lutikkalinnan suunnalta lounaaseen

Eeva ja Simo Rista dokumentoivat 1970-luvun valokuvissaan ansiokkaasti sittemmin kadonneen Katajanokan olemusta. Näkymä Katajanokan Lutikkalinnan (Puolipäivänkatu 4) suunnalta lounaaseen, Laukauskujalle päin. Etualalla pihapiiriä keinuineen, taustalla lauta-aita, jonka takana matalia rakennuksia, mahdollisesti varastoja. Taaempana Linnankadun rakennuksia. Eeva Rista, 1970, HKM.

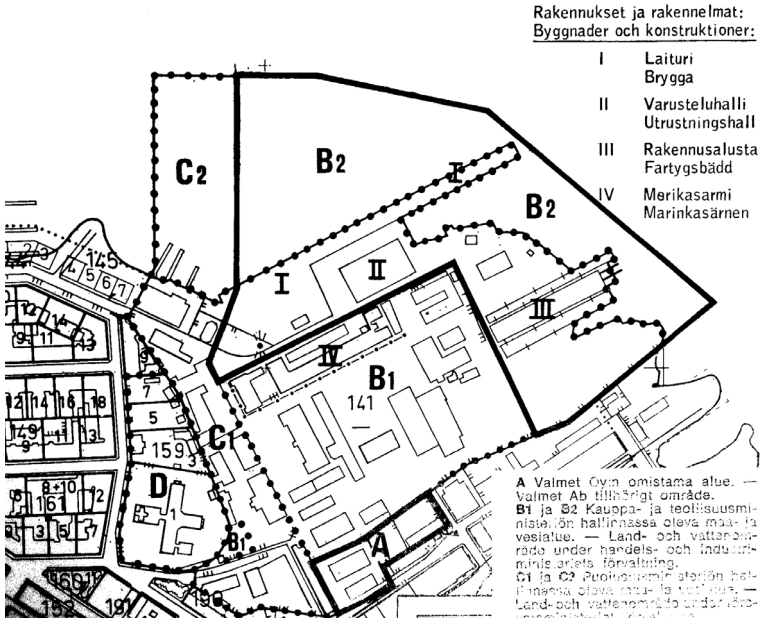
Kuluvan vuoden kesäkuun 17 päivänä teki Helsingin kaupunginvaltuusto Katajanokan tulevaisuuden kannalta erittäin merkittävän päätöksen. Tällöin se kaupungin osalta hyväksyi valtion ja Valmet Oy:n kanssa tehdyn sopimuksen, jollaValmetin telakka ja lääninvankila siirtyvät pois Katajanokalta. Tämä sopimus avaa kaupunginosamme kehittämiselle aivan uusia näkymiä ja mahdollisuuksia. Kaupunki ja valtio ovatkin yhdessä päättäneet järjestää asemakaavakilpailun, jonka kohteena ovat mainitut alueet lähitienoineen.

Asemakaavakilpailun ohjelmassa on päätetty ottaa huomioon seuraavaa:

1. Alue kaavoitetaan pääasiassa tiiviiksi asuntoalueeksi sekä satama-alueeksi;

2. Merikasarmi ja siihen liittyvä lisäalue, pinta-alaltaan yhteensä enintään n. 2,5 hehtaaria, jonka rajat määrätään ennen asemakaavakilpailua, kaavoitetaan valtion tarpeita varten, mikäli valtio katsoo tarvitsevansa alueen;

3. Kaupungille välittömästi luovutettavan alueen rajat määrätään ennen asemakaavakilpailua.





1970 Näkymä Katajanokanlaiturilta eteläkärjestä lounaaseen

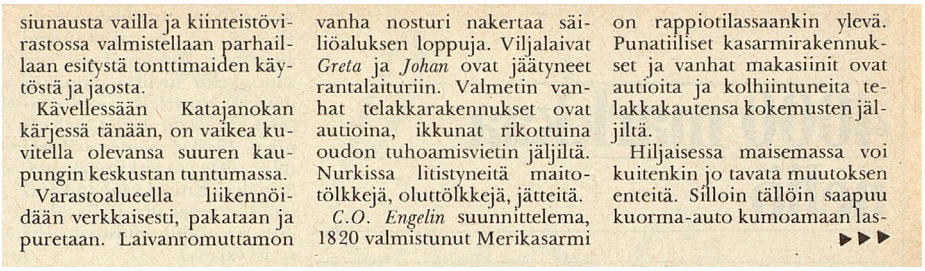
Näkymä Katajanokanlaiturilta eteläkärjestä lounaaseen. Etualalla satamaradan raiteita, taustalla Gunnar Taucherin vuonna 1936 valmistunut tullimakasiini. Keskellä oleva henkilöauto: Chevrolet Impala vm. 1963. Eeva Rista, 1970, HKM.

”1979, mä alotin duunariurani mainonnan suunnittelijana ja palkkauduin MK-mainos Oy -nimiseen byrooseen copywriteriks. Toimisto sijaitsi Skattalla, Satamakadun ja Luotsikadun kulmas, Pauligin linnamaises talos, mis mutsikin oli 50-luvul duunis. Ympyrä tietys mieles sulkeutu, kun mä tulin nyt takas Skattalle, vaikkakin vaan duuniin.

Mä dallasin ruokiksel Merikassun kulmille. Se oli fähän ennen ku krjen byggaaminen alko täysillä. Viel hetken oli tutut talot pystys, tosin ne oli jo tyhjennetty asukkaist ja muustaki toiminnast, ja ihan lähipäivinä ne oli tarkotus vetää Catepillaril matalaks. Valmetin telakka oli jo aiemmin flytannu Vuosaareen, botskipurkaamo oli purettu ja entisen tavarasataman oli kaapanneet autolautat.

Mut kylhän osas olla hiljasta, ihan aavemainen fiilis, ku vertas, miten eläväinen mesta koko Skatta oli 50-luvulla. Sillon äänimaailmaa hallitsi botskien sumutorvien töräykset, Kana-höyryveturin puhina satamas, tokkalt kantautuva rälläköiden ujellus ja levyseppähitsareiden kuonavasaroiden kalke, niin ja tietysti laivaston äkseerauket ja kaartin soittokunnan marssimusa kentsutreeneis. Voi fitti, ihan ku joku ois sulkenu radion!””-

Kainulainen 2017 s. 5



siunausta vailla ja kiinteistövirastossa valmistellaan parhaillaan esitystä tonttimaiden käytöstä ja jaosta.

Kävellessään Katajanokan kärjessä tänään, on vaikea kuvitella olevansa suuren kaupungin keskustan tuntumassa.

Varastoalueella liikennöidään verkkaisesti, pakataan ja puretaan. Laivanromuttamon vanha nosturi nakertaa säiliöaluksen loppuja. Viljalaivat *Greta* ja *Johan* ovat jäätyneet rantalaituriin. Valmetin vanhat telakkarakennukset ovat autioina, ikkunat rikottuina oudon tuhoamisvietin jäljiltä. Nurkissa litistyneitä maitotölkkejä, oluttölkkejä, jätteitä.

C.O. Engelin suunnittelema, 1820 valmistunut Merikasarmi on rappiotilassaankin ylevä. Punatiiliset kasarmirakennukset ja vanhat makasiinit ovat autioita ja kolhiintuneita telakkakautensa kokemusten jäljiltä.

Hiljaisessa maisemassa voi kuitenkin jo tavata muutoksen enteitä. Silloin tällöin saapuu kuorma-auto kumoamaan las- ▶▶▶

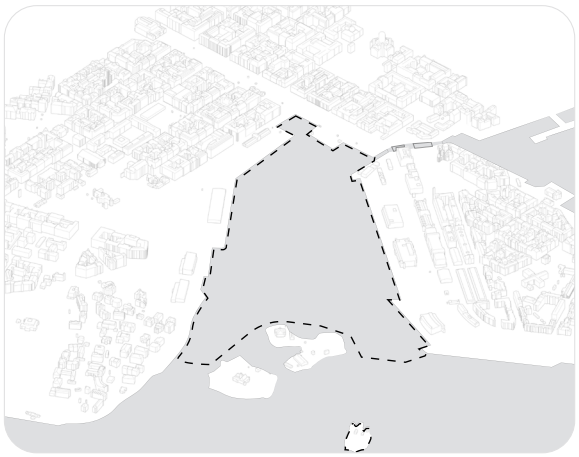
Liite 7. Yhteenveto: Arvokkaat ominaispiirteet

Eteläsataman lahden maiseman pääelementit



Satama-allas

- **Avoin tila ja vesipeili**
- **Kansallismaiseman kokoava keskiö**
- **Empirekeskustan Kauppatoria rajaava ikoninen kaupunkijulkisivu näkymän päätteenä**
- **Merelle aukeava muoto**
- **Valkosaari ja Luoto muodostavat vehreän portin satama-altaan ja meren välille**



Rantaviiva

- **Selväpiirteinen rantaviiva**

  Alueen rantaviivan muodostaa suoralinjainen rakennettu ranta-muuri, joka johtaa suoraan syvään veteen.

  Rantaviivan ikää ei pysty päättelemään rannan käsittelytavasta, vaan rannan eri-ikäiset osuudet on käsitelty samalla tavoin.

- **Suoralinjaisuus**

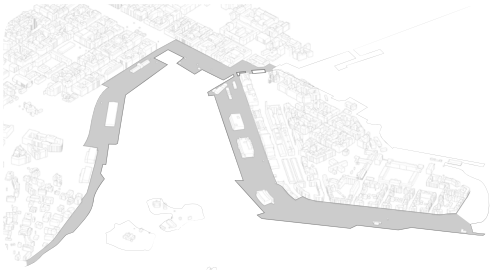
  Eteläsataman rantaviiva on yhtenäinen kokonaisuus.

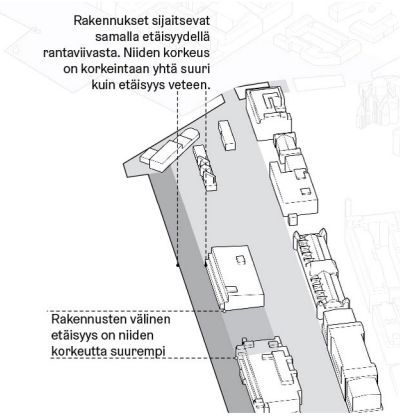
- **Vesiliikenne ja rantatoiminnot**

  Rantaviivassa tapahtuva mereen kytkeytyvä kaupunkielämä. Eteläsataman pitkäaikaisin yhtäjaksoinen ominaispiirre on mereen liittyvien elinkeinojen harjoittaminen sen rannoilla.



Rantavyöhyke





- **Muodostaa Merellisen Helsingin jalustan**
- **Väljä tilarakenne**

  Tyhjä tila rakennuksen ympärillä on vähintään rakennuksen korkeuden levyinen.

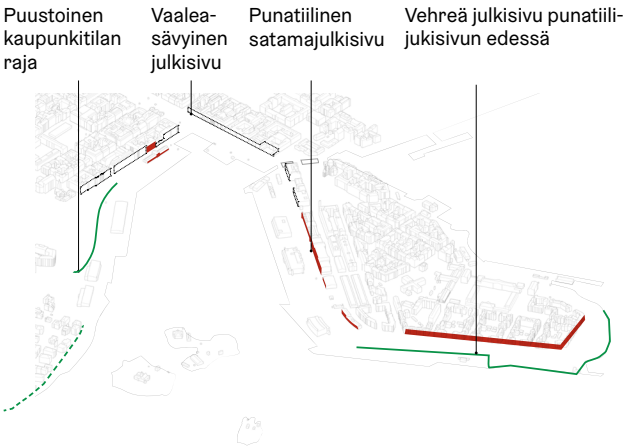
  Rakennusten etäisyys rantaviivasta on suurempi kuin niiden korkeus.

  Ominaispiirre luo rantatasanteesta selvästi eroavan kokonaisuuden suhteessa kaupunkikortteleihin.
- **Tasainen, täyttömaalla rakennettu pinta**
- **Paljon pitkiä näkymiä, merinäkymiä**

  Rakennukset sijaitseva rantavyöhykkeellä väljästi, minkä vuoksi avarassa tilarakenteessa avautuu pitkiä näkymiä kaupunkiin ja merelle.
- **Toiminnallisuus, ja toimintojen monipuolisuus**

  Satamatoiminnot ja laivat muodostavat muuttuvan julkisivun.

Kaupunkireuna



- **Kaupunkireuna piirtää maisematilalle selkeän rajan**

  Rakennuksista ja kallioisista alueista muodostuu tiivis kaupunkireunan julkisivu, joka rajaa selväpiirteisesti kaupunkikorttelit rantatasanteesta.
- **Kaupunkireunan siluetti**

  Eteläsataman itäosa on osa Eteläsataman lahden ainutlaatuista ja tunnistettavaa siluettia ja kansallismaisemaa.

  Siluetti on matala ja horisontaalinen ja sen yläpuolelle nousevat maamerkkirakennukset Uspenskin katedraali ja Tuomiokirkko.

  Rakennusten korkeus nousee portaittain alueen julkisivuissa. Rantavyöhykkeellä yksittäiset matalat rakennukset seisovat väljästi irrallaan toisistaan. Sen taustalla on tiivis rakennusrintama ja yhtenäiset korttelijulkisivut. Korttelirakenteessa rakentamisen korkeus myötäillee Katajanokan maastonmuotoja, mikä tuo merelle avautuvaan kaupunkijulkisivuun syvyyttä ja kerroksellisuutta.
- **Kaupunkireunan julkisivu**

  Kaupunkireunan julkisivu asettuu melko yhtenäiselle etäisyydelle rantaviivasta, erityisesti Katajanokan rannassa ja Kauppatorilla.

  Ajallinen kerroksellisuus näkyy kaupunkijulkisivussa.
- **Kaupunkireunan värimaailma kolmijakoinen**

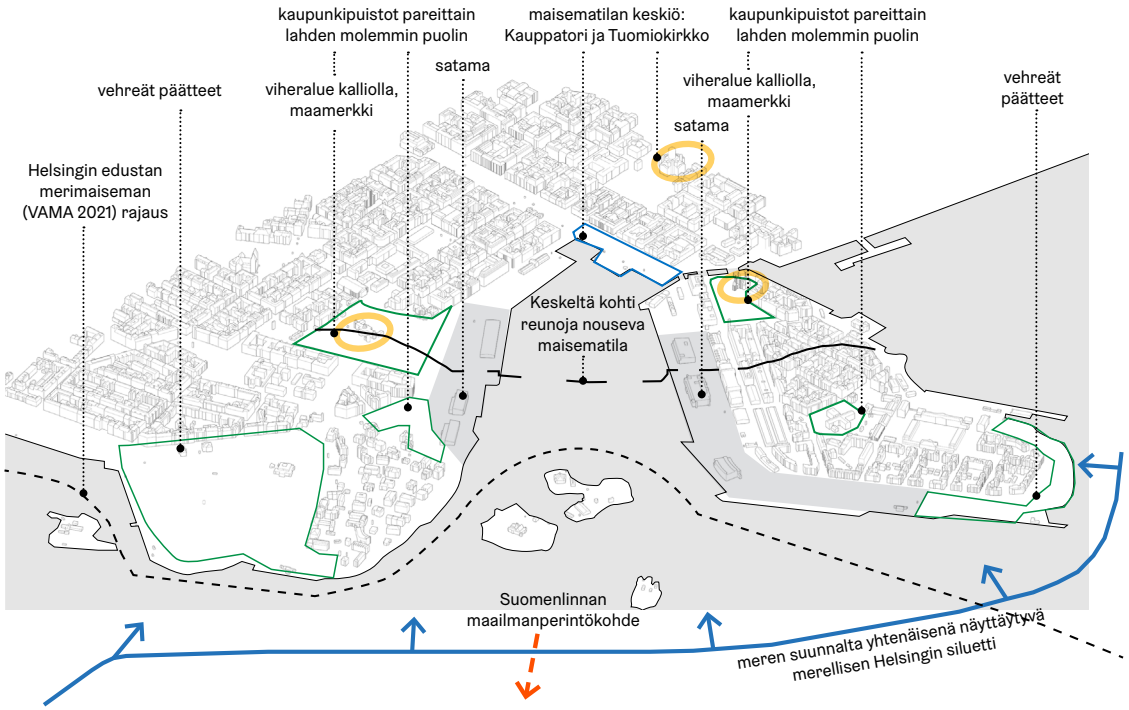
  Vaaleasävyinen Kauppatorin julkisivu: Kaupunkijulkisivussa lähinnä Kauppatoria Alvar Aallon Enso-Gutzeit ja Rahapaja laajennuksineen liittyvät värisävyiltään Kauppatorin vaaleisiin empirejulkisivuihin.

  Punatiilinen Katajanokan satamajulkisivu: Muuten Katajanokan ranta, Makasiinikorttelit sekä itäinen kärki ovat julkisivuiltaan maisemassa tummana erottuvaa punatiiltä.

  Vehreä Katajanokan itäpääte: Katajanokanrannan ranta on vehreä ja puistomainen. Rantaa kehystää kasvillisuusvyöhyke. Katajanokan itäosassa rantapuisto ja rakennukset muodostavat ajallisesti yhtenäisen kokonaisuuden.



Eteläsataman lahtea ympäröivä kaupunki- ja maisematila

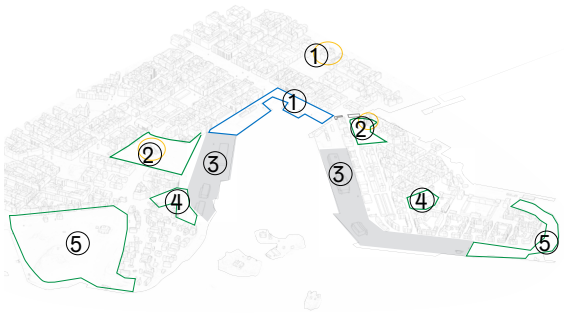


Parit vastarannoilla

▸ Keskiössä Kauppatori ja Helsingin tuomiokirkko

Kauppatori on Helsingin merellisen julkisivun sydän.

Satama-altaan suulta aukeava panoraama rauhallisuus, Tuomiokirkon dominanssi maisemassa. Näkymä satama-altaaseen sulkeutunut ja rajautuu kaupunkirakenteeseen.



1. Maisematilan keskiö: Kauppatori ja Tuomiokirkko
2. Viheralue kalliolla, maamerkki
3. Satama-alueet molemmin puolin
4. Kaupunkipuistot pareittain lahden molemmin puolin
5. Vehreät päätteet: Kaivopuisto ja Laivastopuisto

▸ Maamerkit kallioilla

Maamerkit sijaitsevat satama-altaan molemmin puolin maaston korkeimmissa, kallioisissa kohdissa: Tähtitorninvuori ja Uspenskin katedraali

Maaston korkeimmat kohdat alueen vanhimpia maamerkkejä: ne ovat vuorovaikuttaneet keskenään maisemassa saarina jo 5000 vuotta sitten.

▸ Eteläsataman lahden vehreät päätteet

Molemmissa Eteläsataman lahden päätteissä on rannassa sijaitseva puisto, jossa on runsaasti puustoa ja monikerroksista kasvillisuutta. Tähtitorninvuoren puistoalue, Valkosaari sekä Luoto luovat satama-altaan päätteiden puistoalueiden välille viheralueiden ketjun muutoin hyvin rakennettuun maisemaan.

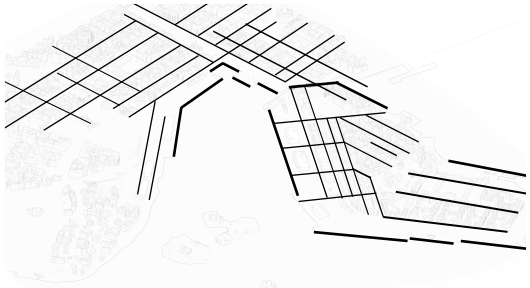
Eteläsataman lahtea seuraavat koordinaatistot

▸ Kaupunkirakenne lahden ympärillä noudattaa lahden rantoja mukailevaa koordinaatistoa

Kauppatorin rannat noudattavat Vironniemen Helsingin asemakaava-alueen koordinaatistoa.

Katajanokan puolella vanhat Jugendkorttelit noudattavat kantakaupungin ruutukaavakoordinaatistoa.

Katajanokan nuoremmat kaupunkirakenteen kerrostumat mukailevat Katajanokan rantoja.



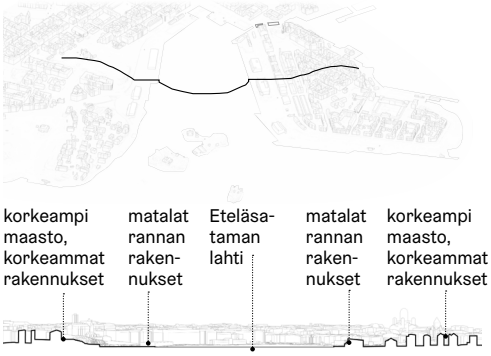
Keskeltä kohti reunoja nouseva maisematila

- **Rakennukset ja maasto ovat matalampia rannalla ja korkeampia niemen keskiosassa**
- **Kaupunkikuvallinen hierarkia ja vyöhykkeisyys**

Etualalla on matalien, väljästi asettuneiden rakennusten toiminnallinen alue.

Tilaa rajaa korkeampien rakennusten rintama.

Ylimpänä kohoavat Tuomiokirkon ja Uspenskin katedraalien tornit sekä Tähtitorninvuoren puisto.



Näkymä Suomenlinnasta kohti Helsinkiä



- **Horisontaalinen kaupunkisiluetti, jonka yläpuolelle kaupungin historialliset ja maisemallisesti arvokkaat maamerkit (kirkontornit) nousevat.**
- **Maamerkkirakennukset erottuvat selvästi merinäkymän taustalla**
- **Harmoninen ja kaupunkisiluetti**
- **Matalat luonnontilaiset kallioluodot**
- **Yksittäiset rakennukset maamerkkejä lukuun ottamatta alistuvat kokonaisnäkymään:**

Suurmaisemassa rakennukset eivät erotu erillisinä, vaan näyttäytyvät yhtenäisen korkuisena rakennusmassana, josta erottuvat vain kattolinjan yläpuolelle kohoavat maamerkkirakennukset

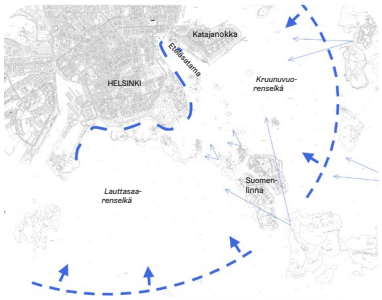
Merellinen Helsinki

- **Kansallismaisema ja valtakunnallisesti arvokas maisema**

Taustamaisemassa kohoaa Helsingin kaupungin siluetti kirkontorneineen, satama-alueineen ja rantapuistoineen

Maiseman kerroksellisuus: Matalat luonnontilaiset kallioluodot sekä avoimet vesipinnat rakennetun kaupunkimaiseman edustalla.

Vilkkaasti liikennöityjen meriväylien halkomat vesialueet



Katajanokan satamajulkisivu



- **Maamerkki Katajanokan korkeimmassa kohdassa**

Uspenskin katedraali rakennettiin Katajanokan korkeimmalle kallionkukkulalle, minkä ansiosta se erottuu Katajanokan maamerkkinä kaikkiin ilmansuuntiin.

Uspenskin katedraali ja Helsingin tuomiokirkko ovat molemmat tärkeitä maamerkkejä sataman saapumisnäkymissä.

- **Osa Eteläsataman altaan kokonaisuuden kaupunkireunan siluettia**

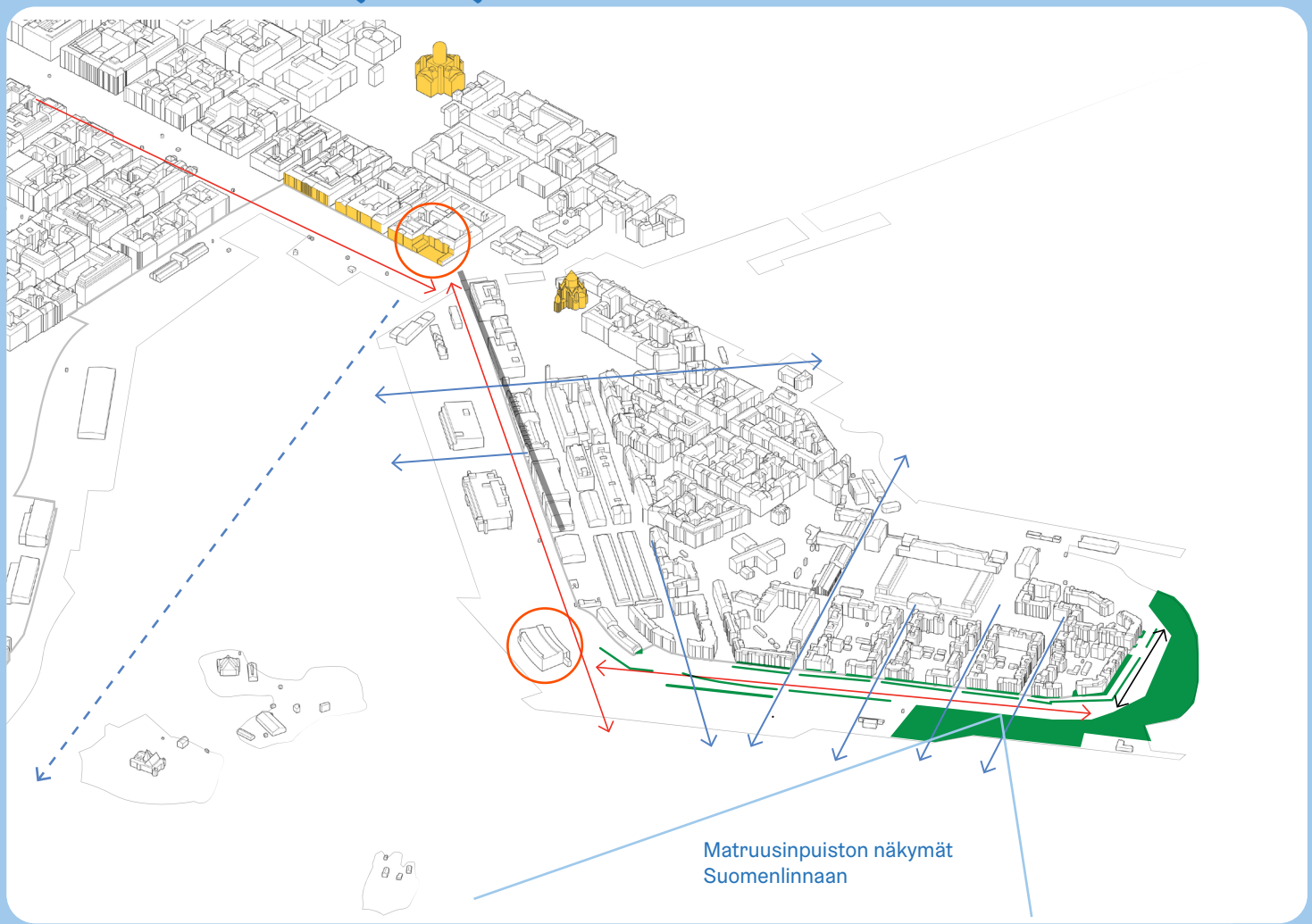
Satamainfrastruktuurin määrittämä rantamaisema. Satamarakenteet ja -rakennukset luovat Eteläsataman lahden lounaisrannan selkeimmän julkisivun.

Ensimmäisen asemakaavan mukaisen rantareunan merisiluetti: peittynyt satamarakenteiden akseli. Katajanokan esimmäisen asemakaavan mukaisen rantareunan muodostaneet Rahapaja, Tulli- ja Pakkahuone ja Warranttimakasiinin rakennukset eivät enää ole maamerkkejä Katajanokan lounaisrannalla, mutta ne ovat edelleen paikallisia, orientoitumista helpottavia merkkirakennuksia.

- **Punatiiliset, tummasävyiset satamarakennukset kaupunkijulkisivussa**

Katajanokalla on muuta Eteläsataman lahtea reunustavaa kaupunkirakennetta tummempi yleissävy julkisivuissa: Katajanokka näkyy Eteläsataman lahden siluetissa sävymaailmaltaan rauhallisena ja selkeänä kokonaisuutena.

- **Eri ikäiset punatiiliset satamarakennukset muodostavat historiallisesti kerroksellisen kokonaisuuden.**



Maamerkit näkymäpäätteinä

▶ **Maamerkkirakennukset ovat etenkin pitkien katunäkymien päätteitä**

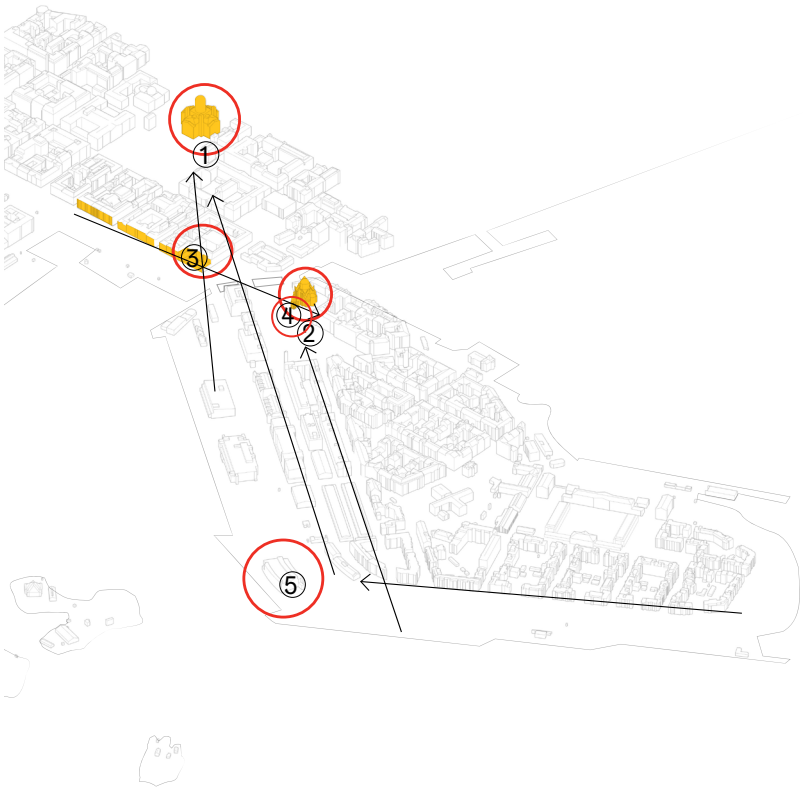
1. Tuomiokirkko ja 2. Uspenskin katedraali näkyvät monien Katajanokan halkaisevien näkymien päätteen, kuten Kaivokadun ja Kruunuvuorenkadun päätteenä.

Uspenskin katedraalin kallio on meren lisäksi ainoa alueen alkuperäisestä luonnonympäristöstä jäljellä oleva elementti.

3. Presidentinlinna on Katajanokanlaiturin läntinen näkymäpääte.

4. Enso-Gutzeitin rakennus sekä 2. Uspenskin katedraali ovat Esplanadin näkymäpäätteitä ja luovat Katajanokalle kaupunkikuvallisen portin keskustan suunnalta.

5. Tullimakasiinin satamarakennus on Katajanokanlaiturin kaakkoinen näkymäpääte. Tullimakasiinin suojeltu rakennus on Katajanokanrannan ainoa rakennettu näkymäpääte.



Meri ja taivas katunäkymien päätteenä

▸ Näkymä Suomenlinnaan

Matruusinpuistosta avautuu tällä hetkellä ainoa julkisluonteisesta rannasta aukeava näkymä Katajanokalta Suomenlinnaan.

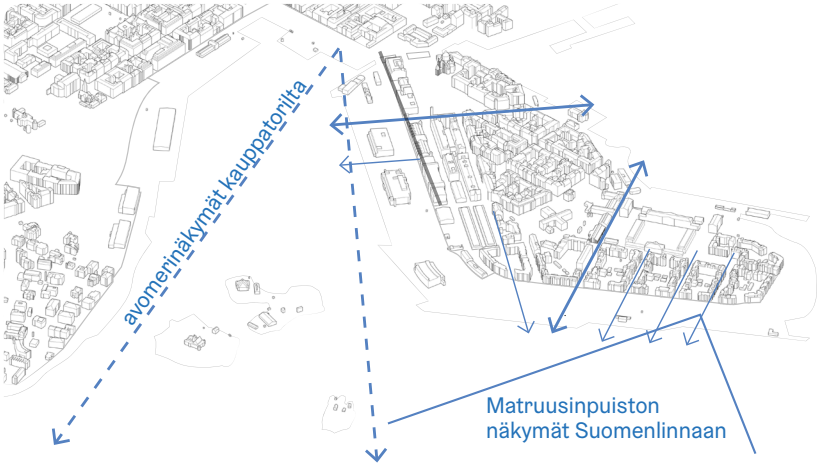
Katajanokan pisimmät näkymät avautuvat avomeren suuntaan, ja niissä tärkeän kiintopisteen muodostaa Suomenlinna, erityisesti sen kirkon torni.

▸ Avomerinäkymät ja avoin vesipinta

Kauppatorin avomerinäkymälinja avautuu Luodon ja Kaivopuiston välistä, Suomenlinnan länsipuolelta. Avoin vesipinta ja avomerinäkymät luovat suoran yhteyden mereen. Ne ovat Kauppatorin alueen arvokas ominaispiirre. Näkymä Kruunuvuodenlahdelle on ollut aiemmin nykyistä laajempi, ennen meriuimalan rakenteita.

Katajanokanrannasta varrelta avautuu laajoja näkymiä avomerelle.

Laivastopuistosta avautuu leveä merinäkymä Kruunuvuorenselälle ja Korkeasaareen.





Saarimaisuus

▸ Ranta-alueiden merellisyys

Läpinäkymät luovat saarimaisen tunnelman; niemen molemmin puolin näkyy meri

Rannan rakennukset sijaitsevat väljästi toisiinsa nähden, ja niiden väleistä avautuu näkymiä Eteläsataman lahdelle ja sen yli vastarannalle.

▸ Rantaviivassa tapahtuva mereen kytkeytyvä kaupunkielämä

Mereen liittyvien elinkeinojen toiminnot ovat Katajanokan historian vanhin säilynyt kerrostuma.

Rantojen julkinen- ja palvelukäyttö

Katajanokan vanhin yhtäjaksoinen ominaispiirre.

▸ Satamarakennukset osana kaupunkinäkymiä

Satamatoiminnot ja -rakennukset ydinkeskustan kaupunkinäkymissä on osa Helsingin kulttuurihistoriaa.





Vehreät kadut ja itäkärjen rantavyöhykkeen puistot

▸ Merinäkymät kasvillisuuden lomasta

Satamakadun molemmat näkymäpäätteet ovat vehreitä ja merellisiä. (kuva A ja B). Satamakadun lounainen näkymäpääte Eteläsataman lahden yli jatkuu Tähtitorninvuoren puistoon, ja koillista merinäkymäpäätettä reunustaa Katajanokan Kasinoa vierustavat puut.

Meri pilkottaa Katajanokanrannassa kasvillisuuden lomasta koko kadun matkalta. (kuva C)

Sataman autolähtöselvityksen asfalttikenttää reunustaa kadun puolella puurivi, ja kentän yli meri välittyy katutilaan voimakkaasti.

▸ Katujen vehreys

Katajanokanrannassa katupuut rajaavat katutilaa kauttaaltaan. Puistot ja katupuut tekevät kadulle vehreät näkymäpäätteet. Vehreys on läsnä katutilassa koko kadun matkalta. (kuva D)

Katajanokanlaiturilla vehreys on läsnä Tulli- ja Pakkahuoneen edustan katupuurivistön myötä.

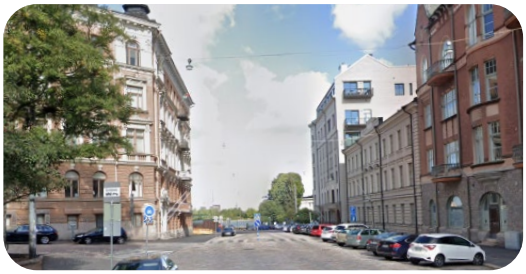
▸ Itäkärjen julkinen ulkotila /pääsy rantaan

Muualla kohdealueella ei ole yhtenäistä virkistysaluetta rannassa. Rannasta avautuu laaja merinäkymä Kruunuvuorenselälle ja Suomenlinnaan.

A



B

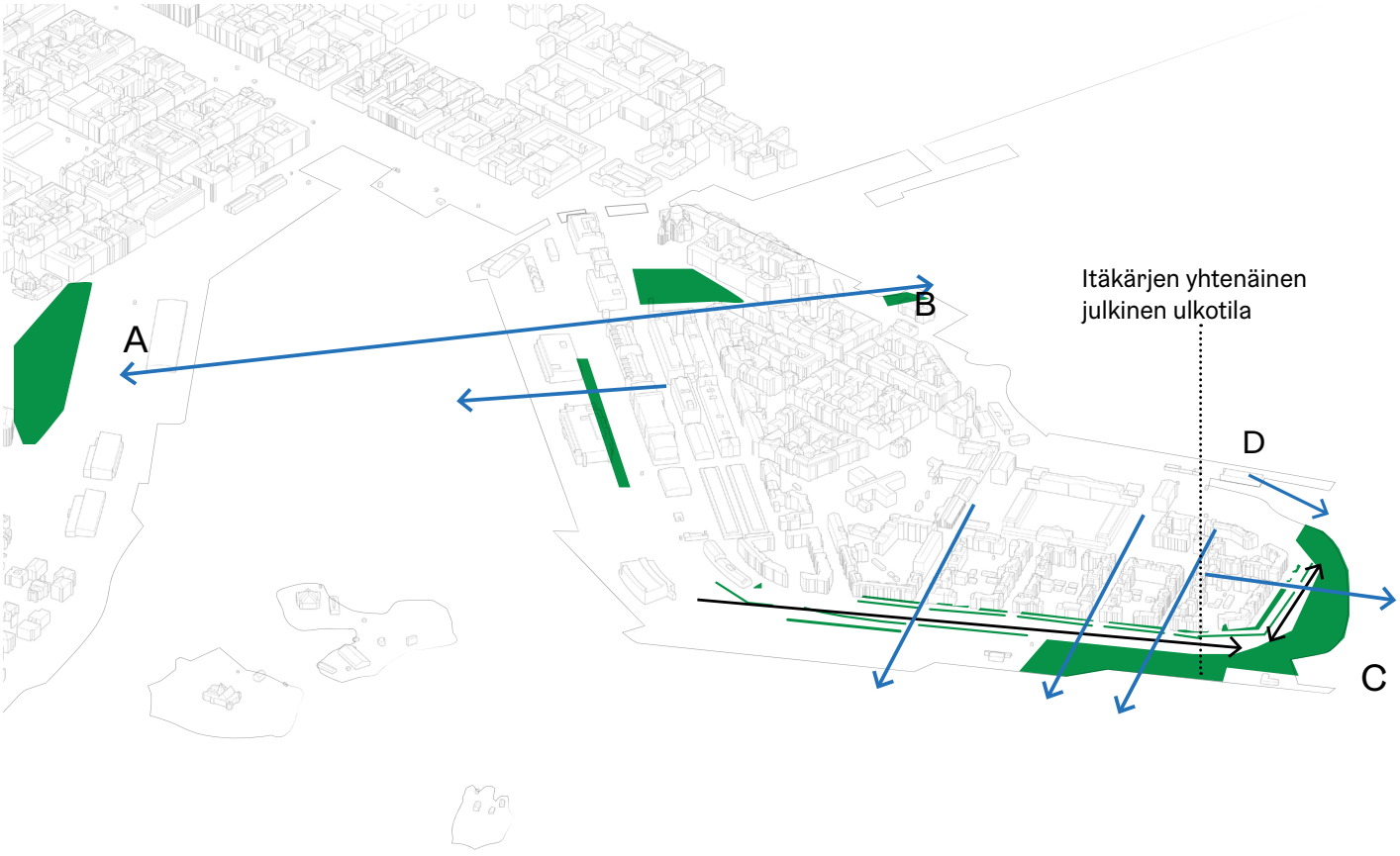


C



D





Kantakaupunkimainen rakennettu ympäristö



▸ Asuminen ei näyttäydy katutilaan

Esimerkiksi terasseille tai parvekkeille ei näy kadulta. Rantatila on julkisluonteisten toimintojen ja puistojen aluetta.

▸ Katajanokanlaiturin pohjoisreunan selkeä rakennettu reuna

Entisen satamaradan myötä syntynyt Katajanokanlaituria koillisesta reunustavien julkisivujen linja.

Kerroksellisuus, vyöhykkeisyys



▸ Rikas ja kerroksellinen rakennuskanta

Katajanokalla on useita eri aikakausia ja tyylisuuntia edustavia kokonaisuuksia, jotka muodostavat laajojakin tyylillisesti yhtenäisiä kokonaisuuksia, ja luovat yleisilmeeltään rikkaan, monikerroksellisen rakennuskannan.

▸ Kaupunki- ja maisemakuvalliset muistumat

Katajanokan kaupunkirakenteen lävistävät läpinäkymät jakavat kaupunginosan karkeasti eri-ikäisiin osa-alueisiin.

Keisarillisen Venäjän aikaiset yksittäiset muistumat, kuten Rahapaja, Uspenskin katedraali, ja Katajanokan kanavan ympäristö.

Suursatama-ajasta ja satamaradasta muistumana Katajanokanlaiturin mittasuhteet ja tasainen satamakenttä.

Avoimen vesipinnan muistuma: rantavyöhykkeen täyttömaalla rakennettu, tasainen satamakenttä ja puistovyöhyke aiemmin ollut avointa vesipintaa.

Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii
Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta,
rakentamisestaja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta
sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

www.hel.fi/kaupunkiymparisto

