

HELSINGIN KANTAKAUPUNGIN RAKENNUSKULTTUURI

KATAJANOKAN KAUPUNGINOSAN INVENTOINTI

HELSINGIN KAUPUNGINMUSEON TUTKIMUKSIA JA RAPORTTEJA 2/1998

HELSINGIN KANTAKAUPUNGIN RAKENNUSKULTTUURI
KATAJANOKAN KAUPUNGINOSAN INVENTOINTI

Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/1998

ISBN 951-718-174-4
ISSN 1238-9870

Teksti	Carina Jaatinen
Toimitus ja taitto	Tommi Lindh
Teemakartat, inventointivalokuvat ja maastoinventointi	Hannu Lunkka
Kannen kuva	Katajanokan länsiosa, Max Meyer HKMKA
Painatus	Pekan Pikapaino Oy, Espoo 1998
Myynti ja jakelu	Helsingin kaupunginmuseo

HELSINGIN KAUPUNGINMUSEON TUTKIMUKSIA JA RAPORTTEJA 2/1998

Carina Jaatinen – Tommi Lindh – Hannu Lunkka

HELSINGIN KANTAKAUPUNGIN RAKENNUSKULTTUURI

KATAJANOKAN KAUPUNGINOSAN INVENTOINTI

HELSINGIN KAUPUNGINMUSEO
1998

ESIPUHE

Helsingin kaupunginmuseo tilasi Lindh Envision Oy:ltä keväällä 1997 Katajanokan kaupunginosan rakennuskulttuuri-inventoinnin. Kuten aikaisemmin tekemissämme inventoinneissa, myös tällä kertaa kehitimme yhteistyössä kaupunginmuseon rakennustutkijoiden kanssa inventointitapaa. Kaupunginmuseon käyttöönottama rakennuskulttuurirekisteri asetti omat vaatimuksensa inventoinnin sisällön suhteen. Jaoimme rakennukset kahteen pääryhmään käyttötarkoitusten perusteella. Asuinrakennukset inventoitiin aikaisempien vuosien tapaan, mutta muille kuin asuinrakennuksille kehitimme yksityiskohtaisemman lomakkeen maastotyöskentelyä varten. Kiinteistöistä tarkasteltiin mm. tontin ominaisuuksia ja rakennusten ryhmittelyä entistä terkemmin. Jatkossa tehtävissä inventoinneissa on tarkoitus tuottaa tietoa suoraan rakennuskulttuurirekisteriin. Muita uudistuksia olivat entistä täsmällisempi lähdemateriaalin mainitseminen rakennuskohtaisesti inventointitietokannassa sekä digitaalivalokuvaus. Ensimmäistä kertaa Helsingin inventointien historiassa kykenimme tuottamaan arkistokelpoista värivalokuvamateriaalia sähköistä kuvankatselua varten.

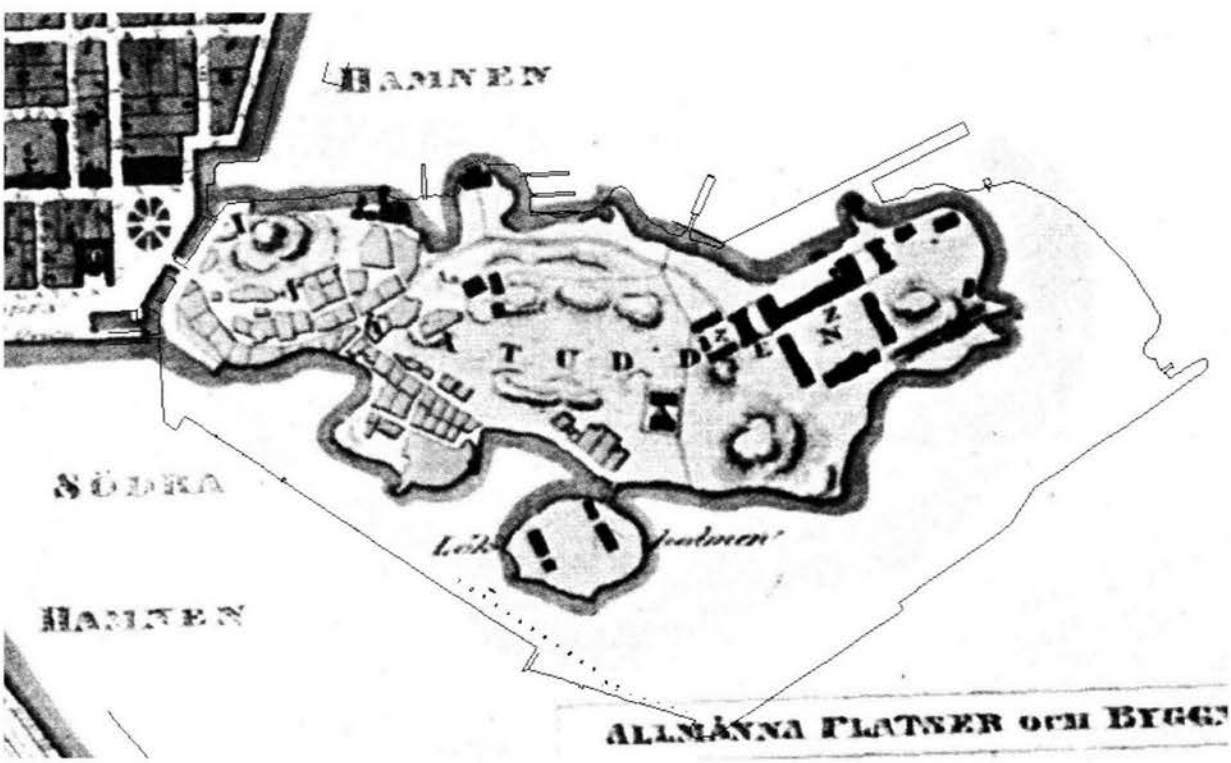
Raportissa käsitellään Katajanokan luonnonoloja, yleistä historiaa, asemakaavoituksen historiaa ja alueen rakentamisvaiheita. Tämä asiakirja liitteineen toimii johdantona ja hakuteoksena tietokannassa ja muussa sähköisessä muodossa olevalle varsinaiselle Katajanokan inventointiaineistolle, joka käsittää 166 kohdelomaketta, 650 digitaalivalokuvaa, 166 vinjettikarttaa ja 5 teemakarttaa.

Helsingissä 13.11.1998

Tommi Lindh
Arkkitehti SAFA

SISÄLTÖ

KATAJANOKAN ASEMAKAAVOITTAMISEN JA RAKENTAMISEN HISTORIA 7
1. LUONNONOLOT 7
2. KAUPUNGINOSAN YLEISTÄ HISTORIAA 8
3. ASEMAKAAVOITUKSEN HISTORIAA 11
Asemakaavoituksen varhaisvaiheet 1739–1875 11
Katajanokan länsiosan asemakaavoitus 1876–1895 16
Asemakaavamuutoksia 1896–1965 19
Katajanokan itäosan uusi asemakaava ja koko kaupunginosaa koskevat asemakaavamuutokset 1977–1997 21
Katajanokan itäkärjen uusi asemakaava 21
Katajanokan vanhan asuntoalueen uudelleenkaavoitus 25
Satama- ja rantakorttelien asemakaavamuutokset 26
4. RAKENTAMISEN HISTORIAA 28
Asuntorakentaminen 29
Katajanokan länsiosan asuntokorttelit 29
Katajanokan itäosan asuntokorttelit 36
Julkinen rakentaminen 38
Merikasarmin alue lähiympäristöineen 38
Helsingin lääninvankila 40
Muut julkiset rakennukset 40
Varasto-, liike- ja teollisuusrakentaminen 42
Eteläisten satamakorttelien ja laiturialueiden rakentaminen 42
Muut varasto-, liike- ja teollisuusrakennukset 45
5. SUOJELUTILANNE 47
LÄHTEET JA KIRJALLISUUS 49
Painamattomat lähteet 49
Painetut lähteet ja kirjallisuus 50
LIITTEET 52
Liite 1. Teemakartat 52
Liite 2. Kohdeluettelo 62



Kuva 1. Osa C. W. Gyldénin kartasta vuodelta 1838 ja Katajanokan nykyinen rantaviiva.

KATAJANOKAN ASEMAKAAVOITTAMISEN JA RAKENTAMISEN HISTORIA

1. LUONNONOLOT

Helsingin vanhan keskustan kupeesta itään työntyvä Katajanokan niemi on kuluneen sadan vuoden aikana rakennettu ja muokattu kauttaaltaan niin, että alkuperäisen luonnonympäristön piirteet ovat Uspenskin katedraalin kohdalla sijaitsevaa kalliota lukuunottamatta tyystin kadonneet. Kaikki niemen viheralueet ovat rakennettuja puistoja, joista vanhin on viime vuosisadan vaihteesta periytyvä Katajanokan puisto Rahapajankadun ja Kanavakadun välissä.

Pinnanmuodostukseltaan alkujaan kumpuilevan kallioinen Katajanokka liittyy Kruununhaasta Siltavuoren yli Kallioon jatkuvaan kalliokohoumien jonoon.[1] Niemen korkein kohta oli ja on yhä läntinen kalliotasanne, noin +15 metriä. Sen itäpuolella, nykyisen vanhan asuntoalueen kohdalla, kohosi toinen laajahko kalliomuodostelma, joka keskiosaansa jäävän soisen painanteen ympärillä ylsi korkeudeltaan noin +12 metriin. Kalliokumpareiden välissä ja niemen itäkärjessä oli siellä täällä alavampaa maata, jota kaupungin porvaristo käytti 1600- ja 1700-luvuilla lähinnä peltoina ja laidunmaina. Katajanokalla alkujaan kasvanut metsä hävitettiin ilmeisesti viimeistään isonvihan aikana. Epätasainen ja paikoin kostea maasto rajoitti esikaupunkiasutuksen kasvua niemen länsiosassa 1700- ja 1800-lukujen aikana.[2] Sen sijaan 1800-luvun lopulla, kun Katajanokan kivikaupunginosan rakentaminen alkoi, tekniset edellytykset maapohjan muokkaamiseksi olivat jo olemassa ja asemakaavoitettu alue niemen länsiosassa tasoitettiin nykyiseen tilaansa.

Katajanokan mantereeseen yhdistänyt kapea kannas katkaistiin kanavalla jo vuonna 1844.[3] Vuosisadan lopulta lähtien niemen rantaviivaa on muokattu voimaakkaasti useaan otteeseen – viimeksi 1970-luvulla. Laajin kerralla toteutettu ranta-alueiden täyttämishanke liittyi Rahapajanlaiturin rakentamiseen 1890-luvulla, jolloin etelärannan edustalla sijainnut pieni Laukkasaari liitettiin osaksi niemeä. Nykyinen rantaviiva sivuaa alkuperäistä vain paikoin pohjoisrannalla sijaitsevan Laivastopuiston sekä korttelien 138 ja 143 edustalla. Pinta-alaltaan Katajanokka on nykyisin arviolta kolmanneksen alkuperäista laajempi.

1 Hyyppä 1950: 20.
2 Sundman 1971: 13, 18; Wessman 1989: 11–13.
3 Lindberg & Rein 1950: 98.

2. KAUPUNGINOSAN YLEISTÄ HISTORIAA

Kun uutta Helsinkiä ryhdyttiin rakentamaan Vironniemelle vuonna 1640, oli sen kaakkoiskulmaan kytkeytyvä metsäinen ja kallioinen niemi, "Estnäs skatan", vielä täysin asumaton. Meriteitse kaupunkia lähestyvälle "Skatan" oli kuitenkin tärkeä maamerkki – Vironniemen itärannalla sijaitsevaan pääsatamaan pääsi vain kiertämällä ensin satamaa eteläsivulta suojanneen niemen. Ensimmäinen tiedossa oleva rakennushanke Katajanokalla toteutettiin 1640-luvun puolivälissä. Niemen pohjoisrannalla sijainneelle "Tullhällen" alueelle – suurin piirtein nykyisen upseerikasinon tienoille – kohosi Helsingin kauppapormestari Johan Greekin rakennuttama tiiliruukki.[1]

1600-luvun lopussa Helsingin kaupunki jakaantui neljään kortteliin, joista kaakkoinen eli kalastajien asuma "Fijskarback qwarteret" käsitti Katajanokan länsiosan. Kalastajien asumuksista, tiilitehtaasta ja Laukkasaarelle pystytetystä kookkaasta kruununmakasiinista huolimatta ei varsinaisesta rakennuskannasta voi tässä vaiheessa puhua. Harvoja rakennuksia ja paria pientä peltotilkkua lukuunottamatta niemi oli luonnontilassa.[2]

Isonvihan aikana tuhoutunut Helsinki rakennettiin sodan päätyttyä uudelleen entisen ruutuasemakaavan mukaan. Kaupunki käsitti yhä neljä korttelia, joista itäiseen kuului nykyisen Kruununhaan lisäksi karttoihin mm. nimillä "Tullskata Udden" ja "Tullskatan" merkitty Katajanokka. Niemen länsiosaa kutsuttiin myös nimellä "Narinkka" kannaksen tienoolla isonvihan aikana toimineen venäläisen muonakauppiasyhdyskunnan mukaan.[3] 1700-luvun kuluessa asutus Katajanokan länsiosassa vakiintui, ja niemen rannoille nousi sekä kaupungin että porvareiden ranta-aittoja ja makasiineja. Niemen itäkärki oli vielä 1700-luvun puolivälissä porvarien laidunmaana, mutta vuosisadan lopussa sinne sijoittui sotaväen tykistövarikko.[4] Katajanokan itäosa säilyi eristettynä sotilasalueena 1970-luvun alkuun saakka.

1800-luvun alussa kaupungin itäiseen kortteliin lukeutuva Katajanokka oli tyypillistä esikaupunkialuetta. Asemakaavoitetun keskustan ulkopuolelle rajautuvan niemen länsiosan rakentaminen oli tapahtunut spontaanisti, maaston ehdoin ja rakentajien varallisuuden mukaan. Kun Helsingille ryhdyttiin rakentamaan sen uuden pääkaupunkiaseman mukaista hallintokeskustaa, päättäjien ja suunnittelijoiden katseet kääntyivät myös Katajanokan suuntaan. Edustavuus lähtökohtanaan viranomaiset vaativat keskustan kyljessä sijaitsevan niemen saattamista pikaisesti järjestäytyneen rakentamisen piiriin. Vuonna 1836 Katajanokasta muodostettiin Helsingin kuudes kaupunginosa ja ensimmäiset ehdotukset alueen asemakaavoittamiseksi oli jo laadittu. Asemakaavakysymyksen ratkaisua odottaessaan maistraatti asetti alueen rakennuskieltoon eli Katajanokalle ei myönnetty uusia rakennuslupia enää 1830-luvun alun jälkeen.[5]

Keisarivallan edustajien tavoitteena oli uusi näyttävä kivikaupunginosa, mutta suurisuuntaiset suunnitelmat kariutuivat kerta toisensa jälkeen milloin yhteiskunnallis-poliittisiin, milloin taloudellisiin syihin. Kaupungin vanhimmat ja porvaristo puolestaan kamppailivat saadakseen uusia alueita kaupan ja satamatoiminnan edistämiseen. Vuosisadan lopulle saakka kestäneessä väittelyssä Katajanokan tulevaisuudesta oltiin pitkään yksimielisiä vain yhdestä asiasta: jo 1840–50 -luvuilla omaksuttiin ajatus alueen rakentamisesta kokonaisvaltaiseen suunnitelmaan perustuvana nk. aluerakentamisena, mikä tarkoitti purkutuomiota niemen länsiosan puutaloalueelle.[6]

Purkutuomion täytäntöönpano osoittautui odotettua työläämmäksi alueen asukkaiden ryhdyttyä vastustamaan aktiivisesti kaupungin pakkolunastussuunnitelmia. Alkuun taloja purettiinkin vain yksittäisten uudisakennushankkeiden tieltä, kuten kanavaa rakennettaessa vuonna 1844. Viimeiset jäänteet 1700-luvulta periytyvästä asuinrakennuskannasta hävitettiin 1870-luvun kuluessa, jolloin katuverkoston rakentaminen ja tonttimaan jakaminen oli jo aloitettu. Alueen uudisrakentamista silmällä pitäen rakennettiin kanavan ylittäneen alkuperäisen puusillan paikalle uusi rautarakenteinen silta, joka vihittiin käyttöön vuonna 1866.[7]

Toisin kuin Katajanokan länsiosassa, niemen itäkärjessä 1800-luvun alku oli ahkeran rakentamisen aikaa. Ruotsin vallan ajan jälkeen alueelle asettui ensin venäläinen varuskunta, ja sen tilalle sijoitettiin vuonna 1830 Suomen meriekipaasi. Varuskunta-alueen länsirajalle rakennettiin 1800-luvun alkupuolella myös ensimmäinen kivinen vankilarakennus, jonka ympärille nykyinen lääninvankila on kasvanut.[8]

Vuonna 1875 vahvistettiin Helsingille uusi asemakaava, jossa Katajanokasta muodostettiin kuudennen sijaan kahdeksas kaupunginosa. Tässä yhteydessä esitettiin kaupungin pääsatamaksi muodostuneen Eteläsataman laajentamista Katajanokalle. Kaupunki oli kärsinyt jo pitkään vajavaisista satamatiloista, mutta 1870-luvulla ongelma kärjistyi höyrylaivaliikenteen, kaupan ja teollisuuden kasvaessa kiihtyvällä tahdilla. Katajanokan kaavoitus kytkeytyikin 1870-luvulta lähtien laajempaan, kaupungin satamaolojen kehittämiseen tähdänneeseen ohjelmaan.[9]

Kun Katajanokan länsiosan rakentaminen vihdoin vuosisadan vaihteessa pääsi alkuun, sinne muodostui nopeasti kaksi toisistaan poikkeavaa miljöötä: korkeiden asuinkerrostalojen tiivis ryhmä ja satama, joka makasiineineen ja laitureineen kattoi koko Kanavakadun ja etelärannan välisen alueen. Rahapajanrannan laituri valmistui vuoteen 1900 mennessä, sen sijaan satamarata, joka saapui eteläsatamasta kääntösiltaa pitkin Katajanokalle, vihittiin käyttöön jo vuonna 1895.[10] Katajanokan satama oli valmistuttuaan Suomen modernein, ja sen alueella sijaitsi muun muassa kaupungin vuonna 1901 valmistunut edustava tulli- ja pakkahuone. Höyrylaivojen, tavarajunien ja nostokurkien hallitsema miljöö sai uuden lisän 1920-luvulla, kun satamahallitus vuokrasi laiturialueen itäpäästä maata Aero Oy:n – Suomen ensimmäisen reittilentoliikennetta harjoittaneen yhtiön – lentosatamaksi. Aeron vesitasot liikennöivät Katajanokalla vuoteen 1936 saakka, jolloin yhtiö muutti Malmille.[11]

Martti Välikangas herätti vuonna 1931 Arkkitehti-lehdessä julkaistulla kirjoituksellaan ja ideasuunnitelmallaan keskustelun Katajanokan tulevaisuudesta. Alati laajenevan satamatoiminnan haitallisista vaikutuksista huolestuneena Välikangas kysyi: "Onko välttämätöntä antaa nykyisen kehityksen edelleenkin jatkua ja Katajanokasta muodostua jonkinlainen 'East End' pienessä kaavassa?"[12] Välikankaan mukaan kaupunginosan suotuisan kehityksen edellytyksenä oli vanhojen asuinkorttelien "saneeraaminen", tavaraliikenteen radikaali vähentäminen ja niemen itäkärjessä sijaitsevan sotasataman siirtäminen pois Katajanokalta. Kaupunginosan elämä jatkui kuitenkin vielä neljänkymmenen vuoden ajan tavaraliikenteen kehittämisen ehdoilla, mikä osaltaan johti sekä liikenneongelmien kärjistymiseen – erityisesti pullonkaulaksi muodostuneen kanavan kohdalla[13] – että asuinrakennusten konttoristumiseen.

Käänne tapahtui vasta 1970-luvulla, jolloin meriteitse harjoitettava tavaraliikenne väheni ja matkustaliikenne alkoi vastaavasti kasvaa. Satamatoimintojen muuttuminen heijastui voimakkaasti satamarakennuksiin, jotka nykyään ovat pääsääntöisesti uusio-

käytössä. Muutoksen nopeutta kuvastaa hyvin se, että vuonna 1970 Katajanokan satamassa oli vielä 28 nosturia, kun niitä vuonna 1979 oli enää kuusi.[14] Samalle vuosikymmenelle sattui käännekohta myös niemen itäkärjen vaiheissa. Toisen maailmansodan jälkeen puolustuslaitoksen telakkatoimintaa Katajanokalla jatkaneen Valmet Oy:n (vuoteen 1951 Valtion metallitehtaiden yhtymä) kasvava tilatarve ja puolustuslaitoksen vähittäin tapahtunut muutto pois Katajanokalta johtivat tilanteeseen, jossa valtio ja kaupunki sopivat keskinäisestä maanvaihdosta vuonna 1971. Telakalle rakennettiin uudet tilat Vuosaareen ja kaupunki sai nykyistä Merikasarmin aluetta lukuunottamatta haltuunsa koko itäkärjen, jonka alueelle ryhdyttiin välittömästi suunnittelemaan uutta asuntoaluetta. Samalla aloitettiin mittava, koko kaupunginosan asemakaavoituksen ajantasaistamiseen tähdännyt projekti, joka päättyi vasta 1980-luvun puolivälissä.[15]



Kuva 2. Katajanokka 1950-luvun alussa. Veljekset Karhumäki Oy/HKMKA.

1 Katso esim. Helsingin kadunnimet 1992: 33, 108; Hornborg 1950: 148; Suolahti 1950: 282, 323–324; Wessman 1989: 7–8.
2 Helsingin kadunnimet 1992: 32; Sundman 1971: 6; Suolahti 1950: 331; Wessman 1989: 8.
3 Helsingin kadunnimet 1992: 108–109; Hornborg 1950: 38; Wessman 1989: 40.
4 Sundman 1971: 14–16; Wessman 1989: 12–13.
5 Lindberg & Rein 1950: 78; Sundman 1971: 35; Åström 1957: 129.
6 Sundman 1971: 35, 37, 39–40; Wessman 1989: 101; Åström 1957: 129–130.
7 Brunila & af Schultén 1955: 13; Sundman 1971: 58; Wessman 1989: 14; Åström 1957: 129–130.
8 Lindberg & Rein 1950: 211; Wiherheimo & Rein 1950: 326.
9 Kovero 1955: 218–223.
10 Kovero 1955: 223.
11 Erävuori 1981: 105; Hoffman 1997: 455.
12 Välikangas 1931.
13 Kanavaan liittyvästä keskustelusta ks. esim. Kairamo1964: 1;Tuukkanen 1956: 165.
14 Erävuori 1981: 339.
15 Helander 1975: 16–17; Hoffman 1997: 300–301; Katajanokka: aatekilpailun ohjelma 1971.

3. ASEMAKAAVOITUKSEN HISTORIAA

Katajanokka lienee yksi Helsingin eniten suunnitelluista kaupunginosista. 1700- ja 1800-lukujen aikana Katajanokalle laadittiin yli kaksikymmentä asemakaavasuunnitelmaa, joista vasta viimeinen – vuonna 1895 vahvistettu – johti koko kaavoitetun kaupunginosan rakentamiseen. Vajaassa kahdessakymmenessä vuodessa alue oli jo rakennettu täyteen, eikä oleellisiin kaavamuutoksiin ollut tarvetta vuosikymmeniin. Kun niemen itäkärki vapautui 1970-luvulla puolustusvoimien ja valtion telakkateollisuuden siirtyessä pois alueelta, koitti Katajanokan asemakaavoituksen toinen päävaihe. Vuosina 1971–72 kaupunki ja valtio järjestivät alueen suunnittelusta aatekilpailun. Voittaneen ehdotuksen pohjalta laadittu Katajanokan itäosan uusi asemakaava vahvistettiin vuonna 1977, minkä jälkeen vuorossa oli niemen länsiosan vanhan asuinalueen ja satama-alueeseen kytkeytyvien varasto- ja liikekorttelien uudelleenkaavoitus.

Asemakaavoituksen varhaisvaiheet 1739–1875

Katajanokan suunnittelun varhaisvaiheiden esittely perustuu tässä ensisijaisesti arkkitehti Mikael Sundmanin julkaisemattomaan diplomityöhön Plan och verklighet på Skatudden (1971). Viitenumerointia on käytetty vain silloin, kun tieto on osin tai kokonaan peräisin jostain muusta lähteestä.

Varhaisimmat Katajanokan rakentamista koskevat ehdotukset syntyivät isonvihan jälkeen, jolloin kaupunkisuunnittelu perustui ensikädessä puolustusnäkökohtiin. Katajanokan sijainti Helsingin kaakkoislaidalla kaupunkiin tuovan purjehdusreitin varrella oli strategisesti tärkeä, joten niemi sisällytettiin useimpiin 1700-luvun kuluessa laadittuihin linnoitussuunnitelmiin. Vuodelta 1739 on peräisin ensimmäinen suunnitelma, jonka allekirjoittajia olivat kapteeni G. Wilhelms ja kapteeniluutnantti M. Kullenberg. Siinä Katajanokan koko keskiosan täyttää suuri varikkolinnoitus, jonka tueksi oli tarkoitus rakentaa pienempi merilinnoitus Susisaarelle. Kenraalimajuri Axel Löwenin aloitteesta laaditut suunnitelmat kuitenkin kariutuivat Ruotsin ja Venäjän ajauduttua sotaan vuonna 1742.[1]

Pikkuvihan jälkeen Katajanokkaa ei enää ehdotettu linnoituksen pääpaikaksi, sillä niemen todettiin olevan liian helposti saarrettavissa. Augustin Ehrensvärdin allekirjoittamassa suunnitelmassa vuodelta 1749 kaupunkia ympäröivä muuri kulkee Katajanokan kohdalla kannaksen itäpuolella sijaitsevan korkean kallion poikki. Tätä suunnitelmaa, jossa Katajanokan kanava esiintyy ensimmäisen kerran, ei myöskään toteutettu, vaan linnoitustyöt keskittyivät lopulta Suomenlinnaan ja rannikon edustalla oleville saarille.[2] Suunnitelmalla oli kuitenkin merkitystä Katajanokan kannalta, sillä niemen poikki vedetty linjaus omaksuttiin varsinaisen kaupungin ja sen vaatimattomamman laitaosan väliseksi sosiaaliseksi rajaksi.



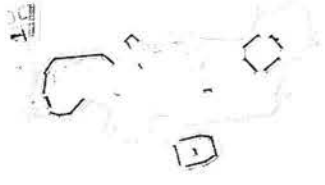
Kuva 3a. Suunnitelma 1750-luvulta. ARK 2/75 s. 35.

Suomenlinnan rakennustöiden houkuttelemana Helsinkiin saapui runsaasti uutta väkeä, mikä johti asuntopulaan kaupungin alueella. Linnoitustöihin osallistuvien työmiesten asuttamiseksi pohdittiin kokonaan uuden asuinalueen muodostamista Katajanokan toistaiseksi autiona pysyneeseen keskiosaan. Päiväämätön ja allekirjoittamaton, todennäköisesti 1750-luvulta periytyvä suunnitelma käsittää yksitoista korttelia maastoon sovitetussa, reunoiltaan viistetys-

sä ruutukaavassa.[3] Suunnitelma, jota lopulta ei katsottu aiheelliseksi toteuttaa, on Sundmanin mukaan vanhin ehdotus esikaupunkialueen rakentamiseksi Helsingissä.

Ainoa 1700-luvulla laadituista suunnitelmista, jonka seurauksena Katajanokalla myös rakennettiin, oli ehdotus Suomenlinnaa täydentävän tykistövarikon sijoittamiseksi niemen itäkärkeen vuodelta 1776. Mannerskantzin allekirjoittamassa suunnitelmassa neljästä rakennussiivestä muodostuva muuri ympäröi tykistöpihaa, jonka keskelle sijoittuu kasarmirakennus. Hanke toteutui lopulta vain osin – tykistöpihan molemmin puolin sijoittuneet kaksi tykistönkuljetusmakasiinia valmistuivat vuoteen 1784 mennessä.[4]

1800-luvun alkupuolella kaupunkisuunnittelun tavoitteet muuttuivat. Keisarilliselle hallintokaupungille oli luotava edustava julkisivu unohtamatta puolustuksen ja elinkeinoelämän tarpeita. Katajanokan esikaupunkiasutuksen vaatimaton ilme ei esivallan mielestä sopinut uuden pääkaupungin henkeen, joten sijainniltaan keskeisen mutta tehottomassa käytössä olevan alueen kaavoittamisesta muodostui yksi suunnittelutoiminnan keskeisistä haasteista.[5]



Kuva 3b. Suunnitelma vuodelta 1812.
ARK 2/75 s. 36.

Helsingin asemakaavassa vuodelta 1812 J. A. Ehrenström esitti Katajanokan varaamista yksinomaan varasto- ja satamatoiminnalle sekä puolustusvoimille. Suunnitelmassa niemi on erotettu kanavalla muusta kaupungista, ja sen koko länsipää sekä Laukkasaari ovat satamavarastojen aluetta. Niemen itäpäässä sijaitseva sotilasalue, joka oli nyt määrätty venäläisen varuskunnan kasarmiksi, rakentuu Ehrenströmin ehdotuksessa jo olemassa olevan rakennuskannan mukaan neliömäisen pihan ympärille. Tämä suunnitelma, joka vuosien 1815–1816 tarkistuksessa säilyi Katajanokan osalta muuttumattomana, oli lähtökohtana C. L. Engelin aloittaessa työnsä kasarmialueen rakennusten suunnittelijana vuonna 1816.[6] Niemen länsiosan rakentamiseksi esitettiin vuoden 1817 asemakaavassa vielä paranneltu ehdotus kaksine kanavineen ja laajoine laiturirakennelmineen, mutta suunnitelman toteuttamiseen ei varojen puutteessa voitu koskaan ryhtyä. Ainoastaan makasiinirivi, joka oli merkitty niemen pohjoisrannan länsipäähän, säilytti myöhemmissä suunnitelmissa paikkansa.[7]

Vuonna 1820 vahvistettiin jälleen kaupungin uusi asemakaava, jossa Katajanokka on säilytetty vuoden 1817 mukaisessa asussa lukuunottamatta itäisempää kanavaa, joka on jätetty pois. Tämä suunnitelma on syytä mainita vain siksi, että sen perusteella niemen etelärannalle sijoittui kauppaneuvos Heidenstrauchin suuri makasiini ja niemen lounaistyveen rakennettiin ensimmäinen pätkä rantaa satamalaituriksi.[8]

Vuonna 1832 Katajanokkaa varten laadittiin kaksi kilpailevaa asemakaavaehdotusta, joista yksi oli C. L. Engelin ja toinen kaupungininsinööri Simeon Grönlundin. Kumpikaan suunnitelma ei toteutunut, joten niihin ei syvennytä tarkemmin tässä yhteydessä. On kuitenkin todettava, että molemmissa kaavoissa esitettiin vuoden 1812 asemakaavan tapaan Etelä- ja Pohjoissataman yhdistävän kanavan rakentamista, mikä tapahtuikin lopulta vuonna 1844.[9]

Samana vuonna kuin kanava ja sen ylittävä puusilta valmistuivat intendentinkonttorin päällikkönä Engeliä seurannut E. B. Lohrmann sai tehtäväkseen suunnitella Katajanokan kasarmialueen laajennuksen. Lohrmannin ehdotus käsittää yhdeksän uudisrakennusta, jotka sijoittuvat kasarmialueen itä- ja länsisivuille, sekä englantilaisen puiston uloimpana niemen kärjessä. Puistosuunnitelma jäi toteuttamatta, sillä sen arveltiin haittaavan alueen hyötykäyttöä, ja uudisrakennuksistakin toteutettiin vain osa. Näistä tykistömaneesi, työpajarakennus, leipomo ja sauna muodostavat vanhimman osan nykyisen Merikasarmin läntistä sivua rajaavasta punatiilirakennusten ryhmästä.

1850-luvun kuluessa säätyvirkamiehistön ja kaupungin porvariston välinen valtataistelu Katajanokan tulevaisuudesta kärjistyi. Kuvernöörin ja intendentinkonttorin johdolla keskusvallan edustajat pyrkivät näyttävän, monumentaalirakentamiseen perustuvan kivikaupunginosan luomiseen. Porvaristo puolestaan vaati niemen rantoja käyttöönsä, sillä vuoden 1825 rakennusjärjestyksen mukaan uusia makasiineja sai rakentaa vain Ullanlinnaan ja Katajanokalle. Käytännössä Katajanokka oli ainoa vaihtoehto, koska Ullanlinnan rannat olivat jo täynnä.[10] Seuraavalla vuosikymmenellä näköpiirissä oli myös rautatien hyödyntäminen satamaliikenteessä, joten laajempia satama-alueita vaadittiin yhä kiihkeämmin.

Tätä hyödyn ja kauneuden välistä kamppailua kuvastavat ne kahdeksan Katajanokan länsiosaa koskevaa asemakaavaehdotusta, jotka laadittiin vuosien 1851 ja 1864 välisenä aikana.[11] Koska suunnitelmat eivät johtaneet ratkaiseviin muutoksiin, niitä ei tarkastella tässä yksittäin. Sen sijaan on syytä huomioida ehdotuksia yhdistävät piirteet, sillä ne kertovat lähinnä maantieteellisten seikkojen asettamista reunaehdoista, joita myöhemmissäkin suunnitelmissa noudatettiin. Yhteistä näille suunnitelmille on ensinnäkin kaava-alue – idässä raja kulkee niemen poikki vankilan itämuuria sivuten. Toiseksi jokaisessa on lähtökohtana alueen laajentaminen rantoja täyttämällä. Pohjoisranta on suoristettu, varustettu satama-altain ja varattu makasiineille osin tai koko kaava-alueen pituudelta. Etelärannassa rantaviiva on ehdotuksissa vaihtelevampi, mutta yhteinen on ajatus Laukkasaaren sulauttamisesta osaksi niemeä. Yhteinen piirre on myös jäykähkö katuverkko, jota on eri tavoin yritetty sovittaa maastoon.

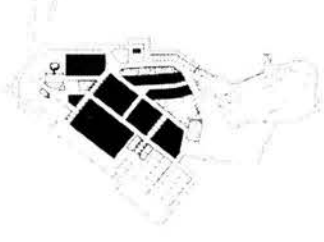
Syy siihen, että suunnitelmia ei käytännössä onnistuttu toteuttamaan, oli ennen kaikkea resurssien puute. Katajanokan suunnittelu tähtäsi aluerakentamiseen, mikä edellytti koko olemassa olevan rakennuskannan purkamista. Kallioisen niemen järjestely rakennusvalmiiseen tilaan oli kaupungille pitkään liian kallis tehtävä, varsinkin kun spekulaatiorakentajien mielenkiinto kohdistui yhä Helsingin muille rakentamattomille alueille.

Mainituista suunnitelmista vahvistettiin vain kaksi. Vuonna 1861 vahvistuksen sai E. B. Lohrmannin edellisenä vuonna laatima ehdotus, jossa tavoiteltiin kompromissia kauneuden ja hyödyn välillä.[12] Siinä satamatoiminta on sijoitettu kokonaan pohjoisrantaan ja näyttävyyden on ajateltu toteutuvan mm. etelärannan kivitalorintaman muodostamassa siluetissa kaupunginlahden suuntaan. Kanavakatu eli "Kanalgatan"[13] ja nykyisen Satamakadun kohdalla kulkeva esplanaadi eli "Östra" ja "Westra Hamn Gatan"[14] muodostavat suorakulmaisen katuverkoston pääakselit. Niemen länsikolkka on varattu julkisille rakennuksille – ortodoksiselle kirkolle ja Suomen pankille, joka myöhemmin päätettiinkin sijoittaa Kruununhakaan. Suunnitelman toteuttaminen kariutui tällä kertaa mittavirheisiin, jotka todettiin pian kaavan vahvistamisen jälkeen. Ainoa käytännön seuraus oli tontin varaaminen korttelista 137[15] Uspenskin katedraalia varten, jonka rakennustyöt alkoivat vuonna 1862.

Tarkistusmittausten jälkeen vuonna 1863 maanmittaushallituksen päällikkö Mickwitz laati asemakaavaehdotuksen, joka hieman muunneltuna versiona vahvistettiin vuonna 1864 vt. kaupungininsinööri C. Reuterin allekirjoittamana. Korttelijärjestelyjen suhteen suunnitelma poikkeaa merkittävästi edellisistä, mutta edustava asuminen ja monumentaalisuus ovat edelleen lähtökohtia sataman ja kaupan jäädessä taka-alalle.[16]

Vaikka asemakaava vahvistettiinkin, sen seuraukset jäivät vähäisiksi. Suunnitellusta katuverkosta rakennettiin pieni pätkä Kanavakatua, jonka varrelle "Myntverket" eli Suomen rahapaja valmistui vuonna 1864. Kaavan mukainen tonttijako suoritettiin vain kolmessa korttelissa, mutta niissäkään rakentaminen ei lähtenyt käyntiin, sillä sijoittajien kiinnostus suuntautui yhä toisaalle. Kortteli 139 (vahv. 1866)[17], oli rakentamattomassa tilassa vielä 1870-luvun puolivälissä. Toiseen kortteliin, joka sijaitsi kulmittain edellisen kanssa, nousi vain yksi uudisrakennus vuonna 1869 (nyk. Satamakatu 9). Myöhempien järjestelyjen yhteydessä kortteli muutti muotoaan täysin. Kolmannen korttelin muodosti pohjoisrannan makasiinitonttien rivi (vuodesta 1895 nro 138)[18], joka oli esiintynyt asemakaavasuunnitelmissa jo Ehrenströmin ajoista lähtien. Ensimmäiset punatiiliset makasiinit nousivat tonteille pian kaavan vahvistamisen jälkeen. Tässä asemakaavassa muutettiin myös korttelia 137 katedraalihankkeen edellyttämällä tavalla, joskaan kaavaa ei sittemmin kirkon lähiympäristöä muokattaessa noudatettukaan.[19]

Vuonna 1875 vahvistettiin koko kaupunginniemen käsittävä asemakaavakartta, jossa Katajanokka esiintyy jälleen uudessa asussa. Tässä C. Reuterin vuonna 1873 laatimassa suunnitelmassa monumentaalisuus on saanut väistyä käytännöllisyyden tieltä. Lähtökohtana on kaupan ja höyrylaivaliikenteen tarpeet. Katuverkkoa ja kortteleita on järjestelty uudelleen ja ennen kaikkea etelärantaan on varattu aiempaa laajempi laiturialue.[20] Tämän kaavan toteuttamista jarrutti alkuun niemellä yhä suoritettujen purku- ja häätötoimenpiteiden hitaus. Lisäksi yhteiskunnallinen tilanne muuttui lyhyessä ajassa niin, että asemakaava todettiin satama- ja liikenneratkaisujensa osalta pian vanhentuneeksi.



Kuva 3c. Suunnitelma vuodelta 1873.
ARK 2/75 s. 40.

Suunnitelman mukaisesti toteutettiin vain "Mynttikatu"[21] eli Rahapajankatu, esplanaadista yksinkertaiseksi kaduksi muuttunut "Läntinen Satamakatu"[22] sekä sen ja rahapajan välinen osuus Kanavakatua. Kahden viimeksi mainitun kadun risteyksen rakentamiseksi jouduttiin kyseisellä kohdalla sijainnut poukama ensin täyttämään. Lisäksi mitattiin nykyisen Katajanokan puiston kohdalle kaksi uutta tonttia, joista ainakin toinen oli aiottu julkista rakennusta varten. Asemakaavassa määrätty uusi korttelinumerointi nimineen jäi periaatteessa voimaan, vaikka kolmea korttelia lukuunottamatta numeroinnissa suoritettiin uudelleenjärjestelyjä vuosina 1876–1903.[23]

Mikael Sundman on luonnehtinut Reuterin suunnitelmaa viimeiseksi autoritäärisen aikakauden asemakaavaksi, jonka sisältöä keskushallinnon intressit eivät kuitenkaan enää sanelleet samalla tavoin kuin aiemmin. Sitä voi pitää myös Katajanokan suunnit-

telun varhaisvaiheen viimeisenä edustajana, sillä seuraavat asemakaavaehdotukset kuvastavat edeltäjäänsä voimakkaammin sekä alkanutta yhteiskunnallista ja teollista murrosta että päätöksenteon painopisteen siirtymistä virkamiesaristokratialta kunnallisille elimille.

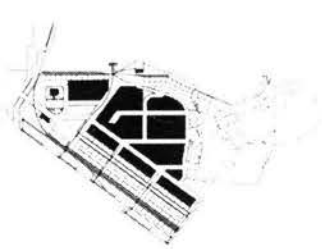
1 Hornborg 1950: 213–214; Stenius 1969: kartta 17.
2 Hornborg 1950: 214–220; Stenius 1969: kartta 24.
3 Stenius 1969: kartta 55.
4 Ks. esim. Hornborg 1950: 360; Sinisalo 1979: 21–23; —— 1980: 89–90.
5 Åström 1956: 42–45, 129–131.
6 Sinisalo 1990: 165; Stenius 1969: kartta 72.
7 Stenius 1969: kartta 77.
8 Stenius 1969: kartta 81.
9 Lindberg & Rein 1950: 98; Pettersson 1958: 92; Stenius 1969: kartat 92 ja 93.
10 Vuodesta 1841 lähtien makasiinialueeksi luovutettiin osa Siltavuorenrantaa, mutta kauppiaat pysyivät yhä mahdollisuuksien mukaan Eteläsataman tuntumassa. Kovero 1950: 287–288; Åström 1957: 77.
11 Asemakaavaehdotukset: 1851/1 tod.näk. G.A Kajanus (Stenius 1969: kartta 111), 1851/2 intendentinkonttori (kadonnut), 1855 E. B. Lohrmann (Stenius 1969: kartta 113), 1859/1 G.A. Kajanus (Stenius 1969: kartta 120/1), 1859/2 kuvernööri Antellin toimesta (Stenius 1969: kartta 120/2), 1860 E.B. Lohrmann (Stenius 1969: kartta 121), 1863 maanmitt.hall. johtaja Mickwitz, 1864 C. Reuter (Stenius 1969: kartta 128).
12 Stenius 1969: kartta 121.
13 Kadunnimiä oli merkitty karttoihin jo vuonna 1859. Suomenkielinen versio Kanavakatu esiintyi ensimmäisen kerran jo 1866 karttaliitteessä. Helsingin kadunnimet 1992: 107.
14 Helsingin kadunnimet 1992: 134.
15 HKKH 1911: 87; Helsingin kadunnimet 1992: 63.
16 Stenius 1969: kartta 128.
17 Helsingin kadunnimet 1992: 63.
18 Helsingin kadunnimet 1992: 63.
19 HKKH 1911: 87.
20 Stenius 1969: kartat 140 ja 143.
21 Helsingin kadunnimet 1992: 130. Vuoden 1866 kartoissa ensi kerran "Myntgatan" ja "Mynttikatu", nykyasuun nimen suom.kielinen versio vahvistettiin 1928.
22 Helsingin kadunnimet 1992: 134. Kartassa vuodelta 1866 pelkkä "Westra Hamn Gatan" ja suomalaisena vastineena "Läntinen Satamakatu". Nimi muutettiin eri vaiheiden jälkeen nykyasuun 1928.
23 Helsingin kadunnimet 1992: 44.

Katajanokan länsiosan asemakaavoitus 1876–1895

Katajanokan länsiosan rakentamiseen johtanut asemakaava vahvistettiin vuonna 1895, mutta ratkaisua edeltäneen kehittelytyön voi katsoa alkaneen kaksikymmentä vuotta aiemmin. Senaatin aloitteesta läänin kuvernööri kehotti kaupungin viranomaisia vuonna 1876 ryhtymään pikaisiin toimiin kaavoituksen järjestämiseksi, jotta tontteja voitaisiin ryhtyä myymään niitä haluaville. Kaupungin edustajat eivät kuitenkaan halunneet hätiköidä asiassa, sillä Katajanokan kysymys kytkeytyi nyt laajempaan, koko kaupungin satamaolojen parantamiseen tähdänneeseen ohjelmaan.[1]

Vuonna 1878 kaupungininsinööri Theodor Tallqvist antoi rahatoimikamarille lausunnon ja kustannusarviot Katajanokan etelärantaan sijoittuvan satama-alueen rakentamisesta. Lausunnossaan Tallqvist arvosteli ankarasti voimassa olevaa vuoden 1875 asemakaavaa siitä, että se epätaloudellisella tavalla pyrki tyydyttämään sataman ohella mm. julkishallinnon, kirkon, torikaupan, asumisen sekä urheilu- ja virkistystoiminnan tarpeita. Tallqvistin mukaan kaupungin kehityksen elinehto oli kaupan ja teollisuuden edistäminen, mikä Katajanokan kohdalla tarkoitti höyrylaivaliikenteelle soveltuvan suursataman rakentamista syvän veden partaalle rautateineen, makasiinialueineen sekä tulli- ja pakkahuoneineen.[2]

Tallqvistin lausuntoa pohtimaan asetetun komitean mukaan Katajanokka tarjosi parhaat mahdollisuudet kaupungin satamatoiminnan laajentamiseen. Eteläsatama oli jo käynyt ahtaaksi, minkä lisäksi se oli liian matala kookkaammille aluksille. Sörnäinen sen sijaan soveltui sijaintinsa puolesta parhaiten puutavaran vientiin ja kokonaisten laivalastien transitokuljetuksiin. Toukokuun 14. päivänä 1879 allekirjoitetussa komiteamietinnössä todettiinkin, "Att under sådana förhållanden upplåta Skatudden för diverse heterogena ändamål, som lika väl kunna tillgodoses på annat håll, eller att vid planeringen af denna stadsdel fästa hufvudsaklig vikt vid den estetiska synpunkten, synes icke öfverensstämma med stadens sanna intresse och framtidens fordringar." Kun kaupunginvaltuusto saman vuoden elokuussa päätti, että Kanavakadun ja "Kommersgatanin" eli nykyisen Kruunuvuorenkadun eteläpuoleiset alueet varataan pelkästään kaupan ja merenkulun tarpeisiin, voitiin asemakaavan suunnitteluun jälleen ryhtyä. Kuin luonnostaan tehtävä lankesi kaupungininsinöörinvirastaan eronneelle Tallqvistille, joka esitteli uuden ehdotuksen Katajanokan asemakaavaksi vuonna 1882.[3]



Kuva 3d. Suunnitelmat vuodelta 1882 (vas.) ja 1894 (oik.). ARK 2/75 s. 41.



Tallqvistin asemakaavaa voidaan pitää ensimmäisenä modernina satamasuunnitelmana maassamme. Se oli ulkomaisten esikuvien mukaan laadittu ja pyrki vastaamaan kaikkiin ajan haasteisiin.[4] Suunnitelman runkona on rautatie, joka kulkee Kruununhaan Pohjoisrantaa pitkin Katajanokalle, yhtyy rahapajan tontin ylitettyään Eteläsatamasta saapuvaan rantarataan ja päättyy lopulta laajaan täyttömaalle rakennettuun ratapihaan niemen etelärannalla.[5] Kääntösiltojen avulla rata on ajateltu ulotettavaksi "Läntistä Satamakatua" pitkin myös niemen pohjoisrannalle ja "Kommersgatanin" eli nykyisen Kruunuvuorenkadun eteläpuolelle sijoittuvien kookkaitten makasiinikorttelien väliin. Tarkoituksenmukaisuuden ja tehokkuuden lähtökohdista suunniteltu satama-alue

on ulottuvuuksiltaan siihenastisia suunnitelmia ratkaisevasti laajempi, ja käsittää laiturialueiden sekä erilaisten varasto- ja makasiinikorttelien lisäksi tulli- ja satamalaitokselle varattuja tontteja.

Tavaraliikenteen ehdoilla laaditussa asemakaavassa asuinkorttelit on sijoitettu tiiviiksi ryhmäksi taka-alalle, eikä niiden kohdalla voi enää puhua pyrkimyksestä edustavaan asumiseen. Katajanokalle sai vuoden 1875 rakennusjärjestyksen mukaan rakentaa vain kivitaloja,[6] minkä lisäksi alueen rakentamisen katsottiin yhä olevan mahdollista vain spekulatiivisena rakentamisena. Näin ollen asuinaluetta ei ollut ajateltu alimmille sosiaaliryhmille, vaan lähinnä uutta ja kasvavaa keskiluokkaa varten.[7] Kauneusarvot oli tämän asemakaavan laatimisessa jätetty tietoisesti syrjään, joten esimerkiksi puistoja ja virkistysalueita suunnitelmassa ei ole yhtään lukuunottamatta Uspenskin katedraalin eteen jätettyä vaatimatonta viherkaistaletta.

Asemakaavaa ei voitu kuitenkaan hyväksyä, koska kalliin satamaradan linjauksista ei päästy yksimielisyyteen. Asiaa käsiteltiin sekä kaupungin omissa elimissä että kaupungin ja valtiovallan edustajien kesken vielä vuosikymmenen verran, ennen kuin vuonna 1891 vihdoin saatiin aikaiseksi päätös kaikkia eteläisiä satama-alueita yhdistävän rautatien rakentamisesta.[8] Tällöin alkoi myös Katajanokan asemakaavaehdotuksen viimeistely. Kaupungininsinööri Herman Norrménin versio Tallqvistin asemakaavasta valmistui vuonna 1894, ja se vahvistettiin 27.2.1895.[9]

Norrménin asemakaavassa Kruununhaasta saapuva pohjoinen rautatiehaara on jätetty kokonaan pois ja satamatoiminta on selkeämmin keskitetty niemen etelärantaan. Satama-alue käsittää ratapihan ja laiturivarastojen lisäksi kahdeksan Kruunuvuorenkadun eteläpuolelle sijoittuvaa suurta makasiinikorttelia, jotka asettuvat suorakulmaiseen ruudukkoon Kanavakadun molemmin puolin. Varastorakennuksille tarkoitettuja tontteja on pohjoisrannalle sijoitetut makasiinirivit mukaan lukien yhteensä 70. Jättämällä pois kaksi Kanavakadun ja Rahapajankadun väliin suunniteltua korttelia (nrot 140 ja 141) Norrmén on pyrkinyt hieman keventämään Tallqvistin äärimmilleen tehostettua maankäyttöä. Tilalle on sijoitettu "Skatudds torget", joka on ainoa alueelle suunniteltu aukio. Katuverkoston solmukohdan muodostavan torin ja Rahapajankadun väliin on jätetty kapea puistovyöhyke – sekin ainoa laatuaan.[10]

Niemen etelä- ja pohjoisrannan yhdistävä "Läntinen Satamakatu"[11] on muita leveämpänä säilyttänyt asemakaavassa pääkadun luonteensa, vaikka Tallqvistin ehdottamaa rautatietä ei sitä pitkin jatkettukaan. Sen itäpuolelle rajautuvaa asuinkortteleiden ryhmää on Norrménin kaavassa hieman selkiytetty, mutta lähtökohtana on edelleen maankäytön tehokkuus. Asuinkortteleille varattu alue toistaa koko kaava-alueen kolmiomaista muotoa, minkä vuoksi kookkaiden umpikorttelien ulkosivut on viistetty niitä kiertävien katujen mukaan. Korttelistoon keskellä on sen sijaan käytetty suorakulmaista katuverkkoa, jossa sisääntulokadut kulkevat lännestä itään. Tallqvistin mukaan tämä suunta, joka poikkeaa täysin vuoden 1875 asemakaavassa esitetystä, oli kallioisessa maastossa välttämätön liian jyrkkien katunousujen välttämiseksi.[12] Yhteensä uuteen asemakaavaan oli merkitty 48 asuintonttia, joista kolme oli rakennettu jo ennen asemakaavan vahvistamista. Tonttivarauksia uusille julkisille rakennuksille ei tähän, kuten ei Tallqvistinkaan ehdotukseen, enää kuulunut.

Norrménin allekirjoittama asemakaava on yksi myöhäisimpiä esimerkkejä vuosisadan jälkipuolen jäykästä insinöörikaavoituksesta, jossa käytännöllisyys ja taloudelliset tekijät syrjäyttivät kaupunkitaiteelliset arvot. Vain kolme vuotta Katajanokan asemakaavan

vahvistamisen jälkeen virisi kiihkeä keskustelu kaupunkisuunnittelun tavoitteista ja arkkitehtien roolista asemakaavoituksessa. Julkisen keskustelun alkuunpanijana toimi Camillo Sitten oppeihin tutustunut Lars Sonck, joka vuonna 1898 julkaistussa artikkelissaan "Modern vandalism" tuomitsee insinöörien kaavamaisesti suunnittelemat kaupunkimiljööt. Kaavoituksella pilattuja kaupunginosia olivat Sonckin mukaan etenkin Kallio ja Katajanokka, jota hän arvostelee muun muassa siitä, että "Icke det minsta område är reserveradt för syften som afsåge Helsingforsbornas trefnad och på den härligt belägna fjärdomslutna udden gåfve dem en rekreationsplats, en liten paviljong eller dylikt, där de kunde njuta af utsikten öfver hamnar och fjärdar."[13] Kun vuoden 1895 rakennusjärjestys vielä salli ahtaasti sijoitettujen suurten umpikorttelien rakentamisen mahdollisimman täyteen, pidettiin Katajanokkaa pitkään malliesimerkkinä epäonnistuneesta kaupunkisuunnittelusta.[14]

Norrménin asemakaavan vahvistamisen aikaan rakennusalalla kärsittiin hetkellisesti lamasta, joten kesti vielä muutaman vuoden ennen kuin alueen rakentaminen varsinaisesti pääsi vauhtiin.[15] Suhdanteiden parannuttua Katajanokan asuntotonttien hinnat kohosivat nopeasti korkeuksiin, koska rakentamatonta tonttimaata ei lähempänä keskustaa enää ollut vapaana.[16] Sen sijaan satama-alueen rakentaminen alkoi heti kaavan vahvistamisen jälkeen ja satamarata valmistui jo saman vuoden lokakuussa. Vuoteen 1900 mennessä valmistui Rahapajanlaituri, joka 700 metrin pituisena ja 57 600 neliömetrin laajuisena oli ylivoimaisesti kaupungin suurin. Laiturin rakentamisen aikaan suoritettiin satama-alueella vielä joitakin uudelleenjärjestelyjä, minkä seurauksena muun muassa tulli- ja pakkahuone päätettiin sijoittaa nykyiselle paikalleen.[17]

1 Kovero 1955: 218–219; Laati 1955: 421.

2 TFiFF 1883: Frågan om ny stadsplan för Skatudden. Artikkeli esittelee kysymyksen käsittelyä kaupungin elimissä vuosina 1878–1882, Tallqvistin vuoden 1882 asemakaavaan liittyvän kirjallisen selvityksen ja oheen liitetyn asemakaavapiirroksen.

3 Stenius 1969: kartta 151; TFiFF 1883: Frågan om ny stadsplan för Skatudden.

4 Lilius 1983: 174.

5 Asemakaavaehdotuksensa kirjallisessa selvityksessä Tallqvist toteaa, että pohjoisranta on siksi jyrkkä, ettei siellä ole mahdollista ryhtyä maanlaajennustöihin, kun sen sijaan etelärannassa on kohtuullisessa syvyydessä paalutustöiden kannalta sovelias savikerros, jonka alla on luja soran peittämä kalliopohja. TFiFF 1883: Frågan om ny stadsplan för Skatudden.

6 Lindberg & Rein 1950: 150.

7 Sundman 1971: 61.

8 Brunila & af Schultén 1955: 15–16; Kovero 1955: 220–222; Åström 1957: 221.

9 KSV:n luettelo Katajanokan vahvistetuista asemakaavoista ja niiden muutoksista kertoo, että vahvistus koski koko 8. kaupunginosaa lukuunottamatta Uspenskin katedraalin korttelia 137. Saman tiedon esittävät Brunila & af Schultén (1955: 51). Korttelin vahvistamatta jättäminen liittyi ilmeisesti epäselvyyksiin alueen tonttijärjestelyistä ja maanomistuksesta. Vuonna 1911 kaupunginvaltuusto totesi, että Helsingin asemakaavassa vuodelta 1875 oli jo vahvistettu kirkon tontin ala ja rajat, joita ei muutettu vuoden 1895 asemakaavan yhteydessä. Maanomistuksesta valtuusto päätti, että seurakunnalla oli käyttöoikeus asemakaavassa kirkolle merkittyyn tonttialaan, mutta muu osa korttelia jäi kaupungin omistukseen ja käyttöön. HKKH 1911: 88.

10 Stenius 1969: kartta 174; Sundman 1971: 61.

11 Vuoden 1895 asemakaavan yhteydessä vahvistettiin myös korttelien numerot ja nimet sekä katujen nimet, joista osa tosin oli vahvistettu käyttöön jo vuoden 1875 asemakaavassa. Helsingin kadunnimet 1992: 44, 63–64 ja teokseen sisältyvä luettelo katujen, puistojen, torien ja muiden yleisten paikkojen ja luonnonpaikkojen nimistä selityksineen.

12 TFiFF 1883: Frågan om ny stadsplan för Skatudden.

13 Sonck 1898: 284.

14 Ks. esim. Brunila & af Schultén 1955: 17; Jung 1941; Välikangas 1931; Vår Stad 1947: 377.

15 Åström 1956: 126.

16 Hannikainen 1911: 112; Åström 1956: 121–122; — 1957: 196.

17 Kovero 1955: 223–225.

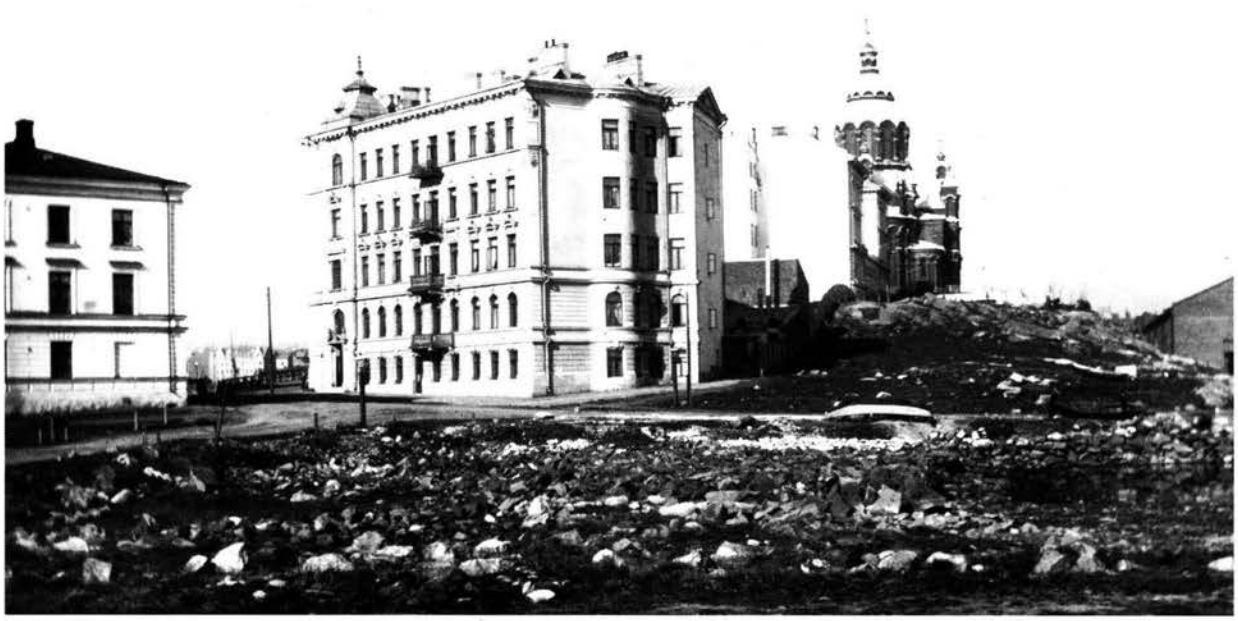
Asemakaavamuutoksia 1896–1965

Vuoden 1895 asemakaava loi perustan, jolle Katajanokan länsiosa rakennettiin, eikä oleellisia kaavamuutoksia suoritettu ennen 1970-lukua. Vuosien 1896–1965 aikana vahvistettiin kaksikymmentäviisi asemakaavan muutosta, joista suurin osa käsitteli rakentamista edeltäviä tonttijärjestelyjä. Mainittakoon tässä lyhyesti ne, jotka esittivät korttelien sisäisten tonttirajojen muuttamista laajempia toimenpiteitä. Suluissa oleva numero viittaa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston luetteloon Katajanokan vahvistetuista asemakaavoista ja niiden muutoksista.

Vuonna 1900 kauppahuone G. F. Stockman teki kaupunginvaltuustolle aloitteen uuden makasiinitontin muodostamiseksi, koska kaikki makasiinitontit olivat jo käytössä. Aloitteen perusteella pohjoisrannan makasiinikorttelia 138 jatkettiin yhdellä tontilla kanavan suuntaisesti. Saman asemakaavamuutoksen yhteydessä päätettiin "Mynttikadun" eteläpuolista puistoa leventää Kanavakadun suuntaan.[1] (40A, vahv. 29.8.1900)

Vuoden 1903 asemakaavamuutos liittyy kaupunginvaltuuston päätökseen myydä osa niemen itäkärkeä Venäjän meriministeriölle. Kasarmialueelle johtavan Linnankadun varrelle muodostettiin kaksi uutta makasiinikorttelia 190 ja 191, joista viimeksi mainitun keskelle jätettiin kuuden metrin levyinen kulkuaukko, josta pääsi kasarmialueelle ja siihen kuuluvalle "kylpyhuoneelle".[2] (48A, vahv. 23.11.1903)

Vuonna 1910 muodostettiin kortteliin 139 uudet tontit ja niille johtava Pormestarinrinne. (236, vahv. 14.4.1910)



Kuva 4. Katajanokan länsiosan asuntokortteleita ennen vuosisadan vaihdetta. Keskellä on Gustaf Nyströmin vuonna 1896 suunnittelema Satamakatu 2. V. Valtarin kokoelma 1898/HKMKA.

Vuonna 1921 varastokorttelia 190 kasvatettiin, sen aiemmin katkaissut kulkuväylä suljettiin ja kasarmialueelle johtava uusi Linnankuja muodostettiin korttelin ja vankilan väliin. (242, vahv. 16.2.1921)

Vuonna 1927 tehtiin sopimus aluevaihdosta, jossa valtio sai kasarmialueen (106,850 m^2) ja sitä ympäröivän vesialueen (85,000 m^2) ja kaupunki kasarmialueen eteläosan (n. 14.700 m^2).[3] Asia edellytti asemakaavan muutosta, jossa kasarmialueen rajat vahvistettiin ja sille annettiin vapaana ollut korttelinumero 141. Birger Brunilan allekirjoittamassa muutospiirustuksessa on myös todettu kasarmialueen sen hetkinen rakennuskanta. (886, vahv. 4.3.1932)

Vuonna 1956 supistettiin kortteli 160 vain yhden asuintontin kokoiseksi ja makasiinikorttelia 191 venytettiin vastaavasti pitemmäksi. Korttelien väliin samoin kuin korttelin 190 länsipäähän merkittiin kaavaan puistokaistaleet. (4068, vahv. 28.7.1956) Seuraavana vuonna kortteli 190 päätettiin erottaa satama-alueesta ja luovuttaa kiinteistölautakunnalle, joka antoi sen edelleen vuokrattavaksi asuntolatarkoituksiin.[4] (4267, vahv. 29.7.1957)

Viimeinen asemakaavamuutos ennen Katajanokan järjestelmällista uudelleenkaavoitusta on vuodelta 1965, jolloin Uspenskin katedraalin itäpuolelle kortteliin 137 päätettiin sijoittaa maanalaisen väestösuojan sisäänkäynti. (5708, vahv. 30.12.1965)

1 HKKH 1899: 6 ja 1900: 2.
2 HKKH 1902: 23–24 ja 1903: 3–4.
3 HKKH 1927: 21–22 ja 1928: 6 ja 1929: 5–6.
4 HKKH 1957 II: 41.



Kuva 5. Katajanokan kärkeä 1970-luvun lopulla. Stefan Bremer 1977/HKMKA.

Katajanokan itäosan uusi asemakaava ja koko kaupunginosaa koskevat asemakaavamuutokset 1977–1997

Katajanokan itäkärjen ja samalla koko kaupunginosan uudelleenkaavoitus tuli ajankohtaiseksi 1970-luvulla, kun valtio oli valmis luopumaan osasta omistamaansa aluetta. Puolustuslaitoksen toiminta Katajanokalla oli ajan myötä supistunut oleellisesti, ja Valmet Oy, joka oli harjoittanut telakkatoimintaa alueella 1950-luvulta lähtien, oli tilan ahtauden vuoksi muuttamassa pois.

Vuonna 1970 valtio ja Helsingin kaupunki sopivat aluevaihtotavoitteesta, jonka mukaan niemen itäosa eli kortteli 141 oli Merikasarmin aluetta lukuunottamatta tarkoitus siirtää vähitellen kaupungin omistukseen. Sopimukseen liittyi päätös itäkärjen kaavoittamisesta asuinalueeksi, ja vuonna 1971 kaupunki ja valtio julistivat yhdessä yleisen kotimaisen aatekilpailun kahdeksannen kaupunginosan suunnittelusta. Uuden asuinalueen suunnittelulähtökohtien lisäksi kilpailulla haettiin ratkaisuja mm. niemen liikenne- ja paikoitusjärjestelyihin, vanhan asuinalueen saneeraamiseen, valtionhallinnolle varatun Merikasarmin alueen restauroimiseen sekä satama- ja ranta-alueiden käyttöön ja kehittämiseen.[1]

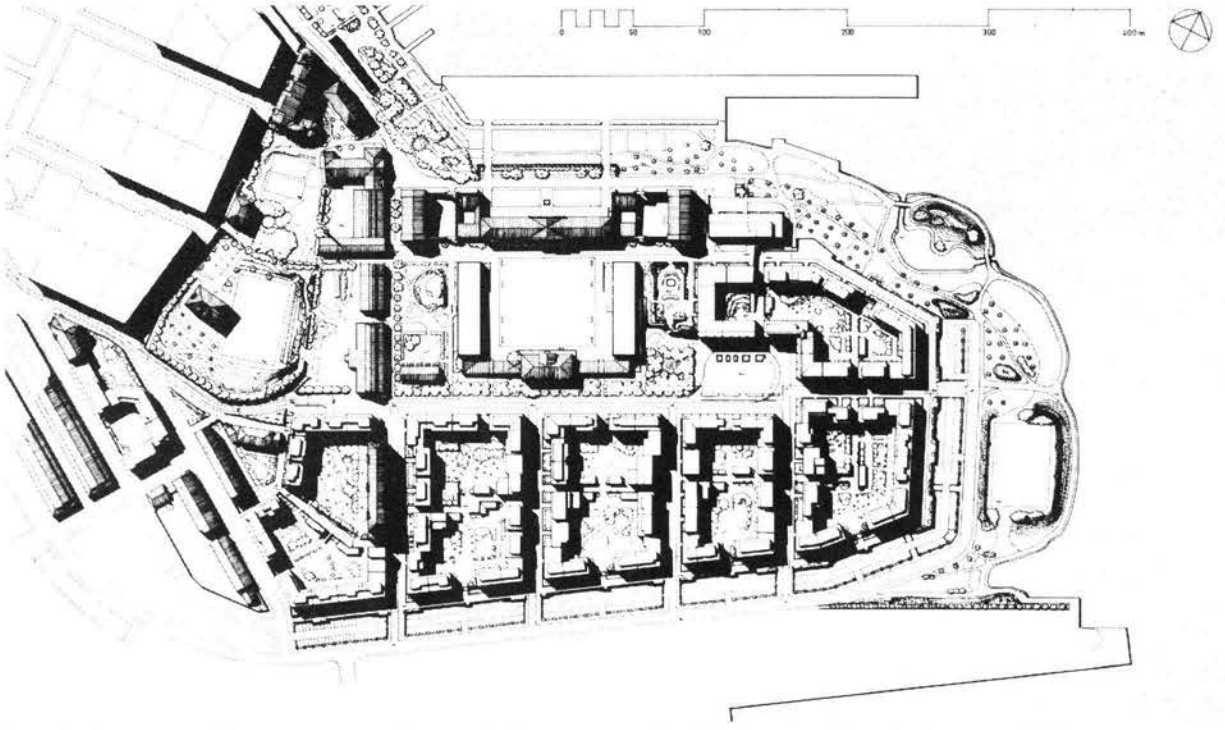
Kesäkuussa 1972 ratkenneen kilpailun voitti arkkitehtikolmikko Vilhelm Helander, Pekka Pakkala ja Mikael Sundmanin ehdotus, jota palkintolautakunta luonnehti huolellisesti tutkittujen osa-alueiden ehjäksi kokonaisuudeksi, jossa Katajanokan erityispiirteet, miljööarvot ja rakennushistoria oli hyvin huomioitu.[2] Tämän ehdotuksen ja meneillään olleen kantakaupungin yleiskaavatyön pohjalta käynnistettiin Katajanokan suunnittelu, jota varten kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosastolle perustettiin kaupungin edustajista ja voittaneen ehdotuksen tekijöistä koostuva työryhmä, Katajanokka-projekti. Suunnittelutyö alkoi koko kaupunginosan maankäyttöluonnoksen ja siihen liittyvän liikenneverkon laatimisella, minkä lisäksi pyrittiin kiireellisesti ratkaisemaan pullonkaulaksi muodostuneen kanavaseudun liikennejärjestelyt. Vuosina 1973–77 kaavoitettiin niemen itäkärki, ja sen jälkeen kaavoitustyön painopiste siirtyi satama-alueen ja vanhan asuntoalueen suunnitteluun.[3]

Katajanokan asemakaavoituksen suunnitteluvaiheista on julkaistu useita raportteja ja artikkeleita, joissa suunnittelijat selostavat yksityiskohtaisesti työnsä lähtökohtia ja tavoitteita.[4] Seuraavassa esiteltyjen asemakaavamuutosten yhteydessä mainitaan vain keskeisimmät näistä tekijöistä. Toteutunut kaavoitus esitetään kronologisen luettelon sijaan suunnittelutyössä käytetyn osa-alue jaon mukaan.

Katajanokan itäkärjen uusi asemakaava

Katajanokan itäkärjen suunnittelussa tehtävänä oli uuden asuinalueen sovittaminen vanhaan kaupunkirakenteeseen, minkä lisäksi oli luotava asemakaavalliset puitteet Merikasarmin historiallisen rakennusryhmän restauroinnille ja täydennysrakentamiselle. Vuoden 1976 kantakaupungin yleiskaavassa määriteltyjen yleisten, asuttavuuden parantamiseen liittyvien tavoitteiden ohella suunnittelua ohjasi uuden asuinalueen sisällyttäminen kaupungin asuntotuotanto-ohjelmaan.[5]

Vuosina 1973–1977 laaditun asemakaavasuunnitelman lähtökohtana oli Merikasarmin ja sen lähiympäristön säilytettävä ja uusiokäyttöön kunnostettava rakennusryhmä,



Kuva 6. Katajanokan kärjen asemakaavaillustraatio. Katajanokan esite, KSV, Helander–Pakkala–Sundman 1983.

jonka mittasuhteet, sijoittelu ja materiaalit antoivat suuntaviivat uudisrakennusalueiden ja -kohteiden suunnitteluun. Keskeisenä kaupunkikuvallisena tavoitteena oli yhtäältä Merikasarmin miljöön ja rakennuskannan korostaminen ja toisaalta uuden asuntoalueen liittäminen yhtenäisen korttelimuurinsa avulla osaksi Helsingin rantasiluettia hallitsevaa korttelinauhaa.

Asemakaavassa katuverkon pääakselin muodostaa Merikasarmin rakennusryhmän mukaan suunnattu, jalankululle ja julkiselle liikenteelle varattu Merikasarminkatu, joka jakaa niemen itäkärjen pituussuunnassa kahtia eteläiseen asuntoalueeseen ja pohjoiseen julkisille palveluille ja hallinnolle varattuun alueeseen. Idässä kadun päätteenä on asuntoalueen sydämen muodostava Merisotilaantori, joka on ainoa laatuaan koko kaupunginosassa. Liikennejärjestelyt on ratkaistu johtamalla ajoneuvoliikenne rakennetun alueen ulkoreunoja myöten pohjoista Laivastokatua ja eteläistä Katajanokanrantaa pitkin. Kumpikin katu päättyy idässä, eli sekä asuntoalue että itäkärkeen sijoitettu virkistysalue on pyritty rauhoittamaan haitalliselta läpiajoliikenteeltä.

Merikasarmin alueella kaavoituksen lähtökohdaksi otettiin 1700-luvun lopulta periytyvä tilasommitelma, jonka ytimen muodostaa tykistöpihasta aikanaan harjoituskentäksi muutettu piha-aukio. Uusi virastorakennusten kortteli on muodostettu pihan pohjois- ja eteläsivua rajaavien empire-rakennusten ehdoilla siten, että asemakaavassa on määrätty tarkasti pihaa kehystävien uudisrakennusten sijoittelu ja räystäskorkeudet. Pihan länsisivulla säilynyt katkelma 1700-luvun lopulla rakennettua tykkimakasiinia saatettiin näin yhdistää osaksi uutta läntistä siipirakennusta. Valtion tilatarpeen tyydyttämiseksi ja Merikasarmin miljöön harmonian säilyttämiseksi päädyttiin lisäksi varsin poikkeukselliseen ratkaisuun: Engelin vuonna 1825 suunnittelema, mutta toteuttamatta jäänyt itäinen upseerisiipi sisällytettiin asemakaavasuunnitelmaan täydentämään piha-alueen pohjoissivua rajaavaa rakennusriviä. Upseerisiiven itäpuolelle on asemakaavasuunnitelmassa varattu paikka myös ulkoministeriön kehitysyhteistyöosaston uudisrakennukselle, joka kuitenkin lopulta sijoitettiin nykyiselle paikalleen kortteliin 142.

Merikasarmin miljöön kaupunkikuvallista asemaa on pyritty korostamaan kehystämällä kortteli väljyyttä tuovilla puistikoilla ja puistokadulla, joka samalla erottaa korttelin selkeästi uudesta asuntoalueesta. Pohjoissatamasta katsottuna Merikasarmin päärintama hallitsee Katajanokan kärjen kaupunkikuvaa.

Oman tiiviin kokonaisuutensa muodostaa Merikasarmin ja satama-alueeksi varatun etelärannan väliin sijoittuva uusi asuntoalue, jonka kaavoittamisen keskeiset haasteet liittyivät odotuksiin maankäytön tehokkuudesta. Ongelman ratkaisemiseksi käytettävissä ollut tila pyrittiin jäsennöimään mahdollisimman selkeästi julkiseen ulkotilaan puistikoineen ja yksityiseen korttelitilaan istutettuine piha-alueineen. Suorakulmaisen katuverkon ja puolisuljettujen korttelien keinoin suunnittelijat pyrkivät luomaan yhtymäkohtia vanhaan kaupunkirakenteeseen.

Kaupunkikuvan yhtenäisyyden varmistamiseksi ja yksitoikkoisten ratkaisujen välttämiseksi kaavoituksessa päädyttiin antamaan melko pitkälle määritellyt ohjeet asuinrakennusten ja niiden lähiympäristön suunnittelusta ja toteuttamisesta. Asemakaavalla määrättiin muun muassa julkisivujen jaottelun periaatteet, rakennusten kerrosluvut, kattomuodot ja räystäskorkeudet. Pääasialliseksi julkisivumateriaaliksi määrättiin punatiili, joka toistui jo olemassa olevan rakennuskannan julkisivuissa niin entisellä kasarmikuin satama-alueellakin.

Asemakaavatyön yhtenä tavoitteena oli myös virkistysalueiden lisääminen kaupunginosaan, jossa niitä ennestään oli poikkeuksellisen vähän. Niemen itä- ja pohjoisranta varattiin siten puistoksi, minkä lisäksi puistikoilla ja istutuksilla on jäsennetty myös korttelien välisiä alueita. Odotukset lääninvankilan poistumisesta alueelta tuottivat suunnitelman, jonka mukaan lääninvankila purettaisiin sen vanhinta osaa ja vankilahenkilökunnan rakennusta lukuunottamatta, minkä jälkeen alueesta muodostettaisiin Katajanokan länsi- ja itäosan yhdistävä Linnanpuisto. Varaus tehtiin asemakaavaan, mutta suunnitelma on toistaiseksi toteuttamatta.

Katajanokan itäkärjen uusi asemakaava ja asemakaavan muutos sai sisäasiainministeriön vahvistuksen 14.7.1977 (nro 7534). Vahvistettu kaava koskee puisto- ja vesialueita, uusia asuinkortteleita 8004–8022, vanhaa rakennuskantaa käsittäviä, julkisille palveluille ja hallinnolle varattuja kortteleita 8001–8003 ja 141 sekä vanhoja kortteleita 159 (vankila-alue), 190, 191 ja 160, joista kaksi viimeistä yhdistettiin yhdeksi asuintarkoituksiin varatuksi korttelikSi. Asemakaavan toteuttaminen edellytti laajoja purkutoimenpiteitä ja ranta-alueiden muokkausta, minkä seurauksena aiemman telakkatoiminnan jäljet on pyyhitty maisemasta täysin lukuunottamatta korttelin 141 ja 004 väliin jätettyä varusteluhallin "rauniota" ja joidenkin asuntokerrostalojen osaksi sulautettuja vanhoja sokkelikiviä tai muurinpätkiä. Uuden asuntoalueen rakennustyöt aloitettiin heti asemakaavan vahvistamisen jälkeen, kun taas Merikasarmin peruskorjaus saatiin alkuun vasta vuonna 1984.

Arkkitehtien Helander, Pakkala ja Sundmanin kaavoittamaa, vuosina 1977–1986 rakennettua asuinaluetta on myöhemmin arvioitu onnistuneeksi esimerkiksi uudenlaisesta kaupunkisuunnittelusta, joka syntyi vastareaktiona aiemmalle lähiörakentamiselle ja ruutukaavan ylitehokkaalle soveltamiselle.[6] Kolmikko edustaa 1970-luvun alun uutta suunnittelijasukupolvea, jonka tavoitteena oli luoda elävää ja viihtyisää, inhimilliseen mittakaavaan asettuvaa kaupunkimaisemaa, jossa rakennetun ympäristön kulttuuri- ja rakennushistorialliset arvot on pyritty huomioimaan tarkoin. Katajanokan asuntoalueen asemakaavaan sisällytetyt uudet suunnitteluihanteet korostuvat verrattaessa aluetta

vain muutamaa vuotta aiemmin rakennettuihin Merihakaan ja Itä-Pasilaan. Katajanokan asuntoalueeseen kohdistunutta kritiikkiä on esitelty suppeasti asuntorakentamisen yhteydessä.

Vuoden 1977 asemakaavan jälkeen itäkärjen alueella on suoritettu vain vähäisiä, uudisrakentamiseen liittyviä asemakaavan muutoksia. Mainittakoon tässä vain vuonna 1983 vahvistettu muutoskaava, joka liittyi Katajanokan ala-asteen sijoittamiseen korttelille 8002. Siinä yhteydessä annettiin Laivastokadun pohjoispuolella sijaitseville kahdelle hallinto- ja virastokäyttöön varatulle tontille omat korttelinumerot 8023 ja 8024. (nro 8628, vahv. 2.8.1983)

1 Katajanokka: aatekilpailun ohjelma 1971.
2 Arkkitehtikilpailuja 5/72.
3 Katajanokka, toteuttamisohjelma I. KSV, asemakaavaosasto 1975.
4 Ks. Helander, Pakkala & Sundman 1975; — 1976; — 1981; — 1983; Pakkala 1981.
5 Asemakaavan esittely perustuu aiemmin mainittujen artikkelien ohella asemakaavan 7534 selostukseen: Asemakaavaselostus, Katajanokka. KSV, asemakaavaosasto, julkaisu AB. 5/76.
6 Herranen 1997: 163, 198; Ks. myös Salokorpi 1984: 325–326.



Kuva 7. Katajanokan kärkeä. Stefan Bremer 1977/HKMKA.

Katajanokan vanhan asuntoalueen uudelleenkaavoitus

Katajanokan vanhan asuntoalueen kaavoitustyössä tavoitteena oli kantakaupungin yleiskaavassa annettujen suuntaviivojen mukaisesti alueen turvaaminen ensisijaisesti asuinkäyttöön, kaupunkikuvan säilyttäminen ja asuinympäristön parantaminen. Käytännössä tavoitteisiin pyrittiin laatimalla sekä tonttikohtaisia että yleisiä rakennuskannan säilyttämiseen, niiden käyttötarkoitukseen ja piha-alueiden rakentamiseen liittyviä määräyksiä. Tarkoitus oli vapauttaa konttorien valtaamat asuinhuoneistot takaisin asumiskäyttöön, rauhoittaa pihat ajoneuvoliikenteeltä ja ohjata niiden muokkaamista asukasystävällisempään suuntaan. Koska kaavalla ei ole takautuvaa vaikutusta, asemakaavamääräyksellä keksittiin kytkeä yhteen sallittujen lisärakennus- ja muutostoimenpiteiden toteutus ja taloyhtiöiden velvollisuus parantaa piha-alueitaan.[1]

Asemakaavoitustyön keskeinen lähtökohta oli kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan suojeleminen ja sen kehittäminen pitkällä aikavälillä. Valmiiksi ylitehokkaasti rakennetulla alueella rakennuskannan säilymistä edistävä tekijä on ollut rakennusoikeus, joka kaupunginvaltuuston vuonna 1969 tekemän päätöksen mukaisesti on välitonteilla enintään 1,6 ja kulmatonteilla enintään 2,4 kertaa tontin pinta-ala. Asemakaavaan sisällytetyt suojelukohteet ja -määräykset on lueteltu erikseen suojelutilannetta esittelevässä luvussa. Lueteltakoon tässä kuitenkin ne kohteet, joiden ilme tullee nykyisestä muuttumaan joko jäljellä olevan rakennusoikeuden tai lisärakennusoikeuteen liittyvän, olemassa olevan kerrosalan purkamisen sallivan määräyksen vuoksi: 148/4/2, 148/5/1, 149/9/2 ja 161/4. Lisäksi asemakaavassa on sallittu useiden piharakennusten purkaminen avoimempien ja valoisampien pihanäkymien luomiseksi.

Helsingin vanhoilla asuntoalueilla 1970- ja 80-luvuilla noudatetusta kaksivaiheisesta kaavoituskäytännöstä luovuttiin Katajanokan kohdalla alueen pienuuden vuoksi, ja alueen asemakaavoitus toteutettiin yhtenä kokonaisuutena vuosien 1973–1980 kuluessa. Pitkään valmisteluaikaan vaikutti rakennetun ympäristön yksityiskohtainen inventointi ja uudentyyppisten asemakaavamääräysten ja -merkintöjen kehittely. Tavoitteena oli muun muassa selkiinnyttää kaavoitusmääräyksiä ja tuottaa vastaavanlaisten alueiden kaavoittamiseen soveltuvia työmenetelmiä. Asemakaavan suunnittelusta vastasivat arkkitehdit Helander, Pakkala & Sundman avustajineen.

Asemakaavan muutos (nro 8340) vahvistettiin ympäristöministeriössä lopullisesti vasta 18.6.1984, ja se koski kortteleita 139, 144–149, 159 ja 161 lukuunottamatta korttelin 148 tonttia 2, jonka osalta muutoshanke peruttiin.[2] Kaavaan sisältyvistä puistoalueista Katajanokan puistoa laajennettiin nykyiseen mittaansa ja Laivastokadun pohjoispuolelle muodostettiin Laivastopuisto, joka toteutettiin tässä vaiheessa vain korttelin 143 itäpuolelle

1 Katajanokan vanhan asuntoalueen uudelleenkaavoituksen esittely perustuu asemakaavamuutoksen 8340 selostukseen: Asemakaavaselostus, Helsinki 8. kaupunginosa, Katajanokka. KSV, asemakaavaosasto. Julkaisu AB 6/80; Katso myös Pakkala 1981.

2 Korttelin 148 tontilla 2 sijaitsevan rakennuksen pinta-alasta suurin osa oli toimistoina, minkä vuoksi taloyhtiö pyrki estämään rakennuksen muuttamisen uuden asemakaavan mukaisesti yksinomaan asuinkäyttöön. Muutoshankkeen peruuntumisen seurauksena tontille jäi voimaan vuoden 1895 asemakaava, jossa käyttötarkoitusta ei ole erikseen määrätty. Jaatinen 1997: 104.

Satama- ja rantakorttelien asemakaavamuutokset

Katajanokan länsiosan satama- ja ranta-alueiden kortteleille on kahta lukuunottamatta[1] vahvistettu asemakaavan muutokset vuosina 1983–1997.

Omana kokonaisuutenaan kaavoitustyössä käsiteltiin Kanavakadun molemmin puolin sijoittuvaa varasto- ja liikerakennusten ryhmää, jonka asemakaavoittamisperiaatteet kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi vuonna 1980.[2] Alueen suunnittelu käynnistyi perusteellisilla selvityksillä rakennuskannan kunnosta ja käyttömahdollisuuksista. Tavoitteena oli turvata rakennusten säilyminen ja ohjata niiden uusiokäyttöä kantakaupungin kehittämisperiaatteiden mukaisesti. Asemakaavamuutokset, joissa annettiin muun muassa määräykset suojelusta ja korttelialueiden käyttötarkoituksen muutoksesta, vahvistettiin alueelle korttelikohtaisesti sitä mukaa kuin tarve edellytti.[3] Kaupunkikuvallisesti onnistunut muutos Kanavakadun makasiinikorttelien alueella tapahtui vuonna 1987, kun Georg Jägerroosin vuonna 1929 suunnittelemaa OTK:n varasto- ja konttorikiinteistöä lyhennettiin itäpäästään ja sen kaksi ylintä, alkuperäiseen rakennukseen myöhemmin lisättyä kerrosta purettiin (asemakaavamuutos 8853).

Myös niemen pohjoisrannan makasiinikorttelin 138 uusiokäyttöä pohdittiin pitkään,[4] ennen kuin ensimmäinen käyttötarkoituksen muutos – varastorakennusten korttelin muuttaminen liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi – vahvistettiin asemakaavalla vuonna 1983 (nro 8628). Toistaiseksi viimeinen asemakaavan muutos korttelille 138 on vuodelta 1987 (nro 9082), jolloin osa liike-, toimisto- ja varastorakennusten alueeksi määriteltyä korttelia muutettiin asuinkerrostalojen alueeksi.

Vuonna 1991 vahvistettiin asemakaavamuutokset sekä korttelille 142 suojeltavan rahapajan ja uuden virastorakennustontin osalta (nro 9766) että korttelille 143, joka niin ikään suojeltavine rakennuksineen määriteltiin liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Viimeksi mainitun asemakaavamuutoksen (nro 9825) yhteydessä Katajanokan Pohjoisranta muutettiin nimeltään Kanavarannaksi, ja siihen liittyvä vesialue varattiin pienvenesatamaksi. Samalla esitettiin suunnitelma Kanavarannan ja Laivastopuiston yhdistävästä jalankulkureitistä, joka kiertäisi korttelin 143 rantaa pitkin. Kävelyreittiä ei toistaiseksi ole toteutettu. Sen sijaan pitkään haudattuna ollut pienvenesatamahanke on jälleen otettu esiin ja se toteutettaneen vuosien 1998–1999 kuluessa.

Päättäjiä ja suunnittelijoita vuosikymmeniä puhuttaneet kanavaseudun liikennejärjestelyt ratkaistiin pitkällisen suunnittelutyön jälkeen vuonna 1991 rakentamalla kanavan yli kaksi uutta jalankulkusiltaa ja uusi Katajanokanlaiturilta Pohjoisesplanadille johtava ajoväylä.[5] Samalla kunnostettiin koko kanavanseutu rantamuureja ja jalkakäytäviä myöten. Asemakaavamuutos, jossa uudet siltaratkaisut esitettiin, vahvistettiin jälkikäteen vasta vuonna 1992 (nro 9802).

1 Korttelin 142 tontilla 2 on voimassa asemakaava vuodelta 1960 (4723) ja tulli- ja pakkahuoneen kortteli 184 sekä eteläiseltä kävelysillalta Pikkusatamakadulle ulottuva laiturialue rakennuksineen kuuluvat vuoden 1895 asemakaavan piiriin.

2 Helsingin Katajanokan Kanavakadun makasiinit. Käyttö- ja suojelusuunnitelma. KSV. Julkaisuja AB 1/1979; Kanavakadun makasiinit. Keskustan elävöittämistyöryhmän selvitys 1981. Ks. myös Pakkala & Sundman 1979.

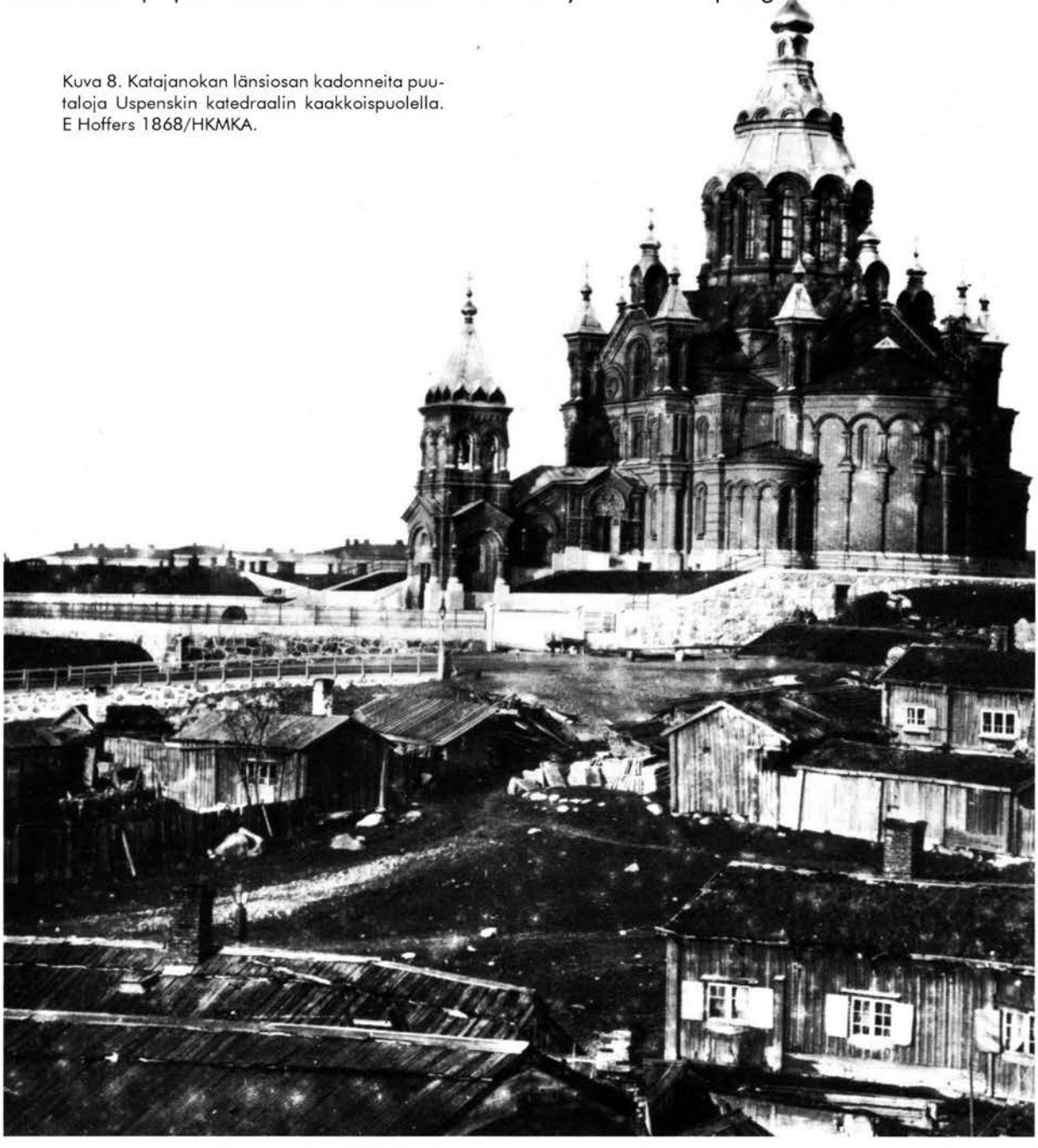
3 Asemakaavan muutokset: kortteli 189 (8712, vahv. 27.6.1983); k. 150, 151 ja 186 (8853, vahv. 10.12.1984); k. 152, 188, 189 (9049, vahv. 23.1.1986); k. 189 ja satama-alue korttelista 189 Matruusipuistoon (9146, vahv. 20.11.1986); k. 187 (9277, vahv. 30.6.1987); k. 152 ja 188 (10226, vahv. 24.5.1995); k.150 (10509, KSLK 18.9.1997).

4 Ks. esim. Katajanokan makasiinien käyttö, ARK 2/1975; Katajanokan makasiinit kaupunginmuseon käyttöön? ARK 3/1978; Katainen 1984; Manner 1973.

5 Katajanokan liikennekysymyksestä ks. esim. Tuukkanen 1956; Kairamo 1964; Kanavaseudun liikennejärjestelyt. KSV, asemakaavaosasto. Julkaisuja B:5/74. Kanavan seudun uudelleenrakentamisesta ks. esim. HS 8.5., 31.7. ja 16.10. 1991.

4. RAKENTAMISEN HISTORIAA

Katajanokan rakentamisen ensimmäisenä vaiheena voidaan pitää ajanjaksoa 1700-luvun alkupuolelta 1800-luvun puoliväliin, jonka kuluessa niemen länsiosaan kasvoi yksi Helsingin esikaupunkialueista. Rakennuskanta, joka käsitti lähinnä pienporvarien, kalastajien, merimiesten ja työväestön mökkejä ulkorakennuksineen, oli asemakaavoitetun kaupunkialueen ulkopuolella saanut sijoittua ja muotoutua suhteellisen vapaasti, maaston ehdoin ja rakentajan varallisuuden mukaan. Katajanokan pohjoisrannalla ja Laukkasaarella sijainneet porvariston ja kruunun pystyttämät makasiinit sekä rantaaitat kuuluivat myös olennaisena osana niemen maisemaan. Vaatimaton esikaupunkiasutus mataline puutalokortteleineen ei kuitenkaan sopinut suunnitelmiin, joita Katajanokan rakentamiseksi ryhdyttiin 1800-luvun kuluessa laatimaan. Katajanokan asemakaavakysymyksen ratkeamista odotellessaan viranomaiset asettivat alueen ensin rakennuskieltoon 1840-luvulla, minkä jälkeen puurakennuskantaa ryhdyttiin vähitellen siirtämään ja purkamaan suunnitelmissa väikkyvän kivikaupunginosan tieltä.[1]



Kuva 8. Katajanokan länsiosan kadonneita puutaloja Uspenskin katedraalin kaakkoispuolella. E Hoffers 1868/HKMKA.

Kuten edellä esitetystä asemakaavoituksen historiasta käy ilmi, asemakaavoitusta ei kuitenkaan onnistuttu toteuttamaan vuosikymmeniin ja vanhan rakennuskannan pois raivaaminenkin oli hidasta ja hankalaa. Kun ensimmäiset kivirakennukset nousivat Katajanokan länsiosaan 1860-luvulla, tiiviisti rakentunut harmaa mökkikylä hallitsi vielä maisemaa. Puutalokorttelien aika päättyi kuitenkin 1870-luvun kuluessa, jolloin viimeisetkin mökit purettiin ja aluetta ryhdyttiin vähitellen valmistelemaan uudisrakentamista varten.[2] Katajanokalta kadonneesta miljööstä ja rakennuskannasta saa perusteellisen käsityksen Kerttuli Wessmanin artikkelista Katajanokan vaatimaton menneisyys (Narinkka 1989).

Katajanokan rakennushistoria on monessa mielessä poikkeuksellinen, mikä osaltaan johtuu sen sijainnista kaupungin keskustan kupeessa mutta samalla eristyksissä siitä. 1700-luvun lopulta 1900-luvun lopulle saakka niemen länsi- ja itäosan kehitys kulki toisistaan riippumatta. Vasta 1970-lopulla raja alueiden väliltä poistui ja helsinkiläiset ja katajanokkalaiset saivat ensimmäisen kerran kokea kaupunginosansa kokonaisuutena. Katajanokan nykyinen rakennuskanta heijastaa yhä alueen vanhaa toiminnollista jakoa, joka käytännössä syntyi jo 1800-luvun alkuvuosina: kaupunginosa jakautuu selvärajaisesti asunto-, satama-, vankila- ja sotilasrakentamisen alueiksi. Rakennuskanta on tärkeimmiltä osiltaan varsin hyvin säilynyttä ja satama-aluetta lukuunottamatta vähän kerrostunutta. Niemen länsiosan asunto- ja satama-alue rakennettiin pääosin vuosien 1895 ja 1915 välisenä aikana, minkä jälkeen muutokset ja uudisrakentaminen ovat keskittyneet lähinnä satamakortteleihin ja ennen kaikkea laiturialueille. Niemen itäosan rakennushistorian suurin muutos tapahtui 1970-luvun lopun ja 1990-luvun alun välisenä aikana, jolloin telakkatoiminnan jäljet "siivottiin" pois, uusi asuntoalue rakennettiin ja vanhat sotilasrakennukset restauroitiin. Katajanokan rakennuskantaa leimaa myös käyttötarkoitusten muuttuminen; niin satamaliikenteen kuin puolustuslaitoksenkin tarpeet muuttuivat ajan myötä käännekohdan sattuessa kummankin kohdalla 1970-luvulle.

Asuntorakentaminen

Katajanokan länsiosan asuntokorttelit

Vaikka kaupunki oli tarjonnut Katajanokalta tontteja rakennettavaksi jo 1860-luvulta lähtien, rakennuttajien ja sijoittajien mielenkiinto kohdistui alueeseen vasta vuosisadan vaihteessa, jolloin vapaata tonttimaata ei enää ollut saatavissa kaupungin keskeisemmissä osissa.[3] Ennen vuoden 1895 asemakaavaa Katajanokan länsiosaan nousi vain kolme uutta kivirakenteista asuinkerrostaloa: arkkitehti A. Bomanin piirtämä kolmikerroksinen asuinrakennus vuodelta 1869 (Satamakatu 9), arkkitehti Evert Lagerspetzin suunnittelema niin ikään kolmikerroksinen asuinrakennus, joka valmistui vuonna 1878 (Rahapajankatu 3), sekä J. Brynolf Blomqvistin suunnittelema nelikerroksinen "vuokrakasarmi" vuodelta 1884 (Rahapajankatu 1). Kolmesta asuinrakennuksesta, jotka edustavat tyyliltään uusrenessanssin eri kehitysvaiheita, sekä ensiksi että viimeksi mainittu ovat säilyneet julkisivuiltaan kohtuullisen hyvin, kun taas Lagerspetzin suunnittelema rakennus on sulautettu osaksi tontille vuonna 1913 valmistunutta uudisrakennusta.

Kun uusi asemakaava saatiin vahvistettua vuonna 1895, kaupunki alkoi heti myydä tontteja Katajanokalta, mutta suhdanteiden vuoksi kesti vielä muutaman vuoden ennen kuin rakentaminen toden teolla alkoi.[4] Osaltaan rakennustoiminnan alkamista jarrutti

myös paljon puhuttu tonttikeinottelu. Vuoden 1895 rakennusjärjestyksen määräys, jonka mukaan tontti oli rakennettava viiden vuoden kuluessa siitä kun kaupunki oli myynyt sen, antoi keinottelijoille mahdollisuuden odotella sopivaa jälleenmyyntiajankohtaa jopa vuosia. Klaus Hannikaisen vuonna 1911 tekemän tutkimuksen mukaan kaupunki myi Katajanokalta vuosina 1896–1905 44 tonttia, joista noin puolet vaihtoi uudelleen omistajaa vuosien 1901–1910 kuluessa. Vuosisadan ensi kymmenen aikana vallinnut vilkas rakennusjakso teki spekuloinnista kannattavaa, ja rakentamattomista tonteista maksettiin keskimäärin kaksinkertainen hinta alkuperäiseen verrattuna.[5]

Asemakaavassa asuintarkoituksiin varatut korttelit (139, 142 osin, 146–149, 159 osin, 160 ja 161) rakennettiin vuosien 1896–1913 kuluessa lähes täyteen. Vuonna 1913 alueella oli 46 kerrostaloa, joista suurin osa oli yksinomaan asuinkäyttöön tarkoitettuja, joskin useissa taloissa oli katukerrokseen varattu tiloja myös myymälöitä varten. Käyttötarkoitukseltaan poikkesivat alunperin ainoastaan vuonna 1910 valmistunut Paulig Oy:n konttori-, tuotanto- ja varastorakennus, johon sisältyi myös johtajan asuinhuoneisto (Satamakatu 11–Laivastokatu 2), sekä AB J. E. Cronvallin vuonna 1912 rakennuttama viisikerroksinen talo, josta puolet oli rakennettu varastotiloiksi (Satamakatu 4). Rakentuminen noudatti kaikissa kortteleissa samaa järjestystä: ensin täyttyivät kulmatontit ja etelään antavat välitontit ja vasta viimeiseksi tontit, jotka antoivat pohjoiseen.

Rakennuttajista ja rakennustoiminnan muodoista on yleispiirteisesti todettavissa, että varhaisimmat asuinkerrostalot olivat yksityishenkilöiden rakennuttamia, ja kokonaisen kerroksen käsittävine huoneistoineen ne edustivat 1800-luvun lopulla jo väistymässä ollutta tyyppiä. Esimerkkinä näistä omaan käyttöön tarkoitetuista mutta myös vuokra-



Kuva 9. AB J. E. Cronvallin varasto- ja asuinrakennus Satamakatu 4/Kanavaranta 15, Jung & Bomansons Arkitektbyrå 1912. Pommivaurion jälkeen rakennusta korotettiin ja muutettiin Dag Englundin toimesta vuonna 1945. HKMKA.

huoneistoja käsittäneistä taloista mainittakoon vuonna 1897 valmistuneet kauppias Julius Tallbergin (Satamakatu 7–Luotsikatu 1) ja pankinjohtaja Alfred Norrménin (Kanavakatu 2, purettu) talot. Vuoden 1896 osakeyhtiölain säätämisen jälkeen yhtiörakentaminen yleistyi nopeasti ja Katajanokallakin suuri osa rakennustoiminnasta tapahtui joko asunto-, kiinteistö-, rakennus- tai työväenosakeyhtiöiden laskuun. Yhtiöiden ohella Katajanokan rakennuttajista löytyy ajalle ominaisesti myös yksityishenkilöitä, kuten rakennusmestarit E. Ikäläinen (Laivastokatu 12), O.E. Koskinen (Luotsikatu 16) ja E. Lietzén (Kauppiaankatu 8–10, 9 ja 11), jotka ostivat tontin, rakensivat sille kerrostalon ja myivät sitten valmiin kokonaisuuden mahdollisimman hyvään hintaan.[6]

Katajanokan rakentamista ohjasi asemakaavan ohella vuoden 1895 rakennusjärjestys, joka salli alueelle yksinomaan kivisiä, kadun leveyden mukaan 4- tai 5-kerroksisia asuinkerrostaloja. Tonttialasta oli vähintään 150 m^2 jätettävä rakentamattomaksi piha-alueeksi, jonka sai vielä jakaa talous- ja siipirakennusten sijoittelun mukaan pienempiin takapihoihin ja valokuiluihin.[7] Käytännössä rakennusjärjestys salli siis äärimmäisen tehokkaan rakentamisen, mitä rakennuttajat myös paria poikkeusta lukuunottamatta[8] käyttivät hyväkseen. Kaupunkirakenteellisesti Katajanokalle muodostui siten erittäin yhtenäinen ja tiivis asuntoalue, jossa suuret umpikorttelit sulkevat sisäänsä ahtaat piha-alueet ja erottavat samalla yksityisen ja julkisen ulkotilan selkeästi toisistaan. Keskimääräinen tonttitehokkuus alueella on kulmatonttien osalta 3,32 ja välitonteilla 2,72.[9]

Katajanokan länsiosan asuinkorttelien rakentaminen osui ajallisesti yhteen vuosisadan vaihteessa vaikuttaneen arkkitehtuurisuuntauksen kanssa, jota tässä yhteydessä kutsutaan vakiintuneen tavan mukaan jugendiksi.[10] Ensimmäiset vuosina 1896–1913 rakennetuista taloista edustavat kuitenkin vielä myöhäistä uusrenessanssia, kuten arkkitehti Gustaf Nyströmin vuonna 1896 suunnittelema "Fastighets AB. Enen" (Satamakatu 2), tai eräänlaista murroskauden arkkitehtuuria, jossa historiallisten tyylien vapaa soveltaminen yhdistyi ensimmäisiin pyrkimyksiin irtautua tiukan symmetrisestä julkisivujäsentelystä. Esimerkkinä näistä voi mainita 1950–60-lukujen taitteessa Enso-Gutzeitin pääkonttorin tieltä puretun Norrménin "tiililinnan", jonka arkkitehti Theodor Höijer suunnitteli vuonna 1896, ja "Kiinteistöosakeyhtiö Kontion" talon (Kruunuvuorenkatu 5–Kauppiaankatu 3), jonka julkisivut ovat ruotsalaisen arkkitehdin John Settergrenin käsialaa vuodelta 1897.[11]

Katajanokan ensimmäiseksi jugendrakennukseksi ja suomalaisen art nouveaun ensimmäiseksi edustajaksi on eräissä yhteyksissä luonnehdittu kauppias Julius Tallbergin taloa, joka valmistui vuonna 1898 (Satamakatu 7–Luotsikatu 1).[12] Rakennuksen suun-





Kuvat 10 ja 11. Vasemmalla Luotsikatu 1, oikealla Satamakatu 5. Hannu Lunkka 1997/HKMKA.

nittelusta järjestettiin vuonna 1897 kilpailu, jonka voittivat saman vuoden kuluessa polyteknillisestä opistosta valmistuneet Herman Gesellius, Armas Lindgren ja Eliel Saarinen. Kilpailuohjelmassa annettiin rakennuksen suunnittelusta varsin tarkat ohjeet, ja esimerkiksi julkisivut, joiden siluetille annettiin erityistä painoa, oli toteutettava verraten yksinkertaisesti ilman luonnonkiveä, rapattua tai rappaamatonta tiiltä käyttäen.[13] Yleisvaikutelmaltaan linnamaisen rakennuksen julkisivuissa on käytetty seuraavien vuosien kuluessa yleistyneitä, vertikaalisuutta korostavia elementtejä: erkkereitä, koristeellisia päätyjä, jyrkkälappeista kattoa ja torniaiheita.

Enemmistö Katajanokan länsiosan asuinkerrostaloista suunniteltiin vuosina 1901–1906. Tyyliltään yksilöllistä ja eloisaa ilmettä tavoittelevat rakennukset ovat varsin kirjavia ja niissä heijastuvat vaikutteet niin oman maan historiallisesta rakennusperinnöstä kuin keski-eurooppalaisesta kerrostaloarkkitehtuuristakin. Yhteistä rakennusten ulkoarkkitehtuurille on muun muassa sileäksi rapatut seinäpinnat, pyrkimys julkisivun epäsymmetriseen jäsennykseen sisätilojen rakennetta vastaavasti ja monimuotoiset, yläosastaan usein kapenevat ja pieniruutuiset ikkunat.

Näyttävimmillään tämän vaiheen ulkoarkkitehtuuri toimii kulmatonteille rakennetuissa taloissa, joista esimerkkeinä mainittakoon Gesellius, Lindgren & Saarisen vuonna 1901 suunnittelemat "Fastighets AB. Eol" (Luotsikatu 5–Katajanokankatu 6) ja "Bostads AB. Olofsborg" (Katajanokankatu 1–Kauppiaankatu 7). Sisätilojen sisustusta myöten kokonaistaideteoksen ideaa toteuttavat rakennukset ovat julkisivuiltaan korostetun orgaanisesti muotoillut ja linnamaisen jyhkeät. Ilmeeltään hillitympää, wieniläisvaikutteista kerrostaloarkkitehtuuria edustaa asuntokortteliston lounaislaidalla Kruunuvuoren- ja Kauppiaankadun rajaamassa terävässä kulmauksessa Usko Nyström, Petrelius & Penttilän toimiston "Osakeyhtiö Kataja", jonka piirustukset on allekirjoittanut arkkitehti Usko Nyström vuonna 1901. Maininnan ansaitsevat myös arkkitehti Selim A. Lindqvistin "As.Oy Aeolus" (1902), joka sijaitsee kaupunkikuvallisesti hallitsevalla paikalla Luotsi-, Satama- ja Kruunuvuorenkadun kulmassa, sekä arkkitehti Werner von Essenin suunnittelema, Gesellius, Lindgren & Saarisen talojen henkeä noudatteleva "Ab. Norma" vuodelta 1903 (Katajanokankatu 3–Luotsikatu 10).

Vuosisadan ensi kymmenen lopulla julkisivujen orgaanisesta muotoilusta ja epäsymmetrisestä sommittelusta alettiin luopua klassisoivien suunnitteluperiaatteiden ja aiheiden vähitellen yleistyessä. Jugendarkkitehtuurin myöhäisvaiheen edustajista Katajanokalla voi mainita esimerkkeinä arkkitehti Lars Sonckin vuonna 1912 suunnitteleman Rahapajankadun (3) ja Pormestarinrinteen (4) yhdistävän kookkaan asuinkerrostalon sekä arkkitehti Kauno S. Kallion ("As. Oy Luotsikatu 14") ja arkkitehti Vilho Penttilän ("As. Oy Luotsiola") vuonna 1910 suunnittelemat asuinkerrostalot Luotsikadun itäpäässä.

Katajanokan länsiosan asuinrakennusten suunnittelijoita oli kaikkiaan reilut kaksikymmentä, joista tuotteliaimman ryhmän muodostivat arkkitehdit Werner von Essen ja Kauno S. Kallio sekä rakennusmestari Emanuel Ikäläinen, joilla oli yhteinen toimisto vuodesta 1903 lähtien. Yhteensä miehet suunnittelivat Katajanokalle kahdeksan rakennusta, joista viisi sijoittuu eteläisimpään kortteliin 161.[14] Arkkitehdit Werner Polón ja Georg Wasastjerna suunnittelivat yhteisen toimistonsa nimissä neljä rakennusta, joista myöhäisin eli vuonna 1912 suunniteltu asuin- ja varastorakennus Satamakatu 4:ssä ei enää ole alkuperäisessä asussaan.[15] Kolmen rakennuksen suunnittelijoita olivat edellä mainittujen Gesellius, Lindgren & Saarisen lisäksi Jung & Bomanson arkitektbyrå sekä

arkkitehdit Bruno F. Granholm ja Selim A. Lindqvist.[16] Edellä mainittujen lisäksi Katajanokalle suunnittelivat asuinrakennuksia myös arkkitehdit Vilho Penttilä, Gustaf Estlander ja Albert Nyberg sekä rakennusmestarit Heikki Kaartinen, Vilho Lekman, David Koponen, Edward Löppönen, Frans Oskar Helenius, Juho Rinne ja Otto Edvard Koskinen.[17]

Vuoden 1913 jälkeen rakennustoiminta Katajanokan länsiosan asuntokortteleissa on käsittänyt lähinnä joitakin yksittäisiä täydennys- tai korjausrakentamiskohteita. Pormestarinrinteen varrelle jääneet kaksi tyhjää tonttia täyttyivät 1920-luvun lopulla. Vuonna 1928 valmistui "Bostads AB. Rocca" (Pormestarinrinne 2), jonka rakennusrungon massiivinen ja tornimainen länsiosa nousee ympäröivän korttelimuurin yläpuolelle ja hallitsee kaupunkikuvaa niin lännestä kuin pohjoisestakin katsottuna. Aikalaisilta ankaraa arvostelua osakseen saaneen rakennuksen suunnitteli (1926) ja rakennutti arkkitehti Sigurd Frosterus, joka onnistui saamaan luvan poikkeuksellisen korkean rakennuksen toteuttamiselle.[18] Samaan kortteliin noussut toinen rakennus, joka vähäeleisesti sopeutuu ympäristöönsä, on arkkitehti Väinö Vähäkallion vuonna 1927 suunnittelema "As. Oy Satamakatu 4" osoitteessa Pormestarinrinne 6.

Myöhäisempiä asuinrakennuksia ovat arkkitehti Kaj Englundin vuonna 1957 suunnittelema asuntola "Katajanokan maja" (Linnankatu 9) ja merimieshotelli, jonka suunnitteli arkkitehti Sam Salvesen vuonna 1959. Mainittakoon tässä yhteydessä myös Katajanokan uusin asuinrakennus eli Viktor Ekin entisen varastorakennuksen tilalle Pormestarinrinteen ja Kanavarannan väliin ahtaasti sijoitettu "As. Oy Katajanokan Pohjoisranta 13", jonka on suunnitellut vuonna 1989 Arkkitehtitoimisto Ruokosuon arkkitehti Alpo Ikonen. Asuinrakennusten lisäksi varsinaisten asuinkorttelien alueelle nousi ajan kuluessa myös kaksi tuotanto- ja varastokäyttöön tarkoitettua rakennusta eli David Frölander-Ulfin vuonna 1937 suunnittelema Paulig Oy:n tuotanto- ja varastorakennus, joka nykyään on kirkkohallituksen toimistotiloina (Luotsikatu 1a), sekä entisen Merihuolto Oy:n varastorakennus, jonka suunnitteli arkkitehti Ahti Korhonen vuonna 1954. Viimeksi mainittua ollaan nyt purkamassa tontille rakennettavan uuden asuinkerrostalon tieltä (Katajanokankatu 2).

Sodan aikaisissa pommituksissa Katajanokalta tuhoutui täysin vain yksi asuinrakennus eli Linnankatu 9:ssä sijainnut Selim A. Lindqvistin vuonna 1904 suunnittelema "Sailor´s Home", joka oli paikalla nyt sijaitsevan merimieshotellin edeltäjä. Lisäksi pommituksissa kärsivät tuntuvasti myös Jung & Bomanson arkitektbyrån suunnittelemat "Alangon talo" (Kruunuvuorenkatu 11) ja Satamakatu 4:ssä sijaitseva AB J. E. Cronvallin asuin- ja varastorakennus (1912), jonka nykyinen ilme on arkkitehti Dag Englundin käsialaa vuodelta 1945. Tieten tahtoen Katajanokan länsiosasta on purettu vain kaksi kivirakenteista asuintaloa – aiemmin mainittu Evert Lagerspetzin uusrenessanssi-talo, josta on säilynyt alkuperäinen piharakennus Rahapajankatu 3:n pihalla, ja Theodor Höijerin suunnittelema "tiililinna" eli pankinjohtaja Norrménin talo, joka joutui väistymään Enso-Gutzeitin pääkonttorin tieltä vuonna 1960. Muut ulkoarkkitehtuurissa tapahtuneet näkyvät muutokset koskevat lähinnä rakennusten korottamista ja kattomuutoksia, joita on tehty sekä pommitusvaurioita korjattaessa että myöhemmän ullakkorakentamisen yhteydessä.

Edellä mainituista muutoksista ja täydennysrakennushankkeista huolimatta vuosisadan vaihteessa, tiiviin periodin kuluessa rakennettu asuinalue on säilynyt varsin hyvin. Yksittäisten rakennusten tyylilliset erot sulautuvat yleisilmeeltään yhtenäiseksi kokonaisuu-

deksi, jonka leimallisia piirteitä ovat plastiset muodot, vaihteleva linnamainen siluetti, tumma kattomaisema ja vaaleaksi rapatut julkisivut. Kaupunkikuvallisesti Katajanokan länsiosan jugendmiljöö on Euroopankin mittakaavassa poikkeuksellisen yhtenäinen.



Kuva 12. Selim A. Lindqvistin vuonna 1904 suunnittelema ja pommituksessa vuonna 1944 tuhoutunut "Sailor's Home" Linnankatu 3:ssa. Olof Sundström 1930/HKMKA.

1 Katso luku Kaupunginosan yleistä historiaa.
2 Waris 1951: 185; Åström 1957: 130.
3 Åström 1957: 130, 196.
4 Åström 1956: 126; — 1957: 195–196.
5 Hannikainen 1911: 107–116.
6 Rakennusmestarien rakennuttamista taloista ks. HKA: Maistraatin arkisto, tonttikortit.
7 TFiFF 1895: Byggnadsordning för Helsingfors stad.
8 Kauppiaankatu 4:ssä sijaitsevan "Oy Kolmion" (161/4/1) poikkeuksellisen pieni koko ja sijoittelu tontin takanurkkaan on seurausta lähitonteilla sijainneiden taloyhtiöiden halusta muokata ympäristöään valoisammaksi ja väljemmäksi. Neljä taloyhtiötä – "Olofsborg", "Kataja", "Louhi" ja "Suomi" – olivat yhdessä ostaneet tontin estääkseen sen rakentamisen täyteen. Samoista syistä ostivat "Olofsborgin" osakkaat Kauppiaankatu 5:ssä sijaitsevan tontin, jolle rakennettu "Lilla Olofsborg" on niin ikään rakennusjärjestyksen sallimia enimmäismittoja pienempi. Jauhiainen 1974: 33.
9 Pakkala 1981.
10 Tekstissä on tukeuduttu mm. seuraaviin lähteisiin: Jauhiainen, Pirkko 1974: Pohja ja arkkitehtoninen sisätila kansallisromantiikan ajan kerrostaloissa Katajanokalla. Pro gradu -työ, Helsingin yliopiston taidehistorian laitos; Moorhouse, Jonathan & Carapetian, Michael & Ahtola-Moorhouse, Leena 1987: Helsingin Jugendarkkitehtuuri 1895–1915; Wäre, Ritva 1989: Arkkitehtuuri vuosisadan vaihteessa. –ARS - Suomen taide 4.
11 "Kontio" on julkisivuja lukuunottamatta arkkitehti Waldemar Wileniuksen suunnittelema. Ks. Jaatinen 1997.
12 Wäre 1989: 165.
13 TFiFF 1897: 60–61.
14 E. Ikäläinen: "Louhi" (161/9) 1901; von Essen & Kallio (piirustukset allekirj. von Essen): "Ab. Norma" (149/10) 1903, "Rak.Oy Suomela" (161/6) 1905, "Oy Kolmio" (161/4) 1903; Arkkitehtuuritoimisto von Essen, Kallio & Ikäläinen: "As. Oy Linna" (161/12) 1905, "As. Oy Kauppiaankatu 8–10" (161/1) 1909, "As. Oy Laivastokontu" (146/12) 1909, "As. Oy Luotsikatu 14" (149/14) 1910 – piirustukset allekirj. Kauno S. Kallio.
15 "Panu" (148/3) 1901, rakennusmestari E. Lietzénin rakennuttamat Kauppiaankatu 9 (149/9) 1902 ja Kauppiaankatu 11 (149/11) 1904, "As. Oy Satamakatu 4" (139/8) 1912
16 Selim A. Lindqvist: "As.Oy Aeolus" (148/1) 1902, "As.Oy Wellamo" (159/9) 1903, "Sailor´s Home" (161/3) 1904 (tuhoutui toisen maailmansodan aikana). Bruno F. Granholm: kaksi rakennusta käsittävä "Bostads AB. Semafor" (146/7–9) 1902, "Oy Asuntola" (146/13) 1903. Jung & Bomanson arkitektbyrå: "As. Oy Koitto" (149/18) 1903, "Lilla Olofsborg" eli nyk. "Kiint. Oy Helsingin Kauppiaankatu 5" (148/5) 1902, "Osakeyhtiö Alanko" (160/1) 1904 (vain osin säilynyt).
17 Usko Nyström, Petrelius, Penttilä: "As. Oy Linnankatu 5" (161/5) 1905 – piirustukset ovat Penttilän allekirjoittamat.
V. Penttilä: "As. Oy Luotsiola (149/12) 1910.
G. Estlander: "As. Oy Fridborg" (147/3) 1903.
A. Nyberg: "As. Oy Helsingfors Borg" (161/2) 1903, "As. Oy Oihonna" (148/6) 1904.
H. Kaartinen: "Työväen as. Oy Tuki" (149/13) 1901.
V. Lekman: "Bostadsab. Högborg" (146/11) 1903.
D. Koponen: "As. Oy Turso" (147/4) 1906.
E. Löppönen: "Oy Katajisto" (147/6) 1907, "As. Oy Laivastokatu 8–10" (146/1) 1908.
F. O. Helenius: "As. Oy Katajanokankatu 4" (148/8) 1907.
J. Rinne: "As. Oy Laivastokatu 14" (146/14) 1908.
O. E. Koskinen: "As. Oy Luotsikatu 16" (149/16) 1910.
18 "Roccan" talosta ks. Raustela 1990: 119–121.

Katajanokan itäosan asuntokorttelit

Katajanokan itäosan rakentaminen pääsi alkuun uuden asemakaavan vahvistamisen jälkeen vuonna 1977. Merikasarmin alueen ja etelärannan väliselle kapealle kaistaleelle oli kaavoitettu kolmetoista uutta asuntokorttelia (004–016). Niiden lisäksi alueen länsiosaan rajautuvaa vanhaa korttelia 160 kasvattamalla muodostettiin vielä kaksi uutta asuntotonttia. Ainoastaan kortteli 007 on toistaiseksi vailla sille kaavoitettua uudisrakennusta. Samassa korttelissa, osoitteessa Puolipäivänkatu 4, sijaitsee 1910-luvulla rakennettu "Lutikkalinna" eli puolustusvoimien asuinrakennus. Toinen niemen itäosassa sijaitseva, asuinrakennukseksi luettavissa oleva vanha julkinen rakennus on Linnankuja 2:ssa sijaitseva armeijan entinen sauna- ja pesutupa. Alkuperäisen ilmeensä kadottanut rakennus on mahdollisesti peräisin 1840-luvulta ja on nykyään on opiskelija-asuntolana.

Uusi asuinalue rakennettiin vuosina 1977–1986, jolloin alueelle nousi 21 uutta asuinkerrostaloa piharakennuksineen. Yhteensä kerrostalot käsittävät noin 1300 asuinhuoneistoa, joiden lisäksi taloissa on asukkaille tarkoitettuja yhteistiloja: kerhohuoneita, pesutupia ym. Viiteen taloon rakennettiin myös päiväkotitilat, joiden käyttötarkoitusta tosin on muutettu joissakin kohteissa. Alueen kaupalliset palvelut on sijoitettu Merikasarminkadulle antavien rakennusten katukerrokseen. Rakennuksista kymmenen kuuluu kunnallisen asuntotuotannon piiriin ja niistä neljä on vuokrataloja. Alueen muut rakennuttajat ovat pankkien perustamia asunto-osakeyhtiöitä sekä vuokra-asuntojen tuotantoyhtiöitä. Kaikkiaan hieman yli puolet alueen asunnoista on omistusasuntoja, joista vapaarahoitteisten kohdalla sovellettiin ensimmäisen kerran HITAS-järjestelmää. Asuntotuotanto-ohjelman ja hintasäätelyjärjestelmän tavoitteena oli taata alueelle mahdollisimman monipuolinen väestörakenne.[1]

Koska kyse oli kaupungin omistamasta maasta, rakennussuunnittelu tapahtui yhteistyössä kaupungin edustajien eli Katajanokka-projektin muodostaneiden Vilhelm Helanderin, Pekka Pakkalan ja Mikael Sundmanin kanssa. Samat miehet vastasivat Katajanokan itäkärjen kaavoituksesta, jonka yhteydessä uuden asuntoalueen kaupunkikuvalliset lähtökohdat ja tavoitteet määriteltiin seuraavasti: "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."[2]

Asuntoalueen arkkitehtuurin pääpiirteet – terassimuurien avulla satama-alueen yläpuolelle kohotetut ja katulinjaan rakennetut puolisuljetut korttelit, verraten yhtenäinen 4–5 kerroksen rakennuskorkeus, kattojen sisäänvedetyt ullakkokerrokset ja punatiiliset, erkkerein, sisäänvedoin ja eri materiaalein jäsennellyt julkisivut – ovat seurausta asemakaavassa määritellyistä, varsin tarkoista suunnitteluohjeista. Kortteleiden ulkorajojen ja oleskelu- sekä leikkitiloiksi varattujen maavaraisten piha-alueiden suunnitteluun laadittiin erillinen asemakaavaa tukeva lähiympäristön suunnitteluohje, joka antoi suuntaviivoja muun muassa asemakaavassa edellytettyjen istutusten toteuttamiseen.

Arkkitehtien valintaan kaupunki vaikutti muun muassa päättämällä, että kussakin korttelissa tulisi käyttää eri arkkitehtisuunnittelijaa yksitoikkoisuuden välttämiseksi. Lopputulos oli, että alueen 21 rakennuksesta on kolme Arkkitehdit Ky Gullichsen–Kairamo–

Vormalan suunnittelemia (Merisotilaantori 1 ja Linnankatu 11), kun taas kahden rakennuksen suunnittelijoita on kaikkiaan viisi eli Arkkitehtitoimisto A-konsultit (Merikasarminkatu 4), Arkkitehtuuritoimisto Järvinen & Valjakka (Puolipäivänkatu 1), Arkkitehtuuritoimisto Kahri & Lohman (Katajanokanranta 19 ja 21), Keskus-Sato Oy:n Arkkitehtiosasto (Amiraalinkatu 1 ja Matruusinkatu 1) sekä Arkkitehtitoimisto Söderlund-Valovirta (Amiraalinkatu 3). Yhden rakennuksen Katajanokalle suunnittelivat AR-suunnittelu (Katajanokanranta 17), ATR-toimistot Oy (Matruusinkatu 2), Arkkitehtitoimisto Kirsti ja Erkki Helamaa (Kruunuvuorenkatu 13–15), Arkkitehtitoimisto Helin & Siitonen (Merisotilaankatu 1), KK:n suunnitteluosasto (Merikasarminkatu 12), Arkkitehti Juha Leiviskä (Merikasarminkatu 7), Arkkitehtitoimisto Pentti Piha Ky (Merisotilaankatu 3) ja Arkkitehtitoimisto Kari Virta (Merisotilaankatu 2).

Yleispiirteiltään onnistuneena pidettyä Katajanokan itäkärjen asuntoaluetta on arvosteltu lähinnä siitä, että kaupunkikuvasta ei kaavoittajien tavoitteista huolimatta muodostunut kovin yhtenäinen. Esimerkiksi arkkitehti Kai Wartiainen kirjoittaa Tiili-lehdessä (3/86), että "Katajanokan kärki on monessa suhteessa iloinen poikkeus uusien tiiviiden alueiden joukossa. Sen siluetti ei tärvele Merihaan tapaan Helsingin merellistä näkymää. Matalasta horisontaalisesta rakentamisesta huolimatta alueelle ei synny yhtenäistä merijulkisivua. Nykyaikaisen suomalaisella tavalla alue onnistuu näyttämään kokoelmalta irrallisia rakennuksia. Se johtuu sekä rakennusrintamissa toistuvista liian tiheästi toistuvista samankokoisista aukoista, että rakennusten arkkitehtuurista, joka ei alistu kaupunkikuvalliseen tehtäväänsä." Toisaalta Katajanokan asuntoalue on kokonaisuutena ja etenkin kaavoituksensa osalta nostettu käännekohdaksi suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa. Paluu ruutukaavaan perustuvaan suljettuun kaupunkirakenteeseen alkoi Katajanokalta, minkä lisäksi asuntoalueesta muodostui malli seuraaville asuinalueille myös plastisesti jäsennettyjen tiilitalojensa osalta.[3]

1 Helander, Pakkala & Sundman 1983.
2 Helander, Pakkala & Sundman 1975.
3 Salokorpi 1990: 72–73. Katajanokan uudesta asuntoalueesta ovat kirjoittaneet myös mm. Herranen 1997: 163, 198; Ilonen A. 1990: 76; Ilonen I. 1996: 193; Korhonen 1981; Larsson 1994: 76; Nevanlinna 1996: 188; Svartström 1993: 63.

Julkinen rakentaminen

Merikasarmin alue lähiympäristöineen

Katajanokan itäkärjen rakennushistorian ja alueen sotilaskäytön voi katsoa alkavan vuodesta 1776, jolloin Mannerskantz laati suunnitelman Suomenlinnaa täydentävän tykistövarikon rakentamiseksi. Vuosina 1778–1784 toteutetun rakennushankkeen tuloksena valmistui kaksi tykkienkuljetuskalustolle tarkoitettua yksikerroksista, noin 110 kyynärän pituista rakennusta, jotka sijaitsivat suorakaiteen muotoisen tykistöpihan vastakkaisilla sivuilla. Harmaakivestä ja tiilestä muuratut, ampuma-aukoin varustetut "kurtiinirakennukset" käsittivät kumpikin kaksi vaunuhallia ja keskellä sijaitsevan porttikäytävän. Suunnitelmien mukaan alueelle piti rakentaa vielä kasarmi, mutta hanke keskeytyi.[1] Tykistömakasiinit hävisivät uudisrakennusten alle vasta 1900-luvun alkuvuosina. Ainoastaan Merikasarmin nykyisen rakennusryhmän ympäröimä entinen tykistöpiha ja läntisen tykistömakasiinin hiekkakiviportaali, joka on sulautettu osaksi uutta siipirakennusta (141/1/25), ovat säilyneet muistona Ruotsin vallan ajan sotilasrakentamisesta.

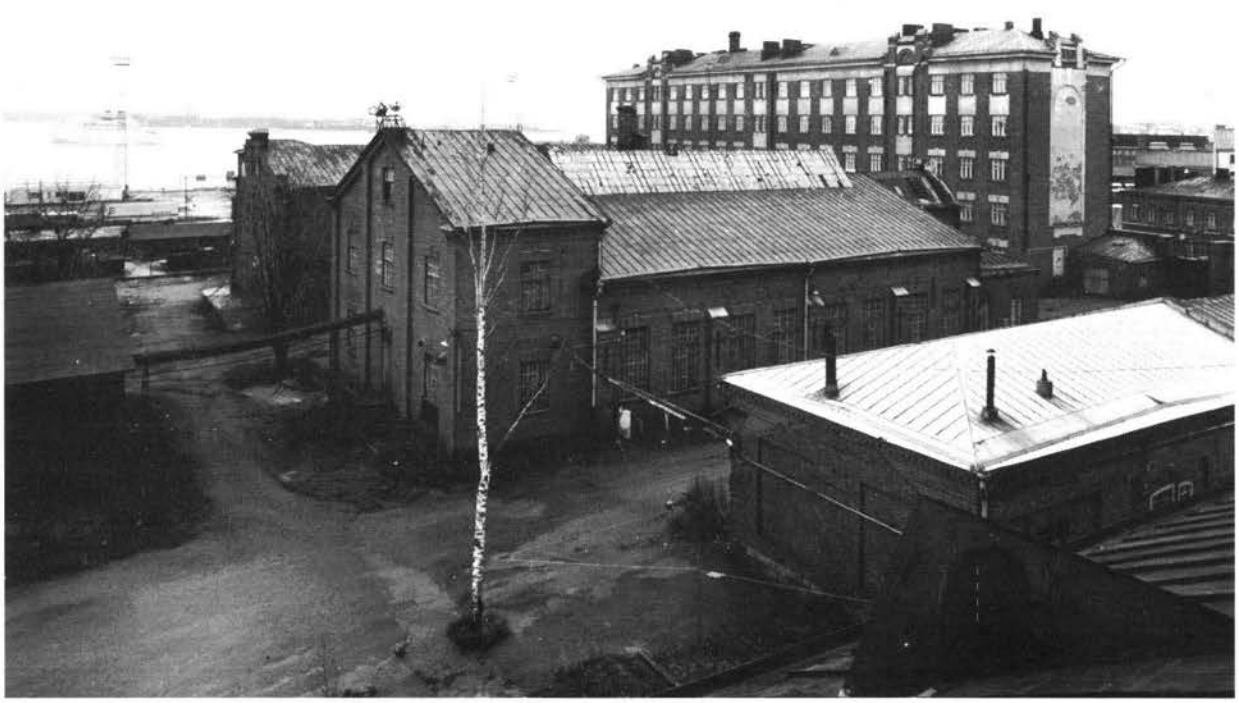
Kasarmialueen jälleenrakennus venäläistä varuskuntaa varten tuli ajankohtaiseksi 1800-luvun alussa, jolloin Helsingin asemakaavan (1812) laatija J. A. Ehrenström esitti kustannussäästöihin vedoten olemassa olevaa rakennuskantaa rakentamisen lähtökohdaksi. Kasarmirakennusten suunnittelutehtävän saanut Carl Ludvig Engel laati vuonna 1816 piirustukset, jotka käsittivät neljä siipirakennusta tykistöpihasta harjoituskentäksi muutetun aukion ympärillä. Armeijan tarpeet muuttuivat kuitenkin ajan kuluessa niin, että suunnitelmista toteutettiin vain vuonna 1819 valmistunut pohjoinen matruusikasarmi. Engelin vuonna 1825 laatimat suunnitelmat matruusikasarmia reunustavien upseerisiipien rakentamiseksi toteutettiin nekin vain osin. Matruusikasarmin päätyihin sijoittuvat keittiösiivet ja niitä pohjoissivulta suojaavat muurit portteineen olivat jo miltei valmiit, kun vuoden 1827 syksyllä tuli tieto varuskunnan siirtymisestä toisaalle ja rakentaminen keskeytyi. Kenraalikuvernöörin ehdotuksesta Katajanokan kasarmialue olikin nyt tarkoitus muuttaa työ- ja ojennuslaitokseksi. Engelin muutospiirustukset hyväksyttiin vuonna 1828 ja rakentamisen oli määrä alkaa, kun asia sai jälleen uuden käänteen. Kasarmialue päätettiin sittenkin säilyttää armeijan käytössä, ja sinne sijoitettiin Suomen meriekipaasi, minkä seurauksena lopulta upseerirakennuksista läntinen toteutettiin vuosina 1834–1836. Empire-rakennusten ryhmä täydentyi harjoituskentän eteläsivulle vuonna 1838 valmistuneella sairaalarakennuksella, joka oli suunniteltu Engelin johtamassa intendentinkonttorissa vuonna 1833.[2]

Armeijan käyttöön vakiintuneen Katajanokan itäkärjen aluetta rakennettiin edelleen 1800- ja 1900-lukujen kuluessa. Esimerkiksi vuoden 1927 asemakaava (nro 886), joka vahvisti tällöin mm. sotasatamana toimivan alueen rajat lääninvankilasta itään, osoittaa että alue oli kutakuinkin täynnä erilaisia rakennuksia. Niistä suurin osa lienee liittynyt telakkatoimintaan ja varastointiin. Toisen maailmansodan jälkeen puolustusvoimat joutui luopumaan telakkatoiminnastaan ja tilalle perustettiin Valmet Oy, jonka aikana niemen itäkärki muuttui ennen muuta teollisuusalueeksi. Koska alue pysyi koko ajan eristyneenä, sen rakennuskannassa tapahtuneista muutoksista ja yksittäisten rakennusten käyttötarkoituksesta on varsin vaikea löytää tietoa.

Kun puolustusvoimat ja Valmet Oy muuttivat 1970-luvulla pois ja uuden asuntoalueen rakentaminen alkoi, suuri määrä 1900-luvun kuluessa rakennettuja varasto-, työpaja- ym. rakennuksia purettiin. Säilytettäviksi rakennuksiksi valittiin Merikasarmin empire-

rakennusten lisäksi E. B. Lohrmannin suunnitelmien perusteella 1840-luvulla rakennetut leipomo (P/1/13, nyk. Merikasarmin kerhohuoneisto) ja sauna (190/2, nyk. opiskelija-asuntola) sekä punatiiliset tykistömaneesi ja työpajarakennus (002/1 osin, nyk. Katajanokan ala-aste). 1880-luvulla on rakennettu merivoimien esikuntarakennus (001/1) ja 1910-luvulla tehdas- ja varastorakennukset (003/1/6, nyk. Lasten päiväkoti Luotsi; 003/1/2, varattu palloiluhalliksi) sekä "Lutikkalinna" eli armeijan henkilökunnan asuinrakennus (007/2). Edellä mainittujen suojeltujen kohteiden lisäksi sijaitsee korttelissa 007 yksi 1910-luvulla valmistunut punatiilinen rakennus, joka voimassa oleva asemakaavan mukaan joutuu tulevaisuudessa väistymään uudisrakentamisen tieltä. Mainittakoon tässä sotilasrakentamisen osana myös korttelissa 143 sijaitseva upseerikasino, joka alkujaan oli luotsiylihallituksen punatiilinen makasiinirakennus. Makasiini luovutettiin venäjän keisarillisen laivaston käyttöön vuonna 1911, jolloin se muutettiin jotakuinkin nykyiseen asuunsa.[3]

Ulkoministeriön käyttöön luovutetun Merikasarmin rakennusryhmän restauroinnin ja täydennysrakentamisen suunnitteli Arkkitehtiryhmä Kråkström Oy yhteistyössä kaupungin edustajien eli Katajanokka-projektin kanssa. Vanhan rakennuskannan restauroinnissa päädyttiin palauttamaan rakennukset julkisivujensa osalta alkuperäiseen asuun mahdollisuuksien mukaan. Merikasarmin rakennusryhmän 1700-luvulta periytyvää tilasommitelmaa kunnioittaen uudisrakennukset – itäinen ja läntinen siipirakennus sekä yhdyskäytävinä toimivat matalat nivelrakennukset – sijoitettiin symmetrisesti keskelle jäävän piha-alueen ympärille. Poikkeukselliseen ratkaisuun päädyttiin, kun läntisen upseerikasarmin ja matruusikasarmin ryhmää täydennettiin itäisellä upseerirakennuksella Engelin alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti. Seikkaperäistä tietoa Merikasarmin rakennusryhmän restauroinnista ja täydennysrakentamista saa arkkitehti Erik Kråkströmin artikkelista Merikasarmi/Ulkoasiainministeriön virastotalo (Arkkitehti 7/90), minkä lisäksi samassa lehdessä on julkaistu myös kriittinen arviointi hankkeen tuloksista.[4]



Kuva 13. Katajanokan kärki, näkymä autotallirakennuksen katolta etelään, taustalla "Lutikkalinna". Rauno Träskelin 1977/HKMKA.

Helsingin lääninvankila

Merikasarmin alueen ohella oman selväpiirteisen kokonaisuutensa muodostaa Helsingin lääninvankila korttelissa 159. Alue on rajattu siten, että punatiilimuurin ympäröimän varsinainen vankila-alueen portti jää pohjoissivustalle sijoittuvan, lauta-aidalla katutilasta erotetun piha-alueen sisään. Muurin sisäpuolelle sijoittuu nykyiseltä pohjakaavaltaan ristinmuotoinen vankila, jonka vanhin osa eli länsisiipi on arkkitehti A. F. Granstedtin suunnittelema ja valmistui vuonna 1837. Vankilaa ympäröivä tiilimuuri sekä pääosa nykyistä rakennuskantaa – vankilan kolme muuta siipeä, muurin ulkopuolella sijaitseva henkilökuntarakennus ja sitä vastapäätä sijaitseva talousrakennus – rakennettiin 1880-luvun lopulla arkkitehti Th. Deckerin johdolla laadittujen piirustusten mukaan. Samassa yhteydessä länsisiipi muutettiin vankilan kirkko- ja hallintotiloiksi, ja se liitettiin nivelosalla uuteen kompleksiin. Rakennuskannasta etenkin sellivankila, kehämuuri ja piharakennus ovat säilyneet oleellisilta osin alkuperäisellään. Vankilan kylkeen on myöhemmin sijoitettu pienehkö saunasiipi, jonka lisäksi muurin sisäpuolelle rakennettiin 1960-luvulla kaksi uutta lisärakennusta.[5]

Lääninvankilan muutto Keravalle on ollut esillä jo vuosikymmeniä, ja vuoden 1977 asemakaavassa alue on varattu puistoksi. Rakennuskannasta ainoastaan läntinen siipirakennus, henkilökuntarakennus ja osa kehämuurista on määrätty säilytettäväksi. Vankilan muuton viivästyttyä asemakaavassa esitettyjä suunnitelmia on ehditty arvioida uudelleen. Tämän hetken tietojen mukaan vankilan muutto näyttää toteutuvan vuoden 2000 kuluessa, ja suunnitelmissa on suojella kaikki 1800-luvulta periytyvät rakennukset. Niiden tulevan käyttötarkoituksen pohtiminen on parasta aikaa käynnissä.[6]

Muut julkiset rakennukset

Katajanokan ainoa kirkko, Uspenskin katedraali, rakennettiin lahjoitusvaroin vuosina 1862–1868 venäläisen arkkitehdin A. M. Gornostajevin piirustusten mukaan. 1900-luvun alussa samalle tontille rakennettiin ilman viranomaisten lupaa myös Rauhankappeli, joka kuitenkin jouduttiin purkamaan ilkivallan seurauksena vuonna 1919.[7] Samaan aikaan ortodoksisen kirkon kanssa ryhdyttiin vastapäiselle tontille rakentamaan Suomen rahapajaa. Rakennukset ovat muutamaa pohjoisrannalla sijainnutta tiilimakasiinia lukuunottamatta Katajanokan länsiosan ensimmäiset kivirakennukset.

Rahapajan ensimmäiset piirustukset laadittiin asiantuntijoiden avulla Berliinissä vuonna 1861, mutta nämä eivät kelvanneet rakennushankkeen johtoon myöhemmin asetetulle arkkitehti E. B. Lohrmannille, joka laati itse uudet. Nykyisen kaltaisen ilmeensä vuonna 1864 valmistunut rahapaja sai vasta vuonna 1870 arkkitehti A. H. Dahlströmin suunnitelmien mukaan.[8] 1900-luvun kuluessa rakennuksessa suoritettiin useita muutoksia, joista laajin oli kaupunkikuvaan täysin sopimattoman laajennusosan rakentaminen itäpäätyyn 1950-luvun lopulla. Vuonna 1991 rahapajan itäpuolelle, laajennusosan paikalle, ryhdyttiin rakentamaan ulkoministeriön kehitysyhteistyöosaston uutta virastotaloa. Tällöin rahapajan ulkoasussa suoritettiin palauttavia muutoksia 1870-luvun piirustusten mukaan.

Ulkoministeriön kehitysyhteistyöosaston virastotalo, jonka osaksi rahapaja on liitetty, on uusin julkinen rakennus Katajanokalla. Rakennuksen suunnittelusta järjestettiin kutsukilpailu vuonna 1986, jonka voittivat yhteisellä ehdotuksellaan arkkitehdit Olli Pekka

Jokela ja Kai Wartiainen, joka myöhemmin jättäytyi hankkeesta pois. Vuonna 1993 valmistuneen teräsrunkoisen rakennuksen julkisivut ovat vaaleaksi rapatut ja meren puolella seinän keveyttä korostaa laaja ikkunapinta-ala. Kaupunkikuvallisesti poikkeuksellisen vaativalle paikalle sijoittuva rakennus on suunnittelijoidensa mukaan mm. kokonsa ja julkisivumateriaaliensa avulla pyritty sopeuttamaan Enso-Gutzeitin pääkonttorin pariksi ja osaksi Kauppatorilta Katajanokalle ulottuvaa vaaleiden rakennusten nauhaa.[9] Uuden virastotalon myötä ulkoministeriön kaikki toiminnot ovat sijoittuneet Katajanokalle.

Edellä mainittujen rakennusten lisäksi julkisen rakentamisen piiriin Katajanokalla kuuluu joitakin yksittäisiä rakennuksia, joista tärkeimmät liittyvät tulli- ja satamalaitoksen toimintaan. Koska raja yksityisen ja julkisen rakennuksen välillä ei aina ole selkeä johtuen vuosikymmenien kuluessa tapahtuneista omistajavaihdoksista tai käyttötarkoituksen muutoksista, käsitellään kaikki satamakortteleihin ja laiturialueille sijoittuvat rakennukset yhtenä kokonaisuutena seuraavassa luvussa. Mainittakoon vielä, että esimerkiksi varsinaisia koulurakennuksia Katajanokalle ei ole rakennettu yhtään kappaletta. Sen sijaan entiset sotilasrakennukset Laivastokujan varrella tarjoavat nykyaikaistetut tilat sekä Katajanokan ala-asteelle (002/1/1) että päiväkoti Luotsille (003/1/6).

1 Hornborg 1950: 360; Sinisalo 1979: 21–23; Sinisalo 1980: 89–90.
2 Lilius 1990: 386–388; Sinisalo 1990: 165–189.
3 Ollila & Toppari 1986: 313.
4 Kråkström 1990.
5 Inventoinnin yhteydessä ei ole tarkistettu 1800-luvulta periytyvien vankilarakennusten alkuperäispiirustuksia. Lähteenä on käytetty Helsingin kaupungin historia teosten lisäksi mm. Jouko Nevalaisen teosta Suomen vankilat (1961, 2.p.) sekä museoviraston lausuntoa 679/603/1992 vankila-alueen rakennusten suojelutarpeesta
6 Suullinen tiedonanto: arkkitehti Bosse Österberg, KSV, 9.1.1998. KSV:n tilaama Helsingin lääninvankilan kehittämissuunnitelma on valmistunut 12.12.1997.
7 Koukkunen & Kasanko 1977: 38–41; Ollila & Toppari 1986: 302; Pakarinen 1996: 130–137.
8 Hakkarainen & Putkonen 1995: 144; Kuusi 1964: 15–20.
9 Jokela 1989; Mannerhovi 1993.



Kuva 14. Katajanokan länsiosa 1930-luvulla. Veljekset Karhumäki Oy/HKMKA.

Varasto-, liike- ja teollisuusrakentaminen

Eteläisten satamakorttelien ja laiturialueiden rakentaminen

Katajanokan sataman ja siihen liittyvien, Kruunuvuorenkadun eteläpuolelle sijoittuvien varastokortteleiden rakentaminen alkoi vuoden 1895 asemakaavan vahvistamisen jälkeen. Muusta Katajanokasta selkeästi erottuvan, toiminnollisesti itsenäisenä kokonaisuutena kehittyneen alueen nykyinen rakennuskanta on varsin kerrostunutta, ja se heijastaa satamatoiminnoissa vuosikymmenten kuluessa tapahtuneita muutoksia.

Merkittävin käänne Katajanokan satama-alueen vaiheissa tapahtui 1970-luvulla, jolloin tavaraliikenteen ehdoilla suunniteltuja laiturirakennuksia ryhdyttiin muuttamaan kasvavan matkustajaliikenteen tarpeisiin. Kaupunkikuva muuttui oleellisesti, kun rantamaisemaa vuosikymmeniä hallinneet nosturit poistettiin. Tavaraliikenteen tyrehdyttyä varastotilojakaan ei enää tarvittu ja satamakorttelien rakennuskannalle ryhdyttiin pohtimaan uusiokäyttöä. Nykyään laiturialueilla ja entisissä satamakortteleissa 150, 151, 184, 186, 187, 188, 189 ja 190 sijaitsee kuusitoista ennen vuotta 1970 valmistunutta varasto-, liike- tai huoltorakennusta, joista ainoastaan yksi on edelleen alkuperäisessä käytössään varastona (L/100/1).

Varhaisinta satamarakentamisen kautta edustavat Helsingin Makasiini Oy:n rakennuttamat kuusi makasiinia, jotka sijaitsevat vierekkäisillä tonteilla nykyisen Pikku Satamakadun molemmin puolin. Niistä neljä suunnitteli rakennusmestari Elia Heikel vuosina 1896–98. Matalat punatiilimakasiinit on kaikki kunnostettu uusiokäyttöön: kaksi lasikatolla yhdistettyä makasiinia muodostaa nykyisen Wanhan Sataman liikekorttelin 188 (ent. K 14 ja 15), korttelissa 189 sijaitseva makasiini on Suomen elokuvasäätiön hallussa (K 13, tuhoutunut osin pommituksissa) ja korttelin 186 makasiini, josta on säilynyt vain puolet länsipäädyn jäätyä 1930-luvun lopulla OTK:n uudisrakennuksen alle, on nykyään liike- ja toimistokäytössä. Viidennen, korttelissa 151 sijaitsevan 3–4-kerroksisen makasiini- ja konttorirakennuksen suunnitteli Selim A. Lindqvist vuonna 1905. Rapattuine, tiilikoristeisine julkisivuineen ja asuinrakennusta muistuttavine päätyosineen makasiini luo kaupunkikuvallisesti onnistuneen siirtymävaiheen satamakorttelien ja asuntoalueen rajalle.

Makasiiniyhtiön kuudennen rakennuksen taustoja valottaa Rakennustaito-lehden kirjoitus vuodelta 1911: "Helsingin Makasiiniosakeyhtiö, joka Helsingissä omistaa jo entuudestaan makasiineja, on aikeissa rakentaa Katajanokan etelärannalle suurenmoisen 140 m. pitkän 7 kerrosta korkean tavaramakasiinin. Kun paikka, johon tuo Helsingin suurin rakennus on aikomus tehdä, on hyvin näkyvä ja silmäänpistävä, varsinkin laivalla kaupunkiin saapuessa, niin rakennusta ei luonnollisesti sopinut ehdottaakaan tehtäväksi missään tavallisessa 'makasiinityylissä', vaan julistettiin arkkitehtien kesken kilpailu, jossa he saivat koettaa taitoaan tehdä makasiinista paikkaan ja ympäristöön sopiva monumenttalisen näköinen rakennus."[1]

Julkisivujen suunnittelusta järjestetty kilpailu tuotti 24 ehdotusta, joiden tekijöistä kuusi kutsuttiin jatkokilpailuun. Arkkitehtipiireissä runsaasti keskustelua herättäneen kilpailun voitti lopulta arkkitehti Lars Sonck, joka muista poiketen oli laatinut toiseen kilpailuun täysin uuden ehdotuksen. Tuomariston vaa'assa painoi erityisesti rakennuksen käyttötarkoituksen heijastuminen ulkoarkkitehtuurissa, missä Sonckin arvioitiin onnis-

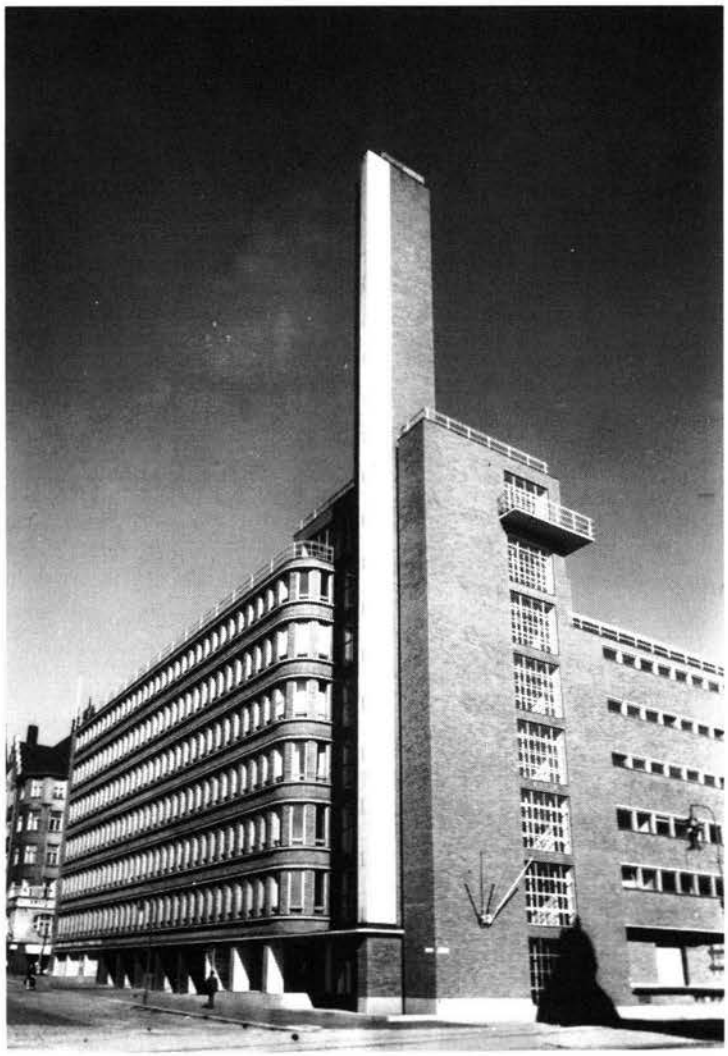


Kuva 15. Katajanokan kärki vuonna 1924. H. Rosenberg/HKMKA.

tuneen selvästi muita – kuten toiseksi tullutta arkkitehti Eliel Saarista – paremmin.[2] Vuonna 1912 Sonck allekirjoitti seitsemänkerroksisen tiilipintaisen satamavaraston julkisivupiirustukset. Rakennuksen rautabetonirungon, joka oli aikanaan Pohjois-Euroopan suurin, suunnitteli Selim A. Lindqvist.[3] Kahdessa vaiheessa vuosina 1913–1928 toteutettu uljas makasiini (k. 187, K12) viimeisteli jo ensimmäisessä vaiheessaan alueen luonteen Suomen moderneimpana satamana. Uusi vaihe makasiinin historiassa alkoi vuosina 1989–1992, jolloin se muutettiin hotelliksi.[4]

Makasiinikortteleiden lisäksi satama-alueelle oli vuoden 1895 kaavassa varattu tontti uudelle tulli- ja pakkahuoneelle, jonka lopullisesta paikasta korttelissa 184 tehtiin päätös vuonna 1898.[5] Samana vuonna rakennuksen suunnittelu annettiin arkkitehti Gustaf Nyströmin tehtäväksi. Kaksikerroksinen, julkisivuiltaan rikkaasti muotoiltu punatiilirakennus (K 11) toteutettiin vuosina 1899–1901. Rakennuksen myötä Suomi sai Henrik Liliuksen sanoin kokonaan uudenlaisen tulli- ja pakkahuonerakennuksen: "mittakaavassaan se vastasi industrialisoituneen suurkaupungin vaatimuksia ja arkkitehtonisesti se jossain mielessä vei 1800-luvun lopun arkkitehtuurikehityksen päätepisteeseen."[6] Tulli- ja pakkahuone pysyi alkuperäisessä käytössään 1990-luvulle saakka, joskin 1970-luvulta lähtien tullin toiminta rakennuksessa alkoi supistua, ja tiloja vuokrattiin ulkopuolisten käyttöön.[7] Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuksen tulevaa käyttöä ei vielä ole lopullisesti ratkaistu.

Katajanokan satamakorttelien rakentamisen toinen vaihe ajoittuu 1930-luvun tienoille, jolloin tukkukauppaa harjoittaneet liikkeet sijoittivat toimintojaan sataman läheisyyteen. Vuonna 1929 samaan kortteliin (186) Elia Heikelin makasiinin kanssa rakennettiin OTK:n viisikerroksinen varastorakennus, jonka suunnitteli arkkitehti Georg Jägerroos.



Kuva 16. Toivo Paatelan vuonna 1939 suunnittelema Maakauppiaiden Oy:n (nyk. Kesko) toimisto-, teollisuus- ja varastorakennus. A. Pietinen Oy 1940/HKMKA.

Kahdella kerroksella vuonna 1939 korotettu rakennus muutettiin 1980-luvun alussa liike- ja konttorikäyttöön. Tällöin lisäkerrokset taas purettiin ja rakennuksen julkisivuissa suoritettiin muun ohella palauttavia toimenpiteitä. Alun perin OTK:n varaston korottaminen liittyi epäilemättä siihen, että samana vuonna 1939 naapuritontilla 150 rakennettiin osin seitsemänkerroksiseksi kohoavaa Maakauppiaitten Oy:n (vuodesta 1941 KESKO) konttori-, varasto- ja tehdasrakennusta. Arkkitehti Toivo Paatelan suunnittelema massiivinen, kolmisiipinen rakennuskompleksi on Katajanokan muuta rakennuskantaa korkeampi. Sinänsä komean funktionalistisen rakennuksen raskas hahmo kärjistää sekä Kruunuvuorenkadun että Kanavakadun kuilumaisuutta. Julkisivujen punatiili sitoo rakennuksen kuitenkin muuhun satama-alueeseen. OTK:n ja KESKOn lisäksi Katajanokalle siirtyi myös SOK, joka toimi 1980-luvulle saakka Helsingin Makasiini Oy:n rakennuttamassa makasiinissa korttelissa 151.

Samaan rakennusvaiheeseen edellisten kanssa kuuluu myös laiturialueella sijaitseva, Gunnar Taucherin vuonna 1936 suunnittelema tyylikäs punatiilinen tullimakasiini, joka on julkisivuiltaan muotoiltu kaarevaksi satamaraiteistoa mukaillen. Vuonna 1976 rakennus muutettiin matkustajaterminaaliksi, minkä jälkeen se on kokenut runsaasti muutoksia, joista on mainittava rakennukseen yhdistetyt, merijulkisivua hallitsevat matkustajasillat. Kaarevine julkisivuineen Taucherin rakennuksen kanssa ikään kuin parin muodostaa Väinö Määtän vuonna 1949 suunnittelema punatiilinen tavara-asema. Vuonna 1952 valmistuneen rakennuksen tulevaisuus lienee vielä avoin, sillä rakennusta ei ole suojeltu. Sen pohjoispuolella sijaitsee kolmiomainen alue, jolle ei ole laadittu kaavaa

vuoden 1895 jälkeen. Alueella sijaitsee varsin huonosti kaupunkikuvaan sopiva satamatyöntekijöiden entinen huoltorakennus, jonka suunnitteli Aarne Hytönen vuonna 1952.

Vuonna 1952 Katajanokan laiturin kivipeite vajosi, jonka vuoksi osa laiturialueesta oli rakennettava uudelleen. Kaupunki päätti samassa yhteydessä laajentaa laituria ja rakennuttaa kolme uutta makasiinia.[8] Viimeiset tavaraliikenteen kehittämiseen liittyvät rakennukset valmistuivat vuosina 1858–64. Niistä ensimmäisen suunnittelusta järjestettiin vuonna 1956 kilpailu, jonka voittivat Jonas Cedercreutz ja Helge Railo.[9] Vuonna 1958 valmistuneen lämmittämättömän varastorakennuksen (K5) lisäksi miehet saivat suunnitellakseen toisen varaston, joka valmistui 1960 (K6). Ensimmäinen varasto muutettiin matkustajaterminaaliksi jo vuonna 1974. Toinen on yhä alkuperäisessä käytössään. Kolmas varastorakennus, jonka suunniteli Aarne Timonen vuonna 1962 (K7), muutettiin kongressikeskukseksi 1990-luvun alussa. Laiturialueella on lisäksi muutama parakkimainen, terminaalitoimintoihin liittyvä uudempi rakennus. Satamakortteleissa taas uusia rakennuksia ovat ainoastaan korttelissa 189 sijaitsevat huoltoasema ja maanalaisen öljysäiliön valvontarakennus.

Muut varasto-, liike- ja teollisuusrakennukset

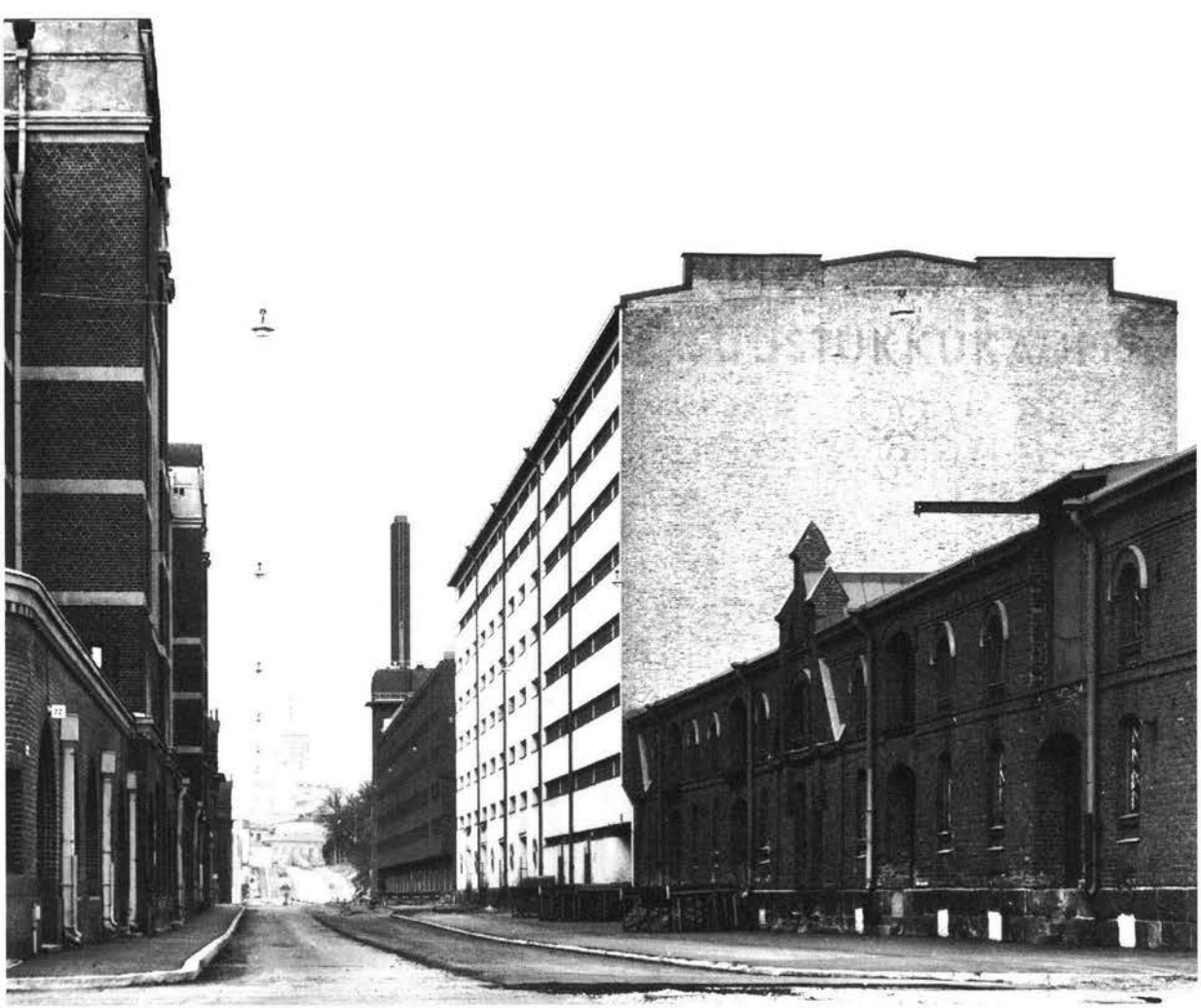
Punatiilisten makasiinirakennusten yhtenäinen rivi Katajanokan pohjoisrannalla edustaa Uspenskin katedraalin ja rahapajan rakennuksen ohella niemen länsiosan rakennushistorian vanhinta osaa. Yksityisten kauppiaiden ja yhtiöiden rakennuttamat makasiinit rakennettiin vuoden 1864 asemakaavan perusteella 1860-luvun ja 1900-luvun alun välisenä aikana. Suunnittelijoina toimivat muiden muassa rakennusmestari Theodor Croll, rakennuspiirtäjä Paul Björk ja arkkitehti Waldemar Aspelin. Viimeksi mainittu suunnitteli vuonna 1906 samaan kortteliin matalien punatiilirakennusten jatkeeksi tupakkatehtailija H. Borgströmin rakennuttaman korkean, vaaleaksi rapatun makasiinin, joka myöhemmin siirtyi kuljetusliike Viktor Ekin toimipisteeksi. Ek rakennutti itäiselle sivulle vielä lisärakennuksen, Jonas Cedercreutzin ja Helge Railon vuonna 1954 suunnitteleman varasto- ja autohallin,[10] joka purettiin 1980-luvun lopussa uuden asuinkerrostalon tieltä. Makasiinirakennukset pysyivät alkuperäisessä käytössään 1970-luvulle saakka. Vuosikymmenten kuluessa lukuisia muutostoimenpiteitä kokenut, mutta perusluonteensa hyvin säilyttänyt rakennusrivi suojeltiin ja kunnostettiin uudiskäyttöön liike- ja toimistotiloiksi vuosina 1983–84.[11]

Kuten asuntorakentamisen yhteydessä jo mainittiin, myös länsiosan asuntoalueella sijaitsee joitakin muuhun kuin asuinkäyttöön rakennettuja taloja. Näistä vuonna 1910 ja vuonna 1939 valmistuneet Paulig Oy:n konttori-, tuotanto- ja varastorakennukset korttelissa 147 (Satamakatu 11 ja Luotsikatu 1) ovat nykyään toimistorakennuksina. Lähitulevaisuudessa asuntokorttelien keskeltä, uuden asuinrakennuksen tieltä, puretaan entinen Merihuolto Oy:n kaupunkikuvaan täysin sopimaton varastorakennus, jonka suunnitteli arkkitehti Ahti Korhonen vuonna 1954.

Mainitsematta on vielä arkkitehti Alvar Aallon suunnittelema Enso-Gutzeitin pääkonttori, joka valmistui rahapajan naapuriin vuonna 1962. Rakennuksen tieltä purettiin Norrménin "tiililinna", mikä nostatti aikanaan runsaasti vastustavia mielipiteitä. Ristiriitaisen vastaanoton sai myös uusi, Katajanokan kaupunkikuvassa irralliseksi koettu marmoripintainen konttorirakennus. Vuonna 1993 kaupunkikuvallinen tilanne muuttui, kun Enson rakennuksen viereen, rahapajan toiselle puolelle, nousi ulkoministeriön kehitysyhteistyöosaston toimitalo. Valkoiset rakennukset tasapainottavat toisiaan ja muodostavat

etelästä katsottuna oman selvärajaisen kokonaisuutensa Uspenskin katedraalin ja satamarakennusten muodostamaa punatiilistä miljöötä vasten.[12]

1 Rakennustaito 1911: 206.
2 Rakennustaito 1911: 246; Taucher 1911.
3 Korvenmaa 1981: 84.
4 Kajosaari 1989.
5 Kovero 1955: 224.
6 Lilius 1983: 176.
7 Lehto 1996: 73–75.
8 Erävuori 1981: 157–158.
9 ARK 10/1956 ja 4/1958.
10 Rakennuksen suunnitteluun osallistui myös arkkitehti Reima Pietilä. Ks. kohde-esittely ARK 10/1956.
11 Katainen 1984.
12 Enso-Gutzeitin pääkonttorista ks. Griffiths 1997.



Kuva 17. Näkymä Kanavakadulta länteen Pikku Satamakadun kulmasta nähtynä. Jari Lempinen 1977/HKMKA.

5. SUOJELUTILANNE

Katajanokalla on asemakaavalla suojeltuja rakennuksia yhteensä 69 kappaletta. Asetuksella (278/65) suojeltuja rakennuksia, jotka kaikki on suojeltu myös asemakaavalla, on viisi: Suomen rahapaja (142/5/1), Merikasarmin matruusikasarmi (141/1/9), läntinen upseerisiipi (141/1/12), sairaalarakennus (141/1/25) ja merivoimien esikunnan rakennus (001/1/11). Yksi kohde eli 1700-luvun lopulta periytyvä hiekkakiviportaali (osa rakennuksen 141/1/25 länsisiipeä) on suojeltu muinaismuistolain nojalla. Laki ortodoksisesta kirkkokunnasta (8.8.1969/521, 67§) ohjaa Uspenskin katedraalille suoritettavia toimia.

Seuraavassa luetellaan suojelumerkinnöillä varustetut kohteet kronologisesti viimeisimmän kaavamääräyksen mukaan eli tässä ei puututa suojelun aiempiin vaiheisiin.[1] Suluissa on esitetty sekä kohteen sijaintitunnus että asemakaavan numero. Kohteet luetellaan alkuperäisen käyttötarkoituksensa mukaan. Sijaintitunnuksen perusteella voi kohdeluettelosta (liite 2) tarkistaa kyseisen kohteen yksityiskohtaisemmat tiedot ja sanallisen suojelumääräyksen.

Vuoden 1977 asemakaavassa (7534) on ark-merkinnällä suojeltu seuraavat kohteet:

Matruusikasarmi (141/1/9), arkkit. C.L. Engel, valm. 1819.
Läntinen upseerisiipi (141/1/12), arkkit. C.L. Engel, valm. 1836.
Meriekipaasin sairaala (141/1/25), suunn. intendentinkonttori, valm. 1838.
Lääninvankilan länsisiipi (159/1/1 osin), suunn. A.F. Granstedt, valm. 1837 .
Kasarmialueen entinen leipomo (8/P1/13), rak. 1840-luvulla.
Kasarmialueen entinen sauna (190/2/46), rak. 1840-l./1900?
"Lutikkalinna" (007/2/1), entinen asuinrakennus 1910-luvulta.

– so-merkinnällä :

Vankilahenkilökunnan asuinrakennus (159/3/1), valm. noin 1890.

Vuonna 1983 suojeltiin merkinnällä sr-2

Kanavarannan makasiinirivi (138/19/1), rakennettu vuosina 1868–1906. (8628)
Makasiinirakennus K13 (189/2/1), arkkit. Elia Heikel, valm. 1897. (8712)
Entinen tehdas- ja varastorakennus (002/1/1 osin) 1910-luvulta. (8682)

– ja merkinnällä sr-1

Entinen tykistömaneesi ja entinen työpaja (002/1/1 osin), rakennettu 1840-luvulla. (8682)
Merivartioston esikuntarakennus (001/1/11) 1880-luvulta. (8682)

Katajanokan vanhat asuntokorttelit suojeltiin yhtenä kokonaisuutena 18.6.1984 vahvistetulla asemakaavalla (8340). Kortteleissa 139, 146–149, 159 (ei koske vankila-aluetta) ja 161 kaikki suojeltavat rakennukset saivat merkinnän sr-2. Suojelun ulkopuolelle näiden korttelien alueella jätettiin ainoastaan kohteet 139/2/1, 139/8/1, 147/9/3, 148/2/12 ja 161/3/1 ja kaikki piha- tai lisärakennukset lukuunottamatta kohdetta 147/7/2.

Vuonna 1984 suojeltiin merkinnällä sr-2

Borgsrömin makasiini (138/20/1), arkkit. W. Aspelin, suunn./valm. 1906. (8748)
As. Oy Alanko (160/1/1), arkkit. Jung & Bomanson, suunn./valm. 1904. (8779)
Kesko Oy:n liike- ja varastorakennus (150/2/1), arkkit. Toivo Paatela, valm. 1940. (8853)

– merkinnällä sr

Makasiinirakennus (151/1/1), arkkit. Selim A. Lindqvist, valm. 1908. (8853)
Makasiinirakennus (186/5/1), arkkit. Elia Heikel, valm. 1899. (8853)

Vuonna 1986 suojeltiin merkinnällä sr-1

Makasiinirakennus K12 (187/8/1), arkkit. Lars Sonck, rak. 1913–29. (9277)
Tullimakasiini K8 (L/100/7), arkkit. Gunnar Taucher, valm. 1937. (9146)

Katajanokan terminaali

Vuonna 1991 suojeltiin merkinnällä sr-1

Suomen rahapajan rakennus (142/5/1), arkkit. E.B. Lohrmann, valm. 1864. (9766)
Katajanokan upseerikasino, ent. makasiinirakennus (143/2/1), arkkit. Jac. Ahrenberg & J. Nyberg, rak. 1860-l./1911. (9825)

– merkinnällä sr-2

Makasiinirakennus (143/2/2), arkkit. Jac. Ahrenberg & J.Nyberg, valm. 1897. (9825)
Kasarmialueen entiset tehdas- ja varastorakennukset (003/1/2 ja 003/1/6) 1910-luvulta. (9852)

Toistaiseksi viimeinen suojelukaava on vuodelta 1995 (10226), jolloin merkinnän sr-1 saivat

Makasiinirakennus K15 (152/2/1), arkkit. Elia Heikel, valm. 1898
Makasiinirakennus K14 (188/2/1), arkkit. Elia Heikel, valm. 1898.

Samalla kohteet yhdistettiin yhdeksi kortteliksi numero 188.

Yleisesti ottaen rakennussuojelua on Katajanokalla toteutettu tarkasti ja järjestelmällisesti. Tärkeimmät suojelumääräystä vailla olevat kohteet ovat tulli- ja pakkahuone (184/6/1), jonka suojeleminen merkinnällä sr-1 on ollut esillä,[3] ja Alvar Aallon suunnittelema vuonna 1962 valmistunut Enso-Gutzeitin pääkonttori. Suojelun arvoiseksi ei ole katsottu OTK:n varastorakennusta (186/5/2), joka tosin on kokenut lukuisia muutostoimenpiteitä. Uhanalaisia rakennuksia ovat vanhan asuntoalueen uudelleenkaavoituksen yhteydessä mainitut, kaavassa purettavaksi sallitut tai suositellut piha- ja lisärakennukset. Teoriassa purkutuomion on saanut myös toimistokäytössä oleva 1900-luvun alkuvuosina rakennettu punatiilirakennus (8/7/1/1), jonka kohdalle on kaavoitettu tontti uudelle asuinkerrostalolle.

Helsingin lääninvankilan rakennuskannan suojelussa on kaupunkisuunnitteluviraston edustajien mukaan tapahtumassa muutos. Vuoden 1977 asemakaavassa alue on varattu puistoksi ja ainoastaan vankilarakennuksen vanhin osa eli länsisiipi ja henkilökuntarakennus on suojeltu. Museovirasto antoi vuonna 1992 vankilarakennusten suojelutarpeesta lausunnon, jonka perusteella alue aiotaan kaavoittaa uudestaan ja suojella kaikki ennen 1900-luvun alkua valmistuneet rakennukset.[4]

1 Eräiden vuonna 1977 tai sen jälkeen suojeltujen rakennusten suojelumerkintöjä on ehditty jo tarkistaa. Tässä yhteydessä on niiden kohteiden osalta mainittu vain nykyinen voimassaoleva merkintä.

2 Kohde oli merkitty suojeltavaksi, mutta määräys ei astunut voimaan, koska asemakaavan muutos tämän kohteen osalta peruutettiin.

3 Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston arkkitehti Marikki Penttilä Tarja Lehdolle Tulli- ja pakkahuoneen rakennushistoriallisen selvityksen laatimisen yhteydessä. Lehto 1996: 79.

4 Suullinen tiedonanto: arkkitehti Bosse Österberg, KSV, 9.1.1998; Museoviraston lausunto 679/603/1992 vankila-alueen rakennusten suojelutarpeesta.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Lyhenteet

ARK = Arkkitehti-lehti
HKA = Helsingin kaupunginarkisto
HKKH = Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta
HKMKA = Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto
HS = Helsingin sanomat
KSV = Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto
KSLK = Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta
TFiFF = Tekniska föreningens i Finlands förhandlingar

Painamattomat lähteet

Helsingin kaupunginarkisto. Helsinki.

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjat ja niiden oheiset asiakirjat.
Maistraatin arkisto. Rakennuspiirustuskokoelma ja tonttikortit.

Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto

Asemakaava-arkisto.

Helsingin kaupunginmuseo. Helsinki

Kuva-arkisto.

Helsingin kaupungin rakennusvalvontaviraston arkisto. Helsinki.

Rakennuspiirustusten mikrofilmikokoelma.

Museovirasto, rakennushistorian osasto

Lausunto 679/603/1992 vankila-alueen rakennusten suojelutarpeesta.

Suomen rakennustaiteen museo. Helsinki.

Asemakaava-arkisto.
Originaaliarkisto.
Kuva-arkisto.

Suulliset tiedonannot

Arkkitehti Bosse Österberg, KSV, 9.1.1998.
Arkkitehdit Pekka Pakkala ja Mikael Sundman, KSV, 5.12.1997.

Muut painamattomat lähteet

Asemakaavaselostus, Katajanokka. KSV, asemakaavaosasto. Julkaisu AB. 5/76.
Asemakaavaselostus, Helsinki 8. kaupunginosa, Katajanokka. KSV, asemakaavaosasto. Julkaisu AB 6/80.
Helsingin lääninvankilan kehittämissuunnitelma 12.12.1997. Laatinut arkkitehtitoimisto Alli. KSV, asemakaavaosasto.
Jauhiainen, Pirkko 1974: Pohja ja arkkitehtoninen sisätila kansallisromantiikan ajan kerrostaloissa Katajanokalla. Pro gradu – työ. Helsingin yliopiston taidehistorian laitos.
Katajanokka, toteuttamisohjelma I. Katajanokan toteuttamistyöryhmä 13.11.1975. KSV, asemakaavaosasto 1975.
Lehto, Tarja 1996: Helsingin tulli- ja pakkahuone. Rakennushistoriallinen selvitys 28.2.1996. Arkkitehtitoimisto Lehto, Peltonen, Valkama Oy.
Rauske, Eija 1988: Arkkitehtuuritoimisto Usko Nyström, Petrelius, Penttilä, asuinkerrostalot. Tutkimuksen rajauksesta ja kaksi portaikko-ongelmaa. Laudaturseminaariesitelmä 17.10.1988. Helsingin yliopiston taidehistorian laitos.
Sundman, Mikael 1971: Plan och verklighet på Skatudden. En utvecklingshistoria och ett målsättningsprogram för stadsdelens utvecklande. Diplomarbete på Tekniska högskolans arkitektavdelning.

Painetut lähteet ja kirjallisuus

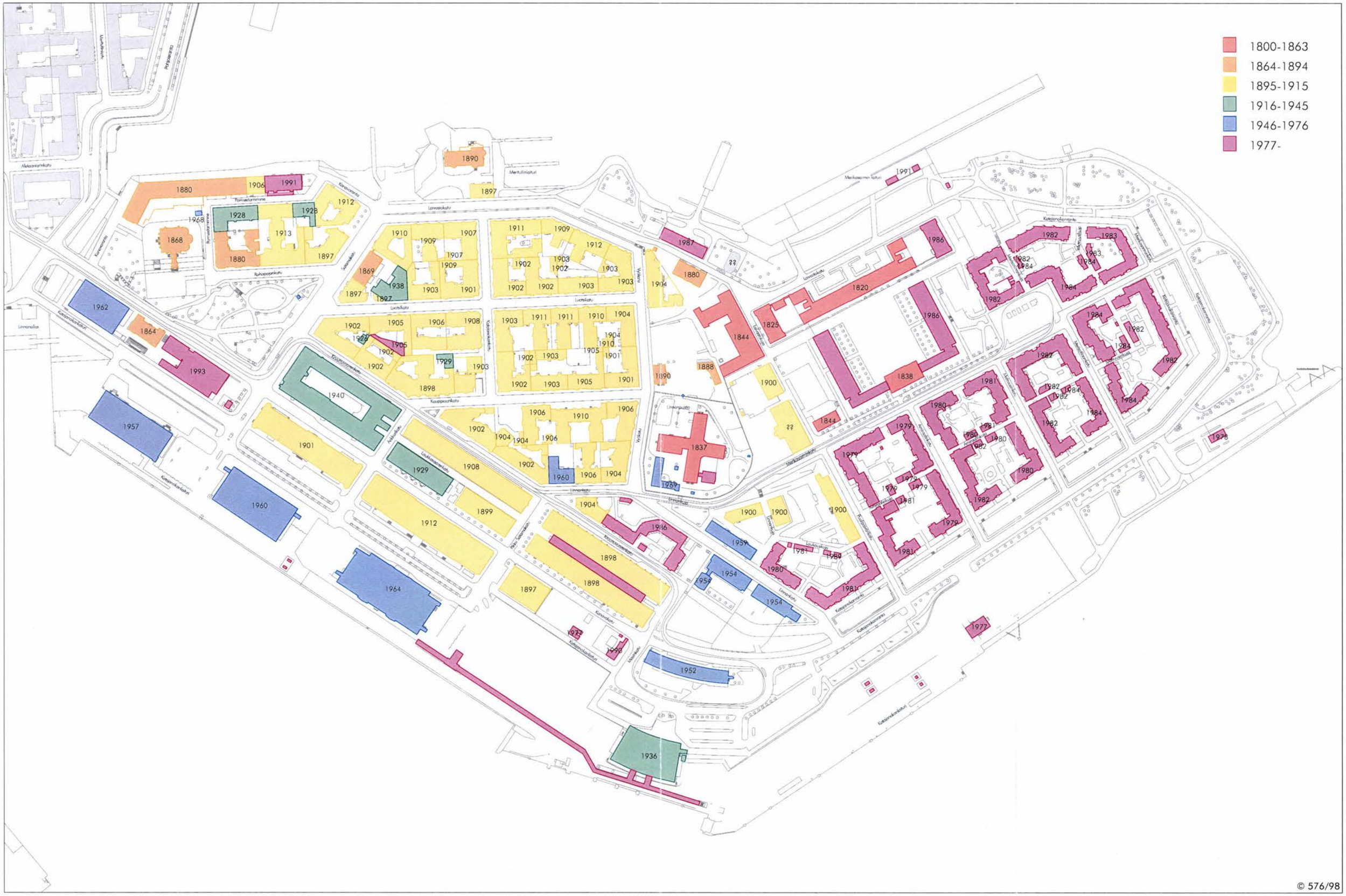
Adler, Peter 1995: Bostadsbyggande. På väg mot öppen industrialisering. Stockholm.
Arkkitehtikilpailuja 5/72.
Arkkitehti (Arkitekten), vuosikerrat 1903–1997.
Asunto 80. Vuosikymmen Helsingin kaupungin asuntotuotantoa. Jyväskylä.
Brunila, Birger & af Schultén, Marius 1955: Asemakaava ja rakennustaide. –Helsinginkaupungin historia IV:I. Helsinki.
Erävuori, Jukka 1981: Helsingin sataman ja satamahallinnon historia. Helsingin kaupungin julkaisuja 33. Helsinki.
Griffiths, Gareth 1997: The Polemical Aalto. The Enso-Gutzeit Headquarters, Helsinki (1959–1962), by Alvar Aalto. Datutop 19. Tampere University of technology. Vammala.
Hannikainen, Klaus 1911: Rakentamattomien tonttimaiden arvonnoususta Helsingissä. –Yhteiskuntataloudellinen aikakauskirja 1911. Helsinki.
Hakkarainen, Helena & Putkonen, Lauri 1995: Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/95. Helsinki.
Helander, Vilhelm 1975: Matruusien historialliset kasarmit. Katajanokan kaiku 1975.
Helander, Vilhelm & Pakkala, Pekka & Sundman, Mikael 1975: Katajanokan kärjen asemakaavaluonnos. Arkkitehti 2/1975.
—— 1976: Katajanokan kärjen asemakaavasuunnitelma. Tiili 4/1976.
—— 1981: Katajanokka rakentuu. Arkkitehti 6–7/1981.
—— 1983: Katajanokka. Uusi asuinalue Helsingin keskustassa. KSV.
Helsingin kadunnimet. 2.korj.p. Helsingin kaupungin julkaisuja 24. Helsinki 1992.
Helsingin Katajanokan Kanavakadun makasiinit. Käyttö- ja suojelusuunnitelma. KSV. Julkaisuja AB 1/79. Helsinki 1979.
Helsingin Sanomat 1991 vuosikerta.
Herranen, Timo 1997: Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. –Helsingin kaupungin historia vuodesta 1945. Helsinki.
Hoffman, Kai 1997: Elinkeinot. –Helsingin kaupungin historia vuodesta 1945. Helsinki.
Hornborg, Eirik 1950: Maaherranistuimen siirrosta Haminan rauhaan. –Helsingin kaupungin historia II. Helsinki.
Hyyppä, Esa 1950: Helsingin seudun geologiaa. –Helsingin kaupungin historia I. Helsinki.
Ilonen, Arvi 1990: Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa. Arkkitehtuuriopas. Keuruu.
Ilonen, Juha 1996: Toinen Helsinki. Kortteleiden kääntöpuolen arkkitehtuuri. Tampere.
Jaatinen, Carina 1997: Kontio Kastanjan korttelissa – sata vuotta elämää Katajanokalla. Ekenäs.
Jokela, Olli-Pekka & Wartiainen, Kai 1987: Virastotalo. Arkkitehti 3/1987.
Jokela, Olli-Pekka 1989: Finnida. Katajanokan Kaiku 1989.
Jung, Bertel 1941: Kaupunkirakennustaiteen murrosvuosilta Suomessa. Arkkitehti 4/1941.
Kairamo, Maija 1964: Keskustelu Katajanokan Kanavasta. Arkkitehti 1–2/1964.
Kajosaari, Matti 1989: Hotelli Grand Marina. Katajanokan kaiku 1989.
Kanavakadun makasiinit. Keskustan elävöittämistyöryhmän selvitys. KSV. Helsinki 1981.
Kanavaseudun liikennejärjestelyt. Vaihtoehtojen kaupunkirakenteellinen tarkastelu. KSV, asemakaavaosasto. Julkaisuja AB:5/74. Helsinki 1974.
Katainen, Juhani 1984: Katajanokan makasiinit, käyttösuunnitelma. Arkkitehti 1/1984.
Katajanokan Kaiku 1975, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991–92.
Katajanokan makasiinien käyttö. Arkkitehti 2/1975.
Katajanokan makasiinit kaupungin käyttöön. Arkkitehti 3/1978.
Katajanokka: aatekilpailun ohjelma. Helsinki 1971.
Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta. 1899, 1900, 1902, 1903, 1911, 1927, 1928, 1929, 1957 osa 2.
Korhonen, Aulikki 1981: Palosotilaista, Pikku-Katajanokista ja teorian tarpeellisuudesta... Arkkitehtiopiskelija-lehti 1/1981.
Korvenmaa, Pekka 1981: Lars Sonckin arkkitehtuuri 1905–1945. –Lars Sonck 1870–1956, arkkitehti. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Helsinki 1982 2.p.
Koukkunen, Heikki & Kasanko, Mikael 1977: Helsingin ortodoksinen seurakunta 1827–1977. Pieksämäki.
Kovero, Martti 1955: Helsinki liikennekeskuksena. –Helsingin kaupungin historia IV:I. Helsinki.
Kråkström, Erik 1990: Merikasarmi/Ulkoasiainministeriön virastotalo. Arkkitehti 7/1990.
Kuusi, Sakari 1964: Suomen rahapaja 1864–1964. Helsinki.
Laati, Iisakki 1956: Kunnalliselämä. –Helsingin kaupungin historia IV:II. Helsinki.
Larsson, Bo 1994: Stadens språk. Avdelningen för Stadsbyggnad, sektionen för Arkitektur. Lunds Universitet.
Lilius, Henrik 1983: Kaupunkirakentaminen 1856–1900. –Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. Vantaa.
—— 1990: Helsingin työ- ja ojennuslaitossuunnitelmat. –Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9. 1990. Näyttelyjulkaisu.
Lindberg, Carolus & Rein, Gabriel 1950: Asemakaavoittelu ja rakennustoiminta. –Helsingin kaupungin historia III:I. Helsinki.
Lukkarinen, Ville 1989: Classicism and history. Anachronistic architectural thinking in Finland at the turn of the century. Suomen Muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja 93.
Manner, Pekka 1973: Helsingin Katajanokan tiilimakasiinit. Arkkitehti 2/1973.
Mannerhovi, Anssi 1993: Katajanokan virastotalot. Rakennustaito 4/1993.
Moorhouse, Jonathan & Carapetian, Michael & Ahtola-Moorhouse, Leena 1987: Helsingin Jugendarkkitehtuuri 1895–1915. Helsinki.
Nevanlinna, Arne 1996: Illuusio arkkitehtuurista. Porvoo.
Nevalainen, Jouko 1961: Suomen vankilat. 2. p. Helsinki
Ollila, Kaija & Toppari, Kirsti 1986: Puhvelista Punatulkkuun. Helsingin vanhoja kortteleita. 6.p. Hämeenlinna.
Pakarinen, Riitta 1996: "Tervasankonationalismia" – Rauhankappelin kohtalo. –Narinkka 1996. Helsingin kaupunginmuseo. Helsinki.
Pakkala, Pekka 1981: Katajanokan vanhan asuntoalueen asemakaava. Arkkitehti 4/1981.
Pakkala, Pekka & Sundman, Mikael 1979: Katajanokan kanavakadun makasiinit. Arkkitehti 3/1979.
Pettersson, Victor (d.y.) 1958: Skatudden som fick kanal och nu håller på att fölora den. –Tre Helsingfors skildrare. Helsingfors i forna tider. Helsingfors.
Rakennustaito, vuosikerrat 1906–1997.
Rakentaja, vuosikerta 1902.

Raustela, Lasse 1990: Dementjeffin kiwikartano 1885–1985. Jyväskylä.
Salokorpi, Asko 1984: Kaupunkirakentaminen. –Suomen kaupunkilaitoksen historia 3. Vantaa.
—— 1990: Arkkitehtuuri vuoden 1940 jälkeen. –ARS – Suomen taide 6. Keuruu.
Sievänen, Ritva 1977: Arkkitehti Selim A. Lindqvist. Helsingin yliopiston taidehistorian laitoksen julkaisuja 1977.
Sinisalo, Jarkko 1979: Katajanokan ruotsalaisaikainen tykistövarikko. Katajanokan kaiku 1979.
—— 1980: Katajanokan kasarmin suunnittelu ja rakentaminen 1816–1838. –Suomen Museo 1980.
—— 1990: Carl Ludvig Engel sotilasrakennusten arkkitehtina. –Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9. 1990. Näyttelyjulkaisu.
Sonck, Lars 1898: Modern vandalism. –Finsk Tidskrift 1898:I.
Stenius, Olof (toim.) 1969: Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto. Helsinki.
Suolahti, Eino E. 1950: Ensimmäinen Vironniemen Helsinki. –Helsingin kaupungin historia I. Helsinki.
Suomen Teollisuus-lehti 1896 ja 1897.
Svartström, Rolf 1993: Asuntoaluemalleja – malliasuntoalueita. Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston julkaisuja 1993/2. Otaniemi 1993.
Taucher, Gunnar 1911: Magasinstävlingen. Arkitekten VIII/1911.
Tekniska Föreningen i Finlands Förhandlingar. 1883, 1895, 1897.
Tuukkanen, Väinö 1956: Katajanokan liikennekysymys. Arkkitehti 10/1956.
Välikangas, Martti 1931: Katajanokka - "Eastend"? Arkkitehti 2/1931.
Vår Stad. En bok om Helsingfors. Helsingfors 1947.
Waris, Heikki 1951: Helsinkiläisyhteiskunta. –Helsingin kaupungin historia III:II. Helsinki.
Wartiainen, Kai 1986: Kaupunkikuva ja arkkitehtien vastuu. Tiili 3/86.
Wessman, Kerttuli 1989: Katajanokan vaatimaton menneisyys. –Narinkka 1989. Helsingin kaupunginmuseo. Helsinki.
Wiherheimo, Onni & Rein, Gabriel 1950: Kunnalliselämä. –Helsingin kaupungin historia III:II. Helsinki.
Wäre, Ritva 1989: Arkkitehtuuri vuosisadan vaihteessa. –ARS – Suomen taide 4. Keuruu.
Åström, Sven-Erik 1956: Kaupunkiyhteiskunta murrosvaiheessa. –Helsingin kaupungin historia IV:II. Helsinki.
——1957: Samhällsplanering och regionsbildning i kejsartidens Helsingfors. Studier i stadens inre differentiering 1810–1910. Helsingfors.

LIITTEET

Liite 1. Teemakartat

Kartta 1. Rakennusten nykyiset käyttötarkoitukset
Kartta 2. Rakennusten käyttöönottovuodet
Kartta 3. Puistot ja aukiot
Kartta 4. Suojellut rakennukset
Kartta 5. Valokuvien ottopaikat



© 576/98

9.2.1998
Lindh Envision Oy Arkkitehtitoiminta

Helsingin kantakaupungin rakennussulttuuri – Katajanokan inventointi 1997
Rakennusten käyttöönottovuodet


Kanava-
puisto
Katajanokan
puisto
Laivasto-
puisto
Laivasto-
puisto
Merikasarmin-
puisto
Merisotilaan-
tori
Matruusin-
puisto
Laivastokatu
Luotsikatu
Kauppiaankatu
Katajanokanlaituri
Katajanokanranta
Merikasarmin katu
Merikasarmin laituri
Mertuliniaturi
Ranta-Tampellankatu
Rahapajankatu
Kanavakatu
Pakkahuonekatu
Lintulahdenkatu
Lintumiehenkatu
Lintumiehenpuisto
Lintumiehenkuja
Lintumiehenkatu
Lintumiehenkatu
Lintumiehenkatu

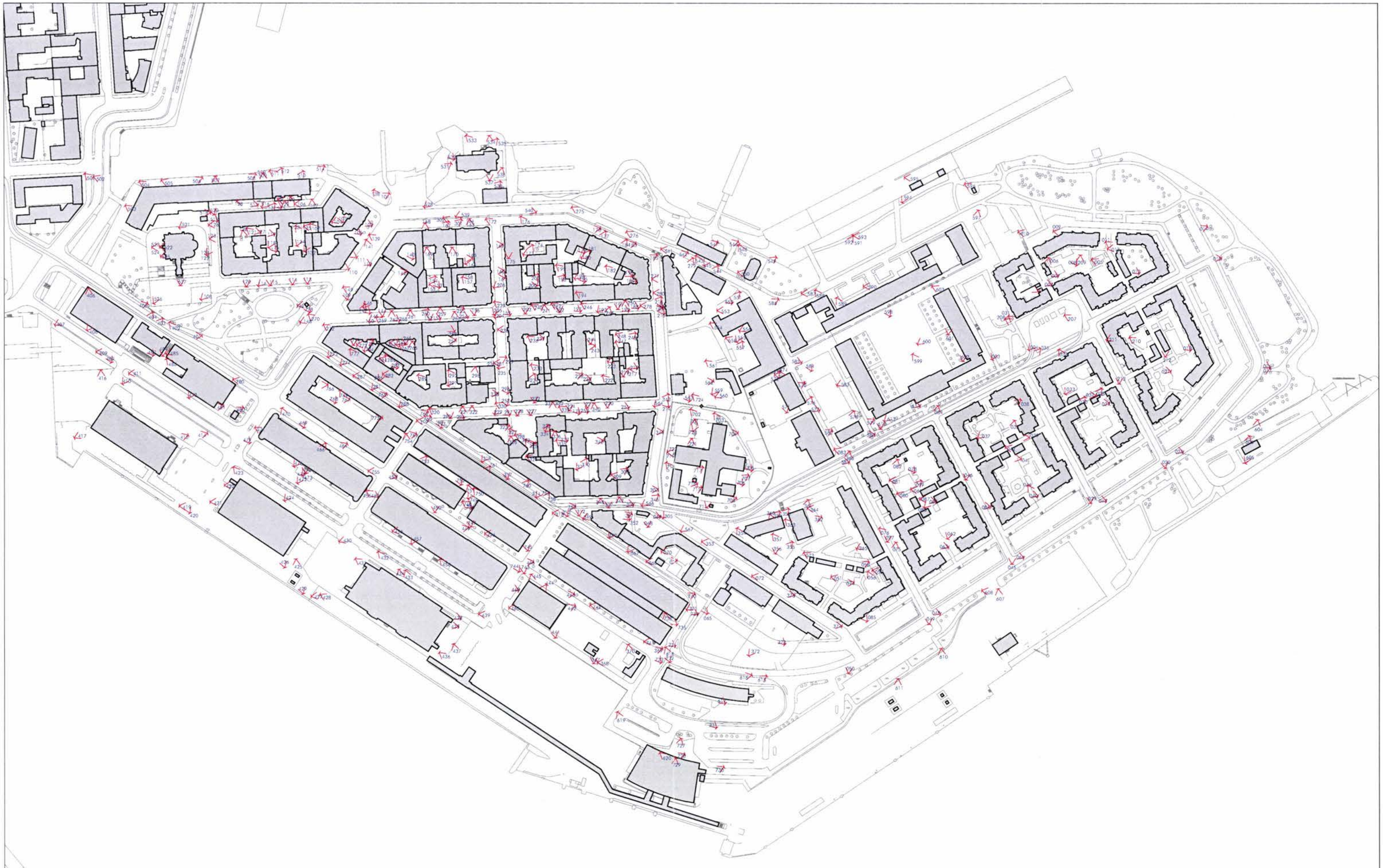
asuinrakennukset ja niihin liittyvät talousrakennukset
asuinrakennukset, joissa on liiketiloja katutasossa
liikerakennukset
virasto- ja toimistotalot
koulut, päiväkodit ja kerhotilat
Helsingin lääninvankila
sataman terminaalirakennukset
liikevarastot
kirkko, kongressihalli
hotelli, retkeilymaja
muu tai tuntematon käyttötarkoitus

© 576/98

9.2.1998
Lindh Envision Oy Arkkitehtitoiminta

Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri – Katajanokan inventointi 1997
Rakennusten nykyiset käyttötarkoitukset


8628:sr-2
9082:sr-2
8628:symboli
LOKK
9825:sr-1
9825:sr-2
9825:symboli
8340:sr-2
9766:sr-1
276/65
10509:sr-2
8853:sr
9277:sr-1
8779:symboli
8779:sr-2
10226:sr-1
9049:sr-2
9146:sr-1
8682:sr-1
8682:sr-2
7534:ark
276/65
7534:ark
7534:ark
7534:ark
7534:ark
7534:symboli
7534:symboli
7534:ab
7534:t
MML
9852:sr-2
9852:sr-2
Porkkalankatu
Merikasarmin laituri
Katajanokanranta
Katajanokanlaituri
Katajanokankatu
Merikasarmikatu
Laivastokatu
Luotsikatu
Kauppapuistikko
Kapteeninkatu
Lönnrotinkatu
Unioninkatu
Ruoholahdenkatu
Rahapajankatu
Kanavakatu
Linnankatu
Pohjoisranta
Aleksanterinkatu
Pursimiehenkatu
Pursimestarinrinne
Salomonkatu
Ruotsalaisenkatu
Yliopistonkatu
Hallituskatu
Vuorikatu
Pieni Satamakatu
Kasarmikatu
Kalevankatu
Kaivokatu
Kanavakatu
Katajanokanlaituri
Katajanokanranta
Katajanokankatu
Katajanokanlaituri
Katajanokanranta
Katajanokanranta
Katajanokanranta



© 576/98

9.2.1998
Lindh Envision Oy Arkkitehtitoiminta

Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri – Katajanokan inventointi 1997
Valokuvien ottopaikat

Liite 2. Kohdeluettelo

Kohdeluetteloon on koottu valikoima inventoinnin yhteydessä koottua tietoa Katajanokan rakennuksista. Kohteet (kaikki Katajanokan rakennukset) on järjestetty sijaintitunnusten mukaan. Sijaintitunnuksen ensimmäinen kauttaviivalla erotettu numero kertoo kaupunginosan tai kylän. Tässä tapauksessa Katajanokan kaupunginosa on numero 8 ja Töölön kylä numero 432. Toinen luku (tai kirjain) on korttelin numero. Kolmas kertoo tontin numeron ja viimeinen rakennusnumeron. Tämä järjestys on valittu kohteiden löytämisen helpottamiseksi. Esimerkiksi saman korttelin rakennukset ovat nyt peräkkäin.

Toinen sarake sisältää osoitetiedon. Tietokannasta voidaan tulostaa kohdeluettelo myös osoitteiden mukaisessa järjestyksessä.

Kolmanteen sarakkeeseen on liitetty kaksi inventoinnin yhteydessä kerättyä tietoa: kohteen nimi ja kohteen nykyinen käyttötarkoitus.

Neljäs sarake sisältää suunnittelijatiedot. Piirustukset allekirjoittaneen suunnittelijan nimi mainitaan ensin ja kauttaviivalla erotettuna muut suunnittelijat tai esimerkiksi toimiston nimi.

Viides ja kuudes sarake sisältävät suunnittelu- ja käyttöönottovuodet. Käyttöönottovuosi on saatu suoraan rakennusrekisteristä. Suunnitteluvuosi on piirustusten allekirjoitusvuosi. Käyttöönottovuoden arvo 9999 tarkottaa tuntematonta. Tuntematon suunnitteluvuosi on tyhjä kenttä.

Viimeinen sarake kertoo kaavasuojelutilanteen inventointihetkellä. Sulkeisiin on merkitty asemakaavan numero.

Kohdeluettelo on toteutettu Access 97 -ohjelmalla. Luettelo löytyy tietokannan 8-tiedot.mdb kohdasta raportti: Kohdeluettelo.

Liite 2. Kohdeluettelo

Sijaintitunnus	Osoite	Kohde / nykyinen käyttö	Suunnittelija	Suunnitteluvuosi	Käyttöönottovuosi	Suojelumerkintä
8/0001/1/11	LAIVASTOKATU 20	Suomenlahden merivartioston esikunta / Merivartioston päämaja			1880	sr-1 (8682)
8/0002/1/1	LAIVASTOKUJA 6	Katajanokan ala-asteen koulu / peruskoulu	E. B. Lohrmenn (yleissuunnitelma 1844)	1844	1844	sr-1 (8682)
8/0003/1/2	LAIVASTOKUJA 2	Palloiluhalli / tuntematon	Suunnitteluajankohta 1910-luku		9999	sr-2 (9852)
8/0003/1/6	LAIVASTOKUJA 2	Lasten päiväkoti Luotsi / päiväkoti	Suunniteltu 1910-luvulla	1900	1900	sr-2 (9852)
8/0004/1/1	MERISOTILAANTORI 1	As. Oy Kukkaskartanon palvelutalo / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Timo Vormala / Arkkitehdit Gullichsen-Kairamo-Vormala Ky	1981	1982	
8/0005/1/1	KATAJANOKANRANTA 21	Kiint. Oy Katajanokanranta 21 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Esko Kahri / Lohman	1981	1982	
8/0005/1/2	KATAJANOKANRANTA 21	Kiint. Oy Katajanokanranta 21, piharakennus / Polkupyörävarasto, jätehuone	Arkkitehti Esko Kahri / Lohman	1981	1982	
8/0005/2/1	MERIKASARMINKATU 7	As. Oy Merikasarminkatu 7 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Juha Leiviskä	1982	1984	
8/0005/2/2	MERIKASARMINKATU 7	As. Oy Merikasarminkatu 7, talousrakennus 2 / Muuntamo, pesula ja ulkoiluvälinevarasto	Arkkitehti Juha Leiviskä	1982	1984	
8/0005/2/3	MERIKASARMINKATU 7	As. Oy Merikasarminkatu 7, talousrakennus 3 / Polkupyörävarasto, jätehuone	Arkkitehti Juha Leiviskä	1982	1984	
8/0006/1/1	KATAJANOKANRANTA 19	As. Oy Katajanokanranta 19 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Esko Kahri / Arkkitehtuuritoimisto Kahri & Lohman	1982	1983	
8/0006/1/2	KATAJANOKANRANTA 19	As. Oy Katajanokanranta 19, talousrakennus / talovarastot, kerhopaviljonki, jätevarasto, uvv	Arkkitehti Esko Kahri / Arkkitehtuuritoimisto Kahri & Lohman	1982	1983	
8/0007/1/1	LINNANKUJA 3	toimisto (Puolustushallinnon rakennuslaitos)	Suunniteltu 1910-luvulla		1900	
8/0007/2/1	PUOLIPÄIVÄNKATU 4	PLM:n rakennusosasto / Asuinkerrostalo, toimistoja	Suunniteltu 1910-luvulla		1900	ark (7534)
8/0008/1/1	MERIKASARMINKATU 4	Kiint. Oy Merikasarminkatu 4 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Erik Adlercreutz / A-konsultit arkkitehtitoimisto	1978	1979	
8/0008/1/2	MERIKASARMINKATU 4	Kiint. Oy Merikasarminkatu 4, huoltorakennus / uvv. talovarasto	Arkkitehti Erik Adlercreutz / A-konsultit arkkitehtitoimisto	1978	1979	
8/0008/2/1	MERIKASARMINKATU 6	As. Oy Merikasarminkatu 6 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Erik Adlercreutz / A-konsultit arkkitehtitoimisto	1978	1979	
8/0008/2/2	MERIKASARMINKATU 6	As. Oy Merikasarminkatu 6, huoltorakennus / uvv. jätehuone, muuntamo, talovarasto	Arkkitehti Erik Adlercreutz / A-konsultit arkkitehtitoimisto	1978	1979	
8/0009/1/1	AMIRAALINKATU 3	Kiint. Oy Amiraalinkatu 3 / Asuinkerrostalo, päiväkoti	Arkkitehti Erkki Valovirta / Arkkitehtitoimisto Söderlund-Valovirta	1979	1980	
8/0009/1/2	AMIRAALINKATU 3	Kiint. Oy Amiraalinkatu 3, talousrakennus / uvv. jätehuone, muuntamo	Arkkitehti Erkki Valovirta / Arkkitehtitoimisto Söderlund-Valovirta	1979	1980	
8/0009/2/1	MATRUUSINKATU 4	As. Oy Matruusinkatu 4 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Erkki Valovirta / Arkkitehtitoimisto Söderlund-Valovirta	1979	1981	
8/0009/2/2	MATRUUSINKATU 4	As. Oy Matruusinkatu 4, talousrakennus / uvv. jätehuone	Arkkitehti Erkki Valovirta / Arkkitehtitoimisto Söderlund-Valovirta	1979	1981	
8/0010/1/1	MERIKASARMINKATU 12	As. Oy Merikasarminkatu 12 / Liike- ja asuinkerrostalo, päiväkoti	KK suunnitteluosasto	1980	1982	
8/0010/1/2	MERIKASARMINKATU 12	As. Oy Merikasarminkatu 12, talousrakennus / talovarastot, jätevarasto, uvv	KK suunnitteluosasto	1980	1982	
8/0011/1/1	MERISOTILAANKATU 3	Kiint. Oy Merisotilaankatu 3 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Pentti Piha	1981	1984	
8/0011/1/2	MERISOTILAANKATU 3	Kiint. Oy Merisotilaankatu 3, talousrakennus / Talovarastot, jätevarasto, uvv	Arkkitehti Pentti Piha	1981	1984	
8/0012/1/1	LINNANKATU 11	Linnankatu 11 (VVO) / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Kristian Gullichsen / Arkkitehdit Gullichsen-Kairamo-Vormala Ky	1979	1980	
8/0012/1/2	LINNANKATU 11	Linnankatu 11 (VVO), talousrakennus / jätehuone, varasto	Arkkitehti Kristian Gullichsen / Arkkitehdit Gullichsen-Kairamo-Vormala Ky	1979	1981	
8/0012/2/7	KATAJANOKANRANTA 1	As. Oy Katajanokanranta 1 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Kristian Gullichsen / Arkkitehdit Gullichsen-Kairamo-Vormala Ky	1979	1981	
8/0012/2/8	KATAJANOKANRANTA 1	As. Oy Katajanokanranta 1, talousrakennus / jätehuone, varasto	Arkkitehti Kristian Gullichsen / Arkkitehdit Gullichsen-Kairamo-Vormala Ky	1979	1989	
8/0013/1/1	PUOLIPÄIVÄNKATU 1	As. Oy Puolipäivänkatu 1 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Simo Järvinen / Arkkitehtittuuritoimisto Järvinen-Valjakka	1980	1981	
8/0013/1/2	PUOLIPÄIVÄNKATU 1	As. Oy Puolipäivänkatu 1, talousrakennus / uvv. jätehuone	Arkkitehti Simo Järvinen / Arkkitehtittuuritoimisto Järvinen-Valjakka	1980	1981	
8/0013/2/1	AMIRAALINKATU 2	Kiint. Oy Amiraalinkatu 2 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Eero Valjakka / Arkkitehtittuuritoimisto Järvinen-Valjakka	1978	1979	
8/0013/2/2	AMIRAALINKATU 2	Kiint. Oy Amiraalinkatu 2, talousrakennus / uvv. jätehuone	Arkkitehti Eero Valjakka / Arkkitehtittuuritoimisto Järvinen-Valjakka	1978	1979	
8/0014/1/1	AMIRAALINKATU 1	As. Oy Amiraalinkatu 1 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Kalle-Heikki Narinen / Keskus-SATO Oy arkkitehtiosasto	1980	1982	
8/0014/1/2	AMIRAALINKATU 1	As. Oy Amiraalinkatu 1, talousrakennus / uvv. jätehuone	Arkkitehti Kalle-Heikki Narinen / Keskus-SATO Oy arkkitehtiosasto	1980	1982	
8/0014/2/1	MATRUUSINKATU 2	Matruusinkatu 2 (VATRO/Katajanokka 2) / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Matti Seppänen / ATR-toimistot Oy, Jussi Mikkilä	1978	1980	
8/0014/2/2	MATRUUSINKATU 2	Matruusinkatu 2 (VATRO/Katajanokka 2), piharak. / uvv. jätehuone	Arkkitehti Matti Seppänen / ATR-toimistot Oy, Jussi Mikkilä	1978	1980	
8/0015/1/1	MATRUUSINKATU 1	As. Oy Matruusinkatu 1 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Kalle-Heikki Narinen / Keskus-SATO Oy, Jussi Mikkilä	1980	1982	
8/0015/1/2	MATRUUSINKATU 1	As. Oy Matruusinkatu 1, piharakennus / uvv. jätehuone	Arkkitehti Kalle-Heikki Narinen / Keskus-SATO Oy, Jussi Mikkilä	1980	1982	
8/0015/2/1	MERISOTILAANKATU 2	Kiint. Oy Merisotilaankatu 2 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Kari Virta / Arkkitehtitoimisto Kari Virta	1982	1984	
8/0015/2/2	MERISOTILAANKATU 2	Kiint. Oy Merisotilaankatu 2, piharakennus / jätekatos+leikkimökki	Arkkitehti Kari Virta / Arkkitehtitoimisto Kari Virta	1982	1984	
8/0016/1/1	MERISOTILAANKATU 1	As. Oy Merisotilaankatu 1 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Pekka Helin / Arkkitehtitoimisto Helin & Siitonen	1982	1984	
8/0016/2/22	KATAJANOKANRANTA 17	As. Oy Seitsemästoista ranta / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Erkki Heino / AR-suunnittelu Björkstam-Heino-Kostiainen	1980	1982	
8/0016/2/23	KATAJANOKANRANTA 17	As. Oy Seitsemästoista ranta, piharakennus / kerhotila, talopesula, muuntamo	Arkkitehti Erkki Heino / AR-suunnittelu Björkstam-Heino-Kostiainen	1980	1982	

Sijaintitunnus	Osoite	Kohde / nykyinen käyttö	Suunnittelija	Suunnitteluvuosi	Käyttöönottovuosi	Suojelumerkintä
8/0148/4/2	LUOTSIKATU 4	As. Oy Luotsikatu 4, piharakennus / toimisto	Arkkitehti Gustaf Estlander / Karl Lindahl, Knut Wasastjerna	1905	1905	
8/0148/5/1	KAUPPIAANKATU 5	Kiint. Oy Helsingin kauppiaankatu 5 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Bertel Jung / Jung & Bomanson Arkitekturbyrå (1902), Jalmari Peltonen (1931), Ahti Korhonen (1954)	1902	1903	sr-2 (8340)
8/0148/6/1	LUOTSIKATU 6	As. Oy Oihonna / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Albert Nyberg	1904	1906	sr-2 (8340)
8/0148/8/1	KATAJANOKANKATU 4	As. Oy Katajanokankatu 4 / Liike- ja asuinkerrostalo	Rakennusmestari Frans Oskar Helenius	1907	1908	sr-2 (8340)
8/0149/7/1	KATAJANOKANKATU 1	As. Oy Olofsborg / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehdit Herman Gesellius, Armas Lindgren ja Eliel Saarinen	1901	1902	sr-2 (8340)
8/0149/7/2	KAUPPIAANKATU 7	As. Oy Olofsborg, piharakennus / työhuoneita, yms.	Arkkitehdit Herman Gesellius, Armas Lindgren ja Eliel Saarinen	1901	1902	
8/0149/9/1	KAUPPIAANKATU 9	Kauppiaankatu 9 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Georg Wasastjerna / Werner Polón & Georg Wasastjerna	1902	1903	sr-2 (8340)
8/0149/9/2	KAUPPIAANKATU 9	Kauppiaankatu 9, piharakennus / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Georg Wasastjerna / Werner Polón & Georg Wasastjerna	1902	1903	
8/0149/10/1	KATAJANOKANKATU 3	As. Oy Norma / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Werner von Essen / von Essen & Kallio	1903	1903	sr-2 (8340)
8/0149/11/1	KAUPPIAANKATU 11	Kauppiaankatu 11 / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Georg Wasastjerna / Werner Polón & Georg Wasastjerna	1904	1905	sr-2 (8340)
8/0149/11/2	KAUPPIAANKATU 11	Kauppiaankatu 11, piharakennus / talli	Arkkitehti Georg Wasastjerna / Werner Polón & Georg Wasastjerna	1904	1905	
8/0149/12/1	LUOTSIKATU 12	As. Oy Luotsiola / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Vilho Penttilä	1910	1911	sr-2 (8340)
8/0149/13/1	KAUPPIAANKATU 13	Työväen as. oy Tuki / Liike- ja asuinkerrostalo	Rakennusmestari Heikki Kaartinen	1901	1901	sr-2 (8340)
8/0149/13/2	KAUPPIAANKATU 13	Työväen as. oy Tuki, piharakennus / ar	Rakennusmestari Heikki Kaartinen	1901	1901	
8/0149/14/1	LUOTSIKATU 14	As. Oy Luotsikatu 14 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Kauno S. Kallio / Arkkitehtuuri- ja rakennustoimisto von Essen, Kallio, Ikäläinen	1910	1911	sr-2 (8340)
8/0149/16/1	LUOTSIKATU 16	As. Oy Luotsikatu 16 / Liike- ja asuinkerrostalo	Rakennusmestari O. E. Koskinen	1910	1910	sr-2 (8340)
8/0149/16/2	LUOTSIKATU 16	As. Oy Luotsikatu 16, piharakennus / varasto	Rakennusmestari O. E. Koskinen	1910	1910	
8/0149/18/1	LUOTSIKATU 18	As. Oy Koitto / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Bertel Jung / Oskar Bomanson, Jung & Bomanson Arkitektbyrå	1903	1904	sr-2 (8340)
8/0149/18/2	LUOTSIKATU 18	As. Oy Koitto, piharakennus / työhuoneita, (asuntoja ?)	Arkkitehti Bertel Jung / Oskar Bomanson, Jung & Bomanson Arkitektbyrå	1903	1904	
8/0150/2/1	SATAMAKATU 3	Kiint. Oy Ankkurikatu 5, Kesko Oy:n pääkonttori / Toimisto- ja varastorakennus	Arkkitehti Toivo Paatela / Kesko Oy, Seppo Hytönen	1938	1940	sr-2 (8853)
8/0150/2/2	SATAMAKATU 3	Purettu / purettu			9999	
8/0151/1/1	ANKKURIKATU 5	Kiint. Oy Ankkurikatu 5 / toimistorakennus	Arkkitehti Selim A. Lindqvist / Elia Heikels arkitekturbyrå	1905	1908	sr (8853)
8/0152/2/1	PIKKU SATAMAKATU 5	Kiint. Oy Warrantti K15 / näyttely- ja liikerakennus	Arkkitehti Elia Heikel	1898	1898	sr (9049)
8/0159/1/1	VYÖKATU 1	Helsingin lääninvankila / vankila	Arkkitehti A. F. Granstedt / Intendentinkonttori, Th. Decker (1880-luku)	1837	1837	ark (7534)
8/0159/1/2	VYÖKATU 1	Helsingin lääninvankilan työhuonerakennus / työpajarakennus	Urpo Nummela / Oikeusministeriö, vankeinhoito-osasto	1968	1969	
8/0159/1/5	VYÖKATU 1	Purettu / purettu			1969	
8/0159/3/1	VYÖKATU 3	Helsingin lääninvankilan henkilöstörakennus / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Theodor Decker	1880	1890	so (7534)
8/0159/3/2	VYÖKATU 3	Helsingin lääninvankilan autotalli / autotalli, varasto	Arkkitehti Theodor Decker	1880	1888	
8/0159/7/2	VYÖKATU 5	Purettu / purettu			1947	
8/0159/9/1	VYÖKATU 9	As. Oy Wellamo / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Selim A. Lindqvist	1903	1904	sr-2 (8340)
8/0160/1/1	KRUUNUVUORENKATU 11	Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Bertel Jung / Oskar Bomanson, Jung & Bomanson Arkitektbyrå	1904	1904	sr-2 (8779)
8/0160/5/1	KRUUNUVUORENKATU 13	As. Oy Kruunuvuorenkatu 13-15 / Liike- ja asuinkerrostalo, päiväkoti	Arkkitehti Erkki Helamaa	1984	1986	
8/0161/1/1	KAUPPIAANKATU 8	As. Oy Kauppiaankatu 8-10 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehtuuritoimisto von Essen, Kallio, Ikäläinen	1909	1910	sr-2 (8340)
8/0161/2/1	VYÖKATU 2	As. Oy Helsingforsborg / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Albert Nyberg	1903	1904	sr-2 (8340)
8/0161/3/1	LINNANKATU 3	Sailors Home, merimieskoti / hotelli, toimisto	Arkkitehti Sam Salvesen / Bertel Liljequist	1959	1960	
8/0161/4/1	KAUPPIAANKATU 4	Oy Kolmio / Asuinkerrostalo	Arkkitehti Werner von Essen / Kauno S. Kallio	1903	1904	sr-2 (8340)
8/0161/4/2	KAUPPIAANKATU 4	Oy Kolmio, piharakennus / varasto	Arkkitehti Werner von Essen / Kauno S. Kallio	1903	1904	
8/0161/5/1	LINNANKATU 5	As. Oy Linnankatu 5 / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Vilho Penttilä / Usko Nyström, Petrelius & Penttilä	1905	1906	sr-2 (8340)
8/0161/6/1	KAUPPIAANKATU 6	Rakennusosakeyhtiö Suomela / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Werner von Essen / Arkkitehtuuritoimisto von Essen & Kallio	1905	1906	sr-2 (8340)
8/0161/6/2	KAUPPIAANKATU 6	Rakennusosakeyhtiö Suomela, piharakennus / asunto, varastoja	Arkkitehti Werner von Essen / Arkkitehtuuritoimisto von Essen & Kallio	1905	1906	
8/0161/7/1	KAUPPIAANKATU 2	Oy Kataja / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehti Usko Nyström / Usko Nyström, Petrelius & Penttilä	1901	1902	sr-2 (8340)
8/0161/9/1	KRUUNUVUORENKATU 9	As. Oy Louhi / Liike- ja asuinkerrostalo	Rakennusmestari Emanuel Ikäläinen	1901	1902	sr-2 (8340)
8/0161/12/1	KAUPPIAANKATU 12	As. Oy Linna / Liike- ja asuinkerrostalo	Arkkitehtuuri- ja rakennustoimisto von Essen, Kallio, Ikäläinen	1905	1906	sr-2 (8340)
8/0184/6/1	KANAVAKATU 6	Tulli- ja pakkahuone / varasto- ja näyttelyrakennus	Arkkitehti Gustaf Nyström	1898	1901	
8/0186/5/1	KANAVAKATU 5	Kiint. Oy Kanavakatu 5-7 / toimistotalo	Arkkitehti Elia Heikel / KK rakennusosasto, Pauli Salomaa, Georg Jägerroos (1939)	1898	1899	sr (8853)
8/0186/5/2	KANAVAKATU 5	Kiint. Oy Kanavakatu 5-7 / toimistorakennus	Arkkitehti Georg Jägerroos / KK rakennusosasto	1929	1929	
8/0187/8/1	KANAVAKATU 8	Hotel Grand Marina / hotelli	Arkkitehti Lars Sonck / Selim A. Lindqvist (1912), Lars Sonck (julkisivut 1912-1929), Timo Vormala (1989-1992)	1912	1912	sr-1 (9277)
8/0188/2/1	KANAVAKATU 5	Kiint. Oy Wanha Satama, K14 / näyttely- ja liikerakennus	Arkkitehti Elia Heikel	1897	1898	sr (9049)
8/0189/2/1	KANAVAKATU 12	Suomen Elokuvasäätiö, K13 / toimistorakennus	Arkkitehti Elia Heikel / Juhani Katainen (1983)	1896	1897	sr-2 (9049)

HELSINGIN KAUPUNGINMUSEON TUTKIMUKSIA JA RAPORTTEJA

1/1995
Helena Hakkarainen – Lauri Putkonen
Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt

1/1996
Tommi Lindh
Helsingin rakennuskulttuuri-inventointi
29. Haaga

1/1997
Tommi Lindh
Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri
Vallilan ja Hermannin inventointi

1/1998
Anna Carpelan
Yleiset kaivot Helsingissä 1800-luvulla

2/1998
Carina Jaatinen – Tommi Lindh – Hannu Lunkka
Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri
Katajanokan inventointi

ISBN 951-718-174-4
ISSN 1238-9870

Myynti ja jakelu:

Helsingin kaupunginmuseo
Sofiankatu 4
00170 Helsinki
Puhelin: (09) 1691