

Vastaanottaja
Helsingin kaupungin Kiinteistövirasto

Asiakirjatyyppi
Selvitys

Päivämäärä
10.8.2016

HELSINGIN KAUPUNGIN KIINTEISTÖVIRASTO **KATAJANOKAN TÄYTTÖ- JA TOIMINTAHISTORIA**

Päivämäärä	10.8.2016
Laatija	Jaana Itkonen
Tarkastaja	Kimmo Järvinen
Hyväksyjä	Satu Järvinen

Viite	1510022787-001
-------	----------------

SISÄLTÖ

1.	Johdanto	3
2.	Joutomaasta suursatamaksi	3
3.	Toimintahistoria alueittain	4
3.1	Osa-alue 1: entinen kasarmi-/telakka-alue	5
3.1.1	Merikasarmi	5
3.1.2	Telakkatoiminta	6
3.1.3	Telakasta asuinalueeksi	12
3.2	Osa-alue 2: entinen satamatoimintojen alue	12
3.2.1	Satama ja makasiinit	12
3.2.2	Rautatie ja ratapiha	13
3.2.3	Lentosatama	13
3.3	Osa-alue 3: vanha Katajanokan alue	14
3.3.1	Asuinrakennukset	14
3.3.2	Kasino	14
3.3.3	Vankila	15
4.	Täytöt	15
4.1	Meritäytöt	15
4.2	Täytöt maalle	15
5.	Maanomistus	17
6.	Johtopäätökset	17

PIIRUSTUKSET

- 1 Ilmakuvia vuosilta 1932–2012
- 2 Peruskartat vuosilta 1961–2015
- 3 Kiinteistökartat vuosilta 1945–2016
- 4 Katajanokan nykyiset rakennukset ja niiden tiedossa oleva toimintahistoria
- 5 Satamaradan ja rakennuskannan kehitys vuosina 1932–1976
- 6 Meritäytöt ja maalle tehtyt täytöt
- 7 Maanpinnan korkeuden muutos

LIITTEET

- Liite 1 Lehtileike (Uusi Suomi 28.8.1978)

1. JOHDANTO

Tähän selvitykseen on koottu Helsingin Katajanokan rakennus-, toiminta- ja täyttöhistoriaa. Työn tavoitteena on ollut selvittää, onko Katajanokan alueella ollut toimintaa, josta on voinut aiheutua maaperän pilaantumista. Lisäksi on selvitetty alueen täyttöhistoriaa ja täyttöalueiden laajuutta, sillä vanhoissa täytöissä voi olla haitta-aineita ja/tai rakennusjätteitä. Historiaselvitys on laadittu maaperän pilaantuneisuustutkimusten sekä vesi- ja huokoskaasututkimusten suunnittelun pohjaksi.

Työn on tilannut Helsingin kaupungin kiinteistövirasto, jossa tilaan yhteyshenkilö on Satu Järvinen. Ramboll Finland Oy:ssä työstä ovat vastanneet projektipäällikkö Kimmo Järvinen ja suunnittelija Jaana Itkonen.

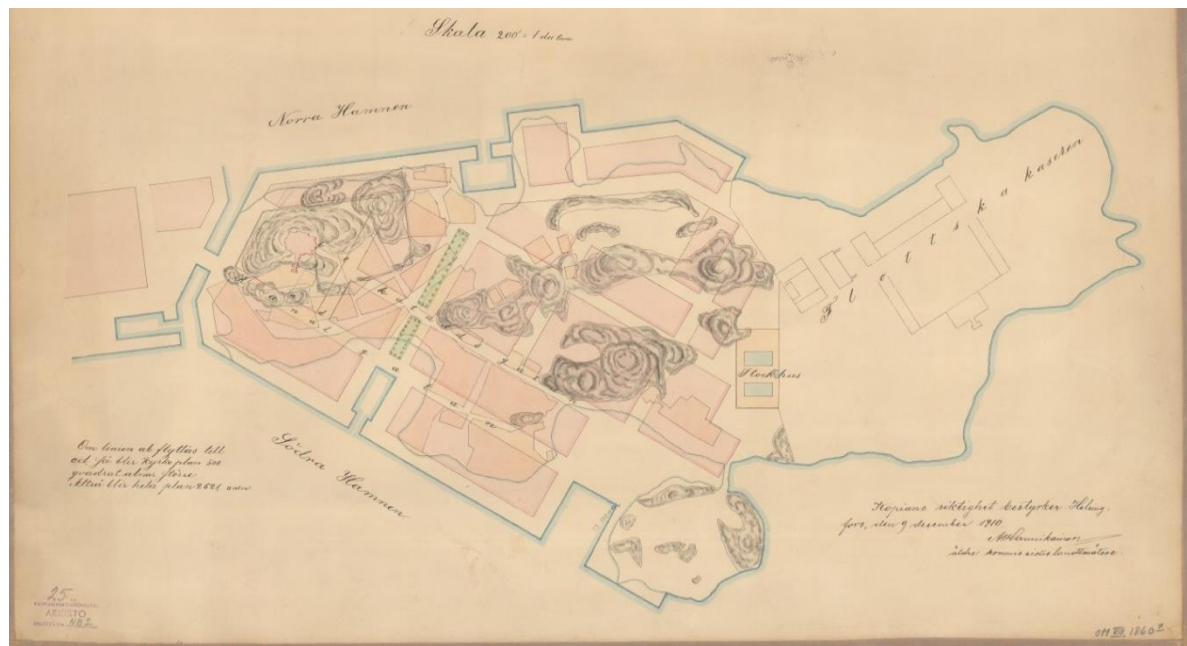
2. JOUTOMAASTA SUURSATAMAKSI

Jo 1600-luvulla Katajanokan pohjoisrannalla toimi ruukki ja Laukkasaassa oli Kruunumakasiini, muuten Katajanokka oli pääasiassa metsää. Isonvihan (1700–1721) jälkeen alueelle rakennettiin tykkipatteri ja Katajanokalle alkoi muuttaa kalastajaperheitä (Ollila & Toppari 1977).

Valtion rahapajan ja Uspenskin katedraalin valmistuminen 1860-luvulla aloitti uuden aikakauden, jonka tieltä Katajanokan aikaisempi hökkeliasutus joutui väistymään seuraavan vuosikymmenen aikana (kuva 1). Vanha asutus näkyy vuoden 1860 kaavan pohjakartassa (kuva 2). Vuonna 1861 vahvistettu asemakaava jäi monilta osin toteutumatta, mutta Uspenskin katedraali ja rahapaja rakennettiin sen mukaan.



Kuva 1. Katajanokka Eteläsataman suunnasta kuvattuna 1890-luvun alussa. Uspenskin katedraalin ja Rahapajan oikealla puolella ovat Dementjeffin ja Florinin talot ja Satamakadun varrella Wavulinin talo taustallaan makasiini. Vanha puutaloasutus on jo pääosin purettu. Kuva skannattu teoksesta Katajanokka (Putkonen 2010). Alkuperäinen kuva: Museovirasto.

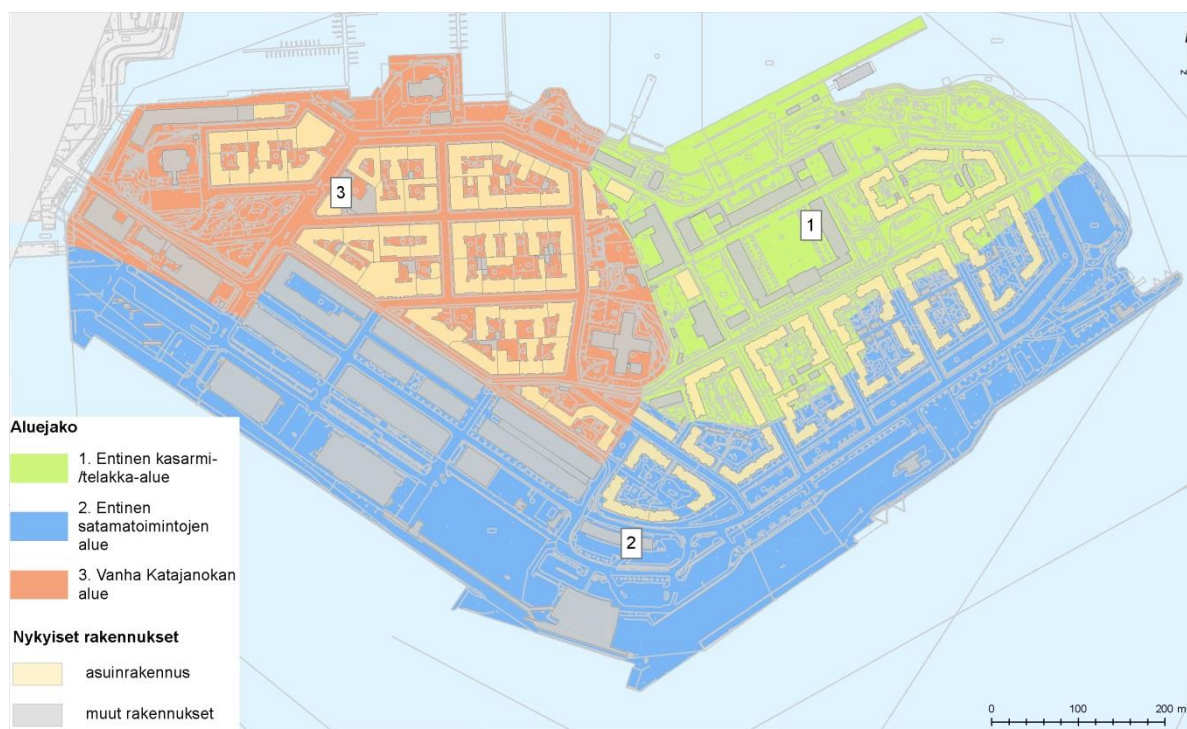


Kuva 2. Asemakaavan pohjakartta vuodelta 1860. Vanha esikaupunkiasutus on merkattu keltaisella ja suunnitellut uudet korttelit vaaleanpunaisella. Lähde: Helsingin kaupungin kiinteistövirasto, kaupunkimittausosasto. Mantereen ja Katajanokan niemen erottava kanava valmistui vuonna 1844 (Putkonen 2010). Katajanokan eteläpuolella sijainnut Laukkasaari yhdistettiin Katajanokkaan vuoteen 1905 mennessä.

Vuoden 1894 kaavassa oli satamarata kaavoitettu kulkemaan Kauppatorilta Katajanokalle, ja kaikki satamatoiminnot sekä makasiinit ja varastot oli sijoitettu etelärannalle. Satamarata yhdisti Länsisataman, Eteläsataman ja Katajanokan laiturit. Satamaa varten täytettiin suuria alueita ja ruopattiin merenpohjaa. Laituritöiden alkaessa vuonna 1894 vanhasta rantaviivasta ei ollut enää mitään näkyvillä (Yrjänä 2013). Laukkasaari liitettiin täyttömaalla osaksi Katajanokkaa satamaa ja satamarataa rakennettaessa.

3. TOIMINTAHISTORIA ALUEITTAIN

Tässä kappaleessa on esitetty Katajanokan rakennus- ja toimintahistoriaa kuvassa 3 esitettyyn aluejakoon perustuen.



Kuva 3. Katajanokan aluejako toimintahistorian perusteella. Kartalla on esitetty nykyiset rakennukset. Katajanokan rakennus- ja toimintahistoriaa käsitellään alue (1, 2, 3) kerrallaan.

3.1 Osa-alue 1: entinen kasarmi-/telakka-alue

3.1.1 Merikasarmi

Katajanokan itäisin osa oli 1700-luvulla porvariston laidunmaata. Isonvihan (1700–1721) jälkeen rakennettiin nimelle tykkipatteri (Ollila & Toppari 1977). Vuonna 1776 laadittiin suunnitelmat Katajanokan tykistövarikosta ja niemenkärki eristettiin sotilasalueeksi. Alue pysyi eristettynä 1970-luvulle saakka.

Vuoden 1776 suunnitelmasta toteutettiin vuosina 1778–1784 vain pihaa rajoittavat itäinen ja läntinen siipirakennus. 1812 Helsingistä tuli autonomisen Suomen suurruhtinaskunnan pääkaupunki. Helsingin vuoden 1808 suurpalon jäljiltä perustetun Helsingin uudelleenrakentamiskomitean arkkitehdiksi 1816 valitun Carl Engelin ensimmäisiin tehtäviin kuului uuden venäläisen varuskunnan kasarmien suunnitteleminen Katajanokalle. Kasarmirakennus valmistui vuonna 1819, ja sen siipirakennukset valmistuivat noin vuosikymmen jälkeenpäin. Läntinen upseeripaviljonki valmistui vuonna 1825, merikasarmia vastapäätä sijainnut sairaala vuonna 1838 ja itäinen upseeripaviljonki vasta 1980-luvulla.

Kenraalikuvernööri Zakrevski esitti vuonna 1827, että kasarmi on kosteuden ja epäkäytännöllisen sijaintinsa vuoksi sopimaton armeijan käyttöön. Vuonna 1830 perustettu ensimmäinen Suomen Meriekipaasi siirtyi vuonna 1832 Viaporista Katajanokan kasarmiin. Meriekipaasin käytössä kasarmi oli vuoteen 1870, jolloin se luovutettiin venäläiselle meriväelle, jonka hallussa se oli pääosin vuoteen 1917 asti.

Suomen itsenäistyttyä merikasarmille sijoitettiin merivoimien esikunta ja laivaston pysyvä tukikohta, Helsingin sotasatama.

Jatkosodan päättyttyä laivaston teknilliset laitokset siirrettiin Valtion Laivatelakan (myöhemmin Valmet) ja Valtion sähköpajan huostaan. Merivoimien laivastoasema siirtyi Upinniemeen vuonna 1959. Samalla päättyi laivaston historia merikasarmissa.

Valmet toimi alueella vuoteen 1977 asti. Telakkatoiminnan päättymisen jälkeen merikasarmien alue kaavoitettiin ulkoministeriön käyttöön (Putkonen 2010).



Kuva 5. Ilmavoimien ilmakuva vuodelta 1937 kertoo telakkatoiminnan laajuudesta ennen sotia. Kuva skannattu teoksesta Katajanokka (Putkonen 2010). Kuvan alkuperäinen lähde: Uudenmaan liitto.

Sotakorvaukset ja telakan kehittämissuunnitelma

Neuvostoliiton kanssa 19.9.1944 solmitun rauhansopimuksen ehtona olivat mittavat sotakorvaukset. Kaiken kaikkiaan sotakorvauksena valmistettiin 581 alusta. Valtio aloitti laajamittaisen laivanrakennuksen Katajanokalla, ja laivaston telakat Suomenlinnassa ja Turun Pansiossa valjastettiin niin ikään sotakorvaustuotantoon. Näistä muodostuivat Valtion Laivatelakat vuonna 1945, jotka liitettiin seuraavana vuonna osaksi Valtion Metallitehtaita (vuodesta 1951 Valmet Oy) (Riimala ym. 1994). Katajanokalle oli tehty jo aiemmin jokunen uudisrakennus, mutta sotakorvaustuotannon myötä nämä valtion omistamat telakat nousivat suurten suomalaisten laivanrakentajien joukkoon.

Helsingin ensimmäiset sotakorvauslaivat niitattiin kokoon Suomenlinnassa, mutta vähitellen kaikki suuremmat laivat rakennettiin Katajanokalla. Katajanokalla alusten rungot koottiin täysin hitsaamalla, mikä oli tässä mitassa uutta Suomessa (Riimala 1994).

Katajanokalla ei sodan loputtua ollut varustelulaituria tai vinttureita ja työväestäkin oli pulaa. Telakalle laadittiin kehittämissuunnitelma, jonka saatekirjeessä telakan kehittämistä perusteltiin seuraavilla syillä:

- Helsingin telakka sijaitsee maan suurimman merenkulkukaupungin keskustassa
- Uusi telakka voidaan rakentaa häiritsemättä nykyistä toimintaa. Esim. Hietalahdessa ei ole mahdollisuuksia siirtyä lohkokohitsaamiseen tilanpuutteen vuoksi.
- Telakalla on troolarien hitsauksen perehtynyt henkilökunta, joten suurempien aluksien hitsaamiseen voidaan perehtyä nopeasti
- Uusi telakka olisi ainoa uudenaikainen hitsaustelakka maassamme ja valmistaisi näin ollen laivanrunkoja edullisemmin kuin muut telakat
- Uusi telakka alentaa myös korjaustöiden hintoja. Telakan korjauskapasiteettia voidaan lisätä, jos telakoitumismahdollisuuksia parannetaan hankkimalla uiva telakka ja pari vaunutelakkaa.

Telakan kehittämissuunnitelma oli jaettu kolmeen rakennusvaiheeseen. Ensimmäisessä rakennusvaiheessa oli tarkoitus rakentaa:

- 100 m pituinen rakennusala
- varustelaituri, levytyökoneet ja tehokkaat nostolaitteet
- varustelaiturin läheisyyteen putki-, puutyö- ja sähköosastot tai niiden alaosastot
- korjaustehon lisäämiseksi iso uiva telakka ja sitä varten sopiva laituri
- levypaja, hitsaamo ja uloslyöntiullakko, jotka muodostavat yhtenäisen rakennusryhmän

Kuvassa 6 on esitetty ensimmäisen rakennusvaiheen suunnitelmakartta vuodelta 1949 sekä vuoden 1950 ilmakeku ja ensimmäisen rakennusvaiheen suunnitellut uudisrakennukset.



Kuva 6. Yllä: suunnitelmapiiirros vuodelta 1949, Helsingin telakan alue 1. rakennusvaiheen päätyttyä. Alla: ilmakeku vuodelta 1950. Ilmakekuvan päällä on esitetty sen aikaiset rakennukset sekä ensimmäisessä rakennusvaiheessa suunnitellut uudet rakennukset ja toiminnot telakan alueella.

Vuoteen 1964 mennessä telakalle oli rakennettu uiva telakka, varustustaituri ja rakennusalusta (kuva 7), joskaan ei aivan suunnitelman mukaisille paikoille. Paikalle, jolle oli suunniteltu levy-paja- ja uloslyöntilava, oli rakennettu uusi halli vuoden 1950 jälkeen.



Kuva 7. Yllä: ilmakuva vuodelta 1964. Alla: ilmakuva vuodelta 1969. Ilmakuvien päällä on esitetty sen aikaiset rakennukset sekä ensimmäisessä rakennusvaiheessa suunnitellut uudet rakennukset ja toiminnot telakan alueella.

Vuonna 1968 Katajanokalle hankittiin toinen uiva telakka (Sipilä ym. 2007). Vuoden 1969 ilmakuvassa näkyy kaksi uivaa telakkaa ja pohjoisempi varustustaituri oli selvästi pidempi kuin vuon-

na 1964. Uuden hallin (oletettavasti levypaja- ja uloslyöntilava) viereen oli rakennettu toinen suuri halli. Muita uusia rakennuksia ei ilmakuvatarkastelun perusteella rakennettu telakka-alueelle vuosina 1950–1969. Vuoteen 1976 (seuraava käytössä oleva ilmakuva alueelta) mennessä vuosina 1950–1969 rakennetut hallit oli purettu.



Kuva 8. Yllä: ilmakuva vuodelta 1964. Alla: ilmakuva vuodelta 1969. Ilmakuvien päällä on esitetty sen aikaiset rakennukset sekä kolmannessa rakennusvaiheessa suunnitellut uudet rakennukset ja toiminnot telakan alueella.

Telakka-alueelle oli suunniteltu lisäksi mm. kolme vaunutelakkaa, iso kokoonpanohalli ja takomo, jotka jäivät joko toteuttamatta tai toiminnot siirrettiin olemassa oleviin rakennuksiin. Kuvassa 8 on esitetty vuosien 1964 ja 1969 ilmakuvat ja toiminnot, joita telakka-alueella oli suunnitelmien mukaan 3. rakennusvaiheen päätyttyä.

Sotakorvausten jälkeen

Sotakorvausten päätyttyä vuonna 1951 Neuvostoliitto tilasi kahden seuraavan viisivuotiskautensa aikana (1951–1960) 837 alusta. Lähes koko olemassa olonsa ajan Neuvostoliitto oli suomalaistelakoiden merkittävin asiakas.

1960-luvulla Valmet päätti panostaa laivakorjauksiin. Vuonna 1969 päätettiin Helsingin telakka-toiminnan siirtämisestä Vuosaaren, ja vuonna 1974 valmistui Vuosaaren uusi telakka. Laivanrakennus Katajanokka ja Suomenlinnassa päättyi tuolloin kokonaan. Valmet muutti Vuosaaren 1977 (Putkonen 2010). Katajanokalla toimi ennen uuden asuinalueen rakentamista Helsingin romuliikkeen laivaromuttamo (Riimala ym. 1994).

Valmetin telakka-alueelta vuonna 1969 otettu viistoilmakuva on esitetty kuvassa 9 ja valokuva telakka-alueelta vuodelta 1974 on esitetty kuvassa 10.



Kuva 9. Ilmakuva Valmetin telakka-alueelta vuodelta 1969. Kuva skannattu teoksesta Maata Näkyvissä, Helsingin maanhankinnan viisi vuosisataa (Yrjänä 2013). Kuvan alkuperäinen lähde: Jorma Pohjanpalo.



Kuva 10. Valokuva Valmetin telakalta vuodelta 1974. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo/Simo Rista.

3.1.3 Telakasta asuinalueeksi

1970-luvun alussa kaupunki ja valtio alueen maaomistajina järjestivät Katajanokan itäosan suunnittelusta asemakaavakilpailun. Katajanokan kärjen asemakaava hyväksyttiin huhtikuussa 1977. Alueelta purettiin mm. telakan uudehko varusteluhalli. Kahdeksantoista rakennusta tai rakennuksen osaa säilytettiin. Vanhimpia säilytettyjä rakennuksia tai rakennusten osia ovat tykistöpuhan pääportti 1770-luvulta ja Merikasarmin matruusikasarmi 1810–1820-luvuilta. Nuorimpiin säilytettyihin rakennuksiin lukeutuvat asuinrakennus, ns. Lutikkalinna, merivoimien esikuntarakennus sekä telakka-alueen reunalla sijainneet tehdas- ja varistorakennukset, jotka ovat kaikki 1910-luvulta.

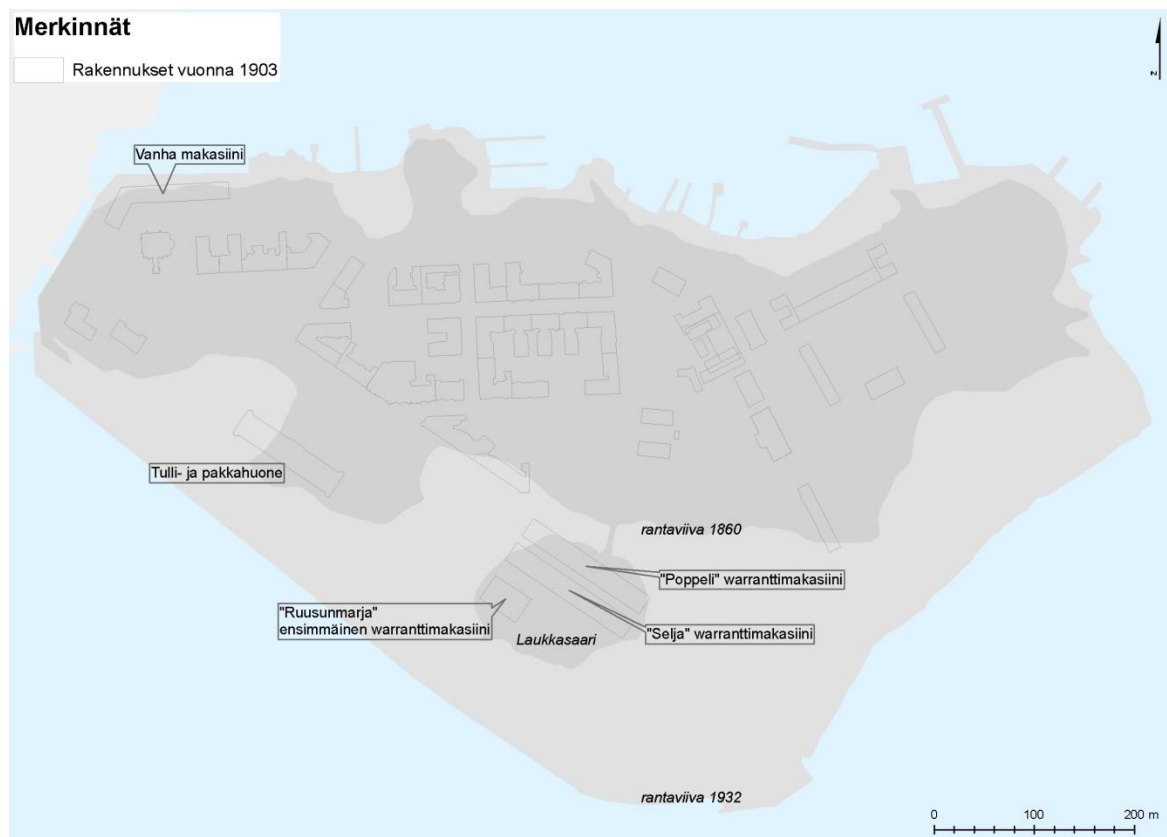
Uudisrakennusalueelle tehtiin 1300 asuntoa 3000 asukkaalle, ja asuinkorttelit rakennettiin vuosina 1977–1986 (Kervanto Nevanlinna 2012). Säilytetyt rakennukset korjattiin virastoiksi, asunnoiksi, päiväkotia, peruskoulun ala-astetta ja nuorisotoimintaa varten. Merikasarmin pohjoispuoleiselle rannalle sijoitettiin jäänmurtajalaivasto (Kervanto Nevanlinna 2012).

3.2 Osa-alue 2: entinen satamatoimintojen alue

3.2.1 Satama ja makasiinit

Makasiineja rakennettiin 1860-luvulta alkaen saaren pohjoisrannalle. Vanhoista makasiineista on jäljellä Katajanokan luoteisrannalla sijaitseva punatiilinen makasiini vuodelta 1880, joka on edelleen käytössä (kuva 11).

Vuoden 1894 kaavan myötä makasiinirakentaminen keskittyi saaren eteläosaan, johon oli kaavoitettu suursatama rautateineen. Kaupungin johtavat liikemiehet Julius Tallberg, K. H. Renlund ja Gustav Paulig perustivat vuonna 1894 Helsingin Makasiiniosakeyhtiön, ja saivat Katajanokalta tarvitsemansa suuret varastotontit. Kaupunki tuli osakeyhtiöön osakkaaksi luovuttamiensa tonttien hinnalla. Vuoteen 1903 mennessä satama-alueelle oli noussut Tulli- ja pakkahuone sekä warranttimakasiinit Selja, Poppeli ja Ruusunmarja. Warranttimakasiineissa säilytettiin maahan tuotua tavaraa, ja warranttimakasiinin antamaa asiakirjaa kaupiteltiin. Asiakirjan ostaja pystyi lunastamaan warranttimakasiiniin pantatut tavarat asiakirjalla.



Kuva 11. Katajanokan rakennuskanta vuonna 1903. Kuvassa näkyy myös alkuperäinen rantaviiva vuodelta 1860 ja Laukkasaari, joka oli tuolloin jo yhdistetty kapealla maakannaksella Katajanokan niemeen. Laukkasaari liitettiin täytöillä osaksi Katajanokkaa vuoteen 1905 mennessä.

Martti Välikankaan kirjoitus Arkkitehti-lehdessä vuodelta 1931 kuvastaa kaupunkikuvaa Katajanokalla 1930-luvulla: "-- Sijaiten kaupungin kahden tärkeimmän sataman välissä oli luonnollista, että myös Katajanokalle ennen pitkää tehtiin satamalaitteita. Satamakadun 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 y.m.s. vallassa--".

Satamatoiminta oli keskeinen osa Katajanokan kaupunkikuvaa koko 1900-luvun ajan. Helsingin Makasiiniosakeyhtiö ja kaupan keskusliikkeet rakensivat saaren etelärantaan suuria varastorakennuksia. Sataman rakennuksissa on ollut mm. Keskon konttori- varasto- ja tehdastiloja, SOK:n konttoritiloja ja OTK:n varastotiloja. Satamarakennusten tiedossa oleva toimintahistoriaa on esitetty piirustuksessa 4.

Katajanokalla sijainnut satama siirrettiin Obbnäsiin Porkkalan vuokra-alueen palauttamisen jälkeen (1956) (Riimala 1994). 1970-luvulla Katajanokan satama muutettiin matkustajaliikenteen käyttöön ja suuri osa satamakorttelien varasto- liike- ja huoltorakennuksista otettiin uudelleen käyttöön. Satamaradan raiteet purettiin Katajanokalta vuoteen 1985 mennessä. Rahtiliikenteestä on jäljellä enää rekkoja kuljettavat autolautat.

3.2.2 Rautatie ja ratapiha

Satamaradan rakentaminen alkoi vuonna 1891 ja se ulottui Katajanokalle asti vuonna 1895. Lastaukseen ja purkamiseen tarvittiin ihmistyövoimaa vuosikymmenten ajan (kuva 12). Uusi kehitysvaihe oli nosturien rakentaminen laiturin puolelle laivan nosturien ohelle.

Satamaradan ja rakennuskannan kehitys Katajanokalla vuosina 1932–1976 on esitetty piirustuksessa 5. Vuonna 1932 ratapihalla oli jo varsin tiheä raiteisto Katajanokan sataman alueella, ja raiteet kulkivat suurten makasiinien välissä. Yksi raide ylsi Katajanokan itäosaan asti. Vuodesta 1932 eteenpäin ratapiha laajentui etenkin Katajanokan etelä- ja kaakkoisosassa. Viimeisen keran Katajanokalle rakennettiin uusia raiteita vuosina 1966–1967 (Hietaranta & Laurila 2005).

Satamaradan purkaminen Katajanokalla aloitettiin vuonna 1977, ja raiteet oli purettu vuoteen 1985 mennessä. Viimeinen juna kulki Kauppatorilta Katajanokalle vuonna 1980.



Kuva 12. Viljalastin purku. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo/ Hugo Sundström 1949.

3.2.3 Lentosatama

Katajanokalla on ollut Suomen ensimmäinen lentoasema, joka oli toiminnassa vuodesta 1924 vuoteen 1936. Kyseessä oli lentosatama: sulan kelin aikana koneissa käytettiin kellukkeita ja tal-

vella suksia (kuva 13). Lentoasema oli askeettinen eikä alueella ollut lainkaan terminaalia. Lentoaseman käyttö päättyi marraskuun viimeinen päivä 1936, kun Malmin lentoasema otettiin käyttöön (Putkonen 2010).



Kuva 13. Vuosina 1924–1936 palvellut lentoasema oli lentosatama, eli koneet eivät laskeutuneet maalle vaan merelle. Kuva skannattu teoksesta Katajanokka (Putkonen 2010). Kuvan alkuperäinen lähde: Uudenmaan liitto.

3.3 Osa-alue 3: vanha Katajanokan alue

3.3.1 Asuinrakennukset

Nykyisten rakennusten tiedossa oleva toimintahistoria on esitetty piirustuksessa 4. Piirustuksessa on myös nimetty tekstissä mainitut asuinrakennukset.

Katajanokan ensimmäisen kivitalon rakennutti vuonna 1869 kauppias Nikolai Wavulin. Kolmikerroksinen rakennus sijaitsee Satamakatu 9:ssä, ja talo oli toimi Diakonissalaitoksen yksityissairaalana 1870-luvulta 1890-luvulle (Putkonen 2010). Vuosina 1909–1937 rakennuksessa toimi metallitehdas V.W. Holmbergin, ja siellä valmistettiin kahvipannuja. Vuosina 1937–1979 rakennus oli Pauligin keskusvarasto (Ollila & Toppari 1977).

Näiden lisäksi asuinrakennukset Satamakatu 11 ja Satamakatu 7 (Tallbergin talo) ovat olleet Pauligin omistuksessa. Satamakatu 11 oli Pauligin paahtimo vuoteen 1967 asti, ja 1967–1978 tilat olivat Pauligilla toimistokäytössä.

Luotsikatu 4:ssä sijaitsevan asuinkerrostalon pihasiivessä on toiminut Roburin panimo vuosina 1906–1919 ja vuosina 1919–1931 Kahvi Oy:n paahtimo.

Vyökatu 8:ssa on 1970-luvulla toiminut pelti- ja vaskisepänliike, pesula ja sauna (Ollila & Toppari 1973). Näiden lisäksi useiden asuinrakennusten alakerroksissa on liiketiloja, joissa on ollut erilaista liiketoimintaa ja toimistoja.

3.3.2 Kasino

Tullikallon tiiliruukki aloitti toimintansa nykyisen kasinon alueella 1640. 1800-luvulla upseerikasinon paikalla oli kolmikerroksinen tiilirakennus, joka oli läheisen varuskunnan asehuone (Ollila &

Toppari 1977). Kasinon nykyinen ulkomuoto on vuodelta 1911, jolloin entinen varastorakennus kunnostettiin meriupseerikasinoksi. Kasino on nykyisin ravintola- ja kokouskäytössä.

3.3.3 Vankila

Hirsinen vankila valmistui vuonna 1749. Tulipalon seurauksena vankila uudistettiin kokonaan vuonna 1800, mutta rakennus jouduttiin jälleen purkamaan. Uusi vankila rakennettiin vanhan viereen kivistä vuonna 1837. 1880-luvulla vankilaa laajennettiin sellivankilaksi, jolloin vankilaan rakennettiin kolme lisäsiipeä. Laajennus valmistui vuonna 1889 (Putkonen 2010). Vankilatoiminta päättyi 2002 ja rakennuksen muuttaminen hotelliksi alkoi vuonna 2006.

4. TÄYTÖT

4.1 Meritäytöt

Katajanokan rantaviivan sijainti eri vuosikymmeninä on esitetty piirustuksessa 6. Vuoden 1860 rantaviiva on digitoitu vuoden 1860 kartasta, myöhempien vuosikymmenten rantaviivat on digitoitu vanhojen ilmakuvien perusteella. Vanhat ilmakuvat Katajanokan itäosasta, jonne täyttöjä pääasiassa on tehty, on esitetty piirustuksessa 1.

Vuoden 1860 kartan perusteella on Katajanokan pinta-ala on alun perin ollut noin puolet nykyisestä. Laajin täyttö tehtiin 1890-luvulla, jolloin ryhdyttiin rakentamaan uutta suursatamaa uuden asemakaavan mukaisesti. Viimeisimmät täytöt on tehty 1970-luvulla (Museovirasto 2015).

Vuoteen 1932 mennessä Katajanokan alkuperäisen saaren eteläpuolelle oli tehty laajalti täyttöä. Katajanokan makasiini- ja satamarakennukset lounaassa sekä 1970–1980-luvuilla rakennettu uusi asuinalue saaren itäosassa sijaitsevat pääasiassa näillä vanhoilla täytöillä.

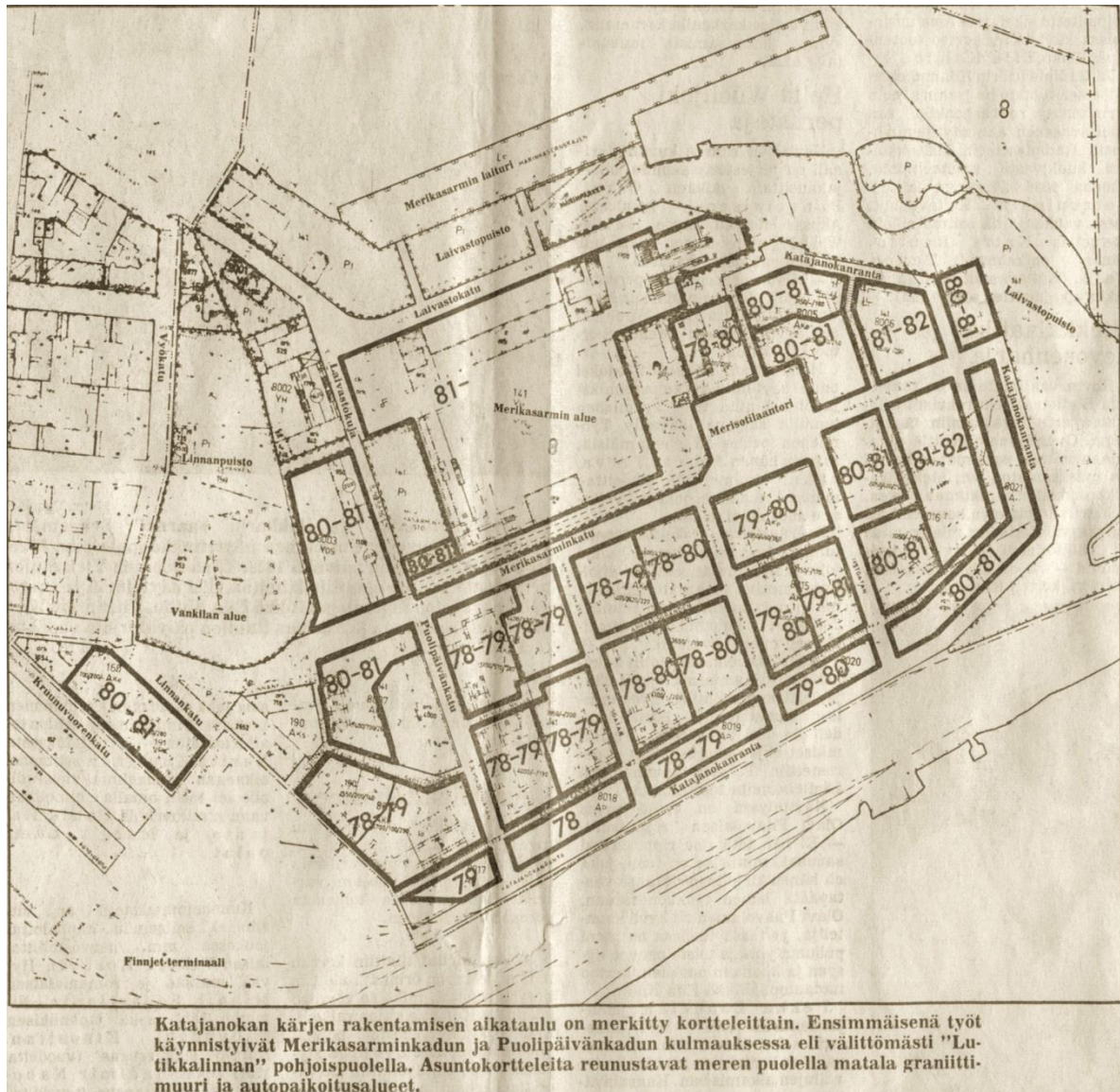
Vuosina 1932–1943 tehtiin täyttöjä lähinnä saaren kaakkoisosaan. Täyttöalueella on ollut telakka- ja satamatoimintoja. Nykyisin vuosien 1932–1943 täyttöalueet ovat pääasiassa puistoa ja sataman asfaltoitua parkki-/ ajoaluetta.

Vuosina 1943–1976 täyttöjä tehtiin saaren itä- ja eteläosissa. Saaren koillisosaan rakennettiin uusi laituri, etelässä tehtiin lisätäyttöjä sataman ja satamaradan käyttöön ja idässä Valmetin telakan käyttöön.

1970-luvun lopussa, telakkatoiminnan päättymisen jälkeen, tehtiin jälleen täyttöä saaren itäosaan. Uuden Suomen (28.8.1978) kirjoituksen mukaan puistoalueen täytöissä ainakin suunniteltiin käytettävän jätemaakasoja. Uuden Suomen kirjoitus on esitetty liitteessä 1.

4.2 Täytöt maalle

Uusi Suomi-sanomalehdessä 28.8.1978 julkaistussa kirjoituksessa kerrotaan Katajanokan itäosan purku- ja rakennustöistä 1970-luvun lopulla (liite 1). 1970–1980-lukujen taitteessa rakennettujen kortteleiden rakentamisaikataulu on esitetty kuvassa 14.



Kuva 14. Sanomalehtikirjoituksessa julkaistu rakentamisaikataulu (Uusi Suomi 28.8.1978).

Lehtikirjoituksessa sanotaan: "Katajanokan kärjessä on jo tällä hetkellä suuria jätemaakasoja. Vielä enemmän jätettä kertyy purettaessa vanhoja rakennuksia ja tiilinen savupiippu. Osa jätteistä käytetään tukimuurin taakse täytemaaksi ja mereltä vallattavan puistoalueen rakentamiseen." Lehtijutussa kerrotaan, että graniittista tukimuuria rakennetaan parkkialueiden ja Katajanokanrannan kävelytien väliin.

Maanpinnan korkeuden nousun huomaa myös verrattaessa vanhojen karttojen korkeuskäyriä nykyisten karttojen käyriin. Viiden metrin korkeuskäyrä on nykyisin selvästi lähempänä rantaviivaa kuin 1960-luvulla. Peruskartat korkeuskäyrineen Katajanokan alueelta vuosilta 1961–2015 on esitetty piirustuksessa 2.

Piirustuksessa 7 on esitetty maanpinnantaso korkeuskäyrinä vuonna 1949, Valmetin telakan vielä toimiessa merikasarmin alueella, ja maanpinnan korkeusmalli, joka kuvaa nykytilannetta. Korkeuskäyriä ja korkeusmallia vertaillaessa käy ilmi, että maanpinta on noussut noin 2 m uuden asuinalueen rakentamisen yhteydessä tehtyjen täyttöjen myötä.

Piirustuksessa 6 on esitetty tukimuurin sijainti ja likimääräinen raja-alueesta, jolle on tehty täyttöä Katajanokan itäosan asuinalueen rakentamisen yhteydessä. Täytöt on todennäköisesti tehty ainakin osittain alueen purkutöissä syntyneellä rakennusjätteellä.

5. MAANOMISTUS

Piirustuksessa 3 on esitetty kiinteistökarttoja vuosilta 1945–2016, joista käy ilmi maanomistus Katajanokalla kyseisellä aikavälillä.

Suurimmat muutokset maanomistuksessa on tapahtunut kasarmin/telakan alueella (alue 1, kuva 3). Alue on ollut valtion omistuksessa vielä 1960-luvun lopussa. Valmet Oy sopi Helsingin kaupungin kanssa vuonna 1970 että se siirtää telakkansa Vuosaareen. Kaupunki sai tuolloin osan vanhan telakan alueista. Vuonna 1971 puolustusvoimat päätti siirtää toimintonsa Katajanokalta, jolloin kaupunki sai Merikasarmin tontista 2,8 hehtaaria ja siihen kuuluneet 4,5 hehtaarin vesi-alueet maanvaihdoissa.

Kaupunki ja valtio olivat pitkään kiistelleet vanhasta Kätilöopiston tontista. Vuonna 1976 tehtiin esisopimus, jossa valtio sai kaksi tonttia vanhasta Kätilöopiston korttelista. Kaupunki sai asunto-alueeksi suunnitellulta entiseltä telakka-alueelta 4,1 hehtaaria.

Vuosina 1976–1980 kaupunki osti kaikki kaavoitetut uudet asuinkorttelit. Merikasarmin jäi valtion omistukseen.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET

Katajanokan itäosassa on aikanaan harjoitettu toimintaa, joka on saattanut pilata alueen maaperää. Alueen koillisosassa on telakkatoimintaan liittyen sijainnut mm. öljysäiliöitä ja telakalla on käytetty kemikaaleja, joita on voinut päästä maaperään esim. säiliöiden/laitteiden rikkoutumisen tai onnettomuuksien seurauksena.

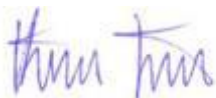
Alueen itä- ja eteläosaan on tehty meritäyttöjä, joiden täyttömateriaali on saattanut sisältää haitta-aineita ja rakennusjätettä. Täyttömateriaaleille ei ollut aikanaan samanlaisia laatuvaatimuksia kuin nykyään. Lisäksi 1970- ja 1980 -lukujen taitteessa maalle tehdyt täytöt sisältävät ilmeisesti rakennusten purkujätteitä.

Katajanokan eteläosan satamatoimintoihin on saattanut liittyä kemikaalien kuljetusta ja varastointia. Satama-alueen pohjoisosassa on myös ollut teollista toimintaa harjoittaneita maanvuokralaisia. Näistä toiminnoista ei historiaselvitystä tehdessä löytynyt tarkempaa tietoa. Katajanokan eteläosassa, entisellä satama-alueella, on myös sijainnut lentoasema ja polttonesteen tankkaus-piste, jotka molemmat ovat saattaneet aiheuttaa maaperän pilaantumista toiminta-alueellansa.

Katajanokan itäosassa on täyttö- ja toimintahistorian perusteella tarpeellista selvittää maaperän pilaantuneisuutta. Katajanokan länsiosassa ei ole tunnistettu sellaista teollista toimintaa tai riski-kohteita, joista epäiltäisiin aiheutuneen maaperän pilaantumista.

Espoossa 10.8.2015

Ramboll Finland Oy



Kimmo Järvinen
Projektipäällikkö



Jaana Ikonen
Suunnittelija

LÄHTEET

Hietaranta & Laurila 2005. Seisake.net –verkkosivusto. Luettu 5.1.2015.
<<http://www.seisake.net/satamarata/historia.php>>

Kervanto Nevanlinna Anja 2012. Voimat jotka rakensivat Helsinkiä 1945–2010. Otavan kirjapaino Oy, Keuruu.

Kukkonen Jukka, Toivanen Riitta & Westö Kjell (toim.) 2009. WS Bookwell Oy, Porvoo.

Museovirasto 2015. Museoviraston verkkosivut. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Luettu 5.1.2015.
<http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1549>

Ollila Kaija & Toppari Kirsi 1977. Puhvelista punatulkkuun Helsingin vanhoja kortteleita. Sanomapaino.

Putkonen Lauri 2010. Katajanokka Skattudden. Pekan Offset Oy, Helsinki.

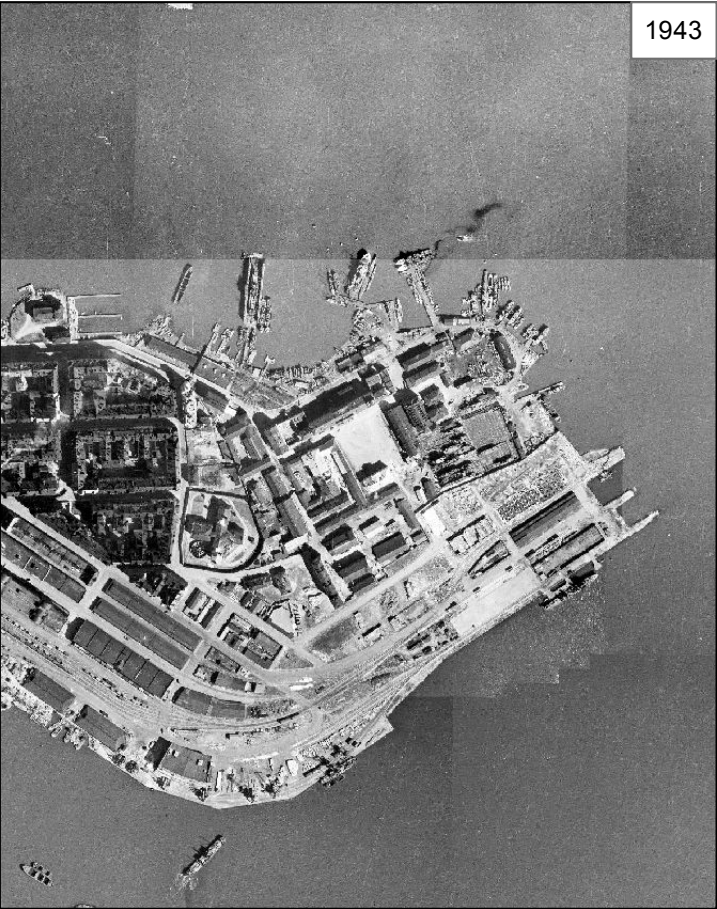
Riimala Erkki (toim.) 1994. Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4. 3 Telakat, satamat ja valtion alukset. WSOY:n graafiset laitokset, Porvoo.

Sipilä Petri, Matikka Hannu, Lind Tuija, DeWan Reetta & Ailonen Riitta 2007. Suomenlinnan telakka ennen ja nyt. Museovirasto. Lahden painopalvelu Oy / Salpausselän kirjapaino Oy, Lahti.

Yrjänä Lauri 2013. Maata näkyvissä, Helsingin maanhankinnan viisi vuosisataa. Bookwell Oy, Porvoo.



1932



1943



1950



1964



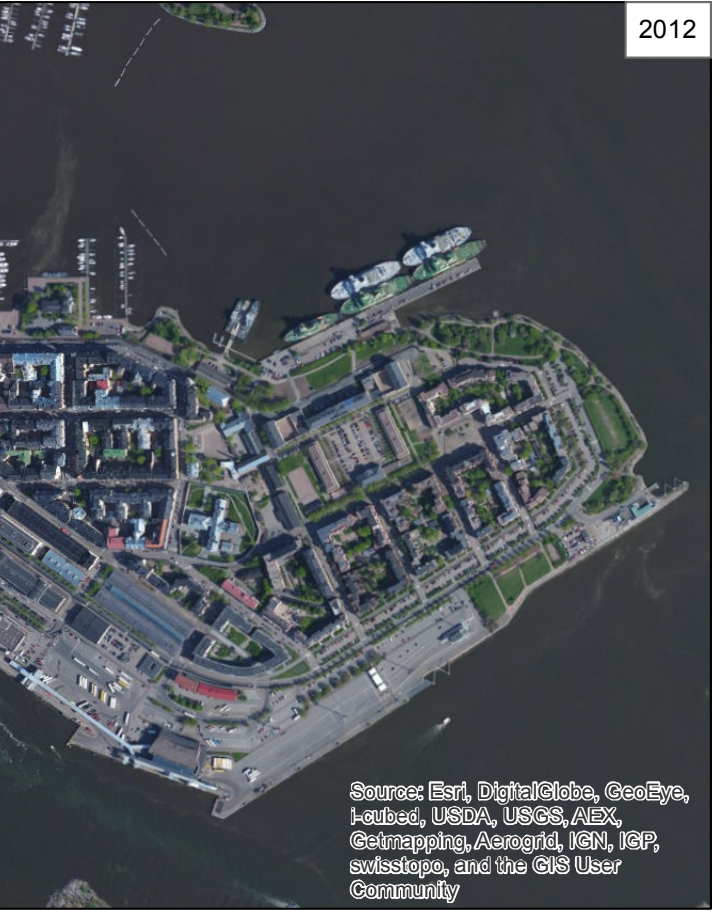
1969



1976



1988



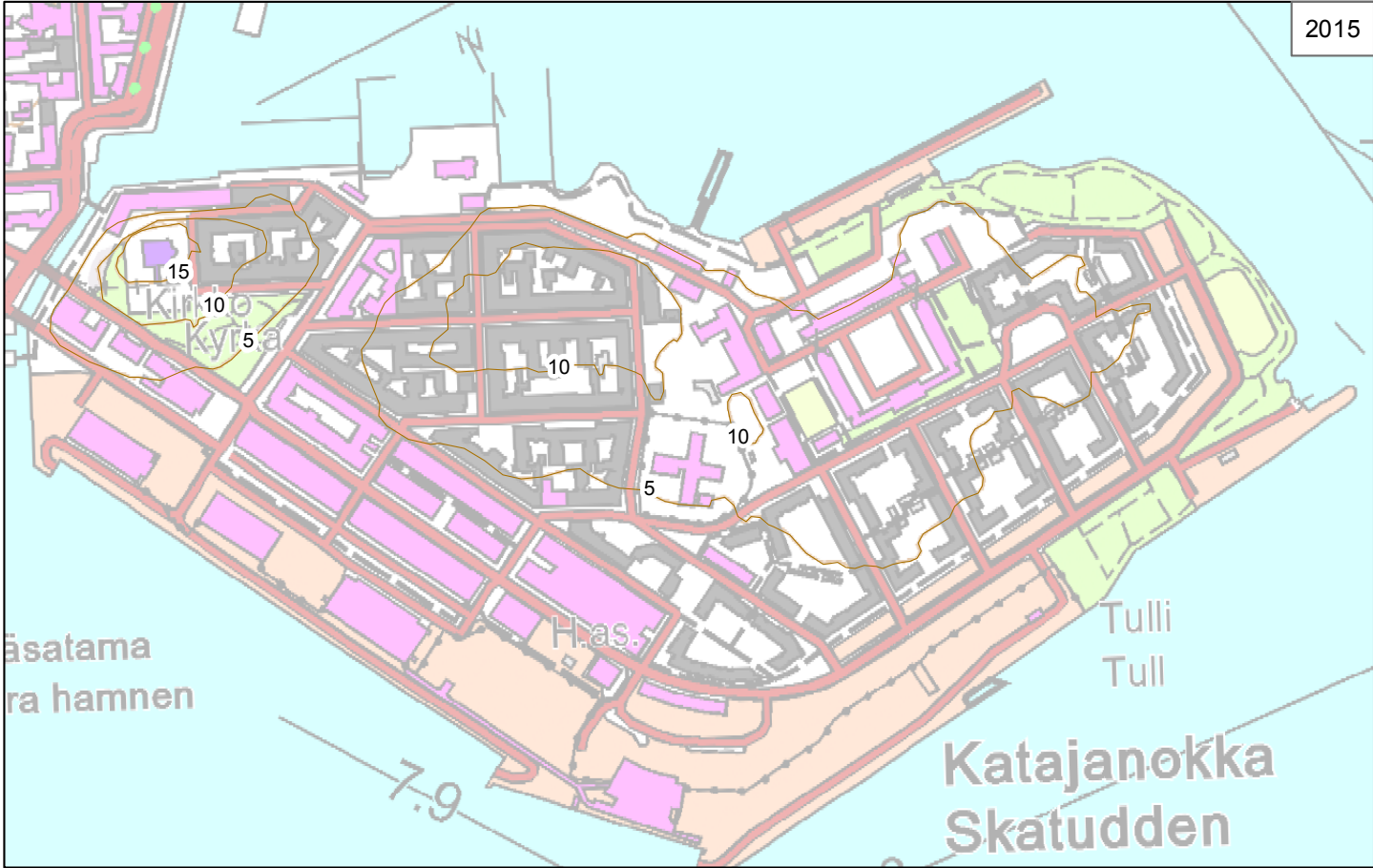
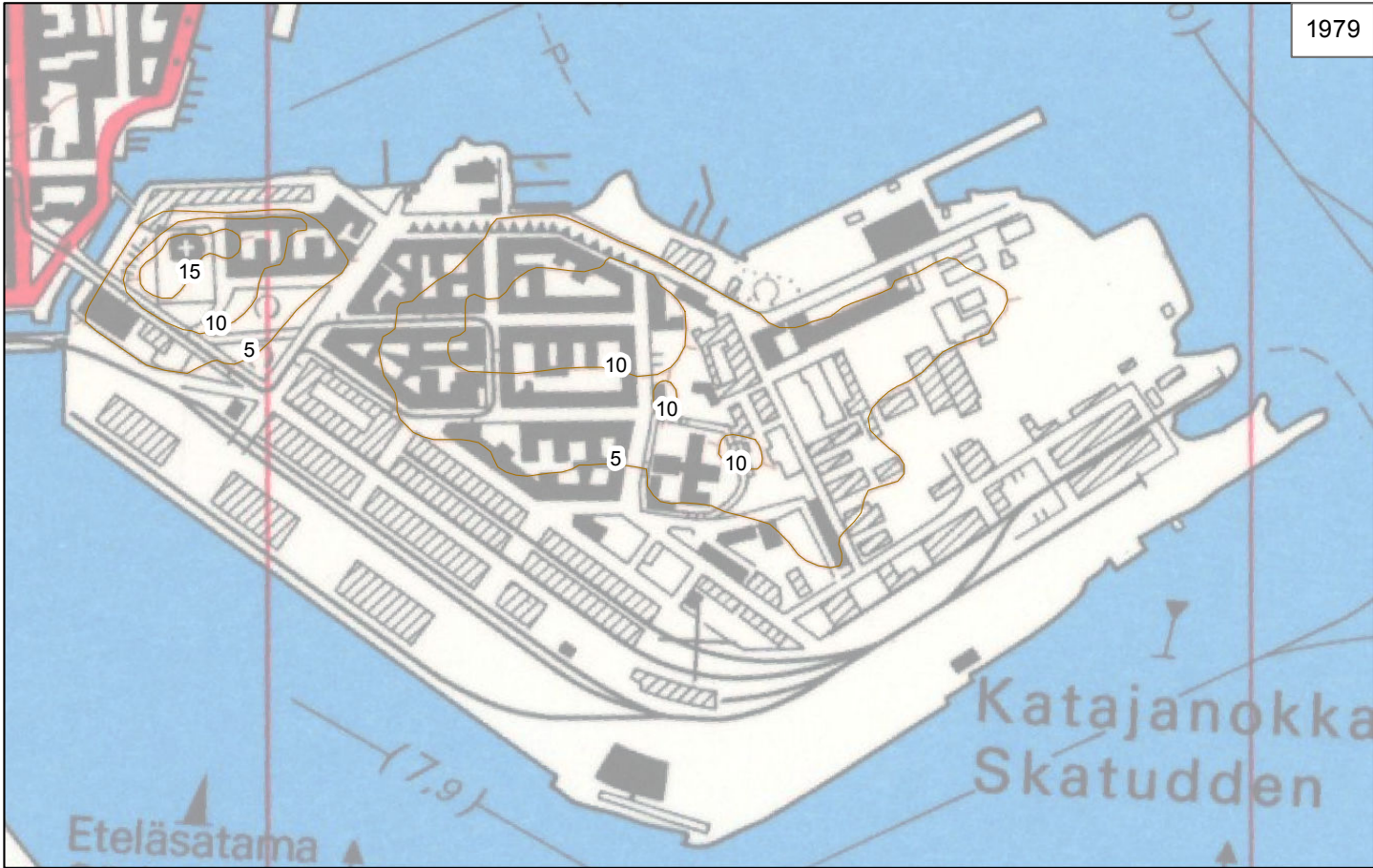
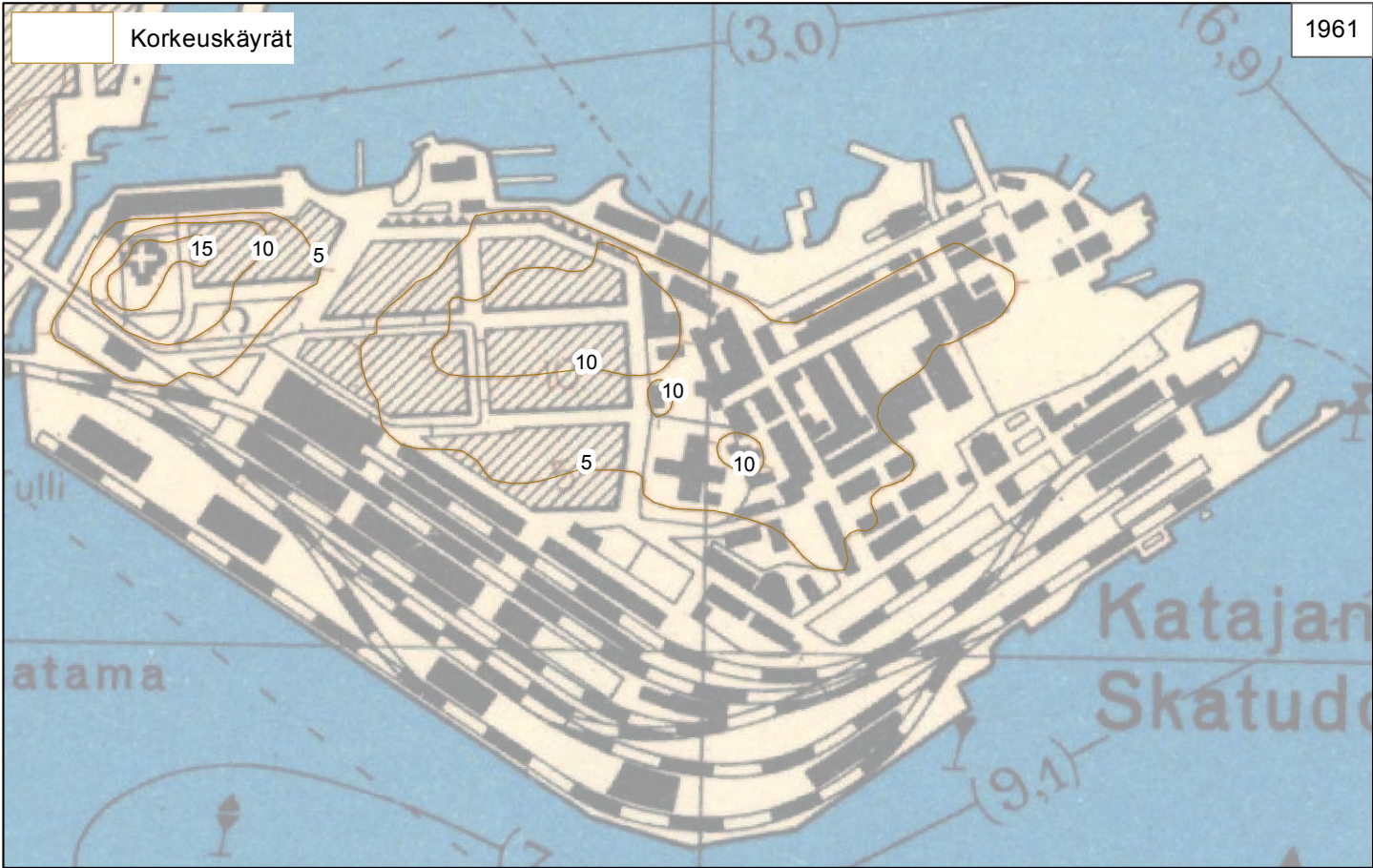
2012

Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, I-cubed, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

Ilmakuvien lähde: Helsingin kaupungin kaupunkimittausosasto. Helsingin ortokuvat. Aineiston ylläpitäjä on Helsingin kaupungin kiinteistövirasto ja alkuperäinen tekijä Blom Kartta Oy. Aineisto on ladattu Helsinki Region Infoshare -palvelusta 20.11.2015 lisenssillä HRI - CC BY 4.0

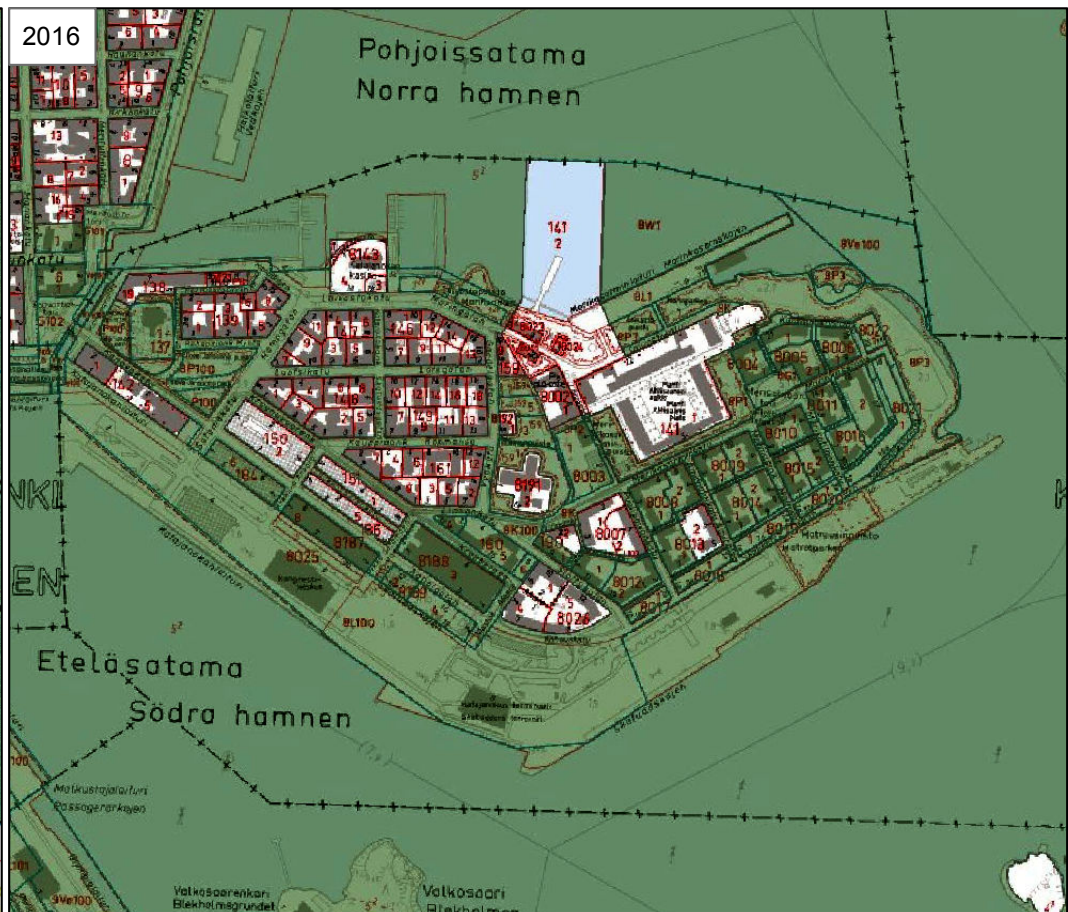
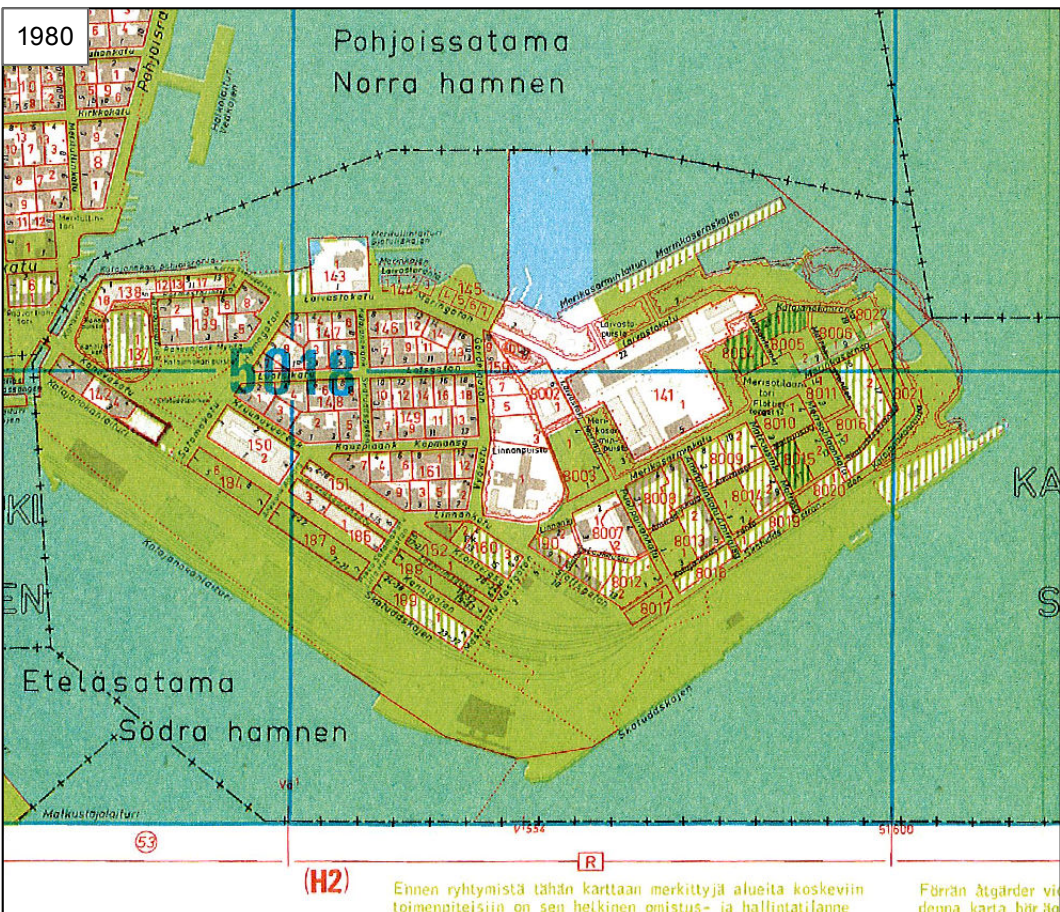
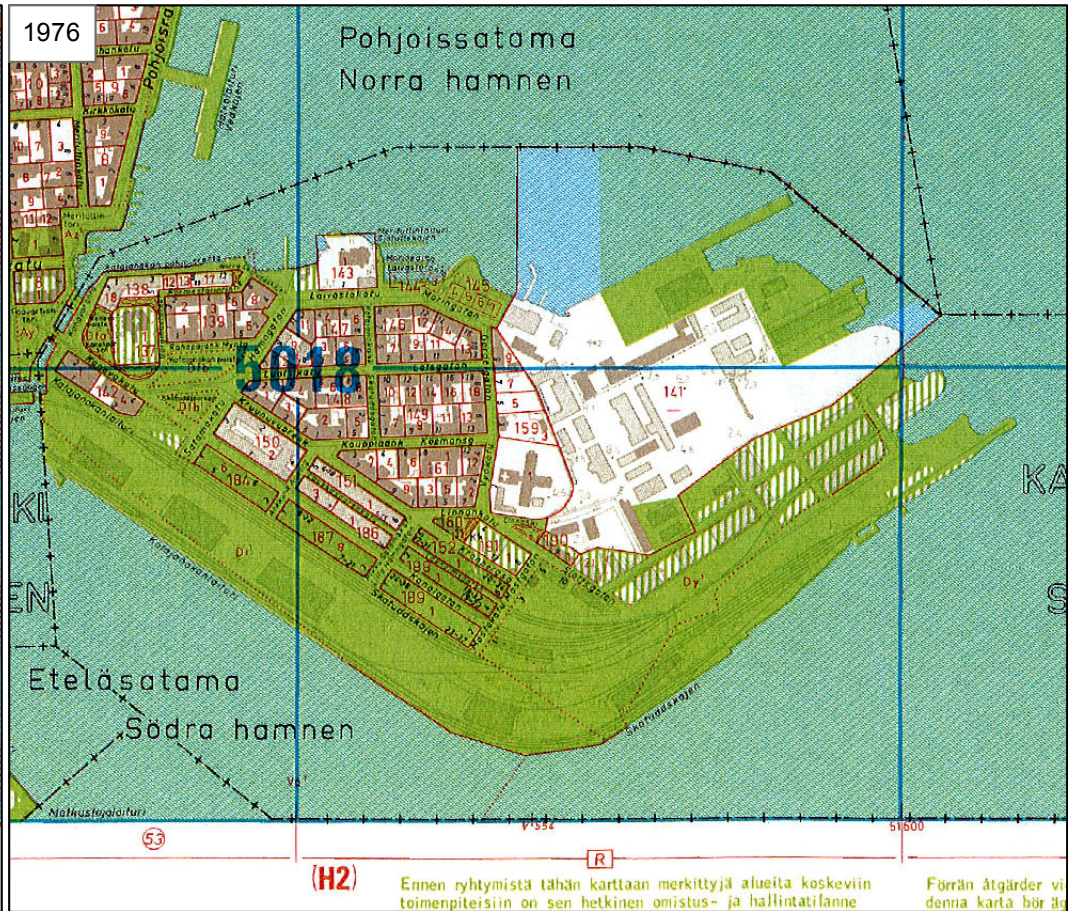
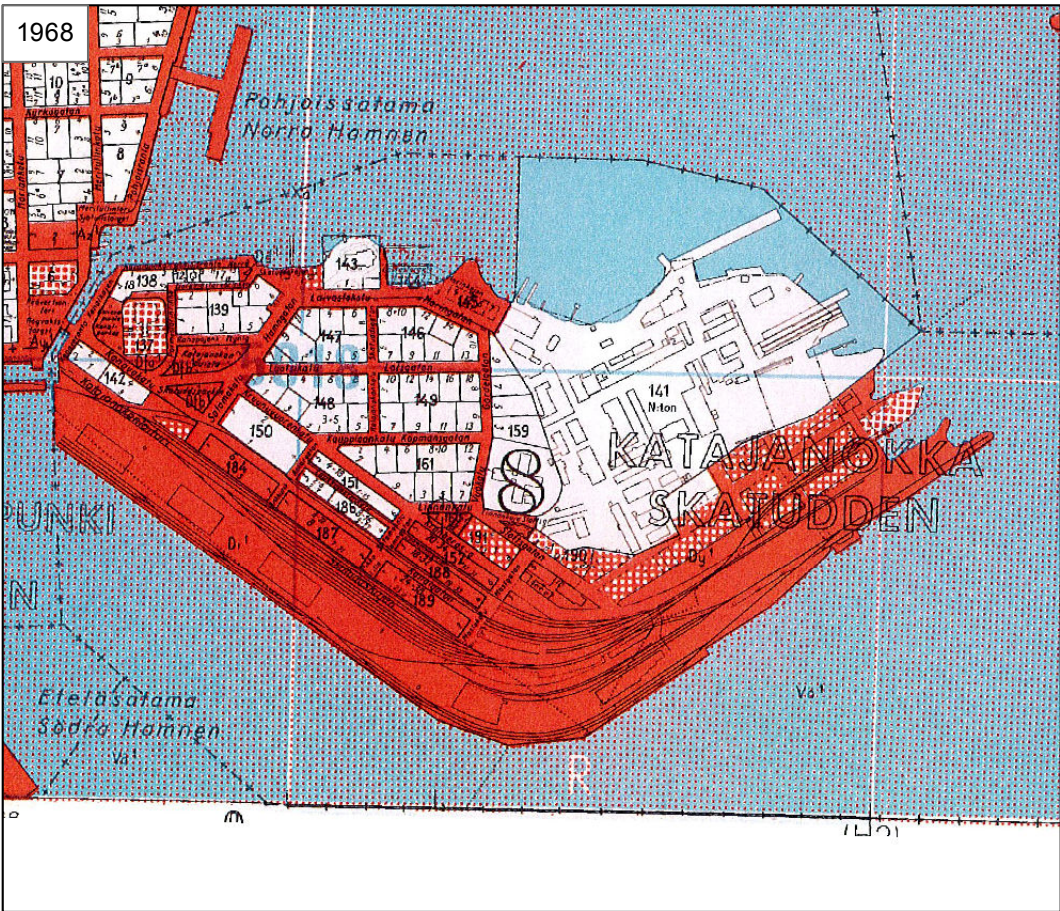
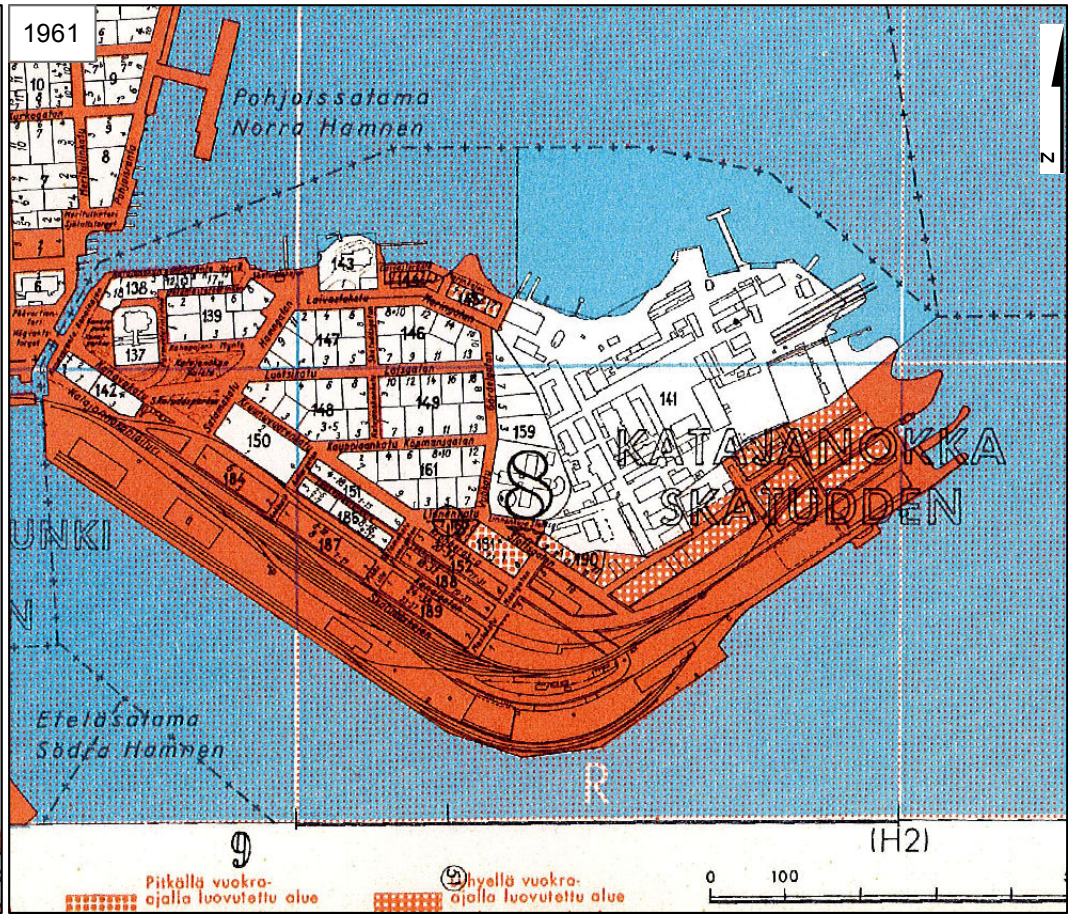
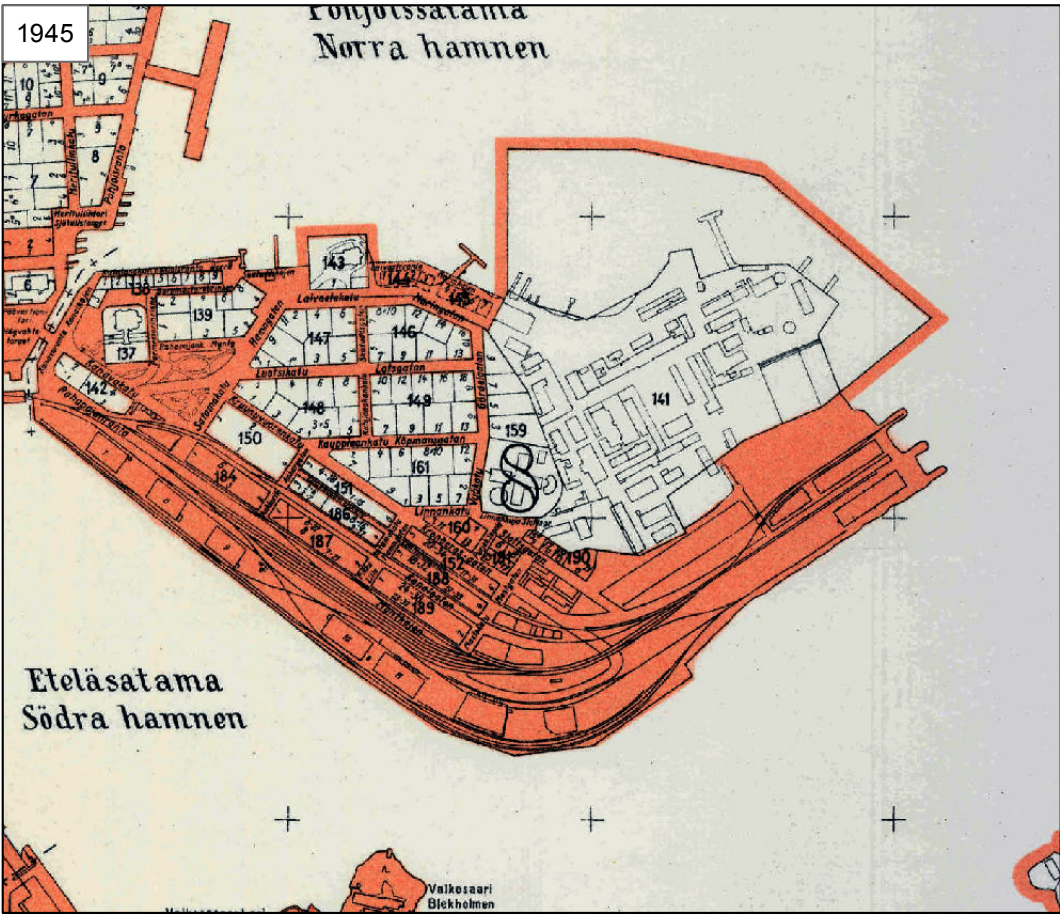
Vuoden 2012 ilmakekuva: ESRI

Tutkimuskohteen nimi ja osoite		Piiirustuksen sisältö		Mittakaava	
Katajanokka		Ilmakuvia		1:5 000	
Helsinki		vuosilta 1932-2012		(A3)	
	Ramboll Finland Oy PL25, Säterinkatu 6 02601 ESPOO puh. 020 755 6200 fax 020 755 6206	Suunn. ala	Projektiinunero	Tiedosto	
		YMP	1510022787-001	Muutos	
Piiirustusnumero		1			
hyv.		Piirtäjä	Suunnittelija	Pvm.	
Kimmo Järvinen		JAANAK		9.11.2015	



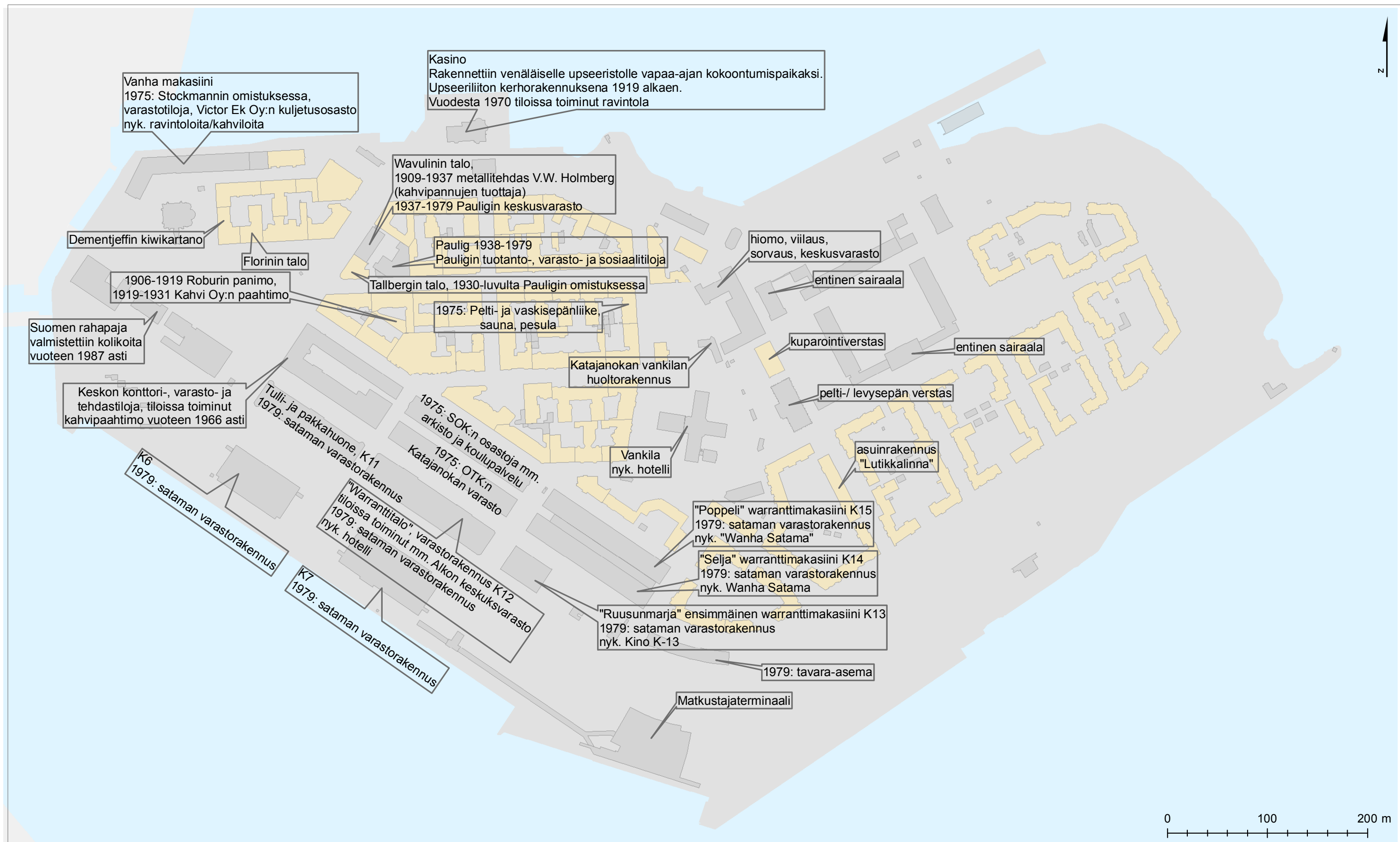
Peruskartat 1961-1991, lähde: MML Vanhat painetut kartat. Aineisto on ladattu Maanmittauslaitoksen palvelusta 03.11.2015.
Peruskartta 2015: Maanmittauslaitoksen peruskartta 12/2015. Maanmittauslaitoksen avoimen tietoa-aineiston CC 4.0 -lisenssi.

Tutkimuskohteen nimi ja osoite		Piirustuksen sisältö		Mittakaava
Katajanokka Helsinki		Peruskartat vuosilta 1961-2015		1:5 000 (A3)
	Ramboll Finland Oy PL25, Säterinkatu 6 02601 ESPOO puh. 020 755 6200 fax 020 755 6206	Suunn. ala	Projekтинumero	Tiedosto
		YMP	1510022787-001	
		Piirustusnumero	2	Muutos
hyv.		Piirtäjä	Suunnittelija	Pvm.
Kimmo Järvinen		JAANAK		7.1.2016



Vuodesta 1973 kaupungin maaomistus on kuvattu vihreällä, sitä ennen punaisella. Pilkuin/viivoin rasteroidut tontit ovat kaupungin vuokraamia.

Tutkimuskohteen nimi ja osoite Katajanokka Helsinki		Piirustuksen sisältö Kiinteistökartat vuosilta 1945-2016		Mittakaava 1:10 000 (A3)
Suunn. ala YMP		Projektinumero 1510022787-001	Tiedosto	
Piirustusnumero 3		Muutos		
Piirtäjä JAANAK		Suunnittelija	Pvm. 26.5.2016	



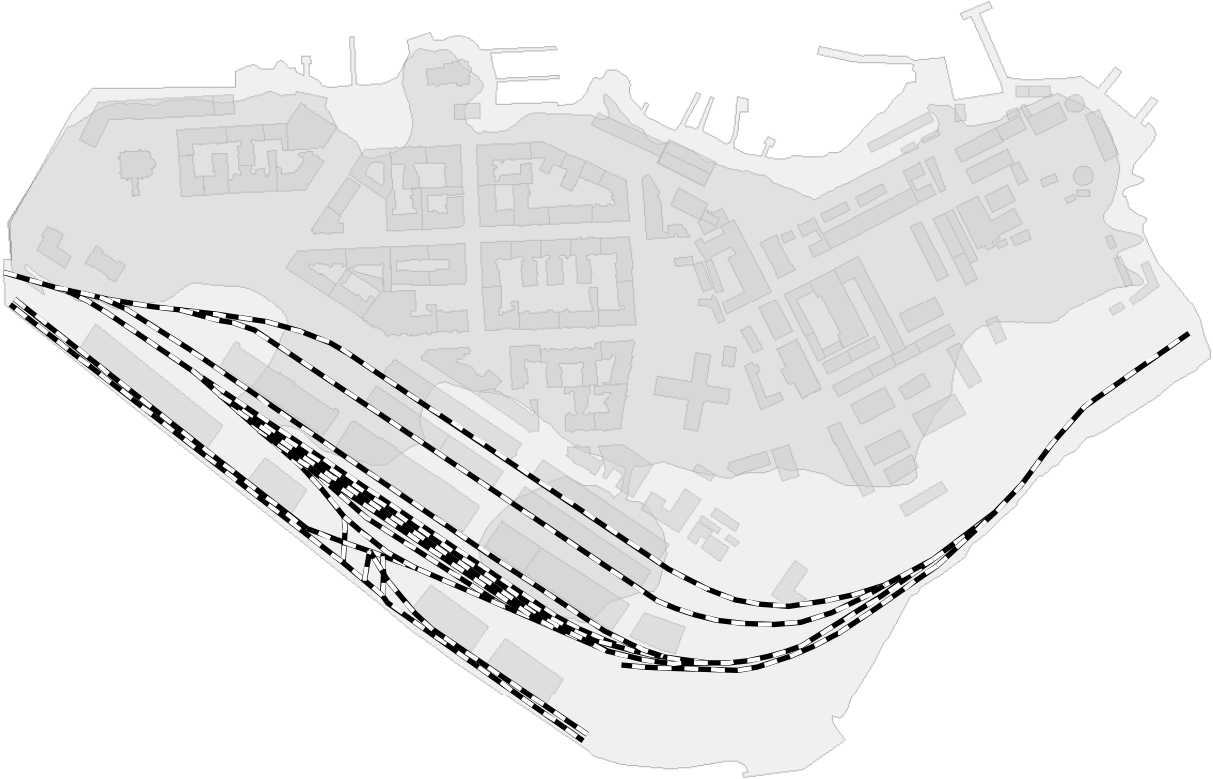
Merkinnät

Nykyiset rakennukset

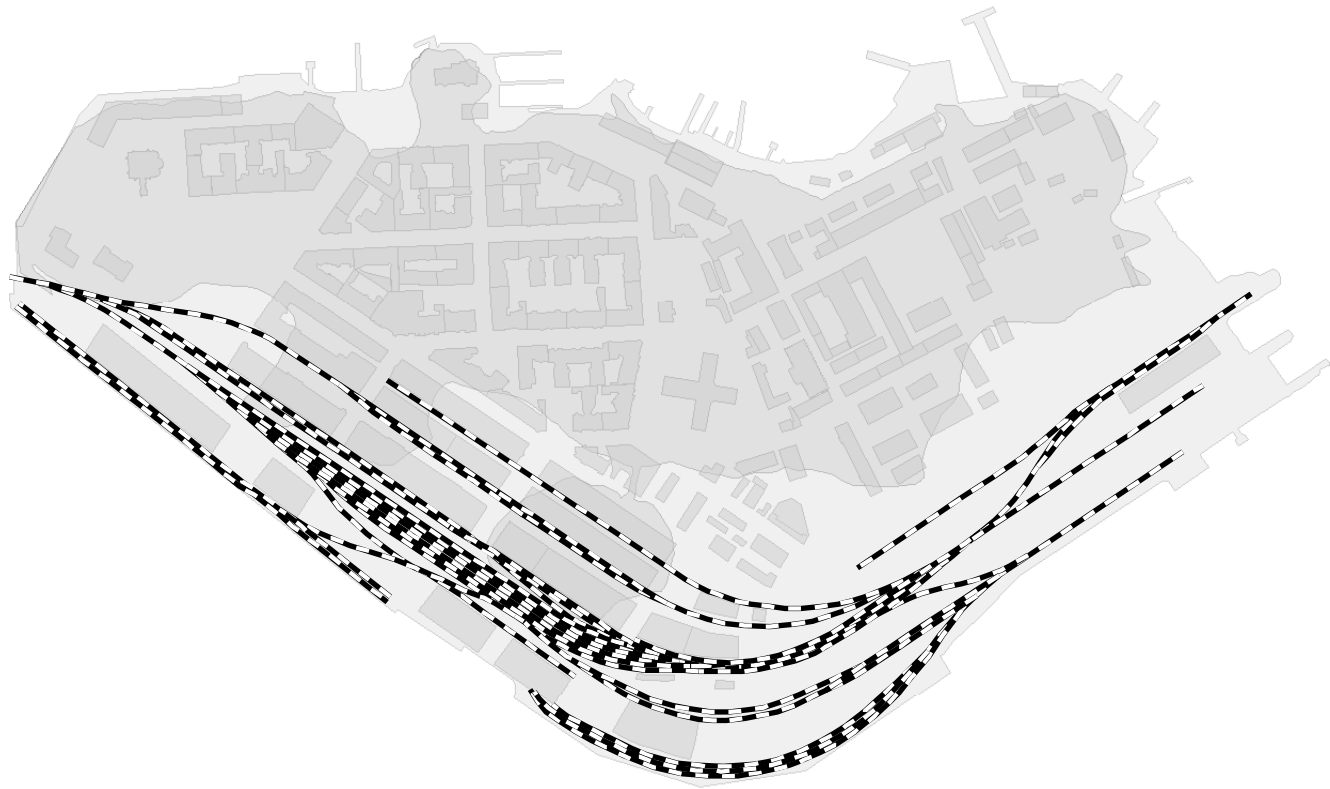
	asuinrakennus
	muut rakennukset

Tutkimuskohteen nimi ja osoite		Piirustuksen sisältö		Mittakaava
Katajanokka		Katajanokan nykyiset rakennukset ja niiden tiedossa oleva toimintahistoria		1:3 500 (A3)
Helsinki		Suunn. ala	Projektinumero	Tiedosto
 Ramboll Finland Oy PL25, Säterinkatu 6 02601 ESPOO puh. 020 755 6200 fax 020 755 6206		YMP	1510022787-001	Muutos
		Piirustusnumero	4	
hyv.		Piirtäjä	Suunnittelija	Pvm.
Kimmo Järvinen		JAANAK		26.5.2016

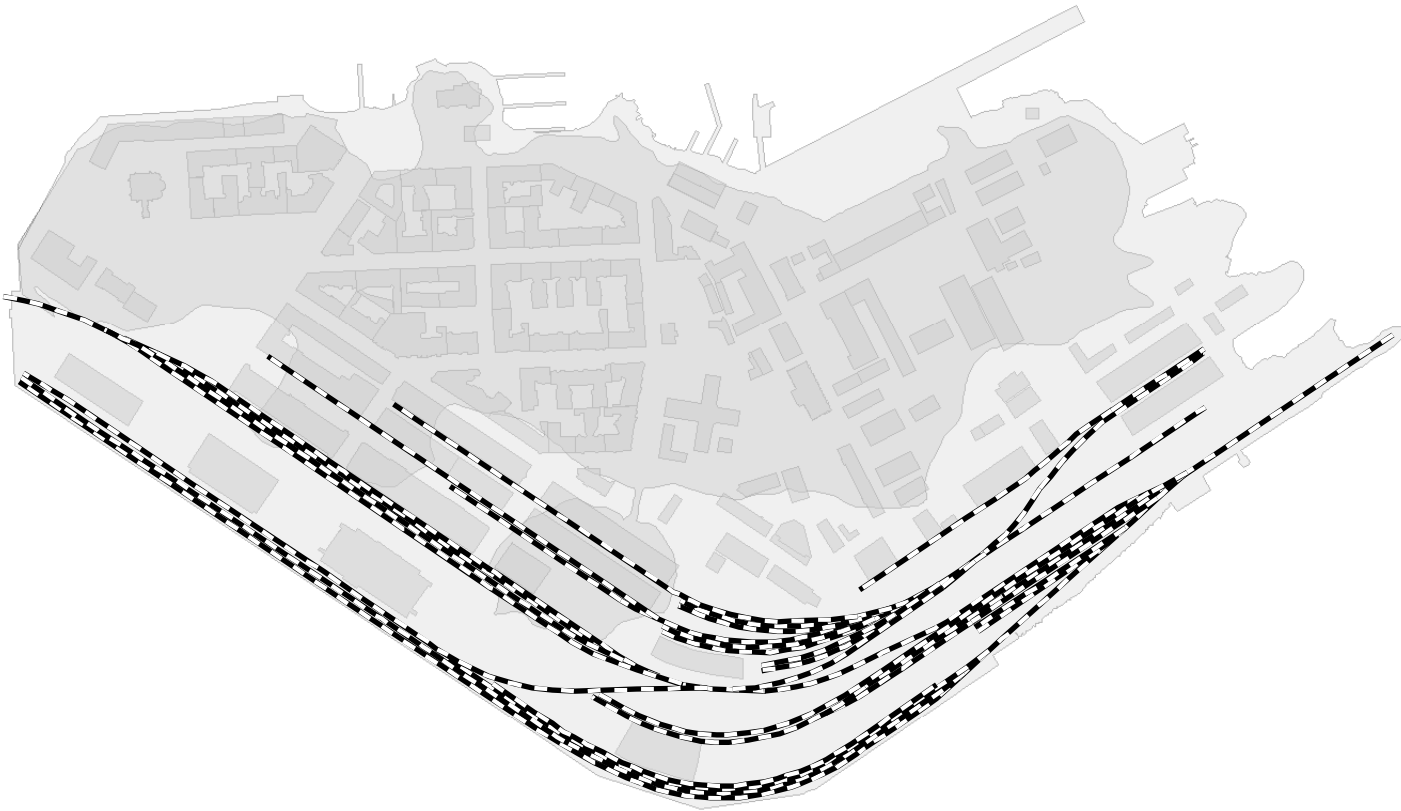
1932



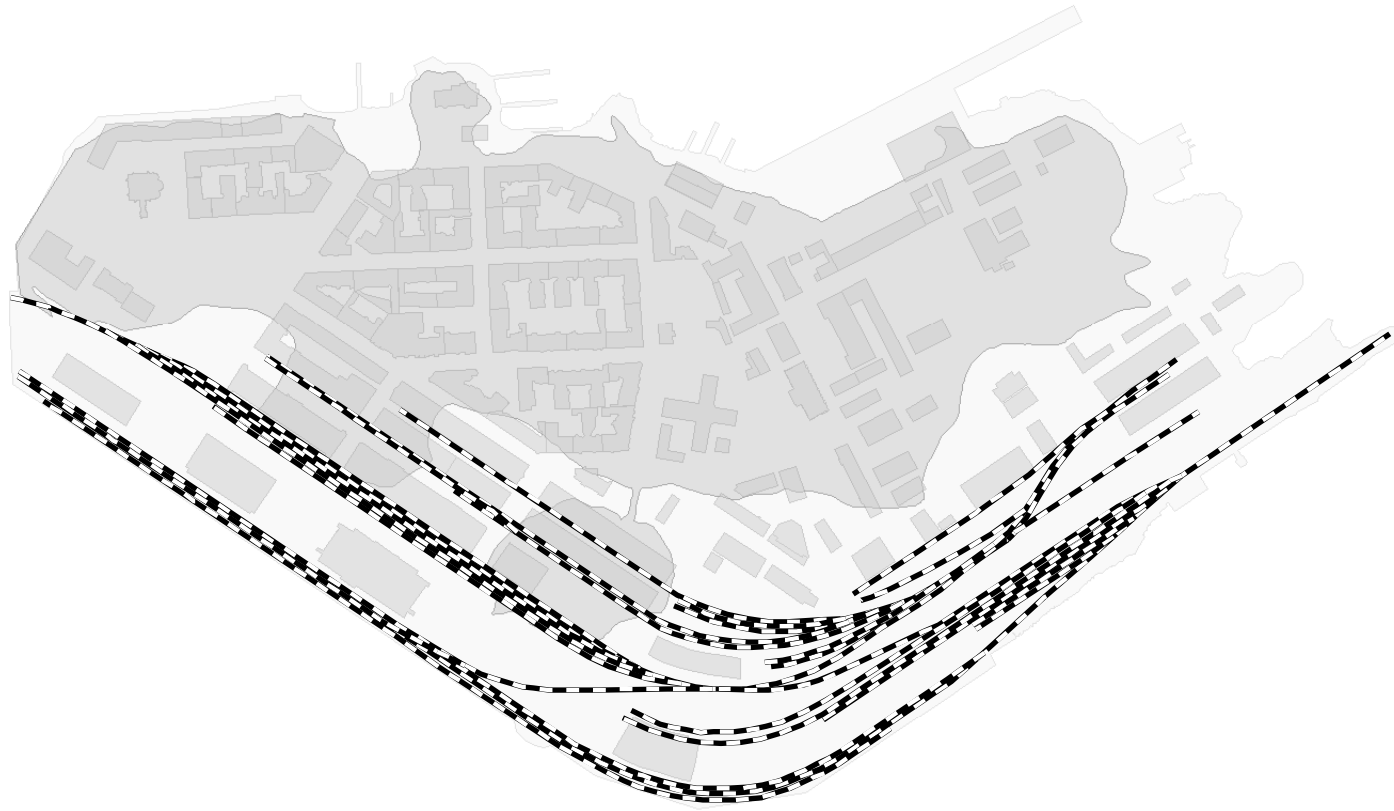
1943



1969

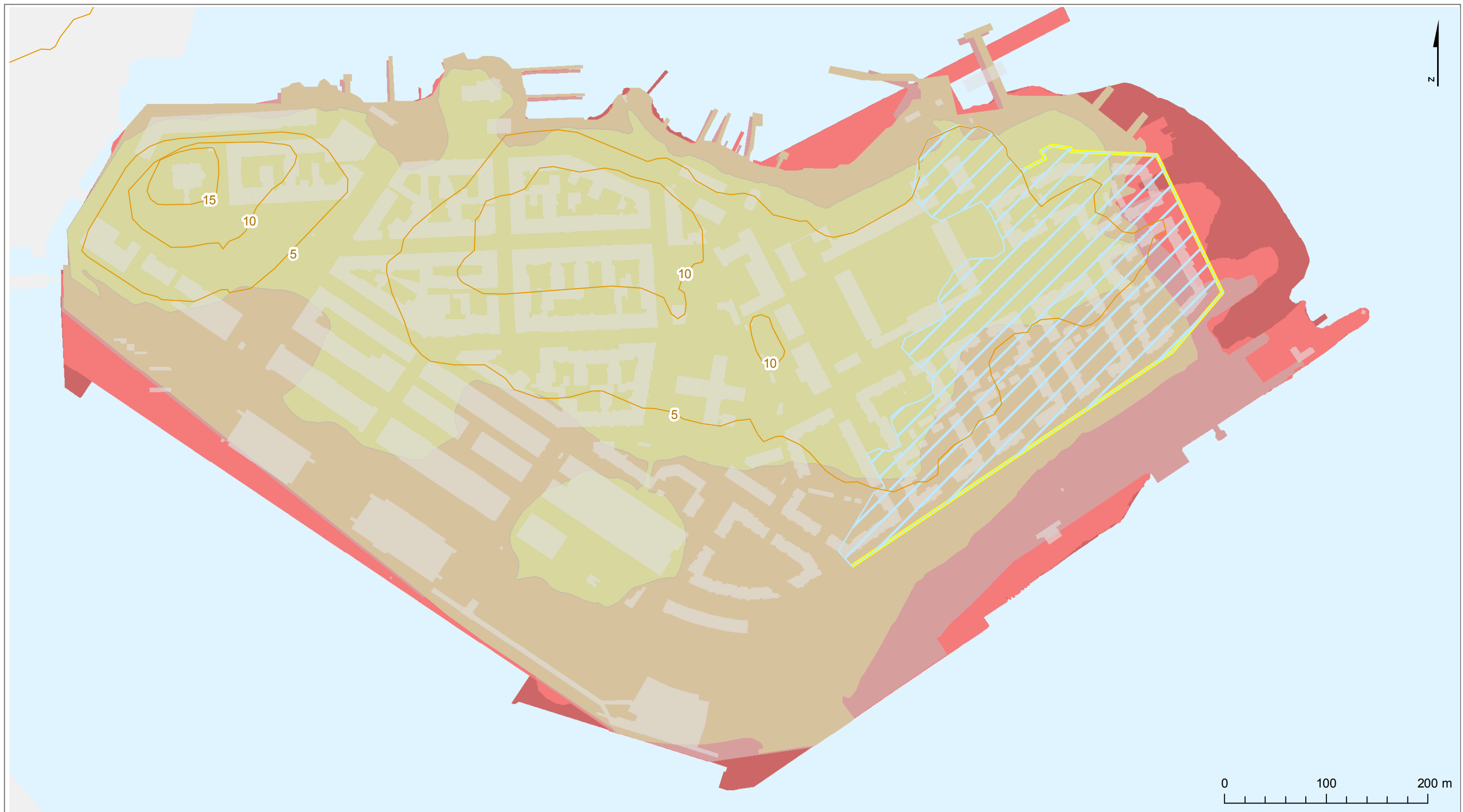


1976

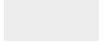


Huom! Rataverkko on digitoitu on ilmakuvien perusteella, ja siinä voi olla puutteita tai virhetulkintoja ilmakuvien laadusta ja rakennusten aiheuttamista varjoista johtuen.

Tutkimuskohteen nimi ja osoite		Piirustuksen sisältö		Mittakaava
Katajanokka Helsinki		Satamaradan ja rakennus- kannan kehitys vuosina 1932-1976		1:7 000 (A3)
	Ramboll Finland Oy PL25, Säterinkatu 6 02601 ESPOO puh. 020 755 6200 fax 020 755 6206	Suunn. ala	Projektiinumero	Tiedosto
		YMP	1510022787-001	
		Piirustusnumero	5	Muutos
hyv.		Piirtäjä	Suunnittelija	Pvm.
Kimmo Järvinen		JAANAK		5.1.2016



Rantaviivat

	1860 alkuperäinen saari (kartta vuodelta 1860)		nykyiset korkeuskäyrät
	1932 (ilmakuva vuodelta 1932)		1970-1980-lukujen vaihteessa maalle tehtyt täytöt (likimääräinen raja)
	1943 (ilmakuva vuodelta 1943)		tukimuuri
	1976 (ilmakuva vuodelta 1976)		nykyiset rakennukset
	1988 (ilmakuva vuodelta 1988)		

Tutkimuskohteen nimi ja osoite		Piirustuksen sisältö		Mittakaava
Katajanokka Helsinki		Meritäytöt ja maalle tehtyt täytöt		1:3 500 (A3)
 Ramboll Finland Oy PL25, Säterinkatu 6 02601 ESPOO puh. 020 755 6200 fax 020 755 6206	Suunn. ala	Projektinnumero	Tiedosto	
	YMP	1510022787-001		
hyv. Kimmo Järvinen	Piirustusnumero	6	Muutos	
	Piirtäjä	Suunnittelija	Pvm.	
	JAANAK		26.5.2016	



Merkinnät

rantaviiva 1943 (ilmakuva vuodelta 1943)

Korkeuskäyrät vuoden 1949 kartasta (korkeusjärjestelmä N43)

parittomat luvut

2

parilliset luvut

Nykyinen maanpinta (N2000) (laserkeilausaineisto 2*2 m)

< 0

0,1 - 2

2,1 - 4

4,1 - 6

6,1 - 8

> 8

N43 + 30,5cm = N2000

Tutkimuskohteen nimi ja osoite		Pii		Mittakaava
Katajanokka		Maanpinnan korkeuden		1:2 500
Helsinki		muutos		(A3)
RAMBOLL Ramboll Finland Oy PL25, Säterinkatu 6 02601 ESPOO puh. 020 755 6200 fax 020 755 6206	Suunn. ala	Projektinumero	Tiedosto	
	YMP	1510022787-001		
	Piirustusnumero	7	Muutos	
hyv.	Piirtäjä	Suunnittelija	Pvm.	
Kimmo Järvinen	JAANAK		8.8.2016	

