

Helsinki

# Makasiinirannan ja Olympiarannan

ympäristöhistoriallinen selvitys 2021-2022

Kaupunkiympäristön julkaisu 2022:4



**Tilaaja:** Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristö / Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

**Vastuhenkilö:** Arkkitehti Salla Hoppu

**Teksti:** Arkkitehtitoimisto Okulus Oy / puistot; Studio Terra Oy

**Taitto:** Arkkitehtitoimisto Okulus Oy / puistot; Studio Terra Oy

**Työryhmä:** Arkkitehdit Mikko Bonsdorff ja Kati Winterhalter, maisema-arkkitehti yo Juhana Havas.  
Studio Terra Oy: Maisema-arkkitehdit Anna Ryymän ja Sarianne Silfverberg  
  
mikko@okulus.fi

**Kartta-aineistot:** © Kaupunkimittausosasto, Helsinki

**Valokuvat ja kartat:** Historialliset valokuvat ja kartat ks. lähdeluettelo  
  
Nykytilan valokuvat: Arkkitehtitoimisto Okulus Oy ja Studio Terra Oy  
  
Visualisoinnit: Arkkitehtitoimisto Okulus Oy ja Studio Terra Oy

**ISSN:** [ISSN 2489-4222 \(painettu\)](#)  
[ISSN 2489-4230 \(verkkójulkaisu\)](#)  
**verkkoversio 978-952-386-045-2**

**Etukannen kuva:** A.E. Rosenbröjer, n. 1890. HKM.

**Takakannen kuva:** Olympiakuva 1952. HKM.

Helsinki

# MAKASIINIRANNAN JA OLYMPIARANNAN

**ympäristöhistoriallinen selvitys 2021-2022**

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:4

# Sisällys

<b>Tiivistelmä</b>	<b>8</b>
<b>Johdanto</b>	<b>11</b>
<i>Tutkimusalueen rajaus</i> .....	12
<i>Aineisto</i> .....	13
<i>Nimeämisen käytänteistä</i> .....	15
<b>1748-1807</b>	<b>17</b>
<i>Ulriikkaporin polygonilinoitus</i> .....	19
<i>Ulriikkaporin kasarmi ja läntinen rantaviiva Ruotsin vallan ajalla</i> .....	21
<i>Johan Sederholmin telakka</i> .....	23
<b>1808 jälkeen</b>	<b>25</b>
<i>Ulriikkaporin linnoitusjäänteiden purkaminen</i> .....	25
<i>Ulriikkaporin huippu</i> .....	27
<i>Ulriikkaporin kallioseinämän kiertäminen ja ruhje</i> .....	29
<i>Rantareitistä Makasiinikajaksi</i> .....	29
<i>Makasiiniranta</i> .....	33
<i>Makasiinirakennukset</i> .....	35
<i>Punatiiltä Eteläsataman maisemaan</i> .....	37
<i>Helsingin telakkayhtiö</i> .....	39
<b>1800-luvun loppupuolisko</b>	<b>40</b>
<i>Badhusgatan - Saunakadun lopullinen järjestäminen</i> .....	41
<i>Raitiotie Kaivopuistoon</i> .....	43
<i>Satamarata</i> .....	47
<i>Rakennustoimet Makasiinirannan alueella 1890-l</i> .....	51
<i>Tulli- ja pakkahuone</i> .....	59
<b>Toteutumattomia ideaalisuunnitelmia</b> .....	<b>61</b>
<i>Hampus Dalströmin korttelisuunnitelma 1872</i> .....	61
<i>Säätytalo 1883 ja Eduskuntatalo 1908</i> .....	61
<i>Bertel Jungin ehdotus 1911</i> .....	63
<b>Kortteliseinämien muodostuminen 1886...1929</b>	<b>64</b>
<i>Eteläranta</i> .....	65
<i>Laivasillankadun eteläiset korttelit</i> .....	67
<i>Laivatelakan rakennuskanta</i> .....	71
<b>Kohti 1930-lukua</b>	<b>75</b>
<i>Merikaupunki Helsingin merifasadi</i> .....	79
<i>Telakka-alueen tulevaisuus</i> .....	83
<i>Olympialaislaituri – paalu- ja arkkulaiturit</i> .....	87
<b>1940-luku</b>	<b>97</b>
<i>Eteläranta 1900-l alussa</i> .....	65
<i>Laivasillankatu 1930-l alussa</i> .....	68
<b>1950-luku</b>	<b>101</b>
<i>Olympialaisiin valmistautuva kaupunki</i> .....	103
<i>Satamatoiminnan kasvu johtaa uudistustarpeisiin</i> .....	105
<i>1950-luvun alku: Matkustajalaituri ja meriasema</i> .....	105
<i>Finland Calling – Olympiaterminaali ja tullivarasto</i> .....	107
<i>Meriaseman 2-tasoinen periaateratkaisu</i> .....	107
<i>Matkustajapaviljongin edusaukio</i> .....	109
<i>Matkustajasataman toiminnallinen vaikutus</i> .....	111
<i>Tiiltä ja klinkkeriä</i> .....	111
<i>Satamaradan ja katualueiden muutokset</i> .....	113
<i>PALACE - Teollisuuskeskuksen talo (Eteläranta 10)</i> .....	115
<i>Suomen Höyrylaiva Oy:n pääkonttori (Eteläranta 8)</i> .....	115

<b>1960-luku</b>	<b>117</b>
<i>Satamatyötä ja liikennevirtoja</i> .....	119
<i>Satamatoiminnan yleiskuva 1960-luvulla</i> .....	121
<i>Ro-ro ja kontit</i> .....	123
<i>Sataman muutostyöt 1960-luvulla</i> .....	125
<i>M4-makasiini korvaa länsitullivaraston</i> .....	127
<i>Satamanosturien kaupunki</i> .....	129
<i>Hämärät satamat</i> .....	131
<i>Aidatut satamat</i> .....	131
<b>1970-luku</b>	<b>133</b>
<i>Ympärivuotinen matkustajaliikenne käynnistyy</i> .....	137
<i>Matkustajasataman rytmi, peräportit ja laivasillat</i> .....	137
<i>Eteläsataman yleissuunnitelma 1975</i> .....	139
<i>1975: Satamarata väistyy – uusi liikennesuunnitelma</i> .....	141
<b>1980-luku</b>	<b>143</b>
<i>Olympiaterminaalin ja tullivaraston muutostyöt</i> .....	147
<i>Katu- ja laiturialueiden muutostyöt</i> .....	149
<b>1990-luku</b>	<b>153</b>
<i>Olympialaiturin ulkoalueiden ympäristösuunnitelma</i> .....	157
<i>Myllyrinteen rakennusrintama</i> .....	159
<b>2000...2020</b>	<b>161</b>
<i>2008: Puisto kannelle, liikenne tunneliin</i> .....	165
<i>2012: Kirjava Satama -suunnittelukilpailu</i> .....	165
<i>2011-2016: Guggenheim-museohanke</i> .....	167
<i>2000-luvun toteutuneet muutokset</i> .....	169
<i>Ehrenströmintien siltarakenteen korjaustyöt</i> .....	171
<i>2003: Makasiiniterminaalin laajennus</i> .....	173

## Liitteet

<b>Puistojen ympäristöhistoria</b>	<b>175</b>
<b>Puiston toteuttamisen taustaa</b> .....	<b>181</b>
<b>Suunnittelu ja rakentaminen</b> .....	<b>183</b>
<i>Svante Olssonin suunnitelmat 1889-1899</i> .....	183
<i>Tyylipiirteiden taustaa</i> .....	187
<i>Rakennusvaiheet ja rahoitus</i> .....	189
<i>Tähtitornin vuori ja Helsinki-näkymät</i> .....	191
<b>1900-luvun alkuvuosikymmenet</b> .....	<b>193</b>
<i>Ullanpuistikko</i> .....	193
<i>Puutarhanäyttely 1929</i> .....	195
<i>Tähtitornin vuoren puiston ylläpidosta</i> .....	197
<i>Nurmikon leikkaamisesta</i> .....	197
<b>Puiston myöhemmät vaiheet</b> .....	<b>201</b>
<i>Toinen maailmansota ja 1900-luvun puoliväli</i> .....	201
<i>1900-luvun puolivälistä 2020-luvulle</i> .....	203
<b>Armi Ratian puisto</b>	<b>205</b>

<b>Alueen historiaa .....</b>	<b>207</b>
<i>1930-luku ja ensimmäiset puistorakenteet .....</i>	<i>207</i>
<b>Myllyrinteen puisto.....</b>	<b>209</b>
<i>Puiston rakentaminen 1949-1957 .....</i>	<i>209</i>
<b>Puiston vaiheet Schalinin kauden jälkeen.....</b>	<b>215</b>
<i>Myydäänkö vai ei - tonttikysymys 1980-1990-luvuilla .....</i>	<i>215</i>
<i>2000-luvun toteuttamattomat suunnitelmat.....</i>	<i>217</i>
<i>Myllyrinteestä Armi Ratian puistoksi.....</i>	<i>219</i>
<b>Puistojen ominaispiirteitä .....</b>	<b>221</b>
<b>Maisemarakenne .....</b>	<b>223</b>
<b>Liittyminen ympäristöön.....</b>	<b>225</b>
<b>Kalliot .....</b>	<b>227</b>
<b>Rakenteet .....</b>	<b>229</b>
<i>Tähtitornin vuoren puistorakenteet .....</i>	<i>229</i>
<i>Armi Ratian puiston rakenteet .....</i>	<i>231</i>
<b>Tähtitornin vuoren näkymät .....</b>	<b>233</b>
<b>Armi Ratian puiston näkymät .....</b>	<b>243</b>
<b>Puistokäytävät.....</b>	<b>245</b>
<i>Tähtitornin vuoren käytävät.....</i>	<i>245</i>
<i>Tähtitornin vuoren puiston sisäänkäynnit.....</i>	<i>247</i>
<i>Laivasillankatu .....</i>	<i>248</i>
<i>Itäinen Puistotie.....</i>	<i>248</i>
<i>Silta.....</i>	<i>248</i>
<i>Rakenteilla .....</i>	<i>248</i>
<i>Myllytie .....</i>	<i>248</i>
<i>Porras.....</i>	<i>248</i>
<i>Porras.....</i>	<i>248</i>
<i>Ehrenströmintie .....</i>	<i>248</i>
<i>Armi Ratian puiston käytävät .....</i>	<i>249</i>
<i>Armi Ratian puiston sisäänkäynnit.....</i>	<i>251</i>
<b>Kasvillisuus .....</b>	<b>255</b>
<i>Tähtitornin vuoren kasvillisuus.....</i>	<i>257</i>
<i>Armi Ratian puiston kasvillisuus .....</i>	<i>261</i>
<i>Katualueiden kasvillisuus .....</i>	<i>265</i>
<i>Sataman kasvillisuus .....</i>	<i>269</i>
<b>Taideteokset ja muistomerkit .....</b>	<b>273</b>
<i>Tähtitornin vuoren veistokset ja muistomerkit .....</i>	<i>273</i>
<i>Armi Ratian puiston muistomerkit .....</i>	<i>275</i>
<b>Kalusteet ja varusteet .....</b>	<b>277</b>
<b>Meriaseman osa-alueita .....</b>	<b>279</b>
<i>Meriasema .....</i>	<i>281</i>
<i>Pohjoinen siltavarasto ja M2-varastosuoja.....</i>	<i>283</i>
<i>Vientijuustokellari .....</i>	<i>285</i>
<i>Trukkihuoltorakennus.....</i>	<i>287</i>
<i>Kaivopuisto II – ratakuilu.....</i>	<i>289</i>
<i>Ratakuilun artefaktit katutilassa .....</i>	<i>291</i>
<i>Kaivopuiston tunneli .....</i>	<i>292</i>
<i>Risteys ja aukio Ehrenströmintie – Etelärantatie (Laivasillankatu) .....</i>	<i>295</i>
<i>Asemakaavojen näkökulmasta.....</i>	<i>299</i>

## **Rakennus- ja ympäristönsuojelun nykytilanne** **300**

<i>Kulttuurihistoriallisesti merkittävät ympäristöt</i> .....	301
<i>Kaavasuoja</i> .....	302
<i>Yleiskaava ja maisemakulttuuri</i> .....	303

## **Arvot** **304**

<b>Tähtitornin vuori</b> .....	<b>307</b>
<b>Tähtitornin vuoren puisto</b> .....	<b>309</b>
<b>Eteläsatama</b> .....	<b>311</b>
<b>Regulaarit rannat</b> .....	<b>315</b>
<b>Matalat makasiinit ja paviljongit</b> .....	<b>317</b>
<b>Meriaseman lonkerot</b> .....	<b>319</b>
<b>Laivasillankatu</b> .....	<b>321</b>
<b>Etelärannan kortteliseinät</b> .....	<b>325</b>
<b>Badhusgatanin seutu</b> .....	<b>327</b>
<b>Armi Ratian puisto</b> .....	<b>329</b>

## **Teemakartat** **330**

<i>Suurmaisema Eteläsataman alueella</i> .....	331
<i>Suojeltavat ja vaalittavat rakennukset, rakenteet ja alueet</i> .....	333
<i>Huomioitavat ja vaalittavat näkymät (osa 1)</i> .....	335
<i>Huomioitavat ja vaalittavat näkymät (osa 2)</i> .....	337
<i>Johtopäätökset alueen kehittämiseksi: RANTAVYÖHYKE</i> .....	339
<i>Johtopäätökset alueen kehittämiseksi: TÄHTITORNIN VUORI</i> .....	341
<i>Johtopäätökset alueen kehittämiseksi: ARMI RATIAN PUISTO</i> .....	343

## **Lähteet ja kirjallisuus** **344**

# Tiivistelmä

Selvitys Helsingin Makasiinirannan ja Olympiarannan ympäristöhistoriallisesta kehityksestä käsittelee ajallisesti jaksoa 1740-luvulta tähän päivään. Paikkana tutkimusalue on kapea siivu kaupunkirakennetta ruutu-kaavoitettujen korttelien ja meren välissä, ulottuen kaupahallista Kaivopuiston pohjoisreunaan. Tarkastelualue on laajempi, käsittäen mm. Eteläsataman ja Tähtitornin vuoren. Toiminnallisesti rantavyöhyke eli satamakenttä on ollut vilkas eri liikenne-, tavara- ja henkilövirtojen monipuolinen risteysalue, joka on ruokkinut niin kaupungin kuin koko Suomen hyvinvointia. Helsingin historiallisen keskustan ydinalue liittyy kiinteästi Eteläsatamaan, sen kehitysvaiheisiin ja toiminnallisuuteen. Aikana, jolloin meri ja laivaliikenne tarjosivat ainoat kansainväliset yhteydet Suomesta ulkomaille, Eteläsatama oli portti, josta valtakunnan pääkaupunkiin saavuttiin. Yhtäältä se oli toimiva satama, toisaalta elimellinen osa kaupungin paraatijulkisivua.

Ruotsin vallan aikana Eteläsatama, silloinen kaupungin eteläinen lahti, oli reunoiltaan luonnonmuotoinen ja poikkesi suuresti nykyisestä suoraviivaisuudesta. Viaporin linnoituksen rakentamisen vaikutus Eteläsataman alueeseen oli vähäinen, vaikka linnoitussuunnitelma ulottui myös mantereelle. Ruotsalaiskauden rakenteista Tähtitornin vuoren huipulla sijainnut Ulriikkaporin linnoitus ja vuoren pohjoisrinteessä olleet miehistökasarmit ovat tuhoutuneet myöhemmissä muutoksissa. Venäläiskaudella Eteläsatama sai suoriin ja säännönmukaisiin, keinokeisiin rantarakenteisiin perustuvan muotonsa. Silloin syntyivät leveät satamakentät ja pitkät laiturireunat, jotka tarjosivat väljät tilat laivojen lastaukseen, tavara- ja henkilöliikenteen järjestämiseen, sekä tarvittaessa kruunun sotajoukkojen liikutteluun. Eteläsataman läntiselle reunalle kaavoitettiin korttelit Helsingin kauppiaiden varastoille ja ranta-alue nimettiin Makasiinikajaksi eli Makasiinirannaksi. Varastot olivat aiemmin sijainneet nykyisen ydinkeskustan alueella, mutta Helsingin uudessa ruutu-kaavassa varastoille tuli löytää uusi rationaalinen sijainti. Keinokekoisen täytetyn rannan rakentaminen lihastyönä oli valtava, aikaavievä urakka. Kauppatorilta laskien laitureilla oli pituutta noin 600 metriä ja rantaa levennettiin ulospäin keskimäärin 30 metriä. Työ käynnistyi 1816 ja Makasiiniranta yhdenmukaisine empiretyylisine varastorakennuksineen saatiin jokseenkin valmiiksi 1830-luvun lopulla. Suorat rantaviivat, meren ja maan terävä liitos, ovat oleellinen osa Helsingin empirekauden historiallista identiteettiä. Eteläsataman suunnittelu tehtiin Helsingin uudelleenrakennuskomiteassa J.A. Ehrenströmin ja C.L. Engelin johdolla.

1800-luvun puolivälissä nähtiin rakentamisen suvanto-vaihe, mutta sen jälkeen erinäisiä hyötyrakennuksia alkoi nousta satamakentälle 1860-luvulta alkaen. Vilkkainta

rakentaminen oli 1880- ja 1890-luvulla. Vaalean empirekauden vastapainona 1800-luvun loppupuoliskon rakennuskanta oli punatiilistä ja runsaammin koristeltua.

Yhteiskunta modernisoitui 1800-luvun lopulla ripeässä tahdissa ja tämä näkyi myös Makasiinirannan alueen kehityksessä. Alueen liikennejärjestelyissä tapahtui kaksi merkittävää uudistusta. Ensinnäkin nykyinen Laivasillankatu sai leveän ja suoran muotonsa 1870- ja 1890-luvun rakennustöiden myötä. Toinen merkittävä muutos oli sataradan rakentaminen 1894 Helsingin rantoja seuraillen Töölönlahdelta aina Katajanokan satama-alueella saakka. Laiturialue rakennettiin uudestaan ja sitä levitettiin ulomas, jotta aiempaa suuremmat laivat pääsivät kiinnittymään laiturin viereen. Näin sataman syvyydeksi saatiin 6 metriä. 288 metriä pitkä laiturirakenne piti paaluttaa aina 20 metrin syvyyteen saakka. Empirekauden makasiinirakennukset purettiin ja tilalle rakennettiin suurmakasiini, joka mitoitettiin rautatielastaukseen soveltuvaksi. Kadut ja satamakentät kivettiin, alueelle rakennettiin kaasuvaikeus ja hevosvetoinen raitiotie aloitti liikennöinnin 1889. Suuri maisemallinen muutos oli Tähtitornin vuoren puiston rakentaminen aiemman kallioisen ja karun maapohjan päälle. Puisto valmistui vuosisadan vaihteessa. Eteläsataman maisemaa länsireunalla rajanneet ruutukaavokorttelit alkoivat 1880-luvulta lähtien kasvaa korkeutta, kun empirekauden matala rakennuskanta korvattiin 30 metriin kohonneilla kivikerrostaloilla.

Tähtitornin vuoren eteläpuolella, alueella missä sijaitsee nykyinen Olympiaterminaali, oli historiallisesti ollut laidunalue. 1759 alueelle perustettiin laivatelakka, jonka toiminnan käynnisti helsinkiläinen kauppias Johan Sederholm. Telakka vaihtoi omistajaa useaan otteeseen ja toiminta jatkui aina vuoteen 1937 saakka. Näin telakasta oheistointitoineen muodostui Helsingin pitkäikäisin teollisuuslaitos. Suunnitelmat telakka-alueen ottamisesta muuhun käyttöön käynnistyivät 1910-luvun alussa ja monien ehdotusten jälkeen Makasiinirannan laiturialueen jatkaminen ja uudelleenrakentaminen käynnistyi 1937. Toinen maailmansota pysäytti työt 1940. Päätös olympialaisten järjestämisestä Helsingissä 1952 muutti suunnitelmia ja rantaan nousi kaksi rakennusta, Olympiaterminaali ja Tullivarasto, jotka muodostivat uudenaikaisen meriaseman. Samalla Laivasillankatu yhdistettiin uuteen Kaivopuiston rantaa kiertäneeseen katuun, joka sai nimekseen Ehrenströmintie. Meriaseman kohdalle rakennettiin monimutkainen ja suuri betonikansirakenne, jonka päällä kulki katuliikenne ja alapuolelle sijoitettiin vientijuustovarasto ja huoltoliikenne.

Eteläsataman länsipuolesta muodostui 1950-luvun rakennushankkeiden myötä eräs Helsingin olympialaisten keskeisistä näyteikkunoista. Meriaseman ohella alueen



modernistisen arkkitehtuurin merkittävin rakennus oli Teollisuuskeskus Oy:n eli Hotelli Palacen talo 1952. 1950-luvun rakennusten välittämä optimismi oli raikasta, rohkeaa ja tulevaisuuteen katsovaa. Rakennuksilla alle viivattiin länsimaisten arvojen merkitystä ja välitettiin kansainvälistä kuvaa Suomesta länsivaltiona. Meriaseman rakentamiseen liittyi myös lähiympäristön kaunistaminen. Kaivopuiston puolella kalliopinnalla ollut Myllyrinne muokattiin puistoksi ja Olympiaterminaalin vehreäksi taustaksi.

1960-luvulla taloudellinen noususuhdanne, liikennemäärän kasvu ja uusi rationaalinen ajattelutapa alkoivat vaikuttaa myös Eteläsataman alueeseen. Autoistuminen kiihtyi ja kaikki vapaa pinta-ala ranta-alueella vallattiin autojen pysäköintiin. Sekä henkilö- että tavaraliikenne satamassa kasvoi räjähdysmäisesti, mikä heijastui vastaavasti maaliikenteen määrään Helsingin kaupunkirakenteessa. Satamaan rakennettiin uusia nostureita, laituria levennettiin jälleen kerran ja koristeellinen 1880-luvun punatiilikasiini korvattiin uudella anonyymilla varstorakennuksella, jonka rationaalisuutta kuvattiin aikalaiskirjoituksissa termillä amerikkalaistyylinen. Tavaraliikenteen logistiikassa tapahtui perustavaa laatua oleva muutos, kun kappaletavaran rahtaamisesta siirryttiin hetkessä konttijärjestelmään. Vastarakennetut nosturit menettivät merkityksensä muutamassa vuosikymmenessä. Laivoja alettiin lastaamaan peräporttien kautta, suoraan sisään ajamalla, minkä seurauksena aiemmin suoraan laiturilinjaan tehtiin ulkonevia pistolaitureita, peräporttipaikkoja. Aiemman avoimen kaupunkitilan sijaan satamaranta rajattiin aidoin ja portein, pois kaupunkilaisten käytöstä.

Makasiini- ja Olympiaranta alkoivat 1970-luvulla kehittyä ensi sijassa matkustajasatamina, kun tavaraliikennettä sijoitettiin toisaalle. Matkustajavirtojen syöttöä varten rakennettiin terminaalista laivaan kulkevia lasiseinäisiä pitkiä siltoja. 1980-luvulla laivojen koon kasvussa ja muodonannossa tapahtui dramaattinen käänne. Eteläsataman ja kaupunginlahden historialliseen maisemaan saapuivat kerrostalon korkuiset, mittakaavattomat ja laatikkomaiset autolautat, jotka kuljettivat sekä henkilöliikennettä, matkustajien autoja, että rekka-autoja. Kumipyöräliikenteen ylivalta teki samalla Helsingin satamaradasta tarpeettoman.

Merkille pantavia muutoksia Makasiinirannan ja Olympiarannan alueella ei tämän 1950-luvulta 1980-luvulle ulottuneen kiihkeärytmisen kehitysjakson jälkeen ole tapahtunut. Ei rakenteellisia, eikä toiminnallisia. Päätös Vuosaaren 2008 valmistuneen uuden suursataman rakentamisesta avasi mahdollisuuden Helsingin niemen vanhojen satamien uudiskäytölle ja ideoinnille. Eteläsataman alueen kehittämisestä järjestettiin 2011 Kirjava

satama-suunnittelukilpailu ja vuonna 2016 saatiin sadoittain erilaisia ehdotuksia Makasiinirantaan sijoitettavaksi aiotusta Guggenheim-museosta. Mitkään 2000-luvun ehdotuksista eivät johtaneet konkreettisiin toimenpiteisiin.

Selvityksessä on omana osakokonaisuutena tarkasteltu Tähtitornin vuoren puistoa ja Armi Ratian puistoa. Ennen puistoiksi rakentamista ne olivat historiallisia näköala- ja merkinantopaikkoja. Nykyisin puistot ovat merkittävä osa Eteläsataman ikonista kaupunkimaisemaa. Tähtitornin vuoren puiston suunnitteli kaupunginpuutarhuri Svante Olsson 1890-luvulla. Puiston rakentaminen oli aikaa vievä ja työläs hanke. Kallioinen ja karu rinne edellytti suuria maatyttöitä puiston perustamiseksi. Puistopolut ja kukkaylät sijoitettiin maastomuodot ja silloinen kaupunkirakenne huomioiden, niin toiminnallisesti kuin harkittujen puistonäkymien kannalta. Lopulta valmistuessaan puisto oli ainoa täysin julkisin varoin toteutettu puistokohde. Aikakautensa ihanteiden mukainen puistosommitelma on säilynyt hyvin alkuperäisiasussa, vaikka sen reunaurummentaa pysäköintiluolan suuaukko.

Armi Ratian puisto sijoittuu Kaivopuiston huvila-alueen pohjoisrajalle. Puisto sai nykyisen nimensä vasta vuonna 2015, sitä ennen se tunnettiin Myllyrinteenä. Puisto on toteutettu 1950-luvulla ja viimeistelty 1960-luvulla. Puisto jakautuu kahteen osioon, jotka poikkeavat toisistaan ulkoasultaan, maastonmuodoiltaan ja osin historialtaan. Laivasillankadun varren alueelle leimallista ovat kadun varren ja satamaradan vanhat lehmusrivit sekä nurmi-alueet. Puiston itäosan, joka on maastonmuodoiltaan vaihtelevampi, suunnitteli kaupunginpuutarhuri Bengt Schalin. Kallioalueiden ympärille ja rinteisiin toteutettiin käytäväverkosto, oleskelualueita näkymiltään hienoille paikoille sekä monipuoliset ja edustavat istutukset. 1990-luvun asuintalojen rakentaminen puiston eteläpuolelle heikensi olennaisesti puiston saavutettavuutta ja katkaisi yhteyden Myllytielle.

Tämän selvitystyön liitteinä on kohdealueen keskeisten arvojen tarkastelu sekä arvoja havainnollistavia temaattisia karttoja. Esiin nostettuja aiheita on tarkasteltu useista näkökulmista. Kaavioissa on pyritty tuomaan esiin suurmaiseman rakennetta ja satama-alueen läntisen reunustan roolia kaupunkirakenteessa. Alueen rakennuskannan, muuri- ja kansirakenteiden suojelullisia rajoituksia on analysoitu. Keskeisten näkymien suuntia ja laajuuksia on osoitettu, sekä alueelta ulos että aluetta kohden. Lisäksi lopussa on kolme teemakarttaa, joilla selvitystyön tekijät pyrkivät osoittamaan kuinka Makasiinirannan ja Olympiarannan sekä Tähtitornin vuoren puiston ja Armi Ratian puiston alueita tulisi kehittää historiaa tiedostavalla tavalla.



Kuva Pekka kyytinen, n. 1950. MV.

# Johdanto

Eteläsataman läntinen reunus on kehittynyt historiallisesti nykyiseen muotoonsa kolmen pääasiallisen rakennusvaiheen myötä, jotka voidaan otsikoida väljin aikarajauksin: 1830-luku, 1890-luku ja 1950-luku. Ruotsin vallan ajalla sen rannat olivat edelleen luonnonmuotoisia, lukuun ottamatta Ulriikkaporin eli Tähtitornin vuoren eteläpuolella ollutta tasaista laidunmaata, jonka kaupunki vuonna 1759 antoi vuokralle telakalle. Telakkatoiminta jatkui aina vuoteen 1937, kunnes paikalle ryhdyttiin valmistelemaan Olympiaterminaalin rakentamista. Varsinainen Makasiinirannan syntyjankohta liittyy 1810-...1830-luvun kaupunkirakenteelliseen murrokseen, missä Helsingin rannat suoristetaan ja kaupunki kasvaa joka suunnalta meren päälle. Ruutukaava ja regulariteetti ovat uudelleen rakennettavan ja laajentuvan kaupungin keskeisiä opinkappaleita ja sama ryhdikkyys ja mittakaavallinen hallinta leimasivat myös Makasiinirannan rakentamista. Jos Eteläsataman läntisen puolen laitureiden lähtöpisteenä pidetään Kolera-allasta, rakennettiin 1810-...1830-luvun aikana uutta rantaviivaa yhteensä n. 600 metriä. Työ oli raskasta ja haastavaa, kun merenpohja osoittautui salakavalan heikosti kantavaksi. Koskaan aiemmin Suomessa ei oltu nähty näin mittavaa keinotekoisien rannan ja laiturialueiden rakennushanketta. Leveä täyttöranta toimi rakennusalueena kauppiaiden varastoille, jotka sijoitettiin kurinalaiseen riviin ja joiden julkisivut rakennettiin yhdenmukaisina ja tiukasti ohjeistettuna. Samassa yhteydessä nykyinen Laiturialue alkoi hakea ensimmäistä muotoaan, mutta nykyisen suoraviivaisuuden sijaan katu kiersi Tähtitornivuoren jyrkän kallioreunan. Tämä vaihe jäi kuitenkin lyhytikäiseksi ja kallion reunus suoristettiin jossain 1840-...1850-luvun vaiheessa.

## 1. rakennusvaihe 1810-...1830-luku

Makasiinirannan perustaminen ja empirekausi

## 2. rakennusvaihe 1870-...1890-luku

Liikenteellinen uudistus ja modernisointi

## 3. rakennusvaihe 1950-...1970-luku

Olympialaiset, autoistuminen ja konttiliikenne

Seuraava suuri mullistus tapahtui 1890-luvulla, mutta jonka syntyjuuret olivat 1860-luvulla käynnistyneessä modernisoinnissa. Rautatie, raitiotie, kaasuvalot ja höyrylaivojen yleistyminen näkyivät välittömästi tai viiveellä Eteläsatamassa ja sen liikerytmissä. Satamaradan valmistuminen 1894 ja siihen liittyneet uudistukset muokkasivat Makasiinirantaa merkittävästi. Ranta leveni ja Engelin aikaisten makasiinien tilalle rakennettiin suuri punatiilinen varasto.

Kolmas muutosaalto liittyi Helsingin Olympialaisiin 1940, mutta jotka pidettiin lopulta vuonna 1952. Vuonna 1938 tehty päätös sähköisti matkustajaliikenteen olosuhteiden parantamistarpeen. Telakka purettiin ja tilalle rakennettiin uudenaikaiset terminaalit, kansirakenteet ja varastot. Kauan kaivattu katuyhteys Kaivopuiston rantaan saatiin toteutettua uuden Ehrenströmintien myötä. Rantaviivaa siirrettiin jälleen ulommas ja näin syntyi uusi Olympiaranta. Viimeisenä, vuonna 1961, valmistui rannan levennys ja makasiini M4. Laiturijakso kantaa nykyisin nimeä Makasiiniranta. 1970-luvulla rahtauksessa tapahtui murros, kun siirryttiin nostureista konttiliikenteeseen. Selkeä laituriiva sai pahkamaisia peräporttipaikkoja, ei-toivottujen pistolaiturien reinkarnaatioita. Tämä enteli jättiläismäisten autolauttojen tuloa 1980-luvulla, mikä hämmensi Eteläsataman empiremittakaavaan tottuneita. Sen jälkeen alueella ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia.

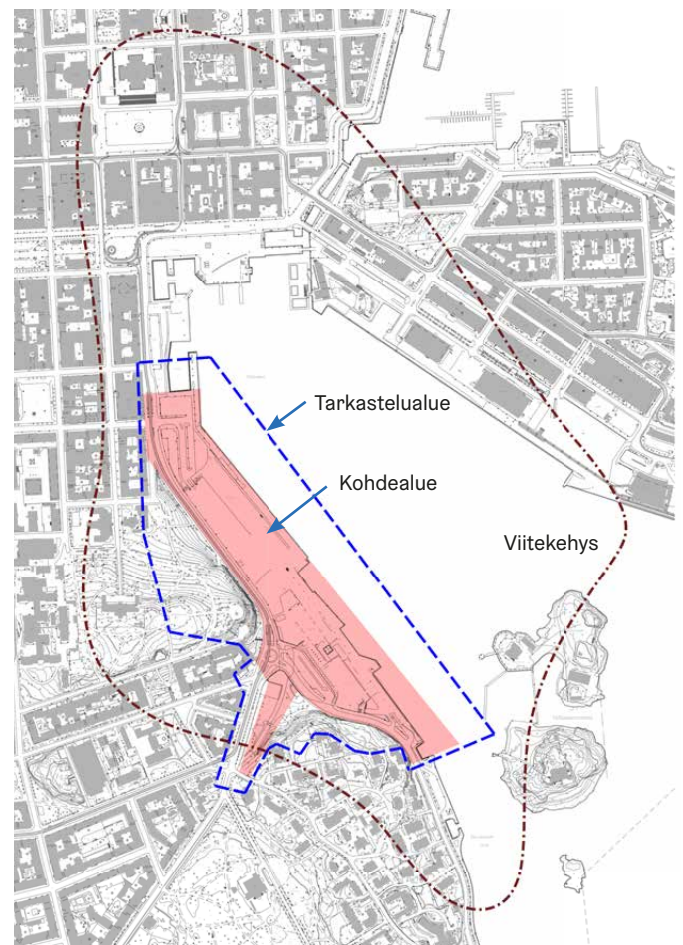
2000-luvulla leveän rantavyöhykkeen tulevaisuus on alettu nähdä uudessa valossa ja ideakilpailuja ja -ehdotuksia alueen uudiskäytöstä on tuotu julkisuuteen. Käsillä oleva selvitys liittyy näistä viimeisimpään 12.5.2021 julkistettuun *Eteläsataman Makasiinirannan laatu- ja konseptikilpailuun*.

## Tutkimusalueen rajaus

Ympäristöhistorian selvityksen **kohdealueen** – kartassa punaisella merkittynä – oli määritellyt työn tilaaja työohjelman yhteydessä. Kohteen historian selvittämisen kannalta tarkoituksenmukaista oli katsoa kohdealuetta hieman laajemmin ja selvityksen **tarkastelualueeksi** rajattiin sinisellä viivalla osoitettu alue. Lisäksi Eteläsataman piirteitä ja historiaa katsottiin hieman laajemmin, mikä oheiseen karttaan on kirjattu tutkimuksen **viitekehystenä**.

Kohteena on ranta-alue, joka alkaa Eteläranta 10:n eli Palacen (Teollisuuskeskus Oy:n talon) edustalta, ja jatkuu rantaa pitkin Olympiaterminaalin eteläpuolelle, päättyen Klippanin pienvenepoukaman reunaan. Sisämaan suuntaan kohdealueen rajaviiva on monipolvisempi, noudatellen luontaisia katulinjoja, rajautuen kortteliseinämiin ja kahteen puistoon; Tähtitornin vuoren puistoon ja Armi Ratian puistoon. Tähtitornin vuoren puistoa on katsottu ensisijassa itäiseltä reunalta ja pohjoiseen antavalta suunnalta, mutta toisaalta historiallisesti puistoa on katsottu kokonaisuutena. Armi Ratian puisto on kokonaisuudessaan tarkastelualueen sisäpuolella.

Selvityksessä on käyty läpi alueen kehittymisen vaiheet aina Ruotsin vallan ajalta nykypäivään saakka. Yhtäältä on tarkasteltu kuinka rantaviiva on muuttunut ja kuinka Makasiiniranta on vaiheittain kasvanut ulospäin. Toisaalta on kerrottu ja kuvailtu miten ranta-alueita on käytetty ja mitä niille on rakennettu eri aikoina. Puistoja koskevat osuudet ovat selvityksen liitteenä. Puistoselvitykset on laatinut Studio Terra Oy.



## Aineisto

Selvitys on tehty seuraavan aineiston pohjalta ja seuraavia lähtötietoja apuna käyttäen, pääotsikoittain lueteltuna. Julkaisuun on valittu keruuaineistosta osa ja julkaistujen asiakirjojen tarkat tiedot selviävät viitetiedoista.

1. Asemakaavat ja kaavaselostukset (KSV)
2. Kaupunkikartat (KA, KK, HKM, HKA, hki.kartta.fi, RA)
3. Katu- ja puistosuunnitelmat (KPOA etc.)
4. Kunnalliskertomukset ja kaupunginhallituksen mietinnöt (HKA)
5. Rakennuspiirustukset (HRakvv, KA, HKA)
6. Satama-alueen rakenteet ja rakennukset (SLS)
7. Yleinen aihetta koskeva kirjallisuus (kts. kirjallisuusluettelo)
8. Lehtiartikkelit (kts. viitteet)
9. Valokuvat (finna.fi/arkisto NN, SLA, SLS)
10. Eteläsataman Makasiinirannan laatu- ja konseptikilpailun lähtötietoaineisto

### Arkistolähteet

#### Helsingin kaupunginarkisto (HKA)

Maistraatin pöytäkirjat  
Maistraatin rakennuspiirustukset (Ma)  
Kaupunginhallituksen mietinnöt  
Rakennuskonttori / Rakennusvirasto, puisto-osaston istutusluettelot  
Sinetti-arkisto

#### Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto (HKM)

#### Helsingin kaupunkiympäristön katu- ja puisto-osaston arkisto (KPOA)

Arvoympäristökortit  
Suunnitelmapiirroksset (KAO-, PUO- ja VIO-sarjat)

#### Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston arkisto

Asemakaavat

#### Helsingin kaupungin digitaaliset kartat ja ilmakuvat

hki.kartta.fi

#### Helsingin rakennusvalvontaviraston arkisto

lupapiste.fi

#### Kansallisarkisto (KA)

Kaupunkikartat kokoelma  
Rakennushallituksen kokoelma (Rakh)

#### Kansallisgalleria (KG)

Arkistokokoelmat

#### Kansalliskirjasto (KK)

Doria-arkisto

#### Kaupunkimittausosasto (KMO)

Asemakaavakooste  
Ilmakuvat  
Kantakartat

#### Museovirasto (MV)

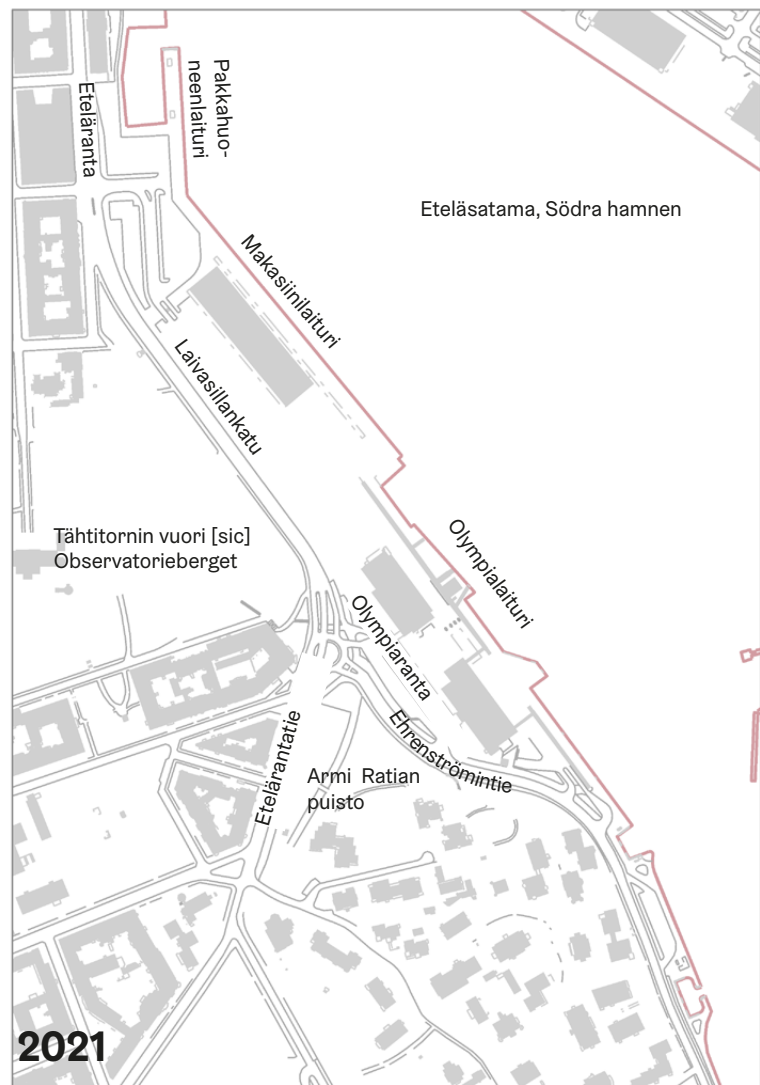
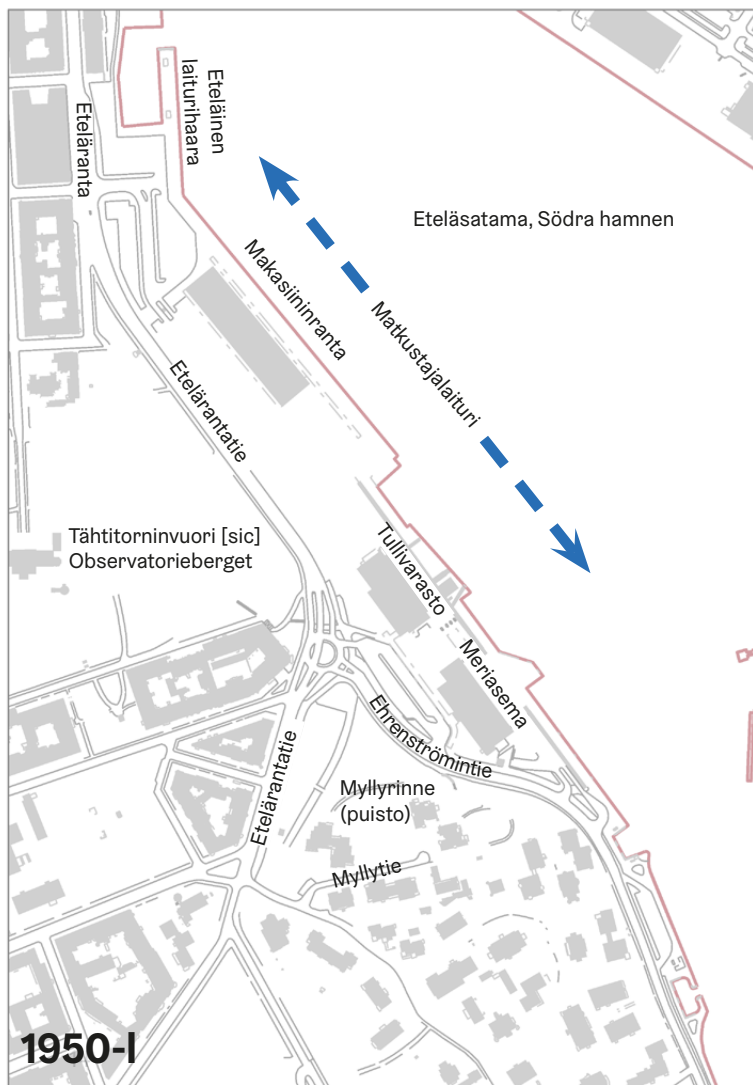
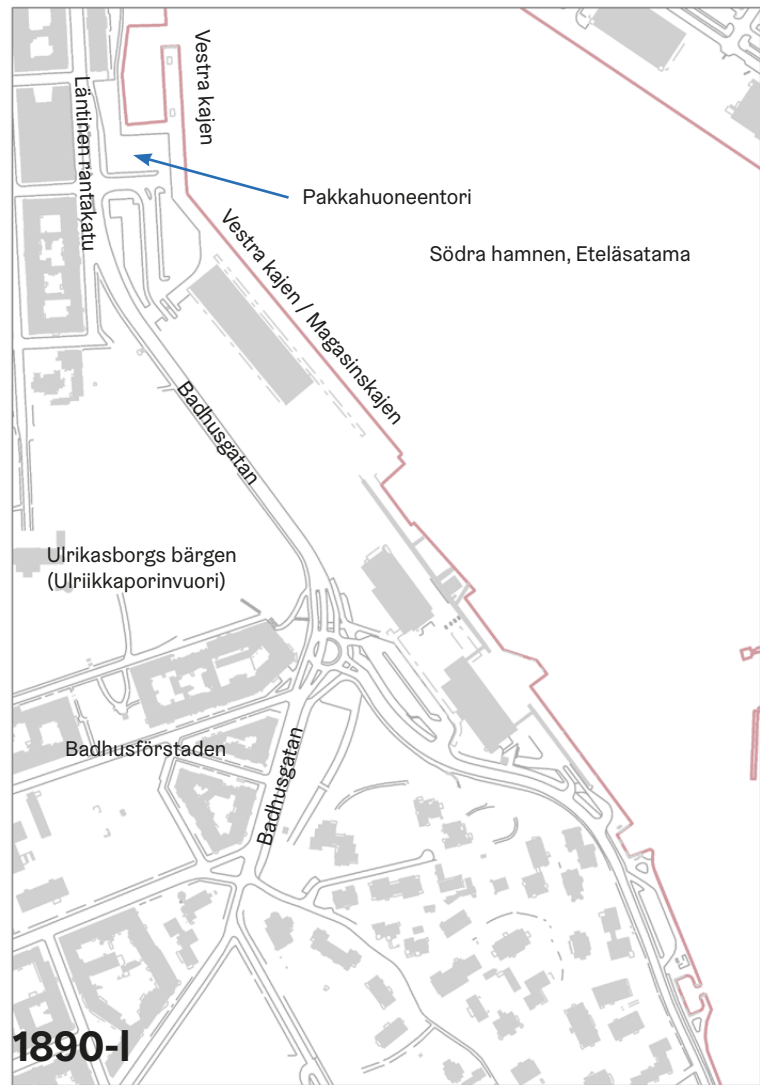
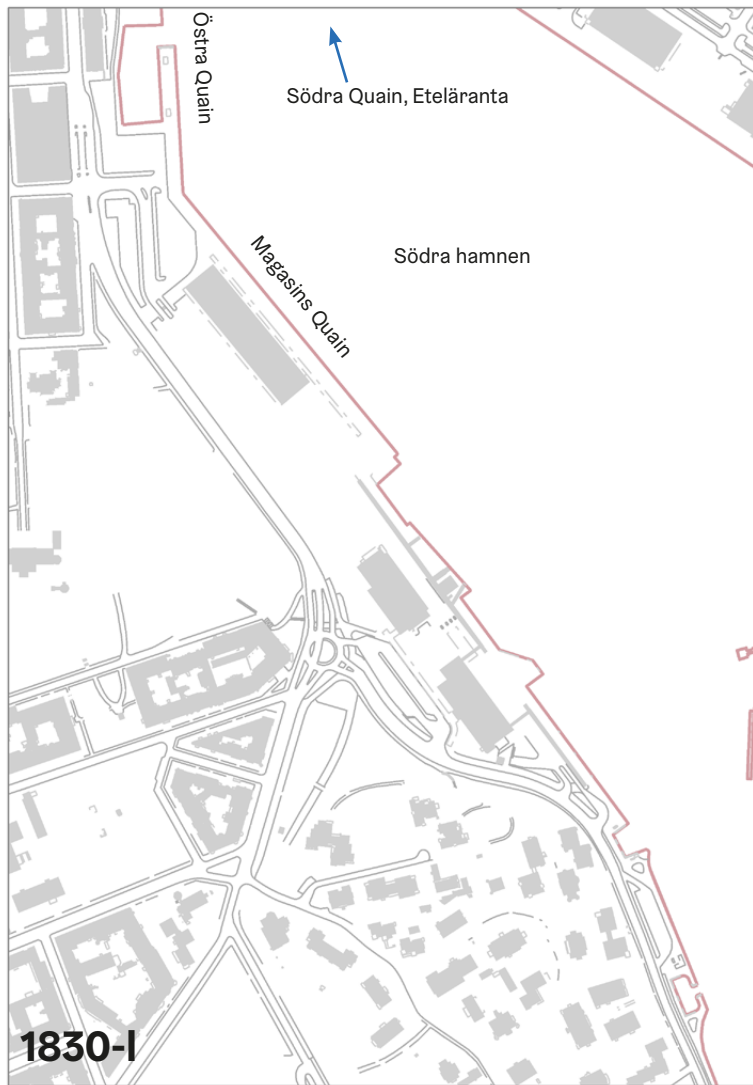
#### Riksarkivet (RA)

Ruotsin vallan ajan suunnitelmat ja kartat

#### Satamalaitoksen arkisto (SLA)

Suunnitelmat ja valokuvat

#### Svenska Litteratursällskapet i Finland (SLS), arkiv



## Nimeämisen käytänteistä

Ruotsinkielisissä varhaisemmissa kartoissa rantareunoista käytetään kirjoitusmuotoa *quain* tai *qvain* ja myöhemmin *kajen*. 1900-luvun alussa, Suomen kielen aseman vahvistuessa, alettiin kaupungin vuosikertomuksia julkaista myös suomeksi ja satamien rannoista ryhdyttiin käyttämään muotoa *rantalaituri*. Tämä ei kuitenkaan erityisesti vakiintunut käyttöön, vaan esimerkiksi vuoden 1920 Helsingin kaupunkikartassa *Magasins kajen* on käännetty muotoon *Makasiinin rantakatu* ja vastaavasti *Västra kajen* eli nykyinen *Eteläranta* muotoon *Läntinen rantakatu*<sup>1</sup>. Toisaalta *Södra kajarmen* suomentui muotoon *Eteläinen laiturahaara* ja presidentinlinnan edustalla ollut *Slotts kajen* puolestaan *Linnan laitururi*, joka tosin vuoden 1929 kartassa on *Linnanranta*. Tilanteesta ja ennen kaikkea koosta riippuen kajen, kaija, oli siis joko (pienempi) laitururi tai (suurempi) rantakatu. *Rantakadut* puolestaan lyhenivät hetimiten pelkiksi *rannoiksi*, kuten 1929 kaupunkikartassa, jolloin käytäntöön tulivat *Eteläranta* ja *Makasiiniranta*.

Oma, paikoin sekava lukunsa on laiturien ja satamapaikkojen nimien kohdentaminen ilmansuuntien mukaan. Eteläsataman eteläpuoli tuotti erityistä päänvaivaa loogisesti johdetun nimen muodostamiseen. Sataman läntinen puoli oli Ehrenströmin suunnitelmissa 1820 nimetty itäiseksi, itään katsovaksi, *Östra Quain*, siinä missä Kauppatorin puoli katsoi etelään ja oli nimetty *Södra Quain*. 1837 Gyldeinin kartassa itä vaihtui kuitenkin länneksi eli sataman länsireunalla oleva ranta oli johdonmukaisesti *Wästra Quain*. Tämän kanssa elettiin pitkään, kunnes länsi päätettiin muuttaa 1920-luvulla eteläksi. Kauppatorin suunnalta etelään katsottuna alkoi Eteläsataman eteläinen osa. *Västra kajen* vaihtui siten muotoon *Södra kajen*, ja suomennettuna *Eteläranta*. Näiden suuntimamallistusten vastapainona *Magasins kajen* – *Makasiiniranta* säilytti jokseenkin vakaasti nimensä, vaikka konkreettisesti juuri sitä osaa Eteläsatamasta muokattiin huomattavasti vuosisatojen aikana.

Laivasillankadun nimeen on tultu vaihteista reittiä pitkin. Lähes koko 1800-luvun ajan katua ei noteerattu kartoissa – syystä että sitä ei varsinaisesti ollut olemassa – koska kulku Kaivopuiston suuntaan tapahtui makasiinirannan kautta. Karttojen perusteella osoitteena oli siis ainoastaan *Magasins kajen* tai *quain*. Hampus Dalström laati ehdotuksen makasiinirannan uudelleen järjestämisestä 1872, ja siinä rantaan muodostettu uusi katu oli nimetty *Skeppsbrogatan*. Suunnitelma, saati nimi, ei kuitenkaan ottanut tuulta. Leveistä laiturialueista käytettiin 1870-luvulla nimitystä *rantasilta*<sup>2</sup>, mistä *laivasiltakin* lienee johdettu.

Kadunnimikysymystä on lähestyttävä Kaivopuiston suunnasta. 1841 asemakaavassa Vuorimiehenkadun ja Tehtaan kadun alueelle oli muodostettu katu- ja korttelirakenne. Tehtaan kadun aukiolta kohti nykyistä Olympiaterminaalia lähtevä katu, nykyisen Laivasillankadun *alkupää*, sai nimen *Badhusgatan*. Nimen taustalla oli Kaivopuistoon 1844 valmistunut<sup>3</sup> merkittävä kiinnostuksen kohde, yksityisin varoin rakennettu Ullanlinnan kylpylä – *Ulrikkaporin Kylpy- ja Vesi-*

*parannuslaitosyhtiö* – suurine puistoalueineen<sup>4</sup>. Sinne johti suora istutettujen jalopuiden reunustama bulevardi Tähtitorinvuoren huipulta. Tästä nykyisen Ullankatu – Iso-Puistotien linjasta erosi Makasiinirantaa kohti suunnattu *Badhusgatan*, joka nimenä esiintyy 1840-luvulta lähtien kartoissa. Vuonna 1887 *Badhusgatan* vahvistettiin<sup>5</sup> nykyisen Laivasillankadun nimeksi, mikä samalla osoittaa kadun 1870-luvulla käynnistyneen uudelleenrakennustyön. Katu ikään kuin virallisesti ottaen syntyi 1887. Nimiasiaa sekoittaa se, että August Bomanin suunnitelmassa Makasiinirannan keittohuoneesta vuodelta 1860 hän on otsikoinut sisämaan puoleisen julkisivun *Mot Badhus gatan*. Eli *Badhusgatan* nimenä – ja samalla katuna – olisikin ulottunut Etelärantaan saakka jo alusta alkaen. Ja myös vuoden 1859 osoitekalenterissa<sup>6</sup> mainitaan *Badhusgatanin (eller Nya Badhusvägen)* sijaitsevan välillä *Vestra Kajen* – *Brunnsparken*, eli Läntinen rantakatu – Kaivopuisto. Lisäksi mainitaan sen menevän *Saunaesikaupungin (Badhusförstaden)* läpi. Tätä nimitystä käytettiin vielä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä Ulrikkaporin vuoren eteläpuoleisesta kaupunginosasta.<sup>7</sup>

*Badhusgatanin* suomennetuksi nimeksi annettiin vuoden 1908 valiokuntamietinnön<sup>8</sup> perusteella *Saunakatu*. Lieneekö *kylpylä* ollut kenenkään mielessä? Nimeämisen valmisteli Helsingin Suomalainen Seura. On myös virheellisesti väitetty, että nimen etymologian taustalla olisi eräs yleinen saunamökki (*Badstuga*), jonka kauppakirjanpitäjä leski Dahlström oli rakennuttanut Ulrikkaporin pohjoisrinteelle, Saksalaisen kirkon läheisyyteen, ja joka purettiin 1890.<sup>9</sup> Vuonna 1927 *Saunakatu* muutettiin *Etelärantatieksi* tai *Etelä Rantatieksi*. Ja vuonna 1969 nimeksi vaihdettiin *Laivasillankatu - Skeppsbrogatan*.<sup>10</sup>

Meriaseman rakentamisen yhteydessä syntyi uusi Kaivopuiston rantaan johtava ja Kaivopuiston kiertävä tie, jonka nimi oli alkuun (1940...) *Kaivopuiston Rantatie*. Varsin käyttökelpoisen nimen sijaan vuoden 1950 päätöksellä tie sai nimen *Ehrenströmintie*. Ratkaisu tuntuu suorastaan irvokkaalta; orgaanisesti kaartuva ja paikoin betonikannen varaan tehty modernistinen katurakenne kantaa nyt Helsingin ruutukaavoitetun empirekeskustan ja armottoman regulariteetin oppi-isän nimeä. Ja olihan Ehrenströmin mukaan nimetty jo yksi ruutukaavakatu 1830-luvulla, Johan Albrecht Ehrenströmistä johdettu *Albertinkatu*.

Eteläsatama määriteltiin Helsingin kaupungin satamajärjestyksessä 1879 seuraavasti: ”*Eteläsatama elikkä vesi sisäpuolella linjaa, joka käy Katajanokan kaakkoiskärjestä Ryssän- ja Puolitiensaaren itärantaa, Längörnin pohjoisrantaa ja Harkan saaren pohjoisinta kärkeä myöten Kaivopuiston eteläsimpään kärkeen*.”<sup>11</sup> Eteläsataman eteläpuolista vesialuetta eli Kaivopuistosta Hietalahteen ulottuva alueetta kutsuttiin samassa yhteydessä nimellä *Ulrikkaporin satama*.

1 Vuoden 1909 kartassa *Länsi Ranta*

2 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1875-1878; 1875 s. 40.

3 KH mietinnöt 41/1910, s. 37.

4 aiemmin ”luoksepääsemätön räme”, KH mietinnöt 41/1910, s. 37.

5 Helsingin kadunnimet 1981, s.95.

6 Adress-Kalender 1859.

7 KH mietinnöt 41/1910, s. 38.

8 KH mietinnöt 35/1908.

9 KH mietinnöt 41/1910, s. 32.

10 Helsingin kadunnimet 1981, s.95.

11 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1879-1883; 1879 s. 67.



*Landstingshuset*

*Gouvenörshuset och  
Luffens kontor*

*Skapstugan*

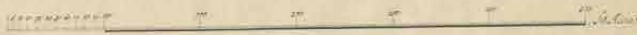
*Skatudden*

*Åbo*

*Åbo*

*Utkast  
till Dessein öfver Åboings förs  
Stads väsk.  
Åboings förs d. 24. febr. 1799.  
Åboens väsk.*

*Sitt. H. N. 11*



*Wicksborg*

*A. 23*



# 1748-1807

”Kun Helsingin kaupunki Kristiina kuningattaren holhoojahallituksen aikana muutettiin Vantaanjoen suulta nykyiselle paikalleen, siirrettiin lokakuun 2 päivänä 1639 vahvistettujen erioikeuksien nojalla vanhemman kaupungin edut ja lahjoitukset uudelle, minkä ohella vastaperustettu kaupunki kohdakkoin sen jälkeen sai lahjoituksena vastaanottaa Töölön maatilan, joka käsitti 3 veroa ja 5 taloa. Marraskuun 20 päivänä 1643 annetulla 'Kuninkaallisella päätöksellä uuden Helsingin porvariston kirjelmiin ja anomuksiin' lahjoitettiin nimittäin mainittu maatila kaupungille jotta, niin kuin sanat kuuluivat, 'sen tiluksille laitettaisiin tiililato kirkonrakennuksen jatkamiseksi sekä kaupungin hyödyksi ja parhaaksi'...

Siihen tilaryhmään, joka Helsingin perustamistilaisuudessa oli yhdistetty kaupunkiin, kuului siis myös eteläosa n. s. Helsinginnientä, joka vastaa Kaivopuistoa, Ulrikkaporia sekä nykyistä 6 ja 7 kaupunginosaa. Tämän seudun koillisosassa sijaitsevilla ylänneillä oli muinoin nimenä Kasaberget, mutta 1700-luvun keskivaiheilla niille annettiin nimeksi Ulrikkaporinvuoret (Ulrikasborgsbergen), sinne sijoitetun linnoituksen mukaan, ja koko lähiseutua sanottiin Ulrikkaporin seuduksi. Nykyisellä Kaivopuistolla taas oli muinoin nimenä Ulrikkaporinniemeke taikka Uuninsuunmaa (Ulrikas borgsude tai Ungsmunslandet) ja ylännettä, missä Kaivopuiston patteri nykyään on, sanottiin Uuninsuunvuoreksi (Ungsmunsberget)”<sup>1</sup>

1 KH mietinnöt 41/1910, s7.



Augustin Ehrenswardin kartta helmikuulta 1749, mistä käy ilmi Etelärannan muoto ja rakennuskanta ennen Sveaborgin linnoitussuunnitelmia. Ote kartasta. Riksarkivet, SE/KrA/0406/12/016/102a.

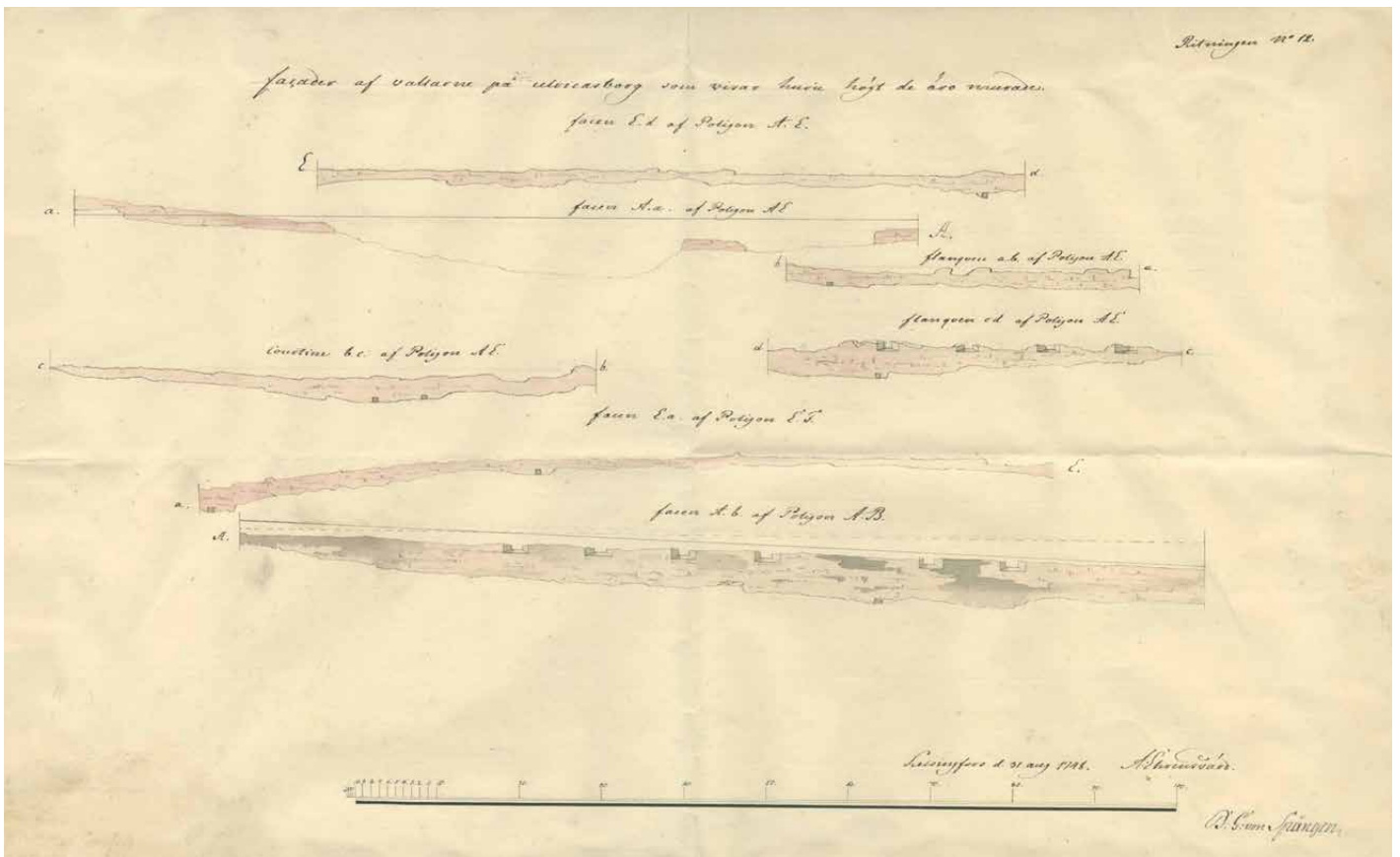
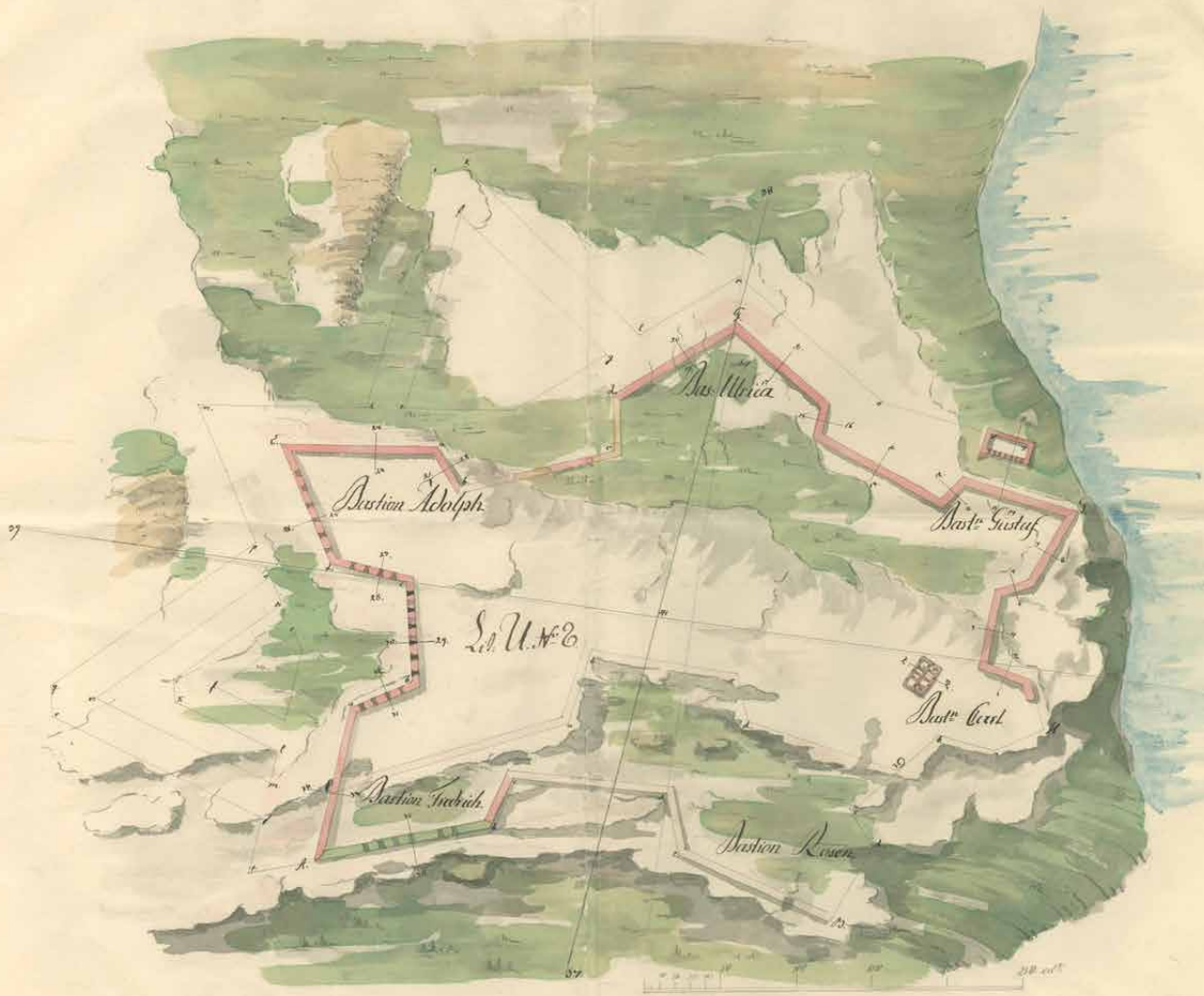
Viereisellä sivulla vastaava kartta, mutta täydennettynä Ehrenswardin suunnitelmin. Kaupunkikeskustaa suojaamaan on hahmoteltu suuri polygonilinnointi ja kaupungin korttelirakenteesta oli punaisella osoitettu se osuus, joka linnoituksen sisään olisi mahtunut sekä korttelirakenteen täydentämisen periaate. Eteläranta oli suunnitelmassa jätetty edelleen luonnomuotoiseksi. Ulrikkaporin vuorelle Ehrensward luonnosteli erillislinnoituksen ja linnoitukseen liittyen kasarmi- ja apurakennusten suorakulmaisesti järjestetyn rakennusryhmän. Piirustus kertoo myös sataman pohjan luotaustulokset. Ote kartasta. Riksarkivet, SE/KrA/0406/12/016/031.

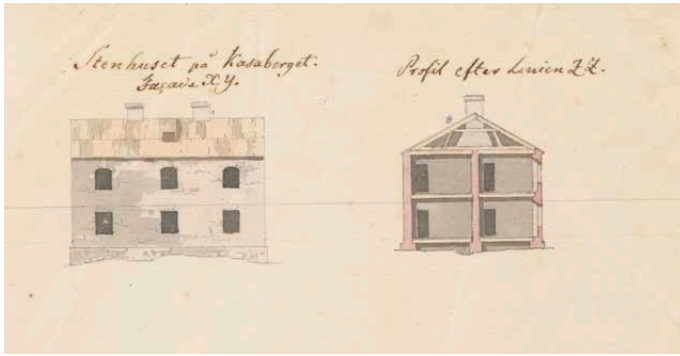


1776-1777. Carl. P. Hagström. Orig. HKM.

Ulricaborg  
 Relations Ritning för Åren 1740. 1749. och 1750 N: 14.

*afven från det förhållande till Åren 1740.*





Yllä ote piirustuksesta otsikolla Ulricasborg, joka varsinaisesti kuvaa linnoitusmuurien muotoa ja valmiusastetta vuonna 1766, mutta piirustuksessa on myös mukana linnoituksen sisälle rakennettu ainoa talo, corps de garde. Allekirjoitus: "Sveaborg 30. Juni 1766, A. E. Gete". KA, kaupunkikartat 1c 18.

Vasemmalla Ehrensvärdin kartta Ulriikkaporin linnoituksen työvaiheesta, töistä vuosilta 1748, 1759 ja 1750. Riksarkivet. SE/KrA/0406/12/016/063. Sen alla piirustus linnoituksen varustusten julkisivuista vuodelta 1748. Alla ote Geten piirustuksesta 1766, jossa näkyy ns. eskarpoiminnin periaate: harmaalla tussivärillä on osoitettu räjäyttämällä terävöitetty kallioseinä, ja sen päälle kylmämuurattu varustus puolestaan vaalealla punaisella.



## Ulriikkaporin polygonilinoitus

Ajatus Helsingin puolustuslinnoituksen rakentamisesta oli virinnyt viimeistään Uudenkaupungin rauhanteon yhteydessä 1721, mutta esityksistä ja suunnitelmista huolimatta asia siirtyi vuosikymmenestä toiseen, kunnes vuonna 1748 käynnistyivät Viaporin linnoitustyöt. Linnoitusalue ei sisältänyt ainoastaan saaristolinnon meripuolustussuuntaa, vaan linnoitusketju ulotettiin suurusuuntaisesti myös mantereelle suojaamaan linnoitusta maalta saapuvaa vihollista vastaan. Puolustuksellisesti ajatus oli relevantti, ja ehkä Viapori ei Suomen sodassa olisi antautunut – ainakaan yhtä voimattomasti kuin keväällä 1808 lopulta tapahtui – mikäli puolustuslinja rakentamiseen olisi kruunulla ollut resursseja. Linnoituksen yksi erillisosa, Ulriikkaporin (Ulrikasborg) tulitus- ja vahtilinna, Suomenlinnan Pikku Mustasaaren tapaan, sijoittui Helsingin kaupungin suulle. Ympäristössä poikkeuksellisen korkealle (n. + 32 mpy) ja terävänä nousut maastonmuoto oli omiaan vahtilinnan pisteeksi, yhdessä Siltasaaren (Kruunuvuoren pohjoisreunalla) ja Katajanokan linnoitusten kanssa. Augustin Ehrensvärd ja von Spångén laativat suunnitelman kallioharjannetta kiertävän polygonilinoituksen<sup>1</sup> rakentamisesta, ja ns. selontekopiirustuksessa<sup>2</sup> 31.8.1748 voitiin osoittaa linnoituksen länsi- ja eteläreunustojen muurien nousseen jo ampumatasanteita vastanneeseen korkeuteen. Kuten Suomenlinnassa niin tunnusomaisesti on nähtävissä, käytti Ehrensvärd jo Ulriikkaporin linnoituksen rakentamisessa ratkaisutapaa, missä kaponieerilinnon ideaalimuoto sovitetaan paikallisolosuhteiden mukaan ja niitä tehokkaasti hyödyntäen. Kalliomuotoa jyrkentämällä, eskarpoimalla, kuten ruotsalaisten linnoitusupseerien terminologiaan kuuluu, saatiin aikaan korkea linnoitusseinämä, josta räjäyttämällä irrotettu kiviaines toimi puolestaan päältä nousevien muurien rakennusmateriaalina. Tänäkin päivänä nähtävillä oleva Tähtitorninmäen ruhjeinen ja prominentti kallioseinä lienee saanut osan muotoaan ruotsalaisaikaisesta linnoitustyöstä, vaikka viitteet itse Ulriikkaporin polygonista ovat kadonneet historiaan. Ulriikkaporin linnoitustyö pysähtyi 19.11.1750 kun kuningas vahvisti Ehrensvärdin uuden suunnitelman, missä linnoitus keskitettiin Suomenlinnan saariin ja työt Siltasaaren ja Ulriikkaporin linnoituksilla määrättiin keskeytettäväksi.<sup>3</sup> Linnoitus jäi näin alkuvuosina aikaansaatuun jokseenkin vaatimattomaan muotoon. Myöhemmin tehtiin suurusuuntaisia suunnitelmia esimerkiksi polygonilinoituksen laajentamisesta kohti pohjoista, aina Kluuvilahden pohjukkaan ulottuen, mutta tämä O.J. Wijnbladhin laatima ehdotus<sup>4</sup> ei toteutunut. Lopulta Ulriikkaporin linnoituksen merkitys oli siinä määrin vähäinen, että ruotsalaiskauden päättyessä, vuonna 1807 laaditussa alueen omistuksia kuvaavassa kartassa,<sup>5</sup> linnoitusta ei ole edes esitetty.

1 SE/KrA/0406/12/016/022

2 SE/KrA/0406/12/016/023

3 KH mietinnöt 41/1910, s9.

4 SE/KrA/0406/12/016/063

5 SE/KrA/0406/12/016/098



S O D R A

100. 60. 0. 100. 200. 300. 400 alnar.

S J A D S W F K E N.



Nykytilannekartta + 1763

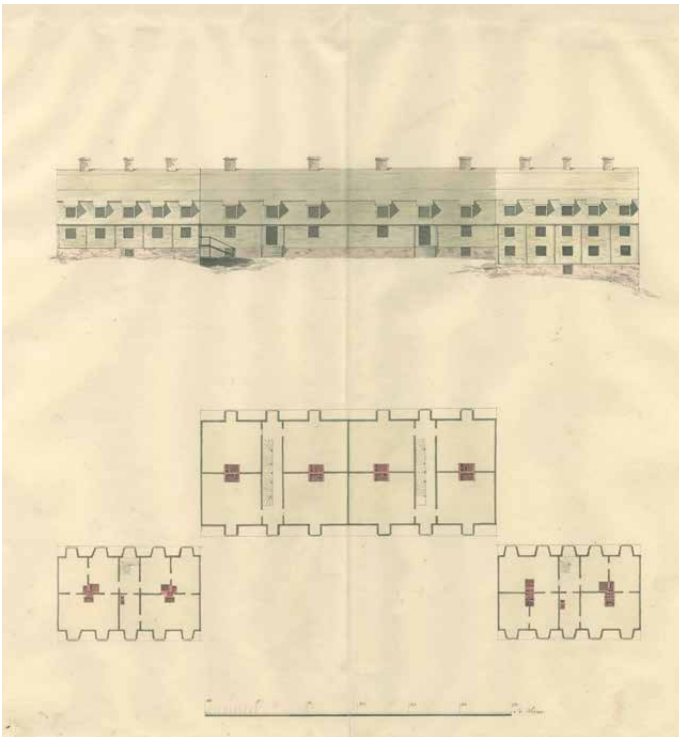
Ulriceasborg

Beskrif

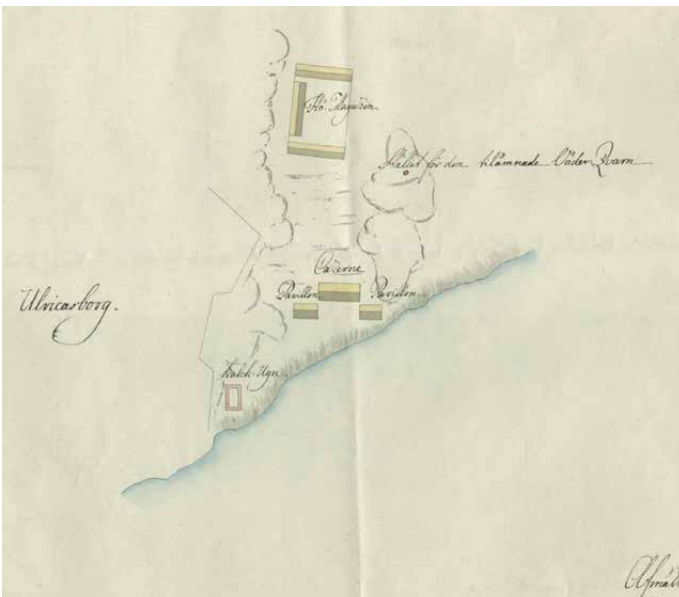
De med lunt Sionchs anlagde, Sionchs  
de Staden som, hvar blis är.  
De Sionchs med starkare Sionchs, jämf  
Sionchs kipte till utbytte emot dem,  
som framdeles kan behövas,  
Det med Sionchs anlagde Sionchs, ut Sta-  
den, som kan skänt bli.  
a.a. är den tillämnade Ringmurens ikring  
Staden.  
b.b. Lärungatan.  
c.c. Sionchs Kofborg.  
d.d. Ulles Sionget.  
e.e. Kofborg.  
f.f. Kyrkan af Sion.  
g.g. Klostershuset af Sion.  
h.h. Sionhuset af Sion, 2 Wänningar.  
i.i. Sionshofvinge Residenset, 2 Wänningar.  
k.k. Sion och Stadens Sionhus grund  
utlagder.  
l.l. Sionhuset och Sionhuset 2 Wänningar.  
m.m. Sionhusets huset, Sionhuset af Sion,  
det i undra Wänningar Sionhuset.  
n.n. Sionhuset Sionhuset af Sion.  
o.o. Sionhuset Sionhuset af Sion,  
Sionhuset 2 Wänningar.

Linnoitusupseeri A. E. Geten vuonna 1763 laatima kartta (ote kartasta), jonka tarkoituksena oli mm. osoittaa aiempaa tarkemmin kaupunkia rajaa- van supistetun polygonilinnituksen muoto, jota myös oltiin huomattavasti supistettu Ehrensvärdin aiempaan ehdotukseen nähden. Samalla kartta näyttää dokumentaarisesti mitä rakennustoimenpiteitä Etelärannan osalta oli Viaporin rakennuskaudella (1748...) saatu aikaiseksi. Ulriikkaporin polygoni oli saatu jonkinlaiseen valmiusasteeseen. Geten dokumentoituva piirustus linnituksen julkisivuprofileista vuodelta 1766 puolestan osoittaa, että lopputulos oli sangen matala ja harjamuodoltaan epätarkka eli jokseenkin keskeneräinen. Eteläpuolen jyrkkäseinäiselle reunustalle varustuksia ei ollut toteutettu juuri lainkaan. Tiettävästi tätä pidemmälle linnoitus ei koskaan edennyt. Sen laelle oli rakennettu kaksikerroksinen kivitalo vartiotuparakennukseksi (corps de garde), josta tosin karttaselitteeseen on kirjattu: *H, linnoitusmestari Burtzin puutarha*.

Ulriikkaporin pohjoispuolelle oli valmistunut kolmen kasarmirakennuksen ryhmä, niistä etäämmälle pitkä heinämakasiinirakennus ja linnituksen kupeeseen rantaviivaan kalkinpolttouuni. Eteläpuolella hahmottuvat laidunalue K ja telakka-alue L. Riksarkivet, SE/KrA/0406/12/016/057.



1748 kasarmin suunnitelma. Riksarkivet. Ehrensvärd, A. Silfversparre, N.H. [https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0017487\\_00001](https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0017487_00001)



G. Hoppenstedtin kartta vuodelta 1781 osoittaa paikalla olleen rakennuskannan. Kartan varsinaisena sisältönä on suunnitelmissa olleen viljama- kasiinin sijoittaminen alueelle: punaisella merkitty piste. Ote kartasta. Riksarkivet, SE/KrA/0406/12/016/078.

## Ulriikkaporin kasarmi ja läntinen rantaviiva Ruotsin vallan ajalla

Samanaikaisesti Ulriikkaporin linnituksen rakentamisen kanssa näyttää käynnistyneen sotilaiden eli käytännössä linnitusta rakentaneiden joukkojen majoitustilojen eli kasarmien pystytys Ulriikkaporin koillisrinteelle. Alueella oli ennestään peltoa<sup>1</sup>, jonka kruunu deponoi itselleen ja varasi rakennuskäyttöön. Ehrensvärdin hyväksymän ja N.H. Silfversparren laatiman suunnitelman<sup>2</sup> mukaan toteutettiin ryhmä puurakennuksia, johon kuului mansardikattoi- nen suuri kasarmi ja sitä symmetrisesti reunustavat kaksi upseerien *paviljonkia*. Nämä sijoitettiin Ulriikkaporin pohjoispuolelle, aivan Eteläsataman silloisen luonnonmuotoi- sen rantaviivan läheisyyteen, ja rakennusten suunnaksi valittiin tiukasti pohjois-etelä-suuntainen aksiaalisuus, sitoutettuna etäällä olleeseen kaupungin keskusta-alueen orastavaan ruutukaavamuotoon. Ehrensvärdin suunnitel- man mukaan rakennusryhmään oli ajateltu kuuluvan myös koko joukko erinäisiä apurakennuksia Ulriikkaporin patal- joonaa varten, kuten raaka-aine ja kalustovarastoja, pajoja, karjasuoja, sauna ja käymälöitä<sup>3</sup>.

Myöhempi vuoden 1763 kartta<sup>4</sup> kertoo, ettei suunnitelma apurakennusten osalta toteutunut kuin osittain ja kasarmien käyttökin on nimetty väljemmin: *kruunun puura- kennukset Ulriikkavuorella (F)*<sup>5</sup>. Apurakennusten sijaan kasarmien läheisyyteen toteutui suurehko heinämakasiini- piha<sup>6</sup>. 1763 kartassa linnituksen pohjoisreunaan, rannalle, on osoitettu paikka suurelle kalkkiuunille (U) ja rantaviivaan paikka lastausrakennukselle. Muutoin rantavyöhyke Ulriikkaporin ja Helsingin kaupungin välissä oli rantaviivaltaan rosoista ja maa-alueet ruotsinvallan ajalla olivat lähinnä viljely- ja laidunpalstoiksi jaettuina, porvareille nimettyinä vuokra-alueina, tai maaseutumaisen väljästi rakennettuina kaupungin ulkolaita-alueina.

1 KH mietinnöt 41/1910 s. 17, 24.

2 SE/KrA/0406/12/016/016

3 SE/KrA/0406/12/016/118

4 SE/KrA/0406/12/016/057

5 SE/KrA/0406/12/016/057

6 SE/KrA/0406/12/016/078



## Johan Sederholmin telakka

Ulriikkaporin eteläpuolella oli kallioisten lähiseutujen vastapainona silmiin pistävän tasainen ja alava maa-alue, jota lienee käytetty viljelystarkoituksiin vuosisataisesti. Ainakin vuoden 1696 kartassa<sup>1</sup> maa-alue oli merkitty tiheästi palstoitetuksi ja vuoden 1910 komiteamietinnössä tätä kutsuttiin historiallisesti kaupunginpelloseksi.<sup>2</sup> Linnoituksen rakentamisen yhteydessä kruunu oli ottanut pellon haltuunsa hevosten laidunmaaksi, tosin laidunalueiden käsittäessä koko Kaivopuiston ja Ullanlinnan nykyiset alueet, silloiset Ulriikkaporin seudun takamaat.<sup>3</sup> Viimeistään vuonna 1759 alueen käyttö muuttui, kun kuninkaallinen kauppakollegium myönsi luvan laivatelakan perustamiseen alueelle.<sup>4</sup> Järjestely käy havainnollisesti ilmi vuoden 1763 kartasta, missä selitetään alueen silloinen käyttö: sisämaan puolella oli suurempi laidunalue (K) ja rannan puolella neliömäinen lohko (L), jonka käyttäjäksi oli merkitty kaupungin laivatelakka. Telakkatoiminnan perustajina olivat vuorimestari Zakarias Govinius, kauppias ja raatimies H.J. Ziliaks ja Johan Sederholm. Sederholmista tuli myöhemmin telakan ainoa omistaja. Karttakirjassa<sup>5</sup> vuodelta 1807, jossa tehdään selkoa koko nykyisen Ullanlinnan, Kaivopuiston ja Eiran alueen vuokraamisesta kauppias Sederholmin käyttöön, mainitaan samalla telakka-alue, jonka todettiin kuuluneen Sederholmin laivatelakalle (A). Telakan omistus siirtyi vuosisadan vaihteessa Johanin pojille (A.M. ja L.J. Sederholm) ja Sederholmit hallitsivat telakkatoimintaa yli 60 vuotta.<sup>6</sup> Johan Sederholm kertoo omaelämäkerrassaan telakkaan liittyen seuraavaa: ”För att med säkerhet kunna hafva tillgång på utskeppningsämnen, tillhandlade jag mig andelar uti Hannaböle, Hakonkoski samt Gammelstads sågverk. Egna skepp och de andelar jag ägde med andra tarfvade äfven nu en vidlöftig reparation. Jag tillhandlade mig därför hela skeppsvarfvet vid staden, i hvilket varf hafva efter mina ordres och för min räkning blifvit bygde 13 st. större och mindre skepp, ifrån 60 til 320 lästers drägtighet.”<sup>7</sup>

Vuoden 1935 Laivastolehde<sup>8</sup> tuotiin esiin väite, että Ulriikkaporin laivatelakka olisi perustettu vuonna 1760 Ruotsin saaristolaivaston rakentamista varten. Pienempiä kruunun aluksia kaupungin laivatelakalla on toki voitu rakentaa, mutta sen varustelutaso jää kauaksi varsinaisesta saaristolaivaston päätelakasta eli Viaporin kallioseinien rajaamasta telakka-altaasta, joka rakennettiin 1752-1764, johon mahtui 20 kaleeria ja jota pidettiin lajissaan maailman suurimpana<sup>9</sup>. Joka tapauksessa Ulriikkaporin telakasta muodostui yksi Helsingin vanhimmista ja pitkäikäisimmistä teollisuuslaitoksista, ja sen toiminta kesti aina 1930-luvulle saakka, noin 175 vuotta.

1 SE/RA/420571/02/2/0027:00001, [https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/R0003312\\_00001](https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/R0003312_00001)

2 KH mietinnöt 41/1910, s.10.

3 KH mietinnöt 41/1910, s. 10, s.24.

4 Hbl 5.12.1896 Skeppsvarfvet i Helsingfors

5 SE/KrA/0406/12/016/098

6 Hbl 5.12.1896 Skeppsvarfvet i Helsingfors

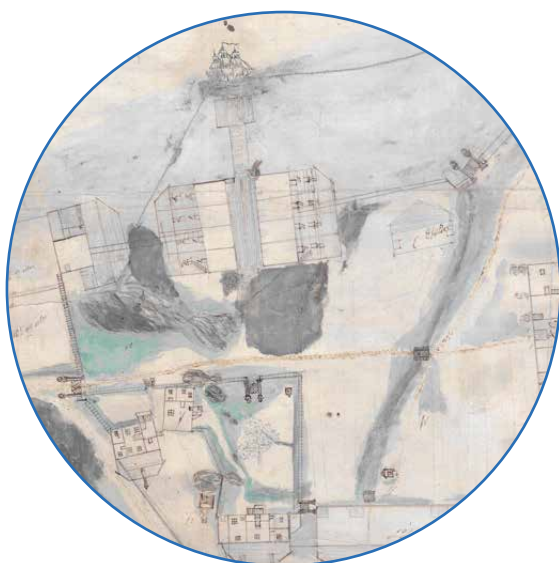
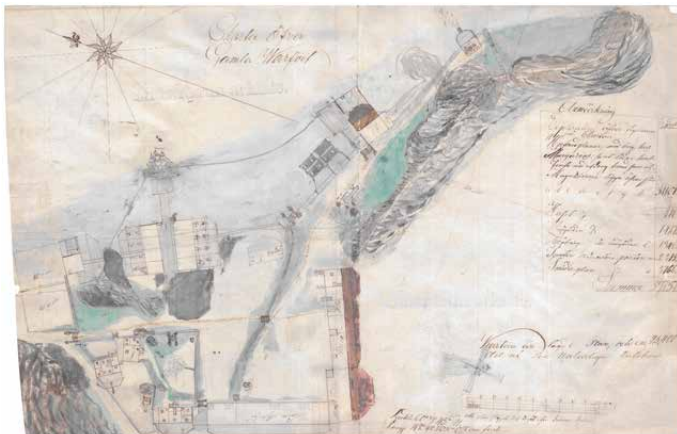
7 Hbl 11.2.1908

8 Laivastolehti 1935, s. 80.

9 Wolke, L.E. 2021, s. 54.



O. N. Wahlbergin kartta- ja seliteasiakirja 1807, missä vihreällä osoitettu Sederholmille vuokratut maa-alueet sekä vierekkäin rajattuina Sederholmin telakka A ja Dobbinin puutarha-alue. Riksarkivet, SE/KrA/0406/12/016/098



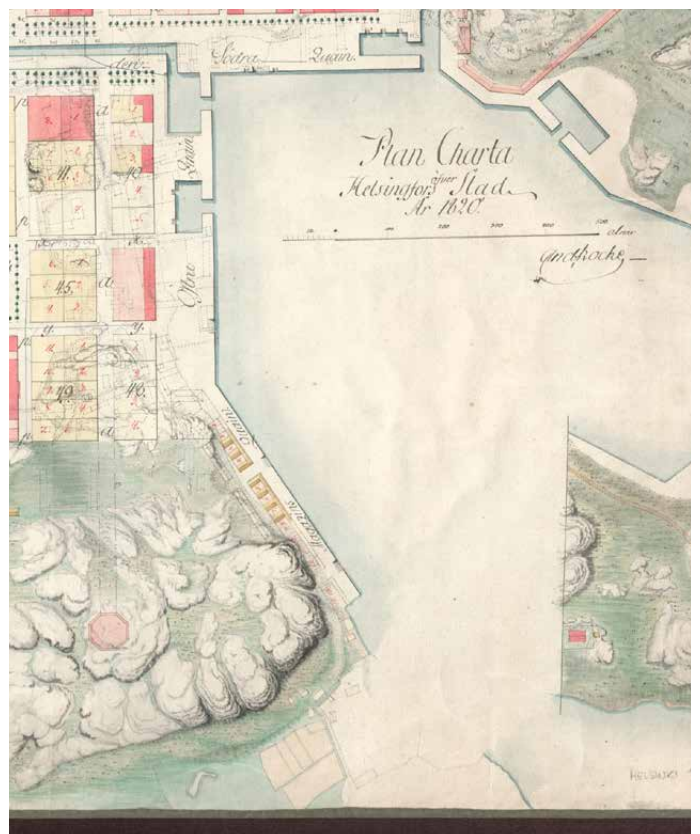
Telakka-alueen rakennuskanta esitettynä sangen omintakeisessa tonttikarttapiirustuksessa. Ajoitus ei tiedossa. 199\_7\_0001\_3. HKA.

Anders Kocken piirtämä kartta 1810. KA, Rakh.



Stentveck af F Tengström

Tengströmin litografia 1838, johon on kuvattu eteläisen näkymän keskeiset elementit: Tähtitorninvuori ja observatorio sekä sen edustalla kruunun viljamakasiini; Makasiinirannan makasiinirakennusten rintama; etäämmällä Myllyvuori ja tuulimylly; oikealla Venäläinen muonamakasiini ja sen edustalla leveä ranta-alue eli satamakenttä; empirekaupungin merijulkisivujen yhtenäinen ja matala korttelirakenne; Kaivopuiston ja Valkosaari-Luodon välinen salmi, merihorisonttimaiseman kliimaksi.



Anders Kocken piirtämä kartta 1820. KA,lc15.



# 1808 jälkeen

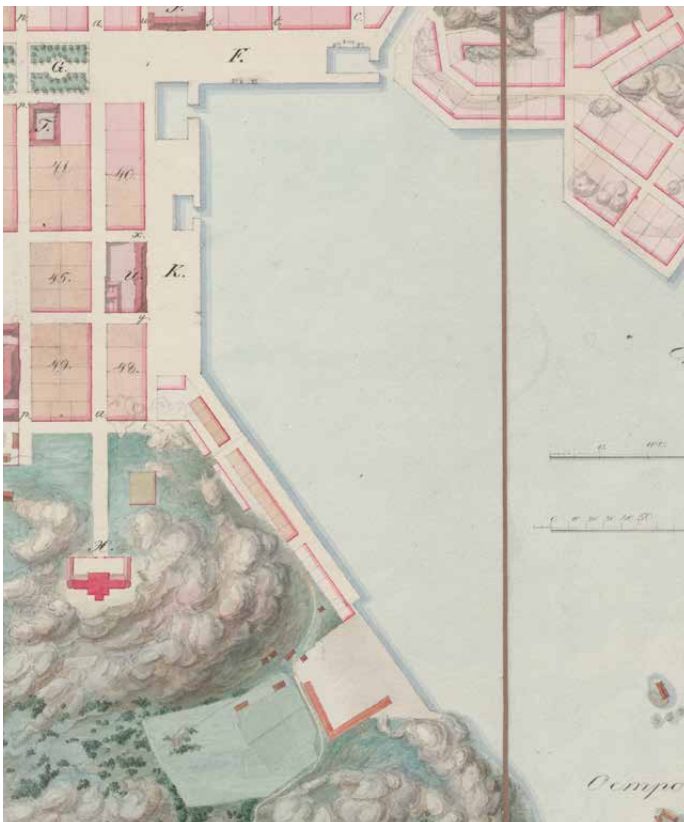
## Ulriikkaporin linnoitusjäänteiden purkaminen

Sodan päätyttyä tehtiin 1810 suunnitelmia uuden linnoituksen rakentamiseksi Ulriikkaporin vuorelle, mutta asia ei edennyt. Alueen tulevaisuus ratkesi maaliskuussa 1812 annetulla keisarillisella käskyllä Helsingin uudisrakentamiskomitean järjestyksestä ja toiminnasta, joka määräsi, että kaikki kruunulle kuuluvat talot ja tontit oli luovutettava uudisrakentamiskomitealle. Näin myös *Ulriikkaporin seutu*, siinä laajuudessa kuin se oli ollut Ruotsin vallan ajalla sotailoksen haltuun ottama ja rakentama, siirtyi Helsingin kaupungille.<sup>1</sup> Kasarmirakennukset olivat siinä määrin huonokuntoisia, että ne purettiin vuonna 1817, ja niitä korvaavat uudet venäläisen sotaväen kasarmit rakennettiin Katajanokalle.<sup>2</sup> Samoin purettiin kasarmien länsipuolella olleet tavarasuojat. Keisari oli jo helmikuussa 1811 annetulla käskykirjeellä myöntänyt kaupunkilaisille oikeuden ottaa kiviä linnoituksesta uudisrakentamistarpeisiin, mutta koska alueen tulevaisuus oli silloin edelleen avoimena, vastusti Viaporin komentaja Gavro kivien hyödyntämistä siviilirakentamisen tarpeisiin.<sup>3</sup> Mutta viimeistään 3/1812 alkaen linnoituksen kivet olivat hyödynnettävissä muihin rakennustarkoituksiin empireajan vilkkaalla rakennuskaudella.

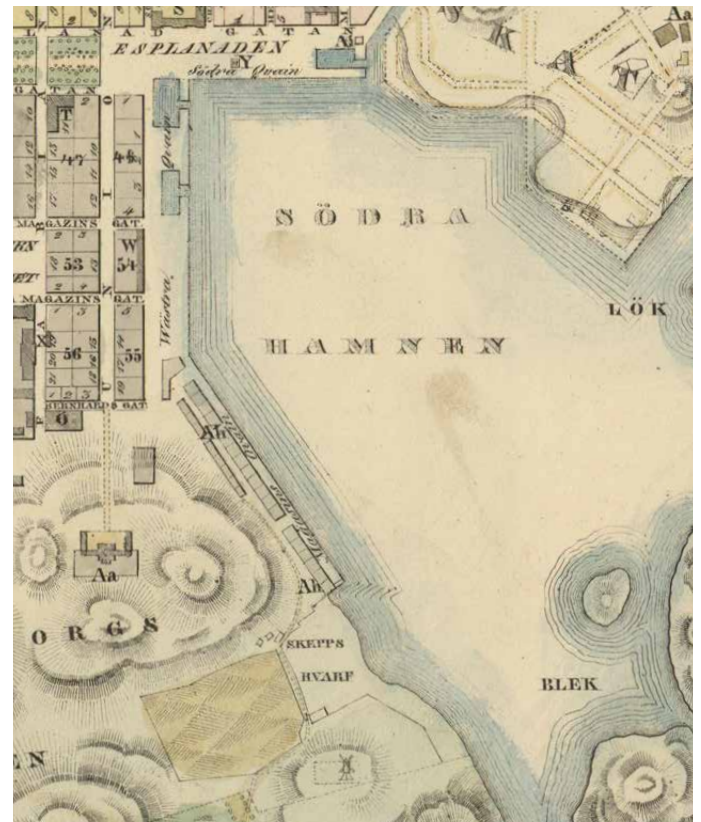
1 KH mietinnöt 41/1910, s. 28.

2 KH mietinnöt 41/1910, s. 28.

3 KH mietinnöt 41/1910, s. 29.



C.L. Engelin allekirjoittama kartta venäjänkielisin selittein tietävästi 1820-luvulta, joka on erääläinen ajantasainen ja puhtaaksi piirretty versio Ehrenströmin kaavasta. KA ic63.



1837, Gyldenin kartta, joka on monin paikoin epätarkka suhteessa toteutuneeseen. KK Doria.



1843. Wladimir Swertschkoff / Napolen Cui. Litografia. MV/Finna.





5.5.1893 Rosenbröjer A. E. HKA.



## Ulriikkaporiin huippu

Suomen venäjään liittämisen muistoksi Unioninkaduksi nimetty valtavyöly päättyi juhlavasti Ulriikkaporiin vuoren huipulle rakennettavaksi aiottuun kahdeksankulmaiseen rakennukseen.<sup>1</sup> Tämän rakentamista oli Viaporin komentaja ehdottanut jo vuonna 1813. Ehdotuksen voi nähdä sotailoksen strategisena ja poliittisena pyrkimyksenä pitää Ulriikkapori edelleen otteessaan, josta se Aleksanteri I:n karvaalla päätöksellä oli juuri joutunut luopumaan Helsingin uudelleenrakentamiskomitean hyväksi. *Uhkeaan rakennukseen* olisi sijoittunut niin luotsikonkoti ja merikoulu kuin observatorio, ja samalla rakennus olisi toiminut hyödyllisenä merimerkkinä.<sup>2</sup> Asia raukesi ja rakennussuunnitelma toteutui lopulta 1834 C.L. Engelin antamassa muodossa, pitkänomaisena pienenä palatsirakennuksena harjanteen laella, ja käyttötarkoitus oli vaihtunut yliopiston astronomian observatorioksi. Observatoriolle rajattiin 1836 asemakaavaan oma tontti, jonka pinta-ala kasvoi vuonna 1889 4352 m<sup>2</sup> laajuuteen.<sup>3</sup>

*”...Tähtitornivuori kaikista kaupungin alueella olevista paikoista tarjosi laajimman näköalan yli sekä Suomenlahden, kaupunkia ympäröivien saarien ja Suomenlinnan linnoitusten, että itse kaupungin ja sen muiden ympäristöjen, minkä perusteella sitä oli käytetty samaan tarkoitukseen myöskin vuosien 1853–56 sodan aikana, sekä että paikalle jo oli rakennettu eräs rakennus lennätintä varten.”*

Keskustelua optisen lennättimen rakentamisesta Tähtitornivuorelle 1878.<sup>4</sup>

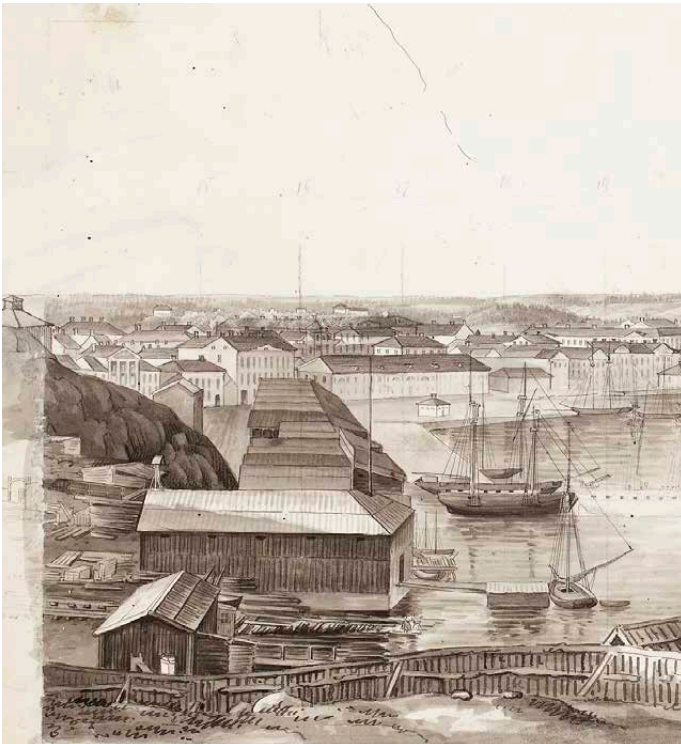
Yötaivaan optisen tarkkailun lisäksi vuoren luontaisesti tarjoama maiseman havainnoinnin merkitys kasvoi samaa tahtia kuin kaupunki sen ympärillä. Kuten Tähtitornivuoren käyttöä 1890 tutkimaan asetettu valiokunta totesi, vuori oli *eristynyt mutta sijainniltaan keskeinen*, mikä kuvaa oivallisesti sen pussinperämäistä luonnetta ja vaikeaa saavutettavuutta. Kun empirekaupungin ruutukaavakorttelit levittäytyivät kohti etelää, alkoi Ulriikkaporiin vuori tulla väijäämättä kiinteämmin osaksi kaupunkielämän vaikutuspiiriä. Vuori ei ollut enää periferiaa, vaan 1830-luvulta lähtien kiinnostava atraktiopiste matkalla Unioninkadulta Ullanlinnan kylpylään, vaikka itse puiston tuloa saatiin odottaa aina vuosisadan loppupuolelle saakka. Panoraamana avautuva näkymä tarjosi ainutlaatuisen paikan tarkkailla niin uuden suoralinjaisen kaupungin muodostumista, kuin tähystää kallioisia rannikkomaisemia, horisonttia tai Viaporin linnoitusta. Puuttomaksi kaluttu vuori oli vuosisataisesti vailla näköesteitä, aakea ja karu. 1800-luvun loppuun asti observatorio oli kauas ja joka suuntaan yli kaupungin näkyvä maa-merkki, joka merkittiin merikortteihin ja josta käsin annettiin – pudottamalla keskimmaisessä tornissa olleesta mastosta öljykankainen pussi – puolenpäivän ”aikamerkki” kaupunkilaisille ja merenkävijöille aina viime sotiin asti. Observatorio antoi myös mäelle sen nykyisen (suomenkielinen Tähtitornin vuori -nimitys tosin vakiintui vasta 1900-luvun puo-

1 Häyrynen, Maunu. 1998, s. 85.

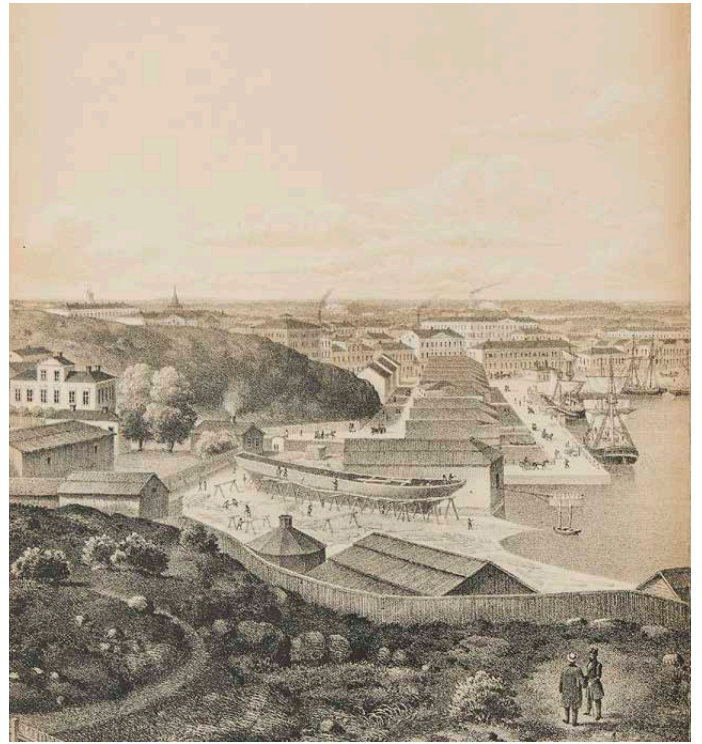
2 KH mietinnöt 41/1910, s. 30.

3 KH mietinnöt 41/1910, s. 31.

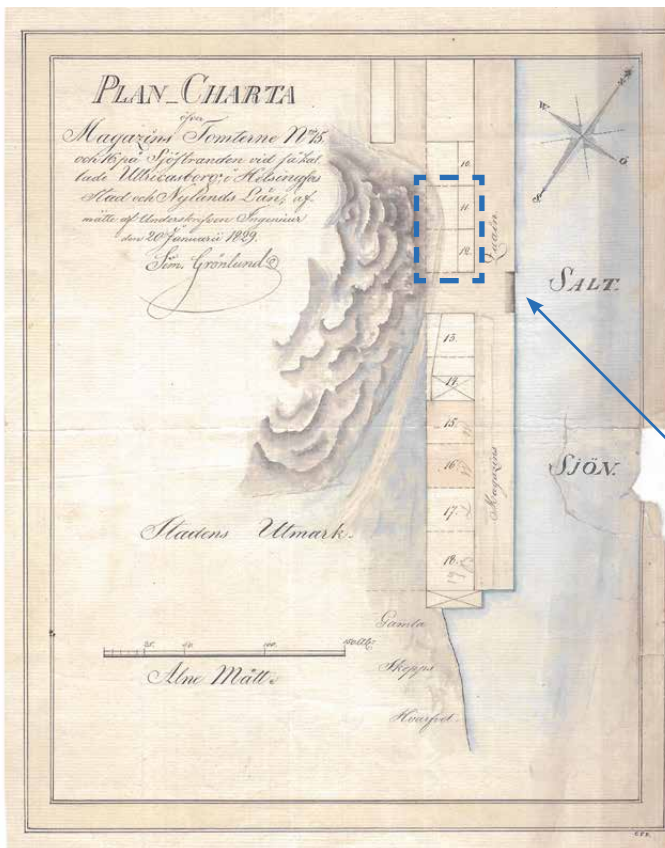
4 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1875-1878, s. 347.



1842. Magnus von Wright. Kansalligalleria/Finna.

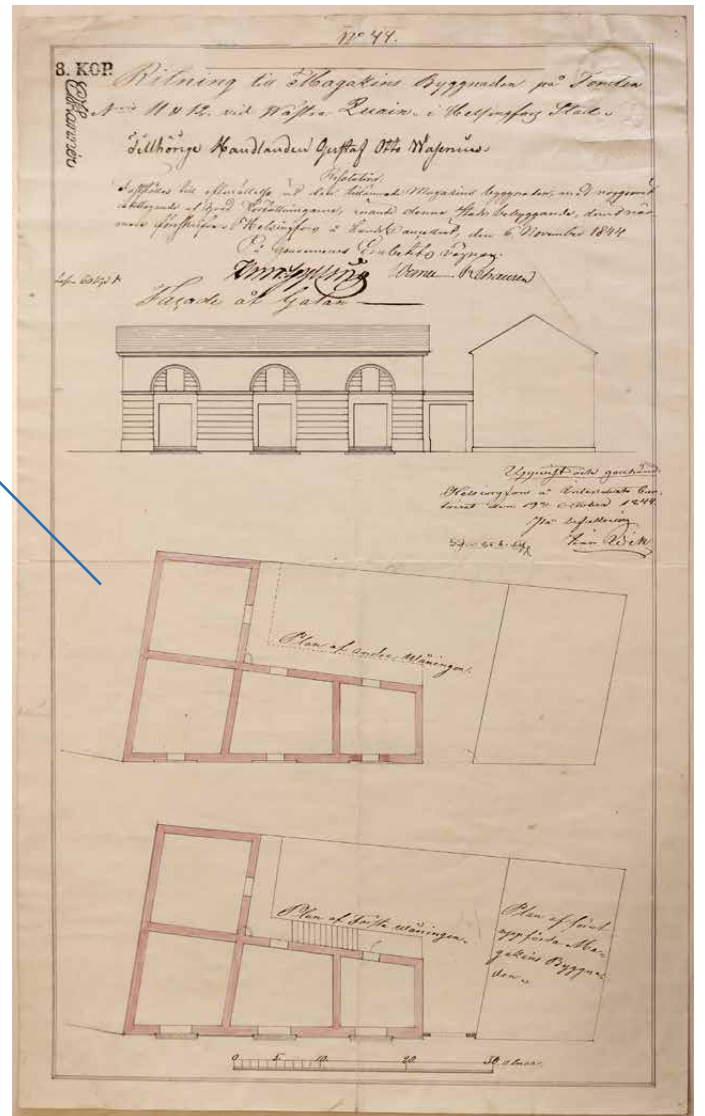


1847 julkaistun panoraaman uudelleenjulkaisu 1863, jossa maiseman muutoksia oli myös ajanmukaistettu. Julkaisi Adolf Hårdh. Museovirasto/Finna.



Kartta on laadittu makasiinintonttien nro 15 ja 16 mittaamisesta ja tarkistamisesta, mutta osoittanee samalla kuinka makasiinikorttelit oli Ulriikkaporinvuoren kohdalla järjestetty. 1829. HKA.

Oikealla pohjamuodoltaan poikkeuksellinen makasiinirakennus, jonka pääjulkisivu osoitti myös muista poiketen sisämaan suuntaan. Piirustus HKA, Ma. Oikealla rakennus Nils Wasastjernan valokuvaamana 1889. HKM.





1868, Eugen Hoffers, N251381, HKM/Finna. (ote)

lella). Sotavuosina 1853-1856 vuorella oli optillinen lennätin<sup>1</sup>, jolla pidettiin yhteyttä niin Viaporiin kuin kauemmas rannikon puolustusketjussa. Ja muutamissa historiallisissa käännteissä vuoren näköalatasanne tarjosi kaupunkilaisille aitiopaikat. Esimerkiksi englantilaisranskalaisen laivaston Viaporiin kohdentamaa pommitusta ja raketiammuntaa elokuussa 1855 seurattiin kuin mitäkin juhlatapahtumaa.

### Ulriikkaporin kallioseinämän kiertäminen ja ruhje

Kysymys Ulriikkaporin kallioseinämän rikutusta muodosta ja ruhjeen iästä voidaan selittää seuraavasti käytössä olevien asiakirjojen perusteella. Vuoden 1842 litografiapiirustuksessa Magnus von Wright on kuvittanut kallion ikäänkuin vyörymään makasiinirakennuksia vasten. Panoraamasta julkaistiin 1863 uusintapainos, joka esittää tilanteen hieman toisin. Makasiinirintaman ja kallion väliin sijoittui katu. Eugen Hoffersin valokuva todistaa missä muodossa katu oli olemassa 1868. Herää siis epäily, että von Wright olisi vuoden 1842 litografiassa jättänyt kadun esittämättä taiteilijan vapaudella.

Kun asiaa tarkastelee vuoden 1829 tonttikartan ja makasiinintonttien 11 ja 12 rakennuspiirustuksen 1844 avulla, on hyvin todennäköistä, että von Wright on kuvannut tilanteen kuitenkin todenmukaisesti. Kun makasiinirannan rakennukset muodostavat yleisesti suorakulmaisesti järjestetyn rivin, on siinä kuitenkin yksi selvä poikkeama. Tummasävyisten laudoitettujen makasiinirakennusten joukossa on yksi kivitalo, joka herättää valkoisuudessaankin huomiota. Vielä merkittävämpää on kuitenkin rakennuksen epäsymmetrinen muoto. Rakennus irtaantuu katulinjasta ja väistää niin jyrkkänä laskeutuvan kallion kuin jättää kapean tilan tieyhteyden muodostamiselle. Tällaista poikkeamaa muodostelmasta ei rakennettu vailla syytä. On siis uskottavaa, että vuoden 1863 ja 1868 kuvissa esiintyvä katumuoto ei ole alkuperäinen 1820-...1830-luvun ratkaisu, vaan rakennettu jossain vaiheessa ennen vuotta 1863, ja kallion varhaisin räjäytystyö on tehty samassa yhteydessä. Ja louhintaa mahdollisesti viimeisteltiin siinä yhteydessä kun katu levennettiin ja saatiin valmiiksi 1884.

### Rantareitistä Makasiinikajaksi

Ulriikkaporia kiertävän tien – nykyisen Laivasillankadun – kehitys kytkeytyy elimellisesti alueen yleisiin rakennustoimiin. Ruotsin vallan ajalla rantatörmällä kulki tien tapainen, joka irtaantui nykyisen Unioninkadun kohdalla olleesta pohjois-etelä-suuntaisesta katulinjasta ja alkoi kaartua Etelärannan luontaista rantaviivaa seuraillen, ollen kuitenkin nykyistä katulinjaa epäsäännöllisempi yhdystie harvaan rakennetun ja viljelysmaita käsittävän alueen reunalla. Tielinjan paikan on upseeri Anders Kocke osoittanut vuonna 1810 laatimassaan kartassa (kts. aiemmin). Tie päättyi telakka-alueelle eli historiallisemmin laidunalueelle, joten on uskottavaa, että reitti keskustasta eteläisille takamaille on alkanut muodostua samassa tahdissa alueen hyötykäytön kanssa, ehkä 1600-luvulta lähtien. Kun kaupungin keskustaa ryhdyttiin Albrecht Ehrenströmin johdolla kehittämään vuodesta 1812 alkaen – ja alkuvuodet kaupungin *arkkitehtina* toiminut Kocke siirrettiin uudisrakennuskomitean asiamieheksi – katosi rantatie suunnitelmista. Vuoden 1820 kar-

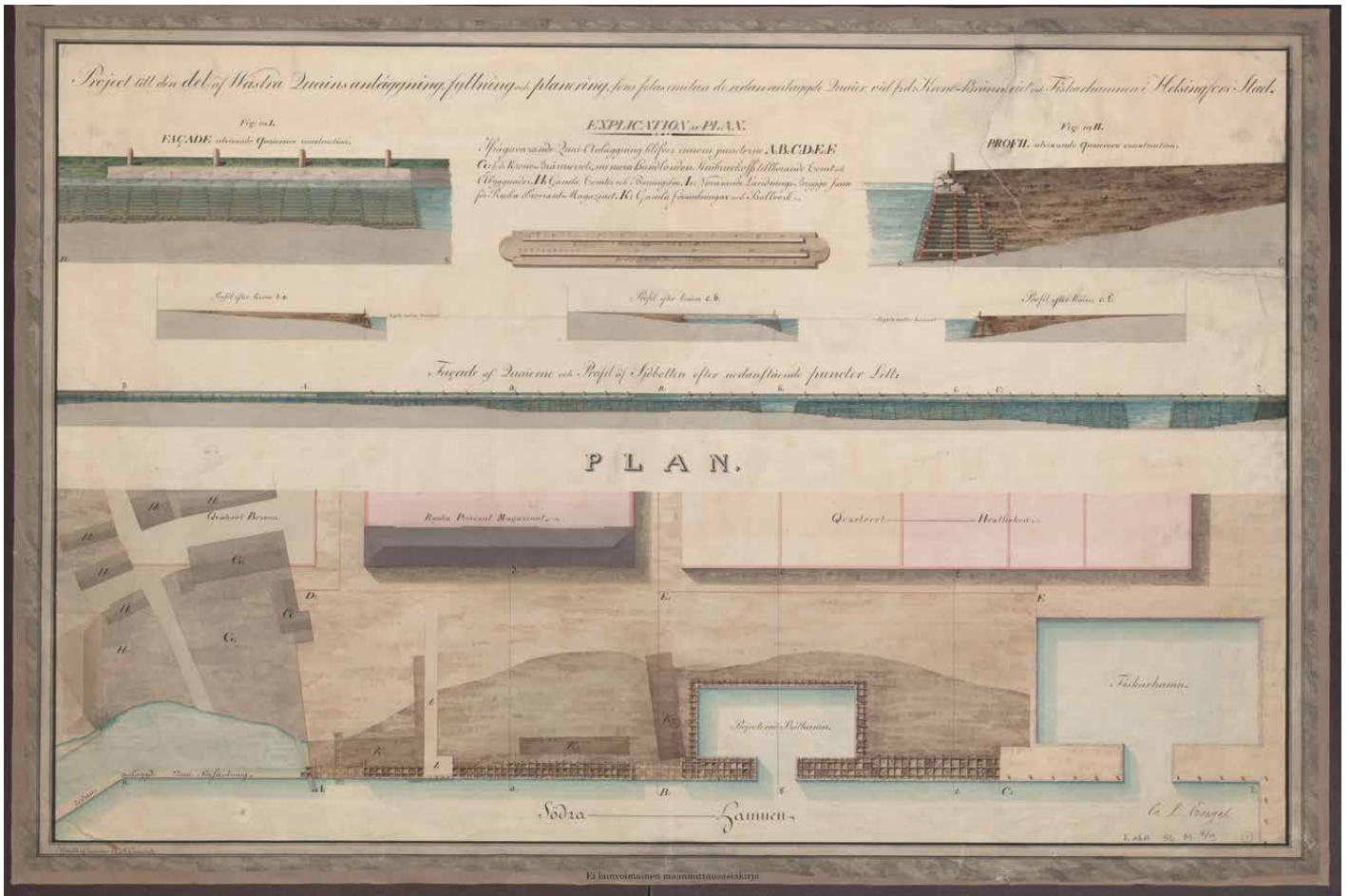
<sup>1</sup> KH mietinnöt 41/1910, s. 33.



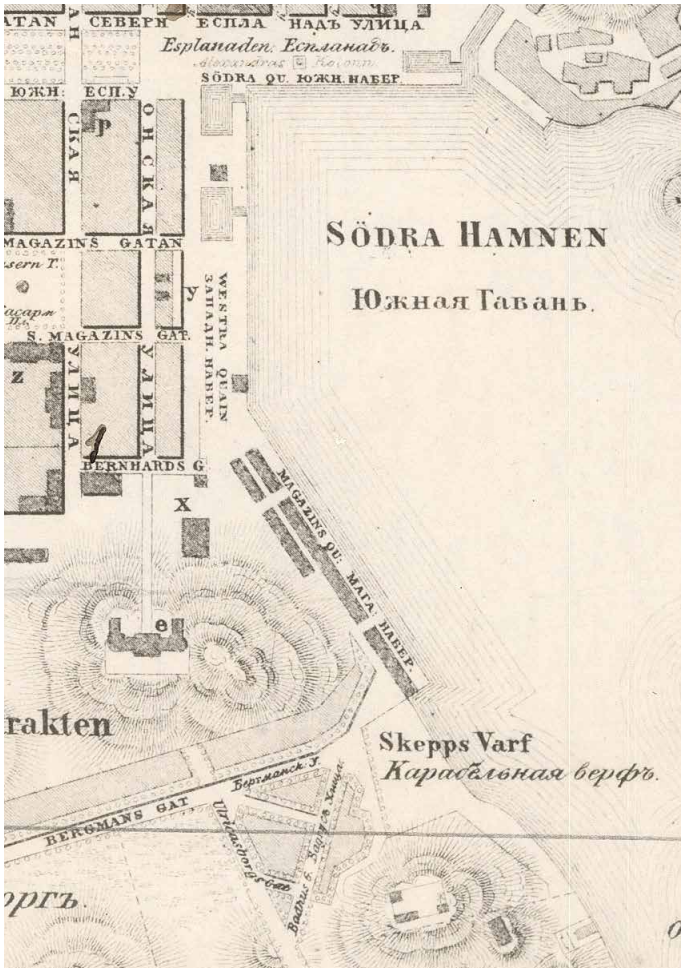
Ennallistuspiirustus makasiinirannan, makasiinien ja kadun varhaisimmasta muodosta 1820-l...1863



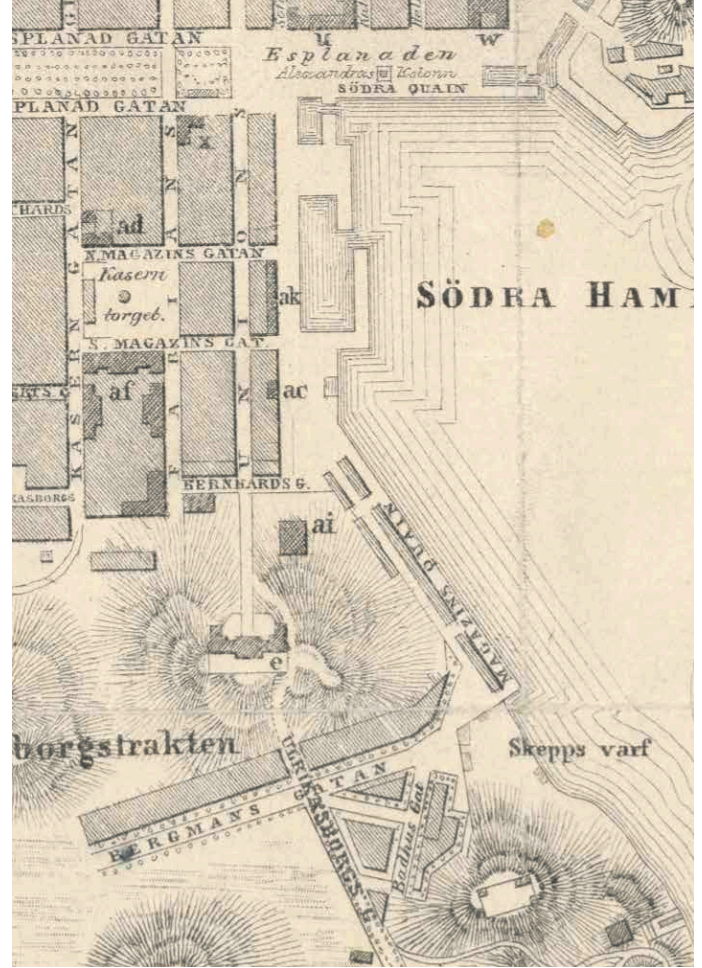
1889, Nils Wasastjerna. HKM



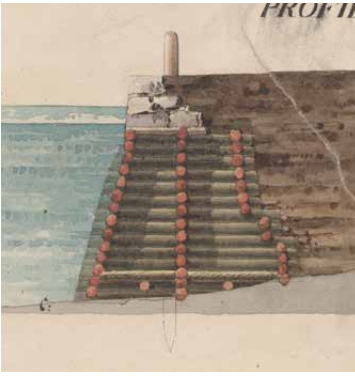
C.L. Engel. KA, RakhII.



1846. HKA

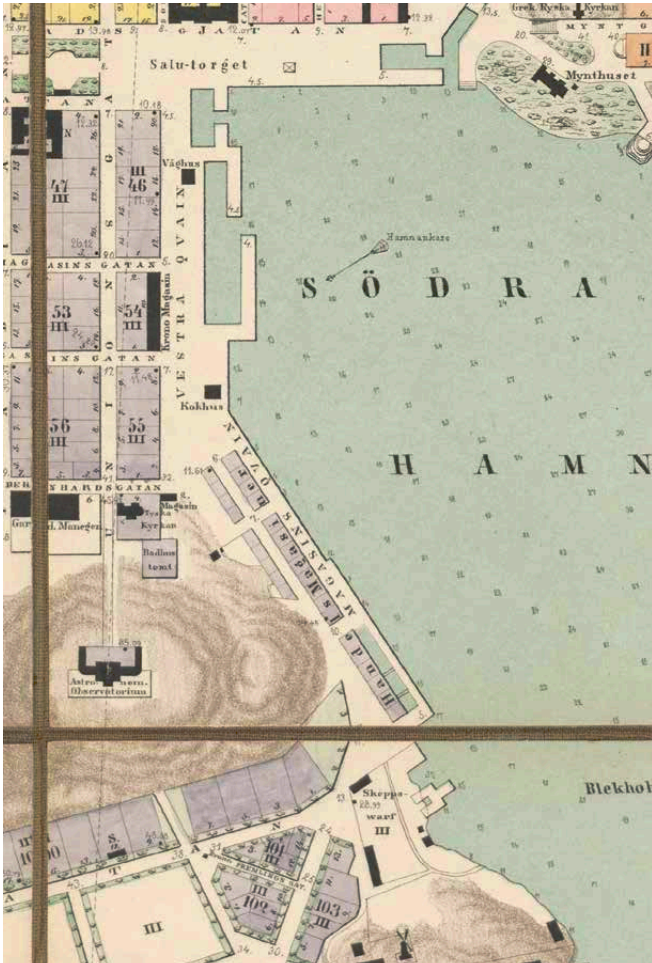


1859. KK, Doria.



Vasemmalla C.L. Engelin piirustus Västra Quain (Länsikaia / Etelärannan) pidentämisestä ja täydentämisestä silloisesta kalasatamasta eli nykyisestä Kolera-altaasta eteenpäin. Laituri oli suunniteltu toteutettavaksi arkkulaituriperiaatteella ja rantaviiva noudattaa sitä suoraviivaista linjaa, joka oli niin Ehrenströmin kuin Engelin ensisijaisena tavoitteina. Piirustus esittää myös vanhemman rantalinjan, pistolaiturin ja korttelirakenteen, mistä voidaan olettaa, että kyseessä oli yksi Makasiinirannan vanhimmista – ellei vanhin – toteutussuunnitelmista. Kun tiedetään, että laituri rakennettiin uudestaan suoralinjaisesta geometriasta poiketen 1820–1830-luvun vaiheilla, on oletettavaa, että kyseessä oli juurikin sen laiturin suunnitelma, joka romahti vuonna 1825.

Alla sarja karttoja, jotka kuvaavat tilannetta Makasiinirannan valmistuksen jälkeen. Sekä vuoden 1846 että 1859 kartoissa Eteläranta altaikeen ja laituriuotoineen on esitetty jokseenkin harhaanjohtavasti. Vasta vuoden 1866 kartta, joka kartan viitetietojen mukaan tehtiin vuosien 1864–1865 kaupunkimittaukseen perustuen, antoi luotettavan kuvan alueen toteutuneesta muodosta ja korttelirakenteesta. Esimerkiksi Kaivopuiston puolen korttelit siirtyivät mittauksen jälkeen aiempaa etelämmäksi, mikä osaltaan kuvaa niitä haasteita, mitä Ulriikkaporinvuori oli muodostanut mittauksen tekijöille.



1866, C. Reuter. KK, Doria.

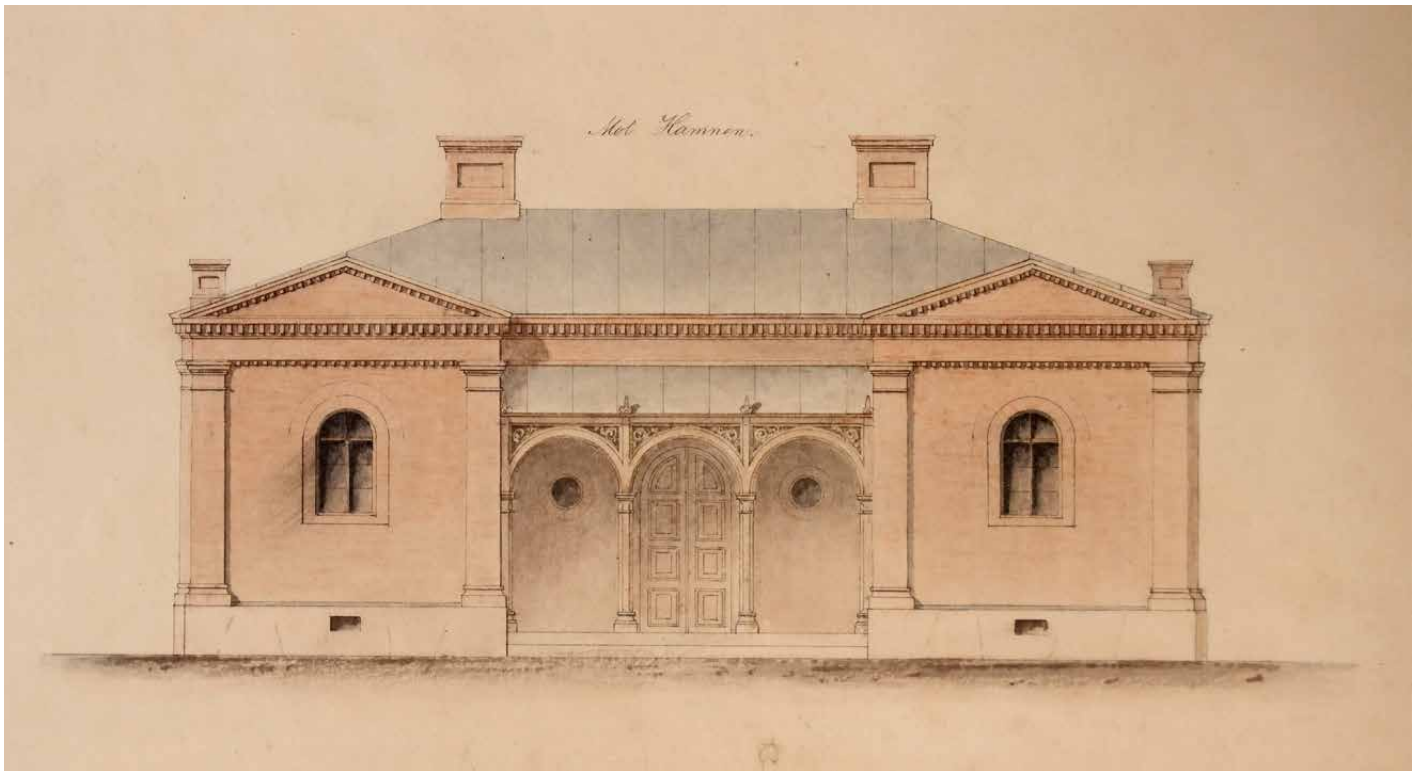
tassa (joka tosin on Kocken piirtämä) historiallinen tielinja oli jäänyt uuden makasiinirannan makasiinirakennusryhmän alle. Mikäli Ehrenströmin ajatuksissa oli tämän etelään suuntaavan kulkuyhteyden säilyttäminen ja sijoittaminen uuden kaupunkirakenteen sisään, ei se suoranaisesti välity suunnitelmista. On luontevaa ajatella, että erikseen osoitetun tien tai kadun sijaan Ehrenström oli ajatellut liikenteen – lähinnä sataman huoltoon palvelevan liikenteen – sijoitettavaksi itse satamakentälle, samaan tapaan kuin muuallakin Eteläsataman alueella.

Valmistuttuaan Makasiinirannan satamakenttä oli koko lailla tehokkaasti täyteen rakennettu. Rakennukset ryhmityivät kahteen pitkänomaiseen rintamaan. Merenpuoleisen makasiinirakennusten ja laituriuuden väliin muodostui n. 16,5 metriä leveä lastaus- ja purkutoimintojen alue. Tätä tuskin voi pitää etelään suuntautuvan kulkureitin ratkaisuna. Kahden makasiinirakennusrintaman väliin muodostui puolestaan n. 10 metriä leveä reitti, joka vuoden 1820 kartassa oli osoitettu törmäämään Ulriikkaporin vuoreen, tai siihen kohtaan vuoren itäreunaa, missä nykyinen jyrkäne sijaitsee.

Vuonna 1866 julkaistu ja karttatietojen mukaan tarkkoihin horisontaali- ja vertikaalimittauksiin perustunut C. Reuterin kartta osoittaa kohtuullisen luotettavalla tavalla millaiseksi makasiinirannan seutu käytännössä toteutettiin uudelleenrakennuskomitean visioiden pohjalta. Merkittävintä tarkennus koski makasiinirannan sijaintia. Laiturialueen reuna asettui kymmenisen metriä ulommas kuin Ehrenströmin suunnitelmassa (Kocken kartassa 1820), josta seuraten makasiinirakennusten väliin jäävä huoltokatu saattoi paremmin kiertää Ulriikkaporin vuoren, vaikkakin kohdasta muodostui edelleen ahdas ja rakentamisen erityisjärjestelyjä vaatinut, kuten edellä todettiin. Näin rantakatuysteys laivatelakan ja Kaivopuiston suuntaan alkoi muodostua luontevasti juuri makasiinirakennusten väliseen huoltokatuun, ja ajallisesti muodostuminen käynnistyi 1820-luvun rakennustoimien siivittämänä. Kadun syntymän varovaista etenemistä kuvaa sekin, että rantatie tai -katu oli vailla nimeä aina vuoteen 1887 saakka, osoitteena ainoastaan *Magasins Quain*, kuten Makasiiniranta yleensäkin.



Kuva oletettavasti 1867. Carl Adolf Hårdh. HKM.



Alakuvassa etualalla näkyvän keittiöhuoneen suunnitelman teki arkkitehti August Boman 1860. HKA, Ma. Bomanin kustannusarvion perusteella voi todeta, että rakennuksen näkyvät julkisivut oli tehty puhtaaksimuuratusta rautapolttoisesta tiilestä (12×6×3”). Sokkeli oli tehty hakatusta harmaakiivistä ja vesikatteena oli pelti.



Kuva 1880-luvulta. Kuvaaja tuntematon. HKM.



## Makasiiniranta

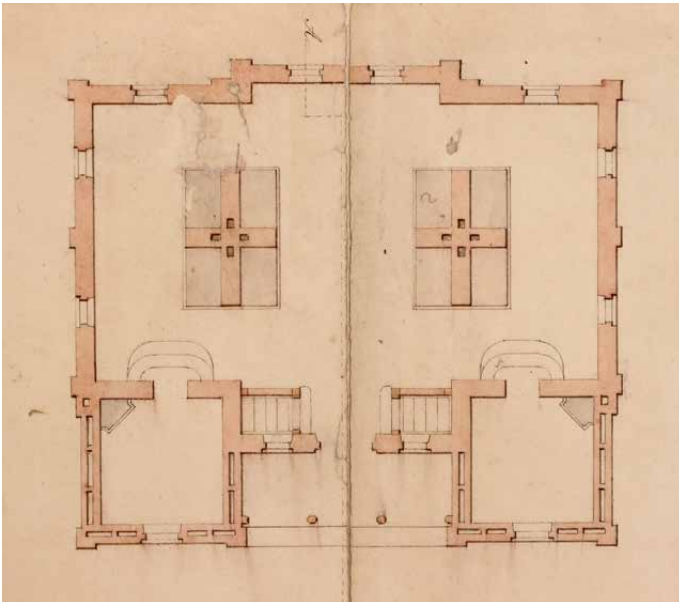
Eteläsataman rakentamisen ydinalueena oli Kauppatorin puolen eli pohjoisen reunan toteuttaminen, mutta yhtä lailla ajankohtaista oli saada ratkaistua sataman varastointikysymys. Eteläsataman alueella oli vanhastaan suuri määrä kauppiaiden makasiineja, jotka olivat uuden kaupunkikaavan tiellä.<sup>1</sup> Makasiinien uudeksi sijainniksi osoitettiin Ulriikkaporin puoleinen rantavyöhyke ja *makasiinirannan* rakentaminen käynnistyi 1816. Työ oli 1825 edennyt jo pitkälle, kunnes laiturirakenne romahti; ”*koko kallis laiturin katosi mereen*”<sup>2</sup>. Tarkempien selvitysten perusteella havaittiin, että vaikka kovaksi luultu rakennuspohja laiturille oli löydetty 14...15 jalan syvyydestä (4...4,5 m), tosiasiasa tämä olikin vain 1,5-3 jalkaa paksu sorapatja, ja sen alla oli jälleen löysää mutaa. Tästä seurasi vuosia kestänyt epätietoisuus, kun ryhdyttiin arviomaan, että pitäisikö jopa jo tehdyt laiturit myös Kauppatorin puolella uusilla perustuksillaan.

Muuttuneet olosuhteet alkoivat vaikuttaa alueen rakentamiseen, kun yhtäältä sekä kaupunkilaiset että toisaalta venäläisen armeijan muonamakasiini tarvitsivat lisää laituritilaa. Lisäksi nähtiin, että oli taloudellisempaa pienentää täyttöaluetta ja järjestää laiturilinjat laivaliikenteen ehdoilla. Muonamakasiinin kohdalla (Eteläranta 10) laiturin linjattiin aiempaa ulommas ja satama-altaasta (Vironallas) tehtiin suunniteltua suurempi ja epäsäännöllinen. Näin Ehrenströmin selväpiirteinen regulariteetti joutui taipumaan käytännöllisyyden tieltä. Muonamakasiinin edustalle muodostui aiempia suunnitelmia suurempi kenttä venäläisen sotaväen tarpeisiin. Sen nimeksi annettiin *Våghuskajen*, Vaakahuoneen laiturin, paikalle rakennetun vaakahuoneen eli rahtitavaran punnitsemistoimen mukaan. Kun muonamakasiini vapautui uuteen käyttöön, tulli- ja pakkahuoneeksi, nimettiin edusaukiokin sen mukaan vuonna 1888 *Pakkahuoneentoriksi*. Eteläranta 10:n kohdalla olevan aukiotilan nimi on sittemmin kadonnut, tilalla on pysäköintikenttä ja *Pakkahuoneenlaituriksi* nimetty osa rantaa.

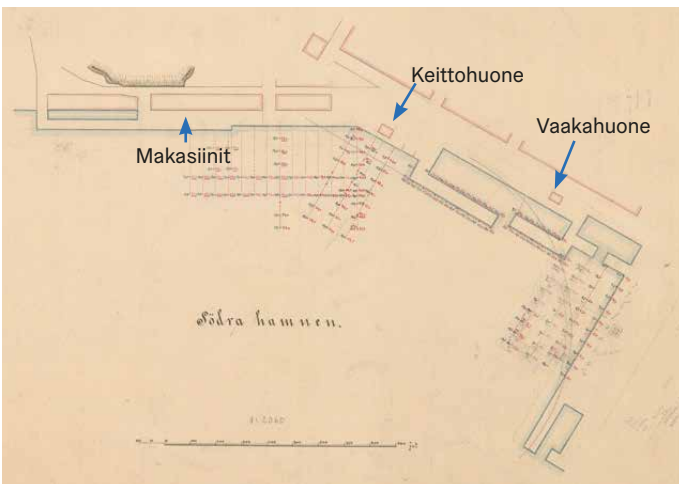
Vasta 1860-luvun dokumentoivista kartoista ja valokuvista käy selville mihin muotoon Eteläsataman läntinen reunusta eli Makasiiniranta ja laiturit kauppahallin kohdalla rakennettiin 1820...1840-luvulla. Näihin perustuen voidaan todeta, että kivireunaista laituria ja täyttörantaa oli rakennettu likimain makasiinilaiturin puoliväliin saakka. Etelään suuntaava loppuosa oli reunaltaan puurakenteista ja puukantista laituria. Rajakohta näkyy pienenä laiturilinjan nykyksenä karttapiirustuksissa. Makasiinirannan eteläisessä päätteessä oli oma erikoisratkaisunsa. Laituri rajasi makasiinirakennusten edustalle pitkän ja kapeaan pienvenealtaan, ja itse laiturin vaikutti olleen puurakennetta. Makasiiniranta päättyi telakka-alueeseen.

1 Hartman, T. 1912, s. 130.

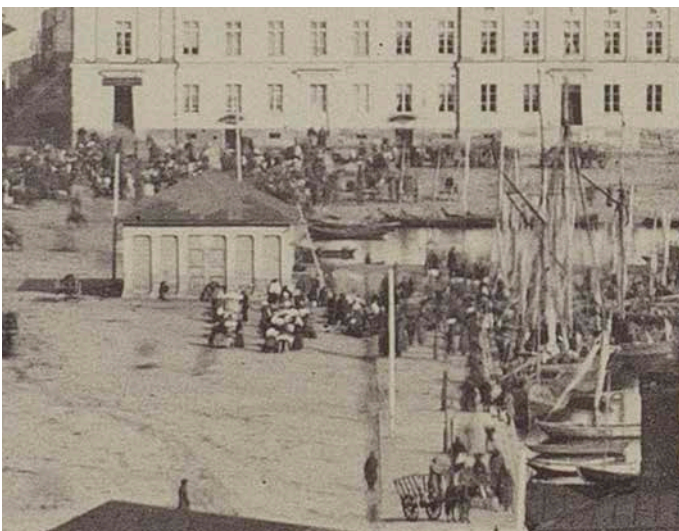
2 Hartman, T. 1912, s. 131.



Keittohuonerakennuksen pohjapiirustus. Rakennuksen suurin tila oli varsinainen kettuhuone, n. 7x12 m, joka oli varustettu kahdella keittosaarekkeella jossa kussakin oli 4 hellaa. Vahtimestareilla oli omat kakluuneilla lämmitetyt nurkkahuoneet ja suunnitelman mukaan rakennuksen alle tehtiin kaksi kellaria, vahtimestarien huoneiden alle. Augus Boman 1860, HKA, Ma.



Vailla päiväystä oleva kartta Satamalaitoksen arkistossa, 1860...1890 väliseltä ajalta. Dokumentaarisesti se esittää selkeällä tavalla ranta-alueen silloisen rakennuskannan.



Vaakahuone Kuva 1867. Carl Adolf Hårdh. HKM. (ote)



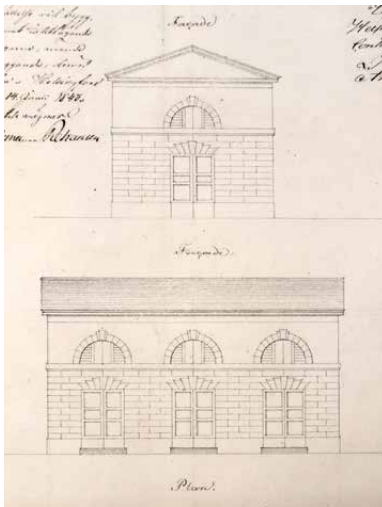
1870-luvulta. A.E. Rosenbröjer. HKM.



1870, Eugen Hoffers. HKM



Päävartion talous- ja tallirakennusta koskeva julkisivupiirustus 1839. Eduard Annert. KA Rakht II Iga 70.

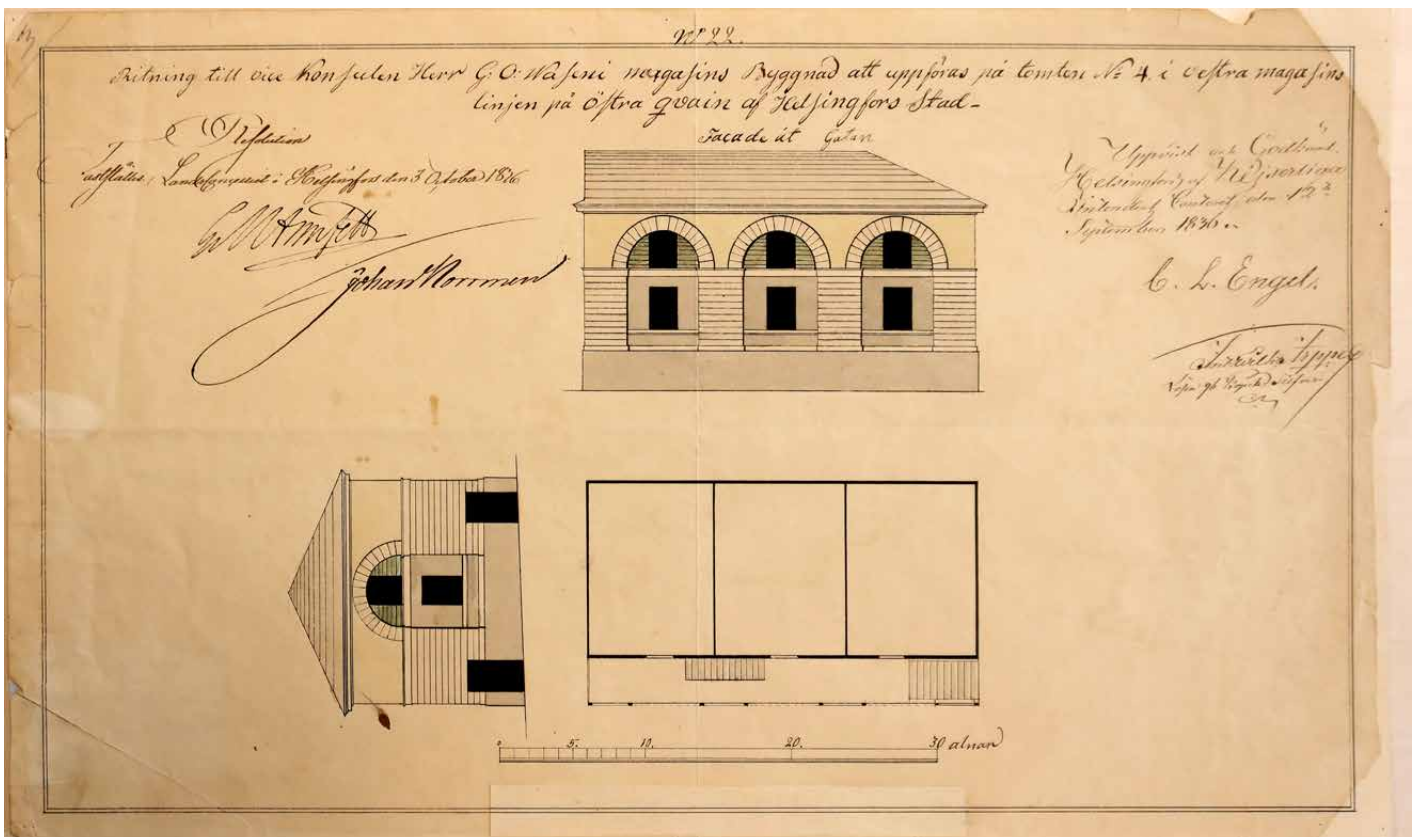


Yllä A.W. Arppen 1843 ja alla C.L. Engelin 1836 hyväksymisallekirjoituksella varustettuja makasiinirakennusten suunnitelmia. Yllä kivirakennus makasiinintontille nro 19 ja alla puurakennus tontille nro 4. HKA, Ma.

## Makasiinirakennukset

Varhaisimmat rakennukset Makasiinirantaan nousivat 1820-luvun lopulla ja 1830-luvun aikana. Ketjuksi liitetyt makasiinit muodostivat rakennusrivin joka jakautui kolmeen kortteliin. Jalustaosa oli – 1860-luvun valokuvista luettuna – vaalea ja ylempi varastokerros puolestaan tummasävyinen. Rakentamista ohjattiin yhtenäisen kaupunkikuvan muodostamiseksi; *laiturin puoleisessa julkisivussa on huolehdittava, että kaikki asetuvat samaan linjaan.*<sup>1</sup> Pohjaratkaisu oli jännittävä. Rakennuksista muodostui pitkiä kampoja sisämaan puoleisine piikkeineen. Meren puolen edustava julkisivu ja rakennusmuoto antoivat viitteen yhtenäisenä jatkuvasta pitkästä varastorakennuksesta. Tosiasiassa edusrakennus oli pulpettikattoinen eli ikään kuin rungon puolikas, ja sen taustapuolelle – katseilta piiloon – jäivät puurakenteiset satulakattoiset varastosiivet. Tiedossa olevien makasiinirakennussuunnitelmien joukossa vanhimmat ovat C.L. Engelin hyväksymät vuodelta 1832 ja 1836. Suunnitelmien perusteella valtaosa makasiineista oli kokonaan puurakenteisia, mutta joukossa oli myös muutama kivirakennus. Julkisivujäsentelyn tasaisen rytmin, arkadikaaristoa symboloineine muotoineen, muodostivat ylempään varastokerroksen suuret kaariaukot lastausovineen sekä näitä vastaavat maantason varasto-ovet. Oven päälle oli artikuloitu kiilakivi ja kivijalkakerros oli koristeltu harkotuksin. Vaikka makasiinit purettiin vaiheittain 1870–...1890-luvulla, on vastaava ratkaisu nähtävissä yhä Eteläsataman alueella, päävartiorakennuksen ns. talous- ja tallirakennusosassa, jonka suunnitteli venäläisarkkitehti Eduard Annert 1839.

1 Hartman, T. 1912, s. 131.





1871. Charles Riis. HKM.



1866, Eugen Hoffers. HKM.

## Punatiiltä Eteläsataman maisemaan

Kruunun viljamakasiini oli vanhastaan sijainnut Eteläsataman läntisellä reunustalla, mutta uuden korttelijärjestyksen myötä sille osoitettiin uusi paikka. Kuutiomaisen punatiilisen ja pyramidikattoisen C.L. Engelin<sup>1</sup> suunnitteleman rakennuksen sijainniksi tuli Ulriikkaporin vuoren rinne ja samalla rakennus asettui Senaatintorilta Sofiankadun suuntaan lähtevän näkymän päätteeksi. Kuten vuoden 1910 komiteamietinnössä hupaisasti muisteltiin, ”jyvästörakennus valmistui vuonna 1839 ja oli sitten paikkaa tuntuvasti rumentamassa 1890-luvun keskivaiheille asti”.<sup>2</sup> Kun uusi varasto valmistui Sörnäisiin, makasiini purettiin 1896. Moni punatiilirakennus ilmestyi Eteläsataman maisemaan 1860-...1870-luvulla. August Bomanin 1860 suunnittelema keittotalo valmistui näistä ensimmäisenä makasiinirannan kulmaukseen. Saksalaisen seurakunnan kirkko H. Bossen ja C.J. von Heidekenin suunnittelemana nousi kruununmakasiinin viereen 1864. Uspenskin katedraali valmistui 1866. Hampus Dalströmin suunnittelema edustava Kaartin maneesi valmistui Ulriikkaporinvuoren länsisivustalle 1877. Ja Gustaf Nyströmin paviljonki- ja makasiinirakennusten sarja 1880-luvulta alkaen, saati Katajanokan puolen makasiinit 1900-luvun puolella, täydensivät punatiilen vakiintumista Eteläsataman maisemaan, empirekauden vaaleasävyisyyden vastapariksi.

1 Kervanto Nevanlinna, 2002, s. 73.

2 KH mietinnöt 41/1910, s. 32.



1895. A.E. Rosenbröjer. HKM.

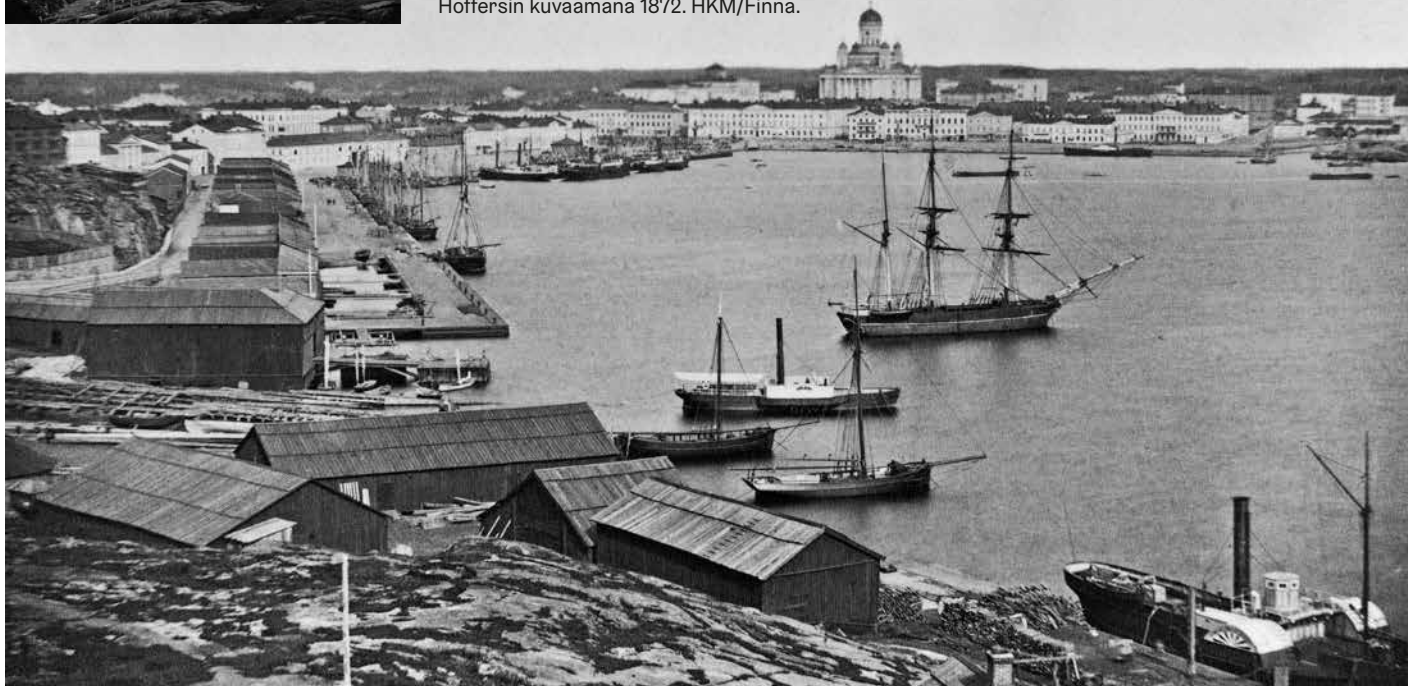


1860-...1870-luvulta. Kuvaaja tuntematon. HKM.



Kerttuli Wessmanin artikkelin ”*Kun yhdellä silmäyksellä saattoi nähdä koko Helsingin*” (1992) mukaan Hoffers olisi ottanut panoraamakuvasarjan Kalliolinnan tornista vuonna 1868. Wessmanin mukaan yksi negatiiveista puuttuu ja näin ollen laivatelakan keskialueelta uupuu kapea siivu näkymää. Ylemmät kuvat valikoitui-  
vat Hoffersin panoraamaan, kun taas alempi (N251381) lienee samaan kuvaushankkeeseen liittynyt, mutta pois jätetty kuva. Siinä raja-  
us kohdistuu hieman enemmän vasemmalle ja tuo samalla esiin Tähtitornin vuoren alta kiertäneen katulinjan kaarte-  
en. Yläkuvassa Kallioliinna Hoffersin kuvaamana 1872. HKM/Finna.

Eugen Hoffers 1868. N88553 ja N56275  
HKM/Finna.



Eugen Hoffers 1868. N251381. HKM/ Finna.



## Helsingin telakkayhtiö

Kauppaneuvos C.W. Lindeberg<sup>1</sup> osti telakan Sederholmien perikunnalta 1828. Rakennuskanta oli tuolloin vaatimaton, käsittäen yhden pajarakenuksen ja yhden pikikeittohuoneen.<sup>2</sup> Vuodesta 1835 telakkatoiminta siirtyi C.W. Lindeberg nuoremmalle eli konsuli Lindebergille. Vuonna 1847 Lindeberg oli mukana perustamassa yhtiötä, jolle telakkatoiminta siirtyi. Muina osakkaina oli kaupungin porvariston kermaa, kuten mm. C.W.I Sundman (pääomistaja), H. Borgström ja P. Sinebrychoff. Telakan nimenä on eri yhteyksissä mainittu joko Ulriikkaporin telakkayhtiö (*Ulrikasborgs varfsbolag*<sup>3</sup>), Ulriikkaporin laivatelakkayhtiö (*Ulrikasborgs skeppsvarfsbolag*<sup>4</sup>) tai Helsingin telakkayhtiö (*Helsingfors varfsbolag*<sup>5</sup>). Uusin taloudellisin edellytyksin telakkaa ryhdyttiin kehittämään. Vuonna 1884 alueelle nousi suuri työpajarakennus ja valimo.<sup>6</sup> 1896 yhtiön nimi muutettiin muotoon *Helsingfors varfs- & fabriksaktiebolag*<sup>7</sup> (*Helsingfors Varfs och Fabriks Aktiebolag*<sup>8</sup>). Samalla telakkaa uudistettiin: ”tänä kesänä on vanha slipi rakennettu kokonaan uudestaan ajanmukaiseksi rullaslipiksi. Slipi on 530 jalkaa pitkä ja varustettu kuddella 30 jalan levyisellä ja 180 jalan pituisella kelmalla... Slipi

ulottuu 18 ½ jalan syvyyteen. Telakalle voidaan ottaa Helsingissä kaikkien suurimpia aluksia, kokoluokkaa *Döbeln ja Tornio*.”<sup>9</sup> Telakan yhteyteen perustettiin 1886 erillinen insinööri Herman Jäderholmin<sup>10</sup> johtama liikelaitos höyrypannujen valmistukseen ja höyrylaivalaitteiden kunnostukseen, nimellä *Helsingfors skeppsvarf & mekaniska värkstad*. Telakan toiminta oli työntäyteistä ja sen merkitys Helsingin liiketoiminnalle oli suuri<sup>11</sup>. Esimerkkinä lehtiartikkelissa 1896 mainitaan telakalla olevan tai tulevan talviaikana korjattavaksi tai huollettavaksi yli 40 alusta; suomalaisia luotsialuksia, majakkalainoja, ruoppausaluksia, höyryvenettä, -sluppeja ja -kuttereita sekä 8 venäjän kruunun höyrysluuppia.

Satamaliikenne kaupunginlahdella oli ajoittain siinä määrin vilkasta, etteivät kivireunaiset laiturit ja sluuppialtaat riittäneet aina alusten kiinnityspaikoiksi. Näin ollen satamatoiminta levittäytyi myös kohti Ullanlinnaa, sen rosoisia rantoja seuraillen. Voidaan katsoa, että Olympiarannan matkustajaliikenteen kaukaiset juuret ovat kaupungin telakka-alueen monipuolisessa toiminnassa. Pienenä ituna ja hajautisena mainittakoon vuoden 1840 lehtiartikkeli,<sup>12</sup> jossa kerrottiin Pietariin lähtevän jahdin olleen kiinnittyneenä konsuli Lindebergin telakan luona ja ottavan mukaansa matkustajia.

1 Käytetään myös muotoa *Lindberg*.

2 Hbl 5.12.1896 Skeppsvarfvet i Helsingfors

3 Finlands Allmänna Tidning 12.12.1856 mainitaan, että yhtiöllä oli Helsingissä kaksi telakkaa.

4 Morgonbladet 14.11.1874

5 Hbl 5.12.1896 Skeppsvarfvet i Helsingfors

6 Hbl 5.12.1896 Skeppsvarfvet i Helsingfors

7 Hbl 5.12.1896 Skeppsvarfvet i Helsingfors

8 Hbl 11.2.1908

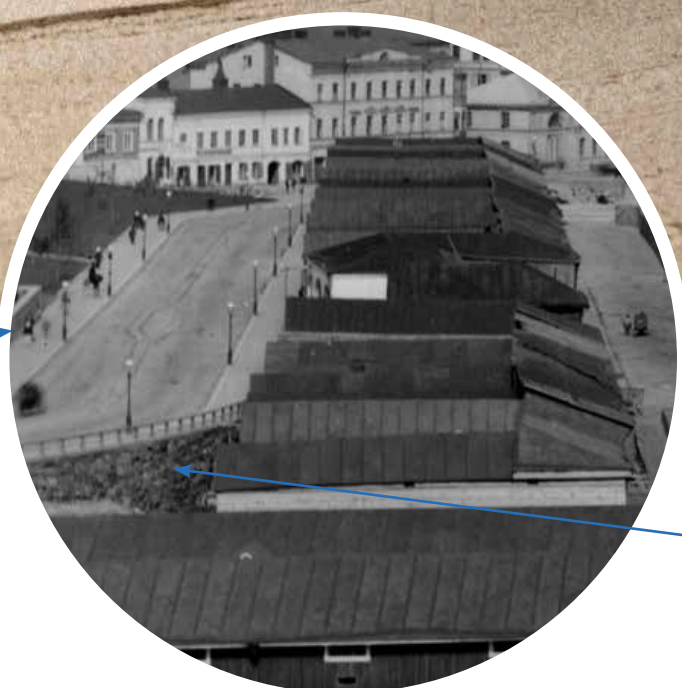
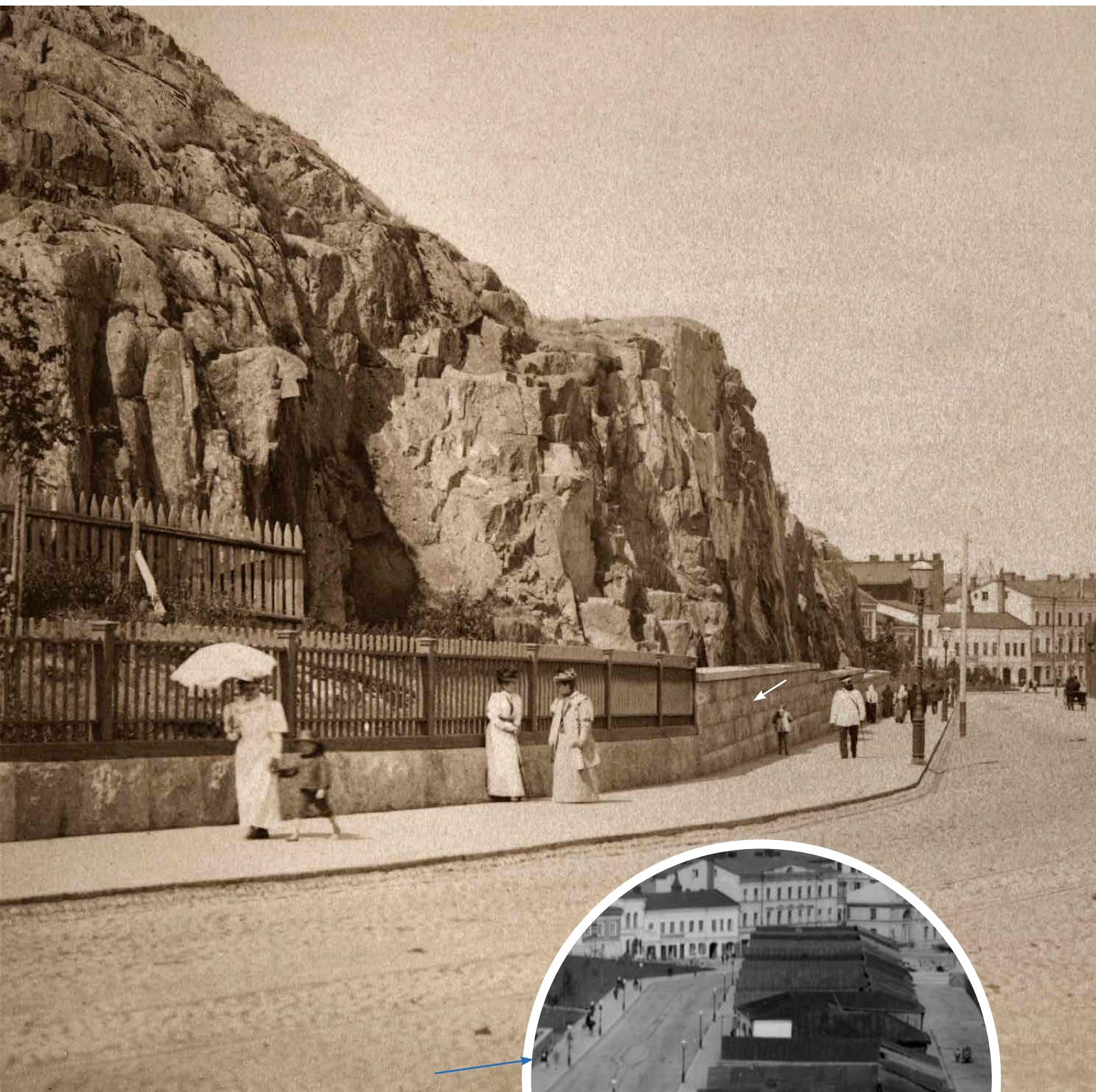
9 Hbl 5.12.1896 Skeppsvarfvet i Helsingfors

10 ”*Helsingfors varfs och fabriks aktiebolag*” osoitteessa Sannakatu 7 mainitaan *Helsingin osoite- ja ammattikalenterissa* 1915, s.445, ja samassa mainitaan ”vuokr. Herman Jäderholm”.

11 Finlands Allmänna Tidning 15.10.1852.

12 Helsingfors Tidningar 22.8.1840

# 1800-luvun loppupuolisko



Harkkomuuri näkyy valmiina Daniel Nyblinin 1893 ottamassa valokuvassa, joka on todistettavasti otettu ennen satamaradan vetämistä Makasiinirantaan 1894. HKM. Vaikka muuri muodonannoltaan ja rakennustavaltaan liittyy kiinteästi satamaradan rakentamiseen, sen pengermuurien toteutustapaan Helsingin niemellä, edustaa se Ulriikkaporin vuoren kohdalla varhaisempaa katualueen rajausta. Nyblinin kuvassa nähdään myös Laisillankadun varhaisempi pengermuuri 1844...1863, joka on epäsäännöllistä lohkokiviladontaa. Tämä on nykyisinkin nähtävissä Makasiinirannan puolelta katsoen, betonisten levikeosien taustaseinänä (kts. oikealla).



## Badhusgatan - Saunakadun lopullinen järjestäminen

Laivasillankatu eli Badhusgatan oli saavuttanut jokseenkin selkeän ja suoraviivaisen katulinjan 1860-luvulle tultessa, mutta Helsingin dynaaminen kasvuvaihe edellytti sen parantamista. Katua kehitettiin ja parannettiin raskaasti 1870-...1890-luvun rakennustoimien myötä, eli kuten vuoden 1910 komiteamietinnössä todetaan, *Saunakatu järjestettiin 1890-luvulla lopullisesti*.<sup>1</sup> Rakentamiseen liittyi monia purku- ja rakennustöitä sen ympäristössä. Viimemainituista merkittävimmät olivat satamaradan ja Tähtitornin vuoren puiston rakentaminen, jotka valmistuivat 1890-luvun aikana, sekä Makasiinirannan leventäminen ja uuden suurmakasiinin rakentaminen. Uudisjärjestelyjen tieltä purettiin kruunun viljamakasiini ja pienempi rakennuskanta Tähtitornin vuorelta sekä vaiheittain kaikki Engelin aikaiset makasiinirakennuksen laiturialueen puolelta.

Vanhin tieto Saunakadun varsinaiseen rakentamiseen liittyy vuonna 1876 annettuun päätökseen kivetä Saunakadun jalkakäytävät. Kaupunginhallituksen mietintöihin kiviaines on kirjattu suomeksi sanamuodolla *ns. laakakivistä tai hakatusta harmaakivistä*, ruotsiksi *plansten eller tuktad gråsten*.<sup>2</sup> Mietintö antaa ymmärtää, että jalkakäytävät olivat jo olemassa, mutta päätös koski niiden parantamista. Tietävästi työ oli kuitenkin laajempi. Vuonna 1877 voitiin kirjata, että *"Kauppatorilta Vuorimiehenkadulle ulottuva Saunakadun osa uudelleen järjestettiin 60 jalan levyiseksi, mistä aiheutuneet kustannukset olivat 107.000 markkaa, jonka lisäksi tulevat 53.860 markan kustannukset makasiinintonttien lunastamisesta."*<sup>3</sup> Viime mainitulla lienee viitattu siihen tosiasiaan, että kadun alle jäivät ne makasiinit, jotka sijaitsivat takarivissä, Tähtitornin vuoren puolella.

Kun makasiinirakennusten väliin jääneen *huoltokadun* leveys oli aiemmin ollut n. 10 metriä, leveni se uudistettuna nyt 17,8 metriin. Kyse oli siis aivan uudesta ja edustavien mittasuhteiden kadusta, joka oli geometrisesti harkittu ja reunoiltaan viimeistely. Oletettavasti nykyinen lohkokivistä ladottu ja laastisaumattu pengerseinä, joka näkyy nykyisin Makasiinirannan puolelle, on tästä 1870-...1880-luvun rakennusvaiheesta. Itse muuria dokumentoivia asiakirjoja ei tunneta. Toisaalta näkymäkuvia valmiista kadusta ennen satamaradan toteutusta on olemassa ja mainintoja kadun pinnoituksesta: kadun molemmin puolin rakennettiin jalkakäytävät ja leveä katualue kivetttiin kenttäkivellä ja katu sai kaasuväläistuksen<sup>4</sup>, kuten 1882 mainitaan. Satamaradan ja ratakuilun rakentamiseen 1891...1894 liittyen katua täydennettiin Ullanlinnan puoleisesta päästä, jolloin syntyivät korkeiden harkkokiviseinien tukemat penkereet. Suuri osa harkkokiviseinistä on peittyneet sittemmin uudistusten alle 1950-... ja 1960-luvun luvun muutostöissä, vaikka mitä ilmeisimmin niitä ei ole purettu. Ajoituksellisesti kiinnostava on Laivasillankadun sisäkaarteessa oleva jakso harkkokivimuuria, joka on edelleen näkyvässä katutilassa. Tyypiltään tämä kuuluisi satamaradan rakennusvaiheeseen, mutta muuri näkyy jo valokuvassa, joka on otettu välillä 1882...1893, siis ennen satamaradan rakentamista.



Kuva n. 1890. Kuvaaja tuntematon. HKM.



1 KH mietinnöt 41/1910, s. 32.

2 KH mietinnöt 19/1876, s. 1-2; suom. 1876, s. 131.

3 KH mietinnöt 17/1887, s. 5.

4 KH mietinnöt 8/1882, tulo- ja menoarvio s. 19.



1890. A.E. Rosenbröjer. HKM. Ote valokuvasta. Kadun tumma alue on kasteltu, hevosten käyntioloa ajatellen. (ote)



1897. Kuvaaja tuntematon. HKM. (ote)

## Raitiotie Kaivopuistoon

Kesäkuun ensimmäisenä päivänä 1889 oli sanomalehdessä ilmoitus<sup>1</sup>, että seuraavana päivänä alkaisivat omnibussit liikennöidä kahdella linjalla, joista toinen kulkisi väliä Töölön omnibussiasema ja Kaivopuisto. Yhtiö oli perustettu vuotta aiemmin ja rataverkko rakentui ja avautui käyttöön vaihteittain. Liikennöinti tapahtui hevosvetoisilla vaunuilla aina vuosisadan vaihteeseen saakka, kunnes vaunut muuttuivat ripeässä tahdissa sähkökäyttöisiksi johdinvaunuiksi vuoteen 1901 mennessä. Moni nykyinen linja liikennöidään edelleen 1880-luvulla tehtyjen reittien mukaan, kuten Eteläsataman alueella. Linja Töölö-Kaivopuisto kulki Kauppatorilta Etelärantaa seuraten kohti etelää, loivaan ylämäkeen nousten, ja Tähtitornin vuoren kiertäen ja saapuen Saunakatua<sup>2</sup> (Laivasillankatua) pitkin Tehtaankadun päätteellä olevalle pienelle aukiolle, johon vaunu seisahtui.<sup>3</sup> Kään- töpaikkaa ei ollut, vaan hevonen valjastettiin uudestaan vaunun toiseen päähän, ja kuskille ja hevoselle oli suotu parin minuutin lepoa. Linjalla ajoi 6 vaunua, ja edestakainen matka kesti tunnin. Raitiotiet olivat alkuun yksiraiteisia eli ohittaminen tapahtui erityisesti sitä varten rakennettujen vaihteiden kohdalla. Myöskään pysäkkejä ei ollut, vaan vaunuun voitiin nousta tai siitä poistua milloin tahansa, paitsi ylämäessä. Radan sähköistyksen myötä vuosisadan vaiheessa verkosto laajeni ja Töölö-Kaivopuisto-linja, joka kulki numerotunnisteella 2, alkoi kulkea rengasreittiä Ullanlinnan ympäri eli matka Saunakadulta jatkui Tehtaankatua pitkin Laivurinkadulle, jota nykyinen linja 3 noudattaa. Linja myös muuttui kaksiraiteiseksi 1908.<sup>4</sup>

1 Hbl, 1.6.1889.

2 Raitiotien yksityiskohtaisessa suunnitelmassa Saunakadun kohta makasiinirannan alueella on kirjattu *Magasinskajen*. KH mietinnöt 9/1883, s. 4.

3 Vesikansa, 1983, s. 161.

4 [www.raitio.org](http://www.raitio.org)



1890. A.E. Rosenbröjer. HKM.



1897. Raitiovaunu Tulli- ja pakkahuoneen edustalla. M.A. Eugen. HKM. (ote)

*Omnibusvaunut* ovat liikkeellä k lo 7:stä aamulla k:lo 10:een illalla, alkaen ja lopettaen kulkunsa noin 14 kilometriä kaupungin ulkopuolella Töölössä ja Söörnäisissä. Päälinjoja on nyt, keväällä 1889, ainoastaan kaksi: *Töölö-Kaivopuisto* sekä *Söörnäsi-Lapinlahdenkatu*, jotka yhtyvät kauppatorilla. Yksinkertaiselta välimatkalta esim. Kauppatorilta Kaivopuistoon, Siltaasaarelle, Suomalaiselle (»Arkaadia») teaterille tahi Lapinlahdenkadulle maksetaan 15 penniä. Kultakin uudelta välimatkalta suoritetaan ainoastaan 5 p. lisämaksu, joka helpoitus kuitenkin koskee ainoastaan niitä, jotka kerrassaan ovat lunastaneet piletin koko matkaa varten. Omnibusliike on nuori (vuodelta 1888). Ensimmäisenä vuonna käytti sen vaunuja 1 miljoonaa henkilöä.

Helsinki ympäristöineen. Käsikirja matkustajille. 1889, s.V.



Laivasillankadun esillepano Hugo Simbergin kuvaamana 1900. Kadulla oli hiljattain alkanut liikennöidä sähkökäyttöinen raitiovaunu, jota varten oltiin asennettu jyrkät ja edustavat pylväät ja kiskopari oli linjattu kulkemaan kadun reunassa. Osin nupu-, osin kenttäkivetyt jalkakäytävät oli päällystetty jo aiemmin, vaikkakin varhaisimmissa n. 1890 otetuissa kuvissa ne vaikuttavat ensi alkuun olleen asfaltoituja, yhtenäisen vaaleita. Asfaltoituja

jalkakäytäviä oli 1880-luvun lopussa tehty mm. Ateneumin edustalle. Sata-  
man puolelle oli jo aiemmin rakennettu jakso puista kaidetta, mutta maka-  
siinirakennusten purkamisen myötä kaiderakenne täydennettiin koko  
matkalle. Vuosien 1905..1909 välillä se korvattiin rautakaiteella, nykyistä-  
kin mallia muistuttavalla, mutta koristeellisemmalla. Kuva Kansallisgalle-  
ria.



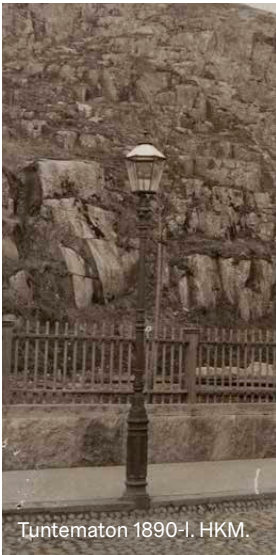
Harvinainen reliikki, 122 vuotta sitten asennettu johdinpylväs Laivasillankadun ja Tehtaankadun risteyksessä.

**Raitiotie- ja Omnibus-osaakeyh-  
tiön anomuksen suhteen on kom-  
missiooni myöskin antanut lau-  
suntonsa, jossa mainitaan, että  
raitioiteiden rakentamisesta kysy-  
myksen alaisille kaduille on huo-  
mioon otettava: että raitio Alek-  
santerin kadulta Simon kadulle,  
ettei se tulisi kulkemaan Heikin  
esplanaadin poikki eikä parissa  
kohden katkaisisi jalkakäytäviä.  
on pantava läntiselle eikä itäi-  
selle Heikin kadulle; että raitio  
Länsirantakadulta Saunakadulle,  
koska se on liian lähellä jalka-  
käytävää on muutettava keskem-  
mä katua; että raitioa ei saa aset-  
taa kapealle Tokankadulle, josta  
jo suuren osan täyttää satama-  
rata, vaan Merimiehen kadulle  
ja länsipuolelle Tokantoria, sekä  
linjan rakentamista vinoon  
Kasarmitorin poikki, kuten yh-  
tiö on arvellut, ei pitäisi myön-  
tää, vaan olisi raitiotie sen sijaan  
pantava joko ylä- tai alapuolella  
toria oleville kaduille.**

Päivälehti 11.2.1899



A.E. Rosenbröjer 1893. HKM.



Tuntematon 1890-l. HKM.



Rosenbröjer 1895. HKM.



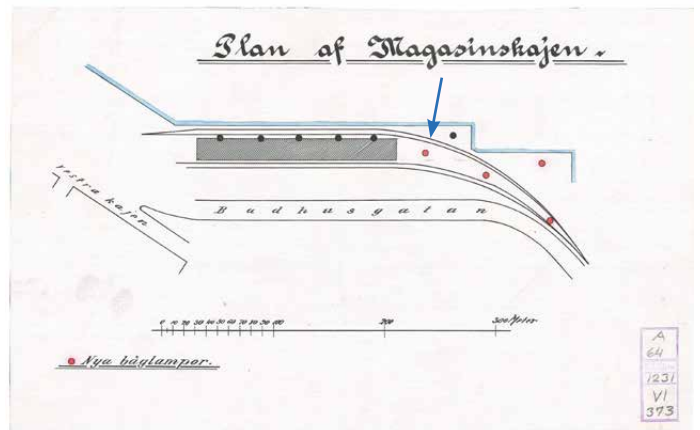
M.A. Eugen 1896. HKM.

1861 Helsingissä alettiin käyttää kaasuvalaistusta ja valaisinverkosto kasvoi ja laajeni Rautatieaseman tienoilla olleesta kaasutehtaasta vaihteittain kohti keskeisiä aukioita, katuja ja alueita. Kauppatorille se saatiin 1866. Kaasuvalaistus oli myös 1870-...1880-luvulla uudistetun Laivasillankadun

ensimmäisenä valaistuksena, ja samaa lyhtytyyppiä oli satama-alueella niin pylväisiin asennettuna kuin rakennuksiin kiinnitetyissä varsissa mm. Kauppahallin ja Tulli- ja pakkahuoneen kohdalla.



Tuntematon 1897. HKM.

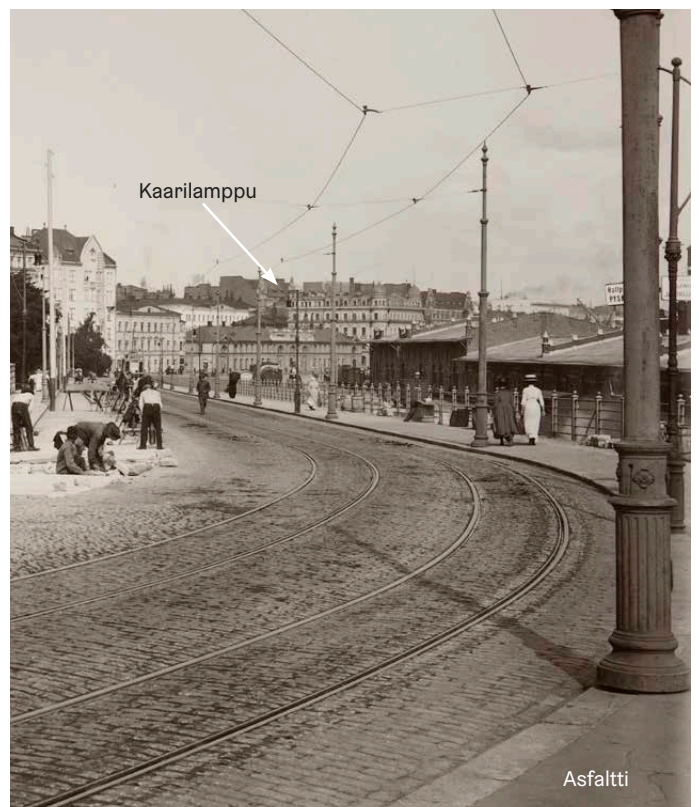


Suunnitelma kaarilamppujen lisäämisestä laiturialueelle. Satamalaitoksen arkisto. Ei päiväystä..



Kauppatori ja makasiiniranta valaistuna 1900-luvun alussa. Kuva Gustaf Sandberg. SLS.

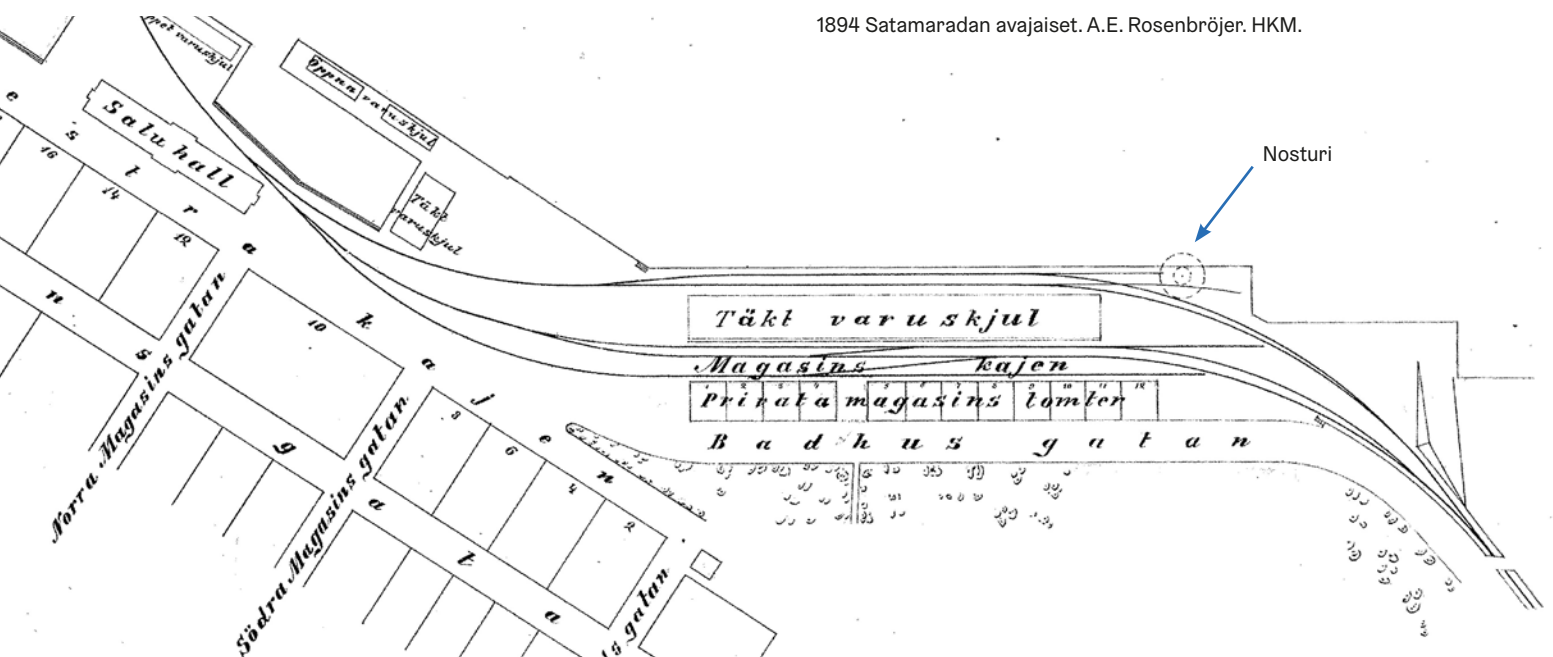
1910 Laivasillankatua parannettiin ja uudistettiin. Kaasuvalaistus vaihtui sähköön ja tilalle tulivat tehokkaat kaarilamput. Aiemmin johdinpylväissä olleet vaakasuuntaiset koristeelliset kannatinosat poistuivat ja ajojohtimia alettiin kannatella vajjerella – periaate joka on nykyisinkin käytössä. Jalkakäytävät asfaltoitiin ja katujen kenttäkivi korvattiin nupukivellä. Kuvaaja tuntematon 1910, HKM.



Asfaltti



1894 Satamaradan avajaiset. A.E. Rosenbröjer. HKM.



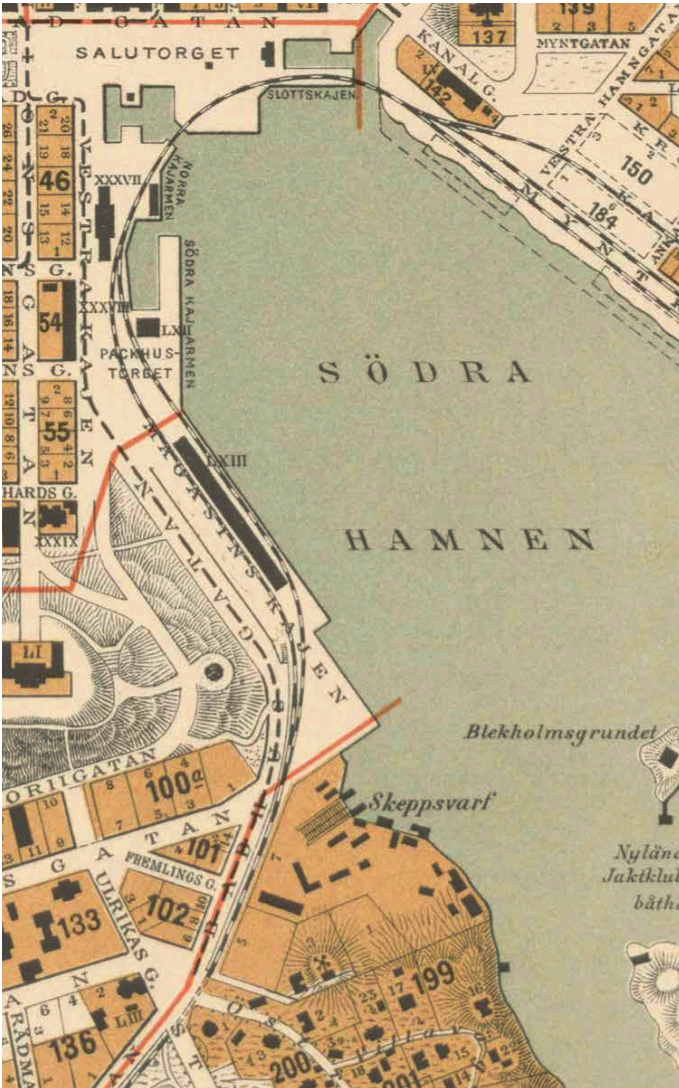
Piirustuksen allekirjoituksena: "Helsingin kaupungin rakennuskonttori, 25.2.1895. Herman Normén". Hki.kartta.fi. (ote). Piirustus osoittaa Maksiinirannan historiallisen muutoksen välivaiheen, missä uusi suuri Gustaf Nyströmin suunnittelema varastorakennus oli valmistunut ja raideverkko kulki sen molemmin puolin, mutta toisaalta pääosa vanhoista empireaikaisista makasiineista Saunakadun varrella oli edelleen olemassa ja katutilaa rajaamassa.

## Satamarata

1870-luvulla oli käynnistynyt pohdinta sataman laajentamisesta ja satamatoimintojen parantamisesta.<sup>1</sup> Eteläsataman vanhat laiturialueet olivat käyneet ahtaiksi: ”Ensiksikin olivat Eteläsatamassa olevat satamalaiturit jo jotenkin ankarasti kuormitetut, toiseksi veden syvyys niiden ääressä yhtä ainoaa kohtaa lukuun ottamatta ei ollut riittävä suurehkoille aluksille.”<sup>2</sup> Hanke pohjautui satamaliiketoiminnan vilkastumiseen ja tulevaisuuden visioihin, missä Katajanokalle rakennettaisiin Helsingin uusi suursatama, kuten kaupungininsinööri Theodor Tallqvist oli 1882 suunnitelmissaan esittänyt. Toimivan sataman tuli perustua uusimpiin kansainvälisiin tietoihin satamatekniikasta, johon kuuluivat syväsatama, laajat varastokentät makasiineineen, jotka oli varattu vain ja ainoastaan satamatoimintoja varten sekä luonnollisesti rautatieyhteyden liittäminen maan pääverkkoon. Tässä mielessä satamaradan rakentamiseen liittyi myös aluepoliittinen paine. Vailla junaradalla varustettua syväsatamaa meriliikenne oli vaarassa näivettyä, Viipurin (rata 1870), Hangon (rata 1873) ja Kotkan (rata 1890) merisatamien rooli olisi vahvistunut ja pahimmassa tapauksessa Helsinki olisi jäänyt hallintokaupungin rooliin; ”Eteläsatamaan ulottuvan rautatien aikaansaaminen oli Helsingille elinehto, jos kaupunki halusi menestyksellisesti kilpailla maan muiden, tässä suhteessa paremmassa asemassa olevien rannikkokaupunkien kanssa”<sup>3</sup>, kuten 1887 valiokuntamietinnössä todettiin. Ratayhteys rantaan oli siis saatava, hinnalla millä hyvänsä.

1889 rahatoimikamari käsitteli ja esitteli kaupunginhallitukselle<sup>4</sup> rautatiehallituksen linjaamia vaihtoehtoja satamaradan rakentamisesta ja rakentamisen käytännöllisistä vaikutuksista ympäristölle; esimerkiksi missä määrin maata telakkayhtiölle vuokratusta tontista pitäisi lunastaa radan rakentamiseen, missä määrin hanke on Helsingin, missä määrin Valtion rahoitettava ja kuka tulisi omistamaan rataverkoston peittämät maa-alueet. Taloudelliset ja toiminnalliset vaikutukset olivat dominoivia suhteessa kaupunkirakennustaiteellisiin näkökulmiin, puhumattakaan satamaradan vaikutuksesta jo ikoniseksi muodostuneeseen empirekeskustan paraati-ikkunaan eli eteläsataman rantavyöhykkeeseen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi ehdot 1891 ja ratalinjan rakentaminen päärautatieasemalta Helsingin nimen rantoja kiertäen – ainoastaan Kaivopuiston jäädessä ratalenkin ulkopuolelle – käynnistyi. Ensimmäinen juna makasiinirantaan, *Makasiinilaiturille* saapui 1894, ja seuraavina vuosina reitti jatkui Kauppatoria tangeeraten ja uusia täyttölaitureita pitkin Katajanokalle.<sup>5</sup>

Satamaradasta muodostui merkittävä kaupunkirakenteellinen kerrostuma, joka edelleen näkyy Helsingin kaupunkikuvassa. Niissä kohdin, missä rata leikkautti maastoon ja ympäröiviä alueita jouduttiin tukemaan pengeryksin, raken-



Kartta 1899. KK, Doria.



25 tonnin satamanosturi rakennettiin 1896...97. Kunnalliskertomus, 1896, s. 102. Kuva 1910, kuvaaja tuntematon. HKM.

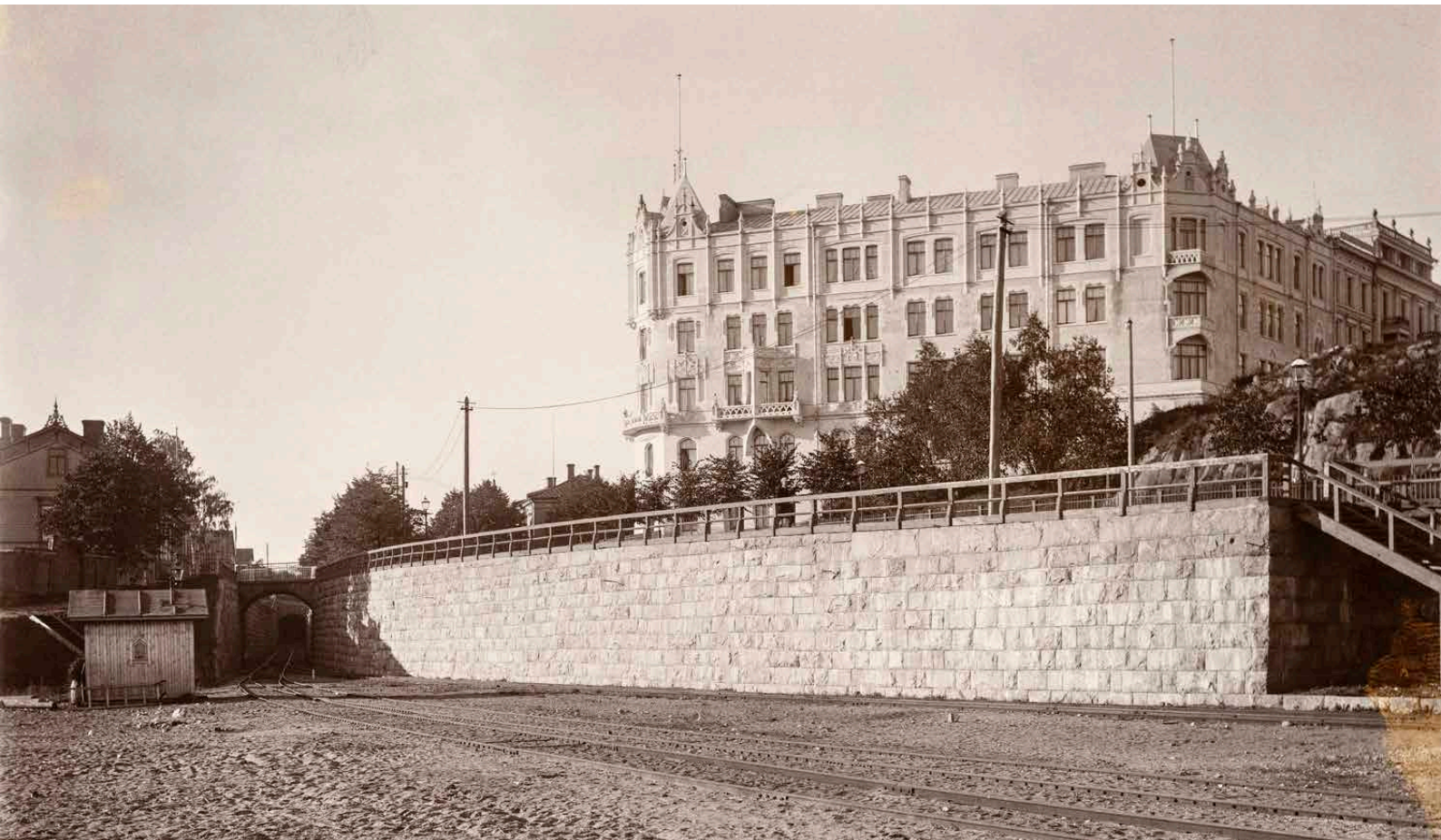
1 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1875-1878, s. 354; 1876, s. 131.

2 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1879-1883; 1879 s. 3.

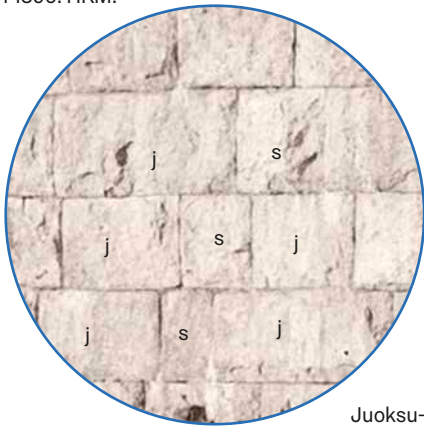
3 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1884-1887; 1887 s. 188.

4 KH mietinnöt 6/1890.

5 Suomen teollisuuslehti 2/1894, s. 15.



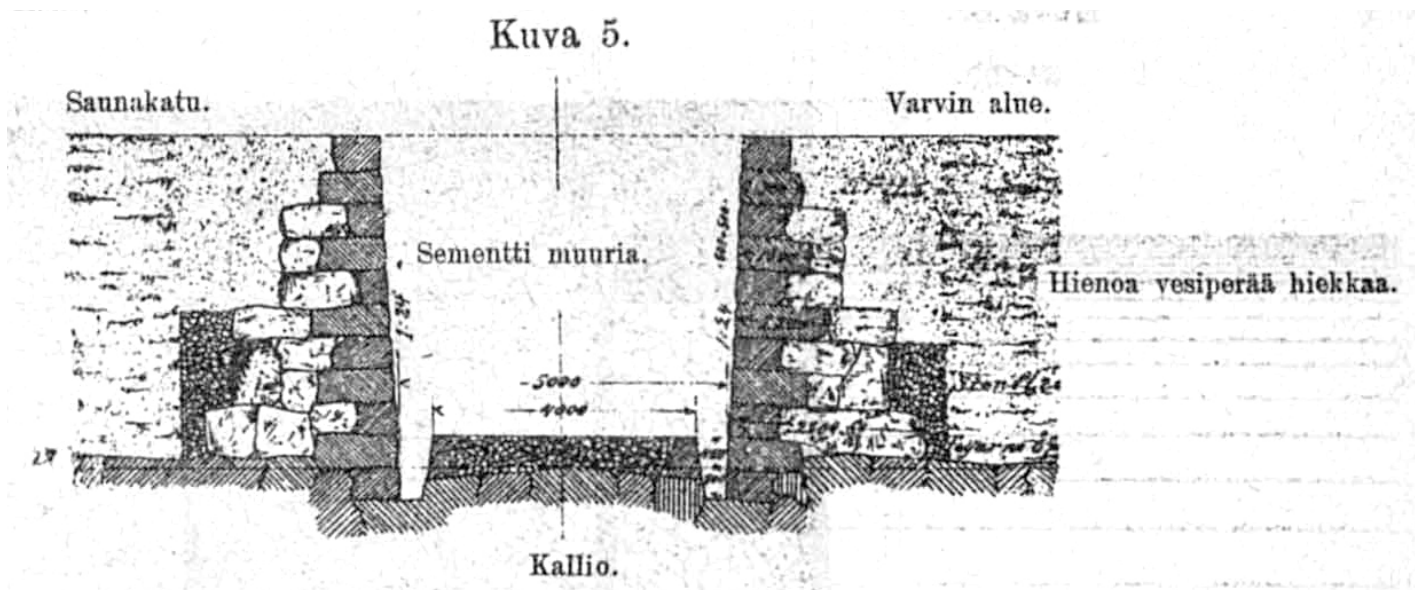
M.A. Eugen 1896. HKM.



Juoksu- ja sidekivirakenne



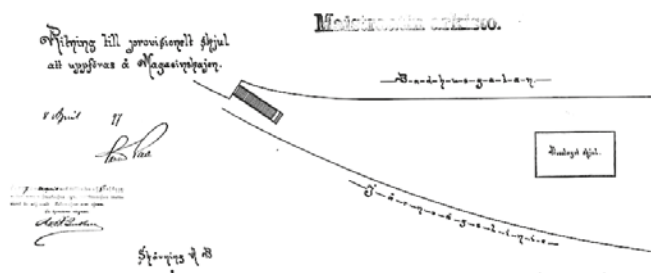
Kuva 5.







Vastaavaa harkkomuuria, kuin ratapenkereissä käytettiin 1890-luvun alussa, oli jo aiemmin, 1870-...1880-luvun muutostyössä rakennettu Laitasillankadun sisäkaarteeseen. Taidokas kivityöjälki on edelleen näkyvissä katukuvassa. Itse ratapenkereen historiallista muuria (kuvassa vasemmalla) on nähtävissä nykyisen kadun kansirakenteen alle jäävässä pohjoisessa varastotilassa, tilan takaseinänä, mikä viittaa siihen, että muuri on laajemminkin säilynyt ja jäänyt 1950-luvun rakenteiden peittämäksi.



Elia Heikelin suunnitelmassa 1897, koskien varastorakennusta, on selkeästi esitetty myös Badhusgatanilta laskeutunut porras, joka näkyy viereisen sivun valokuvassa. HKA, Ma.

Kuva G. Lönnqvist, 1916. HKM.

nettiin säännönmukaisista harkkokivistä (1...8 m korkeita) tukimuureja<sup>1</sup> yhteensä 1500 m, joista suurimmat ovat Pohjoisen ja Eteläisen Rautatiekadun entisessä ratakulussa eli nykyisessä *Baanassa*. Kaivopuiston suunnasta tullut ratajako nykyisen Armi Ratian puiston kohdalla kulki niin ikään harkkokivimuurein rajatussa kulussa, mutta 1960-luvulla kuilu täytettiin ja muurit haudattiin maan sisään. Satamaradan rakentamista, sen haasteita ja käytettyjä menetelmiä *amerikkalaismallisine hevostiertokraanoineen* esiteltiin useassa Suomen teollisuuslehden numerossa 1894, joissa todettiin mm. että ”ainoastaan Saunakadun varrella sijaitseva muuri on osittain perustettu sorakerrokselle ja erityiselle perustusmuurille. Samoin on kelvollisen rakennuskiven hyvä saalis Helsingin tienoossa ja joka rakennuspaikalle johtavat hyvät ajotiet suurissa määrin helpottaneet muurien valmistusta.”<sup>2</sup>

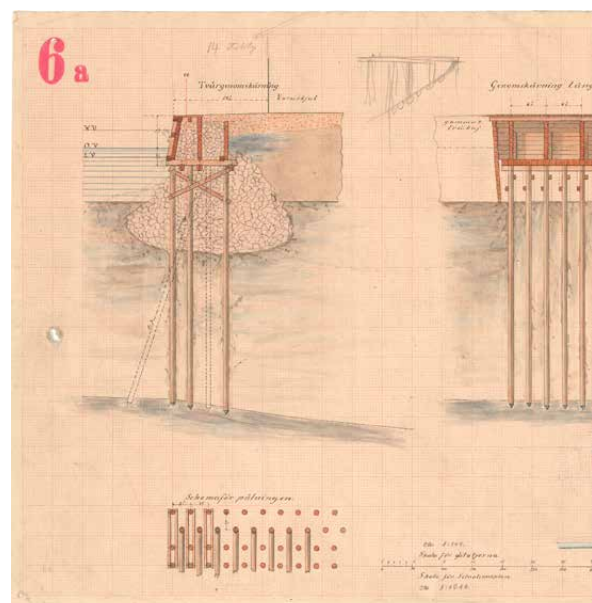
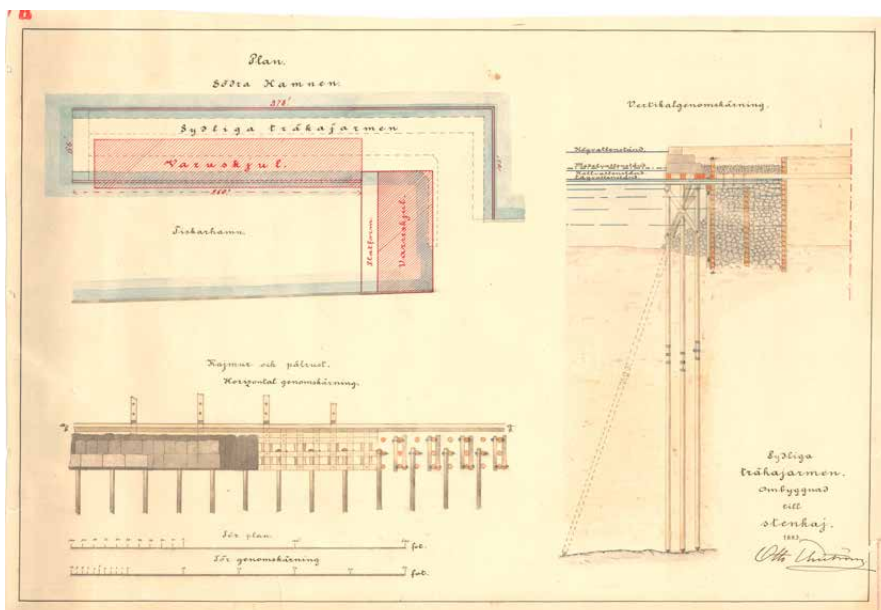
#### Harkkomuurin rakenteesta

”Ne ovat yleensä rakennetut säännöllisistä 50 senttimetriä korkeista kivistä, joiden saumat ulkosivussa ovat hakatut vaaka- ja pystysuoriksi, vaan takamuuri on luonnollisista louhoksista, ilman muuta muokkausta. Yleensä on muureissa toinen kivi pitkälle muuriin ulottuva sidekivi, jonka näkyvä pinta ei ole muuta kuin 35–50 senttim. leveä. Kivet ovat yhdistetyt toisiinsa laastin avulla, joksi alimmaisissa kerroksissa on käytetty seosta 1:sta osasta sementtiä, 3 osasta hiekkaa; toisissa kerroksissa on 1/2 osaa sementtiä 1 osa kalkkia ja 5 osaa hiekkaa. (Viimemainittu laasti on tehtävä siten että sementti sekoitetaan valmiiksi tehtyyn kalkkilaastiin. Tämä laasti, joka viime aikoina on tullut yhä enemmän käytäntöön, sitoo muurin varsin hyvin eikä tule niin kalliiksi kuin puhdas sementtilaasti.) Kalliota vastaan rakennetut muurit eivät ole täyteläisiä; niissä ulottuvat ainoastaan sidekivet kallioon saakka, johon ne ovat yhdistetyt sementillä peitettyjen rautahakojen avulla. Jotta muurien takamus pysyisi niin kuivana kuin mahdollista on se täytetty kiviliuskoilla ja soralla. Samaa tarkoitusta varten on joka toinen pystysauma alimmaisessa kerroksessa jätelty 8 senttimetriä leveältä auki, jotta vesi pääsee vapaasti radan vierusojiin.”<sup>3</sup>

Helsingin satamarata. Tuki- ja suojelumuurit. Suomen teollisuuslehti 6/1894.

- 1 Suomen teollisuuslehti 6/1894, s. 64.
- 2 Suomen teollisuuslehti 6/1894, s. 64.
- 3 Suomen teollisuuslehti 6/1894, s. 64.





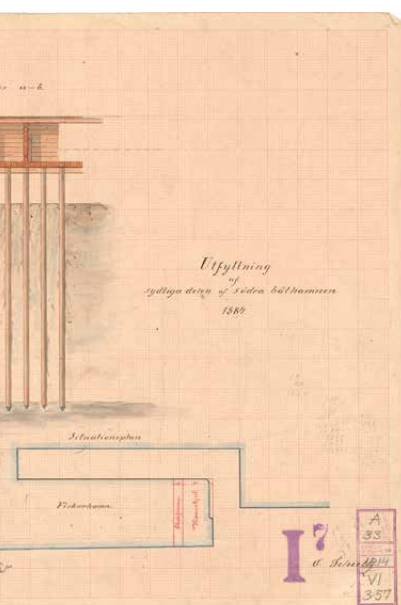
Suunnitelmat 1883 ja 1884 Vironaltaan ja Pakkahuoneen laiturivarren muokkaamisesta ja puulaiturin muutoksesta paalutetuksi kivilaituriksi. Satamalaitoksen arkisto.

## Rakennustoimet Makasiinirannan alueella 1890-l

Muutokset Eteläsataman läntisen laidan parantamiseksi lähtivät liikkeelle Kauppatorin puoleisesta päästä. 1875 tehtiin ehdotus *tavaravajain rakentamisesta kaupungin höyrylaivalaiturille*<sup>1</sup> eli sataman eteläiselle laiturahaaralle, tai kuten sijainti 1879 kunnalliskertomukseen oli kirjattu: *Läntisen rantakadun keittuhuoneen pohjoispuolella olevan puulaiturin pohjoispäähän*.<sup>2</sup> Pakkahuoneenlaituria ryhdyttiin samalla muuttamaan kivilaituriksi ja kun muutostyön yhteydessä todettiin perustusten olevan siinä määrin huonoja, levennettiin laiturihaaraa 5 jalkaa sekä Vironaltaan että meren puolelle.<sup>3</sup> Modernisointiin kuului myös laiturialueiden valaistuksen ja hygienian parantaminen. *Tavallisten kaasulyhtyjien* sijaan ehdotettiin tehokkaampien *Siemens regeneratiivi-kaasupolttimien* asentamista ja keittuhuoneen yhteydessä olleen *pahanhajuisen mukavuuslaitoksen* korvaamista valurautaisella *Mac Farlanes patent urinals* -mukavuuslaitoksella.<sup>4</sup> 1888 mainitaan, että laituriharann uudelleenrakentamisen jälkeen se oli päällystetty macadamilla<sup>5</sup>, mutta pinnoitus osoittautui erittäin epäsovivaksi. Se pehmeni kastuessaan. Eteläsataman ensimmäinen nosturi, 2 tonnin nostokurki, rakennettiin makasiinirantaan vuonna 1878<sup>6</sup>, joka puolestaan korvattiin huomattavasti järeämmällä 25 tonnin nosturilla 1896.

1890-luvun alussa tarvittiin lisätilaa uudelle makasiinirakennukselle ja satamaradalle, ja toisaalta syvempää rantautumisaluetta suuremmille aluksille. Seuraavaksi ryhdyttiin siis makasiinilaiturin parantamiseen. Satamakenttää levennettiin 65 jalan leveyteen. Työtä suunniteltiin aloitettavaksi moneen kertaan, mutta se saatiin käyntiin vasta 1889.<sup>7</sup> 1890 kunnalliskertomuksessa mainittiin, että talvi oli ollut lämmin ja jäät heikkoja, mikä oli vaikeuttanut upotettavien laituriarokkujen rakentamista jään päällä. Työ eteni epätasaiseen tahtiin ja työtappaa muutettiin kesken hankkeen.<sup>8</sup> Arkkutekniikan sijaan valittiin tiheä puupaalutus<sup>9</sup>. Haastavan työn yksityiskohtista käytiin debattia myös ammattilehti *Teknikernissä*<sup>10</sup> ja käytetyn rakeneratkaisun yksityiskohtia selvitettiin Suomen teollisuuslehden numerossa 18/1894. Yhteisenä ongelmana oli puupaalutuksen ulottaminen aina 20 metrin syvyyteen saakka ja laiturialueen työntäminen kauas ulos entisestä rantaviivasta. Työ valmistui lopulta elokuussa 1895 ja lohkaisi noin 15% siivun kaupunginkassasta. Tilastojen valoisissa valmiin makasiinilaiturin mitat olivat: pituus 288 m, pinta-ala 5000 m<sup>2</sup> ja sataman syvyys 6,0 metriä.<sup>11</sup>

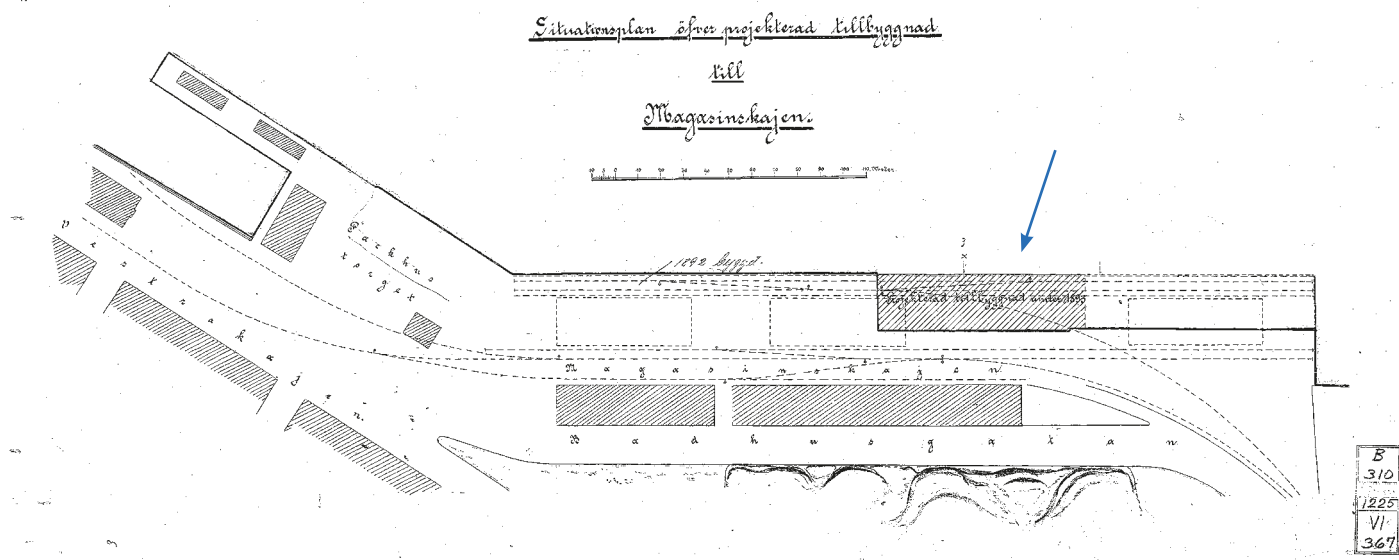
n. 1890. Kuvaaja tuntematon. HKM.



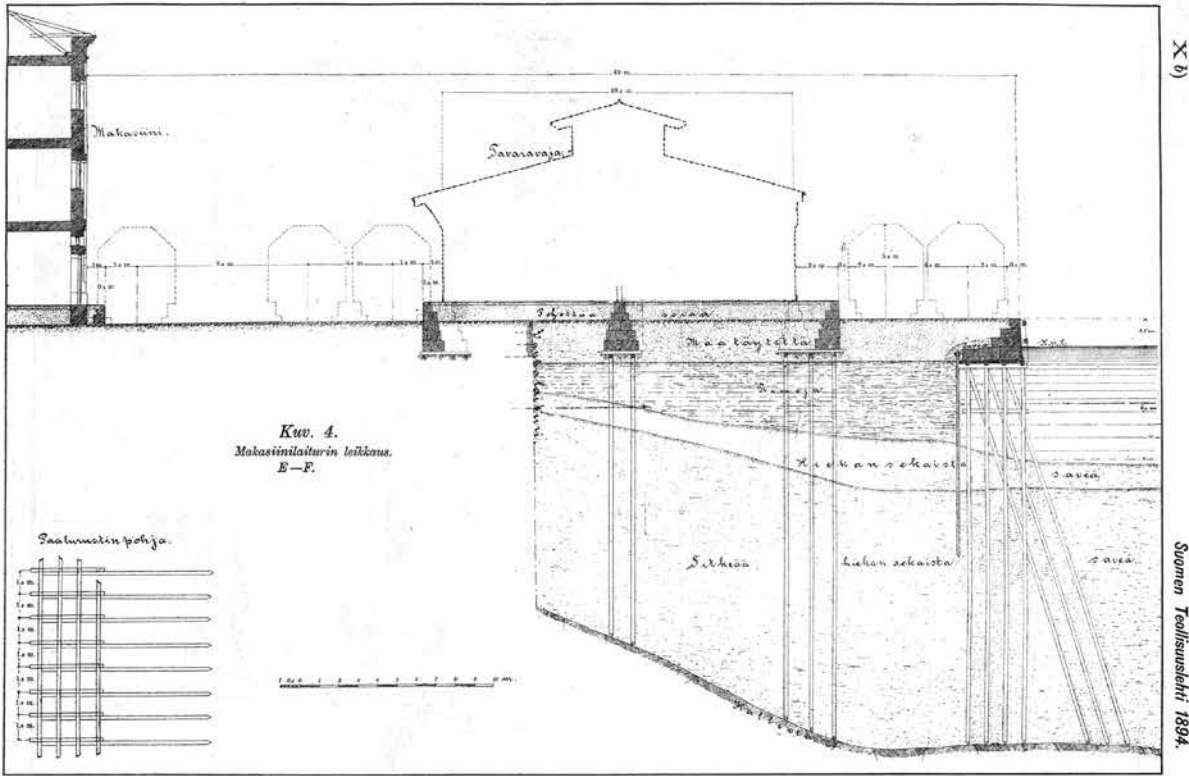
- 1 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1878, s. 346.
- 2 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1879-1883; 1879 s. 17.
- 3 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1879-1883; 1883 s. 272.
- 4 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1879-1883; 1883 s. 295.
- 5 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1888, s. 81.
- 6 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1875-1878, s. 391.
- 7 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1879-1883; 1883 s. 272.
- 8 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1890, s. 88.
- 9 "Muutamissa vanhemmissa laiturirakennuksissa on käytetty paaluperustusta, mikä huolimatta osittain hyvin huonostakin pohjasta on osoittautunut sängen kestäväksi, mutta on viime aikoina kärsinyt pahasti talviliikenteestä. Tästä syystä lieneekin pakko muutamien vuosien kuluttua rakentaa Makasiinilaituri uudelleen". Kauppalehti 10.7.1932.
- 10 *Teknikern* 31.1.1892; 1.6.1893; 1.9.1893.
- 11 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1899, s. \*22.



Kuva työmaavaiheesta 1889...: Makasiinilaituria levennetään ja puupaaluja junnutetaan kuvassa keskellä näkyvällä juntauskoneella. Kuvaaja tuntematon. HKM.



Asemapiirustus oletettavasti n. 1894, mihin on kirjattu laiturin tuleva laajennustyö vuodelle 1895 kohti etelää. Satamalaitoksen arkisto.



X b

Suomen Teollisuuslehti: 1894.

"...noin 265 metrin matkalla, on rima täyte tullut käytäntöön. Ensinnä aikomus rakentaa laituri kistujen avulla kuten Pohjois-satamassakin ja sitte, kuin kistut veden rajasta ovat mädänneet, asettaa kivimuuri laiturin ulkosivuksi, vaan kuin tuo laitos olisi rimatäyteen verraten

tullut tarpeettomasti kalliiksi, päätettiin ulkosivulle asettaa neljän paalurivin kannattama kivireuna ja sen takapuoli täyttää rimoilla..."

Suomen teollisuuslehti 18/1894.

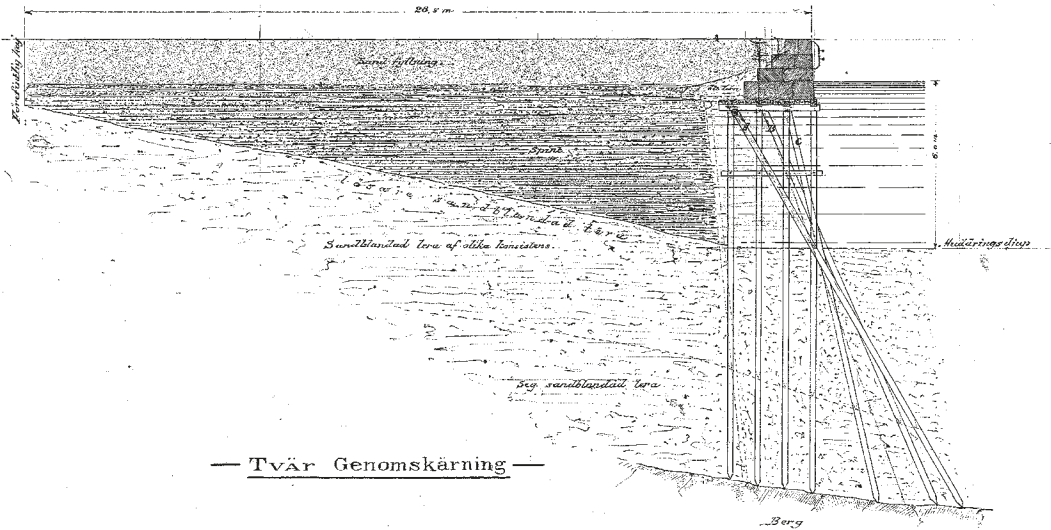
6.

Prop. 3.

Stadsingenjörens förslag till utvidgning af Magasinskajen.

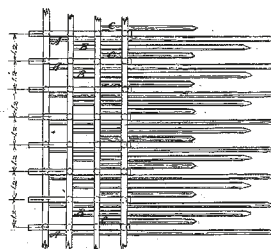
Modificeradt af experterna

Karl Olof Pettersen, Minner Lööfberg, Herman Norrmann



Skala

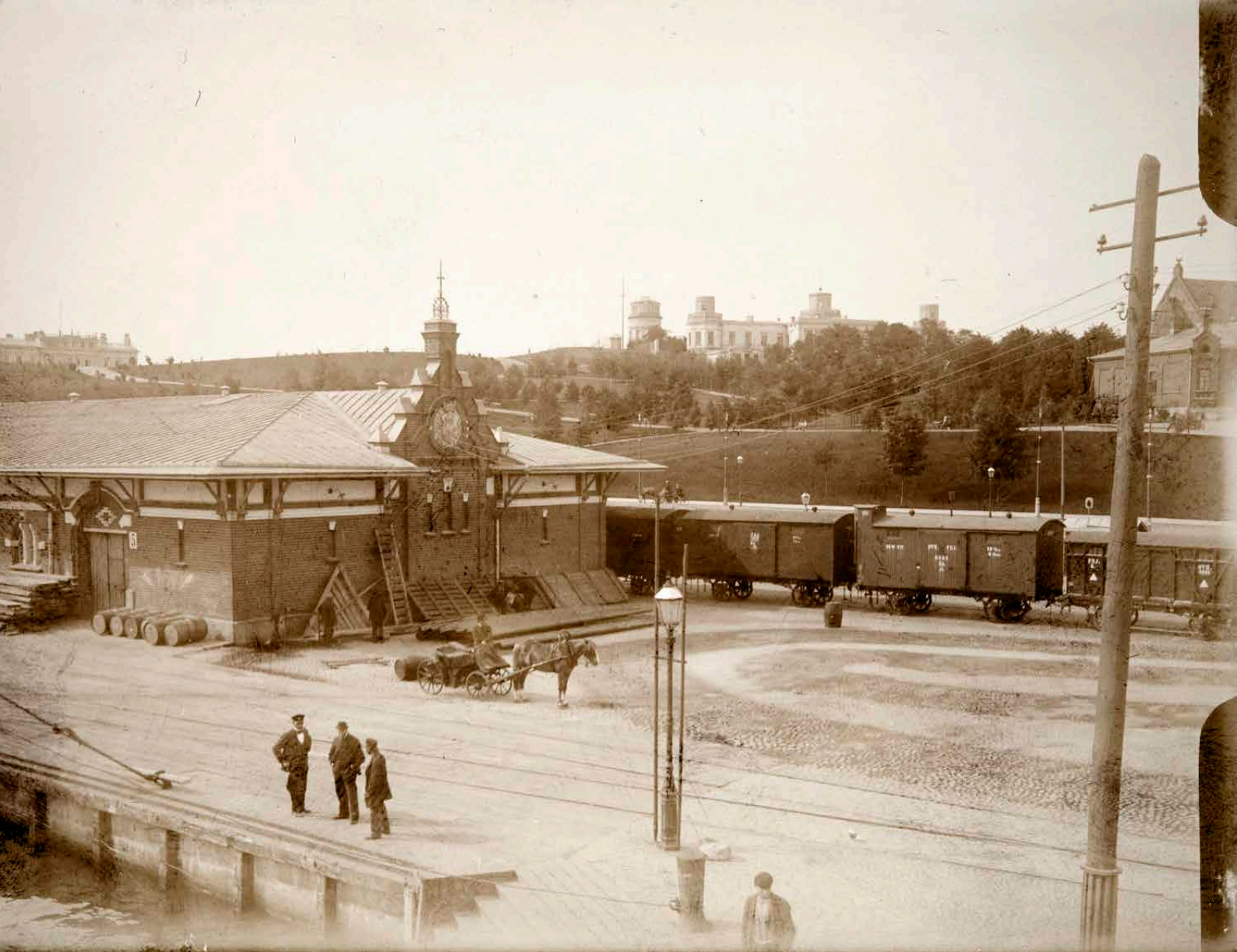
Skärm!  
 Gas blev gränslinje för profilen  
 stället men rännan förändring blev  
 istället för en del av profilen  
 Skärm. in juni 1901.



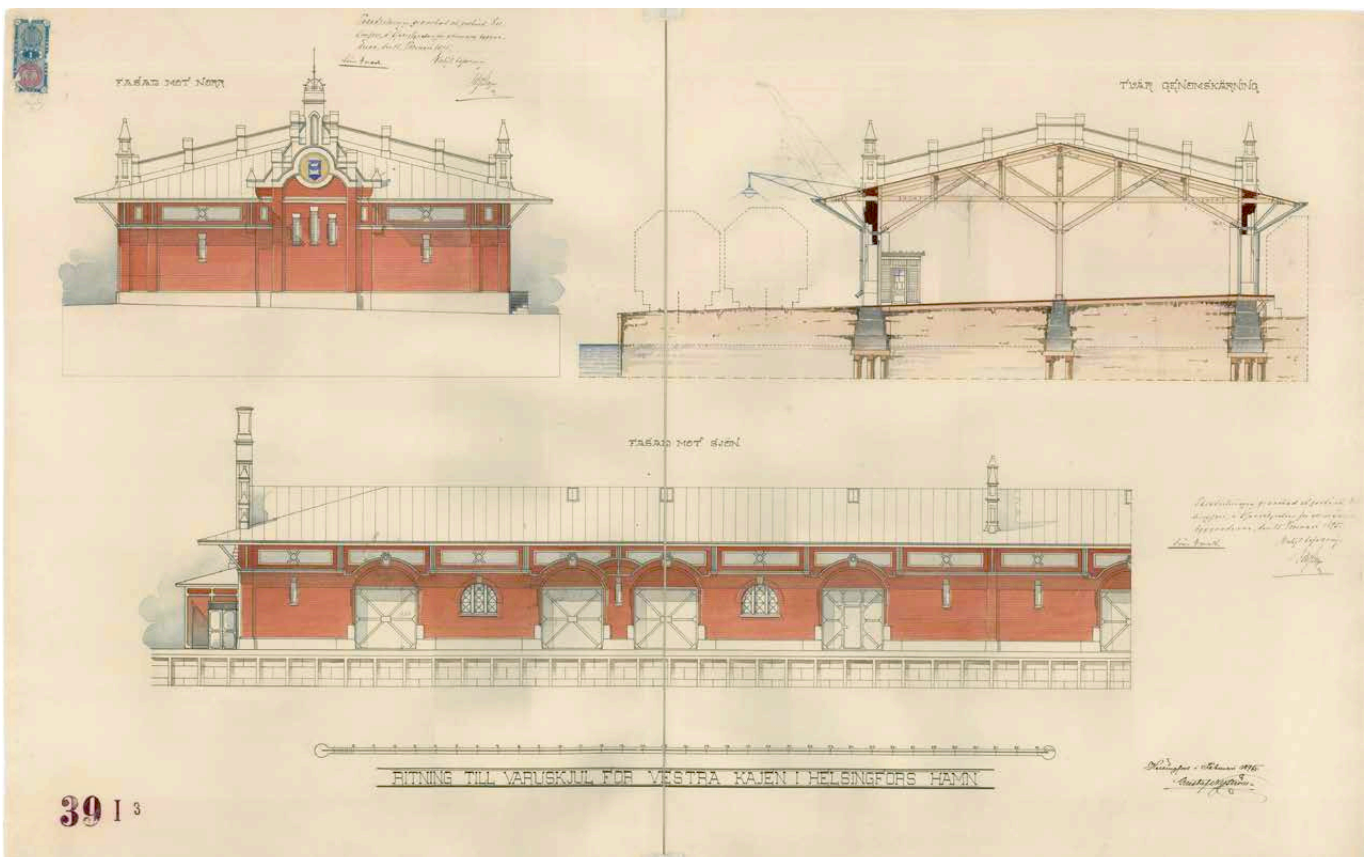
Plan

B  
 310  
 1226  
 VI  
 368

Vuonna 1894 lehdessäkin julkaistu leikkauspiirustus. Satalaitoksen arkisto.



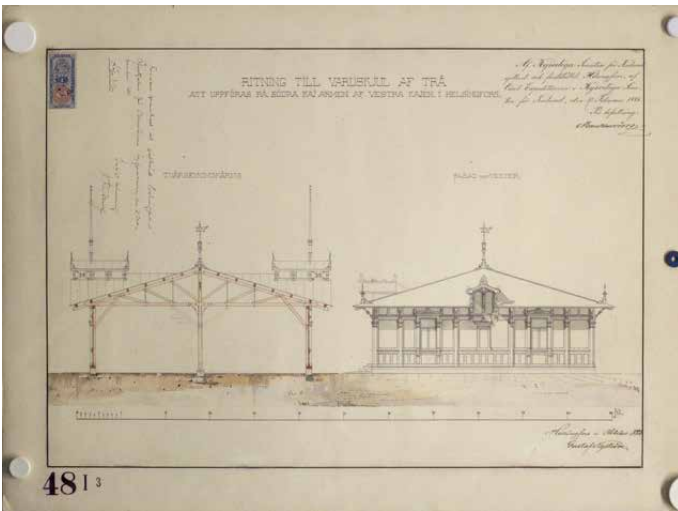
M.A. Eugen. 1900. HKM.



Varastorakennus. Gustaf Nyström 1895. HKA, Ma.



Pakkahuoneenlaiturille nousi 1913 suunnitelmien mukaan uusi avoin katos, joka noudatteli Gustaf Nyströmin 1884 rakennettua mallia. Suunnitelma oli tehty kaupungin talonrakennusosastolla. Laituri oli rakennettu uudestaan 1883-84, tietojen mukaan kivilaiturina. Vuoden 1924 valokuvassa reunun vaikuttaa puurakenteelta, joka saattaa olla myöhempi lisäys tai alkuperäisen puukansireunus. M. Holzer 1924. HKM.



Tullipaviljonki, Gustaf Nyström 1884. HKA, Ma.

## Uusia rakennuksia Helsingin satamaradalla.

Helsingin satamaradan varrelle, makasiinilaiturille rakennettava tavaravaja tehdään kivestä, hfsikerroksiseksi siten, että lattia kannattaa tiilimuurin sijaan asetetut puupatsaat ja latta muodostetaan puukantimille asetetusta aaltoilevästä, galvanoidusta rautalevystä. Waja tulee 180 metriä pitkäksi ja 18,8 m. leveäksi sekä jaetaan palomuurilla 5:een eri osaan. — Lattia veitään lankuilla ja tehdään kaltevaksi mereltä sijaanpäin siten, että se meren puolella on samassa korkeudessa laiturin pinnan kanssa, joka myös päällystetään lankuilla ja nousee sijaalla maalle päin kaltevuudella 1: 3, joten se maan puolella tulee olemaan jonkun verran katu korkeammalla. Että tavaraita voitaisiin helposti siirtää wajasta maun ja päin vastoin, lasketaan wajan etumainen raide niin hyväksi maan sijaan että wauujen lattia tulee wajan permannon tasalle.

Täten laitettuna arvelaan wajan tulevan parhaimmin vastaanamaan tarfoitustaan ja olewan suojatun tullen waaran waralta. Rakennuskustannukset ovat lasketut tefewän 81 mf. 7 penniä nelidmetrille pohjapinnasta.

Liiffuuvia nostoranoja ei hanfita olentakaan, waan saawat alufjet itje nostaa tavarat laiturille, josta ne sitte fuljetetaan pienillä kfsifäärhyillä wajaan. Ranojen ei arveltu vastaanavan tarfoitustaan — ne lun eiwät woifi saada tarpeefsi paljon työtä. Niiden nostokustannukset laskettiin nythysten olojen mukaan tefewän 110 penniä tonnille (lun se nythysin alusten itjenjä nostamana tekee waan 90 penniä). Maskaampien esineiden nostamista warten ajetetaan makasiinilaiturille 25:n tonnien kiinteä, kfsin kierrettävä nostorana. — Nimeän aikana tulee laituria walaijemaan 5 kaarilamppua ja wajaa 180 hehtulamppua, joihin tarvittawa wirta ostetaan Sähkölaitosyhtiöltä, joten erityistä sähkölaitosta laiturin waralle ei tarvita.

Uusi Suometar, 18.1.1895.

1880- ja 1890-luvulla Eteläsataman ranta-alueille rakennuksia suunnittelivat maan tunnetuimmat arkkitehdit. Gustaf Nyströmin 1883...1884 suunnitelman mukaan rakennettiin avoin *suuri suojakatos* Vironaltaan pohjoiseen laiturivarteen ja koristeellinen puurakennus *tavaravarasto- ja tullihuonerakennus, Tullipaviljonki*, Vironaltaan eteläpään eli Pakkahuoneentorille. Nyströmin Kauppahalli valmistui 1889 ja 'Mars'-odotuspaviljonki Suomenlinnan höyrylaivoille 1894. Selim A. Lindqvistin suunnitelmien mukaan rakennettiin kaksi tavarakatosta Pakkahuoneenlaiturille 1891. Ehdottomasti suurin ja vaikuttavin 1800-luvun lopun rakennuksista oli kuitenkin Nyströmin 1895 suunnittelema jättiläismäinen **varastorakennus**, 180 pitkä ja 18,8 metriä leveä rationaalisesti järjestetty viiteen palolta osastoituu halliin jaettu tiilimuurattu viettolattiainen rakennus. Rakennusta osittain korotettiin 1908 suunnitelman mukaan. Suunnitelman teki Carl Gustaf August Nyström, kutsumanimeltään 'Gösta', arkkitehdin vanhin poika, isänsä toimistossa.<sup>1</sup>

Nyström jatkoi rakennustensa väriyksessä sitä tematiikkaa, mikä Eteläsataman alueelle oli 1800-luvun aikana muodostunut. Vanhastaan olivat empiren korttelirakenteeseen kuuluneiden kauppiastalojen jokseenkin vaaleasävyiset, tiiviit ja edustavat julkisivurintamat päättämässä Eteläsataman allastilaa. Tähän väriyksiryhmään kuuluivat myös 1830-luvun makasiinirakennusten yhdenmukaiset rintamat makasiinirannan puolella. Toisaalla satamakentille, Etelärannassa ja Kauppatorilla, oli rakennettu vanhastaan yksi punatiilinen keittuhuone ja vaaleiden pilasterien rytmittämä mutta tummasävyinen ja tempelimäinen punituspaviljonki (kauppahallin kohdalla). Nyströmin arkkitehtuurin väri- ja muotokieli yhdistyykin enemmän satamakenttien ja satamatoimintojen monipuolisuuteen, kuin että se olisi pyrkinyt vuorovaikutukseen empire-rakennuskannan kanssa. Nyströmin rakennukset olivat väriykseltään tummia – kauppahallia lukuun ottamatta – ja punatiilen käyttö rantamaisemassa sai entistä vahvemman painoarvon. Arkkitehti Martti Välikangas näki 1929 julkaistussa kirjoituksessaan punatiilen käytön siinä määrin vieraana, ja suorastaan virheenä Etelärannan puolella, että hän ehdotti jopa kauppahallin purkamista. Toisaalta on muistettava, että alueella oli vanhastaan myös muutama punatiilirakennus, Engelin suunnittelema kruunun viljamakasiini (1836) sekä Saksalainen kirkko (1864), molemmat Tähtitorninmäen kupeessa, ja Uspenskin katedraali (1866), mutta nämä kaikki asettuivat merimaisemassa empirenäkömään takariviin.

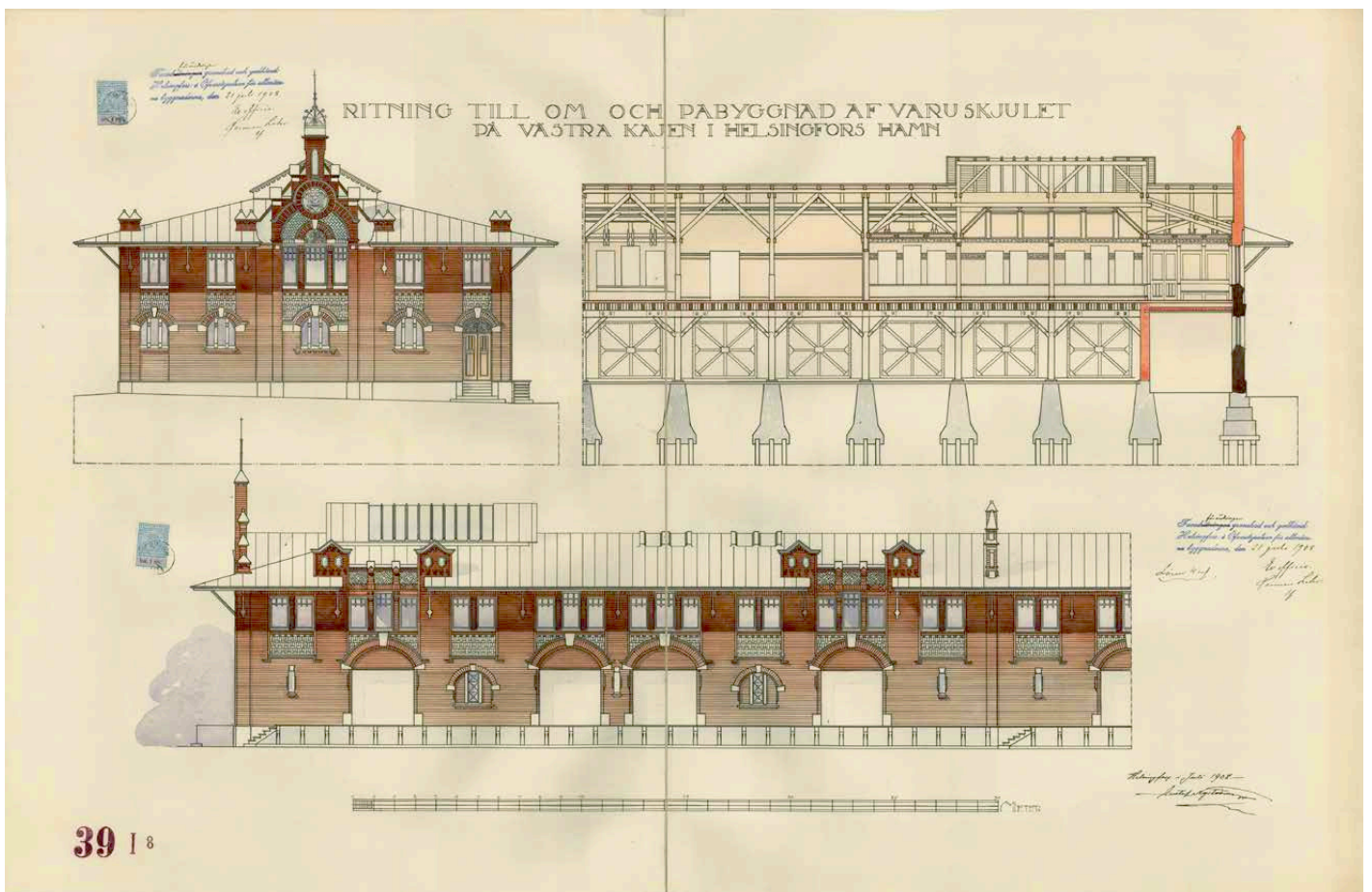
1 Jokinen, Teppo. 2020, s. 42; Vain aiheeseen perehtynyt voi tunnistaa eron isän ja pojan allekirjoitusten välillä. Makasiinin alkuperäissuunnitelman on allekirjoittanut isä ja korotussuunnitelman poika. Teppo Jokisen tiedonanto 19.1.2022.

Carl Gustaf Nyström (isä)

Carl Gustaf August Nyström (poika)

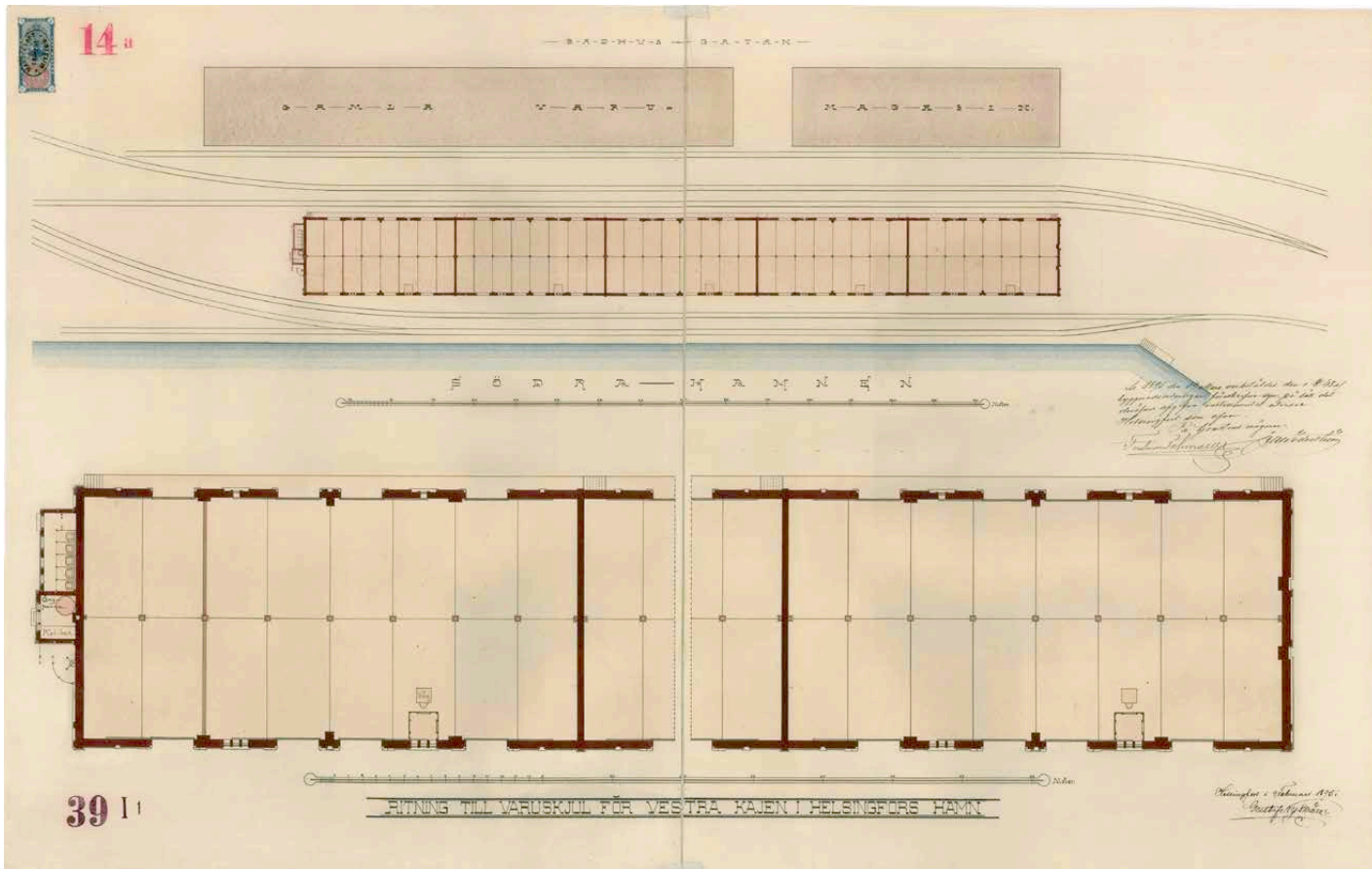


Kuva M. Carstens, 1909. HKM.

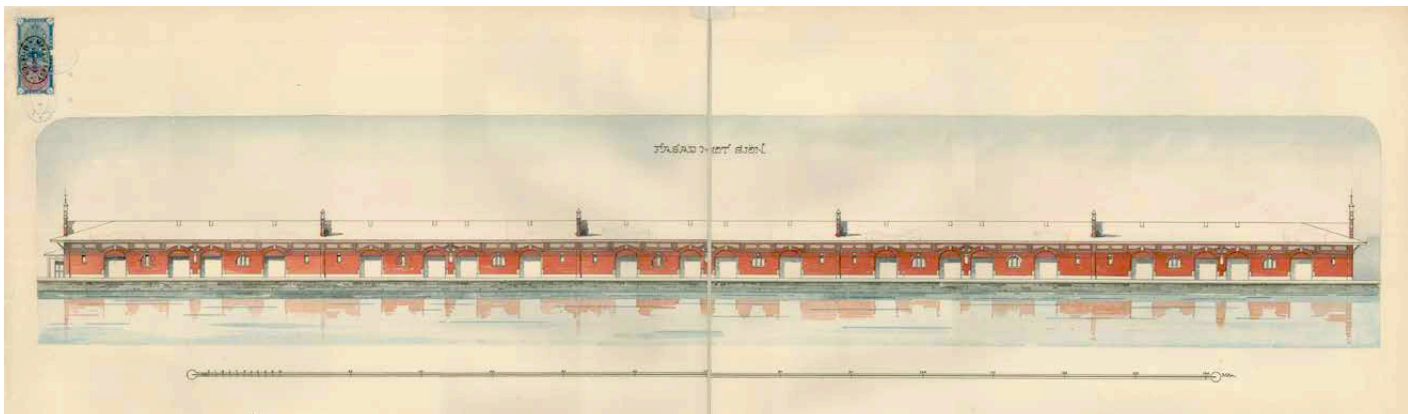


Gustaf (C. G. A.) Nyström 1908. HKA, Ma.

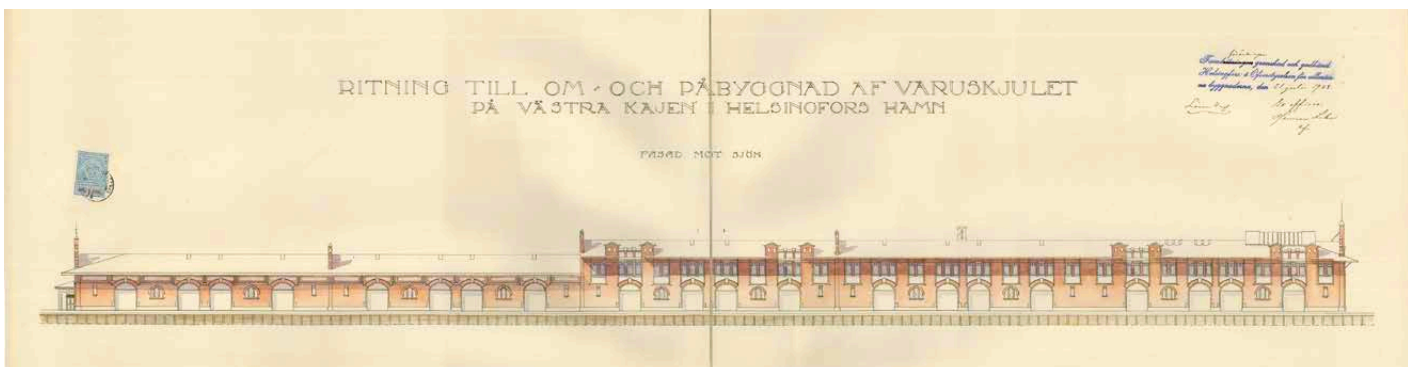




Gustaf Nyström 1895. HKA, Ma.



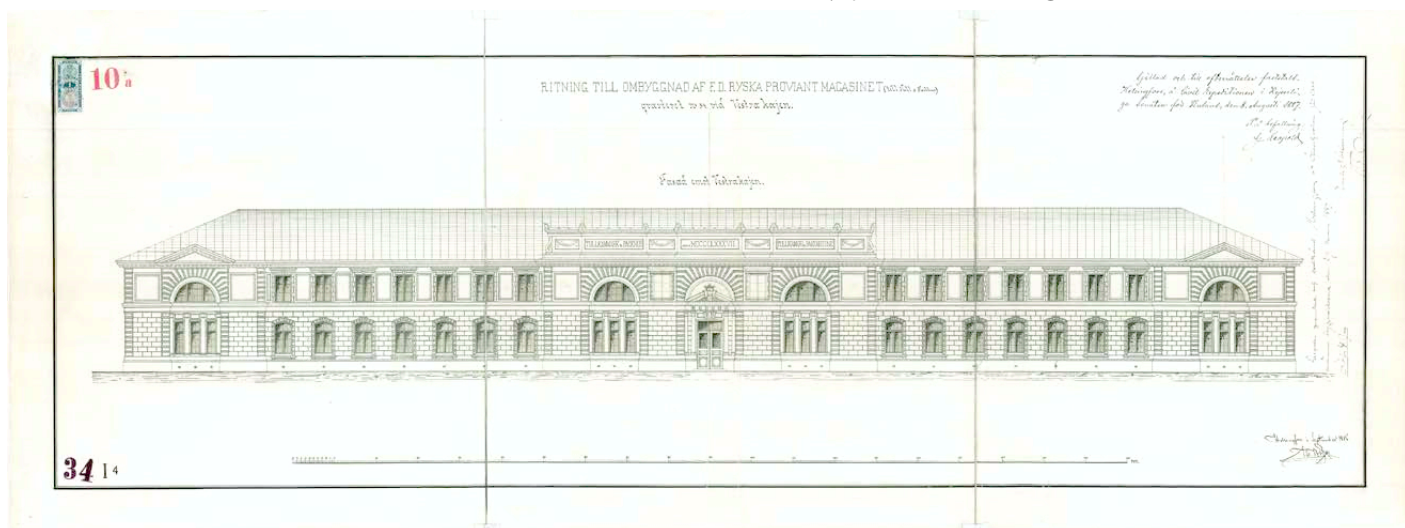
Gustaf Nyström 1895. HKA, Ma.



Gustaf (C. G. A.) Nyström 1908. HKA, Ma.



1897. Tulli- ja pakkahuone. M.A. Eugen. HKM.



Venäjän armeijan muonamakasiini Th. Höijerin piirtämänä 1886; muutos Tulli- ja pakkahuoneeksi. Tontilla on nykyisin Palacen eli Teollisuuskeskus Oy:n talo Eteläranta 10. HKA, Ma..

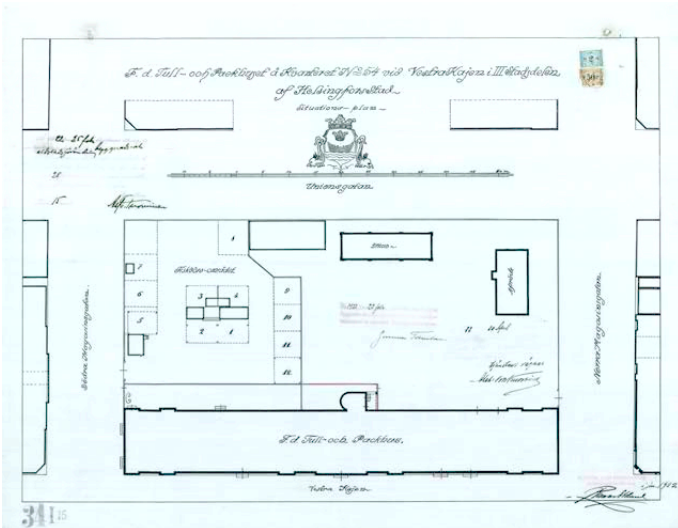
## Tulli- ja pakkahuone

1848 oli päätetty, että Aleksanterinkadun päässä sijainnut vanha tulli- ja pakkahuone olisi purettava ja korvattava uudisrakennuksella. Erinäisiä suunnitelmia laadittiin, mutta asia ei edennyt, ja sen sijaan porvariston piirissä virisi ehdotus, että tulli- ja pakkahuoneen tulisi paremminkin sijaita Eteläsataman puolella. Paikaksi ehdotettiin korttelia nro 54 eli tonttia jossa sijaitsi venäläinen muonamakasiini (Eteläranta 10); ”... kortteli tarjosi huomattavia etuja, se kun oli tuntuvasti suurempi, minkä lisäksi sinne oli vapaa pääsy kaikilta neljältä puolelta ja se sijaitsi aivan lähellä niitä rantasiltoja, joilla suurin osa tullissa käsiteltävistä tavaroista purettiin ja kuormattiin. Jos pakkahuone siirrettäisiin sinne, voitaisiin myöskin erityisen suuritta kustannuksitta laskea lähimmille rantasilloille vievät rautatieraiteet, joita myöten tavarat tuotaisiin suoraan pakkahuoneeseen, jolloin useat niiden kuljetukseen liittyvät haitat ja kustannukset suurimaksi osaksi poistuisivat...”<sup>1</sup>

Kun venäläiselle sotaväelle rakennettiin korvaukseksi uusi muonamakasiini Siltasaareen, saatiin (Eteläranta 10) tontti lopulta kaupungin hallintaan. Rakennus muutettiin Theodor Höijerin 1886 suunnitelmien mukaan tulli- ja pakkahuoneeksi, ja tässä käytössä se toimi aina vuoteen 1901, kunnes uusi Nyströmin suunnittelema Tulli- ja pakkahuonerakennus – ikoninen uuden satamaliikennearkkitehtuurin punatiilinen monumentti – valmistui Katajanokan puolelle. Samalla pakkahuoneen eteen muodostunut laiturialue ristittiin *Pakkahuoneentoriksi*.<sup>2</sup> Kun pakkahuone siirtyi Katajanokalle, alettiin aluetta kutsua myös *Keittohuoneenrannaksi*, siinä historiallisesti sijainneen keittohuoneen eli satamaruokalan mukaan.

1 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1875-1878; 1875 s. 40.

2 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1890, s. 31.



Tonttipiirustus 1922. HKA, Ma.

Helsingin kaupungin satamakannantakonttorin johtosääntö, 2§:

Konttorin alaisena on sitäpaitsi pakkahuoneitten ulkopuolella olevien tavaroiden punnitusta toimittava vaakamestari.

**19. Taksa, jonka mukaan kaupungin vaakamestari on oikeutettu kantamaan maksua, kun hän vaadittaessa palvelee yleisää punnitsemalla tavaroita tullikäsitteystä riippumatta.**

Satamahallituksen vahvistama syyskuun 26 p:nä 1925.

(Vrt. kunn. as.-kok. 1925 : 37)

15 markkaa tunnulta, vähin maksu 15 markkaa.

Punnitsemisesta kl. 4 i. p.—6 a. p. välillä sekä pyhäpäivinä suoritetaan maksu 50 % korotuksella.

Vuokra vaa'an käytöstä maksetaan 2 markkaa tunnulta.

Vaakatodistuksesta tai sen jäljennöksestä maksetaan 2 markkaa 50 penniä.

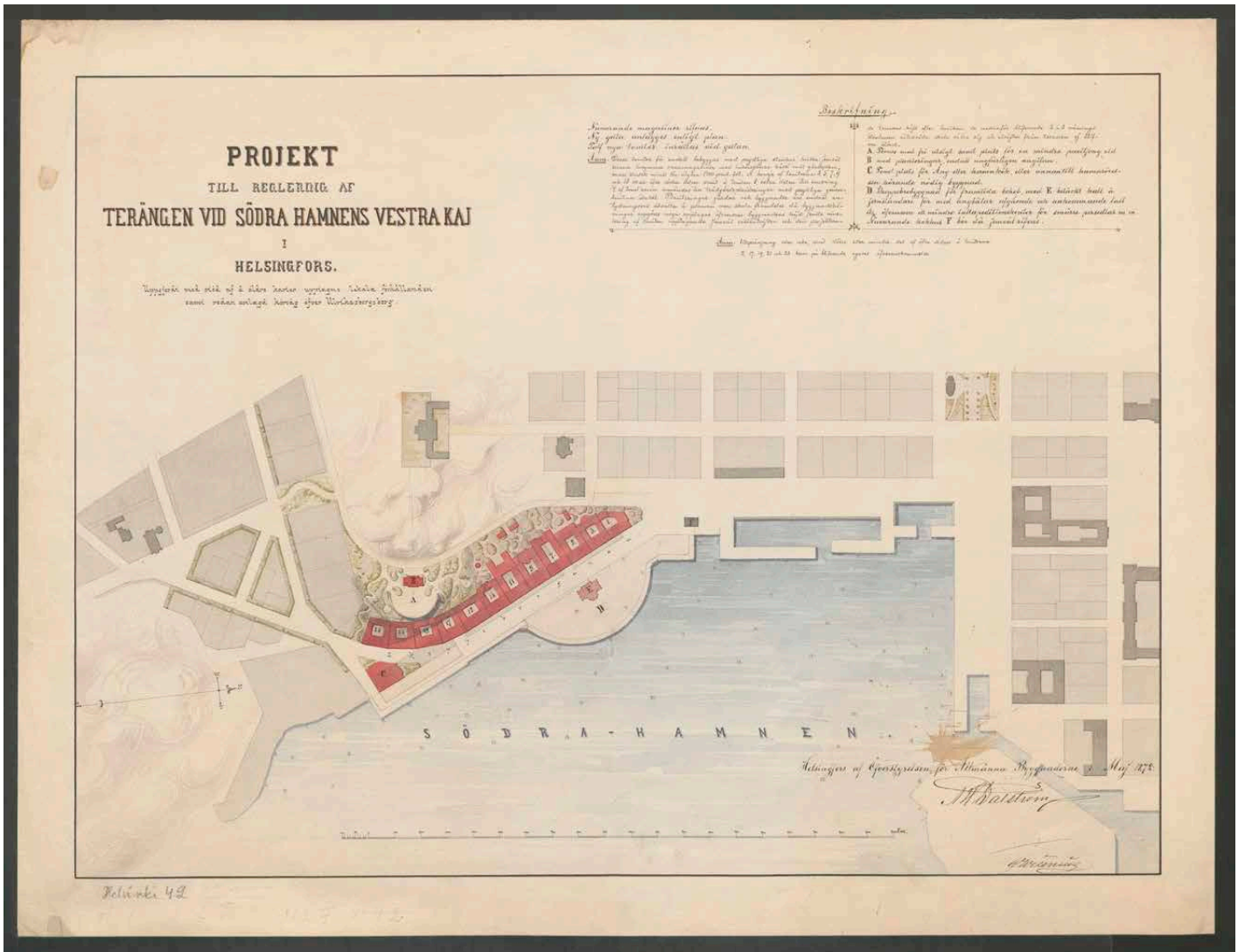
Vaakojen ja painojen kuljetuskustannukset korvaa tilaaja, jolle hän itse tarjoudu toimittamaan kuljetusta.

Tämä taksa on voimassa lokakuun 1 p:stä 1928.

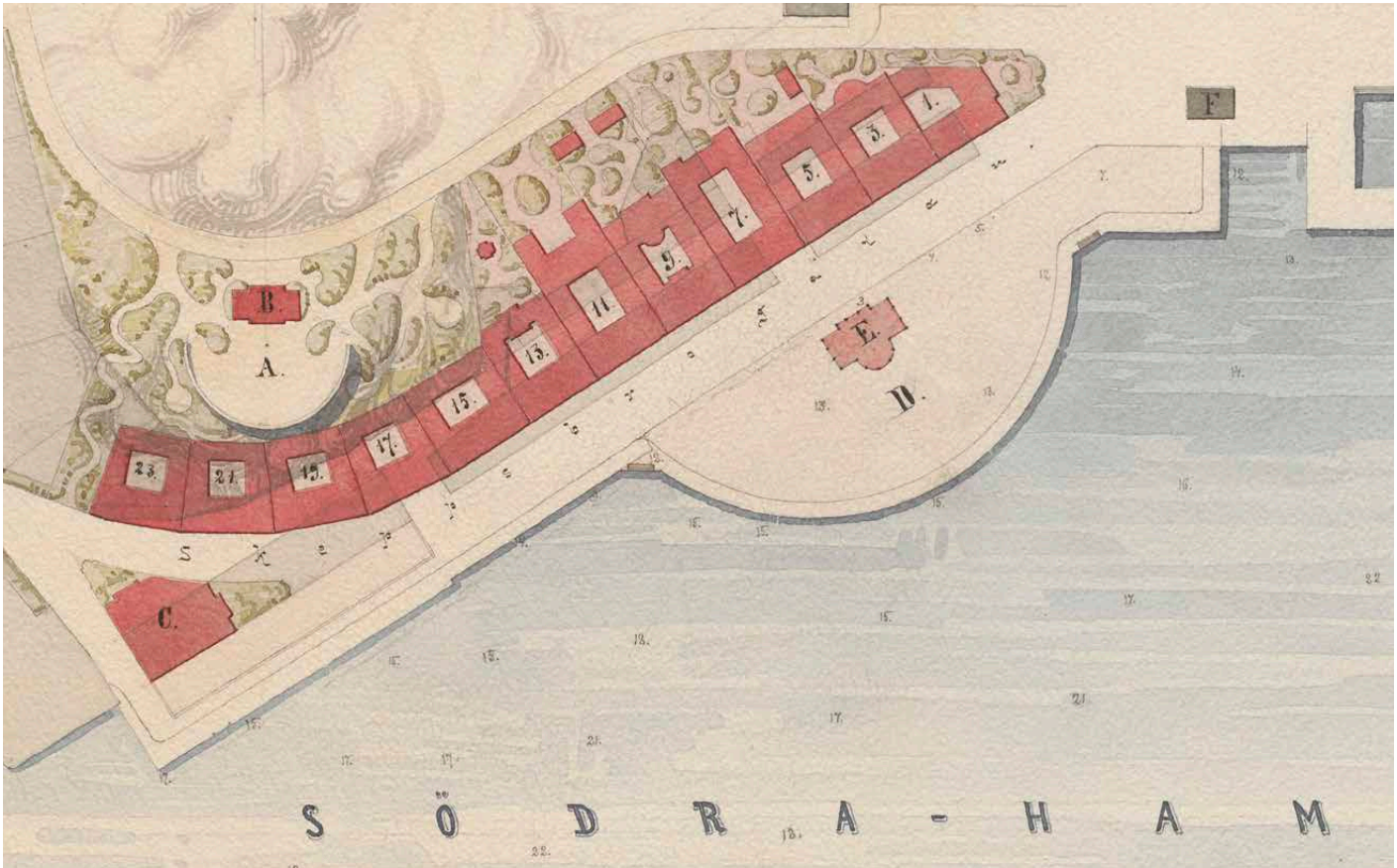
Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma 1928.



Pakkahuoneentori elävänä ja palvelevana 1893. Daniel Nyblin. HKM.

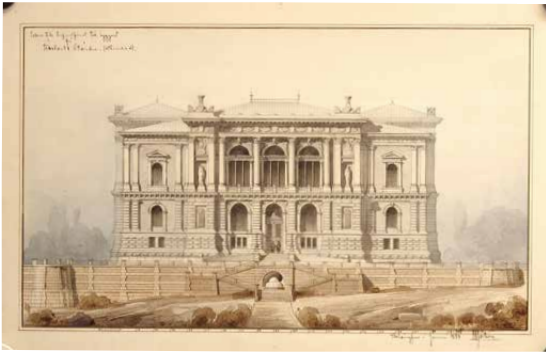


Hampus Dalström 1872. KA, kaupunkikartat, Helsinki Ic\* 42/- - Projekt Till Reglering Af Terängen vid Södra Hamnens Vestra Kaj i Helsingfors.

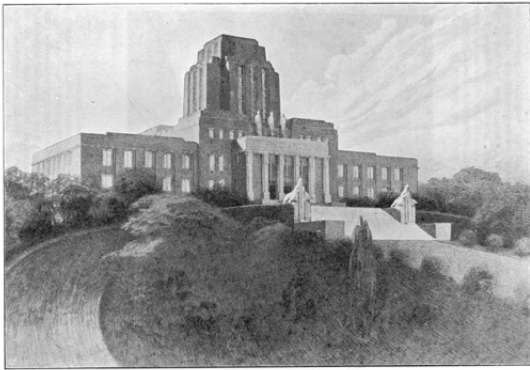


## Toteutumattomia ideaalisuunnitelmia

### Hampus Dalströmin korttelisuunnitelma 1872



1883 F.A. Sjöströmin ehdotus Säätytalosta Tähtitorninvuorelle. KA, TSV 12.



1908. Eliel Saarisen ehdotus Eduskuntatalosta Tähtitorninvuorelle. Arkitekten 2/1908.

"Vuonna 1887 muinaistieteellisen toimikunnan museovaliokunta esitti historiallis-etnografisen museon rakentamista Tähtitorninvuorelle. Vuonna 1891 kaupunginvaltuusto tarjosi oma-aloitteisesti Tähtitorninvuoren pohjoisrinnettä historiallis-etnografisen museon rakennuspaikaksi, vaikka puistotyöt olivat tuolloin jo käynnissä ja rahatoimikamari oli huomauttanut hankkeiden välisestä ristiriidasta. Neljän vuoden kuluttua yleisten rakennusten ylihallitus sai valmiiksi suunnitelmat melko massiivista museorakennusta varten, mutta nyt kaupunki suhtautui niihin paljon torjuvammin ennen kaikkea kaupunginpuutarhurin ja rahatoimikamarin vastustuksen johdosta. Monumentaalirakennuksen katsottiin pilaaivan puistonäkymiä ja tuhoavan istutuksia, ja kaupungin vastustus saikin museohankkeen siirtymään toisaalle." Häyrynen 1994, s. 100

Helsingin uuden kasvuvaiheen käynnistyminen 1860-luvulla ruokki ajatusta myös makasiinirannan rakentamisesta aiempaa edustavamaksi. Merkittävimmän avauksen uudistamisesta laati 1872 Yleisten rakennusten ylihallituksen ylijohtaja arkkitehti Axel Hampus Dalström. Dalström oli aikakauden merkittäviä nimiä, mm. ravintola Kappelin (1867) ja Ylioppilastalon (1870) suunnittelija. Ehdotuksessa<sup>1</sup> koko silloinen matalien makasiinirakennusten ryhmä olisi purettu pois ja korvattu selkeällä suoraseinäisellä korttelirakenteella, jolla olisi jatkettu Eteläsataman rakennetun alueen perusteemaa kohti etelää. Korttelien eteen olisi muodostunut leveä satamakenttä, kuten Kauppatorin ja Etelärannan alueella. Korttelirakenne olisi kaartunut päästään, kiertäen Ulriikkaporin vuoren ja liittyen Vuorimiehenkadun korttelirakenteeseen. Korttelin taustapuolelle olisi muodostunut (tonttien 1-13 osalla) puutarhavyöhyke, kun idean mukaan tonttien pinta-alasta neljännes olisi tullut käyttää puutarhaistutuksiin ja tontit tuli rajata kauniilla läpinäkymiä tarjoavilla aidoilla. Puutarhatontit olisivat näin visuaalisesti sulautuneet Ulriikkaporin huipulle rakennettuun yleiseen puistoalueeseen ja näköalaterassiin paviljonkeineen. Kapea serpenttikatu vuorelta alas ranta-alueelle oli sijoitettu samaan paikkaan johon se Tähtitornin vuoren puiston rakentamisen myötä lopulta toteutettiin.

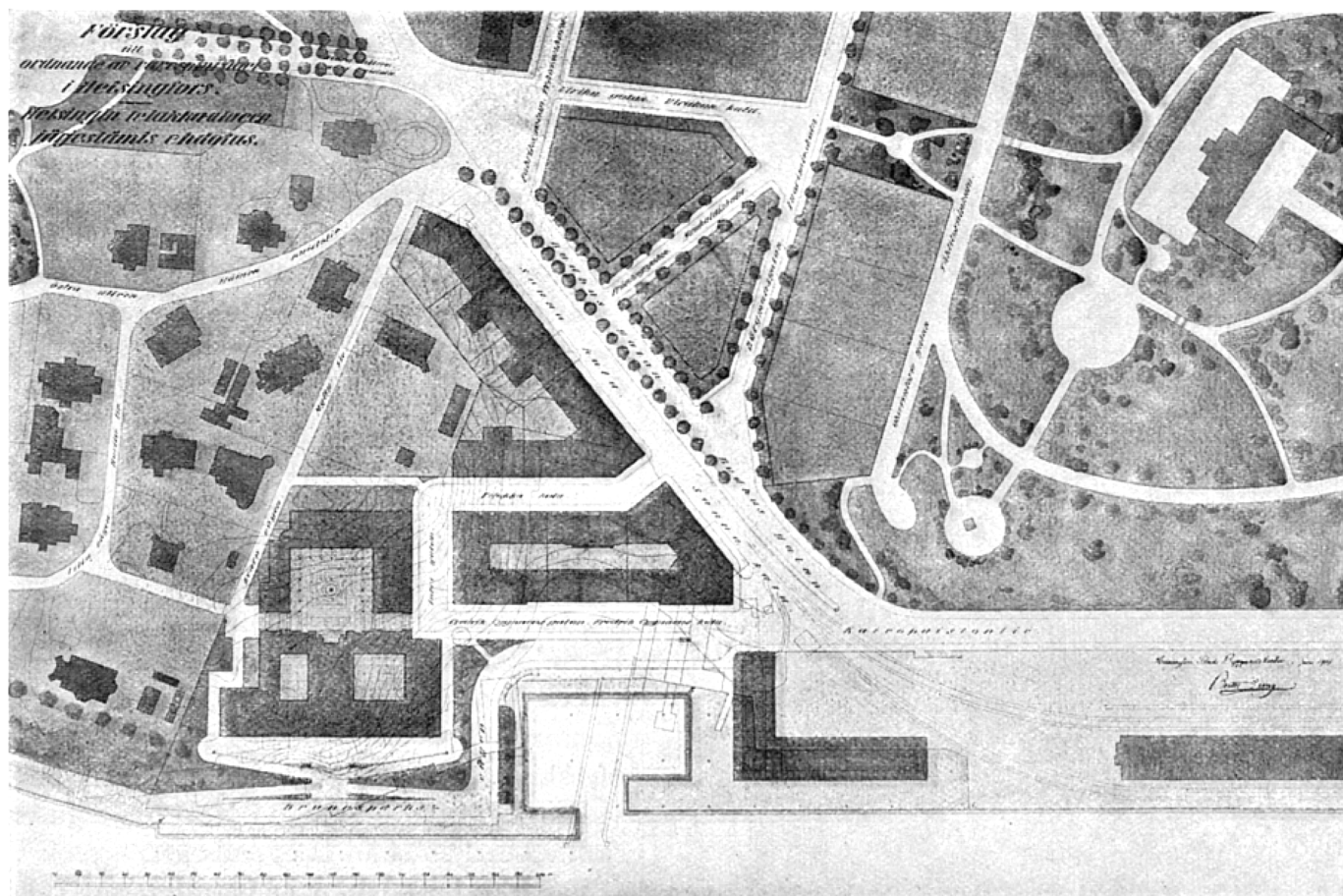
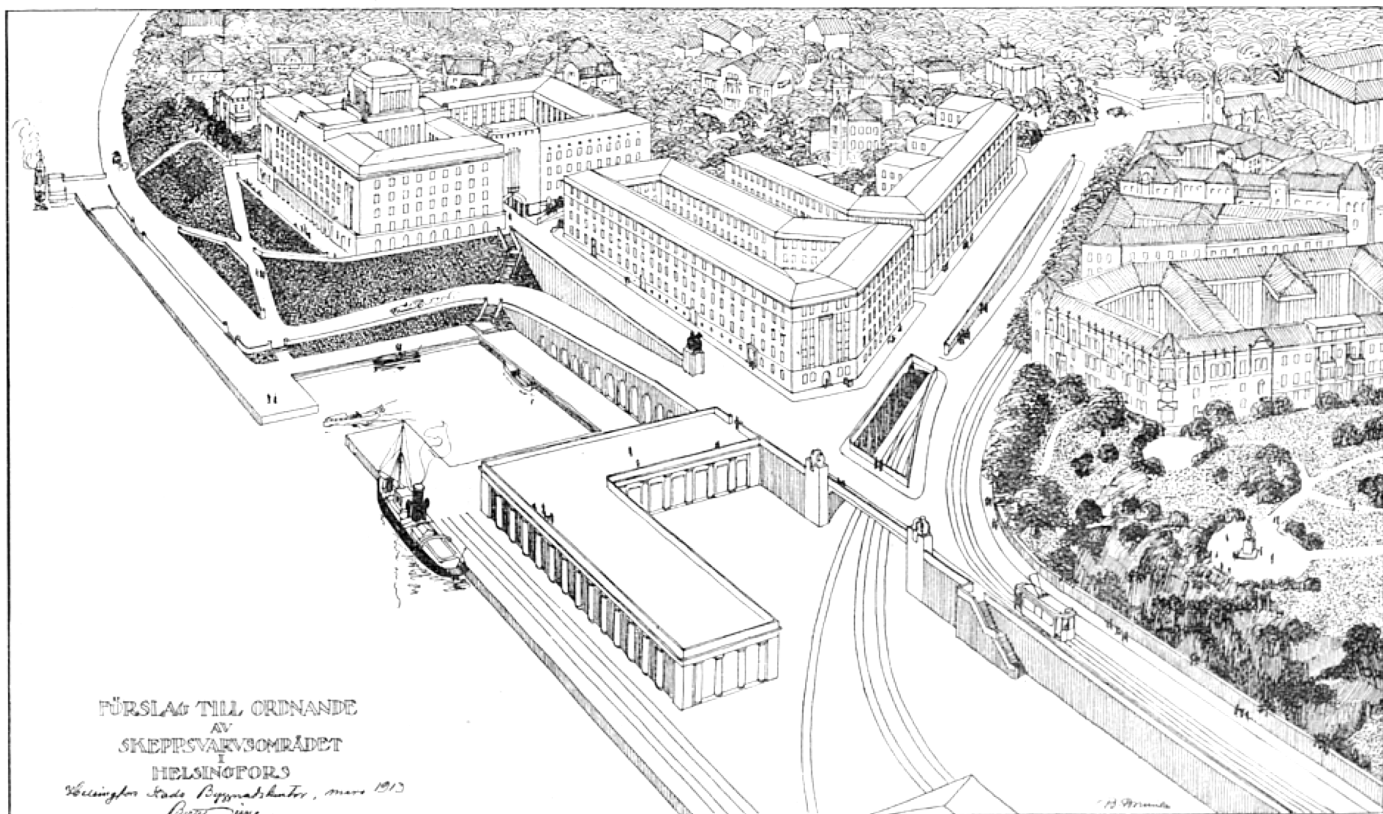
Jos korttelirakenteeltaan Dalströmin ehdotus oli looginen jatke Eteläsataman ja empirekeskustan ehrenströmiläisille teemoille, tarjosi se myös ajanmukaisia ja uusia sävyjä. Viivasuoran ja äärimmäisen kurinalaisen kortteli- ja katujärjestyksen rinnalle nousivat orgaanisemmin ympäristöön sitoutuneet katujen kaarimuodot ja etenkin makasiinirannan laiturialueen uusi puolipyöreä linjaus. Vaikka suunnitelmaan on satamakentälle osoitettu vain yksi rakennus (E), *katettu rautarakenteinen halli*, oli Dalström kirjoittanut selostukseen, että satamakentälle tulisi rakennettavaksi *laivasiltarakennus (skeppsbrobyggnad)...* höyrylaivojen lastaamiseen ja purkuun jne. kuten myös *pienempi tullauskonttori*. Tälle *laivasiltarakennukselle* Dalström ei varsinaisesti osoittanut hahmoa, vaan ainoastaan rakennusalan (D) eli eräänlaisen satamatoiminnoille tiukasti rajatun reviiirin. Lisäksi suunnitelmaan kuului sataman vanhan keittuhuoneen eli ahtaajien ja merimiesten ruokalan purkaminen ja korvaaminen uudella ja aiempaa selvästi suuremmalla satamatyöläisiä palvelevalla rakennuksella (C). Ratkaisua satamatyöläisten sosiaalitalan rakentamisesta alueelle saatiin odottaa kuitenkin aina 1960-luvun alkuun saakka.

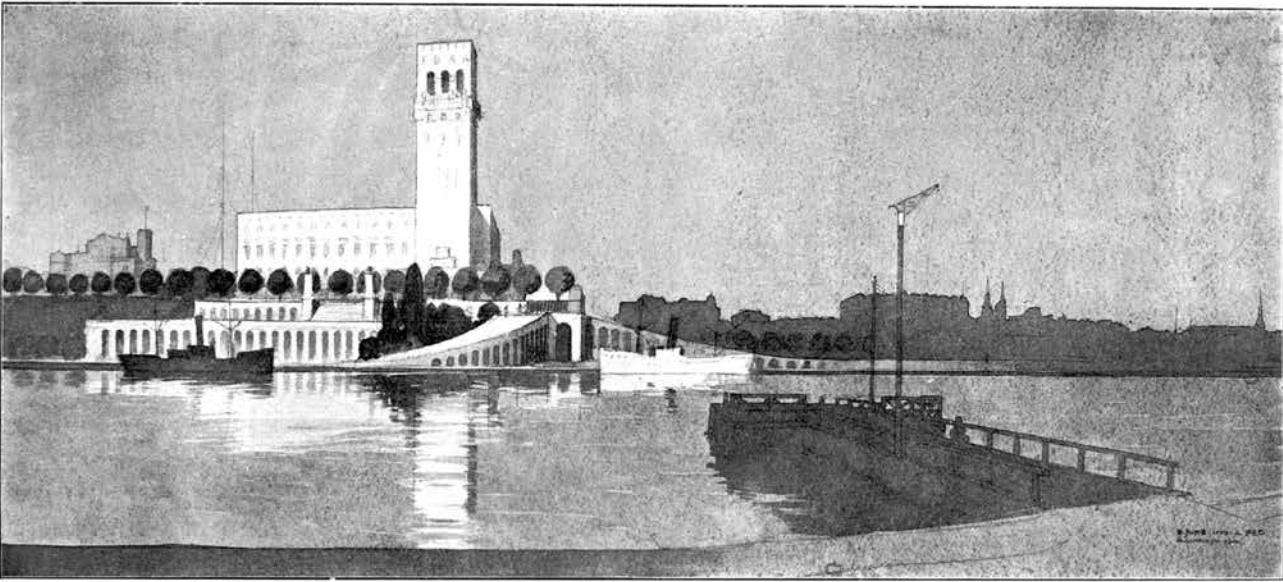
### Säätytalo 1883 ja Eduskuntatalo 1908

1883 suunniteltiin Säätytalon rakentamista Ulriikkaporin itäpuolelleselle lakialueelle, missä rakennus olisi alleviivatusti dominoinut koko Helsingin merellistä kaupunkisilhuettia. Kaupunginvaltuusto oli tähän ratkaisuun jo myöntynyt, mutta hanke ei edennyt, ja Säätytalo rakennettiin Kruununhaan puolelle. Hankkeen rauettua teki arkkitehti K.A. Wrede ehdotuksen, että koko vuori rakennettaisiin huvilakaupunginosaksi saksalaisen esikuvan mukaan, observatorion jäädessä alueen keskelle.<sup>2</sup> Tämäkään ei toteutunut, vaan sen sijaan kaupunginvaltuusto päätti 1890 rakennuttaa alueelle puiston Svante Olssonin suunnitelmien mukaan. Vuonna 1908 puistoa uhkasi uusi suurisuuntainen rakennushanke, esitys Eduskuntatalon rakentamisesta Ulriikkaporin huipulle, mutta vaikka kaupunginvaltuusto oli hyväksynyt rakennuspaikan luovutuksen, jäi Eliel Saarisen kilpailuvoittoon perustunut hallintokruunu nostamatta Helsingin maiseman päälle.

1 KA, kaupunkikartat, c42, 1872.

2 KH mietinnöt 41/1910, s. 34.





Arkitekten 3/1911. Bertel Jung, ehdotus telakka-alueen uudelleenjärestelystä ja kaupungin raatihuoneen rakentamisesta paikalle.

### Bertel Jungin ehdotus 1911

Kun kaupunkisuunnittelun ohjaus oli 1800-luvun loppupuoliskolla tapahtunut vahvasti kaupungininsinöörin esittämien ratkaisujen mukaan, herättiin viimein 1900-luvulla muidenkin arvojen huomioimiseen. 1908 kaupungin ensimmäiseksi asemakaava-arkkitehdiksi valittiin Bertel Jung ja kaupunkirakennustaiteelliset kysymykset nousivat esiin aiempaa selvemmin. Jung oli saanut rahatoimikamarilta tehtäväkseen luonnostella ehdotuksen laivatelakan alueen kehittämiseksi 1911. Suunnitelman näkymäkuva julkaistiin hetimiten *Arkitekten*-lehdessä 3/1911, mutta laajemmin suunnitelma Jungin laatimine selostuksineen esiteltiin vasta *Arkitekten*in numerossa 7/1914 sekä selostettuna *Hufvudstadsbladet*issa 3.7.1914. Suunnitelmaa oli jossain määrin kehitelty ja mukana oli myös piirustuksia, joiden tekijäksi oli merkitty Birger Brunila, *Arkitekten*in silloinen päätoimittaja. Lehdessä julkaistu selonteko oli sama, jonka Jung oli osoittanut aiemmin kaupungin yleisten töiden hallitukselle.<sup>1</sup> Jung muun muassa esitti Saunakadun leventämistä ja ulottamista satamaradan päälle, mikä siis ennakoisi 1950-luvun ratkaisua. Toinen vasta 1940- ja 1950-luvulla toteutunut Jungin 1911 esittämä ratkaisu oli rantatien rakentaminen Kaivopuistoon: ”Tämä tie, joka on pääasiassa aiottu jalkamiehiä varten, kulkee pitkin nykyistä rantaa ja jatkuisi etelään Itäisen Kaivopuiston ympäritse, niinkuin tämän oheisesta yleiskartasta lähemmin näkyy. Sen S-muotoinen, suunnitellun satama-altaan ympäritse kulkeva mutka johtuu etusijassa säästäväisyssyistä. Mutta kun tie pujottelee korkean vuoren, sen pengermäin ja vihan-tain rinteiden juurella ja ympäritse, tuottanee se vaeltajalle vain vaihtelua ja on siten omansa vetämään yleisöä rantakävelytielle.” Alueen näkymiä hallitsi suuri julkinen rakennus, joka varhaisimmassa versiossa oli ajateltu kaupungin raatihuoneen<sup>2</sup> paikaksi. (...) Kortteleilla sekä kokonsa puolesta että vallitsevalla paikalla, Helsingin tärkeimpään satamaan vievän väylän varrella sijaitsevina, on aivan erikoisia etuja sekä sangen suuria edellytyksiä monumentaalisten rakennusten paikaksi, on mielestäni perusteltua, että paikka suunnitteluun katsomatta toistaiseksi varataan

vastaisiin tarpeisiin.” Paikka oli kapunkirakenteellisesti merkittävä ja ainutlaatuinen, Jungin sanoin piti sisällään aatteellisia mahdollisuuksia, joita avautui Eteläsataman väylän vierustan suurenmoiseen kaunistamiseen. Ja ratkaisunsa havainnollistamiseksi oli Jung teettänyt niin monia perspektiivipiirustuksia kuin luonnoksen pienoismallin. ”Varmastikin on kaupungillamme tässä tehtävä, joka kysyy sekä asianharrastusta että uhrauksia. Tässä ei ole ainoastaan luotava kauniita yksityisrakennuksia, vaan kokonainen pieni kaupunginosa, yhtenäinen rakennusryhmä, joka aukean asemansa johdosta vastedes painaa leimansa ulkonaiseen kaupunkikuvaan ja joka sen tähden on saatettava eheäpiirteiseksi käyttämällä yhdenmukaista arkkitehtuuria hyvin harkituin suuruusmitoin ja tyynin, kiintein ulkopiirtein. Samalla on otettava huomioon suuri yhteisvaikutus, tämän kaupunginosan sulautuminen yhteen Kauppa- ja Senaatintoria ympäröivän „valkean” kaupungin kanssa.” Bertel Jungin sanoin, telakka-alueen eli tulevan Olympiaterminalin alueen tulevaa rakentamista pohdittaessa 1915: ”rakennukset on tehtävä semmoiseen tyyliin, että saavutetaan yhtenäinen ja sopusuhtainen vaikutus ulospäin, minkä tähden kaupunginviranomaisten tulisi tontteja myydessään varata itselleen oikeus määrätä, miten itään päin antavat sekä piha- että katujulkisivut olisi rakennustaiteellisesti sommiteltava ja koristeltava sekä kuinka korkeiksi ja kuinka monikerroksisiksi ne saisi rakentaa”.<sup>3</sup>

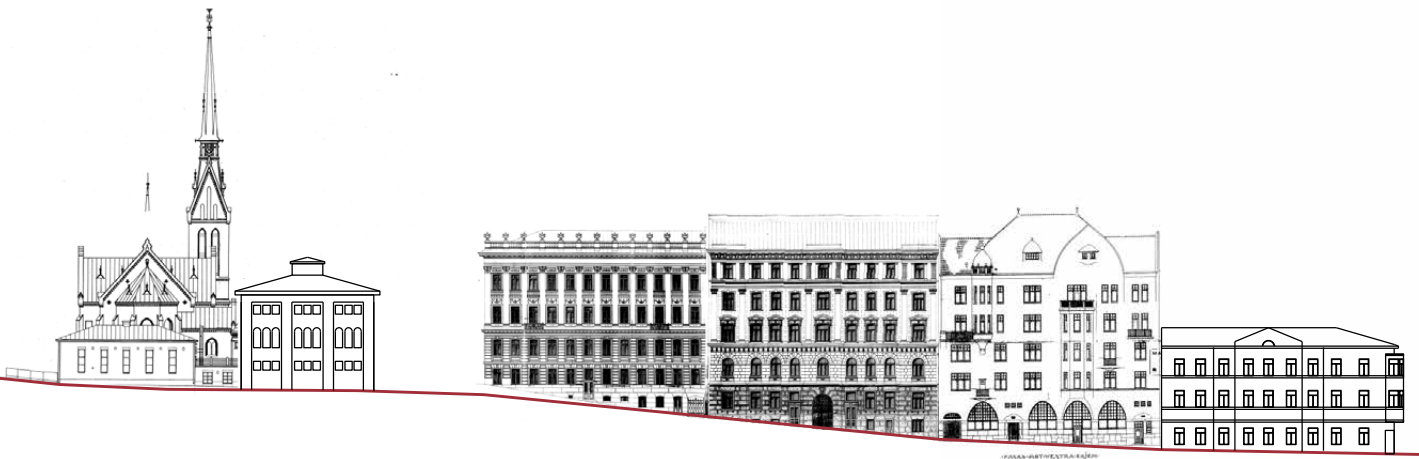
Jungin ehdotukset laivatelakka-alueen rakentamisesta eivät suoranaisesti yltäneet toteutukseen. Rahatoimikamari oli Jungin ehdotuksia harkittuaan todennut, että alueesta olisi saatava useampia suunnitelmia, ja asiaa siten valaistava useammalta näkökannalta, Jungin ehdotuksia lainkaan väheksymättä. Laivatelakan alueesta päätettiin järjestää yleinen aatekilpailu, vain väljästi rajatuin ehdoin, mutta ei ole tiedossa, että asia olisi kuitenkaan edennyt tätä pidemmälle. Satamarakentamisessa painopisteet olivat ylipäättäänkin toisaalla, Hietalahden ja Länsisataman kehittämisessä 1910-luvulla.

1 KH mietinnöt 49/1915 liite II.

2 Kervanto Nevanlinna, 2002, s. 110.

3 KH mietinnöt 49/1915 liite II.

# Kortteliseinämien muodostuminen



KORTTELI 55, LAHNA

Saksalainen kirkko. H. Bosse ja C.J. von Heideken. 1864. Tornin korotus 1800-l lopulla.

Kruunun viljama-kasiini. C.L. Engel. 1836. Purettiin 1896.

Eteläranta 2. Sebastian Gripenberg. 1887.

Eteläranta 4. Waldemar Aspelin. 1897.

Eteläranta 6. Mauritz Gripenberg. 1903.

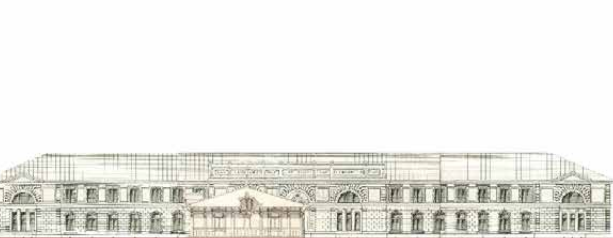
Eteläranta 8. Jean Wiik, 1840-l. Tuhoutui 1944 pommituksissa.



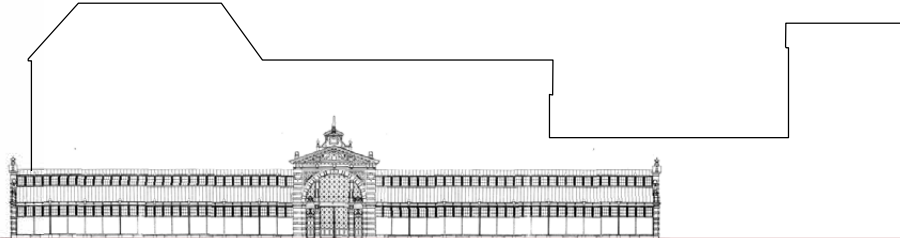
1897 A.E. Rosenbröjer. HKM..



# 1886...1929



I  
Tullipaviljonki  
(laituriilla).  
Gustaf Nyström  
1884.



Kauppahalli  
Gustaf Nyström 1889.

Oma kiinnostava – joskin kapeahko – tutkimuksensa olisi selvittää, millainen rakennuskanta empirekaudella vasta raivatuille tonteille nousi. Rakentaminen Lahnan korttelissa näyttää käynnistyneen vasta 1830-luvun alussa, sillä kaikki neljä tonttia siirtyivät kaupungilta yksityisomistukseen vuosien 1830–32 välisenä aikana. Tontit vaihtoivat omistajaa 1800-luvulla suhteellisen tajaan, esimerkiksi Eteläranta kuudella ehti olla 6 eri omistajalla vuosien 1832–1899 välillä.

Koska tämä pääosin puutalovaltainen, paikoin yksi-, paikoin kaksikerroksisten talojen historiallinen kerrostuma purettiin vaihteittain tehokkaamman rakentamisen tieltä, on aiheen tarkastelu tässä selvityksessä sivuutettu. Mielikuva empirekauden kaupunkirakenteen luonteesta ja rakennuskannasta välittyy 1800-luvun loppupuoliskon valokuvista. Tässä selvityksessä painopiste on tuoda esiin nykyisen rakennuskannan historiaa.

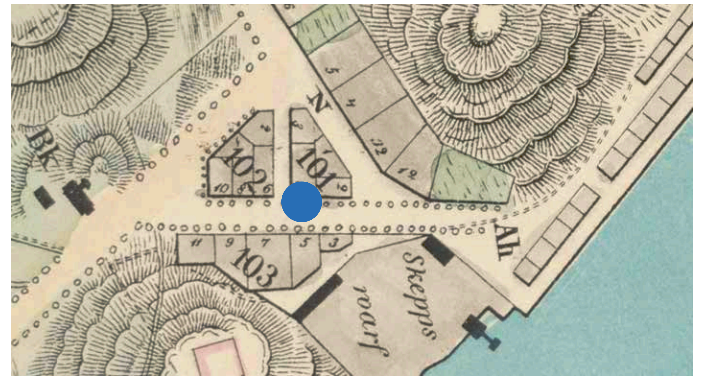
Ensimmäinen intensiivinen kasvupyrähdys tapahtui 1880–...1890-luvulla, kun 5...6-kerroksiset edustavat kaupunkitalot alkoivat nousta Helsingin katukuvaan. Pääkaupungin kasvu kohti pientä suurkaupunkia oli alkanut. Eteläsatamaa reunustaneiden kortteleiden korkeuskasvu lähti liikkeelle Eteläranta 12 kohdella 1882 nousseesta Frenckellin kirjapainon rakennuttamasta 5-kerroksisesta kivilinnasta. Seuraavaksi rakentaminen siirtyi kadun Tähtitorninmäen puoleiseen päähän ja muutos alkoi vyöryä katua pitkin kohti pohjoista. Vastaavasti Saunaesikaupungin puolella eli Ulriikkaporin eteläpuolella korkeiden kiverrostalojen rakentaminen käynnistyi 1897.

## Eteläranta

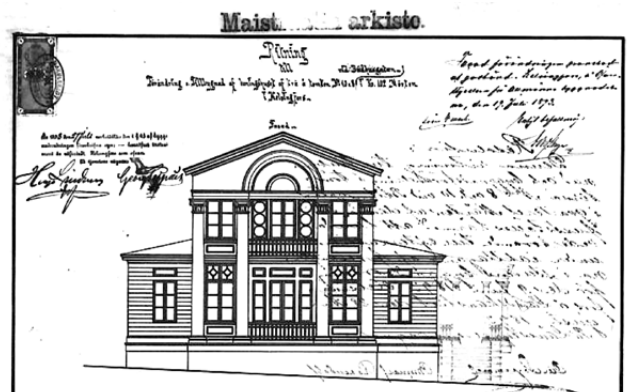
Sebastian Gripenbergin 1886 piirtämä Eteläranta 2:een noussut jäntevä renessanssityylinen palatsi kohosi kaksi kertaa korkeammalle Etelärannan vanhaan rakennuskantaan nähden. Osittain korkeus oli seurausta jyrkästi viettävästä tontista, sillä 4 peruskerrosta ja 1 kivijalkakerroksen sisältävä rakennus olikin Saksalaisen kirkon puolelta katsottuna vain 3-kerroksinen. Merenpinnasta laskettuna rakennuksen räystääs kohosi kuitenkin 30 metriin. Kun muutoksen tie oli avattu, nousi naapuritontille 1897 seuraava renessanssityylinen palatsijulkisivu. Viisi vuotta myöhemmin sen viereen nousi Mauritz Gripenbergin piirtämä asuinkerrostalo, jonka jugendtyyli, epäsymmetria ja suuret sileät rappauspinnat sekä jyrkkä tiilikatto toivat aivan uuden sävyn kortteliseinämän ilmeeseen. Eteläranta 8:n kulmatontilla oli 3-kerroksinen tiittävästi Jean Wiikin piirtämä kivitalo, jonka rakennusajankohta ei ole tiedossa, ja rakennus säilyi paikallaan aina 1944 ilmapommituksiin saakka. Vuonna 1954 Bertel Liljeqvist laati paikalle suunnitelman F.Å.A:n liiketalosta, mutta hänen poismenonsa johdosta suunnitelman viimeisteli pariskunta Hansson. Jos vuosisadan vaihteen jyrkeihin rakennuksiin oli rakennettu 5 pääkerrosta ja korkea vinttitala, saatiin 1950-luvun uudisrakennuksissa saman harjakorkeuden alle tiivistettyä 10 tai peräti 11 kerrosta, kuten Teollisuuskeskuksen talossa. Teollisuuskeskus Oy:n talo nousi vuoden 1952 Olympialaisiin ja sen paikalta purettiin tulli- ja pakkahuoneena toiminut entinen Venäjän armeijan muonamakasiini. Valaan korttelin puolella (joka ei kuulu tämän tutkimuksen työalueeseen) säästyi yksi Engelin aikainen kaksikerroksinen kivitalo. Korttelin muu rakennuskanta uudistui ja tehostui 1900-luvun alussa.



Vuorimiehenkatu 1 tonttiin kuuluneen puutarhatontin voi havaita valokuvassa istutettuna alueena kalliovuoren kainalossa. Eugen Hoffers 1868. HKM.



Kartta 1863, Kajanus. KK, Doria

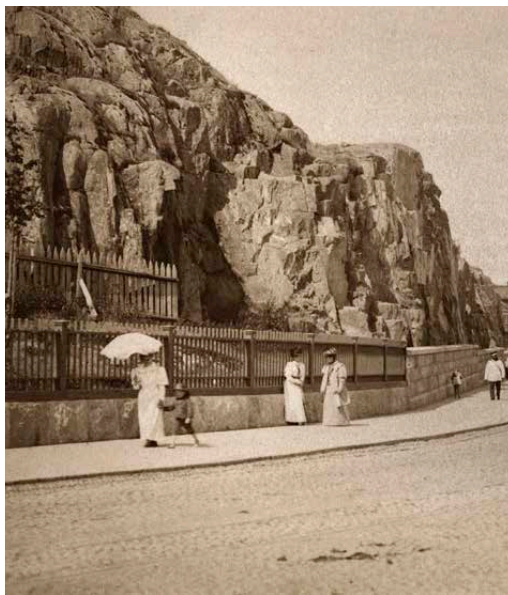


Katolinen koulu Laivasillankatu 12 1910, Nils Wasasjerna HKA/Finna. Yllä muutospiirustus 1893, HKA, Ma.

## Laivasillankadun eteläiset korttelit



Kuva n. 1890. Kuvaaja tuntematon. HKM.



Kuva n. 1890. Kuvaaja tuntematon. HKM.



1930, W.W. Wilkman. HKM.

Vuoren eteläpuolella, telakka-alueesta länteen olevalla luonnonmaa-alueella kaupunkirakenteen kehitys käynnistyi 1840-luvulla. Maa-ala oli otettu vuonna 1841 mukaan kaupungin asemakaavaan<sup>1</sup> ja nykyinen korttelirakenne (101, 102) ja tonttijako Laivasillankadun varrelle oli muodostettu. Suunnitelmissa oli myös korttelialue nro 103, joka olisi tullut laivatelakan puolelle, mutta tämä ei toteutunut.

Alue oli vuokrattu 1830-luvulla Ullanlinnan kylpylälle ja kun tämän *Saunaesikaupungin*<sup>2</sup> – kuten aluetta kutsuttiin – rakentamista ryhdyttiin toteuttamaan, sovittiin 1863 kylpyläyhtiön kanssa vuokra-alueiden vaihdosta ja alue palasi kaupungille. Kaupunki myi vuodesta 1842 alkaen tontteja rakennuttajille ja alueelle nousi puutarhamainen esikaupunki-idylli pienine puutaloineen. Eräs jännittävimmistä oli palladiolaisella päätykolmiojärjestelyllä ja vapaasti seisovilla pilareilla varustettu palatsityylinen katolinen koulurakennus Laivasillankatu 12 kohdalla.

Yksi vanhimmista säilyneistä kaupunkirakenteellisista elementeistä – korttelirakenteen ja katulinjan lisäksi – on pieni viheralue Vuorimiehenkadun päässä. Puisto hahmottuu vanhimmissa kartoissa vaihtelevasti esitettynä, mutta selkeimmin se on osoitettu 1866 kartassa sekä näkyy puistotai puutarhamaisesti istutettuna Hoffersin valokuvassa 1868. Vuoden 1887 mietinnössä, joka koskettaa Laivasillankadun leventämistä, mainitaan *Vuorimiehenkatu tontti 1:n kuuluva puutarhatontti*<sup>3</sup>. Reuterin karttaan 1863 on myös piirretty kortteleita rajaavat jalkakäytävät ja puuistutukset; johdonmukainen ja selkeä periaateratkaisu, joka alueella on edelleen olemassa. Badhusgatanin eli Saunakadun eli Laivasillankadun rakentamisesta on kerrottu aiemmin, mutta todettakoon, että työt katuosuuden kiveämiseksi käynnistyivät 1881<sup>4</sup>, ja ulottuivat katolisen kirkon edusaukiolle. Järjestyksessä seuraava merkittävä muutos oli satamaradan rakentaminen 1891...1894. Koska rata kulki Eteläsataman rannan tasossa, jouduttiin laivatelakan kohdalle tekemään suuritoinen ratakuilu. Kuilun rakennettiin harkkivistä (kts. *Satamarata*) ja kuilun yli rakennettiin kivistä holvattu silta, joka toimi ajotienä telakka-alueen ja katuverkoston välillä. Ratakuilu haudattiin maan sisään 1960-luvulla.

1896 oli pohdittu mihin korkeuteen rakentaminen saisi ulottua Tähtitornin vuoren läheisyydessä ja päädytty siihen, etteivät rakennukset saaneet nousta 30 metriä ylemmäs merenpinnasta laskettuna ja että rakennusten Tähtitornin vuoren puoleisten julkisivujen tuli olla edustavia.<sup>5</sup> Tästä seuraten rakennusjärjestykseen kirjattiin rakennuskorkeudeksi 23 metriä, ja että näkymien observatorionvuorelta merelle ja Eteläsatamaan tuli säilyä.<sup>6</sup> Tätä noudattaen Elia Heikel ja Selim A. Lindqvist suunnittelivat kivitalon Vuorimiehenkatu 1 päätytontille, joka samalla käynnisti kerrostalojen rakennusjakson kadun varressa. Rakennus oli huomattavan koristeellinen ja toi eksoottisen art nouveau -tuulahduksen Wiener Jugendin alueelta Eteläsataman maisemaan.

1 KH mietinnöt 41/1910, s. 32.

2 KH mietinnöt 41/1910, s. 38.

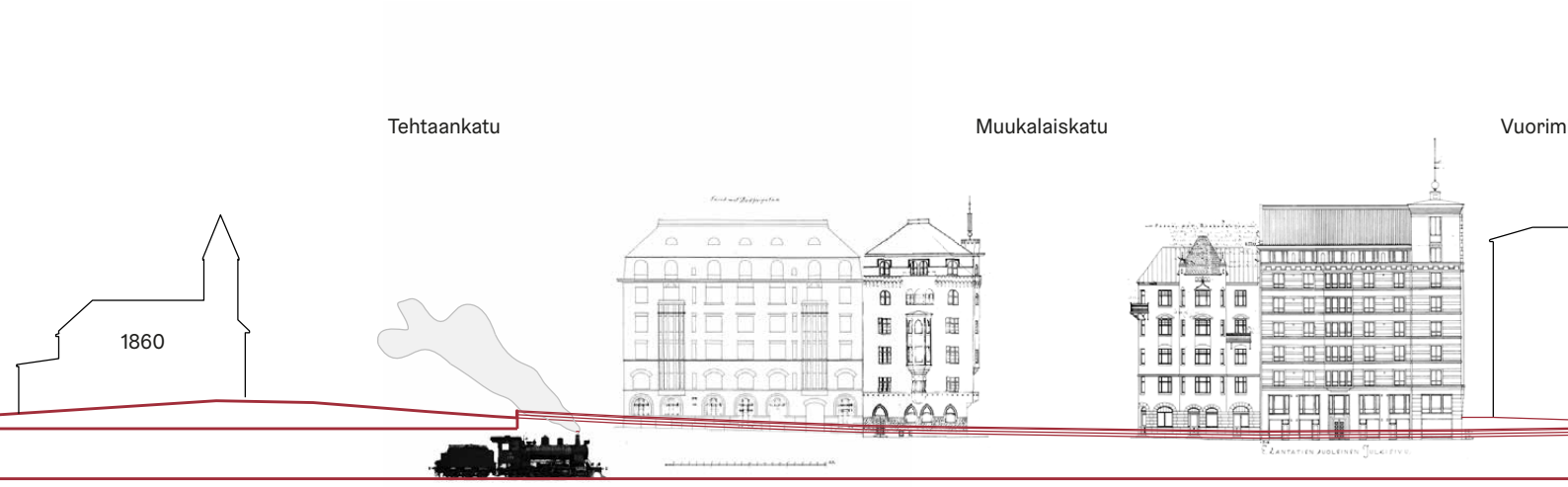
3 KH mietinnöt 17/1887, s. 5-6.

4 KH mietinnöt 1881.

5 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1897, s. 29.

6 Kertomus Hgin kaupungin kunnallishallinnosta 1897, s. 30.

# Laivasillankatu 1930-l alussa



Tehtaankatu

Muukalaiskatu

Vuorim

KORTTELI 102, SÄRKI

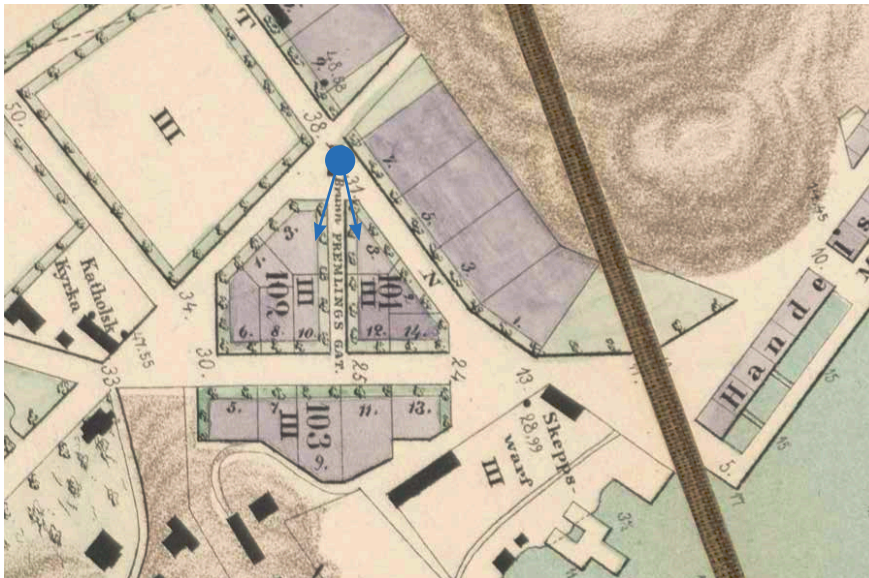
KORTTELI 101, HAIKALA

Laivasillankatu 6-8  
Armas Lindgren  
1912

Laivasillankatu 10  
Gustaf Estlander  
1910

Laivasillankatu 12  
Ricardo Björnberg  
1911

Laivasillankatu 14  
W.G. Palmqvist  
1929



Reuter 1866, KK, Doria.

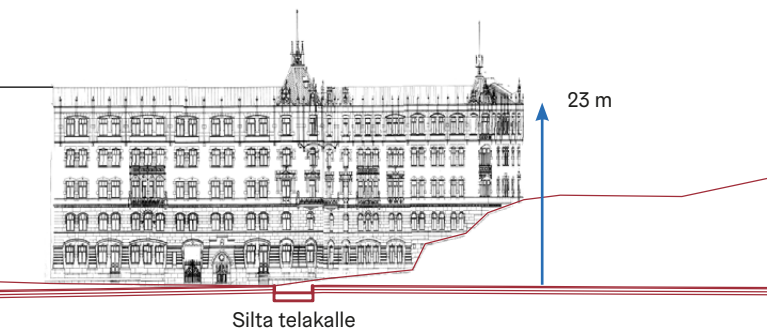


Muukalaiskatu Kalle Havaksen kuvaamana 1925. HKM.



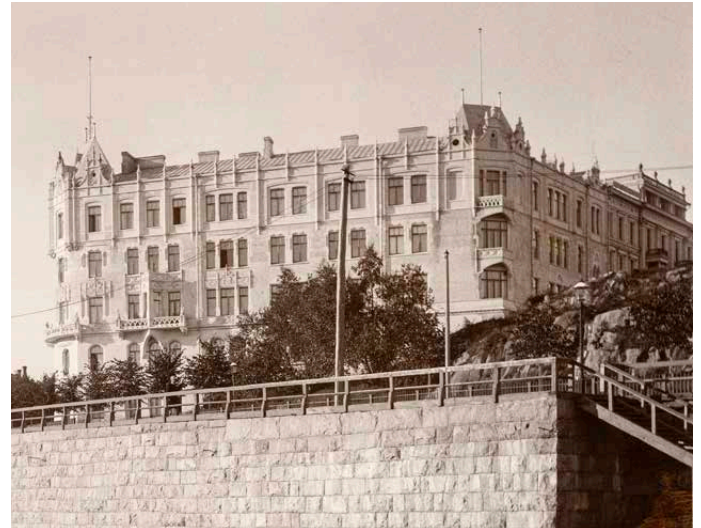
Kartta 1899, KK, Doria.

iehenkatu



KORTTELI 100a, ANKERIAS

Vuorimiehenkatu 1  
Elia Heikel ja Selim A. Lindqvist  
1897.



1896. Vuorimiehenkatu 1. M.A. Eugen. HKM.



1914. Laivasillankatu 6-8. Sundström. HKM



1930. Laivasillankatu 14. Kuvaaja tuntematon. HKM.

**KAHVILA**  
**Kultainen Lyhty**  
Saunakatu 14,  
ulkotilauksia puh. 23 487. Hauskan kävelytien varrella Eteläsataman ja Kaivopuiston välillä.  
Huom.! Soittoa iltaisin 7,45—10,45, sunnuntaina myöskin 2—4 päiv.  
37879

HS 10.8.1927.

**Rich. Helander**  
Helsingissä Saunakatu 12. Puhelin 56 87



**Rautabetoni- ja Rakennusliike**  
Perustettu 1895  
Ensimmäinen kotimainen rautabetoniliike  
Ainoastaan kotimaisia miehiä liikkeen johdossa.

Rautabetonityöt Helsingin Rautatieasemalla 1913—1914.

Teknillinen aikakauslehti 2/1914.



magasin

boningshus och kontor

spantliden

skjul

rotliden

guteri

basrän

slip

### S. H. T.

Allekirjoittanut, joka vuodesta 1886 toiminut „Helsingfors Skeppsvarf & Mekaniska Verkstad” täällä on harjoittanut tehdasliikettä tulee 1 p:nä joulukuuta t. v. jättämään liikkeen toiminnalle „Helsingin Laivatelakka Osakeyhtiö”.

Kaikesta siitä suosioista ja suuresta luottamuksesta, joka tänä pitkänä aikana on tullut osakseni Laivainisännistöltä ja Pääliikkyedeltä sekä Sivili ja Kruunun virastoilla, saan lausua sydämellisen kiitoksen ja toivon että sama luottamus tulisi uuden liikkeenkin osalle.

Kaikkella kunnioituksella  
**Herman Jäderholm.**

Viitaten ylläolevaan on meillä täten kunnia ilmoittaa, että liikettä tulemme jatka-  
maan samalla tavalla kuin tähänkin asti, ja toivomme saada nauttia samaa suosiota ja  
luottamusta, joka on tullut edellisen omistajan osaksi.

Kunnioittaen  
**Helsingin Laivatelakka Osakeyhtiö**  
Harald Herlin. Toivo Sohberg.

26201

1920. K.O Broström, HKM.

Rakennusten nimikkeet on koottu eri-ikäi-  
sistä asemapiirustuksista 1860..1922.  
HKA, Ma..

HS 30.11.1915.



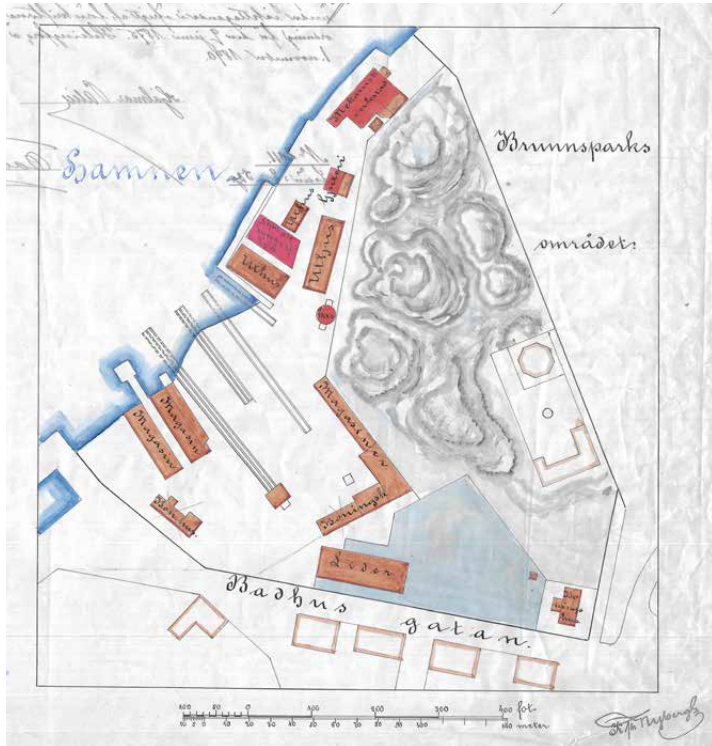
— Till slöjdetställningen i húst härstädes begynna redan artiklar inkomma. Jyväskylä folkskolelärareseminariums rikhaltiga sändning är redan anländ. Från Nykarleby seminarium är en sändning omfattande 82 utställningsnumror under väg jemte andra redan anmälda expositionsartiklar från trakterna deromkring. Äfven från flere andra håll läres likaledes gods vardels under väg dels redan anländt. Utställningsbyggnaden, hvilken som bekant kommer att utgöras af ett för ändamålet inredt större spantlider & härvarande skeppvarf tätt invid vägen till Brunnsparken, är likaledes redan under arbete för sin ombildning, sedan det bomulleförråd, hvilket varit upplagdt i byggnaden, blifvit bortflyttadt derifrån. Vid densamma mottagas äfven numera, enligt tillkännagifvande af bestyrrelsen för utställningen, de för utställningen bestämda artiklarne alla dagar fr. kl. 9—11 f. m. och 4—7 e. m.

Helsingfors Dagblad 27.7.1875

1910-luvun alussa valmistui kaksi kansallisromanttista rakennusta Muukalaiskadun ja Laivasillankadun kulmatonteille. Korttelin 102 puolella, Muukalaiskadulla, katukuvassa on erityiset pienet englantilaiset eduspuutarhat. Näiden rakentamisesta tontinomistaja oli tehnyt rahatoimikamarille esityksen 1904, joka oli hyväksytty. Tehtaankadun ja Laivasillankadun nurkkatontille nousi 1912 Armas Lindgrenin suunnittelema puhtaaksi muurattu dekoratiivisin limitystavo- in käsitelty suuri kerrostalo, jolla oli alkuvaiheessa hyvin omintakeiset jalkakäytävälle ulottuneet holvikaariaukkoiset aidanteet. Katutilan nykyisen rakennuskannan viimeisteli niin ikään punatiilipintainen W.G. Palmqvistin piirtämä ryhdikäs talo Laivasillankatu 14, jatkona Palmqvistin ns. punaisen kauden 20-luvun uusklassististen rakennusten sarjalle, joista yksi tunnetuimmista on Hufvudstadsbladetin talo (1923) Mannerheimintiellä.

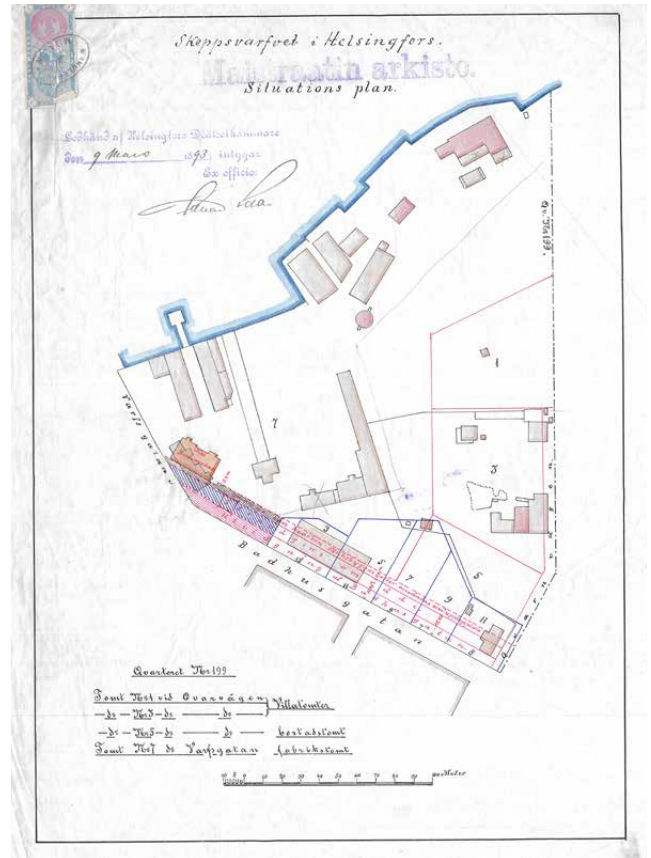
### Laivatelakan rakennuskanta

Kuten aiemmin kerrottiin, vuonna 1886 koko telakkatoiminta oli siirtynyt insinööri Herman Jäderholmille, telakka oli yhtiöitetty 1896 ja vuodesta 1915 lähtien telakan nimi oli kirjoitettu *Helsingfors Skeppsvarf Aktiebolag – Helsingin Laivatelakka Osakeyhtiö*. Liiketoiminta oli vilkasta ja vuosikymmenestä toiseen telakka-alueelle rakennettiin jos jonkinlaista hyötyrakennusta. Etäimpänä rannassa nykyisen Klippanin venepoukaman kohdalla oli tiilestä muurattu mekaaninen verstaas (1878) ja sen vieressä valimo. Avoin tasainen tila oli varattu slipeille, joille alukset kiskottiin huollon tai talvisäilytyksen ajaksi. Muu vapaa tila oli täyttynyt vuosikymmenien aikana erinäisistä varastoista, suuleista ja liitereistä, kuten eri-ikäisten piirustusten rakennuslueteloista voi lukea: spantlider (venehalli), basränna (höyrytaivutushuone), rotlider (juurikaarivarasto), mastskof (?). Hyötyrakennusten lisäksi telakka-alueella asuttiin. Esimerkiksi vuonna 1861 A. Brander suunnitteli Badhusgatanin varteen yksikerroksisen asuinrakennuksen, joka pidennettiin 8-ikkuna-akseliseksi Branderin suunnitelmien mukaan 1868. Kun rakennus oli aiemmin kirjattu telakan neljännessä miehille (*boningshus för quartersmännen vid Skeppswarfet*), laajennettuna siitä tuli telakan rakennusmestarien talo. Brander kuului niiden vähälukuisten arkkitehtien ja konstruktöörin joukkoon (8 hlö v. 1859) joiden palveluksia Helsingissä saattoi käyttää luvanvaraisen rakennushankkeen toteuttamiseen. Asuinrakennus purettiin satamaradan rakentamisen tieltä 1893 ja korvattiin uudella ja ajanmukaisesti koristellulla A.E. Nyberin piirtämällä asuintalolla, joka varustelunsa puolesta sopi telakanjohtajan perheelle, salonkeineen, kylpyhuoneineen, konttoreineen ja palvelusväen osineen. Rakennuksen päätyä tangeeraten – jossa toimistotilat sijaitsivat – saavuttiin telakka-alueelle, ratakuilua ylittävän sillan kautta ja telakka-alueetta osoittavan kyltin alitse. Radan rakentaminen oli entisestään voimistunut telakan eristyneisyyttä muusta kaupunkirakenteesta ja Kaivopuiston puolella Myllyrinteen kalliot pitivät alueen saavuttamattomana. Rakennuksia täydennettiin ja laajennettiin vuosikymmenestä toiseen, kunnes 1920-luvulla telakka-alue oli täynnä. Loppua enteillen mekaanisella verstaalla syttyi heinäkuussa 1933 tulipalo, joka ei kuitenkaan ehtinyt edetä puurakennuksiin ja aluksiin, ja Etelärantatien vanhat lehmuksetkin säilyivät, kuten Helsingin Sanomissa uutisoitiin 27.7.1933. Kaavailut telakka-alueen uudesta käytöstä olivat satamarakennustoimistossa kuitenkin jo käynnistyneet.



1890, 199, t7. HKM, Ma.

1920. K.O Broström, HKM.



1893, 199, t7. HKM, Ma. Satamaradan myötä telakka-alueelta purettiin vanhempi asuinrakennus ja iso varasto.







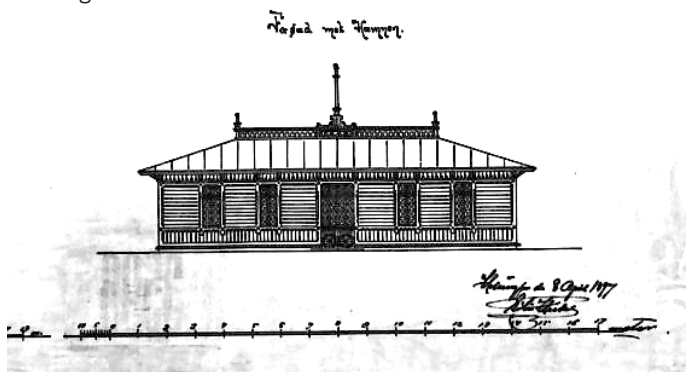
Johan Knutson 1890-luvulta. Kansallisgalleria 246277.

1930. Gerda Sandberg. SLS.





1909. Signe Brander. HKM



Elia Heikelin suunnitelma 1897 väliaikaiseksi tarkoitettu varastosta, joka toimi mm. vaakahuoneena. HKA, Ma.



1908. Vilho Setälä. Raitiovaunu Kaivopuiston asemalla. HKM

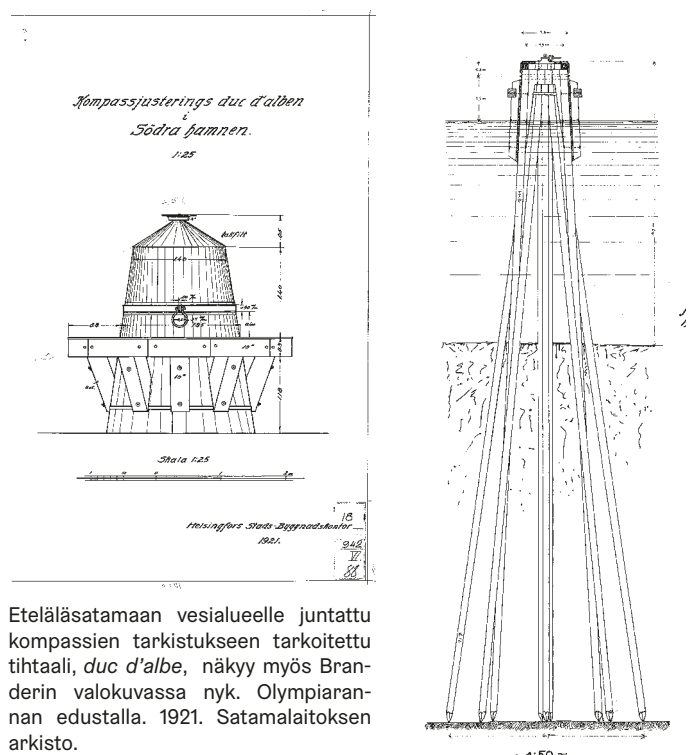
# Kohti 1930-lukua

Edellä selostettujen kerrostalohankkeiden ja niiden kaupunkikuvaa suuresti muuttaneen vaikutuksen lisäksi rakennustoimet alueella olivat vähäisiä ajanjaksolla 1900...1929. Gösta Nyströmin 1908 suunnitelmien mukaan suuri makasiinirakennus muokattiin osin kaksikerroksiseksi ja samalla Makasiinirannan kiveystä parannettiin ja täydennettiin rakennuksen alueella. Muutoin laiturialueet ja satamaketät säilyivät jokseenkin ennallaan aina 1930-luvulla alkaneeseen suureen laajennus- ja parannustyöhön asti. Kuten vaikkapa 1937 otettu valokuva osoittaa oli rannan eteläinen, laivatelakkaan rajoittuva osa hiekkapintainen ja rantareunat eli laiturit puukantaisia.

Raitioteiden sähköistäminen ja sähkövaunut muuttivat katukuvaa 1900 lähtien johdinpylväineen ja Laivasillankatu muuttui sähkövalaistuksi 1910. Samalla poistuivat pienikokoisemmat kaasulyhdyt, joita Etelärannan alueella oli ollut aina 1860-luvulta lähtien. Oheisessa Signe Branderin kuvassa katu näkyy vielä kenttäkivetynä, mutta 1910...1911 se muutettiin nupukivetyksi. Nupukiveäminen oli osa laajempaa katuverkoston parannusohjelmaa.

Vuonna 1910 Rahatoimikamari asetti komitean<sup>1</sup> selvittämään Ulriikkaporin omistusta. Komitea totesi lopputulemana, että koko Ulriikkaporin tienoo, ynnä Kaivopuiston alue, oli Helsingin kaupungin perustamisesta lähtien kuulunut Helsingin kaupunkiin, vaikka niin Ruotsin kuin Venäjän sotalaitokset olivat sitä paikka paikoin käyttäneet ja sille puolustusvarustuksia rakentaneet.

1 KH mietinnöt 41/1910.



Eteläsatamaan vesialueelle juntattu kompassien tarkistukseen tarkoitettu tihtaali, *duc d'albe*, näkyy myös Branderin valokuvassa nyk. Olympiarannan edustalla. 1921. Satamalaitoksen arkisto.



1937. Kalle Havas. HKM.



Leveä Laivasillankatu on aina ollut suosittu paraati- ja kulkuekatu. Kuva 1910-luvulta. H. Rosenberg. HKM



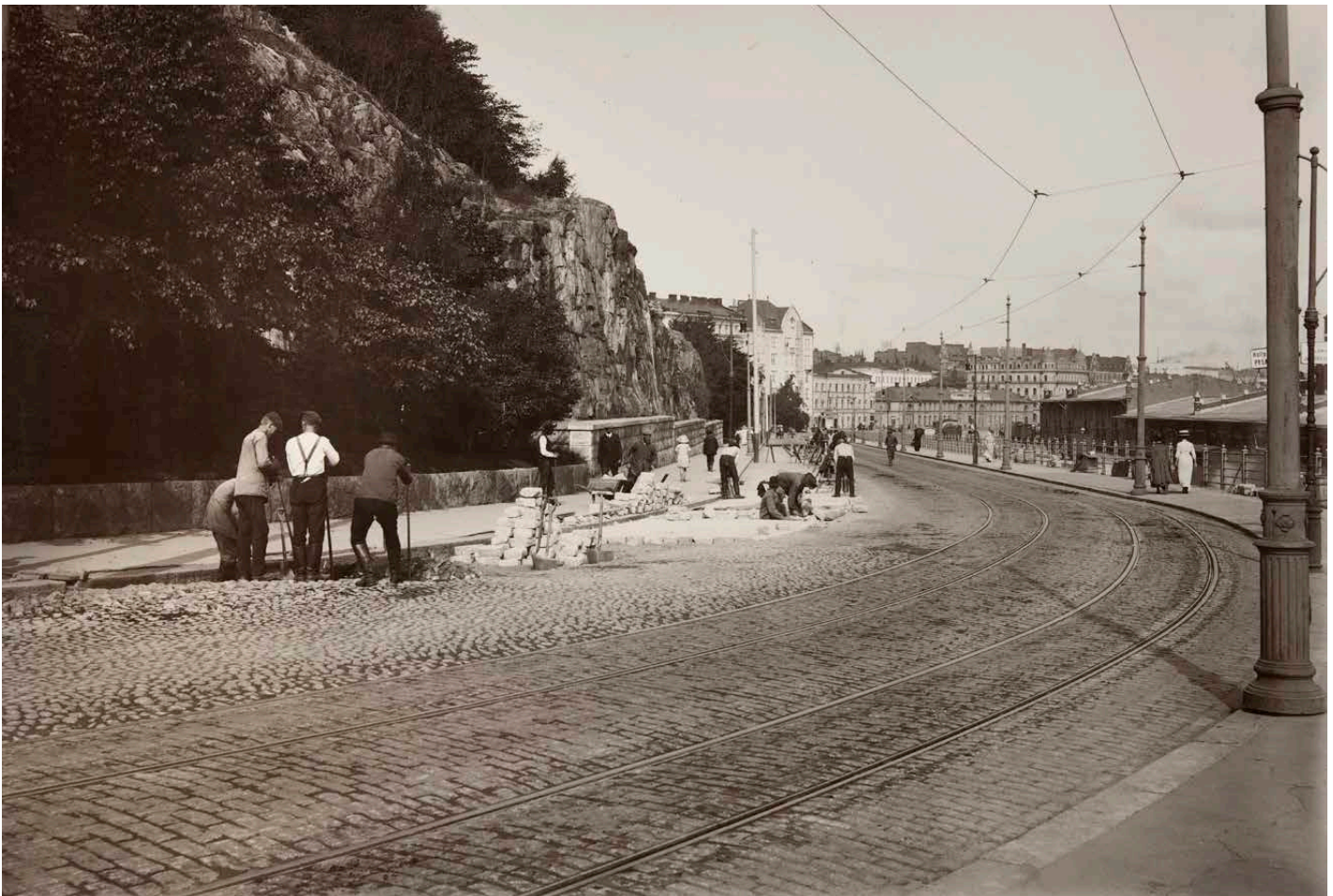
1926. Kuvaaja tuntematon. HKM



Matkustajasatama, joka sijaitsi Pakkahuoneentorin kohdalla, oli siististi kivetty, kuten Foto Roosin kuva 1920 osoittaa. HKM



Ainoastaan makasiinirannan eteläinen pääte oli hiekkapinnalla aina 1930-luvun muutoksiin saakka. Kuva B. Tallgren HKM.



1911 Laivasillankadun eteläistä katualuetta nupukivetään. Kuvaaja tuntematon. HKM.

## Stadens gator och deras förbättrande.

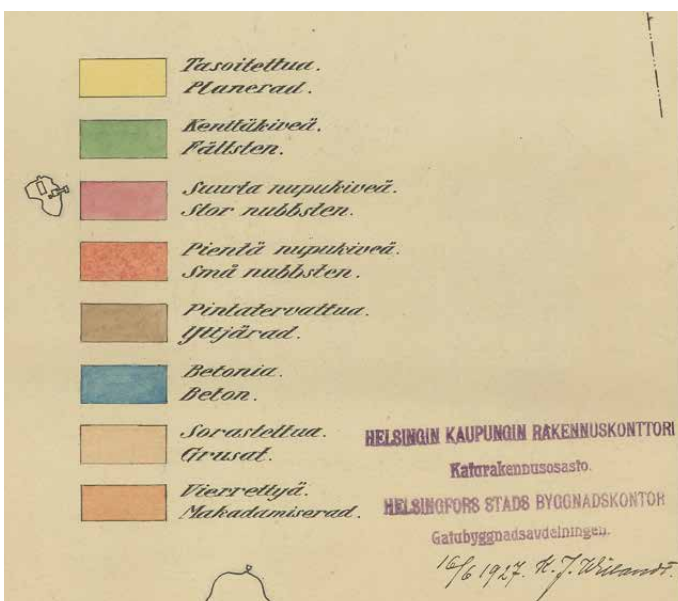
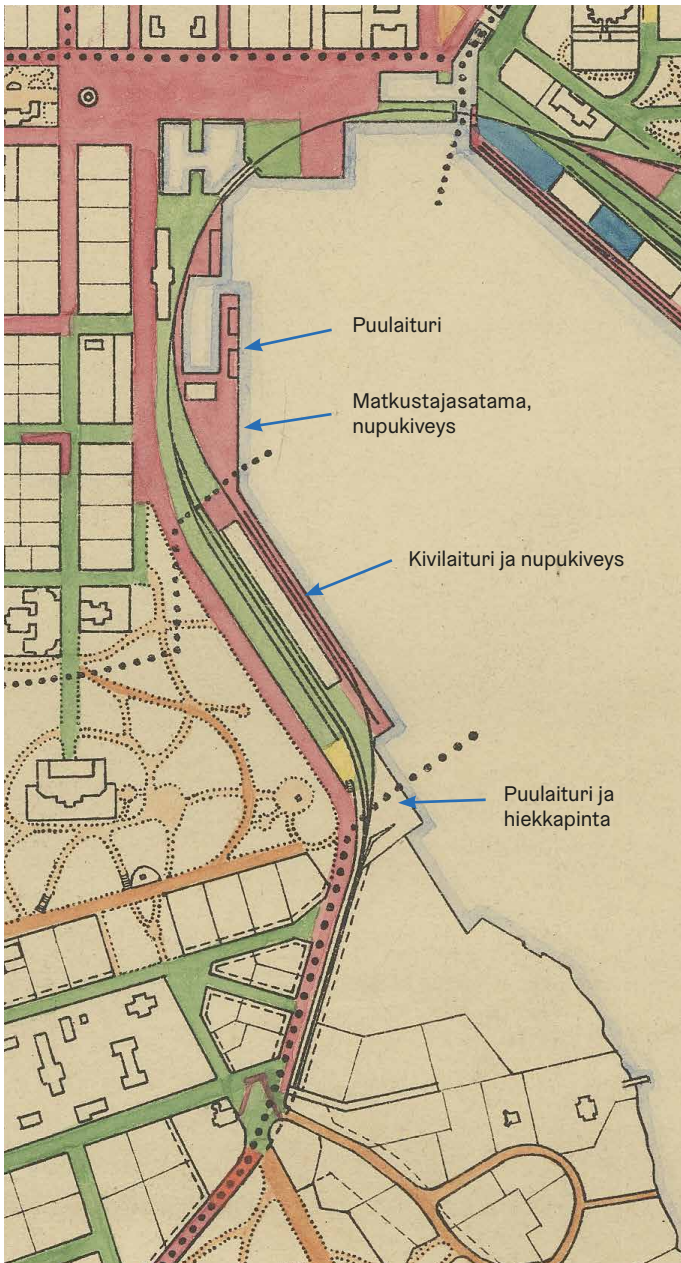
Staden har att motse en förbättring af särskilda vältrafikerade gator, såvida byggnadskontorets budgetförslag för nästa år i detta afseende går lyckligen igenom alla skärseidar. Så upptages i budgetförslaget anslag för omläggning med nubbsten i asfalt af delar af Badhusgatan och Boulevardsgatan samt med tuktad sten af norra ändan af Västra Henriksgratan till Västra chaussén. Å salutorgets västra del komma tvänne trianglar att beläggas med fältsten och utmed spårvägslinjen anlägges en 37 meter lång och 7 meter bred upphöjning belagd med asfalt för den publik, som här inväntar spårvagnar och oroas af fordonstrafiken. Kajytan mellan visitationspaviljongen och magasinshuset kommer att beläggas med nubbsten och blir därigenom mera ägnad för uppläggning af gods och trafikerad med handkärren. De diagonala körbanorna öfver senatstorget komma att omläggas med nubbsten liksom forget begränsande andelar af Unions- och Nikolaigatorna. Den utslitna asfaltbeläggningen å gångbanan kring saluhallen kommer att ersättas med en ny. Vår förnämsta gångbana, den å Norra Esplanadgatan, är synnerligen ojämnt liggande och måste utjämnas samt enskilda stenar kant- och planhuggas. Järnvägstorgets norra del kommer att höjas och omläggas för att motsvara den ökade trafiken, sedan administrationsbyggnaden tillkommit och användes jämväl som stationshus. Äfven fältstensbeläggningen å Sandvikens södra kaj fordrar en total omläggning. För utvidgning af Östra chaussén till dess fulla bredd äskas denna gång ett mindre anslag.

Hufvudstadsbladet 10.8.1909

### Stenläggningsarbete

med prima nubbsten har påbörjats å Badhusgatan och torde på grund af den gynsamma väderleken kunna slutföras i slutet af juli. Å Södra kajen har gatbeläggningen med nubbsten i dessa dagar vidtagit och skall byggnadskontoret söka få arbetet slutfördt till den 10 juli, då Nylandska jaktklubbens segelveckan vidtager och en mängd utlänningar gästa staden. Nubbstensbeläggningen å Kaserngatan har äfven den redan vidtagit. Med fältsten belägges Myntkajen österom varumagasinet n:o 9 till en bredd af 30 meter.

Hufvudstadsbladet 22.6.1911.



Katuojen päällystekartta 1927. HKA.





1914, Nils Wasastjerna. HKM.

Elämä kaupungin edustuskorttelien ja paraatipuolen silmien alla oli vilkasta ja kiireistä, koko kaupungin ja maan hyvinvointia ruokkivaa. Kuva Gustaf Nyströmin suunnitteleman suuren makasiinirakennuksen edustalta. Huomaa varsiin ripustetut kaarilamput, sähkövalaistus, joka satama-alueelle tuli vaihteittain 1900-luvun alussa.

## Merikaupunki Helsingin merifasadi

Jungin ehdotus 1911/1914 laivatelakan alueen kehittämiseksi oli ensimmäinen laaja kaupunkirakenteellinen ja monipuolisesti ympäristöä tarkasteleva tutkielma Eteläsataman alueella. Käytännössä Eteläsataman rantojen ulkonäön kehittymistä ohjasivat kuitenkin yksittäiset rakennushankkeet ja satamatoiminnan jatkuva ajanmukaistuminen niin sataman länsilaidalla kuin Katajanokan puolella. Kaupunkikuvallisesti kokonaisuus oli yhtäältä edustava, toisaalta dynaamisen laiva- ja rahtausliikenteen dominoiva. 1932 voitiin todeta Helsingin satamissa olevan yli 4 km laituria suurille ja keskikokoisille aluksille, 1,5 km pienemmille ja uusia laitureitakin rakenteilla puolen kilometrin verran.<sup>1</sup> Oli nostokurkia, makasiineja, tullaus- ja matkustajapaviljonkeja, telakoita sekä kattava satamarautatieverkko.

1920-luvulla kysymys empirekorttelien säilymisestä ja samalla Eteläsataman maisemasta nousi moneen otteeseen keskustelunaiheeksi ja vaakalaudalle, ja tilanne stabiloitui vasta 1960-luvulla. Oireelista 1920-...1930-luvun keskustelulle oli, että Helsingin suursatama – elävänä, dynaamisena ja historiallisestikin itsearvoisena toimintana – rajattiin pois ja fokus kohdennettiin rakennuksiin.<sup>2</sup> Rakennusjärjestyksestä oltiin väljennetty vuosikymmenestä toiseen, niin että 1929 rakennuskorkeus oli 24 metriä, ja lisäksi tontin omistaja saatoi maksua vastaan rakentaa tätäkin korkeammalle. Äärimmäisin oli Jarl Eklundin ehdotus 1931, missä empirekorttelit Kauppatorin reunassa olisi rakennettu uudestaan ja korvattu 7-kerroksisilla rakennuksilla. Toista koulukuntaa edustivat arkkitehdit, jotka pyrkivät osoittamaan kirjoituksin ja kuvamontaasein kuinka haitallinen vaikutus rakennusoikeuden täysimittaisella hyödyntämisellä olisi koko Helsingin merelliseen ilmeeseen ja tunnusomaiselle identiteetille. Tähän joukkoon kuuluivat mm. Martti Välikangas ja Nils Erik Wickberg. Välikankaan ehdotuksesta, Suomen Arkkitehtiiliiton tukemana, syntyi ehdotus ja ratkaisu, missä valtio ja kaupunki hankkivat Kauppatorin varren korttelit omistukseensa 1930-luvulla ja näin ollen paine tehorakentamisesta saatiin purettua. Välikankaan kirjoituksesta Arkkitehti-lehdessä<sup>3</sup> vuodelta 1929 nähdään, kuinka Eteläsataman *arkkitehtooninen* merkitys formuloitiin niin ammattikunnan kuin yleisön tietoisuuteen.

*"Arkkitehtooninen kokonaisuus, jonka Suomenlinna ja Engelin luoma Helsinki mereltä nähtynä muodostavat, on siksi arvokas, voi huoletta sanoa ainutlaatuinen kaupunkikuva, että sen säilyttämistä ei saata tarpeeksi usein painostaa. Kaikki mitä voidaan tehdä tämän kaupunkikuvan edelleen kehittämiseksi ja jo tapahtuneiden virheiden korjaamiseksi on nykyajan ehdoton velvollisuus. (...) Helsingin kaunis asema syvien lahtien ympäröimällä niemellä aivan aavan meren partaalla suo mahdollisuuksia, joita monetkin kaupungit voisivat syystä kadehtia. Toiselta puolen voi sanoa, ettei näitä edellytyksiä ole sitten Engelin aikojen enää millään suuremmalla johdonmukaisuudella kehitetty eikä hyväksytty. Nopeasti kasvava kaupunki on vapaasti*

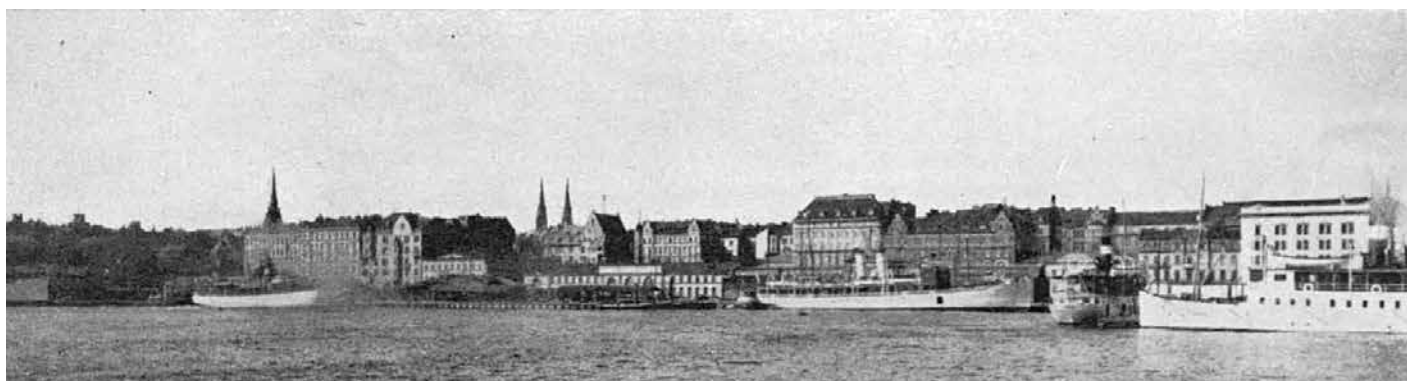
1 Kauppalehti 10.7.1932.

2 Kervanto Nevanlinna 2002, s. 131.

3 Arkkitehti 8/1929.



1910. A. Grönlund. HKM.



Arkkitehti 8/1929. Martti Välikankaan artikkelin kuvitusta.

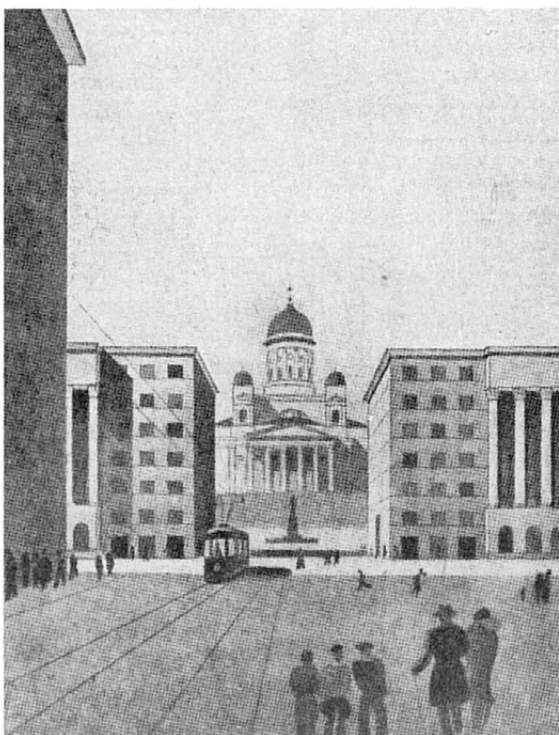




saanut levittäytyä rannoille. Aina hetken vaatimuk-  
sia tyydyttäen on sinne pikkukaupunkimaisesti sallittu  
kasaantua kaikkea mahdollista ja mahdotonta: makasi-  
neja, laivatelakoita, hiili- y. m. varastoja loppumattomiin.  
Ei siltä, etteikö kaikki tämä mahdollisesti olisi tarpeel-  
lista, mutta luulisi sentään järjestelyssä voitavan nou-  
dattaa suurempaa johdonmukaisuutta ja keskitystä.”

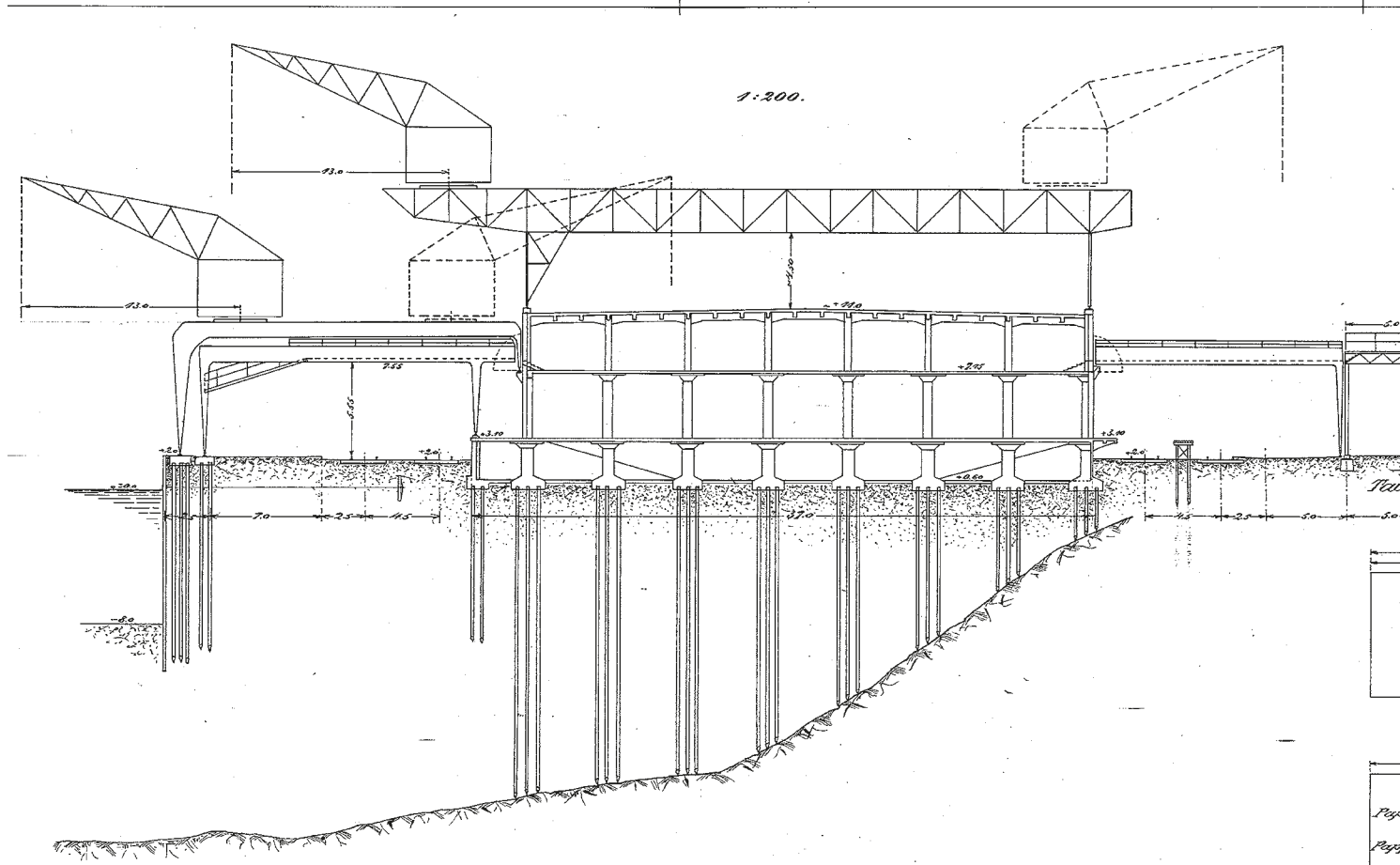
Nils Erik Wickberg, empirekeskustan yksi merkittävimmistä puolustajista, erotteli Engelin Helsingistä kolme pääosaa vuonna 1937 julkaistussa kirjoituksessaan<sup>1</sup>. Näistä ensimmäisenä oli itse Eteläsatama, siihen avautuva empirenäky-  
mä johon kuului Suurkirkko jalustanaan Kauppatori sekä tasakorkuisten kolmikerroksisten rakennusten rivistöt. Kaksi muuta olivat Senaatintori ja Unioninkadun ympäristö. Empiren suojelun ja Pohjolan valkean kaupungin vaalimisen näkökulmasta kysymys Eteläsataman itä- ja länsireunojen kehittämistä ei ollut samalla tapaa merkityksellinen, vaikka etenkin länsipuolen (Etelärannan) kaupunkirakenteelliset juuret olivat vahvasti empiren ruutukaavaihanteen mukaisessa kaupunkikehityksessä ja osa sen konkreettista historiaa. Etelärannan nuorempi rakennuskanta, suorastaan yltyökoristeellisine muodonantoinen, johdatti kysymyksenasettelua enemmänkin alueen tulevaisuuden ja potentiaalin suuntaan. Välikankaan 1929 kirjoituksesta on nähtävissä, että Eteläsatama – arkkitehdin ajatuksissa – oli kehittymässä yhä enemmän matkustaja- ja paradisa-  
satamaksi, josta raakatavaraliikenne siinä missä epäon-  
nistuneet rakennukset ja väärän väriset materiaalit tulisi siivota pois.

”Kauppatorin pohjoisen sivun luonteen ja korkeuden säilyttäminen nykyisellään alkaa jo vakiintua yleiseen tietoisuuteen, joten siihen ei tarvitse tässä yhteydessä kajota. Eteläranta on vielä jäänyt syrjään viime vuosien rakennustoiminnalta, joten sen suhteen kuten kuvasta näkyy kaikki mahdollisuudet ovat vielä jäljellä. Ne harvat tiilikatot, joita siellä nyt on, voidaan rakennuksia korottaessa helposti poistaa. Toivottavasti täällä ei uusiinnu Pohjoisrannan surkeus. Etelärannan kalahalli [Kauppahalli] kuuluu niihin erehdyksiin, joiden korjaamiseen kaupungin varojen pitäisi sentään riittää. Tullipaviljonki ja katokset ovat onneksi puusta, joten niiden muuttaminen »länsimaisemmiksi» ei liene saavuttamaton unelma! Kauempana Tähtitornivuoren kohdalla olevien varistorakennusten tulisi olla mahdollisimman matalia, jottei näköala rantatieltä satamaan päin peittyisi. Paras ratkaisu ehkä olisi tehdä ne samoin kuin esim. Antwerpenin satamassa, jossa laiturin vieressä olevat makasiinit ovat aivan matalia ja niiden tasaisille katoille on järjestetty suosittu rantapromenadi, josta yleisöllä on mitä mielenkiintoisinta häiritsemällä seurata liikettä ja toimintaa satamassa.”



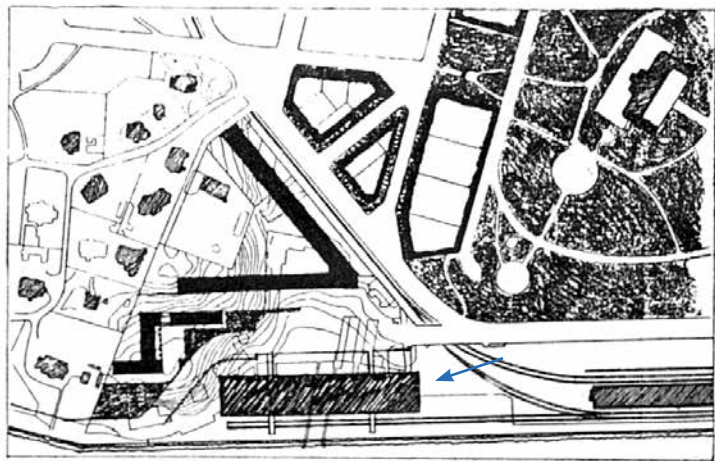
1 Kervanto Nevanlinna 2002, s. 130.

Sofiankatu levennetyt ja seitsenkerroksisin kaksostaloin reunustettuna Jarl Eklundin ehdotuksessa. Arkkitehti 11/1932. Sigurd Frosterus selitti artikkelissa tällaisen leveän ja keskeisakselin sijoitetun uuden ”Keskuskadun” olleen täysin vastoin Engelin taiteellisia tarkoituksia ja Senaatintorin avaaminen olisi rikkonut sen suljetun tilan vaikutuksen.



<i>Vienti.</i> 2000 m <sup>2</sup> <i>Export.</i>	<i>Tuonti.</i> 2000 m <sup>2</sup> <i>Import.</i>	<i>Katto</i> <i>Taketti.</i>
---	---	---------------------------------

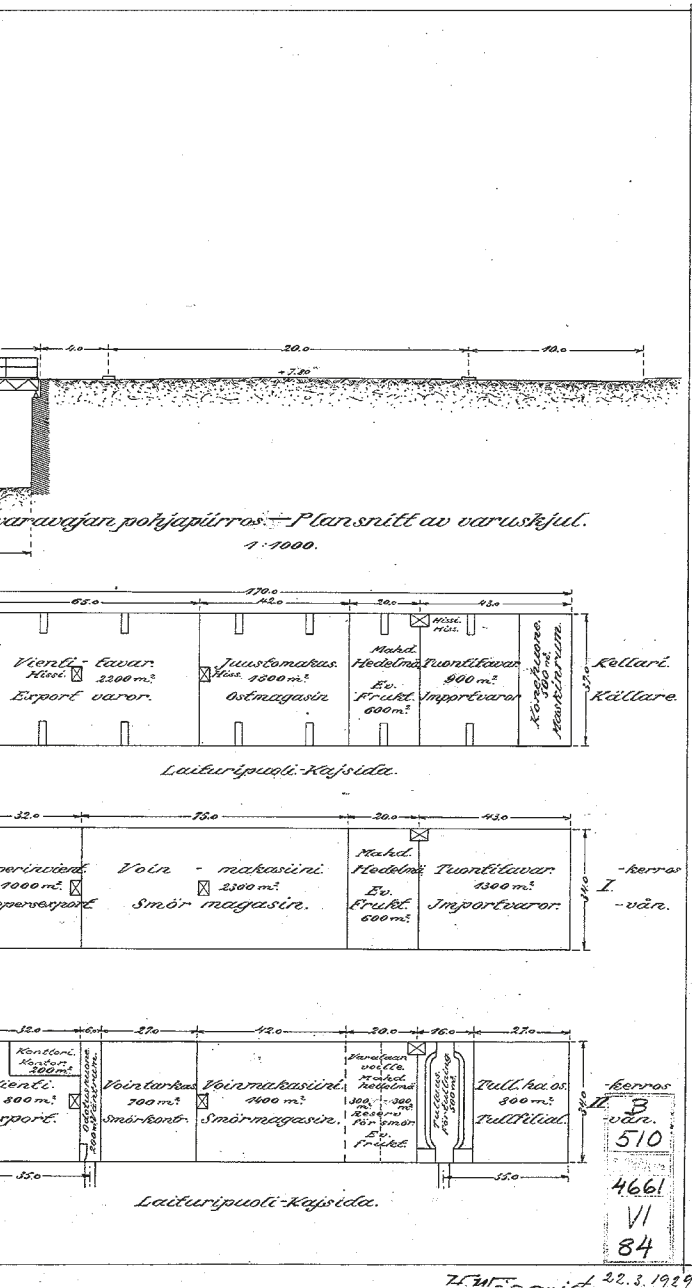
*Laituriapuoli Keijside.*



"Ehdotus vientimakasiiniksi Helsingin Eteläsatamassa."  
Arkkitehti 1/1931

## Telakka-alueen tulevaisuus

Periaateratkaisut telakka-alueen ottamisesta uuteen käyttöön tehtiin 1920-...1930-luvun taitteessa, vaikkakin suunnitelman sisältö ehti elää ennen sen lopullista toteutusta 1950-luvulla. Bertel Jungin ehdotusten 1911/1914 jälkeen alueen käyttöä pyrittiin ratkomaan ensin ns. Kaivopuiston järjestelyehdotuksen yhteydessä, jonka tekemisestä oli päätetty 1928. Kylpylaitoksen vuokra-aika oli päättymässä ja alueen tulevaisuus – säilykö puistona vai tullakko tehokkaasti rakennetuksi – kaipasi harkittua ratkaisua. Menevä itse Kaivopuistoa koskevaan suunnitelmaan, voidaan mainita seikkoja Eteläsataman puoleisen reuna-alueen osalta kaupungin asemakaava-arkkitehdin promemoriasta<sup>1</sup> 1930: "...Kaupunginasemakaava-arkkitehti B. Jungin aikaisemmin ehdottama rantatie sisältyi suunnitelmaan, mutta suoristettuna ja levennettyä, jotta raitiotie voitaisiin rakentaa puiston kaakkoisosaan ehdotetulle lauttapaikalle, jos sellainen katsottiin välttämättömäksi Suomenlinnan liikenteen helpottamiseksi. Laivaveistämöalueen etelästä, korkealla sijaitsevaa osaa oli ehdotettu julkisen rakennuksen paikaksi ja Etelärantatien varrelle oli sijoitettu suurehko asuntorakennusryhmä. Suunnitelmassa oli myöskin osoitettu se paikka, jonka rakennuskonttorin satamaosasto oli ajatellut mahdollisesti sopivan voin vientimakasiinille." Sekä kaupungin yleisten töiden hallitus että rahatoimikamari katsoivat, "että ehdotetun julkisen rakennuksen sijoittaminen lähinnä satama-alueeseen liittyvään laivaveistämötontin osaan ei saanut olla kyseisen alueen vastaisen hahmottelun esteenä. Kyseisen rakennuksen paikka ja suuruus oli nimittäin jätettävä Eteläsataman vastaisen laajentamisen varaan, samoin kuin kysymys suunnitellun voimakasiinin paikasta."



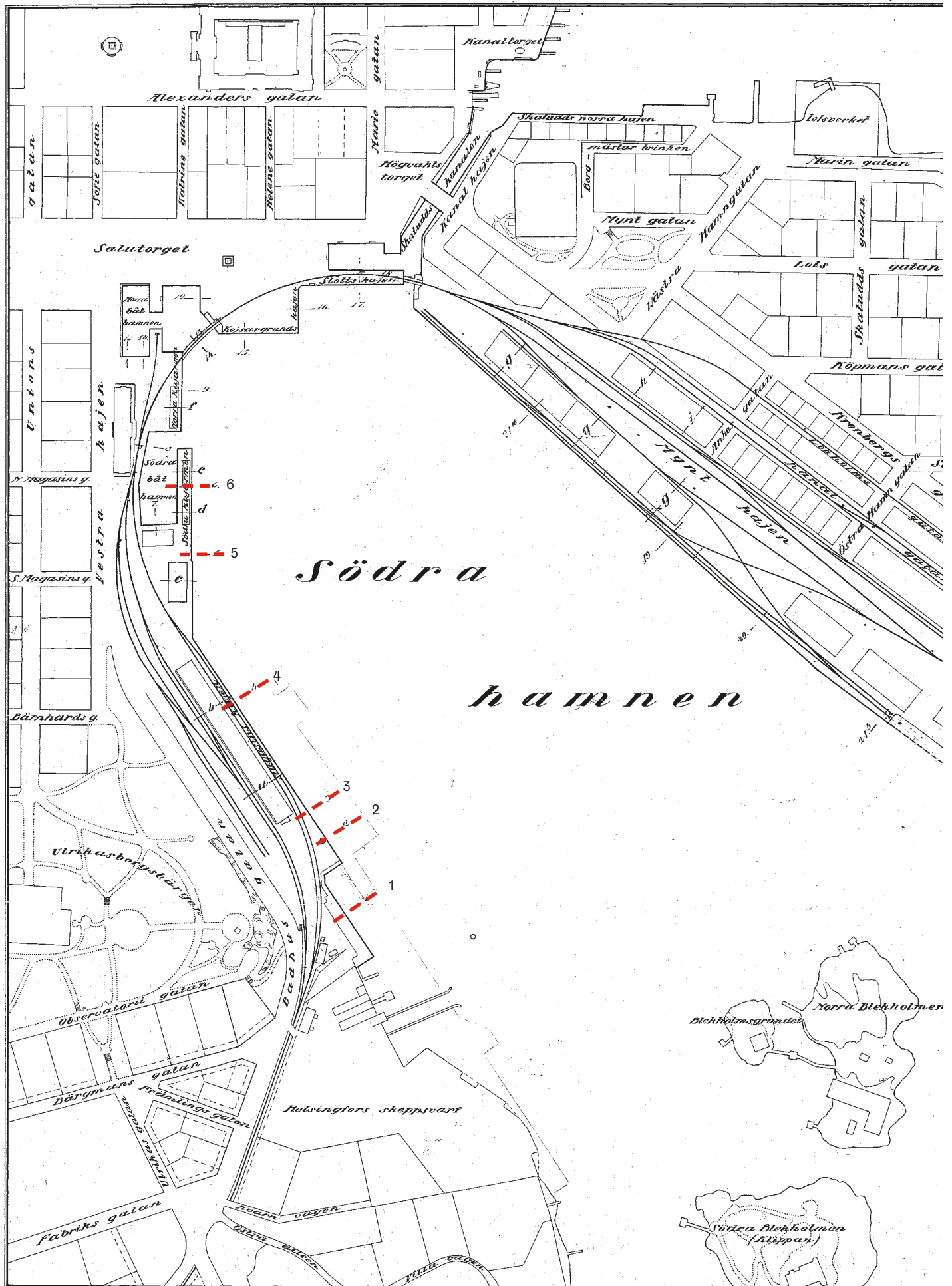
Eteläsatama. Ehdotus tavaravajan rakentamiseksi Makasiinirannan pidentykseen. Helsingin kaupungin rakennuskonttori, Satamaosasto. 22.3.1929. Satamalaitoksen arkisto.

Varhaisin tiedossa oleva ja konkreettinen suunnitelma Makasiinirannan pidentämiseksi ja täysin uudenaikaisen makasiinirakennuksen toteuttamiseksi on vuodelta 1929. Rakennus oli suorastaan uhkarohkeasti sijoitettu meren päälle, rantaviivaa n. 50 m ulospäin siirtäen, ja varustettu kattonosturiradoilla. Pitkin 30-lukua tehtiin useita makasiinien järjestelyehdotuksia, kunnes saavutettiin toteutuskelpoinen ratkaisu ja laiturialueiden rakentaminen saattoi käynnistyä 1937. Keskeinen periaatepäätös syntyi vuonna 1931, kun rahatoimikamarin asettama komitea sai valmiiksi mietinnön koskien **vientimakasiinin** rakentamista Eteläsatamaan. Komitea ehdotti, että kaksikerroksinen, 170 metriä pitkä makasiini puunjalostustuotteita, voita ja juustoa varten sijoitettaisiin laivatelakan kohdalle. Tästä toteutui lopulta kansirakenteen eli nykyisen Ehrenstömintien alle tehty vientijuustomakasiini. Ehdotuksen mukaan makasiinilaituria tuli jatkaa kohti etelää 350 metriä ja rakentaa ajoyhteys Etelä Rantatien ja Kaivopuistontien välille. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 1936 Eteläsataman laiturialan laajentamisen kortteliin nro 199, joka oli silloin vuokralla Helsingin laivatelakka Oy:llä, ja merkitsi talousarvioon 2 miljoonaa markkaa Makasiinirannan jatkamiseen laivatelakan edustalle.<sup>2</sup> Myöhemmin kustannukset nousivat kymmeneen miljoonaan.<sup>3</sup> Näin ollen vuonna 1936 käynnistynyt telakkatoiminta alueella tuli päätökseensä.

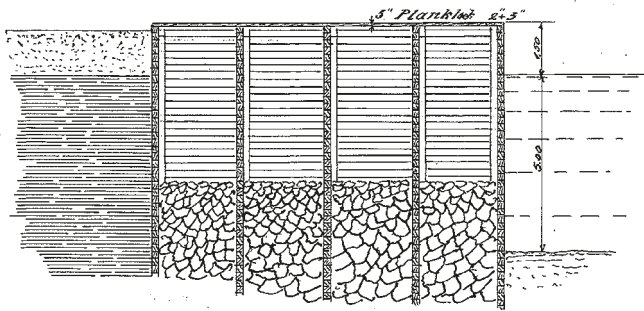
1 Hgin kunnalliskertomus 1930, s. 55.

2 Hgin kunnalliskertomus 1936, s. 27.

3 Hgin kunnalliskertomus 1936, s. 104.

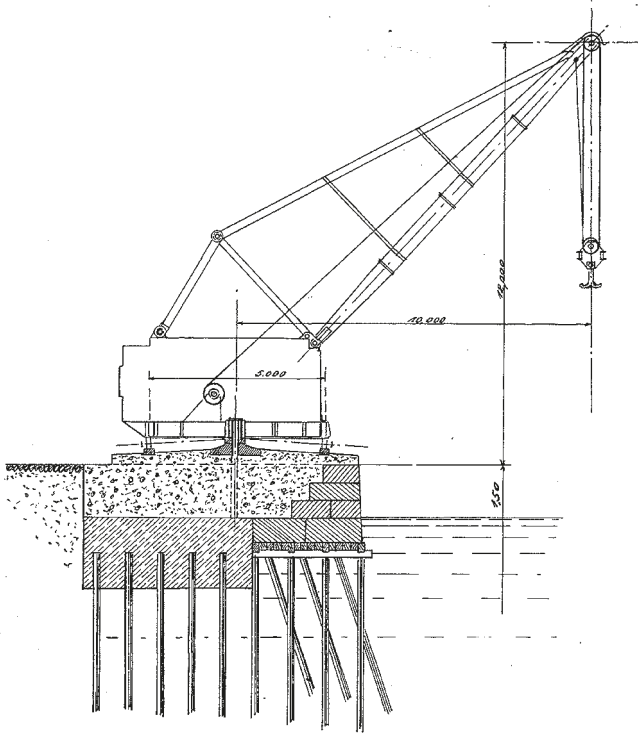


*N<sup>o</sup>1  
Träbron*

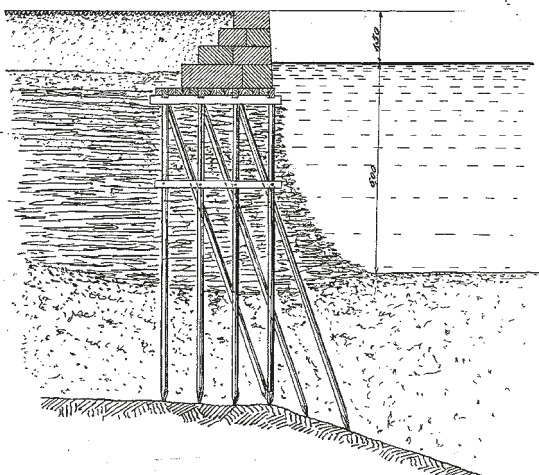


*N<sup>o</sup>2*

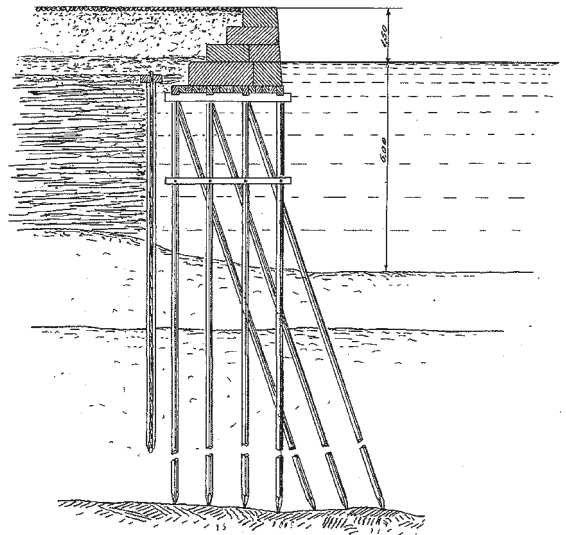
*25 tons lyftkran*



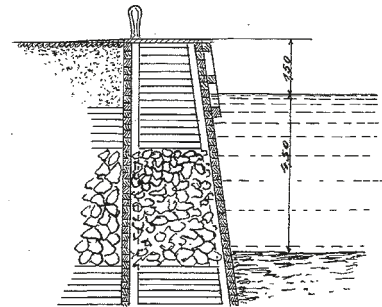
*N<sup>o</sup>3*



*N<sup>o</sup>4*

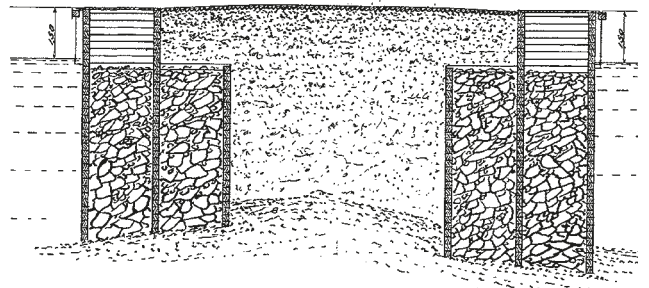


*N<sup>o</sup>5 Kokhuskajen*

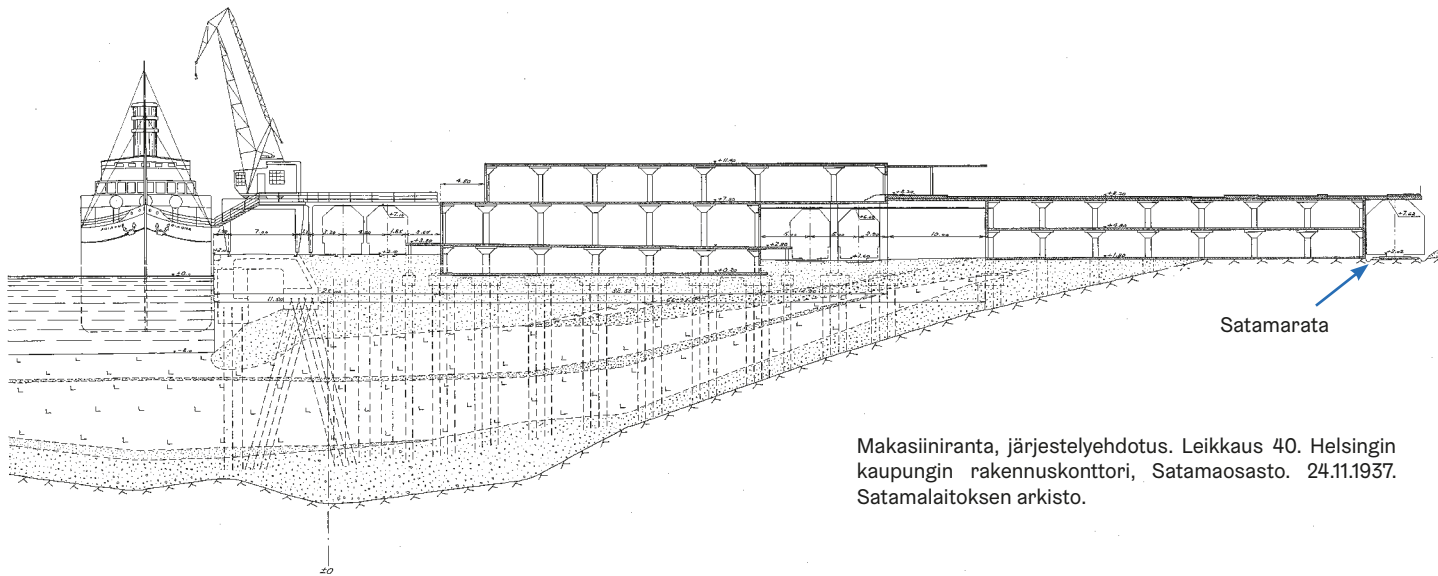


*Södra kajarmen*

*N<sup>o</sup>6*

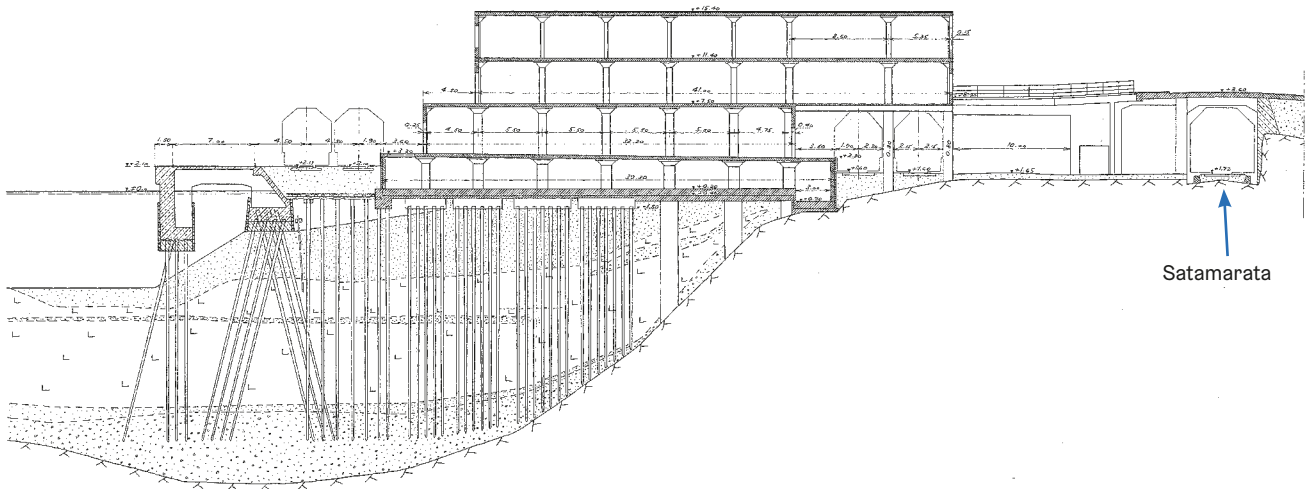


Eteläsatama 1910-luvulla. Eräänlainen tilannekatsaus tai yhteenveto sataman rantarakenteista, johon kuuluu sijaintikartta ja kartassa osoitettujen kohtien poikkileikkauspiirustukset. Tälle sivulle on koottu sataman länsisivustan kohteet. "Södra hamnen. Tvärprofiler af kajer." Ei päiväystä. Satamalaitoksen arkisto.



Makasiiniranta, järjestelyehdotus. Leikkaus 40. Helsingin kaupungin rakennuskonttori, Satamaosasto. 24.11.1937. Satamalaitoksen arkisto.

*Pi. 36.*



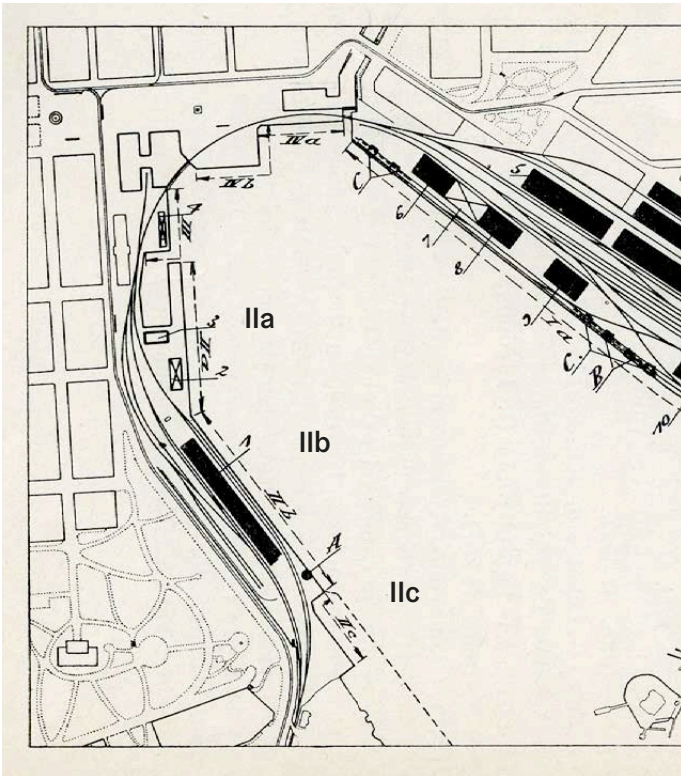
Makasiinirakennuksen poikkileikkaus. 3678, Helsingin kaupungin rakennuskonttori, Satamaosasto. 29.10.1938. Satamalaitoksen arkisto.

## Olympialaislaituri – paalu- ja arkkulaiturit

1930-luvulla makasiinilaituri oli käynyt sekä pieneksi että huonokuntoiseksi, ja ylipäätään tavoitteet satamatoiminnan kehittämiseksi ajoivat kohti suurta uudistusta. Tarvittiin lastaustilaa, laituritilaa, syväsatamaa ja huolinta- ja matkustajarakennuksia. Työn tarpeellisuutta edesajoivat Olympialaiset, joiden järjestämisestä Helsingissä kesällä 1940 oli sovittu 1938. Näin laiturirakennushanke sai työnimen *Olympialaislaituri*, ja työstä kirjoitettiin, että *Telakkatontin tähänastainen sekasorto tulee muuttumaan järjestykseksi, joka edustavalla tavalla tulee tervehtimään maahamme meritse saapuvia olympialaisvieraita*.<sup>1</sup>

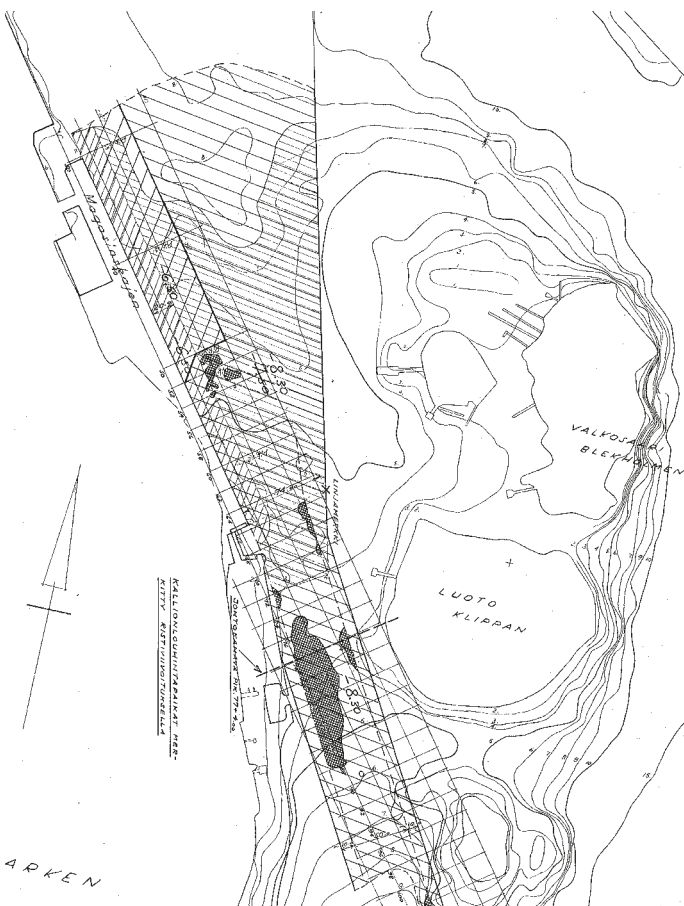
Työt laiturialueen pidentämiseksi ja sataman laajentamiseksi käynnistyivät Kaivopuiston ja Valkosaaren välitse johdettavan laivaväylän syventämisellä. Tavoite oli saada väylän kulkusyvyudeksi 8 metriä.<sup>2</sup> Vuonna 1937 pohjaa oli ruopattu laivatelakan kohdalla *"tarkoituksena louhia pohjaa tulevana talvena"*. Seuraavana vuonna kirjattiin väylän louhintatöiden jatkuneen koko vuoden ajan, ja että louhintatyön tekemistä varten *"kallio puhdistettiin mammutpumpulla ja savi ruopattiin ruoppauslaitoksella ja kourakaivurilla"*.<sup>3</sup> Telakan kohdalla oli ollut kari, jonka louhimiseen oli niin ikään ryhdytty, ja telakan rakennuskanta ja telakkalaiturit oli purettu 1937.<sup>4</sup> Vuoden 1938 kunnalliskertomukseen kirjattiin, että 15 miljoonaa markkaa oli varattu telakka-alueelle rakennettavaa laituria, väliaikaista tullitarkastamoja sekä sen edellyttämiä tietä ja autojen pysäköimispaikkoja varten.<sup>5</sup> Merelle levenevien laiturikenttien maatäyttöjä varten tarvittava hiekka otettiin (oletettavasti pääosin) merenpohjasta, kaupungin vesialueelta, ja yleisten töiden lautakunta oikeutettiin 100.000 m<sup>3</sup> merihiekkamäärän nostamiseen.<sup>6</sup> Hiekkaa nostettiin eli *imettiin* Pihlajasaaren ja Melkin väliseltä merialueelta ja pumpattiin *tanskalaisella hiekkapumpulla* satamarakennustyömaalle, ja samalla metodilla hiekkaa toimitettiin myös Helsingin hiekkarannoille.<sup>7</sup> Kunnalliskertomuksessa 1938 todettiin saavutetusta työvaiheesta, että *"Makasiinirannan jatkamista laivaveistämön edustalle jatkettiin. 137 m:n pituinen arkkulaituri jäi vain laiturimuuria varten. Paalulaiturin paikka ruopattiin ja vanhoista tela-alustoista ja siltojen arkuista purettiin n. 30,000 m tukkia ja paruja. Paalulaiturin paikalle ja taakse pumpattiin 66,500 m<sup>3</sup> hiekkaa."*<sup>8</sup> Kun väyläaluetta jouduttiin syventämään louhimalla, oli puolestaan niin tulevien makasiinien kuin vanhan makasiinirannan alueella tehtävä paalutusta. Yli 20 metrin syvyyteen ulottuvia puupaaluja juntattiin kilometritolkulla kantavaan maa-aineskerrokseen saakka. Työmaa työllisti jopa 250 miestä. Työmenetelmiä selostettiin yksityiskohtaisesti Rakennustaito-lehdessä 19 ja 20/1939, sekä lyhennettynä päivälehdissä:

- 1 HS 23.10.1938
- 2 Erävuori 1981, s. 122.
- 3 Hgin kunnalliskertomus 1938, s. 26\*
- 4 Hgin kunnalliskertomus 1937, s. 19\*.
- 5 Hgin kunnalliskertomus 1938, s. 98.
- 6 Hgin kunnalliskertomus 1938, s. 242.
- 7 Rakennustaito 19/1939, s. 310.
- 8 Hgin kunnalliskertomus 1938, s. 26\*.



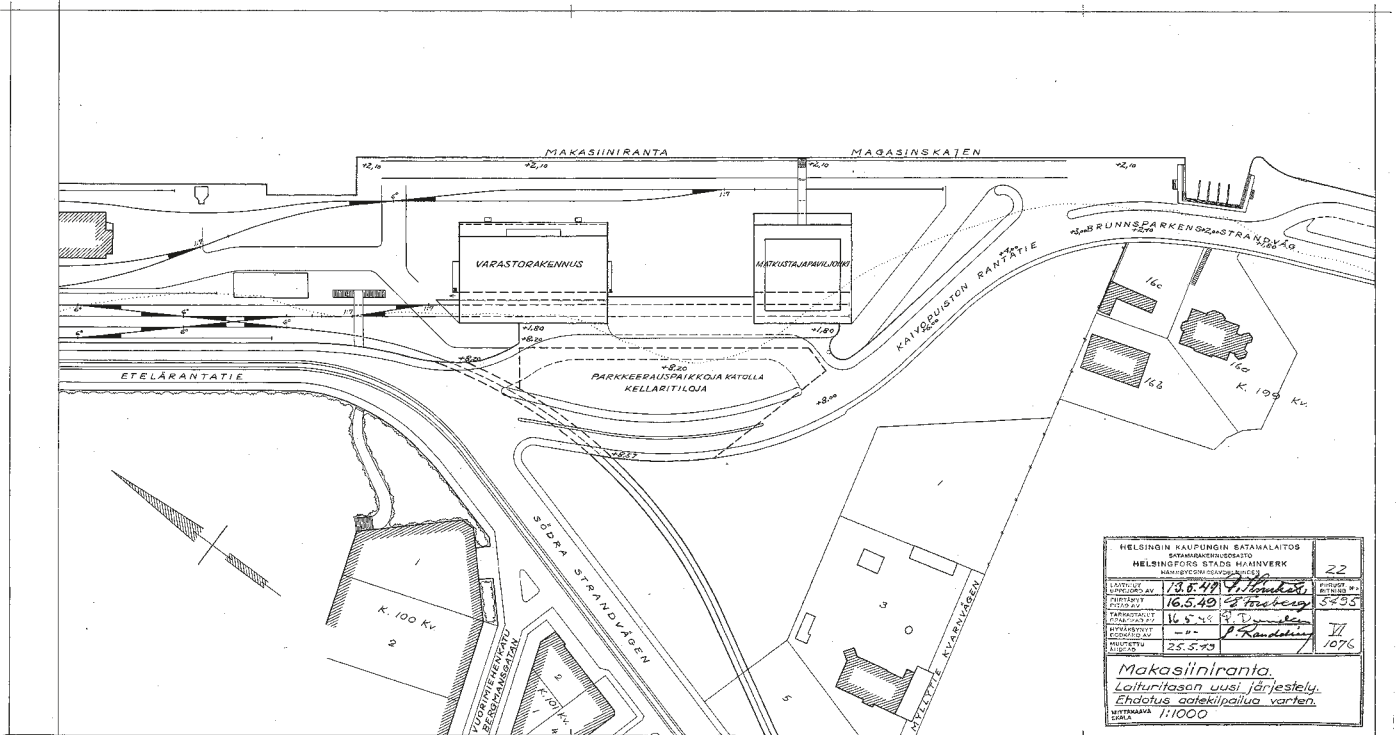
Helsingin Satama, Satamakäsikirja 1938. K.W. Hoppu. Selitteet:

- **Ila.** Pakkahuoneenlaituri ja Eteläinen laiturahaara, arkkulaituri, ylärakenne puuta. Pituus 196, veden syvyys 5,7 m.
- **Iib.** Makasiinilaituri, paalulaituri, ylärakenne kiveä. Pituus 260, veden syvyys 5,7 m.
- **Iic.** Makasiinilaituri, paalulaituri, ylärakenne puuta. Pituus 118, veden syvyys 5,7 m.
- **1.** Tiilinen varastorakennus laiturilla Iib 11,5 m laiturin reunasta, rautatie-aitteiden välissä, kuormaussilta maanpuolelle, alakerros 3150 m<sup>2</sup>, yläkerros 1260 m<sup>2</sup>, lattiapinta-ala 4410 m<sup>2</sup>



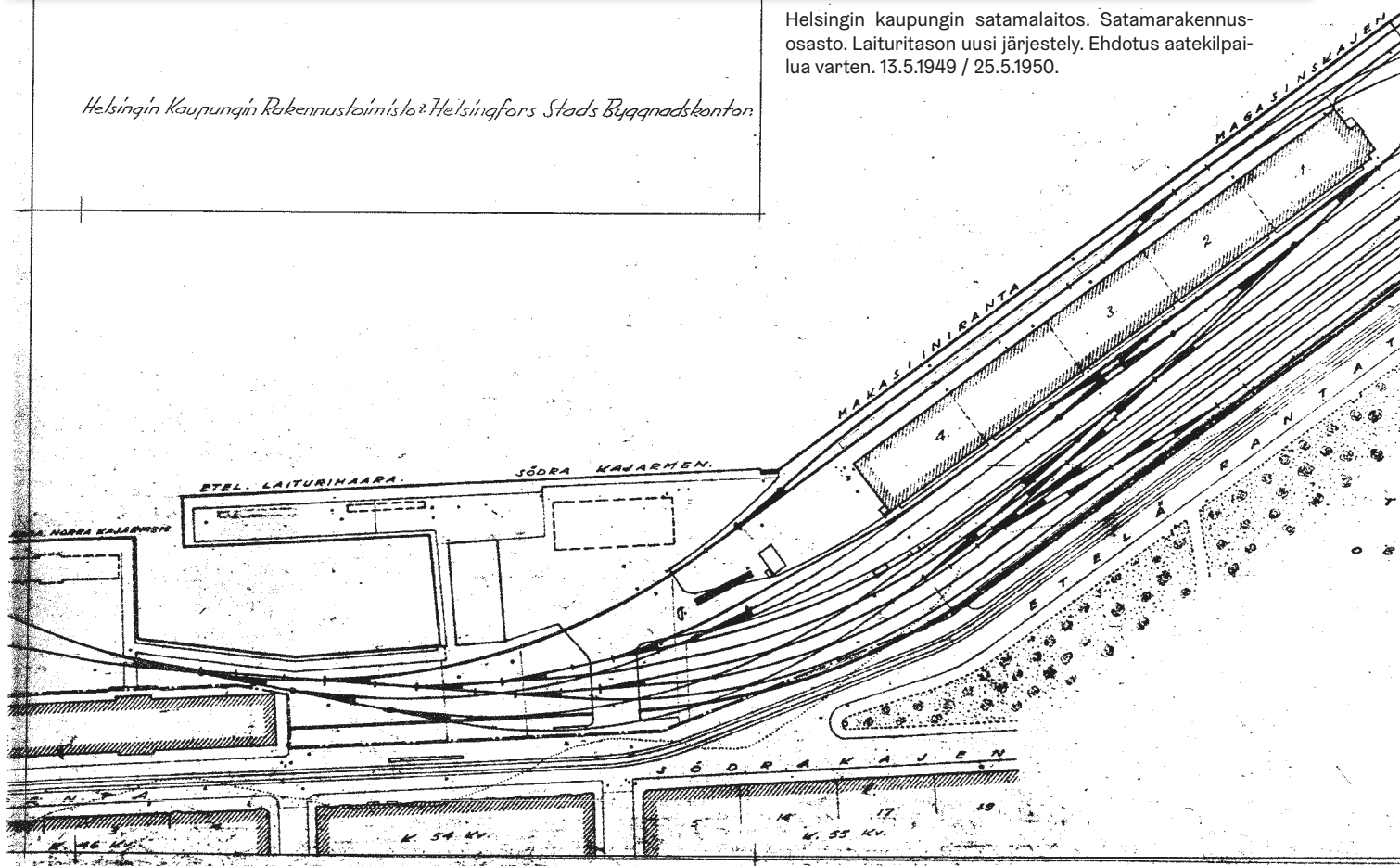
Ruoppaussuunnitelma 1939 / 1941. Satamarakennusosasto. 4759, Satamalaitoksen arkisto.

Satamarakennusosasto. Hamnbyggnadsavdelningen.



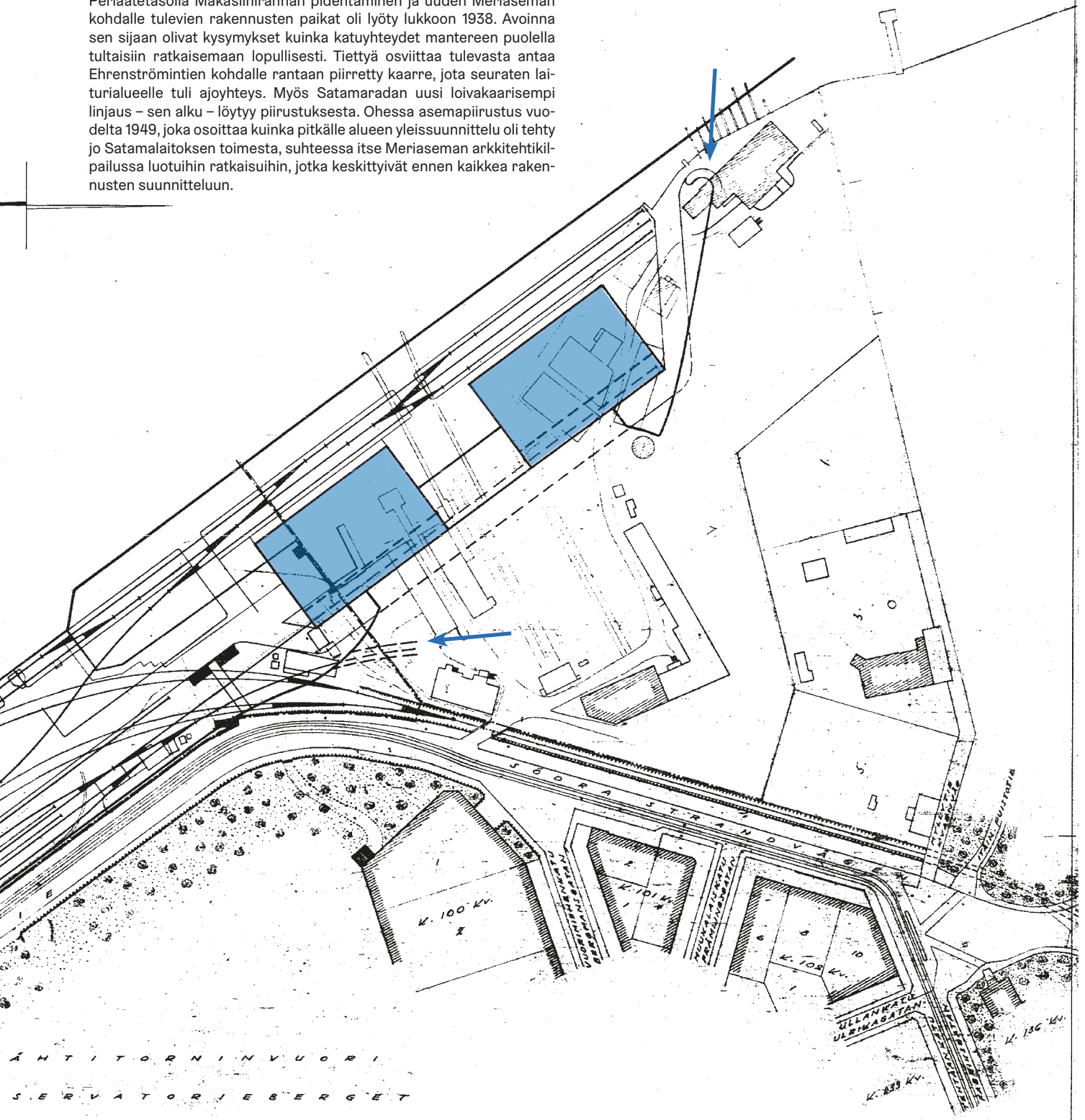
Helsingin kaupungin Rakennustoimisto: Helsingfors Stads Byggnadskontor.

Helsingin kaupungin satamalaitos. Satamarakennusosasto. Laituritason uusi järjestely. Ehdotus aatekilpailua varten. 13.5.1949 / 25.5.1950.





Periaatetasolla Makasiinirannan pidentäminen ja uuden Meriaseman kohdalle tulevien rakennusten paikat oli löyty lukkoon 1938. Avoinna sen sijaan olivat kysymykset kuinka katuyhteydet mantereeseen puolella Ehrenströmintien kohdalle rantaan piirretty kaarre, jota seuraten laiturialueelle tuli ajoyhteys. Myös Satamaradan uusi loivakaarisempi linjaus – sen alkua – löytyy piirustuksesta. Ohessa asemapiirustus vuodelta 1949, joka osoittaa kuinka pitkälle alueen yleissuunnittelu oli tehty jo Satamalaitoksen toimesta, suhteessa itse Meriaseman arkkitehtikilpailussa luotuihin ratkaisuihin, jotka keskittyivät ennen kaikkea rakennusten suunnitteluun.



Helsingin kaupungin rakennuskonttori, Satamaosasto.  
H. Winqvist 11.4.1938. Satamalaitoksen arkisto.

20  
3654  
VI  
537

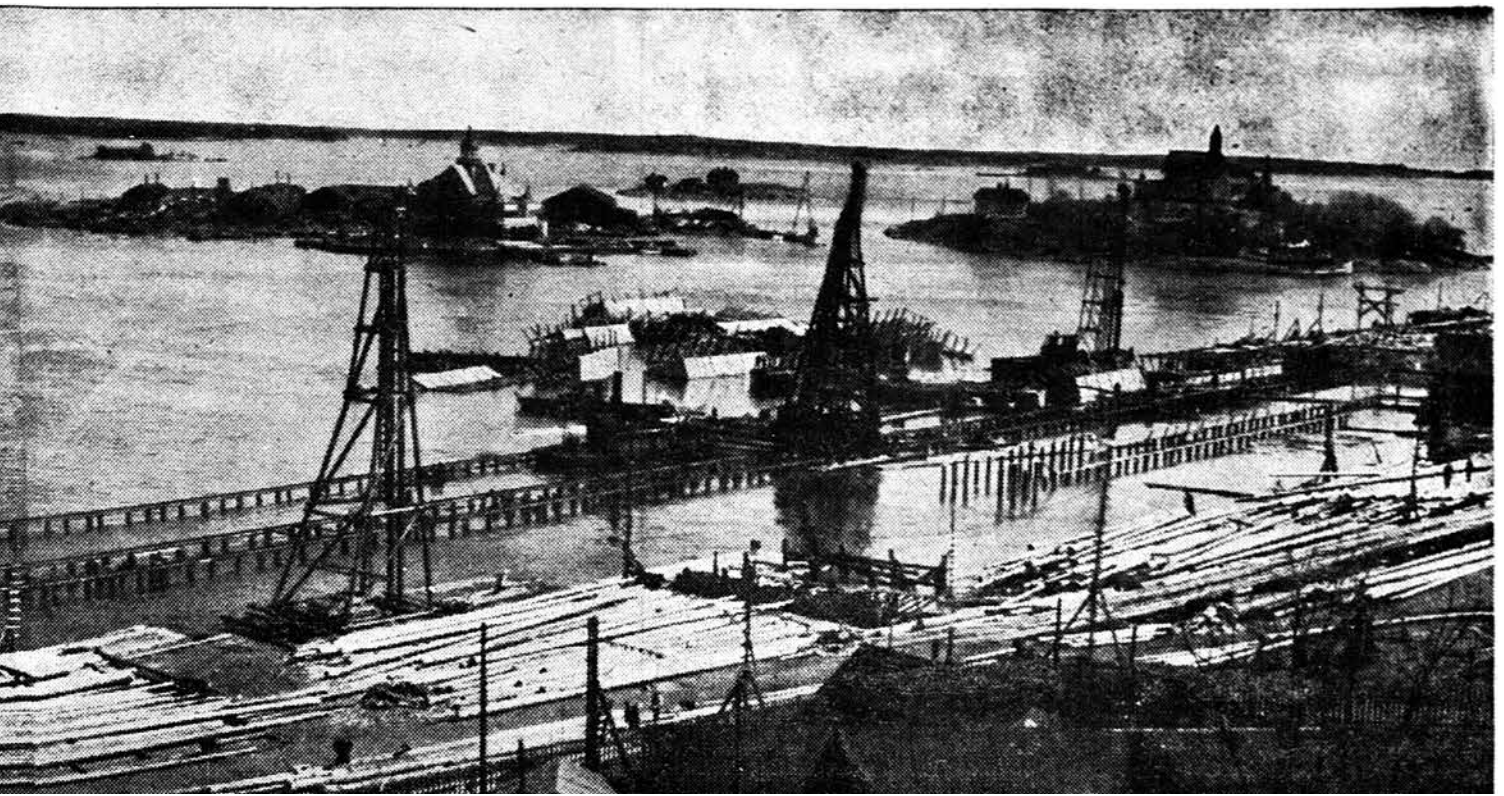


Paalutustukkeja. HS 10.5.1939.

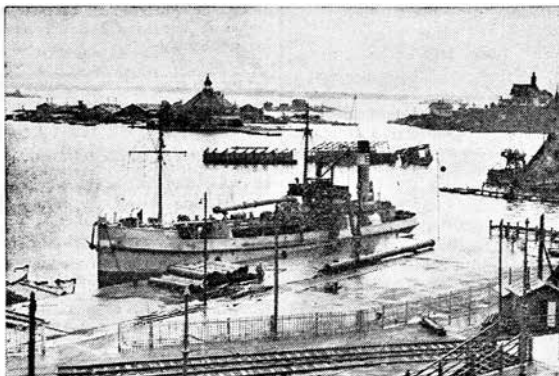


Eteläsataman uuden laiturin rakentajia: oikealla insinööri A. R. Lindroos, vasemmalla rakennusmestari V. Lindström.

HS 10.5.1939.



"Eteläsataman laiturinrakennustyömaa. Rannalla suuri määrä tukkeja, jotka tullaan lyömään pohjamutaan, ulompana korkeita paalutuskoneita ja niiden takana merellä uiskentelevia laituriarkkuja, joiden paikalleenpano on jo aloitettu." HS 10.5.1939.



Telakka-alueita, jossa uuden makasiinilaiturin perustotia suoritetaan ruoppaus- ja kaivajalaivoilla, jolla täytehiekka kuljetetaan paikalle.

## 120 km PAALUJA

Eteläsataman uuden makasiinilaiturin perustukseen.

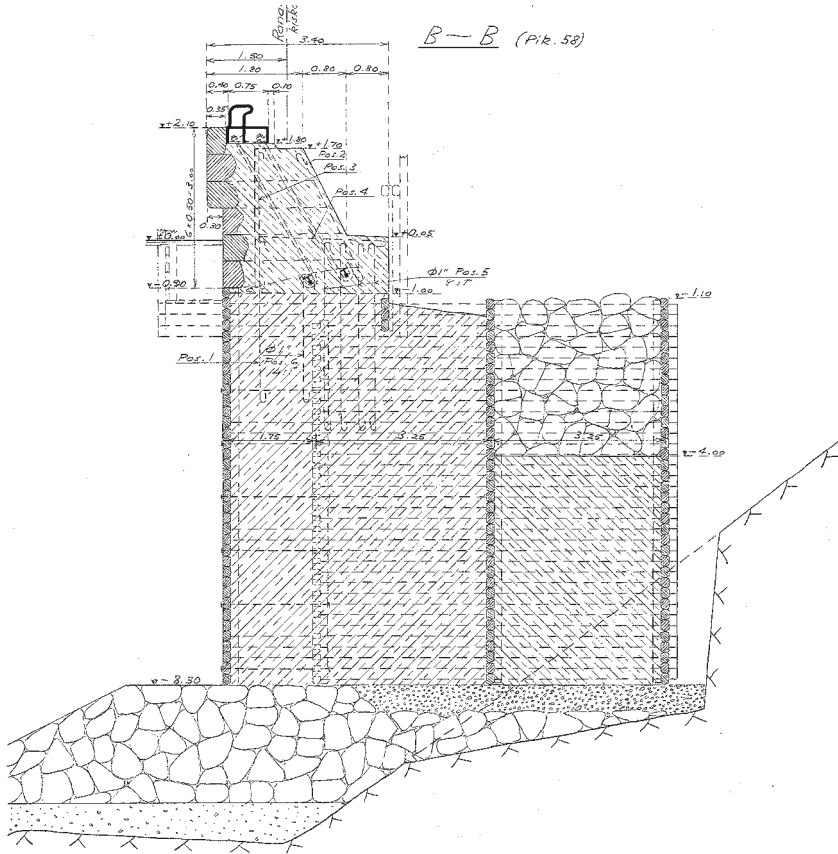
Laiturille rakennettavista rakennuksista ei ole vielä selvyttä.

US. 23.10.1938

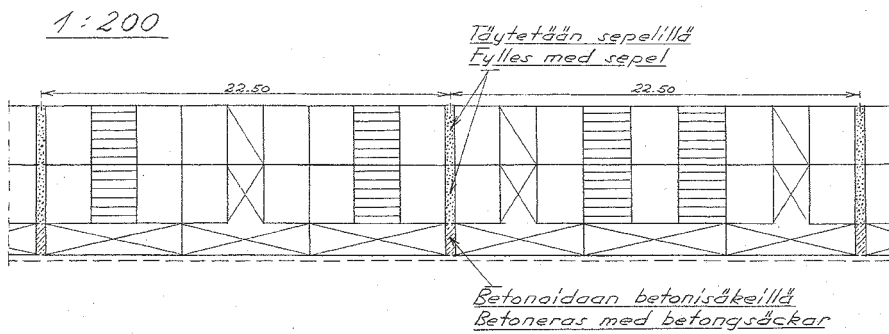
"Arkkulaituria varten on jo yksi 22,5 metrin pituisista arkuista, joita tulee kaikkiaan kuusi, laskettu paikalleen ja varustettu kivilastilla. Toista arkkua upotettiin parhaillaan eilen ja loput olivat kellumassa läheisyydessä valmiina meren pohjaan laskettavaksi. Arkkujen uloin osasto täytetään sitten erikoisella »vesibetonilla» samaten kuin nekin lokerot, joihin tulee pollari. Muut arkujen osastoista, kaikkiaan niitä on kolme, täytetään kivillä ja maalla. Arkkujen yläpuolelle rakennetaan sitten varsinainen betoninen kansiosa tavallista kuivavalumenetelmää käyttäen. Tämä valuosa tulee kivillä verhottuna 1,20 metrin syvyydestä veden alta ulottumaan 2,10 metriä veden yläpuolelle. Arkkulaituria varten on tarvittu melkoinen määrä hirttä, kaikkiaan mainitsi ins. Lindroos sitä menen noin 40.000 juoksumetriä, mutta tämä määrä on varsin mitätön siihen hirsimäärään verrattuna, mikä joudutaan käyttämään paalulaituria rakennettaessa. Tuon laiturinosan alle tullaan upottamaan paalua noin 120 kilometrin pituudelta! »Paalu, on hirttä, jonka paksuus on latvasta vähintään 7 tuumaa ja jonka pituus vaihtelee noin 14-20 metrin välillä."

HS 23.10.1932.

"Varsinaisten meriliikennelaiturien laiturimuuri rakennetaan betonista korkeudesta -0,90 alkaen ylöspäin. Tämä muuri perustetaan arkulle, kun kova pohja on korkeintaan 14-15 m syvyydessä. Hirsiarikon kaikki lokerot täytetään contractorbetonilla, jossa on sementtiä 300 kg/m<sup>3</sup>. Pollareitten kohdalla, joiden keskinäinen etäisyys on 15 m, takalokerotkin betonoidaan korkeuteen -1.0. Kaikki muut lokerot täytetään kivillä, joiden väliin painumisen pienentämiseksi huuhdellaan hiekkaa. Arkut, joiden pituus on yleensä 22,5 m sekä korkeus ja leveys 6-9 m, rakennetaan talvella jäällä ja kesällä aluksi rannalla ja sitten vedessä. Ne hinataan uittamalla rakennuspaikalle ja upotetaan panemalla kiviä kahteen lokeroon, joissa on hirsipohja. Koska kaikki muut

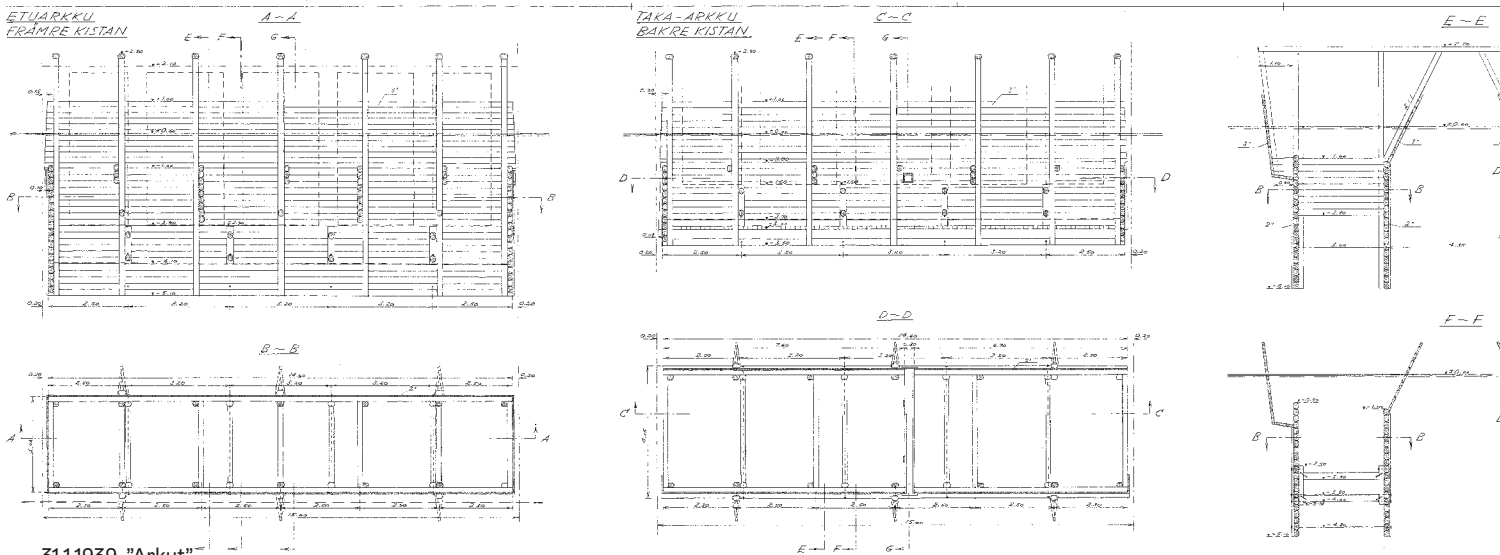


Makasiiniranta. Laiturimuurikuilla 1-6.  
Helsingin kaupungin rakennustoimisto.  
Satamarakennusosasto. 14.10.1938.  
Satamalaitoksen arkisto.



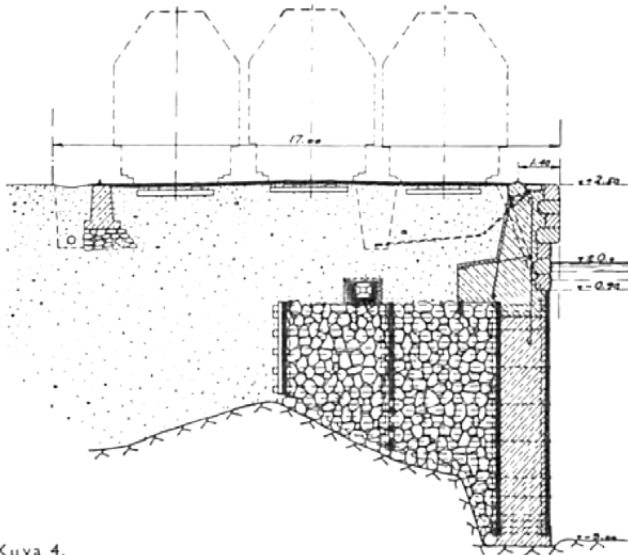
- Betonoidaan korkeuteen -4.00  
Betoneras till höjden -4.00
- Betonoidaan korkeuteen -1.00  
Betoneras till höjden -1.00

19.1.1938. Arkut 2-5.



31.1.1939. "Arkut".

## Arkkulaituri

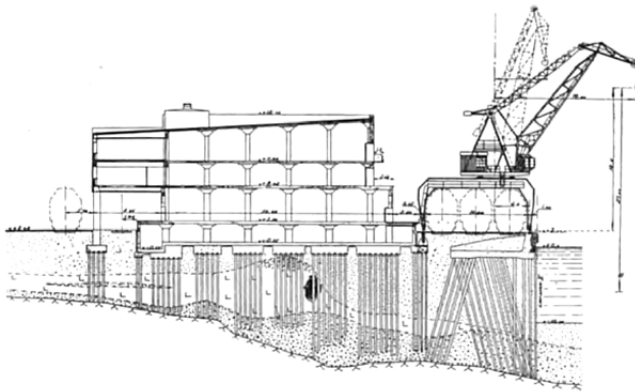


Kuva 4.

lokerot ovat pohjattomia, voidaan arkku hyvin perustaa epätasaisellekin pohjalle (kuva 4). Arkun seinien alapää saadaan verrattain tarkasti muodostetuksi kalliopinnan vaihtelevien korkeuksien mukaan. Jos taas kallio tai kova pohja on 1 m syvemmällä kuin tarvittava vesisyvyys, poistetaan pehmeät kerrokset ja korvataan kivitäytteellä. Jos kova pohja on 15 m syvemmällä, rakennetaan paalulaituri. Paalut ovat puuta, mutta niiden eteen lyödään rautaponttiseinä estämään takatäyteen valumista mereen ja suojaamaan paaluja jäiltä (kuva 5).<sup>1</sup>

"Laituritasolle järjestetään satamissa yleensä kolme raidetta (kuva 4). Kuten kuvasta 6 näkyy, tulee Makasiinirannalle kuitenkin vain 2 raidetta, mutta niiden etupuolella on vielä 6 m levyinen kaista autoliikennettä varten. Matkustajalaivoihin, jotka tätä laituria miltei yksinomaan käyttävät, tuodaan näet paljon tavaraa suoraan autoilla. Laituritasoilla ja kaduilla olevat raiddekaistat päällystetään noppakivillä. Asfalttisepely on satama-alueillakin nykyään yleinen kadun päällystystapa. Varastoalueitakin päällystetään usein asfalttisepelyksellä. Hiekka-asfalttia ja nupukiveä on käytetty vähänlaisesti. Raiteiden kohdat päällystetään noppakivillä, kuten edellä esitettiin."<sup>2</sup>

## Paalulaituri



Kuva 5.

Rakennustaito 20/1939

Tavoitteena oli rakentaa uudelle 350 metrin pituiselle laituri-alueelle kaksi makasiinia, yhteensä n. 15.000 m<sup>2</sup> varastotilaa, joista toinen olisi lisäksi varustettu jäähdytyslaitteilla elintarvikkeiden vientiä ajatellen sekä makasiinien "väliiseen käytävään" matkustajapaviljonki.<sup>3</sup> 1939 kaupunginvaltuusto olikin jo hyväksynyt rakennuspiirustukset väliaikaisen tullitarkastamon eli tullipaviljongin rakentamisesta entisen telakan alueelle, mutta alkanut sota pysäytti hankkeen, ja sitä myöden myös satamahallituksen suunnitelmat tulivat lopulta uudelleenarvioitaviksi.<sup>4</sup> Kuten esimerkiksi Satamarakennusosaston 1938 laatimasta makasiinirakennuksen poikkileikkauspiirustuksesta<sup>5</sup> käy ilmi, olivat periaateratkaisut tulevan Olympiaterminaalien kohdalla jo pitkälle tutkittuja ja lukkoon lyötyjä, vaikka niiden varsinainen suunnittelu ja toteuttaminen venyivät 1950-luvun puolelle. Myös Ehrenströmintien silta, eli kansi, jonka alitse satamarata tulisi kulkemaan, oli ratkaistu periaatetasolla. Satamarakennusosaston insinööri S.S. Randelin totesi lehtihaastattelussa, että:

"...samalla kuin laituri rakennetaan, valmistetaan jo perustukset ainakin yhtä suurta makasiinia varten. Tarkoitus onkin, että jo v. 1940 voitaisiin ottaa jotkut tänne suunnitelluista rakennuksista käytäntöön".<sup>6</sup>

"Eteläsataman Makasiinirannan pidennystä entisen Laivatelakan edustalla jatkettiin. 137 m:n pituinen laituri uppoarkuilla tehtiin valmiiksi ja myöskin 203 m:n pituinen, paaluille perustettu laituriosa voitiin likipi-

1 H. Rahtu, Rakennustaito 20/1939, s. 331.

2 H. Rahtu, Rakennustaito 20/1939, s. 333.

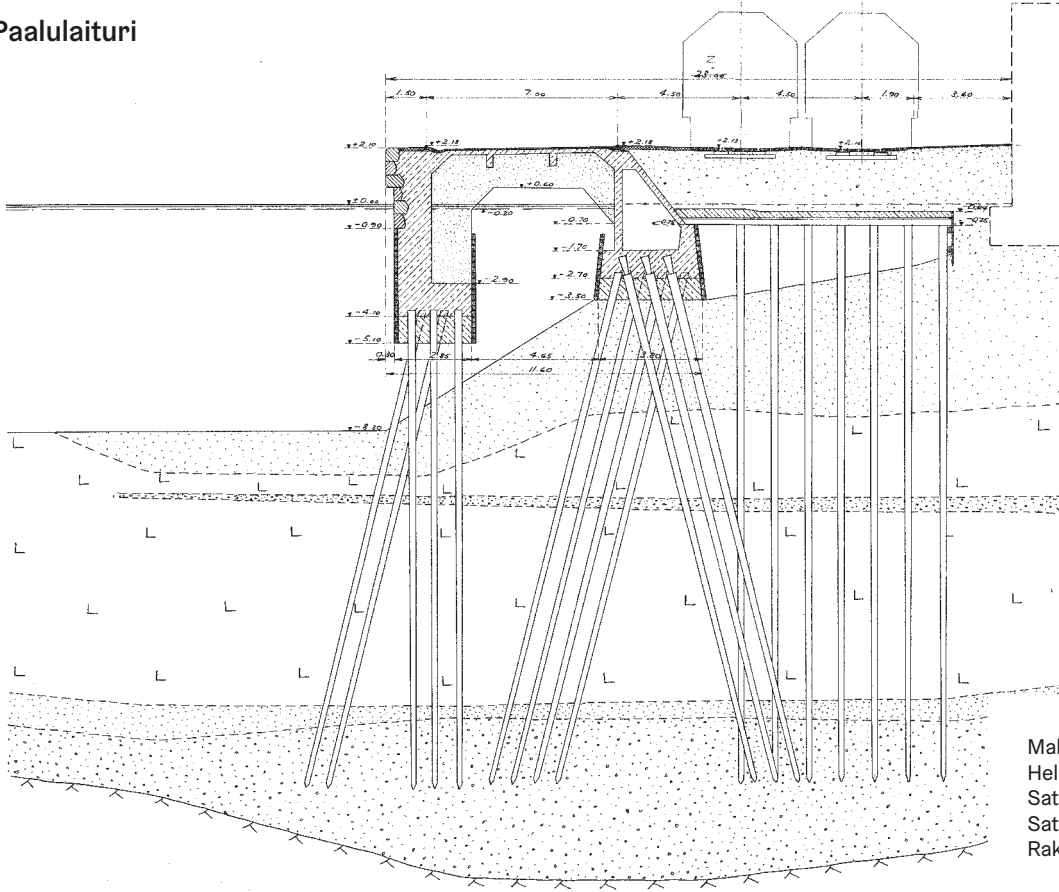
3 Erävuori 1981, s. 122.

4 Hgin kunnalliskertomus 1939, s. 96.

5 Slu 3678, 1938. Satamalaitoksen arkisto.

6 HS 9.10.1927.

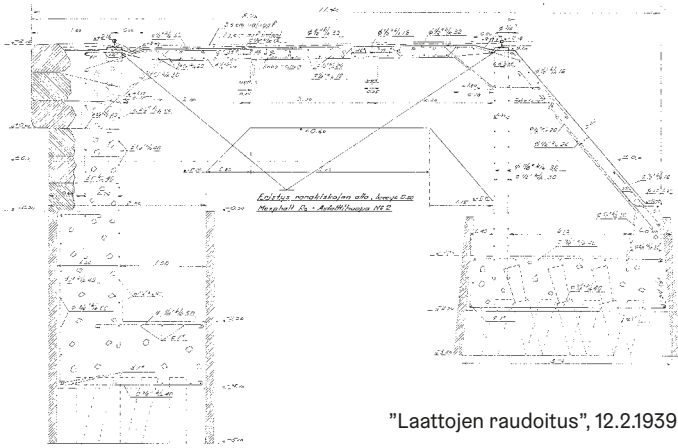
## Paalulaituri



Makasiiniranta. Poikkileikkaus PI 36. Helsingin kaupungin rakennustoimisto. Satamarakennusosasto. 19.12.1938. Satamalaitoksen arkisto. "Kuva 6", Rakennustaidossakin julkisistu.

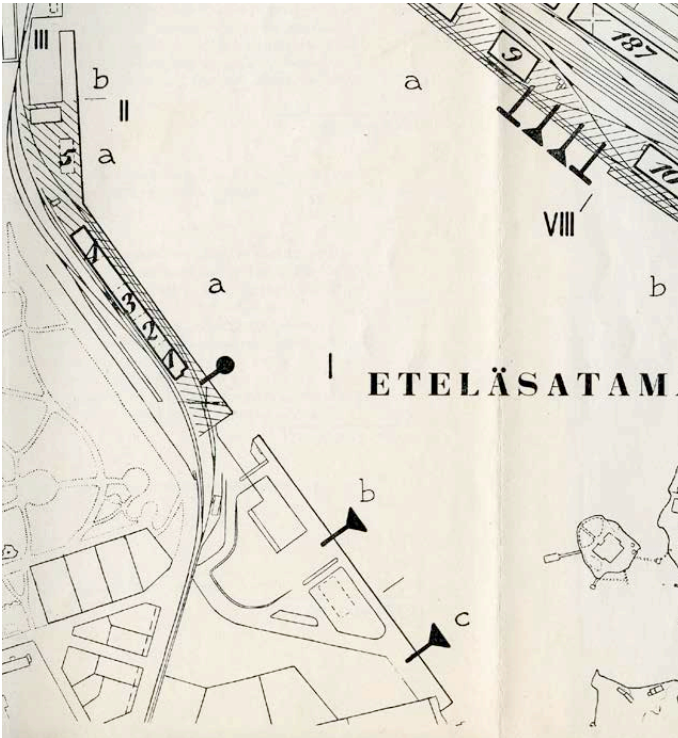


Matkustajasatamassa oli vilkasta 1930-luvulla. Ihmismassat, auto raitiovaunut ja tavarajunat lomittuivat ja liikennemuodot ristesivät huolettomasti. Satamakenttien ja katujen reviiirijaot, ja niiden osoittaminen kaittein, reunakivin ja liikennemerkein, odottivat vielä tuloaan. Kuvat A. Pietinen 1930. MV.



"Laattojen rauditus", 12.2.1939.

täen rakentaa valmiiksi. Samoin tehtiin valmiiksi laiturin takainen paalutus ja eteläinen puolisko sille asetettavasta arinasta. Vielä valmistettiin paalutus ja laituritason arina makasiinien välille. Laiturin eteläpuolelle, Kallioliinnan kohdalle suunniteltua venesatamaa varten toimitettiin ruoppaus sekä pantiin arkkujen veistäminen alulle. Makasiinien välille ja pohjoisen makasiinin pohjoispuolelle tulevien viemärijohtojen työt aloitettiin. Uuden laiturin pohjoispään ja vanhan puulaiturin välille tulevaa väliaikaista siltaa varten suoritettiin paalutustöitä. Osa paalutustöistä suoritettiin väliaikaista tullipaviljongkia varten, joka aiottiin tehdä valmiiksi olympiakisoihin mennessä. Tämän ohella pengerrettiin ja sepelöitiin alueella väliaikaisia teitä. Työt keskeytettiin syyskuussa suurvaltasodan puhjettua.<sup>1</sup>

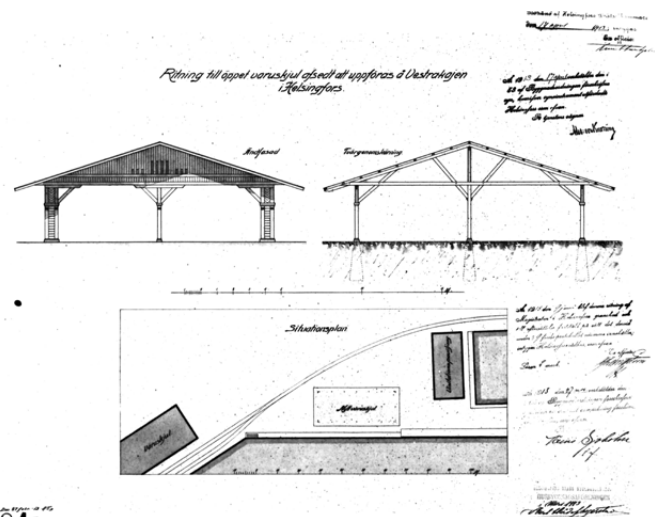


Suurten satamarakenteellisten linjausten lisäksi oli huolehdittava käytännönläheisistä ongelmista, kuten kansainvälisen liikenteen terminaalin täysin alamittaisten tilojen parantamisesta: "Kaupunginhallitus päätti kehoittaa rakennuskonttoria viipymättä suorittamaan Eteläsataman tullitarkastuspaviljongissa erinäisiä muutostöitä, jotka olivat tarpeellisia, jotta matkustajain ei tarvitsisi taivasalla odottaa passintarkastusta"<sup>2</sup>, kuten 1932 todettiin. Asia ratkaistiin väliaikaisesti rakentamalla ulkopuolinen passintarkastussuoja eli -koju paviljongin yhteyteen kokoonlaskettavine kangaskatoksineen.<sup>3</sup> Varsinainen ongelmanratkaisu edellytti kuitenkin täysin uuden rakennuksen toteuttamista matkustajaliikenteen tarpeisiin. Jo vuonna 1932 Kaupungin rahatoimikamari oli valmistellut tullihallituksen kanssa ehdotusta Eteläsataman uuden matkustajatullipaviljongin rakentamisesta<sup>4</sup> ja uuden tullipaviljongin piirustuksetkin hyväksyttiin Yleisten töiden lautakunnassa 1933.<sup>5</sup> Nämä eivät kuitenkaan toteutuneet, vaan ratkaisu siirtyi 1950-luvun puolelle.

- 1 Hgin kunnalliskertomus 1939, s. 24\*.
- 2 Hgin kunnalliskertomus 1932, s. 160.
- 3 Hgin kunnalliskertomus 1933, s. 46\*.
- 4 Hgin kunnalliskertomus 1932, s. 166.
- 5 Hgin kunnalliskertomus 1933, s. 50\*.

Helsingin Satama, Satamakäsikirja 1948. K.W. Hoppu. Selitteet:

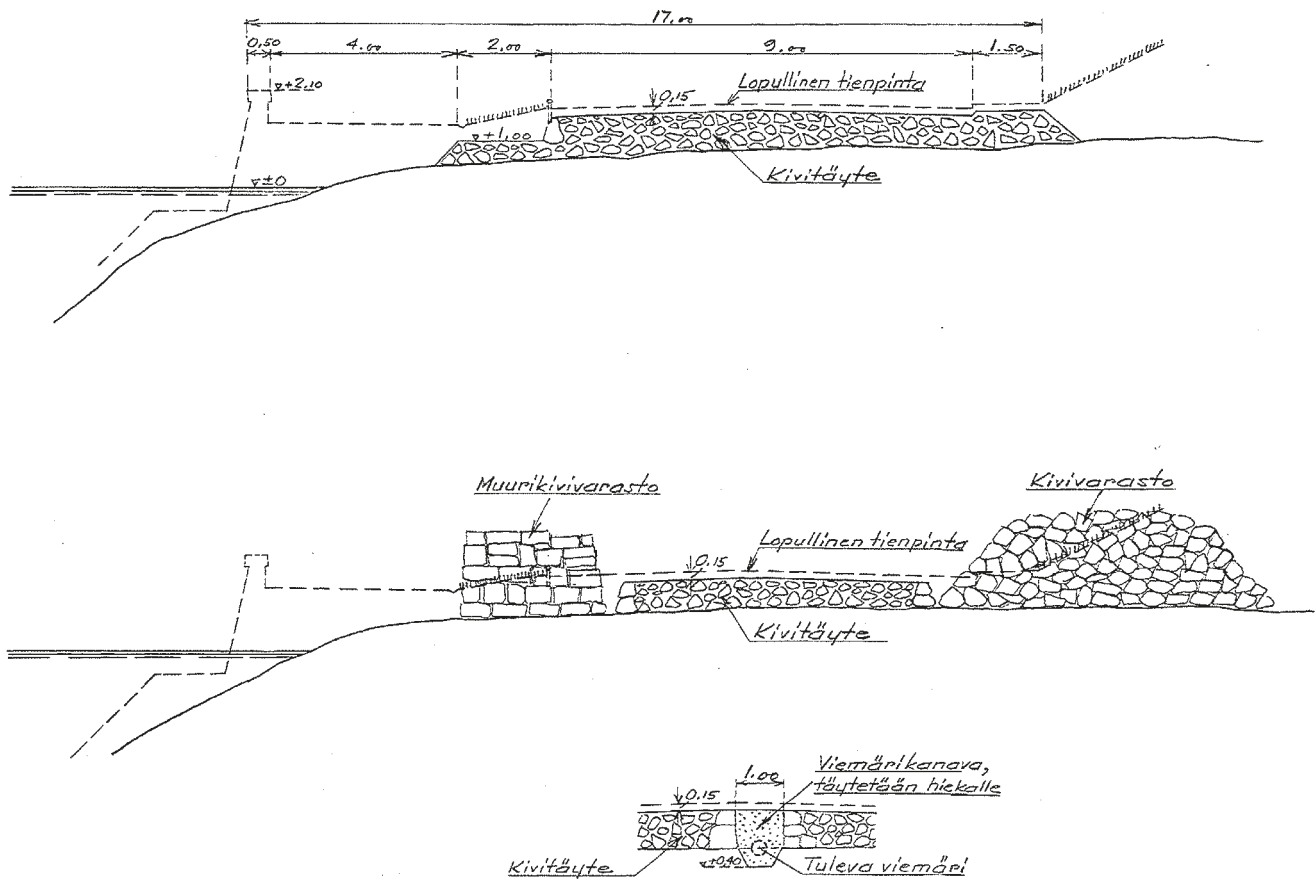
- Ia. Makasiiniranta, arkut, kivimuuri. Pituus 266, syvyys 5,0 m
- Ib. Makasiiniranta, paaluarina (keskeneräinen). Pituus 205, syvyys 5,0 m
- Ic. Makasiiniranta, arkut (keskeneräinen). Pituus 135, syvyys 6,0 m
- IIa. Pakkahuoneen laitur, arkkurakenne, puukansi. Pituus 106, syvyys 5,5 m
- IIb. Eteläinen laiturahaara, arkkurakenne, puukansi. Pituus 75, syvyys 5,5 m



Vuoden 1913 suunnitelman mukaan Pakkahuoneen laiturille rakennettu (purettu >1964) avoin katos, joka näkyy Pietisen valokuvassakin. HKA, Ma.



1949. E. Heinonen. HKM.



Kaivopuiston rantatie. Tien runko. 27.11.1945. Helsingin kaupungin rakennustoimisto. Satamarakennusosasto. Satamalaitoksen arkisto.



# 1940-luku

Laiturityöt keskeytyivät sodan johdosta ja käynnistyivät uudelleen 1945. Kesken oli jäänyt myöskin rautatieverkon uudistussuunnittelu laajennetulla laiturialueella. Yleisten töiden lautakunta laati ehdotuksen Makasiinirannan rautatieverkon laajennussuunnitelmasta 1945, joka toimi pohjana Rautatiehallituksen tekemälle toteutus-suunnitelmalle.<sup>1</sup> Asioiden eteneminen otti kuitenkin aikaa, ja vasta vuoden 1947 kesäkuussa voitiin KH:ssa hyväksyä päätös, että Makasiinirannan uusi osa varustetaan kahdella raiteella kartan II a mukaan.<sup>2</sup>

Jo pitkään vireillä, mutta vailla lopullista ratkaisua olleet uudet rakennushankkeet voitiin lopulta päättää 1947: ”Makasiinirannan uuteen osaan rakennetaan karttaan merkityt neljä rakennusta<sup>3</sup>, nimittäin meriasema, tullivastorakennus, rautatienalainen kellari ja satamatyöntekijäin huoltorakennus”. Helsingin satamamiehet yhdistys oli ja pidemmän aikaa pyrkinyt kiinnittämään päättäjien huomiota työmiesten oleskelu- ja ruokailutilojen olosuhteiden parantamiseen. Ennen Eteläsataman satamatyöläisten huoltohuoneiston valmistumista väliaikaiset tilat oli esitetty otettavaksi tullikamarirakennuksesta (III), jota Tullihallitus puolestaan vastusti jyrkästi lausunnossaan 1948. Tavara-liikenteen kasvun seurauksena varastotilat olivat muutoinkin kortilla. Lisäksi ehdolla ollut uuden satamatyöläisten huoltorakennuksen rakentamista satama-alueen *sisäpuolelle* vastustettiin Tullihallituksessa.<sup>4</sup>

Kaupungin kunnalliskertomukseenkin<sup>5</sup> kirjattujen tapahtumien valossa vuosi 1950 näyttää olleen käännteentekevä. Linjapäätösten ja valmistelujen jälkeen oltiin päästy käsiksi toteutukseen ja toteutussuunnitteluun, jota tulevat olympialaiset kirittivät. Satamahallinnon puolelta tehtiin esityksiä kaupunginhallitukselle niin *Ehrenströmintien sillan* rakentamisesta (4/1950), *Eteläsataman matkustajapaviljongin* piirustusten hyväksymisestä (5/1950) kuin *Eteläsataman satamaradan tunnelin* konstruktiopiirustusten hyväksymisestä (5/1950). Helsingin kunnalliskertomuksissa suurten linjavetojen ja hankkeiden vastaparina kulkivat sangen inhimilliset ja arkiset kirjaukset, kuten kastuneen taskukellon korjauskustannusten korvaaminen satamatyöntekijä A. Lehdolle Helsingin kaupungin kassasta.

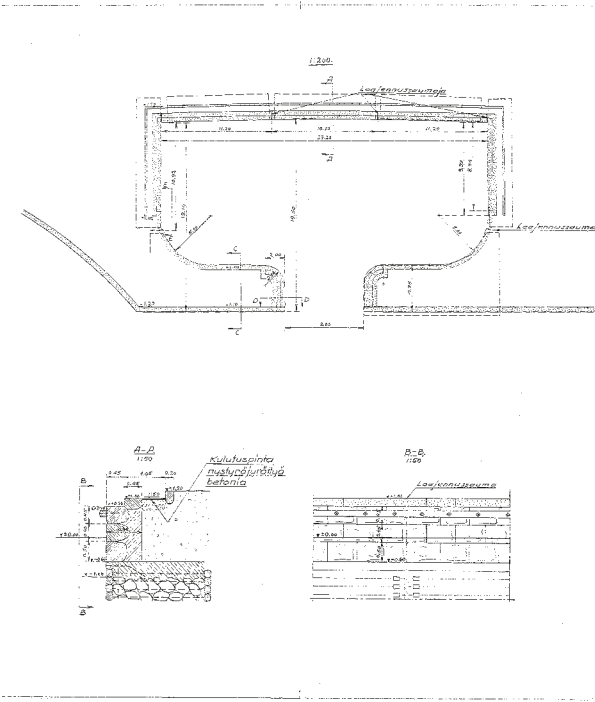
1 Hgin kunnalliskertomus 1945, s. 274.

2 Hgin kunnalliskertomus 1947, s. 226.

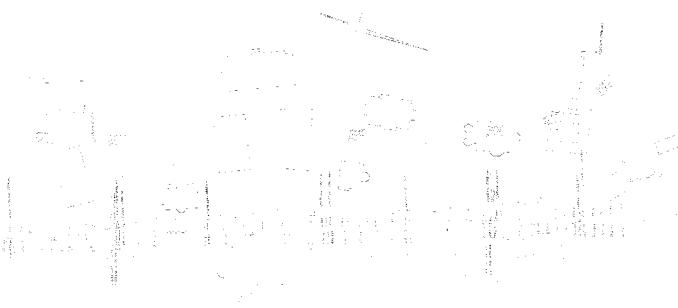
3 ”Näiden rakennusten yksityiskohtainen suunnittelu annetaan satamalautakunnalle, joka apunaan saa käyttää rakennustoimiston talorakennusosastoa”. Hgin kunnalliskertomus 1947, s. 226.

4 Hgin kunnalliskertomus 1948, s. 258.

5 Hgin kunnalliskertomus 1950, s. 350-351.



Suunnitelma otsikolla ”Kaivopuiston rantatie / Porrastien venesatama”. 5.9.1941. Satamalaitoksen arkisto.



Kaivopuiston itäinen ranta. Mittapiirustus 6.11.1945. Helsingin kaupungin rakennustoimisto. Satamarakennusosasto. Satamalaitoksen arkisto.

# Tilanne 1940-luvulla.

Katos 1883

Kauppahalli 1889

← (Pakkahuoneen laiturin katokset 1891 purettu 1930-l)

← Tullipaviljonki 1884

← Katos 1913 (purettu >1964)

← Porras

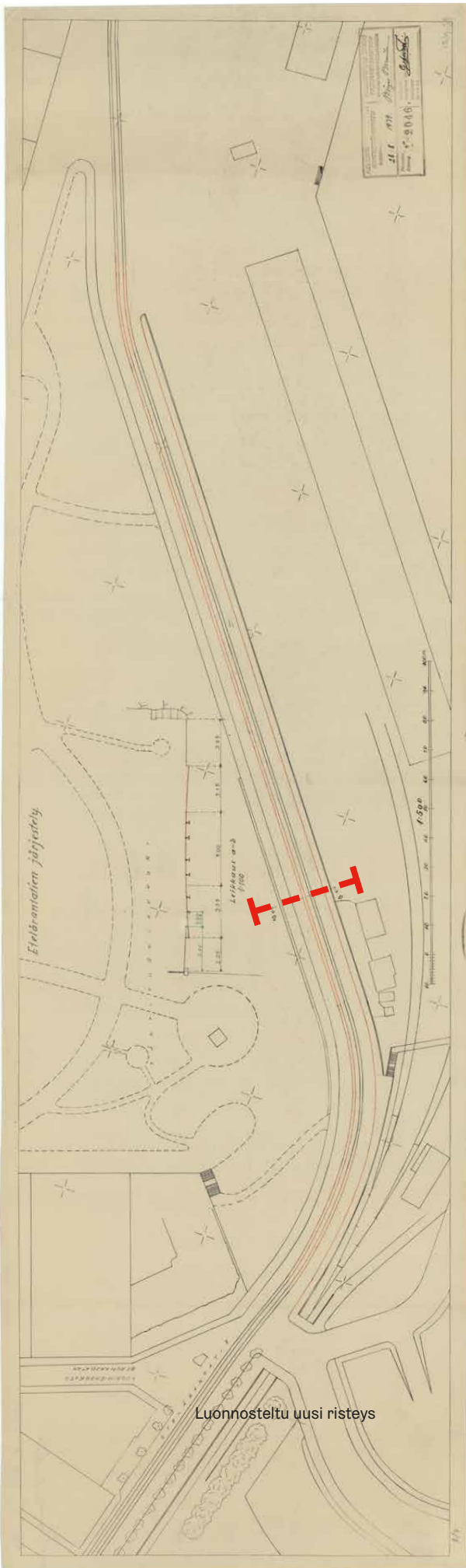
← Varastorakennus 1895 / 1908 (purettu >1964)

← Varasto 1897 (purettu >1950)

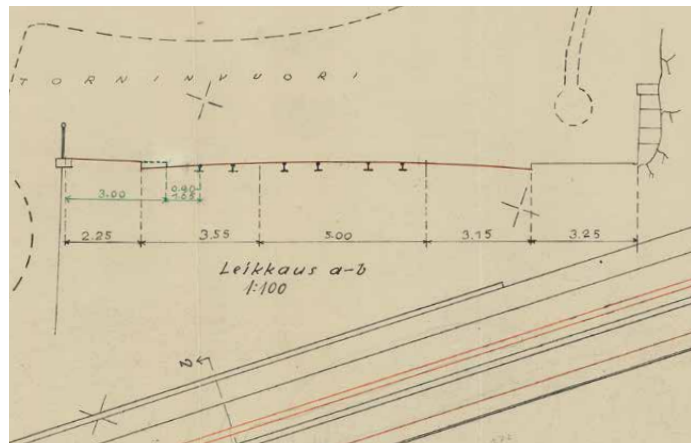
← Porras 1893...1950

← Olympialaiturin rakennustyö

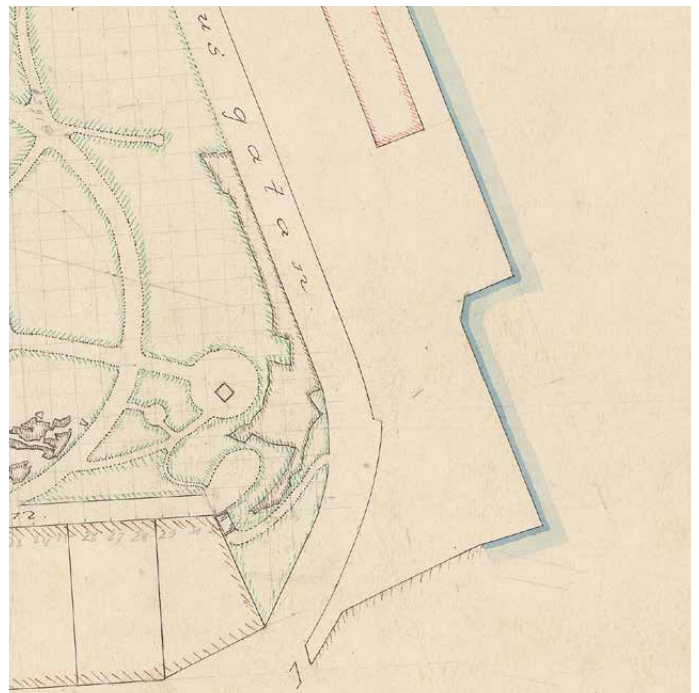
← Klippanin venepoukaman rakennustyö



Makasiinirannan taitteeseen 1889-94 rakennettu porras näkyy vuonna 1900 otetussa kuvassa. M.A. Eugen. HKM



"Etelärantatien järjestely" (yllä ja vas.), Birger Brunila 28.8.1939. HKA, KSV. Suunnitelman sisältönä on raitiotielinjausten muuttaminen ja jalkakäytävän kavennus, mutta samalla se on dokumentti tilanteesta ennen 1950-luvun muutoksia.



Tähtitornivuoren karttaan vuodelta 1904 on osoitettu selkeästi avokallioalueet suhteessa istutettuihin alueisiin. HKA, KSV. (ote)

Suomenlinnan tienoilta katsottuna Helsinki näyttää valkoiselta ja samalla hyvin valoisaalta. Keskeisenä kohoaa Suurkirkon vaaleasävyinen kupoli. Kaivopuiston lehtevät rantapuistikot yhdistävät luontevasti kaupunkiasutuksen mereen. Kauppatorin kesäinen eloisuus saa katsojan vakuuttuneeksi siitä, että hän on tullut suurkaupunkiin, ja torin taustana oleva harmaasävyinen Kaupungintalo toivottaa tulijan tervetulleeksi.

Olympialaiturin ja Katajanokan monet korkeat nostokurjet kertovat satamakaupungista, joka on elimellisessä yhteydessä merenkulun kanssa. Etäälle horisonttiin saakka näkyvät tehtaitten piiput kertovat puolestaan teollisuuskaupungista, joka on maan suurin ja huomattavin. Suomen pääkaupungin monipuolisuus näyttäytyy tulijalle parhaiten silloin, kun Helsinki ensimmäisen kerran kohoaa katsojan silmien eteen juuri etelästä, mereltä päin.

Helsinki: Pääkaupungin kasvot (1959)



# 1950-luku





1952, Olympia-kuva, HKM.

## Olympialaisiin valmistautuva kaupunki

*”Vilkas kaupankäynti meriteitse ulkomaiden kanssa ilmenee selvästi kaupungin eri varustamojen kaupapalaivaston kasvussa, jonka yhteinen tonnimäärä on yli puolet koko maan tonnistosta. Helsingin satamiin saapuu vuosittain ja niistä lähtee ulkomaisiin satamiin kolmattatuhatta alusta tuoden tavaraa yli sadan miljardin markan arvosta ja vieden mennessään kahdenkymmenen miljardin markan lastit. Huolimatta vientilukujen suhteellisesta pienuudesta tuoniin verrattuna, voidaan kuitenkin hyvällä syyllä väittää, että koko maan vieni sitenkin suureksi osaksi ohjautuu Helsingin kautta, sillä vaikka puunjalostusteollisuutemme tuotteet laivataankin muissa satamissa, tapahtuu niiden myynti yleensä pääkaupungista käsin vientiteollisuuden keskusjärjestöjen kautta.”*

Helsinki: Pääkaupungin kasvot s. 20 (1959)

Sotien jälkeen käynnistynyt mittava jälleenrakennuskausi ja vuodelle 1952 siirretyt Helsingin olympialaiset vaikuttivat oleellisilta osin Eteläsataman ilmiön nykyaikaistumiseen. Keskeinen muutosajuri oli myös satamatoiminnan painopisteen siirtyminen idästä kohti pääkaupunkiseutua. Sotien jälkeen oli alueluovutusten myötä menetetty Viipurin ja Uuraan satamien kapasiteetti, ja etenkin vientiteollisuuden osalta paine kohdistui nyt Kotkan ja Haminan satamiin, joissa kapasiteetin rajat olivat tulossa vastaan.<sup>1</sup> Katse kohdistui Helsinkiin, jossa sataman logistiikka oli kuitenkin suunniteltu ensisijaisesti tuontiliikennettä silmällä pitäen. Näin muodostui tarve voimalliselle uudistumiselle, joka yhdessä ja matkustajaliikenteen vilkastumisen kanssa vauhditti 1950- ja 60-lukuja leimannutta satamatoiminnan kokonaisvaltaista uudistumista. Siinä missä suursataman muodostumisen 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä voidaan katsoa olleen kenties merkittävin yksittäinen alueen luonteeseen vaikuttanut murros, loi erityisesti 1950-luvulle ajoittunut määrätietoinen modernisointi Eteläsataman alueelle merkittävän kaupunkikuvallisen kerrostuman. Kansallisen itsetunnon kohottamiseen liittynyt modernin arkkitehtuurin esiinmarssi konkretisoitui juuri Eteläsataman länsipuolen rakennushankkeissa, joille jo sijainnin ansiosta varmistui poikkeuksellisen suuri valtakunnallinen – osin kansainvälinenkin – näkyvyys.

Eteläsataman länsipuolesta muodostui rakennushankkeiden myötä eräs Helsingin olympialaisten merkittävimmistä näyteikkunoista. Modernistisen arkkitehtuurin ilmentyminä merkittävimpiä tapauksia olivat Teollisuuskeskuksen (Hotelli Palace, 1952) ja Olympiaterminaalin matkustajapaviljongin, *Meriaseman*, (1952) valmistuminen. Rakennusten arkkitehtuurin välittämä optimismi ja tulevaisuuteen katsominen oli alleviivattua, raikasta ja rohkeaa. Julkisten käyttötarkoitusten myötä ennen suljettuna hahmottunut satama-alue sai uuden merkityksen matkailun ja vapaa-ajan maisemana. Kehitystä avitti myös Ehrenströmintien valmistumisen myötä avautunut rantareitti Kaivopuistoon ja Merisatamaan.

<sup>1</sup> Helsingin kaupunginhallituksen mietinöt N:o 35/1951



Vuonna 1952 otetussa ilmakuvassa ovat Olympialaiturin ja matkustajapaviljongin rakennustyöt vielä kesken. Hahmottumassa on suuri muutos; luonteeltaan julkisen matkustajaterminaalin valmistuminen yhdessä Ehrenströmintien

1940-luvun puolella valmistuneen rantareitin kanssa toi alueelle uusia vapaa-ajan toimintoihin liittyviä jalankulkijavirtoja. Kaupungin siluetin tarkastelu etäältä tuli aiempaa helpommaksi. Volker von Bonin, 1952, HKM.



1932

Laivatelakka toimi alueella aktiivisesti vuoteen 1937 sakk.



1943

Vuosina 1943 ja 1956 otetuissa ilmakuvissa hahmottuu Olympialaiturin rakentuminen ja Ehrenströmintien rakentuminen. Vuonna 1943 laiturirakennusten ennen sotia alkaneet rakennustyöt olivat jo psähdyksissä.





Olympialaituri otettiin käyttöön jo ennen satamatalon valmistumista. Itse terminaalirakennus oli valmistunut jo vuonna 1952.

## Aallotar vihki Olympialaiturin

Helsingin merenkulun historiassa oli eilen merkkitapaus, joka jää pysyväksi viitaksi pääkaupungin taloudellisen kehityksen tiellä. Viimeistelyvaiheessaan olevaan Olympialaituriin saapui ensimmäinen alus. Suomen kauppalaivaston tämän hetken ylpeys, upouusi Aallotar, vastikään koematkansa suorittaneena höyrysi Tanskan veistämöltä suoraan Helsinkiin ja sen merenkuluväen ilon aiheen, Meriaseman ääreen. Viranomaisien ja merenkulun samoin kuin julkisen sanankin edustajain lisäksi nähtiin merkkitapahtuman todistajina useita tuhansia pääkaupungin asukkaita, jotka oikeutetulla ilolla silmäilivät virtaviivaisen matkustaja-aluksen sulavia piirteitä ja uutuuttaan hohtavia kylkiä.

— Edustajamme selostus Aallottaresta ja Olympialaiturista sisäisivuilla.

Uusi Suomi 20.6.1952 s. 6



Vuonna 1956 matkustajapaviljonki ja tullivarastot olivat valmiit ja käytössä. HKI Karttapalvelu.

Tavaraliikenteen ohella 1930-luvulta lähtien tasaisesti kasvaneen matkustajaliikenteen vaikutuksesta Eteläsatamassa toteutettiin 1950-luvulla myös lukuisia muita rakennus- ja parannustöitä. Sataman ympäristön liikenne- ja turvakäytökseen alettiin myötäillä vauhdilla kasvaneen yksityisautoilun infrastruktuurille asettamia vaatimuksia. Uutta olivat liikennemerkit ja turvakäytökset, jotka loivat katukuvaan kirjavuutta. Yhtä lailla oli maisemaan sovitettava tavarasataman logistiikkaa tukevia, luonteeltaan käytännöllisiä ratkaisuja. Olympiaterminaalille liittyvät liikennejärjestelyt, niin autotie- kuin rautatieverkoston osalta, johtivat suurin uudistuksiin Eteläsataman ja Tehtaankadun välisellä entisellä laivatelakan alueella.

## Satamatoiminnan kasvu johtaa uudistustarpeisiin

1950-luvulla Helsingin satama oli ankan kritiikin kohteena. Erityisesti arvosteltiin sataman ahtautta ja teknistä tasoa, mutta myös puutteellisia työoloja.<sup>1</sup> Jälleenrakennuskaudella huomiosta kilpailivat monenlaiset projektit, mutta satamatoiminnan merkitys tunnistettiin nopeasti. Vuonna 1951 kaupunginhallitus asetti asiantuntijalautakunnan tutkimaan Helsingin sataman vientimahdollisuuksien parantamista.<sup>2</sup> Pyrkimys oli saada ohjatuksi entistä suurempi osa maan kokonaisviennistä Helsingin satamien kautta. Komitean ehdotusten pohjalta päädyttiin Eteläsataman osalta pitämään erityisen tärkeänä mm. laiturialueiden tasoittamisen ja päällystämisen jatkamista.<sup>3</sup> Eteläsatamassa oli myös kritiikistä huolimatta toteutettu koko ajan uudisrakennusprojekteja. Katajanokan puolelle valmistui vuota- ja öljymakasiini, Eteläsataman puolella puolestaan toteutettiin olympiakisaisännyyden myötä alkunsa saaneita rakennusprojekteja.

## 1950-luvun alku: Matkustajalaituri ja meriasema

Jo vuonna 1938 alkaneet Eteläsataman uuden matkustajalaiturin rakennustyöt jatkuivat jälleen 1950-luvun alussa, sota-aikojen aiheuttaman lähes kymmenen vuoden tauon jälkeen. Uusittu laituriosa rakennettiin nykyisen Makasiinilaiturin kaakkoispuolelle, joka vuoteen 1952 saakka tunnettiin virallisella nimellä *Makasiiniranta*. Eteläsataman länsipuolisen satama-alueen luonteen muutoksesta kertoo osaltaan se, että vuonna 1952 Makasiiniranta nimettiin virallisesti *Matkustajalaituriksi*.<sup>4</sup> Alun perin Matkustajalaituriksi kutsuttuun kokonaisuuteen kuului myös tämä uusi, 1950-luvun alussa valmistunut osa. Virallinen nimi *Olympialaituri* vahvistettiin vasta vuonna 1969, vaikka se oli jo aiemminkin käytössä.

Olympialaiturin rakennustyöt olivat vaativat; pisimillään 20 metrin pituisia paaluja juntattiin merenpohjaan yhteensä 20 kilometriä. Vuoden 1952 toukokuussa Kaupunginhallitus äänesti uuden laiturin nimestä. Äänestyksen voitti ehdotus Matkustajalaituri.<sup>5</sup> Samassa yhteydessä toteutettiin Valkosaaren-kaivopuiston välisen väylän syventäminen 8 metrin syvyiseksi. Toimenpiteellä mahdollistettiin 25 jalan alusten pääsy satamaan suorinta tietä, Kustaanmiekkää kiertämät-

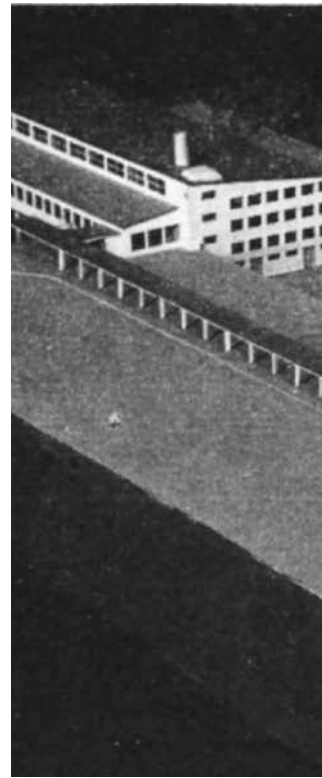
1 Erävuori 1981 s. 141

2 KHKK 1950 s. 85

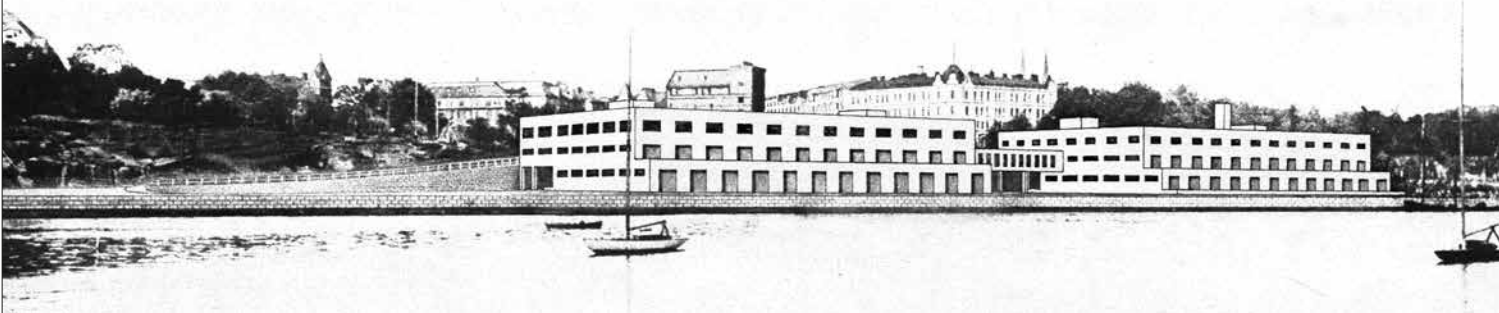
3 Erävuori 1981 s. 149

4 Helsingin kadunnimet I s. 120

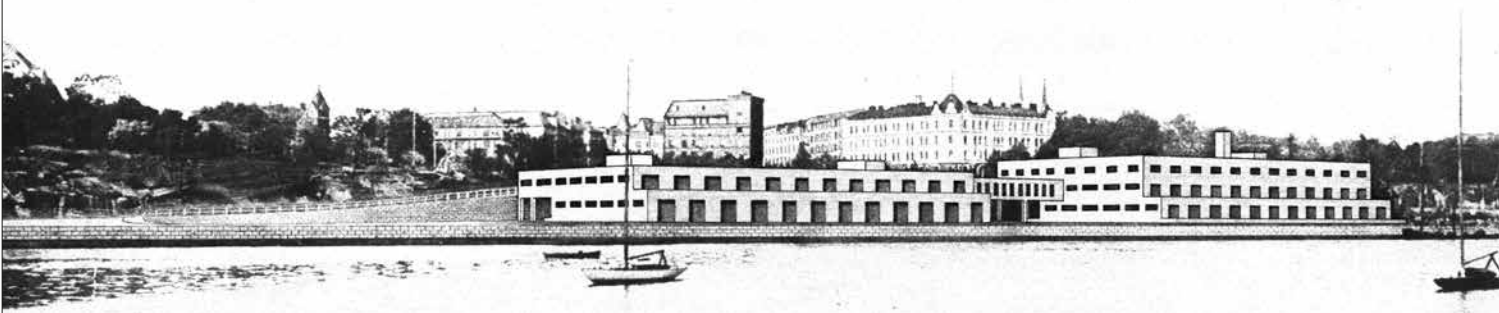
5 HS 16.5.1952 s. 3



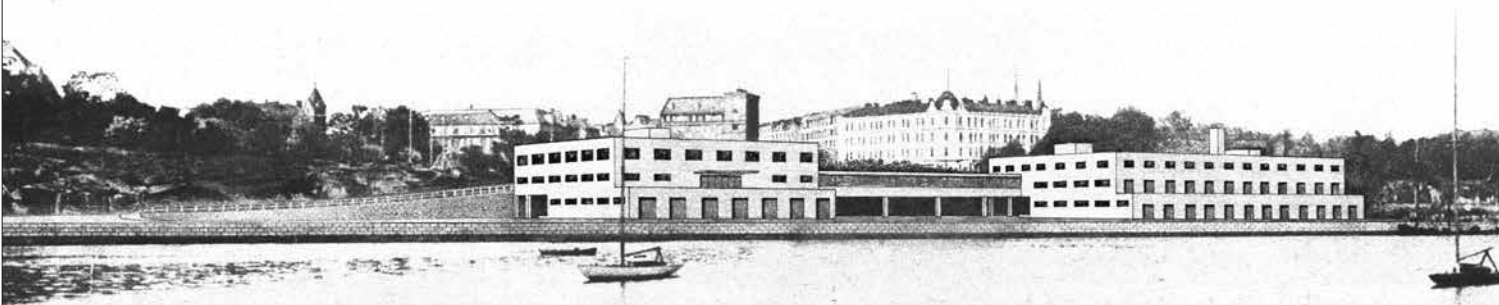
Perspektiivikuva No 2, 1947.

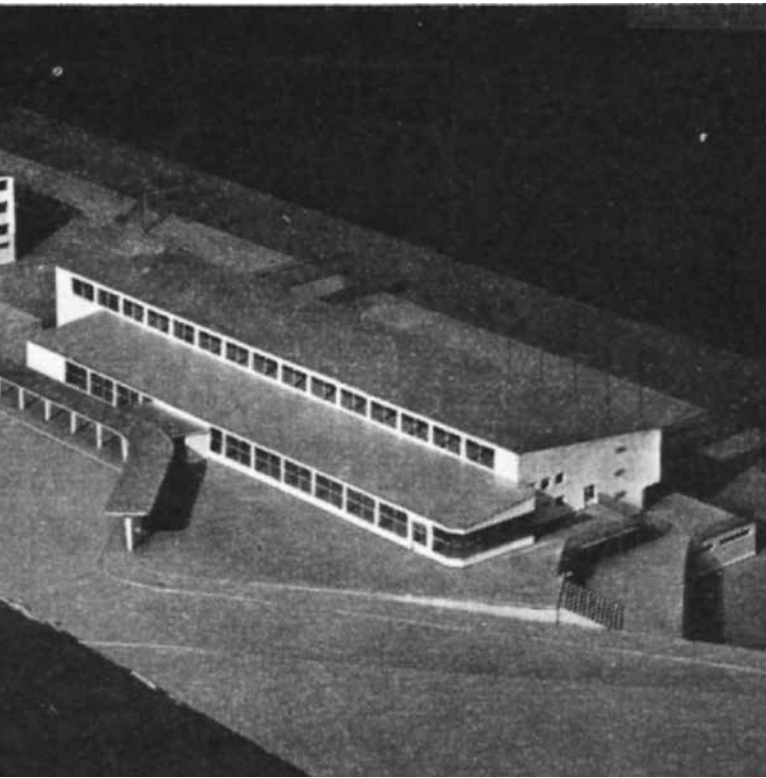


Perspektiivikuva No 3, 1947.



Perspektiivikuva No 1, 1947.





tä.<sup>1</sup> Sataman uudistuksessa varattiin uusia satamanostureita varten 20 miljoonan markan määräraha.<sup>2</sup> Makasiinirannalle sijoitetut ensimmäiset kaksi nosturia hankittiin Wärtsilä-yhtymä Oy:n Chrichton-Vulcanilta.<sup>3</sup> Nosturit olivat paikoillaan vuonna 1954. Vuosikymmenen loppun mennessä nostureita oli yhteensä 6 kappaletta – Katajanokalla puolestaan 23.<sup>4</sup>

### Finland Calling – Olympiaterminaali ja tullivarasto

Helsingin kaupunki järjesti laiturille sijoitettaviksi kaavailuista rakennuksista vuonna 1949 arkkitehtuurikilpailun, jonka voittajaksi nousi Risto-Veikko Luukkosen ja Aarne Hytösen ehdotus *Finland Calling*.<sup>5</sup> Kutsukilpailussa olivat mukana ehdotukset myös mm. Alvar Aallolta ja Aulis Blomstedtilta. Kaupunginhallituksen heinäkuussa 1950 tekemällä päätöksellä asetettiin toimikunta valvomaan uuden matkustajapaviljongin rakennustöitä. Tiiviisti kokoontuneessa komiteassa työskentelivät Risto-Veikko Luukkonen, sataman johtaja K. W. Hoppu ja diplomi-insinööri S. Randelin. Kilpailuvaiheessa päähuomio oli ollut matakustajapaviljongin suunnittelussa. Luoteispuolelle suunniteltu tullivarasto sen sijaan esitettiin kilpailuvaiheessa lähinnä rakennusmassana. Arkkitehtuurikilpailun voittanut Hytönen & Luukkonen sai tehtäväkseen myös Kauppatorin rantaan tulleen Suomenlinnan lautan matkustajapaviljongin suunnittelun.



### Pienoismalli

Vuosien 1952-54 välillä valmistuneen Meriaseman kokonaisuus hahmottuu havainnollisesti pienoismallista. Edusaukiota kiertävien tielinjasten dynaaminen luonne näkyy myös sisäänkäyntikatoksen muutokielissä. 1950-luku, Helsingin Satamalaitos.



### Meriaseman massoit- telututkielmia

Meriaseman massoittelemia tutkittiin 1940-luvun lopulla perspektiivikuvien avulla. Ehdotuksista hahmottuu toteutukseen saakka kantanut perusajatus ranta-alueen luontaisen korkoeron hyödyntämisestä rakennusten toimintojen erotelussa. Laituritaso varattiin tavarasataman toiminnolle, katutasolla kulkivat laivamatkustajat.

Alla massoiteluratkaisultaan lähimmäksi toteutunutta asettunut vaihtoehto. Matkustajapaviljongin ja tullivaraston väliin jäävä kannenalainen huoltopiha sitoo erillään seisovat rakennusmassat yhteen. Matkustajapaviljongin parveke on myös hahmoteltu. Mereltä päin maisemaa hallitsevat, julkisivun osin peittävät matkustajasillat eivät näy vielä luonnoksissa. Tekijä tuntematon, Helsingin Satamalaitos, 1940-luku.



### Meriaseman 2-tasoinen periaateratkaisu

Nykyinen Olympiaterminaali, jota hankkeen alkuvaiheissa kutsuttiin matkustajapaviljongiksi ja sittemmin arkkitehtuurikilpailun otsikon mukaisesti *Meriasemaksi*, sovitettiin tontilleen suunnittelualueen alkuperäistä rinnemuotoa hyödyntäen. Korokoero rantaviivalta sisämaata kohti kuljettaessa oli noin kuusi metriä. Tämä inspiroi ratkaisun, jossa satamaradan raideyhteys Merisatamasta ja Kaivopuistosta saatiin johdettua jo 1940-luvun puolella valmistuneen Ehrenströmintien alitse suoraan laituritasolle. Rakennusmassojen osalta korostuivat matalat, horisontaaliset linjat, jotka asettuivat jatkumoon Eteläsataman tiilisten makasiinirakennusten kanssa. Mataluus oli myös kaupungin kerroksellisen siluetin säilymisen edellytys. Niin rakennuskokonaisuuden toiminnallisuuden kuin katutasolta merelle päin avautuvan kaukomaisemankin kannalta keskeiseksi suunnitelmalle osoittautui betonikansirakenne. Tänne, katualueen alle sijoittui mm. Valion suuri vientituovavara.<sup>6</sup> Vastaavasti auto- ja jalankulkijavirrat nousivat Kaivopuistosta saavuttaessa suoraan uuden terminaalirakennuksen kolmannen kerroksen tasolle. Näin kulku ratkaisun kanssa yhteensopiviin uudempiin laivoihin tapahtui samassa tasossa lasiseinäisten laivasiltojen kautta.

Matkustajapaviljongin rakennustyöt alkoivat helmikuussa 1951 ja käyttöön se avattiin olympialaisia varten jo heinäkuussa 1952, viimeistelytyöiden tosin jatkuessa vielä vuoden 1953 alkuun saakka. Terminaalirakennuksen pohjoispuolinen, tullivarastoksi suunniteltu osa sai tarkemmassa suunnitteluvaiheessa matkustajapaviljongin kanssa

1 Uusi Suomi 24.2.1951 s. 5

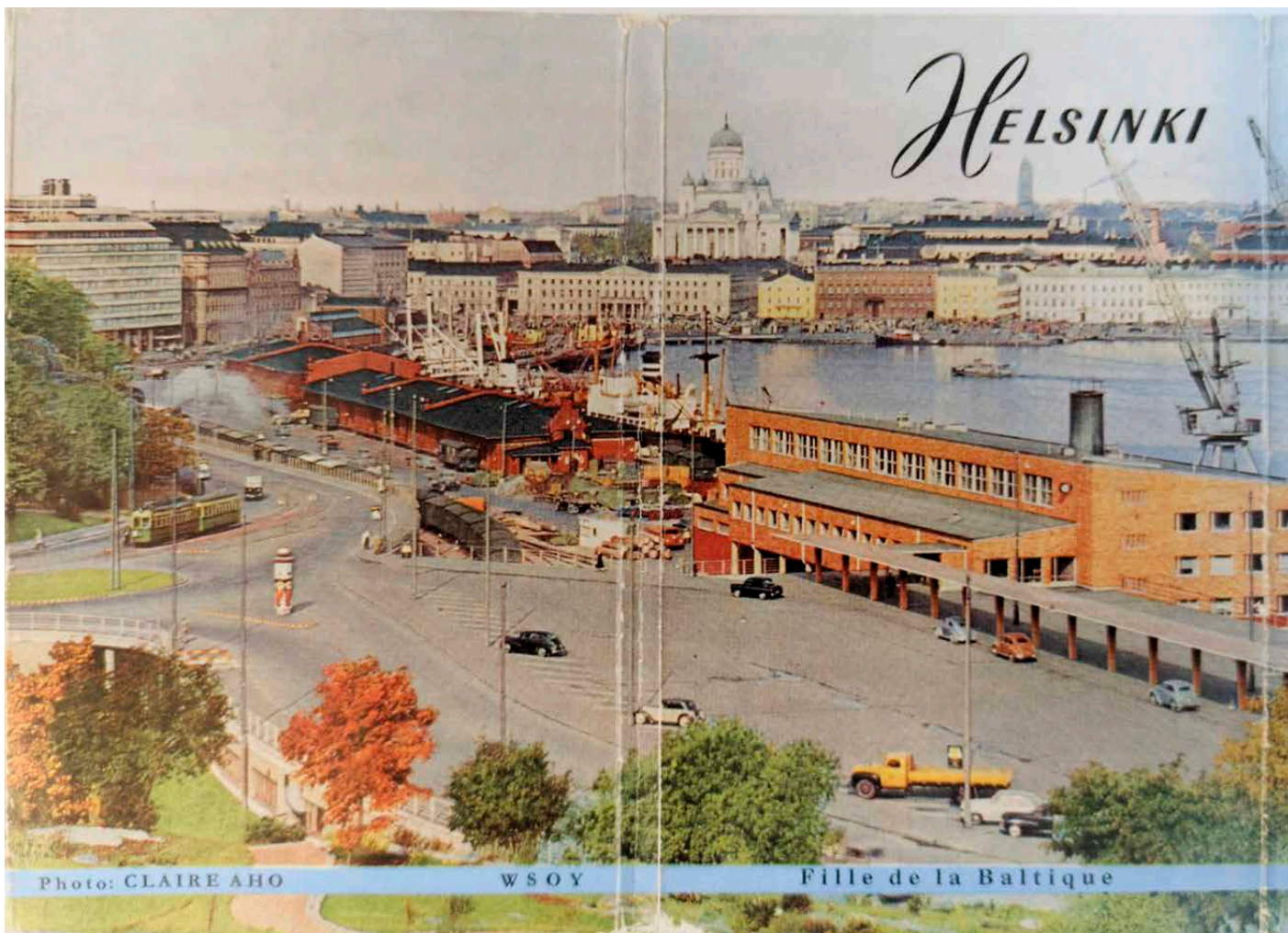
2 KHKK 1950 s. 30

3 KHKK 1953 Osa 2 s. 309

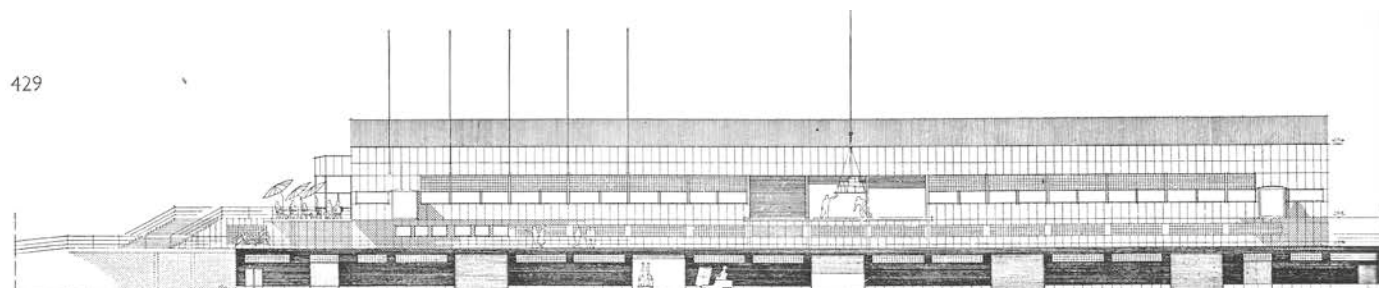
4 KHKK 1958 s. 301

5 HBL 14.8.1949 s. 3

6 Maaseudun tulevaisuus 15.5.1954

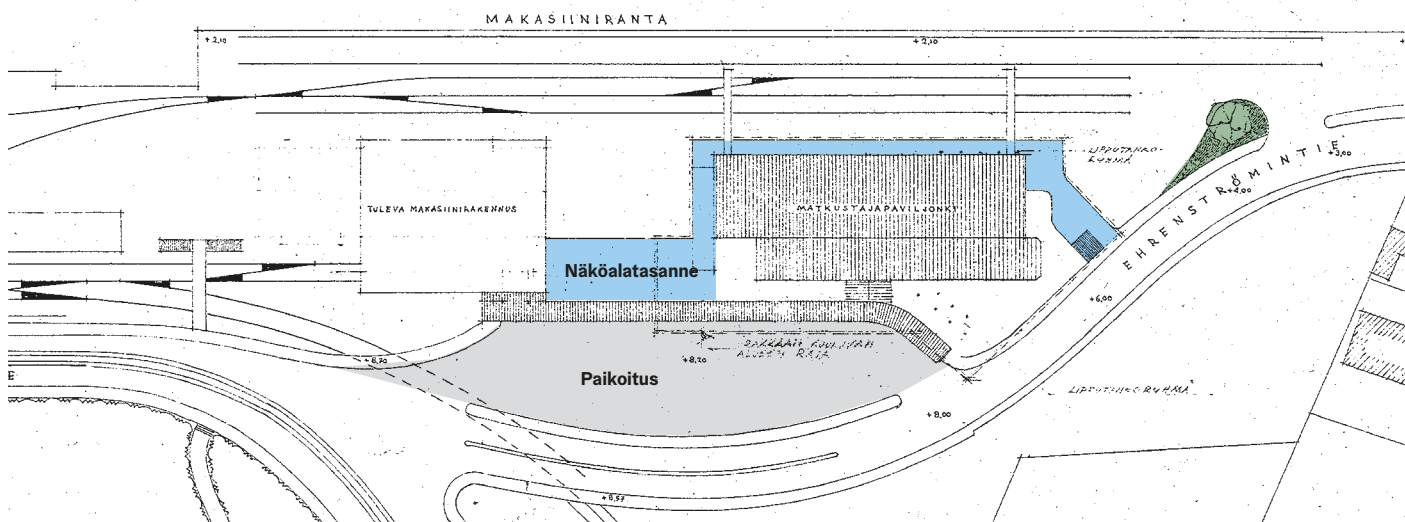


Tullivarasto ja matkustajapaviljonki jatkoivat makasiinirakennusten horisontaalista ja matalaa yleisilmettä. Claire Ahon teoksesta *Helsinki – Itämeren tytär* (1957).



Julkisivu merelle 1:600.  
Fasaden mot havet.

Laiturijulkisivu teoksesta *Pohjoismaista arkkitehtuuria 1950-1954*, s. 429.





Matkustajapaviljonkia kiertävällä näköalatasanteella. Tuntematon, 1953, HKM.



Uusi matkustajapaviljongin pääsisäänkäynniltä kohti lounasta. Tasainen, asfaltoitu aukio loi voimakkaan kontrastin taustalla kohoavalle kalliomaisemalle. Yläkuva: Helen Satamalaitos, 1950-luku, alakuva: Atte Matilainen, 1950-luku.

...piirustus alla. Matkustajapaviljongin aukion paikoituskenttä muodostettiin samalla Ehrenströmintie kaartumaan rakennuksen kohdalla lounaaseen. Käyttökoitukseltaan suljetumpi tullivarasto sijoitettiin aukion luoteisreunaan. Jalan- matkustajapaviljongille ohjattiin kulkemaan lounastaan kaartuvan katoksen alta. Ajoneuvoja ja ohikulkijoita varten varustettiin aukion pohjoispuolella matkustajapaviljongin näköalatasanne, josta oli rampin

... kautta yhteys myös rakennusta kiertä- neelle kulkuväylälle (kuvassa korostettu sinisellä). Liikennesuunnittelun osalta nähtävissä on kehityskulku, jolla pyrittiin jo vastaamaan vasta yleistyvässä olleen yksityisautoilun tarpeisiin. Tavarasata- man logistiikkaympäristö sijoitettiin omaan "alamaailmaansa" laiturin tasolle. Sata- maradan uusi linjaus toteutettiin kaksirai- teisena. Helsingin Satamalaitos, 06-1723a, 1.3.1951.

## Uudenaikaisin satama- nosturi Helsinkiin

(TKS) — Tavallista voimak- kaampia maihintulovälineitä tar- vittiin eilen Eteläsatamassa, jon- ka matkustajalaiturille tuotiin uusi satamanosturi. Nosturia ei saatu nostetuksi laiturille ilman vanhan, satamassa olleen nosto- kurjen apua, kun yksin uuden nos- turin alustakin painaa jo 30 ton- nia. Ennestään on matkustajalai- turilla jo neljä nosturia, joita pää- asiassa käytetään matkustajalai- vujen tavarapalvelukseen, kun uusi sen sijaan tulee rahtiliiken- teen käyttöön. Jonkin ajan kulut- ta saadaan tänne vielä toinen samanlainen.

Uusi nosturi on alansa viimeisin- tä luokkaa, eikä sen uudenaikaisem- paa ole missään maamme satamas-

sa. Se on rakennettu Turussa Crich- ton-Vulcanin tehtailla, jossa raken- netaan myös toinen nosturi. Uusi nosturi on myös sikäli parempi kuin entiset, että sen toimintatavaksi ulot- tuu laajalle alalle ja tavarat saa- daan sen avulla suoraan laivasta nostetuksi tullivaraston yläparvek-

keelle. Täten tavarain siirrossa jää nosto laiturille kokonaan pois ja kustannukset vähenevät.

Tämän uudenaikaisen nosturijä- ttiläisen nostokyky on 1,5–3 tonniin ja sen toimintakehä 1,5 tonnin kuor- mituksella 28 metriä, nostokorkeus 24 metriä laiturin pinnasta ja nosto- nopeus 1,5 tonnin kuormituksella 60 metriä minuutissa. Nosturin osat on tehty tehtaalla kaikki valmiiksi, joten jäljellä ovat ainoastaan asen- nustyöt. Nämä eivät kuitenkaan ky- sy kovin pitkiä aikoja ja jo noin viikon kuluttua on nosturi käyttö- kunnossa.

Työkansan Sanomat 27.7.1954 s. 1

yhteensovitetun hahmon ja valmistui 1954. Ilmeeltään vanhemmasta rakennuskannasta selkeästi erottuva modernis- tinen rakennuskokonaisuus loi kaupunkitilaan uudenlaista palvelualltiutta. Olympialaiturille valmistuneet uudet tilat nimettiin varastorakennusten osalta tunnuksin M1 (osa matkustajapaviljonkia), M2 (nk. kellarivarasto matkustaja- paviljongin länsipuolella) ja M3 (tullivarasto, nyk. Satama- talo). Varastorakennusten yhteispinta-alaksi muodostui 15 000 m<sup>2</sup>, joista suurin (M3) laajudeltaan 7115 m<sup>2</sup>.

## Matkustajapaviljongin edusaukio

Olympialaiturin uusien terminaali- ja tullivarastoraken- nusten länsipuolinen, betonikannen päälle hahmoteltu aukiotila suunniteltiin matkustajaterminaalin edustavaksi paraatisisäänkäynniksi, dynaamisesti kohti Kaivopuistoa kaartavan Ehrenströmintien toimiessa sommitelman selkä- rankana. Tielinjauksen nojautumisella kohti lounasta mat- kustajapaviljongin kohdalla saatiin rakennuksen edustalle muodostettua pääosin paikoitukselle ja saattoliikenteelle omistettu aukio. Toteutuksessa näkyvät uutta aikakautta enteilevät liikennesuunnittelun periaatteet, joissa korostui erityisesti autoilun soljuvuutta tukevien kaarteiden runsaus. Ehrenströmintien ja Etelärantatien (nyk. Laivasillankatu) risteyskohtaan toteutettiin kiertoliittymä; matkustajapavil- jongin edustalla huomion sai saattoliikenteen sujuva saapu- minen pääsisäänkäynnille saakka. Arkkitehtonisena eleenä eteläpäästään kaartuva veistoksellinen katosrakenne antautui dialogiin mutkittelevan katutilan kanssa, tuoden maisemaan annoksen Olympiastadionin 1930-lukuista funktionalismia.

Liikenteellisen funktionsa vuoksi edusaukio jätettiin vaille istutuksia, tasalakiseksi paikoituskentäksi. Jalankulkijoille avautuvat näkymät laituritasolle ja merelle olivat kuiten- kin suunnitelmissa yhtäläisesti huomioitua. Tullivaraston ja matkustajapaviljongin väliin rajattiin näköalatasanne, josta saattoi seurata laivojen rantautumista ja satamatyön arkea. Tasanteelta oli ramppeja myöten yhteys rakennusta kiertä- välle käytävämaiselle näköalareitille, joka tarjosi vaihohto- isen kulkutien kakkosnurkkaan varatulle kahvilan terassille. Luoteisnurkasta löytyy myös jo 1950-luvun suunnitelmiin merkitty ajotien rajaama pyöreä istutusalue, sympaattinen ele asfalttiviidakossa.



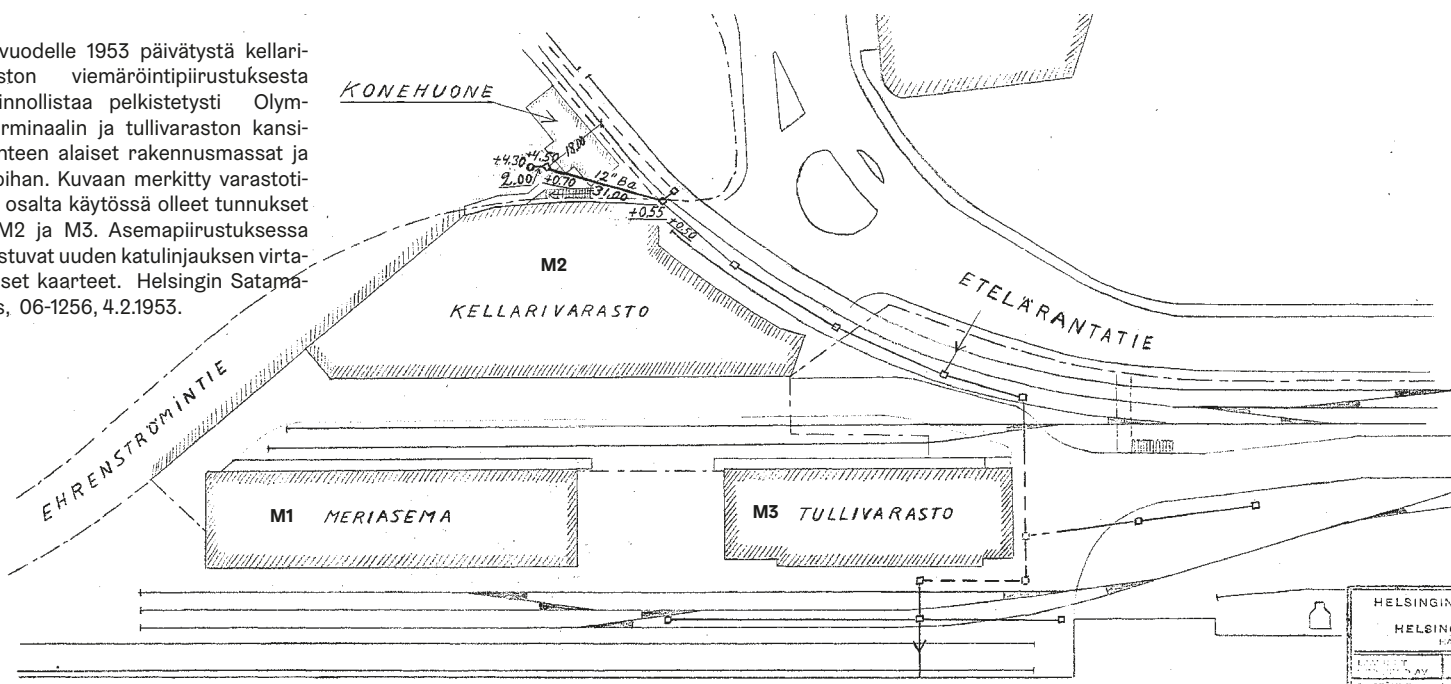
Pieni istutusalue Ehrenströmintien ja Olympialaiturin risteyskohdassa. Volker von Bonin, 1960-luku, HKM.



Meriasemasta sekä sen pohjoispuolelle sijoitetusta tullivarastosta muodostunut kokonaisuus saatiin valmiiksi vuonna 1954. Kuva havainnollistaa hyvin ratkaisun toiminnallisen ajatuksen: matkustajavirrat ohjattiin terminaaliin katutasolta, tavarasataman toiminnot sijoitettiin laituritasolle jonne oli myös raideyhteys. Uudet terminaalin tasosta laivaan syöttävät vaakasil-

lat eivät palvelleet kaikkia alustyyppejä, vaan osa henkilöliikenteestä jouduttiin ohjaamaan laituritason ja siirtoportaiden kautta. Näkymä kuvattu silloisen Myllyrinteen (nyk. Armi Ratian puiston) laelta kohti koillista. Pekka Kyytinen, 1955, HKM.

Ote vuodelle 1953 päivätystä kellari-  
varaston viemärintipirustuksesta  
havainnollistaa pelkistetysti Olym-  
piaterminaalin ja tullivaraston kansirakenteen alaiset rakennusmassat ja ratapihan. Kuvaan merkitty varastotilojen osalta käytössä olleet tunnuksat M1, M2 ja M3. Asemapiirustuksessa korostuvat uuden katulinjauksen virtaviivaiset kaarteet. Helsingin Satamalaitos, O6-1256, 4.2.1953.





Kaivopuistosta saavuttaessa Ehrenströmintie ohjaa autot ja jalankulkijat pois laituritasolta, joka varattiin satamatyötä ja sen vaatimaa logistiikkaa varten. Olympiaterminalin länsipuolisen kansirakenteen alitse johdettiin satamaradan uusi linjaus josta oli ajoyhteys Olympia- ja Makasiinilaiturin ohella Kauppatorin kautta Katajanokalle.



Yksityisautoilun valtakausi oli vielä 1950-luvun alussa vasta edessä päin, mutta jo aistittavissa; silloiseen Myllytien päätteeseen, nykyiseen Armi Ratian puiston kohdakkoon, pöristellyt henkilöauto taustallaan Eteläsataman uudet rakennukset. Risto Reinikainen, 1950-luku, HKM.

## Valion vientijuustokellari Olympialaiturin äärelle

**Vientijuustokellari**

jonka sisustustyöt alkavat olla loppuvaiheessaan, oli lehtimies edustajalle yllätyks. Tämän varastotilan, johon kuuluu erillinen pakkauskuusi sekä 3400 juuston jäädytyskellari, on kaupunki vuokrasnut Valtiolle, joka puolestaan huolehtii kyltilyöjen rakentamisesta sekä tarpeellisten jäädytyskoneiden asennamisesta. Varastoon tulee kaikkiaan n. 3000 jm kyllytilaa, 13 kyllyä päällekkäin. Juustojen siirto tapahtuu suurilla nosturakelilla, joihin liittyvät varastoissa on

**Salmisaaren voimalaitos**

ei vielä toimi täydellä teholla, mutta kun toinen generaattori asennetaan saadaan käyttöön riittävä jännitevoima lämpövoimalla lämmitettävään. Tällöin kaukokuumitusohjelma onkin jo periaatteessa hyväksytty, mutta kestämättä vielä jokuakin vuotta, ensimoksin asiaansa voidaan ryhtyä toteuttamaan. Käytännössä lämpövoimaa käytettävä polttoainetta, mistä on. Tarkkana on saavutettu varsin myönteisiä kokemuksia.

**Valion vientijuustovarasto sijaitsee tullipaviljongin ja sen edessä olevan katuosaston alla. Kuvassa keskellä oleva ikkuna on beljarin ulkoisista yläosasta.**

**Helsingin eteläsataman ns. Olympialaiturista varten nousi uusi komea tullipaviljongi on vain pari useita vuosia vanha paikalle rakennettu. Varastot, varastotilat, jotka asennetaan itse tullipaviljongin alle sekä Salmisaaren vasten kuivayrveinlaitokseen Maaseuden Tuleisuuksien edustajalla on keskittynyt kaupunkin johtaja R. Granqvistin.**

**asennuslehtiä Kt. Eiran ja diplomi. U. Ryttyksen apurakenteella silinuuksuun, sijaitsevat maan alla.**

**Näiden varastotilojen valmistamisen merkittävä viesti- ja tuontitavaran käsitteily huomattava helpottumista, sillä mm. tavaraan siirto on koneellistettu äärimmäisen pitkälle. Kun varastotilaan on kaikkiaan luotettavuutta kuusi-kymmentä tuhat hehtaarin alalla, voi eteläsatama entistä paremmin palvella myös kauttakulkukont-**

Maaseudun tuleisuus 15.5.1954.

## Matkustajasataman toiminnallinen vaikutus

Uuden matkustajalaiturin ja terminaalarakennusten valmistumisen myötä Eteläsataman läntiselle puoliskolle alkoi hahmottua uudenlainen, aiempaa monikäyttöisempi luonne. Aiemmin käytännönläheisten teollisuus- ja varastorakennusten täplittämä satama-alue sai uudistusten myötä julkisemman luonteen, ja sataman avautuminen kohti kaupunkilaisten yhteiseksi hahmotettavaa kaupunkitilaa vauhdittui kertaheittolla. Matkustajaliikenneterminalin ohella keskeinen tekijä oli myös läpikulun ja -ajon kaupungin eteläisille ranta-alueille mahdollistanut Ehrenströmintie, joka tarjosi uuden mahdollisuuden promeneerata merellisissä tunnelmissa kohti Kaivopuistoa. Kaukomaiseman kannalta terminaalarakennusten takana kansirakenteen päälle nostettu katulinjaus tarjosi myös jalankulkijoille pilkahduksia merellisistä näkyistä, jotka ilman korkoeroa olisivat peittyneet satama-alueen logistiikkasirkuksen taakse.

Laituri- ja katualueita erottaneen korkoeron vaikutus oli Eteläsataman länsipuolisen satama-alueen luonteen kehityksen kannalta keskeinen. Ranta-alueet säilyivät alati vilkastuneen satamatoiminnan reviiirinä – lastauksen, purkamisen ja kuljetusliikenteen syklisen hyörinnän näyttämöinä. Sen vastapainona kansirakenteinen katu (Laivasillan- ja Ehrenströminkatu) alkoi hahmottua aiempaa selvemmin myös virkistyskäyttöön soveltuvana jalankulkyhteytenä, sen laveasta ja autoliikenteen dynamiikkaa korostavasta perusluonteesta huolimatta. Jalankulkijoita houkuttelevina kiinnekohtina toimivat matkustajaterminalin ohella eteläisten ranta-alueiden merinäkyt ja kallioselänteinen Tähtitornin vuoren puisto.

## Tiiltä ja klinkkeriä

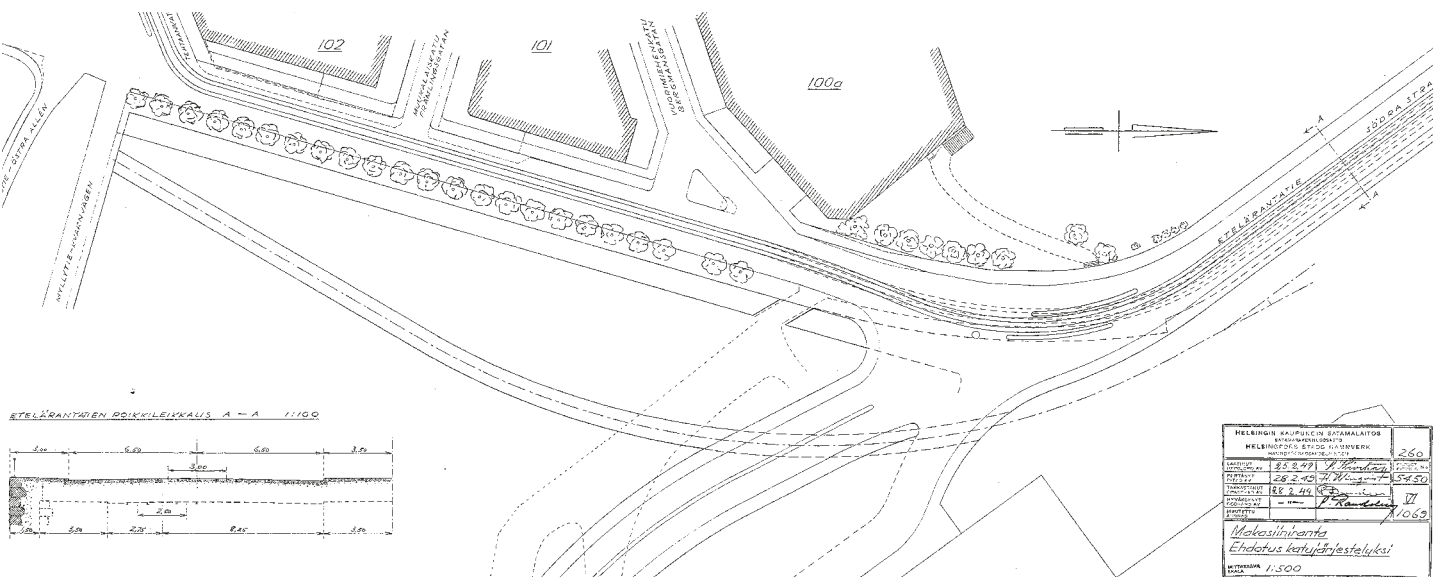
Uusien satamarakennusten suunnittelussa käytetyn materiaalin värivalinnan myötä voidaan satama-alueelle katsoa muodostuneen kaksi toisistaan irrallista, eri kerroksissa operoivaa pienoismaailmaa: tavarasatamaa palvelivat tradition ja käytännöllisyyden sanelemina punatiilillä vuoratut varastorakennukset ja niihin kiinteästi liittyneet logistiset rakenteet. Toisesta kerroksesta ylöspäin terminaalarakennuksen julkista luonnetta puolestaan korosti sen verhoiluissa käytetty vaalea klinkkerilaatta – satama-alueelle aiemmin tyypillisestä punatiilipainotteisesta teollisuusrakentamisesta poikkeava ratkaisu. Visuaalisena eleenä vaalealla laattalla viitattiin vanhan kaupunkikerrostuman rapattuihin ja vaaleiksi maalattuihin julkisivuihin, ja siten sillä oli myös rakennuksen julkisesta funktiosta viestivä merkityksensä. Höyryveturien nokeamassa teollisuusmaisemassa vaalea julkisivu oli rohkea irtiotto, merkittävä askel kohti Eteläsataman länsipuolen asteittaista siirtymää tavaraliikennesatamasta ensisijaisesti matkustajakäyttöä palvelevaksi alueeksi.



Yllä. Kaivopuiston uusi ratatunneli (Kaivopuisto II) valmistuneena vuonna 1955. Constantin Grünberg, HKM.

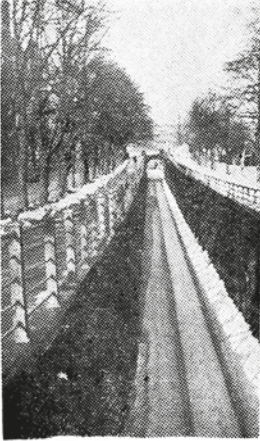
Vasemmalla. Kaivopuiston uusi rautatie-tunneli rakennusvaiheessa vuonna 1950. Ilta-Sanomat 29.8.1950 s. 9

Alla. Kaivopuiston rautatie-tunnelin uusi linjaus. Ehdotus katujärjestelyksi, 28.2.1949, Helsingin Satalaitos.





## Kaivopuiston tunneli ja ratarotko siirtyvät



Siirrettävä ratarotko.

Olympiasataman vähellen tapahtuva hahmottuminen muuttaa kokonaisuuden kaupunkikuvan Tähtitorninmäen ja Kaivopuiston välisellä Eteläsata-

### Länsiliiton puolustus Taisteluharjoituksia valmistellaan

Lontoo, 24. 3. (STT-AP) Asioista hyvin perillä olevalta taholta saadun tiedon mukaan kokoontuvat Brysse-

man rantueella. Uuden ns. meriaseman rakentamisen yhteydessä siirretään mm. satamaradan Kaivopuiston tultu tunneli ja siihen johtava ratarotko uuteen paikkaan.

Viimeksimainittuun työhön on nyt ryhdytty. Parhaillaan on käynnissä Eteläsatamasta käsin kallion poraus uuden ratakuilun avaamiseksi. Tarkoituksena on jatkaa poraus- ja maankaivuutöitä sekä tukimuurin tekoa kevään ja kesän aikana sekä ryhtyä sen jälkeen ensi syksynä ja talvena itse tunnelin siirtoon.

Satamarakennuspäällikkö, insin. S. Randalin, joka Uudelle Suomelle antoi edelläolevat tiedot mainitsi työmaalla nyt olevan työssä n. 50 miestä. Lähinnä satamaa on poistettava kalliota, sitten maata ja lähellä itse tunnelia ryhdyttävä jälleen kallion poraukseen. Uudelleen rakennettava satamaradan osakin tulee Merisataman ja Eteläsataman väliä edelleen 1-raiteiseksi, mutta Töölööstä on tarkoituksena johtaa 2 raidetta Länsisatamaan sekä edelleen Merisatamaan saakka.

Olympiasatamassa on ryhdytty suorittamaan myös uuden matkustajajäpöviljonjin perustustöitä. Meriasema on tarkoituksena saada olympialaisiin mennessä valmiiksi.

Mainittakoon vielä, että kesän kuluessa päälystetään muuten jo valmiin Kaivopuiston uuden, idänpuoleisen rantatien ajotie.

Uusi Suomi 25.3.1949

## Satamaradan ja katualueiden muutokset

*"Nykyinen Kaivopuistosta Eteläsatamaan johtava rautatie on mutkikas eikä sovi niihin suunnitelmiin, joiden mukaan Eteläsatamaan tullaan rakentamaan suurehko ratapiha, joka tulee helpottamaan tavaran rahtausta paikalta. Sen vuoksi on rataa ryhdytty uudistamaan. Ensi vuonna valmistuttuaan se tulee kaartamaan nykyisen radan itäpuolitse. Suunnan muutoksen johdosta on Kaivopuiston rautatietunnelin viereen rakennettava uusi tunneli. Tämä tunneli tulee valmistuttuaan olemaan 75 metriä pitkä. Sen poraamiseen ryhdytään lähiaikoina. Sitä ennen on kuitenkin mm. eräs asuintalo, Myllytie 5, purettava ja muitakin esivalmisteluja vielä suoritettava. Uusi rautatie tulee kaartamaan loivasti Kaivopuistosta Eteläsataman makasiinien taakse. Jyrkät mutkat tulevat näin ollen häviämään, ja se helpottaa liikennettä."*

Suomen Sosialidemokraatti 15.1.1950 s. 5

1950-luvulla toteutuneiden ranta-alueen uudistusten yhteydessä päädyttiin myös satamaradan linjausta muuttamaan. Satamarakennusosaston aloitteesta Kaupunginhallitus päätti, että radan Kaivopuiston kohdalla olevan osan siirtämiseen liittyvät vielä rakentamattomat rakenteet tehtäisiin varaamalla tila kaksiraiteiselle radalle. Vuonna 1950 rakennettiin kaivopuistossa uutta ratakaivantoa (Kaivopuisto II)<sup>1</sup>, jota pitkin rautatie tultiin johtamaan Olympialaiturille. Vanha, uuden linjauksen länsipuolinen ratakuilu (vuonna 1893 valmistunut Kaivopuisto I) jäi näin ollen käyttämättömäksi. Ratakuilun ylittävä, Isolla Puistotiellä sijaitseva silta valmistui syksyllä 1950. Kallioleikkaus Itäisen Puistotien alitse puolestaan saatiin valmiiksi vuoden 1951 alussa.<sup>2</sup>

Samassa yhteydessä toteutettiin Eteläsatamassa sijainneen hiilenantolaiturin ja vedenviskurin siirto Katajanokan puolelle.<sup>3</sup> Olympialaiturille johdettiin lopulta kolme raidetta. Olympialaisten lähestyessä toteutettiin keväällä 1952 myös Etelärantatien levennystyöt Tähtitornin vuoren kohdalla. Katu leveni 1,5 metrillä.<sup>4</sup> Raitiotiekiskot siirrettiin katualueen keskelle ja Olympialaiturille haarautuvan tien kohdalle toteutettiin liikenneympyrä. Etelärannan ja kaivopuiston yhdistävän Ehrenströmintien rakennustyöt olivat niin ikään ehtineet alkaa jo 1940-luvun puolella, mutta valmiiksi katulinjaus saatiin vasta 1950-luvun alussa.

Eteläsataman alueen liikennesuunnitelmiin vaikutti myös Katajanokan puolelle valmistunut uusi laiturirakennus, jolle suunniteltiin ratapiha-alueita. Laiturialueelle pääsy suoraan Kaupattorin puolelta olisi suunnittelijoiden mukaan vaatinut Kaupattorin leventämistä ja sen vesialtaiden täyttämistä. Huomionarvoista on lisäksi, että samassa yhteydessä pohdittiin myös ajatusta kauppa-hallin siirtämisestä "sellaiseen paikkaan, missä se olisi lähempänä varsinaisia kaupunkilaisten asumisvyöhykkeitä".<sup>5</sup>

1 Etelä-Suomen Sanomat 14.12.1975 s. 11

2 Uusi Suomi 24.2.1951 s. 5

3 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1950 s. 244. Satamaradan purkamisen jälkeen on vesiviskuri jätetty paikoilleen Katajanokalle muistumana alueen rautatiehistoriasta.

4 KHKK 1950 s. 95

5 Uusi Suomi 25.4.1954 s. 19





Eteläsataman länsipuolelle Eteläisen ja Pohjoisen Makasiinikadun rajaamaan kortteliin valmistui vuonna 1952 Viljo Revellin ja Keijo Petäjän suunnittelema Teollisuuskeskuksen moderni toimistotalo. Suomen työnantajien Keskusliiton rakennuttaman talon paikalla sijaitsi tätä ennen jo Ruotsin vallan aikana rakennettu makasiini, joka oli ollut Venäjän armeijan käytössä 1880-luvulle saakka. Kaupungin vaatimuksesta tontin myynnin

ehtoihin oli kirjattu vaatimus hotellin ja ravintolan sisällyttämisestä rakennusohjelmaan sekä tilojen käyttömahdollisuus Helsingin olympialaisten ajaksi. 1960-luku, Volker von Bonin, HKM



**S.H.O. muuttaa!**

Joulukuun 19. päivänä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö muuttaa uuteen taloon Eteläranta 8:aan. Nykyisissä, valoissa tiloissa, joista on vapaa näköala Eteläsatamaan, voimme entistä paremmin palvella asiakkaitamme ja siten edistää maan elinkeinoelämää.

Muuton aikana vanhan talon puhelinkeskus vastaa numeroon 10 500, entisen numeromme 10 901 siirtyessä uuteen taloon.

**SUOMEN HÖYRYLAIVA OSAKEYHTIÖ**  
Eteläranta 8. Puh. 10 901 (Vaihe)

Uusi Suomi 18.12.1955.



Kuvassa vasemmalla näkyvä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön pääkonttori valmistui vuonna 1955. Sky-Foto Möller, n. 1970, HKM.

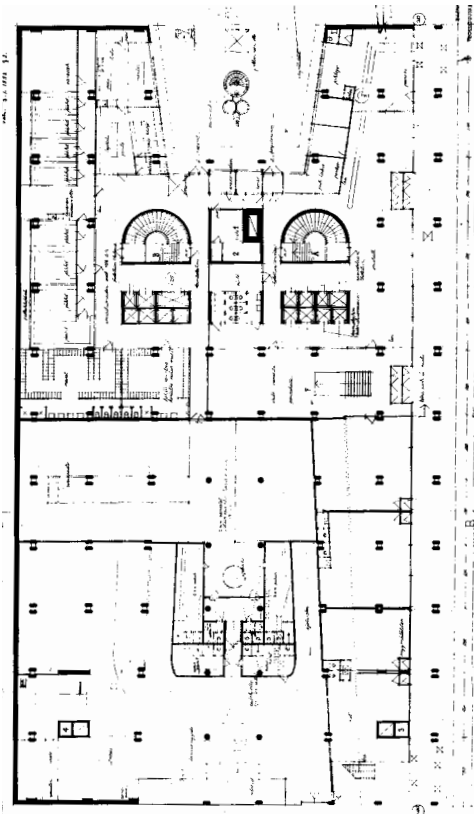
## PALACE - Teollisuuskeskuksen talo (Eteläranta 10)

Eteläsataman länsireunaa reunustavasta rakennusrivistöstä rakennusaikanaan tinkimättömintä modernismia edusti vuonna 1952 valmistunut Työnantajien Keskusliiton rakennuttama Teollisuuskeskuksen toimitalo. Viljo Revellin ja Keijo Petäjän suunnittelema monitoimirakennus poikkesi sekä mittakaavaltaan että teknisiltä ratkaisuiltaan huomattavasti sitä ympäröivästä vanhasta rakennuskannasta. Yhtenäisen rakennusmassan leveys, elementein toteutettu nauhaikkunafasadi ja katutasoinen pilaristo viestivät arkkitehtuurin kansainvälisistä ihanteista. Alkujaan rakennuksen toisessa, pysäköintiä varten alun perin varatussa kerroksessa toimi ravintola ja ”naisten tavaratalo Palazzo”.<sup>1</sup> Kaupunkikuvallisesti keskeiselle paikalle noussut rakennus toimi Olympiakisojen toimistona sekä kutsuvieraiden majoitukseen käytettynä hotellina. Rakennuksen näkyvä rooli kaupunkia esittelevässä kuvastossa ja kansainvälisessäkin julkisuudessa loi siitä modernin toimistotalon esikuvan, jonka vaikutus toimistotaliarkkitehtuuriin tuli myöhemmin näkymään kaupunkikuvassa vaihtelevan tasoisina sovelluksina.

## Suomen Höyrylaiva Oy:n pääkonttori (Eteläranta 8)

Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön rakennuttama Bertel Liljeqvistin ja Tom Salvesenin piirtämä toimistotalo valmistui vuonna 1955 sodassa vaurioituneen ja sittemmin puretun Jean Wiikin suunnitteleman, E. ja O. Hanssonin viimeistelemän, kolmikerroksisen talon paikalle. Ulkoiselta olemukseltaan rakennus jatkoi Teollisuuskeskuksen modernistista linjaa.

1 Järvenpää & Rähä 2009 s. 77



Palacen H-kirjainta muistuttavaan pohjamuotoon oli integroitu myös ajoluiskat, pysäköinti ja autohuoltamo. 1950 HRakvv.

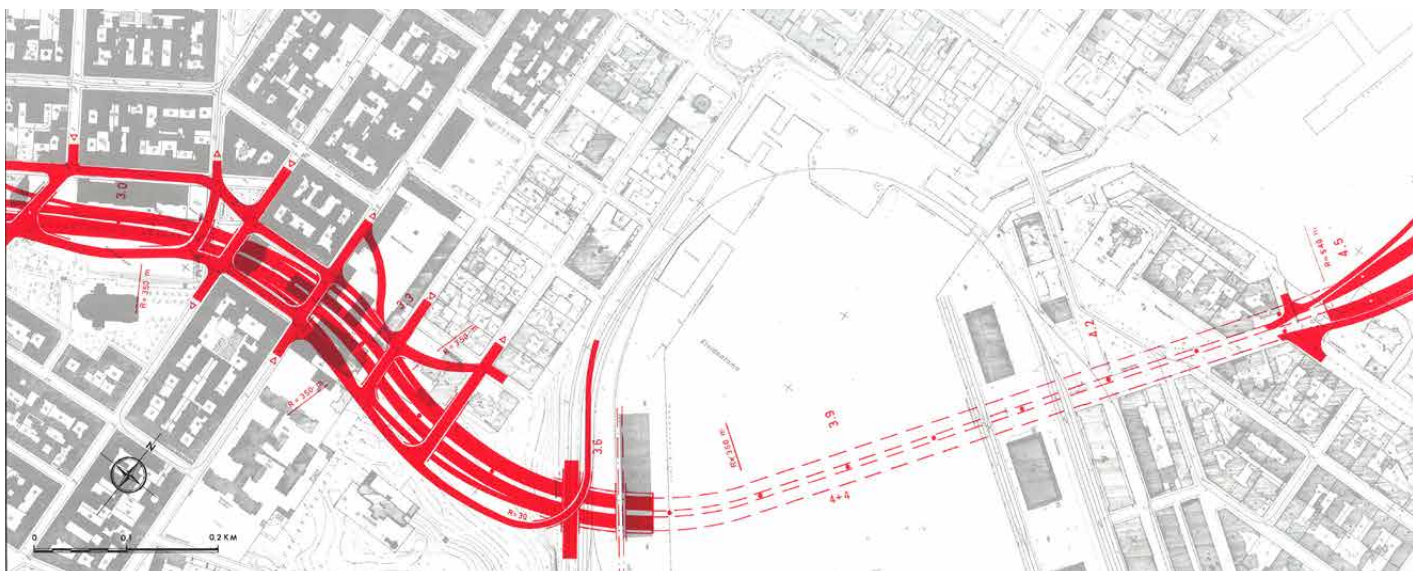
Vettä vasten peilaava Teollisuuskeskus kaupallisine palveluineen toi uuden ajan näkyväksi etenkin yöaikaan. Rakennuksessa alun perin toiminut ostoskeskus ei kuitenkaan menestynyt ydinkeskustasta syrjään jääneessä sijainnissa. Volker von Bonin, 1960-l., HKM.





# 1960-luku





## Satamatyötä ja liikennevirtoja

*"Ehrenströmintien liikenteen rajoittamista koskevassa vt. Londénin ym. aloitteessa huomautettiin, että mainittu Kaivopuiston ympäri kiertävä tie oli hiljaisen kävelytien sijasta muodostunut mopediin, moottoripyörien ja autojen kilpa-ajoradaksi sekä raskaitten kiitolinja-autojen läpikulkuväyläksi, jota esim. nuorten henkilöiden ohjaamat ajoneuvot ajavat edestakaisin tuntikaupalla. Epäkohtien poistamiseksi olisi Ehrenströmintien tuntinopeus vahvistettava 30 km:ksi, ohiajo kiellettävä ja kuorma-autojen kautta-ajo estettävä. Kaupunkisuunnittelulautakunta mainitsi, että Ehrenströmintien liikenneolosuhteet velvoittivat käyttämään tieliikenneasetuksen mukaista 50 km/t nopeutta, mistä ei olisi syytä tehdä poikkeusta."*

KHKK 1965 Osa 1, s. 50



1960-luvun kaupunkisuunnittelulle olivat ominaisia tulevaisuuden ennakkoinnille perustuneet, toisinaan utooppiset visiot. Vuosikymmen kulminoitui Smith-Polvisen laatimaan liikennetutkimukseen, jonka pohjalta laadittiin suurisuuntainen, vapaan autonkäytön periaatteeseen tukeutunut suunnitelma Helsingin tulevaisuuden liikenneverkosta. Moottoritierampit olisivat nousseet vesialueen alittavasta tunnelista suunnilleen yllä näkyvän kuvan kohdalla, 9-kaistaisena. Volker von Bonin, 1960-luku, HKM.

*"Monstrumin ajokaistat rauhoittuvat merenalaisessa tunnelissa matkalla Katajanokan pohjoisrannalta Eteläsatamaan, mutta aloittavat rajun leikin tempautuessaan avoleikkauksessa kohti Tähtitornin mäkeä. Unioninkadun kohdalla kaistoja on jo 9 kpl. Vanha Kaartin maneesi ja osa Kaartin kasarmia pyyhkäistään mennessään. Samassa rytäkässä jäävät jalkoihin Rakennustaiteen museo ja Designmuseo."*

Pentti Murole: Katajanokan kanava, Aallon keskusta ja Smith & Polvinen – liikenteen virhearvioita, 16.9.2016

1960-luvulla kaupunkisuunnittelussa puhalsivat uudet, tulevaisuuden liikenteen sujuvuudesta syvästi huolestuneet tuulet. Ajatus Helsingin niemeä kiertävästä kehäväylästä esiteltiin vuoden 1960 yleiskaavaehdotuksessa. Kahteen kaaren muotoiseen syöttölenkkiin perustunut ratkaisu olisi tuonut "monitasoisen autocityn" Eteläsataman ympäristöön. Tämä visio hylättiin nopeasti, sillä sen nähtiin koituvan tuhoisaksi empire-keskustan ja meren väliselle suhteelle. Suunnitelmista kauhistuneet nuoret arkkitehdit laativat rajun vastaehdotuksen, jossa liikenteen johtaminen olisi toteutettu Kaisaniemenlahden eteläpuolitse kulkevan poikkitaiväylän avulla. Näin moottoritien varrelle oltaisiin voitu muodostaa kaksitasoinen, pysäköintilaitosten ja jalankulkijoiden kansitason muodostama "nauhacity".<sup>1</sup> Ajan henki kulminoitui vuonna 1968 esiteltyyn Smith-Polvisen kuuluisaan liikennesuunnitelmaan, jonka perustana oli yksityisautoilun rajaton kasvu. Eteläsataman alueelle Pohjoisrantaa myöten linjattu moottoritie olisi Katajanokan pohjoispäädyssä sukeltanut tunneliin, nousten 9-kaistaisena katutilaan nykyisen Makasiiniterminaalin etelälaidalla. Suunnitelma hylättiin.

Vaikka empire-keskustan luonnetta uhanneet suunnitelmat kuopattiin, näkyivät ajan uudet ilmiöt fyysisessä kaupunkiympäristössä leventyneinä ajoväylinä. Aika tarjosi kaikille aisteille jotakin uutta: moottoriajoneuvojen pärinä yhdistyi sinertäviin pakokaasupilviin, jotka jättivät vuosirenkaansa erityisesti vaaleilla sävyillä kalkattujen rakennusten pintoihin. Satamaradalla höyryveturit vaihtuivat dieselillä käyntyneeseen kalustoon. Kaupunkisuunnittelun suuret linjat laadittiin mukailemaan ennustettua kehitystä. Toimintojen aluekohtaista erottelua pidettiin erityisesti liikenteen edellyttämien järjestelyjen vuoksi välttämättöminä. Helsingin yleiskaavaehdotuksessa 1960 Eteläsataman ympäristö määriteltiin kahtalaisesti. Empire-keskusta ja kauppatorin ympäristö nostettiin hallinnon ja kulttuurin alueiksi, kun taas satamatoiminnan määrittelemät itäiset ja läntiset ranta-alueet määriteltiin yksinomaan teollisuus- ja satama-alueiksi.<sup>2</sup> Teollisuusympäristöjen rakennustaiteellisia tai kaupunkikuvallisia arvoja ei vielä tunnustettu.

1 Uusi Suomi 4.3.1964 s. 12

2 Kervanto Nevanlinna 2002 s. 200







1960-luvulla Eteläsataman länsipuolen asema matkustajaliikennesatamana vahvistui. Vuosikymmenen alussa autolauttojen aika-kausi oli vasta edessä ja alusten koko sopusointuinen suhteessa terminaalirakennuksiin. Tavaraliikennettä palvelemaan rakennettiin uusi varistorakennus, makasiiniterminali (M4). Merimuseo, 1960-luku, HKM.

## Satamatoiminnan yleiskuva 1960-luvulla

1960-luvulla Eteläsataman matkustajaterminalista liikennöitiin säännöllisesti ainakin Tallinnaan, Tukholmaan, Kööpenhaminaan ja Travemündeeseen. Pakkahuoneen laiturista lähdettiin myös Leningradiin.<sup>1</sup> Luonteeltaan Eteläsataman länsipuoli oli vielä kahden toisistaan poikkeavan käyttötarkoituksen sekoitus – matkustajat ja tavaraliikenne kulkivat samojen laituripaikkojen kautta. Vuodenkierto oli vielä läsnä nykyisestä poikkeavalla tavalla: säännöllinen reittiliikenne Tukholmaan oli käytössä vain kesän ja syksyn sesonki-aikoina. Rahtiliikenteen rytmittämä arki korostui etenkin talvikautena. Matkustajalaiturilla purettiin ja lastattiin jatkuvasti. Eräänä syynä olivat uudenaikaiset, tilavat ja lämmitetyt varastotilat, jotka soveltuivat erityisesti hedelmälástien vastaanottoon ja luovutukseen. Arki 1960-lukulaisen sataman ympäristössä näyttäytyikin työntäyteisyydessään värikkäänä, kun mitä erilaisimmista vienti- ja tuontitavaroista koostunut rahti kulki estottomasti raiteita pitkin presidentinlinnan editse kohti Katajanokkaa. Vasta seuraava vuosikymmen toi mukanaan muutoksen, kun tavarasatamatoiminnan painopiste alkoi siirtyä pois Eteläsatamasta.

1960-luvulla yhteydet Eteläsatamasta maailmalle paranivat ja matkustajaliikenne vilkastui entisestään. Vuonna 1960 Helsingin satamista saapuneita ja lähteviä matkustajia oli n. 120 000, vuonna 1969 jo yli 320 000.<sup>2</sup> Vuonna 1965 teki s/s Vanemuine ensimmäisen matkan Tallinnaan, 26 vuoden mittaiseksi venähäneen keskeytyksen jälkeen.<sup>3</sup> Tulevaan verrattuna oli matkustamisen mittakaava vielä pienimuotoinen; alus veti 250 henkilöä. 1950-luvun alussa valmistuneen Olympiaterminalin mittakaava oli vielä sopusoinnussa rantautuvien alusten kanssa, mutta laivojen koko alkoi 1960-luvulla kasvaa voimakkaasti.

*"Helsingin satamaliikenteestä ei tietenkään vielä ole valmiina koko vuoden lopullista yhteenvedoa, mutta vaikka tarkat tilastotiedot puuttuvatkin, voidaan mainita, että varmuudella saavutetaan uusia ennätyslukuja niin viennissä, tuonnissa kuin alusten lukumäärässäkin, mainitsi Uudelle Suomelle satamajohtaja Kr. Eiro."*

Uusi Suomi 3.1.1961

Satamatoiminnan volyymit kasvoivat 1960-luvulla lyöden aiemmat ennätykset vuosi toisensa perään. Aikakautta määritteli myös teknisen kehityksen huima vauhti, ja Satamalaitoksella olikin täysi työ pysyä mukana infrastruktuurin kehittämisessä vastaamaan ajan tarpeita. Helsingin satama säilytti asemansa maan liikenteellisesti suurimpana satamana koko 1960-luvun ajan. Suurin Helsingin sataman osa-alueista oli Länsisatama.<sup>4</sup> Raakaöljyn tuonnin lisääntyessä asetelma kuitenkin muuttui, ja Naantalun sekä Sköldvikin erikoistuneet teollisuussatamat nousivat kokonaistuonnin osalta Helsingin edelle. Kuivalasti-satamana Helsinki sen sijaan säilytti asemansa. Vuosi 1960 oli satamatoiminnassa ennätystentäyteinen. Saapuneiden alusten yhteenlaskettu vetoisuus ylitti ensi kertaa 3 miljoonan nettorekisteritonnin rajan. Volyymien kasvaessa satamia uudistettiin jälleen, osin pakon edessä.

1 Erävuori 1981 s. 182

2 Erävuori 1981 s. 411

3 Suomen Sosialidemokraatti 8.7.1965 s. 1

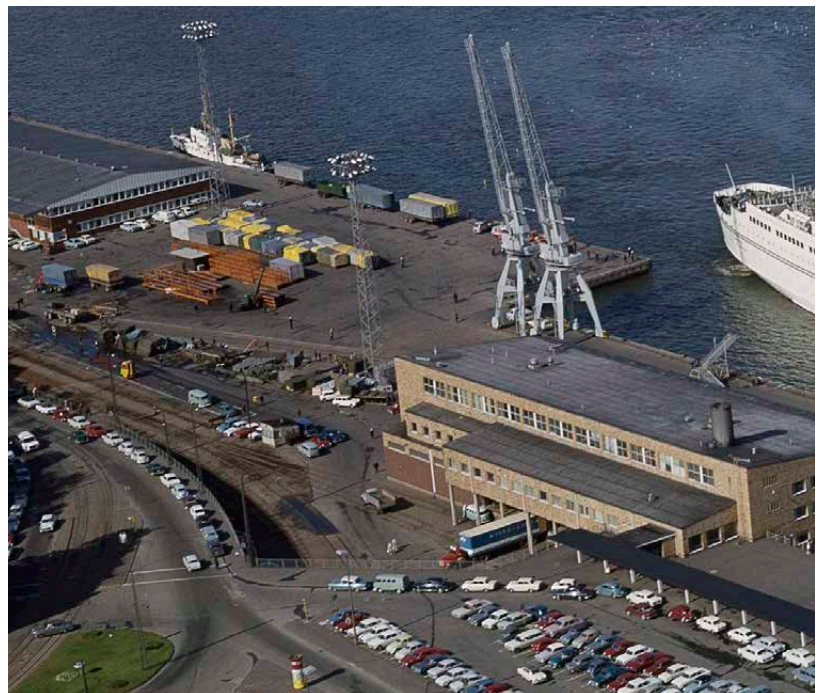
4 Erävuori 1981 s. 183



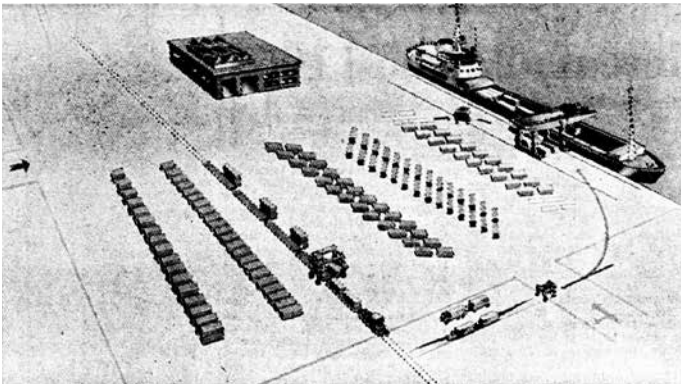
Kuva: Simo Rista, 1970, HKM.



1973 Volker von Bonin. HKM.



1972 Skyfoto Möller. HKM.



"Konteinerisatama, joka 4 miehellä voi purkaa ja lastata 100 kontteineria laivaan 5 tunnissa." US 29.1.1966.

*Laivaanajjärjestelmää (roll-on, roll-off) voidaan käyttää nostojärjestelmän sijasta lyhyillä merimatkoilla, jolloin purjehdusaika on korkeintaan 10 tuntia. Tällöin voidaan lastaus ja purkaus suorittaa yksinkertaisesti ajamalla kokonaiset autot perävaunuineen lautalle. Tällainen järjestelmä onkin lyhyellä matkalla melko yleinen.*

*...kun on kysymys vähänkään pidemmästä merimatkasta, esim. Suomesta Saksaan, on pyrittävä kuljettamaan niin vähän ylimääräistä tavaraa kuin mahdollista, eli vain pelkkä kontteineri. Vetovauvoja, alustoja, jne. ei tämällyyppisellä laivalla kannata kuljettaa. Ne vain vaativat lisää tilaa ja niihin on sijoitettu suuri pääoma, josta ei ole laivamatkan aikana mitään hyötyä.*

*Uuden kontteinerijärjestelmän tarvitsemat satamalaitteet poikkeavat tietysti paljon nykyisestä kalustosta, mutta täytyy ottaa huomioon, että tehokas kontteinerisatama hoitaa neljällä miehellä saman työn ja saman tonnimäärän kuin tähän mennessä 20 satamanosturia ja 200 miestä kappaleitavaran lastauksessa ja purkamisessa. Lisäksi on otettava huomioon, ettei kontteineriliikenne vaadi satamavarausta, koska kontteineri sellaisenaan on jo varasto.*

US 29.1.1966. Diplomi-insinööri Toivo Piitulaisen kirjoitus "kontteinerikuljetuksista"



Kuva Jätkäsaaresta eli Länssisatamasta 1996. Nina von Svetlick. HKM.

## Ro-ro ja kontit

1960-luku oli satamatoiminnan kehityksen kannalta vauhdikas erityisesti uusien merikuljetusmenetelmien suosion vuoksi. Muutoksen vaikutus heijastui Eteläsatamaan toden teolla vasta 1970-luvun puolella. Vuonna 1956 valtameriliikenteessä oli ensipurjehduksensa tehnyt laiva, joka kuljetti kannellaan 20 konttia eli kontteineria<sup>1</sup> (container). Tästä seurasi lumipalloeefektinä maailmanlaajuinen vyöry, joka muutti laivojen rahtaustavan ja vaikutti sitä kautta merkittävästi satamien yleisilmeeseen. Ennen kaikkea kontti oli standardisoiduin mitoin tehty *monikertapakkaus*, joka alkoi määritellä niin laivojen mittasuhteita kuin satamajärjestelyn logistiikkaa. Sillä oli monia etuja kertapakkauksiin, paaleihin, irtokappaleitavaroihin... yms, joita oli perinteisesti nosteltu laivasta laiturille ja laiturilta laivaan, joko laivan omalla nosturilla tai rantanosturilla. Teräksestä valmistettu kontti oli tukeva ja vähensi tavaran rikkoutumisriskiä. Muut pakkauskustannukset vähenivät, kun rahtitavara aseteltiin tiiviisti teräsvaipan sisään. Yhteen konttiin voitiin sijoittaa monentyyppistä tavaraa. Laivojen seisonta-ajat satamissa lyhenivät olennaisesti. Konttia voitiin kuljettaa joko junalla, irtokappaleena laivalla tai autoon sidottuna. Enää tavaroita ei tarvinnut purkaa ja uudelleen lastata, vaan laivasta autoon kiinnitetty kontti saattoi siirtyä saman tien maakuljetukseen. *20 Feet General* -kontin mitat 8×8×20 jalkaa (2,35×2,36×5,89) vastasivat yhtä autokuormaa. Suuriin satamiin, kuten Jätkäsaareen, rakennettiin erityiset konttinosturit ja konttitrukit. Konttiliikenne Helsingissä käynnistyi vuonna 1963.

Eteläsatamassa 1960-luvun ajan rahtaus tapahtui edelleen nostureita hyväksi käyttäen. Kappaleitavaran rahtausvolyymi saavutti Katajanokalla huippunsa 1960-...1970-luvulla. Tila-ahtauden ja liikennelogistiikan rajoitteiden johdosta varsinaista konttinosturia ei Eteläsatamaan ollut mahdollista sijoittaa. Siksin lastauksen liikemuoto alkoi vertikaalisen nostelun – lo-lo<sup>2</sup> – sijaan kehittyä horisontaaliseksi: ro-ro<sup>3</sup>. Samalla kehittyi uusi kuorma-autotyyppi, missä vetoauto ja kuormavaunu olivat toisistaan irralliset, ja näin olleen laivaan oli mahdollista lastata ainoastaan itse kuormavaunu. Värikkäistä kuormavaunuista ja konteista tuli osa Helsingin rantamaisemaa. Ro-ro-liikenteen vaikutus sataman kaupunkikuvassa näkyi selvimmin 1970-luvulla, kun yht'äkkiä rantamaisemasta katosivat kaikki nosturit. Uudentyyppisiä laivoja alettiin lastata ja syöttää ns. peräporttien kautta eli suoraan sisään ajamalla. Rahtaustavan muutoksen lisäksi myös yleinen yhteiskunnan autoistuminen sai laivavarustamot kehittämään uudenlaisen alustyyppin, autolautan. Alusten kokonaisvetoisuus kasvoi 1960-luvun aikana noin 55%.

1 Erävuori 1981 s. 171. Kontteja kutsuttiin aluksi yleisesti "kontteineiksi".

2 Kuivia irtolasteja kuljetetaan niin sanotuilla lo-lo (lift on – lift off) aluksilla eli aluksilla, jossa lastia käsitellään erilaisilla nostureilla tai kauhoilla aluksen partaan yli. Nosturit voivat sijaita joko laivoissa ja satamassa.

3 Ro-ro-alukset lastataan ajoneuvoilla rampia pitkin laivan kyljessä, perässä tai keulassa olevan portin kautta, niin sanotulla roll on – roll off -menetelmällä.

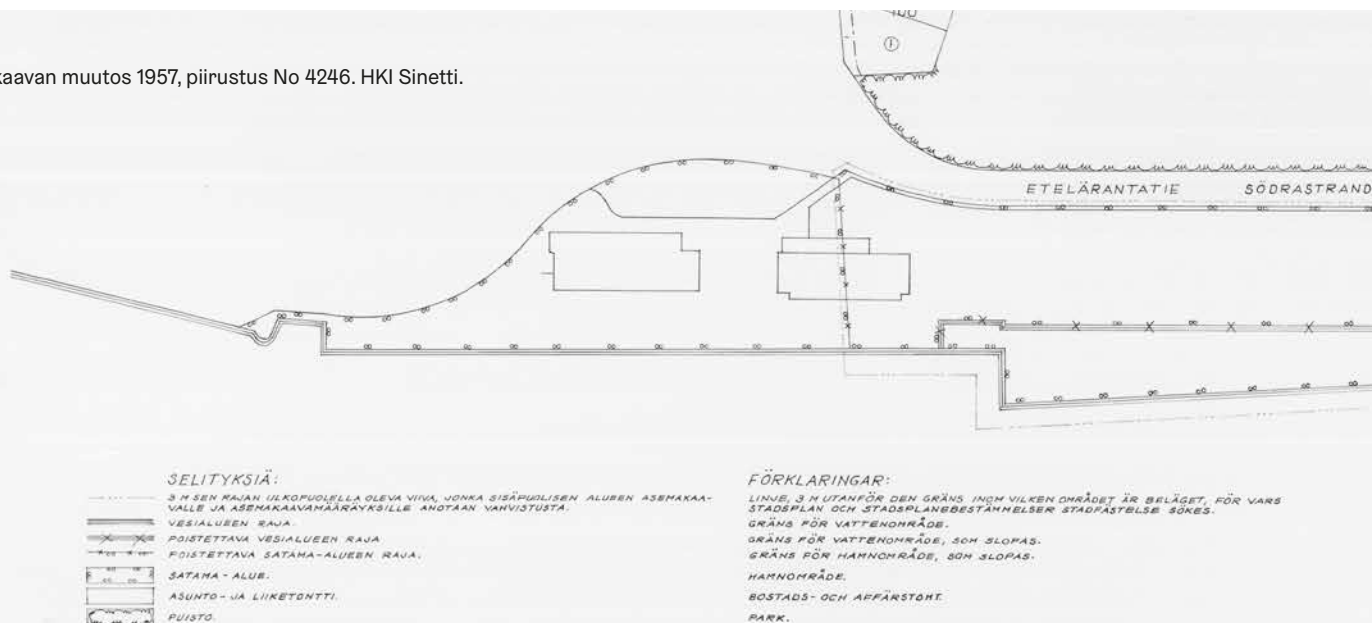


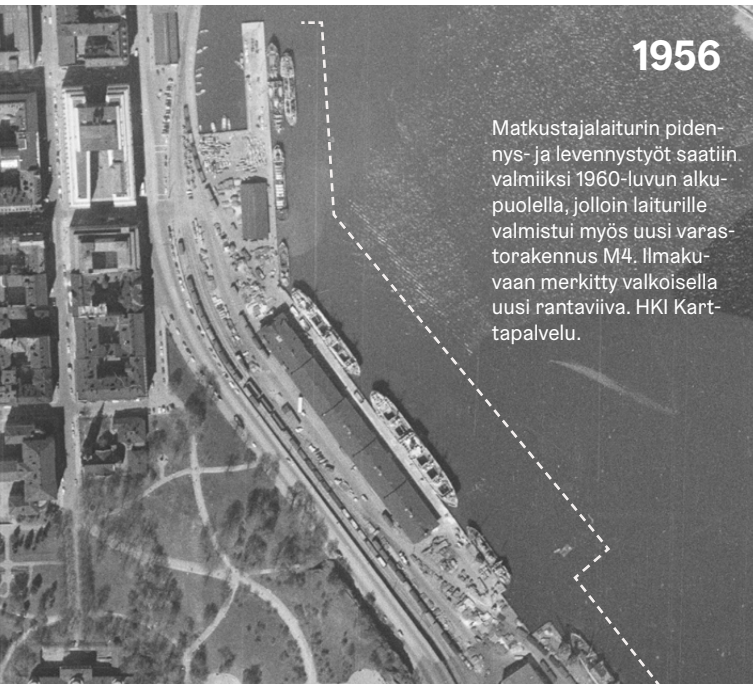
Matkustajalaiturin pidennys- ja levennystyöt olivat alkaneet vuonna 1958. Työt alkoivat Olympialaituriin pohjoiseen rajautuvasta, laiturin vanhimmasta osasta. Keskeinen syy muutostöille oli tarve saada työ- ja liikennöintitilaa uuden makasiinirakennuksen (M4) kummallekin puolelle. Gustaf Nyströmin 1880-luvun punatiilimakasiini purettiin 1950-luvun lopussa. Uggle Rune, 1960-61, HKM.



Eteläsataman rakennuskanta vakiintui 1960-luvulla sellaiseksi, jona se on pääpiirteissään säilynyt näihin päiviin saakka. Taka-alalla tullivaraston takana aivan 1960-luvun alussa valmistunut uusi varastorakennus (Makasiiniterminaali), joka oli Olympialaiturin rakennusten lailla Risto-Veikko Luukkosen suunnittelema. Rakennus jatkoi laituriavarastojen horisontaalista ja matalaa muotokieltä. Sen katon kaltevuuskulma on myös yhtenevä Olympialaiturin rakennustan kanssa. Constantin Grünberg, 1962, HKM.

Asemakaavan muutos 1957, piirustus No 4246. HKI Sinetti.





1956

Matkustajalaiturin pidennys- ja levennystyöt saatiin valmiiksi 1960-luvun alkupuolella, jolloin laiturille valmistui myös uusi varastorakennus M4. Ilmakuvaan merkitty valkoisella uusi rantaviiva. HKI Karttapalvelu.

## Sataman muutostyöt 1960-luvulla

*"Kuten helsinkiläiset ovat todenneet, on Eteläsataman matkustajalaiturin seutu ylösalaisin. Satamassa tehdään parhaillaan n. 300 metrin pituista laiturinosaa, jonka kylkeen voivat ankkuroida Helsinkiin liikennöivät matkustajalaivat. Kun ennestään on samaan tarkoitukseen tehtyä laituritilaa n. 300 metriä, tulee matkustajalaiturin yhteispituudeksi nyt 600 m. Samalle laiturille rakennetaan 140 + 32 m:n suuruista varastorakennusta, joka valmistuu tulevana keväänä. Seinät muurataan tiilestä, mutta kattorakenne tehdään erikoisliimatun puukehysten varaan."*

Uusi Suomi 11.11.1960



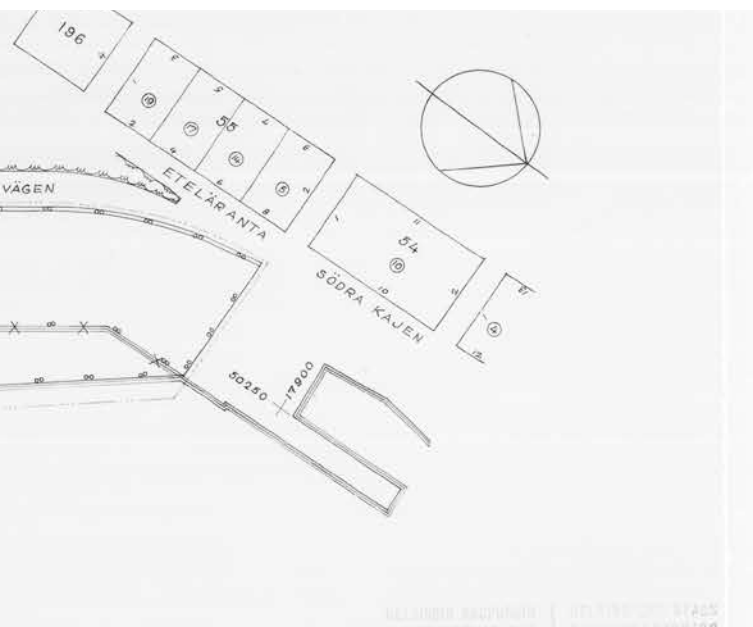
1969

Eteläsataman Matkustajalaiturin pidennys- ja levennystyöt oltiin aloitettu laiturin vanhimmasta, pohjoisessa Olympialaituriin rajautuneesta osasta jo vuoden 1958 marraskuussa.<sup>1</sup> Suunnitelmien taustalla oli tarve saada rakennuksen kummallekin puolelle aikaisempaa enemmän tilaa liikenteelle, pysäköinnille ja varastoinnille. Uusi, 300 metrin pituinen laiturirakennettiin 28-42 metriä vanhaa laituria ulommaksi. Paalutustyöt valmistuivat maaliskuussa 1960. Koko laiturialueen paalutukseen käytettiin n. 7 500 paalua.<sup>2</sup> Aiempaan, satamanostureihin perustuneeseen logistiikkaympäristöön verrattaessa laituriratkaisu oli uudellinen – lehdistössä sitä kuvattiin amerikkalaistyyliiseksi.<sup>3</sup>

1 Erävuori 1981 s. 160

2 KHKK 1960 Osa 2 s. 329

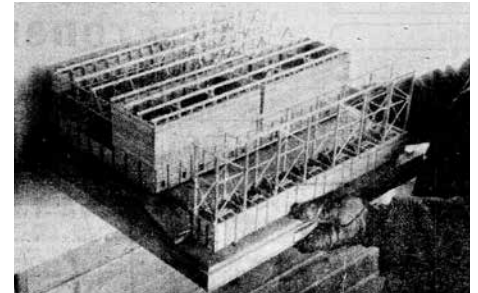
3 Suomen Sosialidemokraatti 11.8.1961 s. 15



## Amerikkalaistyylinen varasto

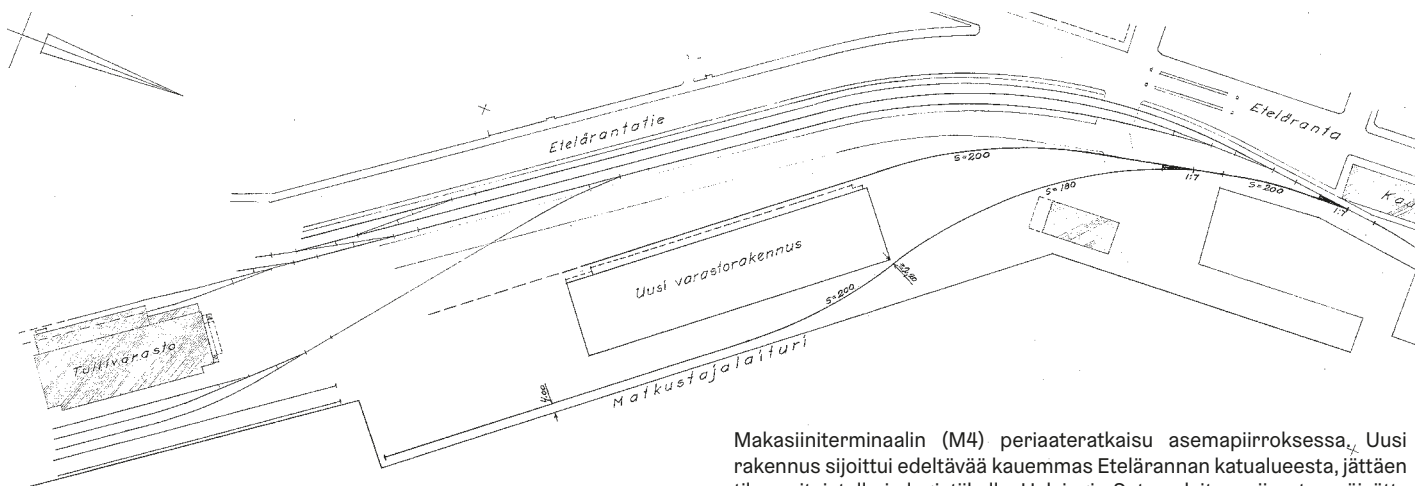
*"Helsingin satamien kilpailukyky kasvoi eilen jälleen melkoisesti kun uusi, vastavalmistunut amerikkalaistyylinen kappaletavaralaituri ja -varastorakennus otettiin käyttöön. Tällä uudella laiturilla ei ole lainkaan suuria, satamille ominaisia nostureita eikä kraanoja, vaan kaikki tavarat nousevat ruumista laivojen omien vinssien avulla. Laiturin vierellä on vettä noin 8 metriä, joten suuremmatkin laivat pääsevät satamaan purkamaan lastiansa."*

Suomen Sosialidemokraatti 11.8.1961

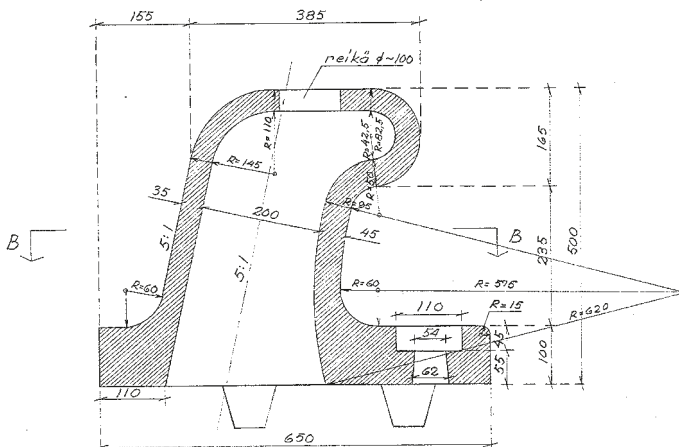


"Eteläsataman laiturityö on Helsingin kaupungin satamarakennusosaston päätyö nykyään. Työtä tehdään yhtä paljon veden alla kuin päälläkin. Veteen upotetaan pohja-arkkuja, joiden pienoismallin näemme vieressä."

Kansan Uutiset 21.1.1960



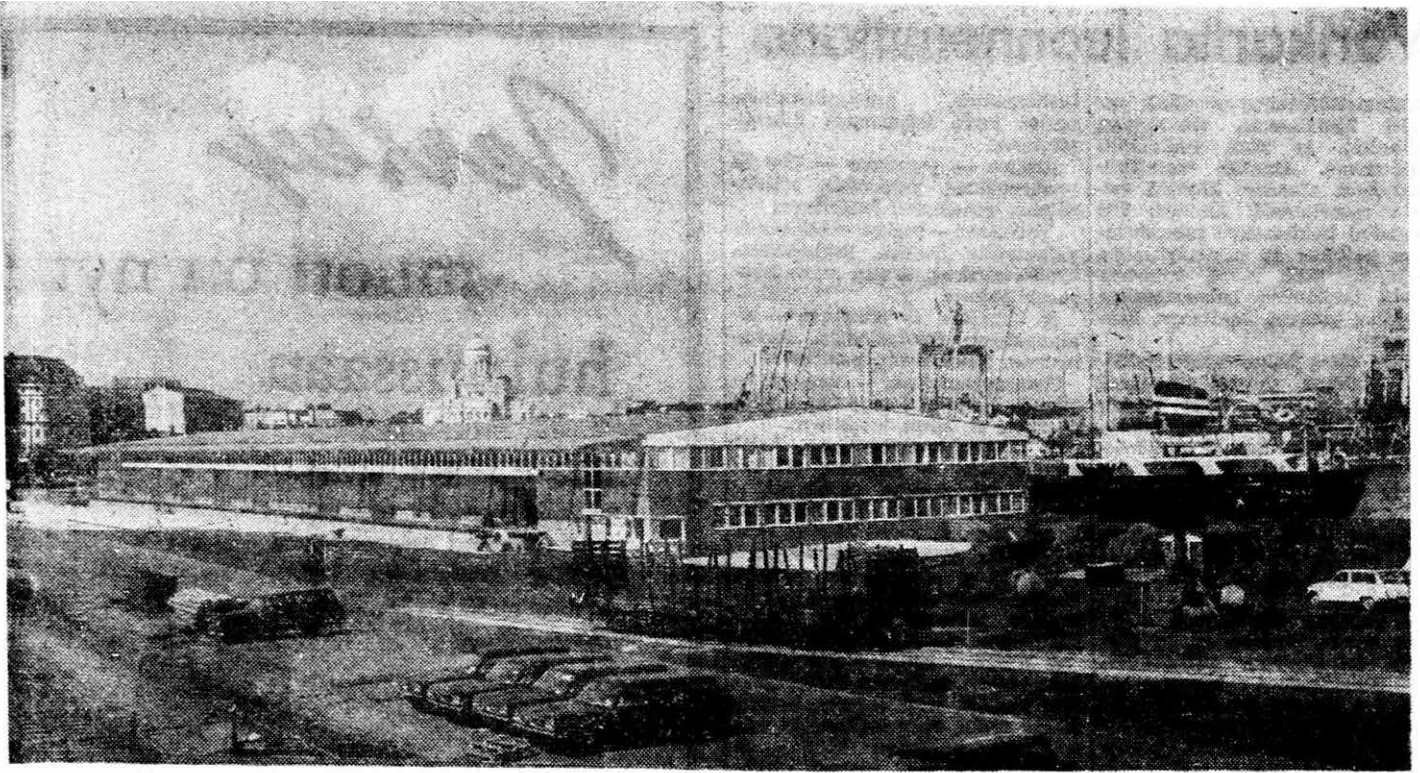
Makasiiniterminaalin (M4) periaateratkaisu asemapiirroksessa. Uusi rakennus sijoittui edeltävää kauemmas Etelärannan katualueesta, jättäen tilaa raiteistolle ja logistiikalle. Helsingin Satamalaitos, piirustus päivätty 17.5.1961.



Eteläsataman Matkustajalaiturin pollarit. Helsingin Satamalaitos 1960.



Rauno Lumijärvi, 1970, Albumit Auki.



*Eteläsataman vastavalmistunut uusi laituri ja makasiini edustavat myös huomattavia kauneusarvoja, ja sataman kasvat kaunistuvat nyt huomattavasti.*

Suomen Sosialidemokraatti 11.8.1961

## M4-makasiini korvaa länsitullivaraston

Matkustajalaiturin uudistustöiden yhteydessä Gustaf Nyströmin suunnittelema 1800-luvun lopun rakennuskanta sai väistyä uuden suuren varastorakennuksen tieltä.

*"Tulevaa käyttöä varten on paikalla nyt sijaitseva varastorakennus liian pieni ja epäonnistuneesti sijoitettu, niinpä sen tilalle tehdäänkin uusi rakennus, joka tulee sijaitsemaan jonkin verran lähempänä vanhan laiturin reunaa. Rakennuksen taakse jää näin ollen entistä enemmän liiketilaa. Vanhan varaston ja Etelärannan tien pengerryksen muodostama sola on viimeaikoina suuresti vaikeuttanut auto- ja junaliikennettä. Laituria levennetään tältä osaltaan kolmisenkymmentä metriä."<sup>1</sup>*

Samassa yhteydessä purettiin laiturilta myös vanha puinen varastosuojat n:o 5.<sup>2</sup> Uuden makasiinirakennuksen (tunnuskeltaan M4) suunnittelijaksi valittiin Olympialaiturin rakennuskokonaisuudesta vastannut Risto-Veikko Luukkonen. Matala, punatiilillä verhoiltu rakennusmassa nousi uudistettulle laiturialueelle siten, että Etelärannan ja rakennuksen väliselle alueelle jäi aikaisempaa enemmän tilaa ratapihalle ja muulle logistiikalle. Rakennus esiteltiin lehdistössä uudenaikaisena ja -tyyppisenä varastona, jonka nähtiin 'kaunistavan sataman kasvoja', ja jonka yhteensä 4355 m<sup>2</sup>:n tiloissa olivat käytössä viimeisintä huutoa olevat tekniset ratkaisut:

*"Uusi makasiinirakennus on ulkomuodoltaan varsin kaunis, vaikka käytännön näkökohdista ei ole tingitty tippaakaan. Rakennus jakautuu kolmeen erilliseen osaan, joista pienimmän muodostaa tullin ja satamalaitoksen käyttöön varattu tila, ja suurimman kylmävarasto-osa. Makasiinin koko pohjapinta-ala on lähes neljä ja puolituhatta neliometriä ja sen korkeus on 9 metriä.*

*Erikoista varastossa on sisälle rakennettu ovijärjestelmä. Kun truckki tuo tavaraa tullattavaksi avautuvat ovet automaattisesti sen ajettua erikoiselle "kynnykselle" ja tällöin puhallin kehittää ilmaverhon oven eteen, joten talvipakkasillakaan ei kylmä ilma pääse sisään tullaushuoneeseen. Kuormauslaituri on katettu panssarilasikatoksella paremman valonsaannin turvaamiseksi."<sup>3</sup>*

Matkustajalaiturin muutostyöt ja uusi varastorakennus (M4) saatiin valmiiksi vuonna 1961.<sup>4</sup> Luonteeltaan rakennus oli aluksi yleisöltä suljettu, vaikka se myöhemmin muuttuikin osittain matkustajaterminaalikäyttöön. Se oli suunniteltu puhtaasti sataman logistiikkaa palvelevaksi varastotilaksi. Vuosikymmenen lopulla oli Matkustajalaiturin ja Pakkahuoneenlaiturin yhteenlaskettu pituus 815 metriä.

1 Kansanu Uutiset 21.1.1960.

2 Erävuori 1981 s. 320

3 Suomen Sosialidemokraatti 11.8.1961

4 Erävuori 1981 s. 160



Sataman tunnusvärit. Helsingissä Eteläsataman länsipuolisen satama-alueen tunnisti hopeanharmaista nostureista. Kuvan nosturi tilattiin Turusta Crichton-Vulcanin tehtaalta. Uudella nosturilla rahti saatiin nostettua suoraan tullivaraston yläparvekkeelle. Katajanokalla nosturikopit olivat sinisiä ja Jätkäsaaressa punaisia. Volker von Bonin, 1960-luku, HKM.



## Satamanosturien kaupunki

Eteläsataman logistisen aikakauden symboliksi luettavat laiturinosturit olivat eräs merkittävä, sittemmin kadonnut kaupunkikuvaan voimakkaasti rakennusten ohella vaikuttanut visuaalinen piirre. Vaikka nosturit olivatkin Katajanokalla merkittävämmässä roolissa kuin matkustajaliikenteeseen enemmän profiloituneessa länsipuolen satamamiljöössä, olivat ne yhtä lailla tarpeellisia sataman toiminnallisuuden kannalta oleellista infrastruktuuria.

Eteläsataman itä- ja länsipuolisten satama-alueiden nosturistuminen oli käynnistynyt jo 1930-luvun puolella, kun Katajanokalle oli hankittu yhteensä 4 satamanosturia. Eteläsatamassa oli alkuaan vain yksi, kiinteä satamanosturi. Uusia oli hankittu 1950-luvulla yhteensä neljä kappaletta. Katajanokkaa ja Eteläsataman länsipuolta kehitettiin kuitenkin erilaisin perintein:

*"Katajanokan laiturin järjestelyissä noudatetaan keskieuropalaista suuntausta, johon kuuluvat satamanosturit, mutta vastapäätä Olympialaiturin ja Eteläsataman välille rakennetaan uusi laiturimerikkalaisen mallin mukaan, jolloin trukit ja muut koneelliset kuorma- ja purkausvälineet suorittavat tavaransiirtämisen sen jälkeen kun laivan omat nosturit ovat tehneet oman osuutensa. Tähän osaan satamaa ei siis rakenneta laisinkaan satamanostureita."*

Uusi Suomi 31.5.1956 s. 18

Helsingin satamien nosturien kokonaismäärä kasvoi erityisen voimakkaasti juuri 1950-60-lukujen taitteessa ollen suurimmillaan vuosikymmenen puolivälin jälkeen, jolloin nostureita oli käytössä 92 kpl. Eteläsataman Matkustajalaiturin varaaminen yksinomaan matkustajaliikenteelle oli edessä vasta 1970-luvulla. Uusien kuljetusmuotojen – mm. konttiliikenne – nousu johti 1970-luvulle nosturien määrän radikaaliin vähenemiseen. Siinä missä laiturinosturit katosivat kaupunkikuvasta vuosikymmenten saatossa, ovat vuonna 1948 ensiajansa Helsingin satamassa suorittaneet haarukkatrukut säilyneet käytössä näihin päiviin saakka.



### SATAMAT

HELSINGIN SATAMASSA torstaina 23 alusta. Saapunut 24. 5. Herttoniemeen Wiikinki Tuapsesta öljyä, Sörnäisiin Baltijskij-27 Tcherepovetsista hiltä, Katajanokalle Herakles Bordeauxista ja Else Reith Rotterdamista kappaletavaraa, Länsisatamaan Peru Puntarenasista kahvia, 25. 5. Sompasaareen Finnpartner Lyypekestä, Eteläsatamaan Bore II Tukholmasta ja Tallinn Tallinnasta matkustajia, Hilkka Haminasta lastamasta. Länsisatamaan Baltic Liverpoolista ja Rybnik Gdanskista kappaletavaraa. Lähteneet 24. 5. Cooranga Las Palmasiin, Ingrid Corthon Teneriffaan, Bielsko Gdyniaan, Coolgardie Tukholmaan, Barth, Fennia, Clio, La Gavotte, Herakles, Mira ja Else Reith Kotkaan, Eckerö Turkuun, Finneagle ja Finnpine Raumalle,

1960-luvulla Helsingin satamien arjesta tiedotettiin myös sanomalehdissä. US 26.5.1967 s. 26.



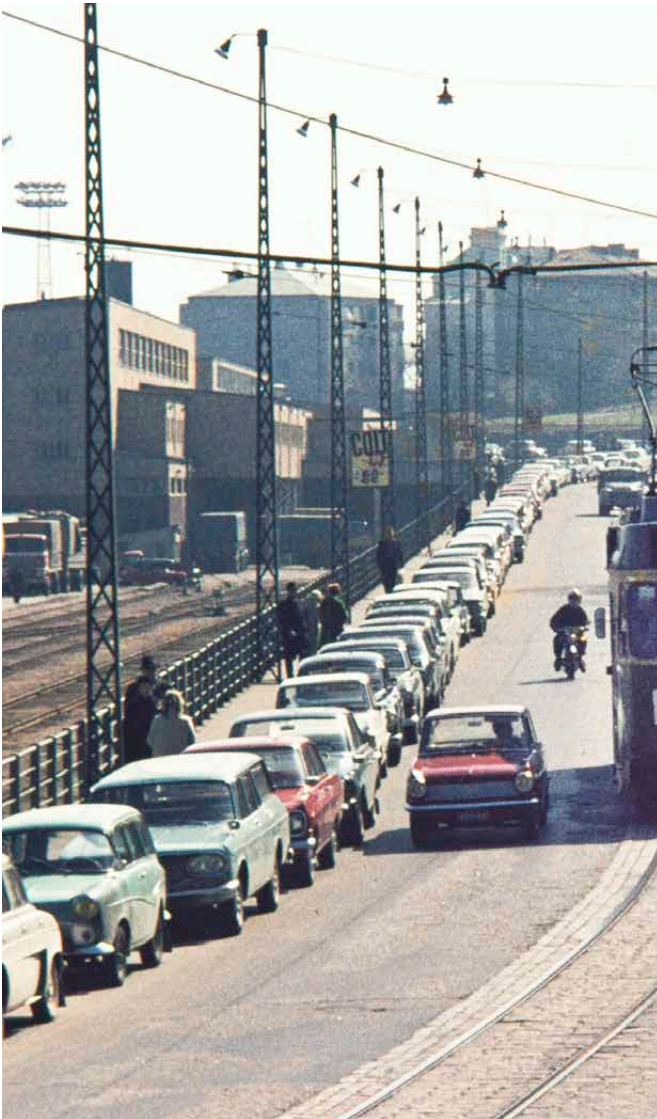
1950-luvulla Eteläsatamassa olivat käytössä sirot, yläosastaan kapenevat valaisinpylväät. Olympiaterminaalin edustalla käytössä oli virtaviivaisempi kaaripäätteinen malli, jota käytettiin myös Ehrenströmin tiellä, tosin yksipäätteisenä.



Sataman valaistukseen panostettiin 1960-luvulla. Aiempaan verrattuna valaisinmastot nousivat nosturien lailla kaupunkikuvallisesti aiempaa näkyvämmiksi elementeiksi. Näin sataman teknisille varusteille tyypillinen ristikkomastoteema sai jatkoa. "Aiempiin, kellomaisiin valaisinpäätteisiin verrattuna uudet valaisinpäätteet olivat ulkonäöltään teknisempiä ja kauhavalaisinten muotoa määräsivät ensisijaisesti tekniset vaatimukset". UK Junttila s. 100



Ristikkomastopylväiden valaisinlaitteet vaihtuivat myöhemmin 1970-80-luvulla uudentyyppisiksi. Volker bon Bonin, 1980-luku, HKM.



Ristikkomastojen vertikaalinen rytmi määritteli osaltaan Laivasillankadun katukuvaa. Raitiovaunujen ajolankoja kannattelevat pylväät ovat 1930-luvulta. 1960, Unto Laitila, HKM.

## Huono valaistus Helsingin satamissa Työ vaarallista pimeänä aikana

**HELSINGIN SATAMA-LAITURIEN** valaistus on nykyisin niin huono, että sosiaaliministerin tarkastaja on kieltänyt lastaus- ja purkaustöiden suorittamisen erään paikoin pimeänä aikana. Satama-alan ammattiliitot ovat kääntyneet asiassa kaupungin ja sosiaaliministerin puoleen ja vaatineet satamien valaistusolosuhteisiin pikaisesti parannuksia. Ellei näin tapahdu, ei järjestöllisiä toimenpiteitä voida parhaaksi katsottua helkellä välttää". Työntekijäjärjestöjen taholta huomautetaan, että tilanne useilla satamalaitureilla on suorastaan skandaalimainen joksinkin olemattoman valaistuksen takia. Pimeät satamat ovat vaarallisia paitsi satamatyöntekijöille, myös kaikille muille, jotka työnsä vuoksi joutuvat satamalueilla liikkumaan. Myös ammattientarkastaja on kiinnittänyt huomiota huonoon valaistukseen.

Asia oli eilen esillä satamalaitekunnassa, joka päätti

esittää lausunnossaan kaupunginhallitukselle, että se ryhtyisi kiireellisesti toimenpiteisiin valaistuksessa olevien epäkohtien poistamiseksi. Valaistuksen väliaikaiseen järjestämiseen on satamalaitoksen aloitteesta jo ryhdytty Särnäisten satamassa ja lähipäivinä asennetaan lisää väliaikaisia valaisimia myös matkustajalaiturin uudelle osalle.

### Asia sekavien määräysten varassa

Helsingin satamien yleisvalaistuksen suunnittelusta, rakentamisesta ja hoidosta huolehtii kaupungin sähkölaitos. Satamalaiteos puolestaan maksaa sähkölaitokselle satamien yleisvalaistuksen sähkövirran kulutuksen, valaistuslaitteista korkea ja kuoletusta niiden pääoma-arvon mukaan sekä niiden hoidosta ja kunnossapidosta. Varastorakennusten lastauslaitosten, ovien edustojen sekä nosturien työvalot, eli valaistuslaitteet kuuluvat satamalaitoksen hoitotaviksi.

Lautakunnan mielestä kysymys satamien valaistuksesta on ollut ja on edelleenkin niin sekavien ja tulkinnanvaraisen määräysten varassa, että asian kaikinpuolinen selvittäminen olisi tarpeen.

### Jätkäsaaren laiturien rakennusohjelma

Länsisataman talletusvaraston suunnittelu työ olisi päästävä aloittamaan niin pian kuin mahdollista, sanotaan ehdotuksessa, jonka satamalaitekunta hyväksyi Jätkäsaaren laiturien rakennusohjelman ohella. Laiturien rakentamisesta lautakunta esittää, että läistä pisolaituria jätettäisiin, sekä Länsisatamaa koskeva yleissuunnitelma laaditaan kiireellisesti ja että Länsisatamaa koskeva raidesuunnitelma laaditaan yhteistyömuunnossa VR:n ratiosaston kanssa. Edelleen ehdotetaan että sataman talletusvaraston paikka määrättäisiin satamarakennusosaston esittämälle alueelle ja että tämän varaston suunnittelua varten annettaisiin 5 mmk:n määräraha.

Länsisatamaa varten ei ole olemassa sellaista hyväksyttyä yleissuunnitelmaa, joka varaisi tälle satamalle nykyisin niin tavaraliikenteen kuin varastointinkin kannalta asetettavia vaatimuksia, huomautti asiaa selvittänyt joosto. Jätkäsaareen on parhaillaan laituriyöt meneillään ns. Itäisen laiturin kohdalla. Rakenteilla oleva laituriensa valmistu ensi huhti-toukokuussa. Joaston mielestä Itäistä laituria olisi vielä jatkettava ennen kesäkuun loppua laiturin rakentamista.

Kansan uutiset 21.12.1961 s. 3

## Hämärät satamat

Nosturien ohella toinen satama-alueen ilmeeseen vaikuttanut kehityskulku oli valaistuksessa tapahtunut mittakaavallinen loikka. Vielä 1950-luvulla käytetyistä matalista ja siroista valaisinpylväistä siirryttiin 1960-luvun massiivisiin valaisinmastoihin. 1950-luvun valaisimin toteutettu teholtaan vaatimaton valaistus oli osoittautunut alati vilkastuneen ja koneistuneen satamatyön kannalta suorastaan vaaralliseksi. Uudella valaistusratkaisulla pyrittiinkin ratkaisemaan erityisesti pimeään ajan työturvallisuuteen liittyneitä ongelmia. Helsingin kaupunginhallitus asetti vuonna 1963 komitean tutkimaan satamien valaistuksen kehittämistä.<sup>1</sup> Satama-alueiden valaistuksen suunnittelu ja kunnossapito siirtyi sähkölaitokselta satamalaitokselle 1960-luvun alkupuoliskolla. Uudet, aiempaan verrattuna massiiviset ja korkealle kohonneet ristikkorakenteiset valomastot asennettiin laiturialueille vuoden 1964 aikana.<sup>2</sup> Laivasillankadun ajoratojen yläpuolinen katuväläistys oli toteutettu jo 1930-luvulla kehitettyjen nk. Y-valaisinten avulla. Helsingille tunnusomaisessa valaisimessa oli kaksiosainen, kellomainen varjostin.<sup>3</sup> Sekä Ehrenströmintien katualueella että Olympiaterminaalin edessä käytettiin niin ikään Y-mallisia 1950-luvun alussa asennettuja kaaripäätteisiä valaisinpylväitä. Etelärannassa ja Laivasillankadulla on 1930-luvulla toteutetusta raitiotieliikenteen kaksiraiteistamisesta lähtien käytetty ajolankojen kannattimina teräksisiä ristikkomastoja.<sup>4</sup>

## Aidatut satamat

1960-luvun alkupuolella Helsingin satama-alueet olivat pääosin aitaamattomia ja vapaasti liikennöitäviä, pohjoismaisen käytännön mukaisesti.<sup>5</sup> Satamien turvallisuus alkoi herättää keskustelua 1950- ja 60-lukujen taitteessa. Jo vuonna 1959 oli ehdotettu satama-alueiden aitaamista.<sup>6</sup> Tämä katsottiin ongelmalliseksi, sillä erityisesti Helsingissä liittyivät satama-alueet läheisesti muuhun kaupunkirakenteeseen. Asiaton oleskelu satama-alueilla haluttiin kuitenkin kieltää.

*"Nyt kuitenkin uhkaa helsinkiläisiä taas uusi rajoitus, mikä on aiheuttanut mm. puhelinsoittoja lehtemme toimitukseen. Kaupungin satamalaitekunta on näet viikko sitten käsitellyt satama-alueilla aiheutettuja vahinkoja ja ollut sitä mieltä, että ko. alueet olisi aidattava ja siten estettävä ulkopuolisten pääsy niille. Tämä on nostattanut vastalauseiden myrskyn. Tietysti käsitetään, että vahinkojen, mm. tulipalojen aiheuttaminen on estettävä eikä sen enempiä poliisi- kuin muutakaan vartiointityövoimaa ole tarpeeksi pitämään huolta kaikista kaupungin satama-alueista, mutta ainakin matkustajalaiturin josta myös on kysymys erottaminen aidalla on pahasta. Helsinkiläiset rakastavat satamiaan ja paljon on niitä, niin vanhoja kuin nuoriakin, jotka iltaisin kävelevät katselemassa laivoja ja merta. Kummallisella tavalla nuo kaukaa tulleet alukset kiehtovat mieltä (...)"*

Suomen Sosialidemokraatti 9.8.1964 s. 4

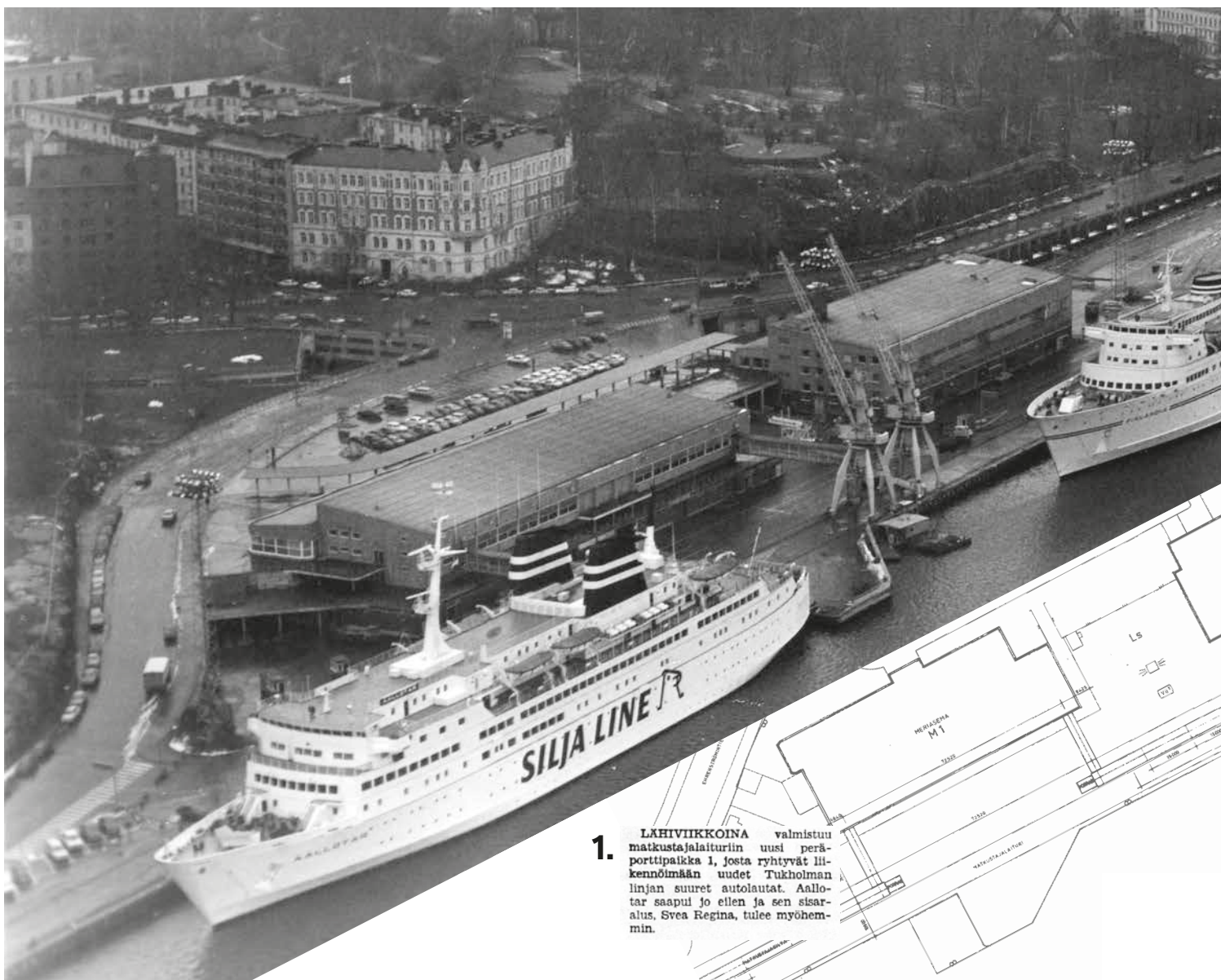
- 1 Kansan Uutiset 18.4.1963 s. 5
- 2 KHK 1964 Osa 2 s. 301
- 3 Junttila 1986 s. 99
- 4 Junttila 1986 s. 110
- 5 Uusi Suomi 14.4.1966 s. 1
- 6 Uusi Suomi 6.8.1964 s. 5





# 1970-luku

Eteläsataman Olympialaituri varattiin yksinomaan matkustajaliikennekäyttöön vuonna 1972. Uusien autolauttojen myötä satamainfrastruktuuria päivitettiin: peräporttilaivoja varten rakennettiin Olympiaterminaalin edustalle lastauksen mahdollistanut uloke. Terminaalin alkuperäiset laivasillat saivat laiturien pituussuuntaan rakentuneet jatkokappaleet, joilla mahdollistettiin kulku uudentyyppisiin aluksiin. Sky-Foto Möller, n. 1975, HKM.



1. LÄHIVIIKKOINA valmistuu matkustajalaituriin uusi peräporttipaikka 1, josta ryhtyvät liikennöimään uudet Tukholman linjan suuret autolautat. Allostar saapui jo eilen ja sen sisarus, Svea Regina, tulee myöhemmin.

## Nosturit ja rahtilaivat pois matkustajalaiturilta *Uusi kesälinja Helsingistä Ruotsiin*

HELSINGIN ETELÄSATAMAN matkustajalaituri otetaan tämän kevään kuluessa kokonaan matkustajalaivojen ja -lauttojen käyttöön. Rahtilaivat joutuvat siirtymään Helsingin muihin satamiin. Rahtilaivojen myötä poistetaan laiturilta ilmeisesti myös kaikki nosturit.

Eteläsatama murrosvaiheessa. Vuonna 1973 otetussa kuvassa näkyy uudentyypisten autolauttojen lastaamisen mahdollistava peräporttirakenne, joka valmistui 1972. Samana vuonna satama-alueelta poistettiin neljä nosturia ja rautatiekiskoja purettiin. 1973, Merimuseo, MV.

US 29.2.1972



## Tavarasatamat muuttavat

"Matkustajalaiturilla on nykyisin jo vilkasta. Matkustajamäärät tulevat kuitenkin vielä suuremmiksi. Tänä vuonna arvioidaan ylitettävän 400 000 matkustajan raja. Tänä vuonna keskitettiin koko matkustajaliikenne Matkustajalaituriin. Autolautat siirtyivät Sompasaaresta pois. Sompasaari oli vaarallinen, siellä oli matkustajaliikennettä ja rahtiliikennettä sekaisin. Matkustajalaiturilta on jo poistettu nostureita, joita rahtiliikenne tarvitsi. Kuudesta nosturista jää paikoilleen vain kaksi. Laiturin liikennettä on myös järjestetty. Sisäänajo tapahtuu Pohjois-Makasiininkadun kautta ja ulos ajetaan Ehrenströmintietä. Lauttapaikka I on Finlandian ja Finnansan käytössä. Lauttapaikka II:ta käyttävät Svea Regina ja Aallotar. Siihen sijoitetaan mahdollisesti myös Puolan lautta, jonka pitäisi aloittaa liikenne ensi kesänä."

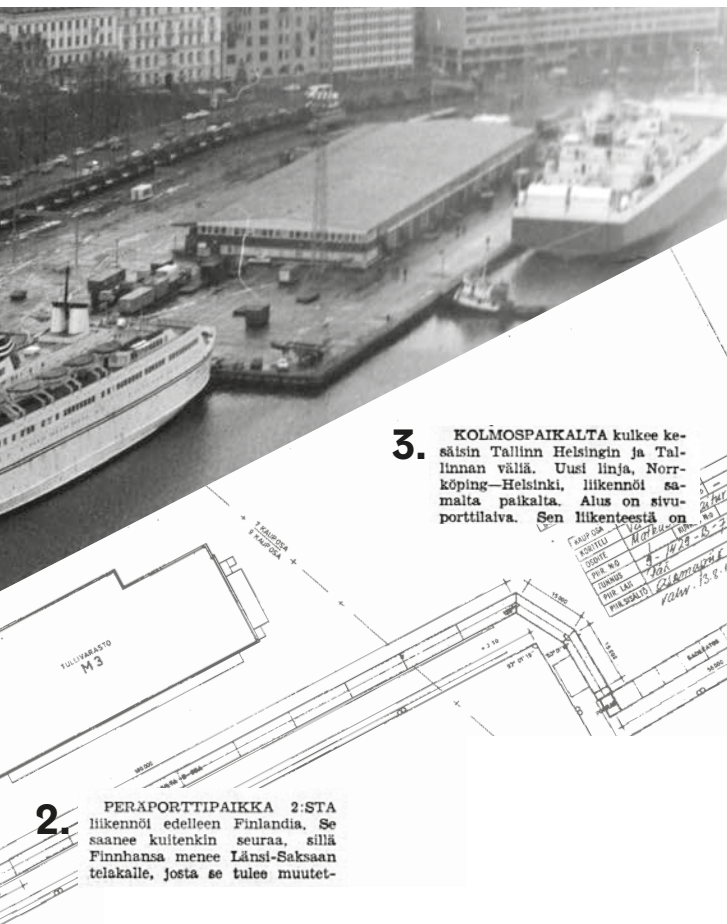
Uusi Suomi 26.6.1972

Ajanjakso 1950-luvulta aina 1970-luvulle saakka oli merkinnyt Helsingin satamalle lähes keskeytyksetöntä rakennustoimintaa. Uuden vuosikymmenen kynnyksellä konttiliikenteen yleistymisen ja aiempaa suurempien ja uudentyppisten alusten myötä satamat joutuivat jälleen sopeutumaan muuttuvaan tilanteeseen. Uusien liikennöintimuotojen saadessa jalansijaa vahvistui myös Helsingin asema vientisatamana. Etenkin tavaraliikenteessä tapahtuneet muutokset vaikuttivat paitsi kaupungin satamien ilmiäsuun, myös toimintojen sijoitteluun. Konttiliikennettä varten tarvittiin aiempaa enemmän kenttämäistä avotilaa, ja toisaalta vähemmän nostureita ja työvoimaa. Vuonna 1970 asennettiin Länsisatamaan ensimmäistä konttinosturia; Katajanokalle puolestaan kaavailtiin suurisuuntaisia muutostöitä, jotka alkoivat moninaisten vaiheiden jälkeen toteutua vasta vuosikymmenen jälkipuoliskolla.<sup>1</sup> Vielä vuonna 1971 järjestetyn Katajanokan kärjen asuinaluetta koskeneen asemakaavakilpailun ohjelmassa edellytettiin tavarasataman toiminnan jatkumista entisessä laajuudessaan.<sup>2</sup> Kuitenkin jo vuonna 1973 alettiin yleiskaavatyön yhteydessä selvittää mahdollisuutta siirtää tavarasatamatoiminta pois myös Katajanokalta; Eteläsataman länsipuoli oli jo vuotta aiemmin päätetty varata yksinomaan matkustajaliikenteelle.

Eteläsataman kehityksen kannalta osalta oli kuitenkin jo nähtävissä, että laajentumisen rajat olivat tulleet vastaan. Kantakaupungin tukkoinen liikenneverkko kuormittui entisestään, kun kapeat kadut täyttyivät lauttaliikenteen multaneista autolautoista purkautuvasta liikenteestä. Myös laituripaikat alkoivat käydä ahtaaksi aiempaa suuremmille aluksille. Vuonna 1977 valmistui 211 metriä pitkä, tuohon aikaan ennenkuulumattomat mittasuhteet omannut Finnjet, joka sai satamapaikan Katajanokan kaakkoisosasta. Alusta varten Kustaanmiekan salmea levennettiin.

1 KHKK 1970 Osa 2 s. 221

2 Kervanto Nevanlinna 2002 s. 243



3. KOLMOSPAIKALTA kulkee kesäisin Tallinn Helsingin ja Tallinnan väliä. Uusi linja, Norrköping–Helsinki, liikennöi samalta paikalta. Alus on sivuporttilaiva. Sen liikenteestä on

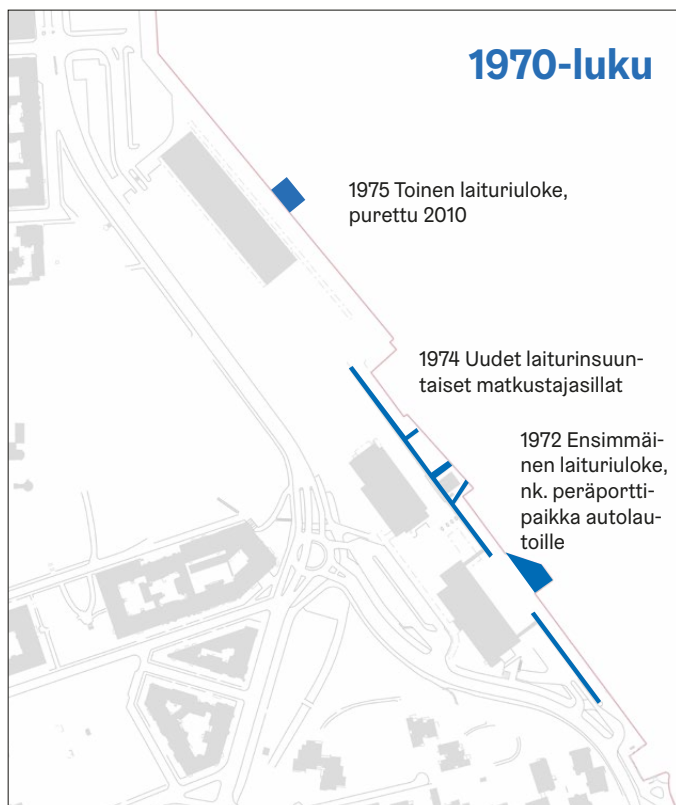
2. PERAPORTTIPAIKKA 2:STA liikennöi edelleen Finlandia. Se saanee kuitenkin seuraa, sillä Finnansan menee Länsi-Saksan telakalle, josta se tulee muut-

## Olympialaituriin peräporttipaikka keväällä

### Uusi Aallotar aloittaa helmikuussa

Helsingin Olympialaiturin eli matkustajalaiturin peräporttipaikan rakentaminen on alkanut ja edistyy hyvää vauhtia. Sitä tulevat käyttämään Tukholman linjan kaksi uutta autolauttaa.

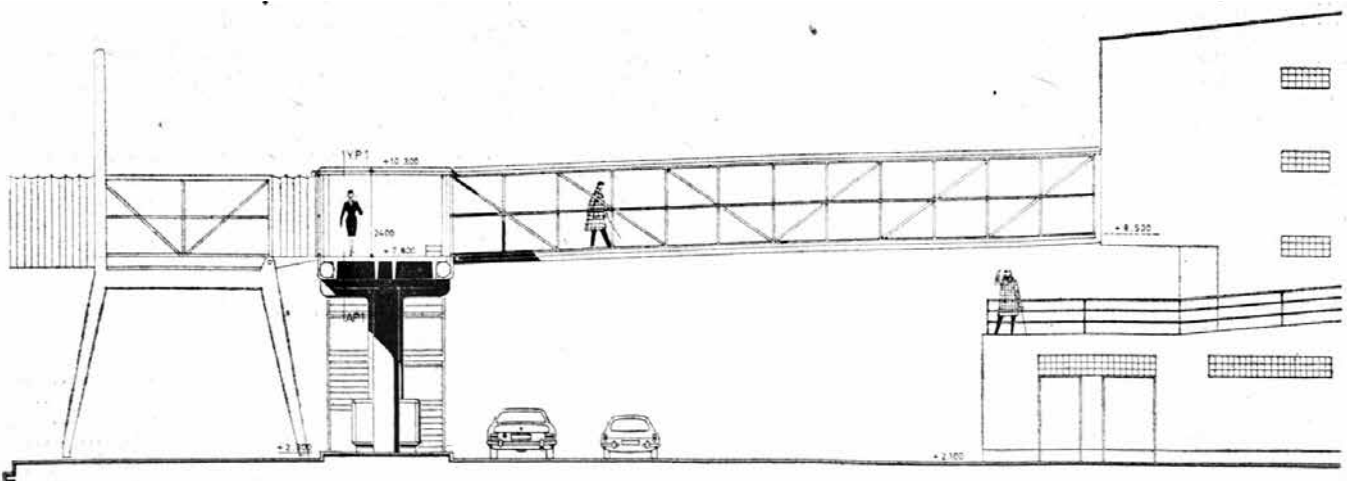
US 9.1.1972





Volker von Boninin kuvaan ovat tallentuneet Olympiaterminaalin matkustajasillojen uudet, vuonna 1974 valmistuneet betonipilareiden päällä seisovat sillat. Myös satamaradan raiteisto ja nosturit ovat poistuneet laiturialueelta. M1-varaston nurkan takaa kurkistaa viaton Volkswagen.

Sataman ja ympäröivän katuverkoston ruuhkaisuus näyttäytyikin ennen kaikkea laiva-aikatauluihin sidottuna syklisenä ilmiönä. Volker von Bonin, 1970-luku, HKM.



*Juuri valmistuneiden piirustusten mukaan matkustajat tulisivat pääsemään Eteläsataman paivittain laivoihin kahta katettua siltä. Sillan pituus on n. 350 m, pinta-ala 1253 m<sup>2</sup> ja tilavuus 3259 m<sup>3</sup>. Sadekatoksen pituus on noi 54 m.*



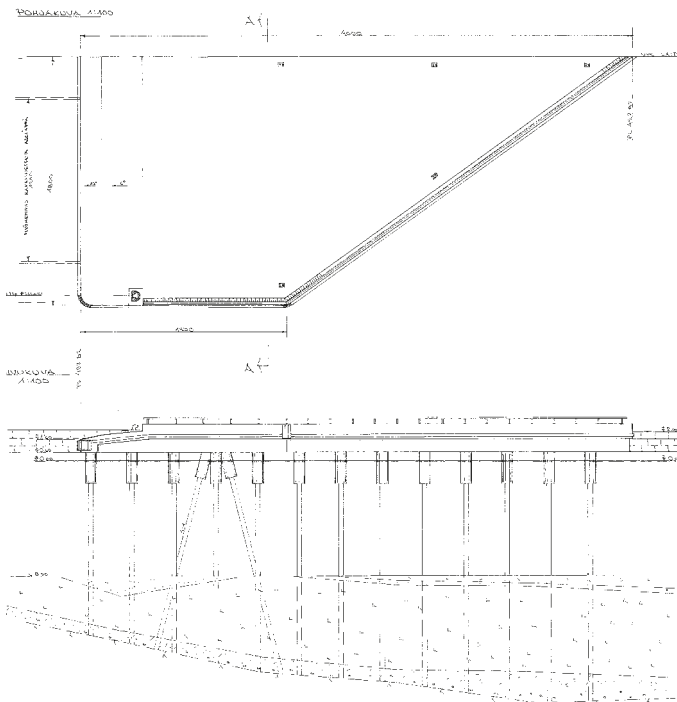
# Turvallisuus maksaa Helsingin satamassa

## Uudet matkustajasillat 3 milj. mk

LAIVAMATKUSTAJIEN turvallisuutta vaarantaneesta pahamaineisesta 'vuoristoradasta' pääseminen tulee kalliiksi Helsingin Eteläsatamassa. Uusien matkustajasilltojen kustannusarvio on kiivenyt 3 miljoonaan markkaan. Satamalautakunta ei voinut vielä eilen tehdä päätöstä piirustusten hyväksymisestä, vaan jätti asian pöydälle.



Volker von Bonin, 1977, HKM.



Olympialaiturin laituriluoke, "peräporttipaikka", yleispiirustus. Helsingin Satamalaitos 17.11.1971.

## Ympärivuotinen matkustajaliikenne käynnistyy

Vuonna 1973 ro-ro-alusten osuus yksikkötavaran ulkomaanliikenteestä ylitti 50%.<sup>1</sup> Myös matkustajaliikenne kasvoi vuosikymmenen puolivälistä lähtien hyvin voimakkaasti – miljoonan matkustajan rajapyykki saapuneiden ja lähteneiden matkustajien määrässä ylitettiin vuonna 1975. Eteläsataman Matkustajalaiturille uusi vuosikymmen merkitsi suurta mullistusta. Tavarasatamatoimintaa päätettiin supistaa, ja varata satamanosa matkustajaliikenteen käyttöön. Päätös oli seurausta yleislinjauksesta, jolla Helsingin satamien matkustajaliikenne keskitettiin Eteläsatamaan. Periaatepäätöksen myötä Katajanokallakin laituripaikkoja varattiin nyt matkustajaliikenteen käyttöön. Matkustajaliikenteen volyymit kasvoivat tuntuvasti, kun ympärivuotinen liikenne Eteläsataman Matkustajalaiturilta Tukholmaan alkoi vuonna 1972 Silja Linen uusilla autolautoilla. Vikinglinja Oy puolestaan aloitti säännöllisen reittiliikenteen Tukholmaan vuonna 1974.<sup>2</sup> Näin alkoi Eteläsataman historiassa näihin päiviin saakka jatkunut liikenteellinen traditio, jossa Katajanokalta lähteneet punakylkiset laivat seurasivat vain hieman aikaisemmin Eteläsataman länsipuolelta matkansa aloittaneita Silja Linen aluksia. Helsingin satama sai vuonna 1975 uuden dieselkäyttöisen satamajäänmurtaja Teuvon, joka osaltaan turvasi talviliikenteen sujuvuutta.<sup>3</sup>

## Matkustajasataman rytmi, peräportit ja laivasillat

Säännöllisen autolauttaliikenteen myötä lisääntyivät Eteläsataman katukuvassa ajallisesti lyhytaikaiset syklistä liikenneilmiöt, kun suuren kapasiteetin alukset syöttivät katuverkkoon autoliikennetulvan, jonka vaikutus heijastui koko Helsingin niemen alueelle. Samanaikaisesti laituripaikkoja käyttävien alusten koko jatkoi kasvamistaan. Laiturialueelle rakennettiin vuonna 1972 uuden alustyyppin lastaamisen mahdollistaneen, 18 metriä leveä ja 45 metriä pitkä **peräporttipaikka**, joka tuli Tukholman liikenteen laivojen käyttöön.<sup>4</sup> Laituriulokeita rakennettiin vielä kaksi lisää vuonna 1975. Satamaradan raitteita purettiin Matkustajalaiturilta 1600 metrin edestä jo vuonna 1972, samalla poistettiin käytöstä neljä nosturia.<sup>5</sup> Viimeiset nosturit poistettiin vuonna 1975. Kiskot kuitenkin säilyivät käytössä Makasiiniterminaalien edustalla ja Katajanokalla.

Tavarasataman toimintojen päätyttyä alueella päätettiin Olympiaterminaalien **matkustajasillat** uusiksi. Vanhat matkustajasillat eivät palvelleet enää tarkoitustaan, sillä ne eivät laiturialueiden levennysten myötä enää ulottuneet laivoihin saakka. Vuonna 1974 rakennettiin laitureilla betonipilareiden päällä seisovia uusia, alumiini- ja lasirakenteisia matkustajasilloja. Uudet sillat asettuivat terminaalista kohtisuoraan johdettujen vanhojen siltojen laiturinsuuntaisiksi jatkeiksi. Siltojen laivan puoleisiin päihin tehtiin liikkuvat osat, jotka työnnettiin laivan matkustajaovista sisään.<sup>6</sup> Uusien, vuonna 1975 käyttöön saatujen matkustajasilltojen yhteispituudeksi tuli 350 metriä, ja niistä muodostui mereltä katsottuna sataman maisemakuvaa hallitseva elementti.

1 Erävuori 1981 s. 206

2 Erävuori 1981 s. 193-194

3 KHKK 1974 s. 130

4 KHKK 1972 Osa 2 s. 235

5 KHKK 1972 Osa 2 s. 235

6 Uusi Suomi 28.12.1974



**Matkustajalaituri**

*Eteläsataman Matkustajalaiturin alue on valmiiksi rakennettu, eikä siellä niin ollen voi tapahtua suuria muutoksia. Kun Metsälän maaliikennekeskus valmistuu, siirtyy kuorma-autoliikenne sinne. Ensi vuoden lopulla ja vuoden 1972 alussa tulee Tukholman liikenteeseen kaksi autolauttaa, joiden laituripaikaksi osoitetaan todennäköisesti Matkustajalaituri. Lopullista päätöstä tästä ei kuitenkaan ole vielä tehty.*

Uusi Suomi 6.8.1970

Myös Makasiiniterminaalia reunustavat laiturialueet järjestettiin uudelleen 1970-luvun puolivälissä. Liikennejärjestelyissä painotettiin autoliikenteen sujuvuutta. Vuonna 1971 Jonas Cedercreutz suunnitteli siirrettävän, Pakkahuoneenlaiturille Vironaltaan kaakkoiskulmaan sijoitettavaksi tarkoitetun passintarkastus- ja tullauskopin. Makasiinilaiturille puolestaan valmistui vuonna 1973 tilapäinen puurakenteinen tullirakennus.<sup>1</sup>

Jo vuonna 1962 oli poliisi saanut luvan pystyttää vesialueiden valvonnassa tarvittavan tilapäisen päivystyskojun Kauppahallin Vironaltaan puoleiselle seinustalle. Luvan umpeutuessa vuonna 1967 poliisi ei anonut lisälupaa, jolloin koju sai purkumääräyksen. Tätä päätöstä tukivat rakennustarkastusvirasto ja julkisivulautakunta pitäen kojua ympäristöön ja kaupunkikuvaan soveltumattomana. Koku sai kuitenkin jatkoaikaa vuoteen 1974, jolloin se viimein purettiin.

**Eteläsataman yleissuunnitelma 1975**

Satamalaitos sai vuonna 1974 valmiiksi Katajanokan matkustajasataman yleissuunnitelman, joka vahvistettiin Kaupunginvaltuustossa vuonna 1975. Vuosien 1976-1980 välille ajoittuneen toteutuksen myötä tavarasataman toiminnot poistuivat Eteläsatamasta kokonaisuudessaan.

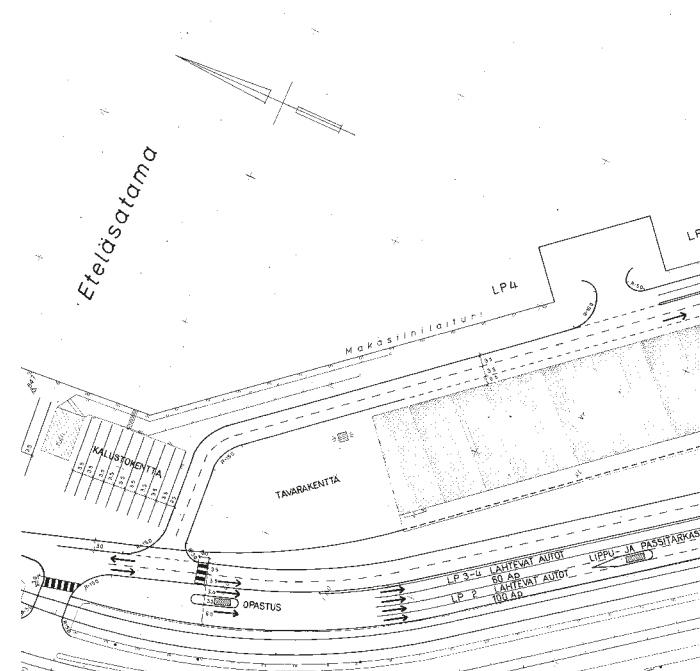
1 Björkman 1986 s. 70



Satamaradalla ei ollut vakituista matkustajaliikennettä, mutta dieselkäyttöinen tilausjuna saattoi rymistellä Katajanokalle Etelärantaa kiertäen. 70-luvun iloinen oranssin punainen näkyi niin kotien sisustuksissa, taideteollisuudessa kuin liikennevälineissä kautta linjan. SLS.



1980-luvulla toteutetut katu- ja laiturialueiden muutostyöt liittyivät suurelta osin liikennejärjestelyihin. Satamaradan raiteisto harveni Makasiiniterminaalin edustalla, autolauttojen lähtöselvitysliikenteelle ja pysäköinnille vapautui tilaa. Erkki Salmela, 1976, HKM.









# 1980-luku

Tavarasataman toiminnot siirtyivät pois Ete-läsataman ympäristöstä 1980-luvun alussa. Satamarata purettiin, ja laituirakennukset saivat uusia käyttötarkoituksia. Merimuseo, 1980-luku, HKM.



Rautatiekiskojen määrittämä logistinen ympäristö katosi Eteläsataman laiturialueilta 1980-luvun alussa. Asfaltoidut laituripinnat maalattuine kaista-

merkintöineen ohjasivat autolauttoihin ja sieltä pois suuntaavaa henkilö- ja rahtiliikennettä. Volker von Bonin, 1982, HKM.



Uusi Suomi 14.8.1981

## Viking Finnjetin terminaaliin? Häätö uhkaamassa punaisia lauttoja

Helsingin kaupunki suunnittelee Viking-linjan laivojen "hätämistä" nykyiseltä laituripaikaltaan kauemmas Katajanokalle Finnje-

tin terminaalin tienoille. Mahdollista siirtoa perustellaan sillä, että suuret punaiset autolautat häiritsevät kaupunkikuvaa.

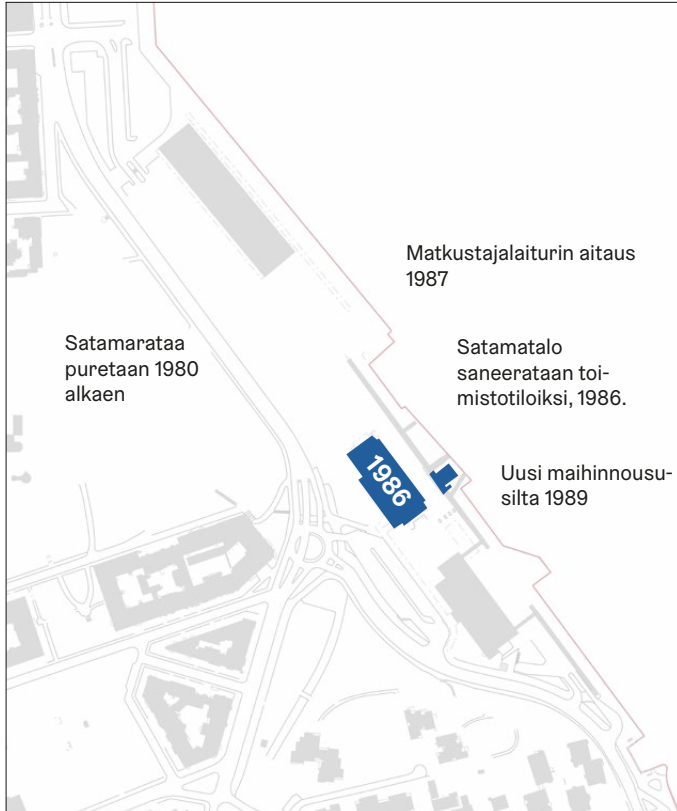


## Tavarasataman katoavat jäljet

”Satamien tehtävänä on palvella liikennettä. Kun laivat suurenevat, satamien huoleksi jää kasvattaa mahdollisuuksiaan. Niinpä Viking-linjan ja Silja Linen uudet suurlaivat, joita Helsingistä tulee liikennöimään neljä kappaletta, ovat aiheuttaneet Helsingin satamalaitokselle miljoonainvestoinnit. Vikinglinjan laituri on Katajanokalla, aivan Presidentinlinnan tuntumassa. Tälle laiturille on jalankulku- ja ajoneuvoliikenteen järjestelyjen lisäksi jouduttu rakentamaan kiinteä peräporttiuloke ja uusimaan matkustajasilltoja. Vikinglinja on omalla kustannuksellaan laajentanut terminaalitiloja.

Siljan laivat tulevat Olympialaituriin Eteläsataman toiselle puolelle. Täällä tehdään muutoksia matkustajasilltoihin, hankitaan hydraulinen peräporttipaikka, suoritetaan ruoppauksia, muutetaan laiturin liikennejärjestelyjä sekä rakennetaan laituriin uloke, joka helpottaa suuraluksen laituriin tuloa ja sieltä lähtöä.”

Suomen Kuvalehti 4.7.1980



### Selvitys lautoista

Idea Viking-linjan laivojen uudesta sijoituspaikasta esiteltiin torstaina kaupunkisuunnittelulautakunnalle.

Matkustajalauttojen kaupunkikuvalle aiheuttamia haittoja tutkineen työryhmän muistiossa sanotaan, että Eteläsataman matkustajasatamatoimintaa on pidettävä yleisesti ottaen hyvänä asiakas.

”Kuitenkin tällä hetkellä liikennöivät Vikingin ja Siljan alukset vaikuttavat ulkomuodoltaan raskailta. Finnjet, joka on pisin muttei korkein, ei näihin verrattuna tee yhtä raskasta vaikutusta. Kaikki ovat mitoiltaan kaupunkikuvaa olennaisesti muuttavia.”

”Väritään Viking alukset ovat räikeämpiä kuin esimerkiksi Siljan laivat. Eniten lautojen ulkonäköön liittyvää keskustelua ovat synnyttäneet Viking-linjan alukset ja syny ennen kaikkea niiden kaupunkikuvallisesti keskeinen sijainti.”

Eteläsataman kaupunkikuvallinen rooli ja uusien, aiempaa suurempien autolauttojen maisemalliset vaikutukset kirjoittivat keskustelua 1980-luvun alussa. Uusi Suomi 14.8.1981

1980-luvun alussa Eteläsataman muodonmuutos tavarasatamasta matkustajaliikenteen keskuksiksi oli saatu vietyä loppuun. Autolauttojen koko jatkoi kasvamistaan, kun vuonna 1981 aloittivat liikennöintinsä Silja Linen uudet alukset Finlandia ja Silvia Regina.<sup>1</sup> Satama-alueilla muutostyöt painottuivat laituri-alueilla tehtyihin toimenpiteisiin, kun niiden teknistä tasoa jouduttiin jälleen kerran kohottamaan vastaamaan kehittyvän laivaliikenteen tarpeita. Tavarasataman rippeet katosivat maisemasta vaiheittain. Kauppatoria halkonut junaliikenne päättyi alueelta vuonna 1980, rata purettiin vuonna 1985 ja Katajanokan kanavan yli kulkenut kääntöraide vuonna 1989.<sup>2</sup>

Helsingin empirekeskustan ytimeen keskeiselle paikalle sijoittuneet satamatoiminnot nähtiin historiatietoisuuteen heränneessä ajassa nyt keskeisenä osana kaupungin identiteettiä – omaleimaisena piirteenä, jota tulisi vaalia säilyttämällä ranta-alueiden satamatoiminnot. Eteläsataman länsipuolisen alueen rakennuskannassa ei tapahtunut 1980-luvun aikana suuria ulkoisia mullistuksia. Leimallisia vuosikymmenelle olivatkin ennen kaikkea rakennusten käyttötarkoituksissa tapahtuneet muutokset. 1980-luvun alussa kaupunki oli herännyt kasvavaan konttoristumisongelmaan, joka nähtiin uhaksi erityisesti kaupungin keskustan elinvoimaisuudelle. Empirekeskustassa aloitettiin torikortteleiden elävöittämisprojekti, jossa entisiä virastoja pyrittiin muuttamaan liiketiloiksi.<sup>3</sup> Eteläsataman laituri-alueilla sijainneiden rakennusten osalta toteutetut muutokset puolestaan olivat ennen kaikkea seurausta tavarasatamatoimintojen poismuutosta. Ympäröivässä kaupunkitilassa rakennusten uusi elämä näkyi lähinnä hienovaraisina julkisivumuutoksina, jotka kertoivat sisätiloissa tapahtuneista kokonaisvaltaisista mullistuksista vain vähän.

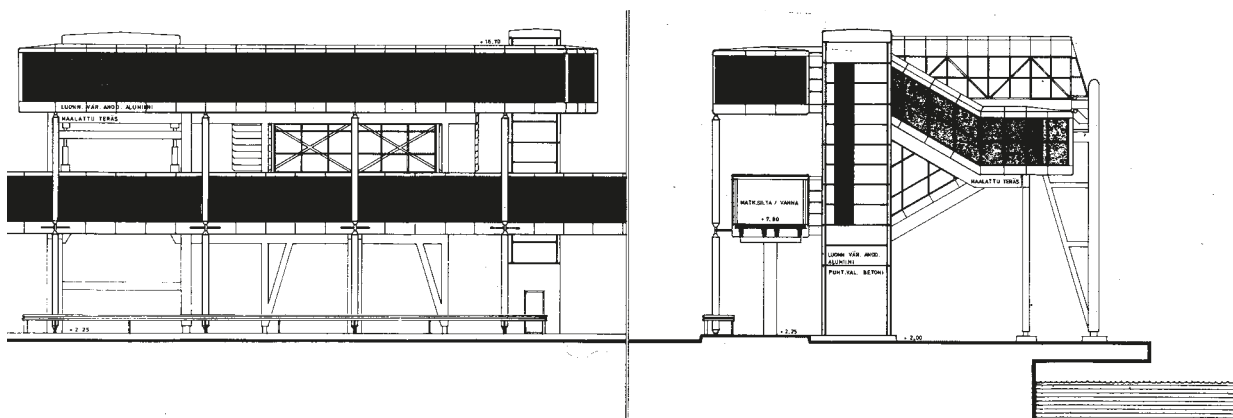
1 <https://laivat.valkeatlaivat.net/historia/valkeat-kaunottaret-saapuvat/>

2 Norppa 2019 s. 337

3 Kervanto Nevanlinna 2002 s. 293



Olympialaiturin uusi mairinnousilta valmistui 1980-luvun lopulla. Kuva vuodelta 2021.



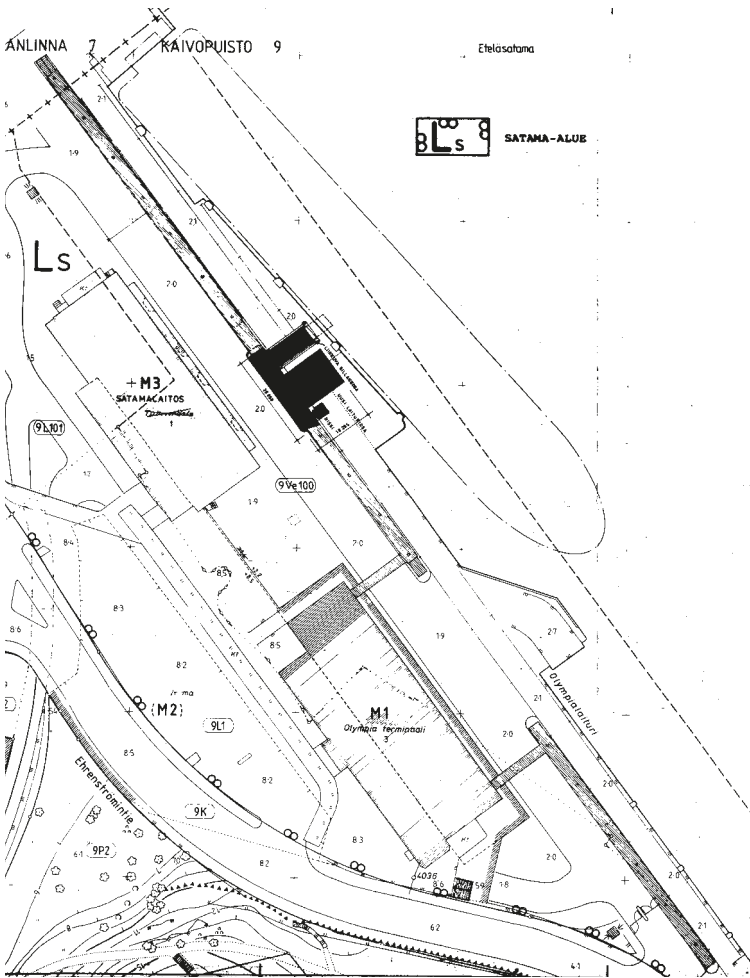
Olympialaiturin mairinnousilta, julkisivut lounaaseen ja kaakoon. Arkkitehtitoimisto Kari Unelius, HKI Rakvv 1989.

## Olympiaterminaalin ja tullivaraston muutostyöt

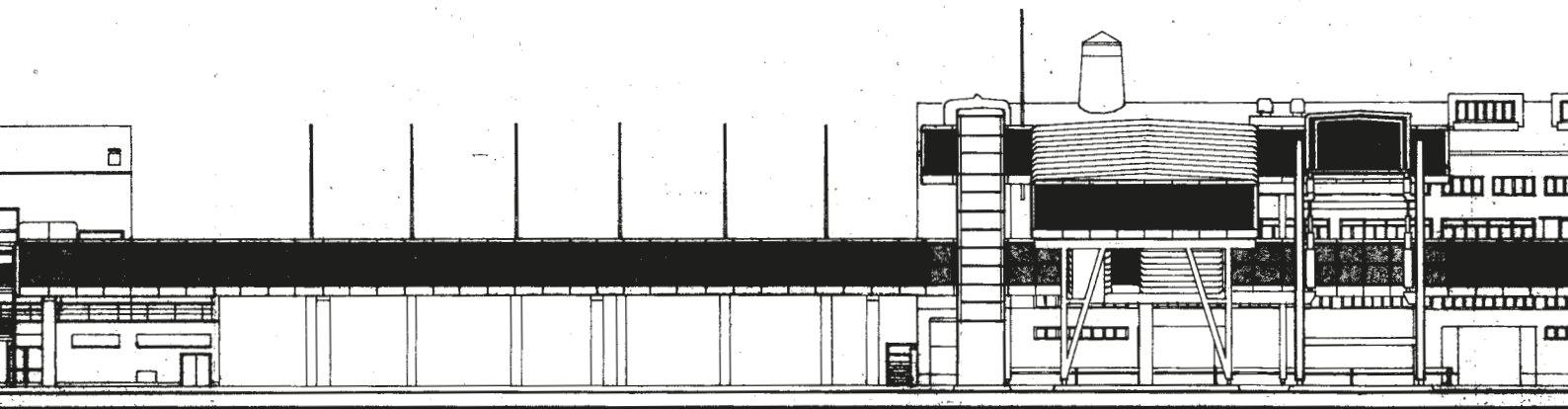
Olympiaterminaalia remontoitiin 1980-luvun alussa. Matkustajapaviljongin sisätilat järjestettiin uudelleen, mutta ulkopuolella ei tässä vaiheessa tapahtunut mainittavia muutoksia, laiturialueelle vuonna 1982 valmistunutta tarkastuskoppia lukuunottamatta.<sup>1</sup> Vuonna 1987 laiturialueelle rakennettiin lisää aitoja, ja vuonna 1989 puolestaan valmistui uusi, Arkkitehtitoimisto Kari Uneliuksen suunnittelema liukuportain ja hissein varusteltu mairinuoususilta.<sup>2</sup>

Entinen tullivarasto saneerattiin vuonna 1986 alkaneissa muutostöissä Helsingin satamalaitoksen pääkonttoriksi.<sup>3</sup> Joitakin julkisivumuutoksia lukuunottamatta käyttötarkoituksen muutos ei näkynyt rakennuksen ulkoisessa olemuksessa. Suunnitelmat laati Arkkitehtitoimisto Juha Larkas Ky.

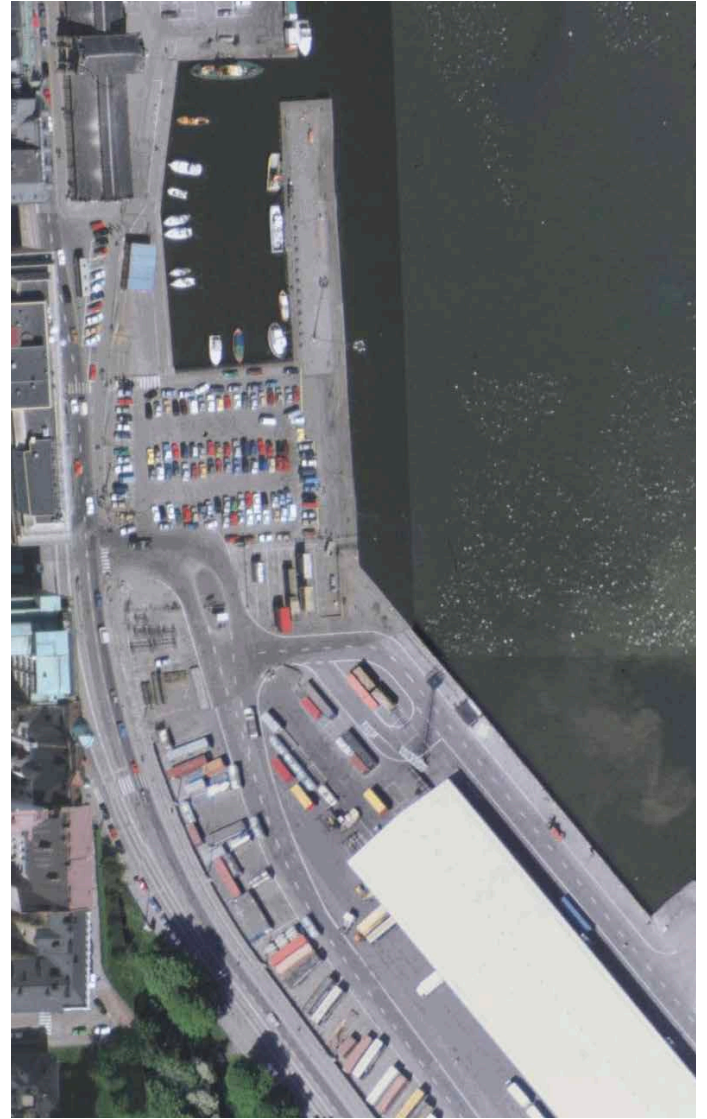
- 1 Uusi Suomi 26.10.1981 s. 6
- 2 Ark-Byroo Oy 2011 s. 32
- 3 Ark-Byroo Oy 2021 s. 36



Olympialaiturin mairinuoususilta, asemapiiirustus. Arkkitehtitoimisto Kari Unelius Oy, HKI Rakvv 1989.



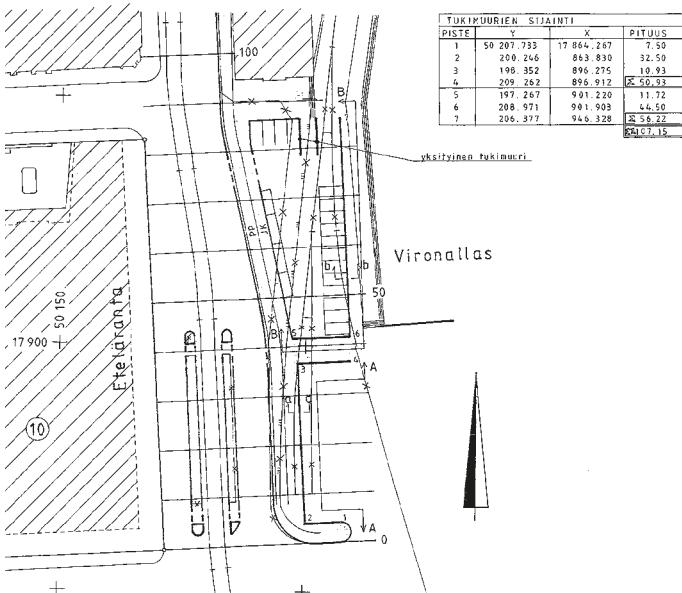
Olympialaiturin mairinuoususilta, pääpiirustus. Arkkitehtitoimisto Kari Unelius, HKI Rakvv 1989.



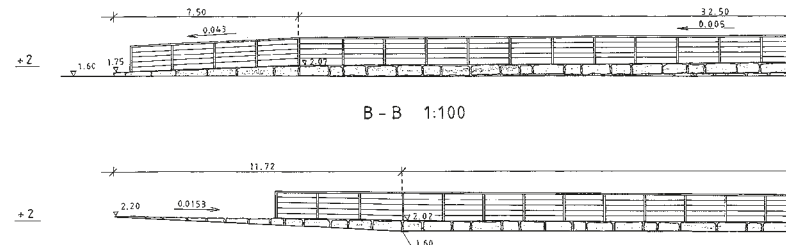
Makasiinilaiturin raiteiston harventamisen jälkeen toteutetun liikennesuunnitelman myötä laituriympäristöstä tuli kumipyörajoneuvojen valtakuntaa. Raskaan liikenteen paikoitukselle varattiin tilaa erityisesti

Laivasillankadun ja laituriakennusten väliseltä alueelta. Lyypekinlaituri ja Vironaltaan eteläpuolinen alue (Pakkahuoneentori) järjestettiin pysäköintikentäksi. HKI Karttapalvelu, ortokuvat 1976 ja 1988.

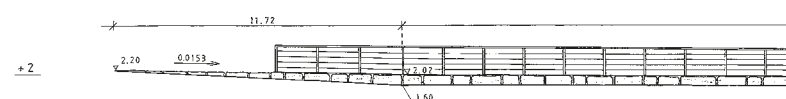
Asemapiirustus 1:500



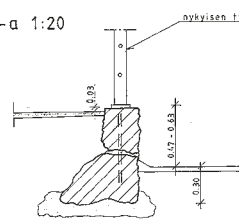
A - A 1:100



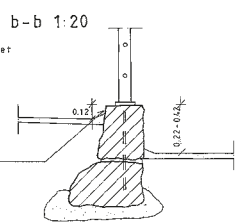
B - B 1:100



a-a 1:20



b-b 1:20



Kivitaattu: luononkivi, graniitti, vanhat muurikivet  
 Väri: musta, alimmat kivet voivat olla myös  
 harmaita sävyisiä, jos mustia kiviä on  
 vaikeaa saada  
 Kivikoko: yläkivi 300 (lev.) x 400, -450 (kor.)  
 x 500... 2000 (piti.)  
 muut kivet: lohkokiviä (n. 0,1... 0,4 m<sup>2</sup>)  
 Tasaisuus: pysäköintialueen muurissa ylä-  
 kiven yläpinta ja hakapinta 150 mm:n  
 korkeuteen käsitelty 0b-asteen  
 mukaisesti (formin reunakiven tavoin),  
 muualla tasainen lohkopinta näky-  
 vissä pinnossa  
 Saumaus: betonilla K 30-2, saumakoko 20... 30 mm  
 Tartunnat: Ø 20 harjojartappi jokaisen kaide-  
 oljan kohdalla, kiinnitys joutos-  
 betonilla (esim. Rutas 600/31). Te-  
 raksen yläpään korkeusosan mää-  
 rää nykyisen kaideoljan kiinnitys-  
 tapa  
 Mittajetta A-A kiven yläpinta ja takapinta  
 100 mm:n korkeuteen käsitelty 0b-asteen  
 mukaisesti

**Katu- ja laiturialueiden muutostyöt**

Olympialaiturilla suoritettiin kunnostustöitä 1980-luvun alussa. Taustalla olivat Silja Linen uusien autolauttojen – nk. *suurlauttojen* – asettamat satamatekniset vaatimukset. Työhön kuuluivat uusi mairinnousuilla, ruoppaus ja laiturin vesirajan alapuolisen rakenteen vahvistaminen potkurivirtauksia vastaan.<sup>1</sup> Pakkahuoneenlaiturilla suoritettiin korjaustöitä vuonna 1982. Laiturin vanhat rakenteet olivat päässeet huonoon kuntoon, ja laituri oli sortumavaarassa. 130 metrin pituisen laiturin korjaustyöt suoritettiin vuoden loppuun mennessä. Uusien matkustajalauttojen vaatimuksesta toteutettiin Matkustajalaiturille sekä Makasiinilaiturin eteläpäättyyn uusia laituriulokkeita.<sup>2</sup>

1980-luvun jäklipuoliskolla Matkustajalaiturin **alue aidattiin** ja varustettiin **ajoneuvo- ja jalankulkuportein**. Pääväylän portti varustettiin lisäksi porttivalvomolla. Pyrkimyksenä oli entistä selkeämmin erottaa jalankululiikenne muusta liikenteestä.<sup>3</sup> Etelärannassa ja Laivasillankadulla suoritettiin katutöitä, joiden yhteydessä katu- ja satama-alueiden välisiä tukimuureja korjattiin Eteläisen ja Pohjoisen Makasiinikatujen väliin sijoittuneella alueella.<sup>4</sup> Lisäksi toteutettiin asfaltoitu ajoväylä satama-alueelle Etelärannan ja Eteläisen Makasiinikadun risteuksen kohdalta.

Olympiaterminaalin edusaukion katualueeseen lännessä liittyneellä osuudella tehtiin pieniä kiveysmuutoksia vuosien 1986-1987 välillä, kun suojatien raitamaalaukset vaihdettiin betonikivin toteutettuun raidoitukseen.<sup>5</sup>



Eero Häyrinen

Satama-allasta ruopataan Keisariluodon laiturin kohdalla Helsingin kauppatorin laidalla. Mereen sortunut laituri on jälleen kunnossa juhannukseen mennessä.

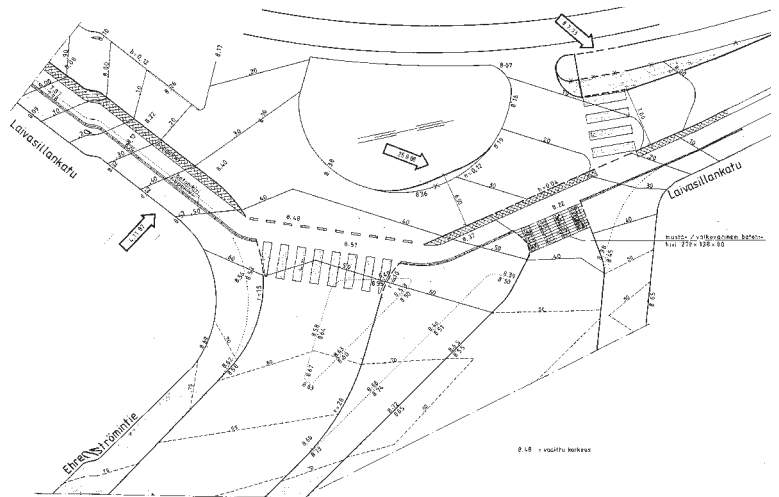
**Neljä rakennustyötä Helsingissä**

**Olympialaiturin kunnostus alkaa ensi syksynä**

Työt ns. Olympialaiturin kunnostamiseksi Helsingin Eteläsatamassa uuteen uskoon Siljan suurlauttoja varten aloitetaan ensi syksynä matkustajalaittojen kesäkauden päätyttyä. Näin rakennustyöt eivät häiritse kesän vilkasta matkustajaliikennettä.

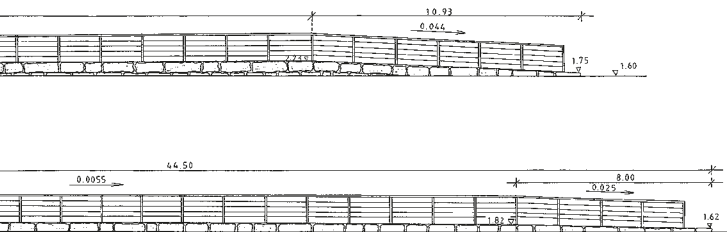
Viking-linjan laituri työt taas saadaan valmiiksi jo toukokuun loppuun mennessä. Vikingin ensimmäinen suurlautto aloittaa liikennöimisen Helsingin ja Tukholman välillä tämän päivän tietojen mukaan touko-kesäkuun vaihteessa. Keisariluodon laituri Kauppatorilla on kunnostettu juhannukseen mennessä. Laituristahan sortui taannoin osa mereen. Jätkäsaaren 12 metrin syvyinen laituri paikka taas valmistuu 1981 keväällä. — Olympialaiturin työt valmistuvat maaliskuussa 1981, jolloin Silja saa ensimmäisen suurlauttansa. Kustannusarvio on lähes kuusi miljoonaa markkaa. Työhön kuuluu uusi mairinnousuilla, läpät, ruoppaus ja laiturin vahvistaminen potkurivirtauksia vastaan. Suurlauttojen syväys on 6,7 m, ja sitä vastaavaa syvyyttä aluetta laiturin ympäristössä laajennetaan ruoppaamalla, kertoo Helsingin satamarakennuspäällikkö Eero Leppänen. — Jätkäsaaren 12 metrin syvät laituri paikat tulevat vastapäätä Valtamerilaituria. Kahdestatoista kasuunista on paikalle jo upotettu viisi. Tämän tällä hetkellä suurimman laituri työn kustannusarvio on noin 14 miljoonaa markkaa, toteaa satamarakennuspäällikkö Leppänen.

US 5.1.1980



Laivasillankatu, Ehrenströmintien liittymä. Tasauspiirustus. KAO 25754 / 4, 17.2.1989.

Eteläranta välillä Eteläinen Makasiinikatu – Pohjoinen Makasiinikatu, Tukimuurit, Asemapiirustus ja leikkaukset. KAO 24902 / 2, 17.2.1989.



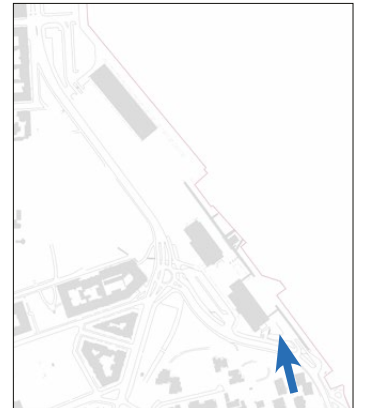
Porras 1:20

- kivet punertavaa graniittia 250 lokeri x 365 (lev.) x 500... 1500 (pitu.)
- moussu 150
- eteenä 390
- istuileton maabetoniin 150 mm
- oskelmakkien pinnassa ja etäreunassa ristipäähakkous faserisuuteen 0-5 mm, muilla osin faserisuus 0-50 mm
- portaan maabetonin etä routimatonta tiivistettyä maata väh. 1000 mm

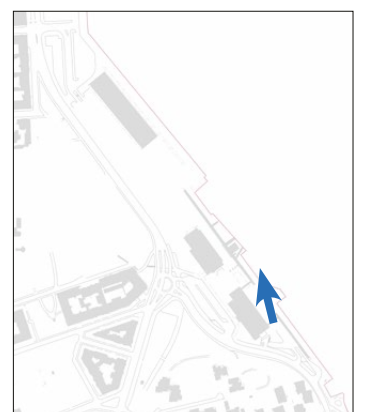
<p>HELSEINGIN KAUPUNGI Katu</p>	
<p>3. Kaartin kaupunki</p>	
<p>ETELÄRANTA väli Makasiinikatu - Pohj. Tukimuurit Asemapiirustus ja</p>	
<p>1:500 1:100 1:20</p>	<p>Liittymä Käsi Käsi Käsi</p>
<p>HELSEINGIN KAUPUNGI VESI- JA VIEMÄRILAIT Verikko-osasto</p>	



Helsingin ja Tukholman välinen liikenne loi satamaan säännöllisen, rituaalinomaisen rytmin. 1983-1986, Teuvo Kanerva, HKM.

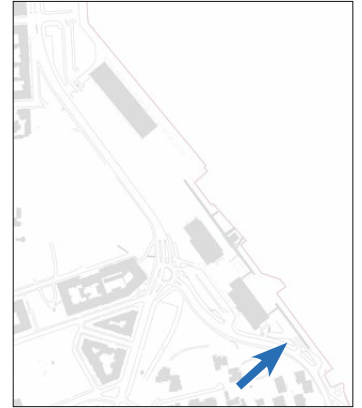


Kuvassa etualalla nk. peräportti-paikka, joka oli autolauttojen lastausta ja purkua varten rakennettu laituriuloke. Volker von Bonin, 1983-1986, HKM.

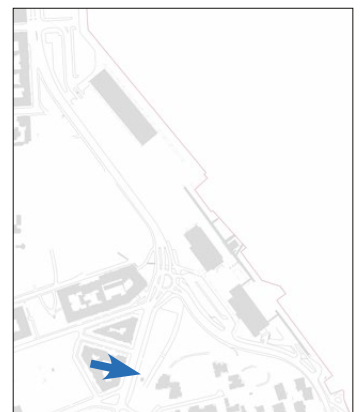




1980-luvun aikana suuret autolautat olivat yhä merkittävämmässä roolissa Eteläsataman kaupunkikuvassa. Näkymä nykyisestä Armi Ratian puistosta Katajanokalle, etualalla Olympiaterminaalin 1970-luvulla valmistunut matkustajasilta. Volker von Bonin, 1983-1986, HKM.



Satamaradan purkutöitä Puistokadun varrella vuonna 1987. Suurin osa laiturialueiden kiskotuksesta purettiin jo aiemmin. Riska Olof Vilhelm, 1987, HKM.







# 1990-luku

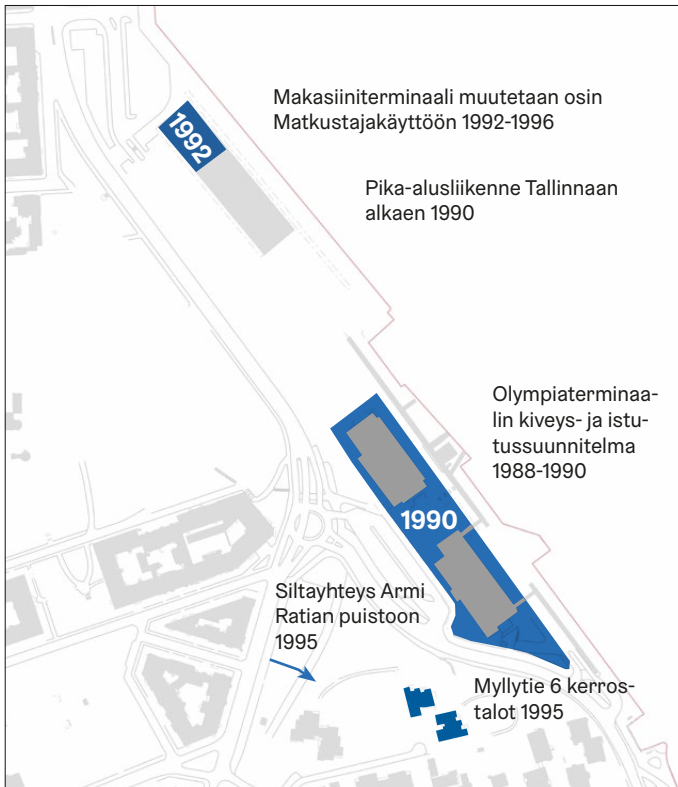
1990-luvulla alkoi Makasiiniterminaalin matkustajakäyttö. Uutta olivat pika-alukset Tallinaan. Suomen Ilmakuva Oy, n. 1992.





Eteläsatama kuvattuna vuonna 1993. Kaupunkikuvallisesti hallitseviksi elementeiksi nousivat viimeistään 1980-luvulla sini- ja punavalkoiset ruotsinlaivat. Meri-museo, MV.

Kantosiiपालus "Sinilind" avasi nopean vesiliikennenyhteyden Helsingin ja Tallinnan välillä. Alus kiinnitymässä Makasiinilaituriin kevätkesällä. Antero Zetterberg, 1990, Albumit Auki.



Kantosiipialuksella pääsee nyt Viroon ja takaisin samana päivänä



Kotkalaiset polsoavat lauttajaksi.

Piika PIRILÄ

Hyvissä ajoin ennen puolta seitsemää aamulla Eteläsataman terminaaliin alkaa kertyä väkeä: turistinäköisiä pariskuntia, mutta enimmäkseen liitturaimiehiä. Harvalla on matkatavaroita, moni aikoo illaksi kotiin.

Farkkuasuinen nuori pari tulee juttelemaan. Heidän piti lähteä päivän retkelle Tallinnaan jo edellisenä päivänä, synttäreitä juhlimaan

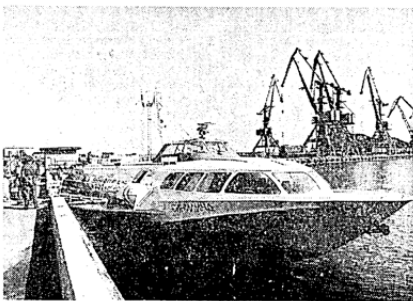
"Me nukuttiin pommiin."

Viisumit riittivät seuraavaksi päiväksi, mutta hotellivaraus ei. Pariskunta päätti silti lähteä matkaan, kun matkatoimisto suostui vaihtamaan lippujen päivämäärää.

"Saa nähdä päädytäänkö Siperiaan. Hirvittää mitä ne tekevät, kun huomaavat ettei meillä ole hotelleja."

"Tämän jälkeen ei enää ikinä mennä Neukkuihin. Siellä on nykyään niin rosvomaisia. Päivän matka on turvallinen, rosvoit herää vasta illalla", pariskunta selittää.

Runsaan parinkymmenen matkustajan siirtyminen passintarkastuksen kautta Sinilind-kantosiipialukseen käy sujakasti. Sisällä on puolityhjää: alukseen mahtuisi 89 ihmistä.



Kantosiipialus on päässyt perille koitasatamaan.

Säveltäjä oli löytänyt Helsingistä hyvän tietokoneohjelman. Viiristä siitä ei saa, siksi Tüür vasta harjoittelee säveltämistä tietokoneen avulla.

#### Tärinä tekee merisairaaksi

Kun matkaa on taitettu 20 minuuttia, vauhti on kiihtynyt sellaiseksi, että kahvi ei tahdo pysyä kupissaan. Seisominen on hankalaa. kävelemisestä nukahtama-

vusuuntaan, ylös ja alas. Aallot ryskivät sen pohjaan pelottavasti.

Komentosillalla kapteeni Raff Peniam kertoo tuulen olevan yleensä kovempi aamuisin. Paluumatkasta tulee siis onneksi rauhallisempi.

Nyt alus taittaa matkaa 32 solmun vauhdilla, eli noin 60 kilometriä tunnissa. Kapteenin mukaan aallot ovat 80 senttiä korkeita. Minkähänlaista Sinilindillä olisi jos ne löisivät kaksimetrisi-

## Pika-aluksilla Tallinnaan

"Iltapäivällä Eteläsatamaan liukuvat peräkanaa kilpailuvien varustamoiden Laura, joka on kantosiipi, ja St. Pietro, ilmatyynykatamaraani. Makasiiniterminalissa pienehkön joukon passit ja viisumit tarkastetaan nopeasti. Helsingin Eteläsatama on ylivoimaisesti Suomen vilkkain rajanylityskupaikka. Vuodessa lähteviä ja saapuvia matkustajia on yli kuusi miljoonaa. Autoja on noin kymmenesosa laivojen matkustajamäärästä. Varsinkin idän liikenne - vaikka eteläisestä Tallinnasta lähinnä on puhe - on moninkertaistunut. Neljä vuotta sitten matkustajia oli muutama satatuhatta, tänä vuonna ylittyy kaksi miljoonaa."

Rajamme vartijat 1.1.1993 s. 10

1990-luvulla Eteläsataman kaupunkikuvassa olivat paikansa vakiinnuttaneet jo 1980-luvulla kaupunkikerrostalojen kokoluokkaan kasvaneet ruotsinlaivat. Matkustajasataman maisema oli jokseenkin vakiintunut. Se pesi hitaasti kasvojaan menneiden vuosikymmenten arkipäiväisyydestä: satamaympäristön kaupunkikuvaan kiinnitettiin uudistustöiden yhteydessä aikaisempaa enemmän huomiota. Vehreyttä luotiin istutuslaatikoin. Suuri osa satama-alueen entisistä varastointikentistä tosin toimi yhä autolauttaliikenteeseen liittyvinä paikoitustiloina.

Vuosikymmenen alkupuolella Tallinnasta Helsinkiin saapuneiden viisumimatkustajien määrä kasvoi tuntuvasti. Matkustajasataman toiminta monipuolistui entisestään, kun Helsingin Satamalaitos ryhtyi vuonna 1990 kunnostamaan Makasiiniterminalia matkustajakäyttöön soveltuvaksi. Aluksi terminalia käytettiin ainoastaan passittoman liikenteen risteilyaluksille. Vuonna 1992 entisiä varastotiloja muutettiin passi- ja tullitarkastustiloiksi, joka mahdollisti Baltian ja Venäjän matkustajalaivaliikenteen. Kyseessä oli väliaikainen ratkaisu, sillä Tallinnan liikenne kaavailtiin myöhemmin siirtyväksi Jätkäsaareen valmistuvaan uuteen terminalirakennukseen.<sup>1</sup> Tilauudistusten yhteydessä aivan vuosikymmenen alussa toteutettiin myös Makasiinilaiturin parannustöitä, joiden yhteydessä laiturialueelle rakennettiin mm. uudet aidat.<sup>2</sup>

Uudistustöiden valmistuttua Makasiinilaiturilta aloitettiin nopea ilmatyyny- ja kantosiipialusliikenne Tallinnaan. Tilanne liikenteen osalta muuttui vuosikymmenen puolivälissä, kun osa Tallinnan liikenteestä siirtyi käyttämään Länsisataman terminalia.<sup>3</sup> Viron itsenäistymisen myötä vilkastuneen pika-alusliikenteen vuoksi Makasiiniterminalin matkustuskäyttöön suunnattuja tiloja laajennettiin uudelleen vielä vuonna 1995.<sup>4</sup>

1 HS 24.12.1992

2 HS 29.7.1990

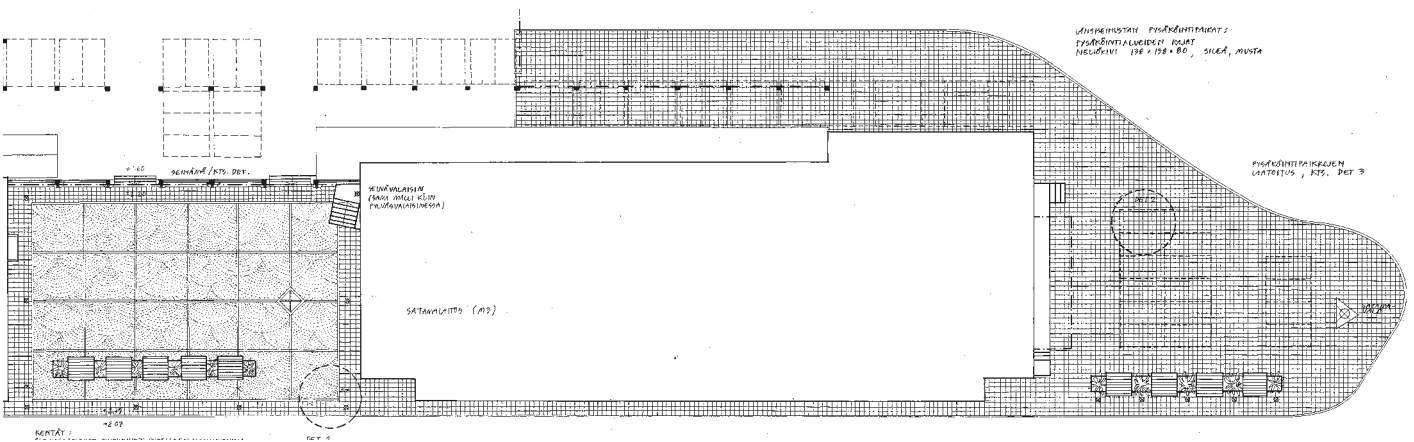
3 Etelä-Suomen Sanomat 13.5.1995 s. 13

4 HS 8.5.1996

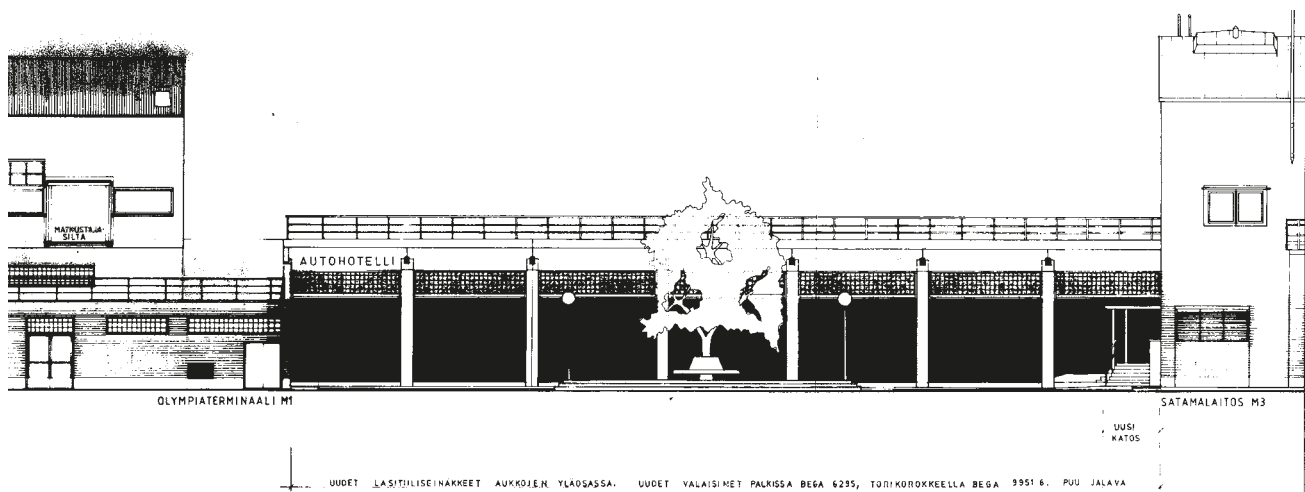
HS 9.7.1990.



Olympiaterminalin ja Satamatalon väliin rakennettiin 1990-luvun alussa nupukivetty korke, jonka keskelle istutettiin jalava. Alue aidattiin myöhemmin. Kuva vuodelta 2021.



Ote laituritason ympäristösuunnitelmasta. 11.3.1988. Helsingin Satamala.

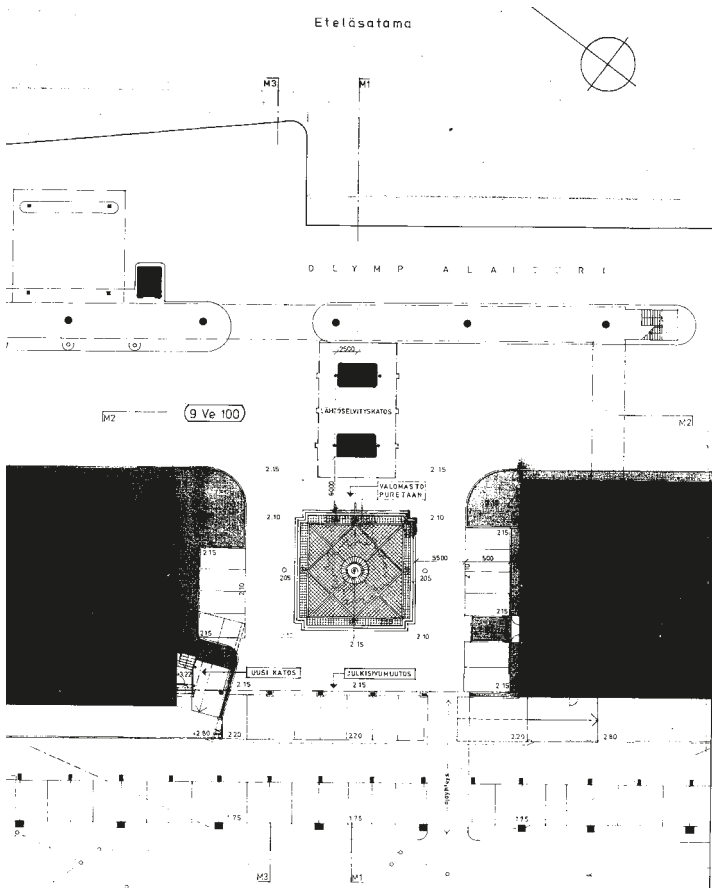


Laituritori, Olympialaituri, Iounaissivu. 15.2.1990, HKI Rakvv, Arkkitehtitoimisto Kari Unelius Oy.

## Olympialaiturin ulkoalueiden ympäristösuunnitelma

Vuosikymmenen vaihteessa laadittiin Satamalaitoksen toimesta Olympiaterminaalin ja Satamatalon välisen alueen kattanut ympäristö- ja istutussuunnitelma, joka toteutettiin vain osittain. Suunnittelijatietoihin on merkitty Suunnittelukeskus Oy. Varhaisimmat piirustukset on päivätty vuodelle 1988, ja niihin lukeutuu laituritason kiveys- ja istutussuunnitelmia. Terminaalirakennusten ympäristössä suunnitelma on kiveysten osalta pitkälti toteutunut. Alue laatoitettiin neliönmuotoisilla betonikivillä (138×138mm), joilla tehtiin myös paikoitusruutujen rajauksia.

Osaksi uudistukset olivat luonteeltaan kosmeettisia, kaupunkikuvan laadun parantamiseen tähtääviä. Terminaalin edusaukiolla uusittiin kiveyksiä 400×400 mm harmaalla betonilaatoituksella. Samalla lisättiin istutusalueita. Laituritasolla uutta olivat lähtöselvityskopit, jotka olivat alun perin kattamattomat, mutta saivat sittemmin katosrakenteet vuonna 1996.<sup>1</sup> Satamatalon ja Olympiaterminaalin väliseen tilaan, jonne oli näköyhteys katutasan tasanteelta, tehtiin graniittisin reunakivin porrastettu istutusalue, joka päällystettiin viuhkaladotulla nupukiveyksellä. Sommitelman keskelle rakennettiin istutuspenkki. Myös raitiovai- nupysäkkejä korotettiin eri puolilla kaupunkia 1990-luvulla. Vuonna 1995 olivat vuorossa Olympialaiturin ja Etelärannan pysäkit.<sup>2</sup>



Laituritori, Olympialaituri, Asemapiirros. 15.2.1990, HKI Rakvv, Arkkitehti- toimisto Kari Unelius Oy.

1 Ark-Byroo Oy 2021 s. 33

2 HS 9.5.1995



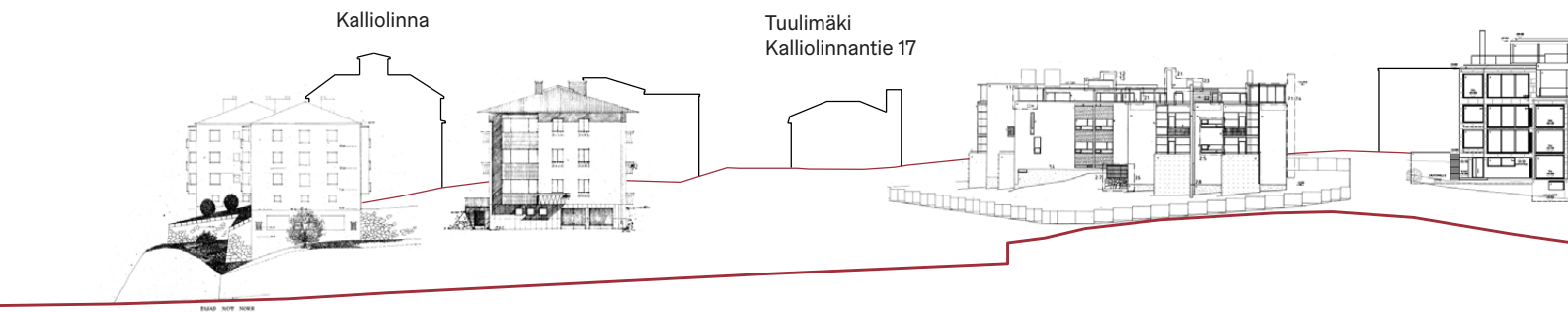
1988 laatoitussuunnitelman toteutusta laituritasolla.



Laiturialueen lähtöselvityskopit ovat 1990-luvun alusta. Katosrakenteet toteutettiin vuonna 1996. Kuva vuodelta 2021.



Kallioliinnantien ja Myllytien asuinkerrostalot. HKI.



Kallioliinnantie 12  
Kaj Englund 1965

Kallioliinnantie 16  
Ole Gripenberg 1947.

Myllytie 6  
Kristian Gullichsen ja  
Timo Vormala 1995

Myllytie 4  
Eero Lundén,  
rakenteilla 2021...



Kallioliinnantie 16 ja puisto kohtaavat



Myllytien pääte – ei kulkua.



Myllytie 6 ja puisto kohtaavat

## Myllyrinteen rakennusrintama

Kaivopuiston vanhin ja näkyvin rakennus, Kalliolinna, nousi Myllyrinteelle kaupungin myllyn lähistölle 1843. Rakennuksen oli suunnitellut yli-intendentti E.B. Lohrmann ja siitä tuli suosittu Helsinki-panoraamojen havaintopaikka. Jos sivuutetaan Kaivopuiston muun rakennuskannan historia ja katsotaan Olympiatermiaalia lähinnä olevaa rakennusrintamaa, niin rakennukset ovat nuorehkoja. Dramattiselle ja näkyvälle rakennuspaikalle, Ehrenströmintien kalliojyrkäne jalustanaan, nousi kaksi sangen arkipäiväistä kerrostaloa Kaj Englundin suunnittelemana 1965. Tuntuu kuin arkkitehdin aikakellosta olisi veto loppunut, sillä niin samankaltaisia rakennukset olivat 1947 naapuritontille rakennetun ja tunnistettavan 40-lukulaisen talon kanssa.

Kaivopuiston pohjoisreunaan kohosi edustava ja huomiota herättävän valkoinen asuinkerrostalo vuonna 1961, joka oli ensimmäinen siitä vapaasti sijoitettujen modernien erillisrakennusten rintamasta, joka tulisi rajaamaan Armi Ratian puiston eteläisen sivustan. Rakennuksen oli suunnitellut Aarne Ervi. Rakennuksen paikalleen sovittamisen haasteita ja tavoitteita Ervi kuvailee seuraavasti: *"Kaivopuistoa on jo usean miespolven ajan pidetty yhtenä Helsingin arvokkaimmista asuinpaikoista traditoidensa, luonnonkauneutensa ja keskustan läheisyyden vuoksi. Asemakaava sallii alueen puistoluonteeseen nähden suhteellisen suuren rakennusoikeuden, minkä hyväksikäyttö on ristiriidassa sen tavoitteen kanssa, että luonto jäisi Kaivopuistossa taloista huolimatta hallitsevaksi. Ongelmaa on pyritty ratkaisemaan jäsentämällä rakennusmassat, sijoittamalla eri osat rinnemaastossa eri korkeuksille ja jättämällä kaikki tontilla olleet puut - useat varsin suurin taloudellisin uhrauksin - peittämään isontuntuista rakennusvolyyymia."* Rakennukseen toteutettiin kattoterassi, missä asukkaille oli varattu mahdollisuus kattopuutarhaviiljelyyn. Etenkin tarasilta avautuvat näkymät Eteläsatamaan olivat Ervin sanoin "erittäin hyvät".<sup>1</sup>

1990-luvun alussa Helsingin kaupunki myi 16 miljoonalla markalla kaksi Myllytie 6:n tonttia. Vastapäätä tontteja sijaitsi Espanjan suurlähettilään residenssi, ns. *Himbergin huvila*. Rakennuksista järjestettiin arkkitehtuurikilpailu, jonka voittivat arkkitehtien Kristian Gullichsen ja Timo Vormala ehdotus *Olympos*. Hankkeen myötä tonteille nousi kaksi 3-kerroksista kerrostaloa, joista ensimmäistä päästiin rakentamaan vuonna 1994. Asuntoja rakennuksiin tuli 12 kappaletta.<sup>2</sup> Merkittävän siivun puistoalueesta lohkaisut hanke toteutettiin voimassa olevaa, 1970-luvulta peräisin olevaa asemakaavaa noudattaen.<sup>3</sup> Rakennushanke vaikutti puiston kulkuyhteyksiin sulkien pääsyn muualta kuin Ehrenströmintien portaikon kautta. Puiston huoltoliikenteen kannalta katsottiin uuden yhteyden toteuttaminen välttämättömäksi. Ratkaisuna toimi Laivasillankadun itäpuolelta johdettu siltayhteys yli ratakuilun, joka valmistui vuonna 1995.<sup>4</sup>

1 Raportti rakennetusta ympäristöstä. Aarne Ervin arkkitehtuuria. 1970. Suomen arkkitehtiliitto. s. 104

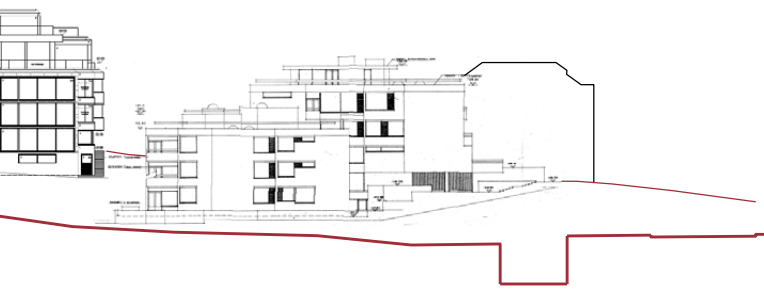
2 HS 22.5.1994

3 HS 19.11.1994

4 KAO 27404/1, 19.5.1995



Armi Ratian puistoon johtava ratakuilun ylittävä silta valmistui 1995. Nykytilanne.



Myllytie 2  
Aarne Ervi, 1961.



Rautatiekuilun puolella Myllytie 2:n valkobetoni ja erityisellä makkara-paneelitekstuureilla valettu sokkeli kohoaa kauniisti ja terävästi koskemattoman silokallion päältä; eleganttia Erviä!





An aerial photograph of a city waterfront in winter. The scene is dominated by snow-covered roofs, streets, and a harbor. In the foreground, a large, modern, multi-story building with a grid-like facade is visible. To its right, a road with several cars is partially covered in snow. The harbor is filled with several ferries and smaller boats. In the background, a dense urban area with various colored buildings stretches towards a large body of water under a grey, overcast sky. A prominent church with green spires is visible in the distance.

# 2000...2020

2000-luvulla Makasiiniterminaali sai lisääntyneen käytön myötä uudet matkustajasillat ja katokset. Etualalla näkyvä Allas-meriuimala valmistui vuonna 2016. HKI 2021.



Eteläsataman kehityssuunnitelmien pelinavaus nähtiin vuonna 2008, kun Arkkitehtitoimisto Ala laati alueelle silloisen Kaupunkisuunnitteluviraston tilauksesta kansiratkaisuun perustuneen, toteuttamattomaksi jääneen ideasuunnitelman. Arkkitehtitoimisto Ala 2008.

*”Helsinki on kaupunki, jolle meri on ollut aina tärkeä. Ydinkeskusta on kasvanut meren päälle, ja rantaviiva on vuosisatojen kuluessa siirtynyt monin paikoin kauemmas ja kauemmas kaupungin täyttäessä merenlahtia ja yhdistäessä saaria mantereeseen. Seuraukset eivät aina ole olleet kaupunkilaisien ja kaupunkikuvan kannalta onnistuneita. Rannat annettiin teollisuuden ja satamatoimintojen käyttöön, ja meri joutui monin paikoin eristykseen muusta kaupungista.*

*Pian on toisin. Herttoniemi on jo vapaa, ja Laajasalostakin öljysäiliöt katoavat. Kun Vuosaaren satama loppuvuodesta valmistuu, valtaosa Helsingin suljetuista rannoista avautuu kaupunkilaisille.*



## Suuria suunnitelmia

*"Keskustelu Eteläsataman tulevaisuudesta on virinnyt vilkkaana. Ensimmäiset havainnekuvat ovat ihastuttaneet ja vihastuttaneet. Etenkin sveitsiläisten arkkitehtien luonnos viiden tähden design-hotellista hämmentää. Ristin muotoinen rakennus on kieltämättä hätkähdyttävä. Myös Tähtitorninmäeltä rantaan ulottuva puistovyöhyke hotelli-, asuin- ja liiketaloiheen olisi huikea muutos nykyiseen.*

*Lähtökohta Eteläsataman alueen liittämisestä nykyistä paremmin Helsingin historialliseen ydinkeskustaan on oikea. Rantojen avaaminen jalankulkijoille ja satamaliikenteen vieminen kansien alle piiloon antaa tilaa ravintoloille, kahviloille, terasseille ja vapaa-ajan palveluille. Ne elävöittävät ja rikastuttavat Helsingin arvokkainta ranta-aluetta."*

HS 12.4.2008, pääkirjoitus

2000-luvulle tultaessa kuormitti Helsingin kantakaupungin satamien konttiliikenne yhä enenevässä määrin keskusta-alueiden katuverkkoa. Ongelma tosin ei ollut millään muotoa uusi – siihen oltiin havahduttu ensi kerran jo 1950-luvun lopulla.<sup>1</sup> Kun vuonna 1966 päätettiin silloiseen Helsingin maalaiskuntaan kuuluneen Vuosaaren liittämisestä Helsinkiin, oli eräänä perusteena juuri Sörnäisten sataman ja Länsisataman satamatoimintojen mahdollinen siirto kantakaupungin ulkopuolelle. Vuosaaren sataman rakentaminen mahdollistui lopulta vuoden 1992 Helsingin yleiskaavan myötä.<sup>2</sup> Vuonna 2008 avatun sataman heijastusvaikutus kantakaupungin myöhemmälle kehitykselle oli mullistava. Vapautuneille entisille satama-alueille kohosivat Kalasataman ja Jätkäsaaren kaupunginosat.

Satamatoimintojen siirron mahdollistamien kantakaupungin laajamittaisten kehityshankkeiden myötä oli myös Eteläsataman kehittäminen kasvavan kiinnostuksen kohteena. Edellisvuosikymmenten kosmeettisten ja lähinnä matkustajaliikenteen sujuvoittamiseen tähdänneiden paikallisten ehostustoimien aikakauden päätyttyä satama-aluetta odotivatkin suurisuuntaiset ja luonteeltaan ennennäkemättömän kokonaisvaltaiset tulevaisuusvisiot. Tavarasatamien historiallisesta sulkeutuneisuudesta haluttiin päästä eroon, ja keskeiseksi tavoitteeksi asetettiin satama-alueiden mahdollisimman laajamittainen vapauttaminen kaupunkilaisten käyttöön. Kaupunkikuvan kannalta erityisen vahingollisiksi arvioitiin sekä Kauppatorin että Eteläsataman laiturialueilta varatut parkkikentät. Logistiikan sujuvoittamisen asemasta tavoitteeksi asetettiin vapaa-ajan maiseman, joka tarjoasi sujuvat kulkuyhteydet viihtyisässä, saumattomasti meren liittyvässä ympäristössä.

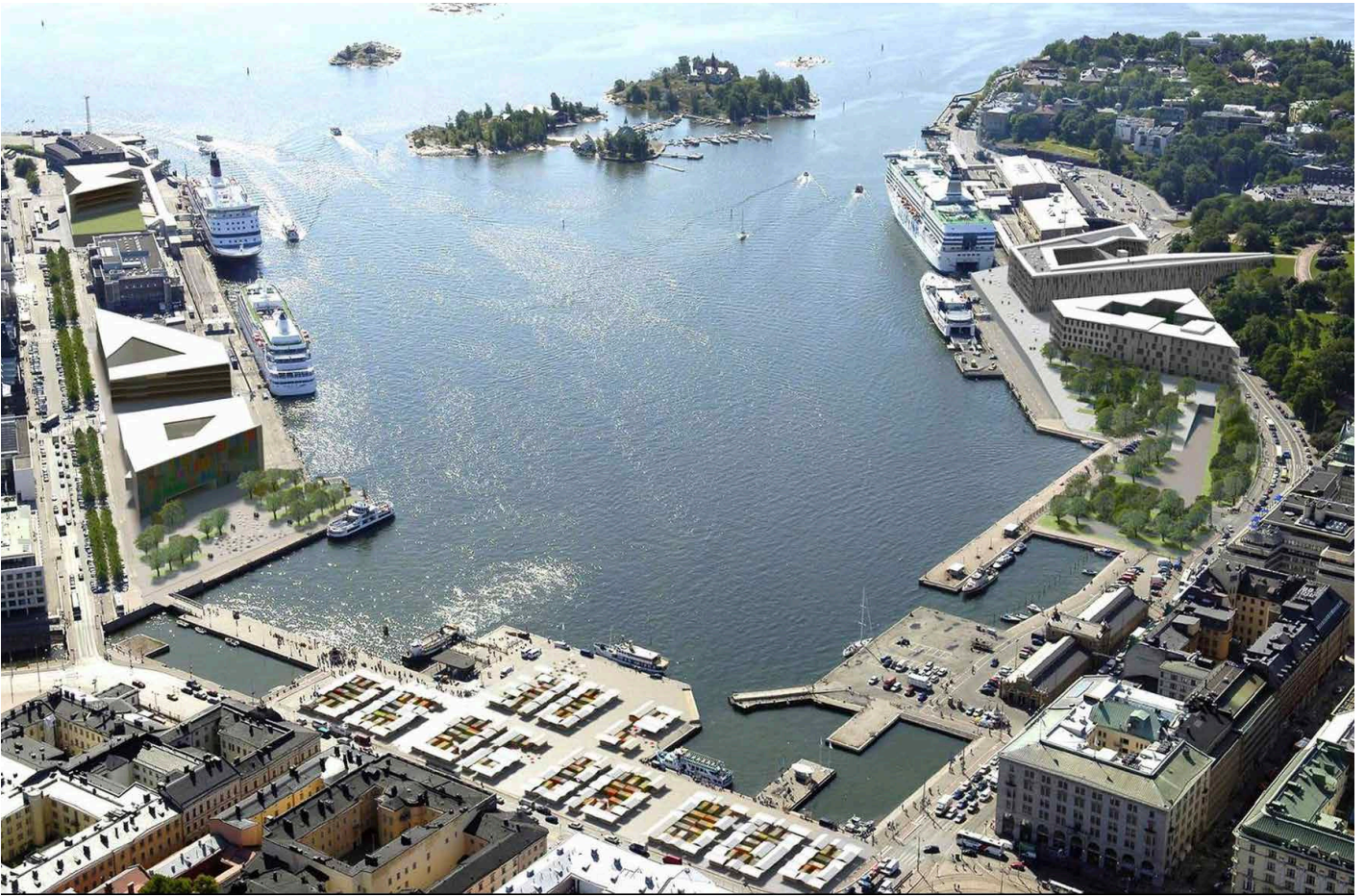
*Helsinki pääsee rakentamaan Sompasaarta ja Länsisatamaa. Kaupungilla on ainutlaatuinen tilaisuus muuttaa merellistä ilmettään ihan toiseksi kuin se vuosikymmeniä on ollut. Kaupunkisuunnittelijoille haaste on valtava. Myös vastuu on suuri. Helsingillä ei ole varaa Merihaan kaltasiin epäonnistumisiin.*

*Eteläsatama on sikäli poikkeus, että siellä satamatoimintot jatkuvat. Matkustajalaivat ovat tulevaisuudessakin osa Helsingin keskustan ilmettää. Eteläsatama on aiheellisesti mukana rantojen uudistamistyössä, vaikka alue olisi pitänyt jo ajat sitten ehostaa lähiympäristönsä veriseksi."*

Helsingin Sanomat 12.4.2008, pääkirjoitus

1 Liikennehankkeiden ympäristöhaittojen vähentämisen kustannukset (pdf) 25.8.2003. Liikenne- ja viestintäministeriö.

2 KHKK 1992, s. 26-27



Kirjava Satama -kilpailun (2012) jaettu 2. sija: Ehdotus *Tori*. Arkkitehtityöhuone APRT. "Ehdotus sisältää hyviä uusia ideoita alueen kehittämiseksi. Kauppatorin ympärille muodostuu laaja maisematila, joka rajautuu suurten toimisto- ja museorakennusten avulla. Suunnitelma ottaa huomioon

alueen urbaanin kontekstin ja sen kulttuuriset ja historialliset arvot. Tähtitorninvuoren juurelle sijoitetut jyrkät rakennusmassat edellyttäisivät vielä hienosäätöä, vaikka sinänsä siltamainen yhteys Tähtitornin vuorelle onkin ylväs."



Kirjava Satama -kilpailun (2012): Nimimerkki *sibelius777*: "Ehdotuksen heikkous on sen sopeutumattomuus alueen urbaanin kontekstiin ja sen kulttuurisiin ja historiallisiin arvoihin. Mittakaava on paikoin liian suurta.

Osa liikennetarkoituksista on visuaalisesti liian huomiotanherättäviä ja voimakkaita ympäristöönsä. Ehdotusta olisi vaikea rakentaa vaiheittain ja suunnitelma olisi ainakin paikoin epätaloudellinen toteuttaa."



Ehdotus *Tori*, havainnekuva. 2012, Arkkitehtityöhuone APRT.



Ehdotus *Meren syleily*, jaettu 2. sija, havainnekuva. 2012, Allies and Morrison Architects.

## Kirjava Satama -kilpailun tulokset

*"Kilpailuehdotukset heijastavat kaupunkisuunnittelun ja kansainvälisen arkkitehtuurin ajankohtaisia trendejä. Ehdotusten joukosta löytyy monia toiminnallisia ja kaupunkirakenteellisia innovaatioita ja kehityskelpoisia ideoita kilpailun eri osa-alueiden ratkaisemiseksi. Kilpailuohjelmassa toivottu kokonaisvaltainen ideasuunnitelma on kuitenkin johtanut monet kilpailijat esittämään vanhasta ympäristöstä täysin poikkeavaa ja siihen ja mitta-kaavaltaan sopimatonta uutta rakentamista. Paikan henki ja ympäristön arvot ovat monelta kilpailijalta jääneet ottamatta huomioon.*

*Parhaimmissa ehdotuksissa Eteläsataman merelistä identiteettiä on kehitetty toiminnallisoin tai rakenteellisin keinoin siten, että satamatoiminnot voidaan säilyttää ja sen vaatima liikenne hoitaa nykyisen kaupunkikuvan ja kaupunkirakenteen ehdoilla."*

Kirjava Satama arvostelupöytäkirja, 2012

## 2008: Puisto kannelle, liikenne tunneliin

Eteläsataman osalta suunnitelmien ja tulevaisuusvisioiden vyöry alkoi kunnolla vuonna 2008, kun Arkkitehtitoimisto Ala ideoi silloisen kaupunkisuunnitteluviraston tilauksesta Olympialaiturin ja Makasiinilaiturin välille kansirakenteen, jolla Tähtitorninvuoren puistoalue saatiin ulotettua meren äärelle saakka. Laivasillankatua kulkeva satamaliikenne siirrettiin suunnitelmassa kannenalaan tunneliin. Ehdotuksen lähtöoletuksena oli, että satamien matkustajakäyttö jatkuisi entisellään. Kalliina pidetty suunnitelma ei toteutunut, ja myös Helsingin Satamalaitos vastusti hanketta.<sup>1</sup>

## 2012: Kirjava Satama -suunnittelukilpailu

Seuraavan kerran Eteläsataman tulevaisuutta hahmoteltiin vuonna 2011 järjestetyssä Kirjava Satama -suunnittelukilpailussa, jolla kaupunki haki ratkaisuja Eteläsataman piristämiseksi. Kilpailun keskeisinä tavoitteina olivat kaupunkikulttuurin mahdollistavien olosuhteiden sekä jalan- kulkua ja pyöräilyreitistöjen kehittäminen:

*"Kilpailun eräänä päätavoitteena oli matkustajaliikenteen säilyttäminen Eteläsatamassa ja matkustajasatamien ja niiden liikenneympäristöjen kehittäminen. Sataman asiantuntija arvioi palkintoluokan töiden kehityskelpoisuuden satamatoimintojen osalta. Parhaissa ehdotuksissa satamatoiminnot on suunniteltu siten, että sataman toimintamahdollisuudet säilyvät nykyisellään (esim. Boegbeeld, Bridges, Buildings and Bridge-buildings, Meren syleily, Tori) tai niitä voidaan kehittää nykyisestä (Stadi terassi). Ajoneuvoja kuljettavien matkustaja-alusten laituripaikat on säilytetty ennallaan tai niitä on mahdollisuus lisätä. Terminaalirakennukset on säilytetty, tai Makasiiniterminaali on korvattu uudisrakennuksella"*

Kirjava Satama -kilpailun arvostelupöytäkirja 2012, s. 10

Kilpailuohjelma oli jätetty hyvin avoimeksi, ja se näkyi ehdotuksissa. Kauppatorille ehdotettiin mm. koivumetsää, satama-altaaseen sijoitettua atollia sekä merelle työntyneitä lasitunneleita. Satoja ehdotuksia keränneessä kilpailussa ei valittu voittajaa, vaan toinen palkinto luovutettiin neljälle ehdotukselle, joita olivat *Boegbeeld*, *Meren syleily*, *Tori* ja *Stadi terassi*.

Yhteistä ehdotuksille oli suurten rakennusmassojen sijoittelu sataman ympäristöön. Eräänä parhaimmistaan valittuna ehdotuksena raati piti nimimerkkiä *Tori*:

*"Torikojut on ryhmitelty ja autot siirretty torin ulkopuolelle. Katajanokalle ja Etelärantaan on tuotu meren äärelle uudet puistot. Siltamainen yhteys rakennuksesta Tähtitorninvuorelle on ylväs. Tähtitorninvuoren juuren rakennukset ovat liian jyrkät."*

1 HS 30.8.2020



Kansainvälisen Guggenheim-taidemuseon arkkitehtuurikilpailun voittajaehdotuksen *Art in the City* laati pariislainen arkkitehtitoimisto Moreau Kusunoki.



Ehdotus GH-04380895 *Art in the City* visualisointeja. Arkkitehtitoimisto Moreau Kusunoki 2015.

# Näkötorni ratkaisi voiton ranskalaisille

HELSINKI  
Sanna Nikula / STT

Helsingin Guggenheim-arkkitehtuurikilpailun voittaneessa ehdotuksessa rakennuksen majakkamaisen torniin tulisi yleisölle avoin näköalaravintola.

Sinne pääsisi ilman, että edes menee taidenäyttelyihin. Tämä oli yksi yksityiskohta, joka miellytti kilpailun tuomaristoa niin, että se äänesti voittajaksi pariisilaistomisto Moreau Kusunoki Architectesin ehdotuksen *Art in the City "Taide kaupungissa"*.

– Näimme positiivisena sen, että korkea osa on yleisölle vapaa alue. Sieltä pääsee näkemään kaupungin yli ja merelle ja saa täysin uuden näkökulman Helsinkiin, perustelee raadin jäsen, arkkitehti **Anssi Lassila**.

Muutoin rakennuksen kohtuullisen matala mitta-kaava siluettissa tuntui tuomariston mielestä luontevalta. Itse museo rakentuisi yhdeksästä matalasta paviljongista.

Julkisuudessa on arveltu voittajatyön olevan sääntöjen vastainen, koska torni on korkea. Lassila ampuu epäilyksen alas.

– Kilpailuohjelmaan ei ole kirjattu ehdotonta korkeutta, joten sääntöjä ei ole rikottu. Työn toteuttaminen vaatii normaalin kaavamuuotosprosessin, eli korkeus arvioidaan jatkosuunnittelussa huolellisesti.

Rakennuksen tumma julkisivu on hiilikäsiteltyä puuta ja lasia. Vieraat pääsisivät kulkemaan Tähtitorninvuoren puistoon kävelysiltaa pitkin, kun taas meren puolella rantapromenadi yhdistää rakennuksen Eteläsatamaan.

**Yhä on kuitenkin** epävarmaa, rakennetaanko Guggenheimia ollenkaan. Siitä päättää Helsingin kaupunginvaltuusto näillä näkymin ensi vuonna. Vuonna 2012 kaupunginhallitus jo kertaalleen hylkäsi hankkeen.

Museon rakentamiskustannukset ovat noin 130 miljoonaa euroa. Kuluista vastaisi yhdysvaltalaisen Solomon R. Guggenheim -säätiön esityksen mukaan pääosin Suomen valtio ja osittain Helsingin kaupunki.

Yksityisiä varoja Guggenheimille keräävä tukisäätiö on saanut kasaan reilun kolmasosan tavoittelemastaan 30 miljoonasta dollarista. Summa käytettäisiin Guggenheim-säätiölle maksettaviin lisenssimaksuihin.

– Lahjoittajia on tähän mennessä ollut noin 20, ja työtä on tehty kuusi kuukautta, kertoo tukisäätiön hallituksen puheenjohtaja **Ari Lahti**.

Helsingin kaupungin arvio hankkeen vaikutuksista valmistuu kesän aikana. Kulttuuriministeri **Sanni Grahn-Laasosen** mukaan hallitus ei ole vielä keskustellut Guggenheimista.

## 2011-2016: Guggenheim-museohanke

Vuoden 2011 tammikuussa Helsingin kaupunki tilasi Solomon R. Guggenheimin säätiöltä yhteistyöselvityksen arkkitehtuuriin ja muotoiluun keskittyvän Guggenheim-museon rakentamisesta Helsinkiin. Selvitys julkaistiin tammikuussa 2012. Guggenheim-säätiön ensimmäisessä ehdotuksessa museorakennusta kaavailtiin sijoitettavaksi Katajanokalle Kanavaterminaalin paikalle. Tämä ehdotus kuitenkin torpattiin Kaupunginhallituksessa toukokuussa 2012.<sup>1</sup>

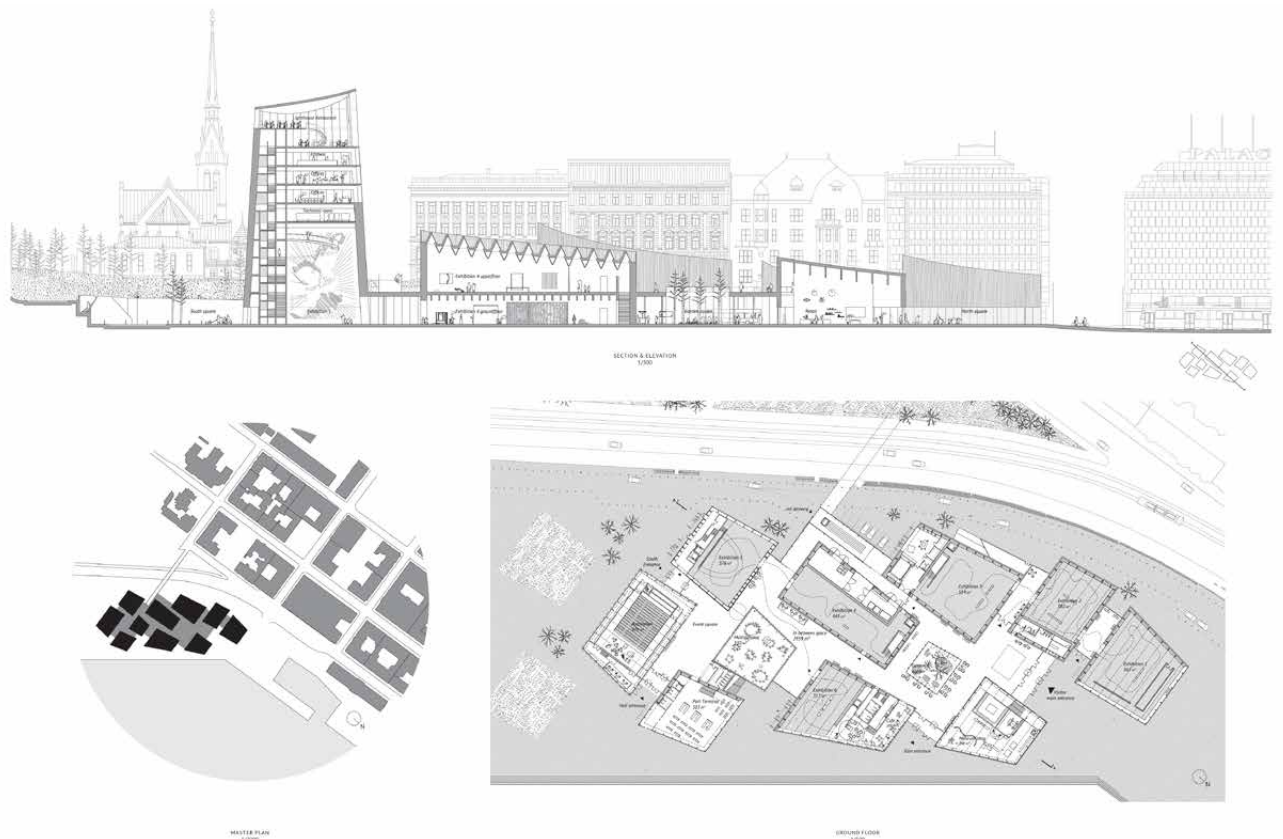
Selvitystyöt museohankkeen tiimoilta jatkuivat vuonna 2013. Uusi tontti rakennusta varten osoitettiin Makasiiniterminaalin ja Lyypekinlaiturin väliseltä, lähinnä parkkipaikana toimineelta alueelta. Rakennuksesta järjestettiin avoin kansainvälinen arkkitehtuurikilpailu vuonna 2014. Kilpailun voitti ranskalaisen arkkitehtitoimisto Moreau Kusunokin ehdotus *Art in the City*. Voittajaehdotus koostui yhdeksästä erillisestä rakennuskappaleesta. Yhteys Tähtitornin vuorelle oli ratkaistu kävelysillalla. Ehdotetun rakennuksen julkisivut olivat hiilikäsiteltyä puuta ja lasia.

Syyskuussa 2016 istuva Suomen hallitus ilmoitti budjettineuvottelujen yhteydessä päätöksestään olla osallistumatta Guggenheim Helsinki -museon rakentamiseen tarvittaviin investointeihin. Museohanketta yritettiin yhä ajaa kaupungin ja yksityisen sektorin rahoittamana. Guggenheim-hanke eli aina vuoteen 2016 saakka, jolloin Helsingin kaupunginvaltuusto torppasi hankkeen etenemisen uudemman, ja toistaiseksi viimeisen kerran.<sup>2</sup>

1 <http://www.guggenheimhki.fi/>

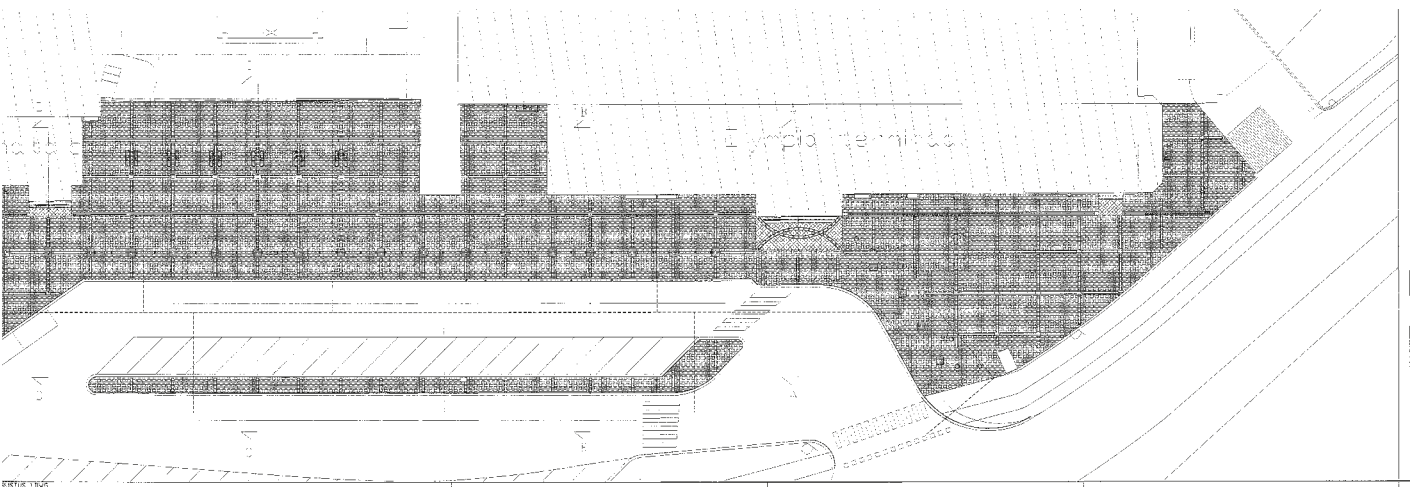
2 Päätöstiedote nro 21, Sivistystoimi Kaupunginvaltuusto. Helsingin kaupunki. 30.11.2016.

Etelä-Suomen Sanomat 24.6.2015



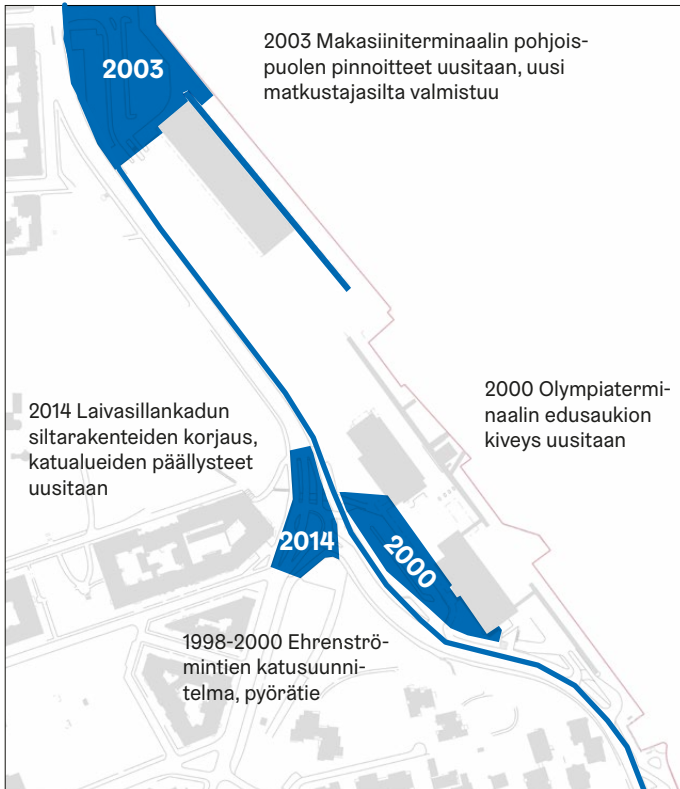


Olympiaterminälin edusaukion kiveystä kuvattuna vuonna 2021. Edusaukion alueen betonikiveys on 2000-luvun alkupuolelta, samoin Ehrenströmintien pinnoitteet. HKI.



Olympiaterminälin edusaukion kiveystä uusittiin 2000-luvun aussa. Helsingin Satamaliitos 2001.





2000-luvun toteutuneet muutoshankkeet.

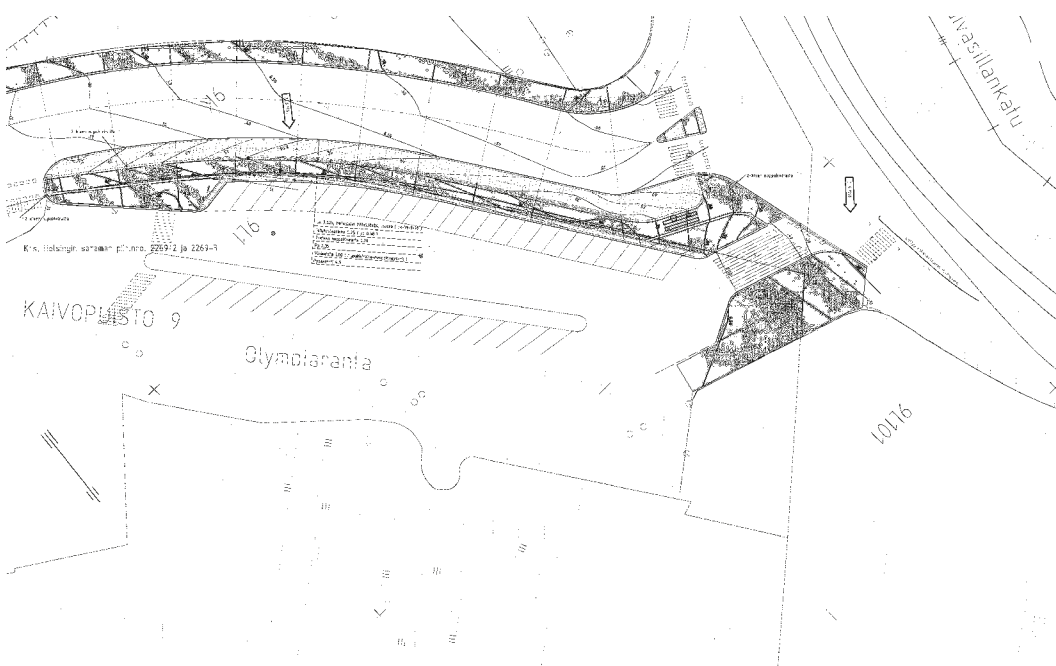
## 2000-luvun toteutuneet muutokset

Suurisuuntaisten tulevaisuusvisioiden myötä tarkastelualueella 2000-luvulla toteutetut muutostyöt olivat luonteeltaan pääosin pienimuotoisia, katu- ja laiturialueiden pinnoituksiin ja matkustajaterminalien toiminnallisuuden parantamiseen tähtääviä. 1990-luvun lopussa laadittiin Ehrenströmintielle katusuunnitelma, jonka myötä kadulle rakennettiin punaiseksi asfaltoitu pyörätie. Suunnitelma käsitti alueen Laivasillankadulta Itäiselle Puistotielle.

Aivan 2000-luvun alussa uusittiin puolestaan Olympiaterminalin edusaukion kiveystä. Uusi ladontamalli perustui suorakulmisiin betonikiviin. Aukio sai uudet polkupyörätelineet ja penkit. Vanhat valaisimet säilyivät mutta niiden paikkoja muutettiin.



Ehrenströmintien katusuunnitelmaa toteutettiin 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa. Kuva vuodelta 2021.



Ehrenströmintien katusuunnitelma. KAO 27738 / 19.

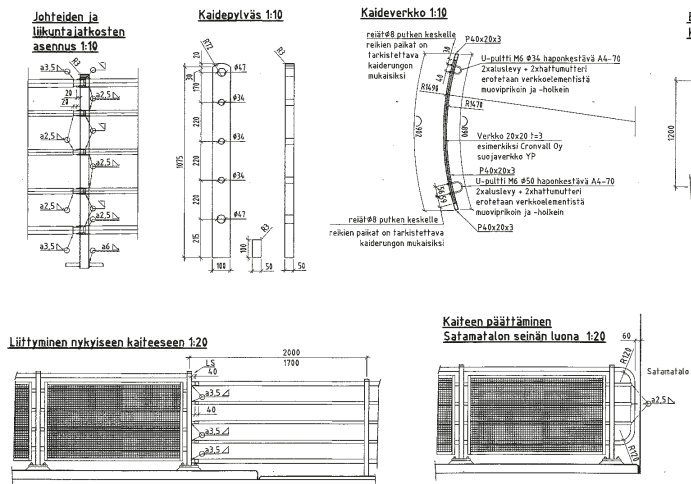


## Ehrenströmintien siltarakenteen korjaustyöt

Vuonna 2014 korjattiin Ehrenströmintien kansirakeneita. Samalla uusittiin liikenneympyrän istutusalue sekä kaikki päällysteet. Liikenneympyrää reunustaville katualueille suunniteltiin vanhaan malliin perustuen uusi kaidetyyppi, joka oli varustettu verkolla.



Laivasillankadun pinnotteita kuvattuna vuonna 2021. Alueella tehtiin laajamittainen katupintojen uudistustyö vuonna 2014.

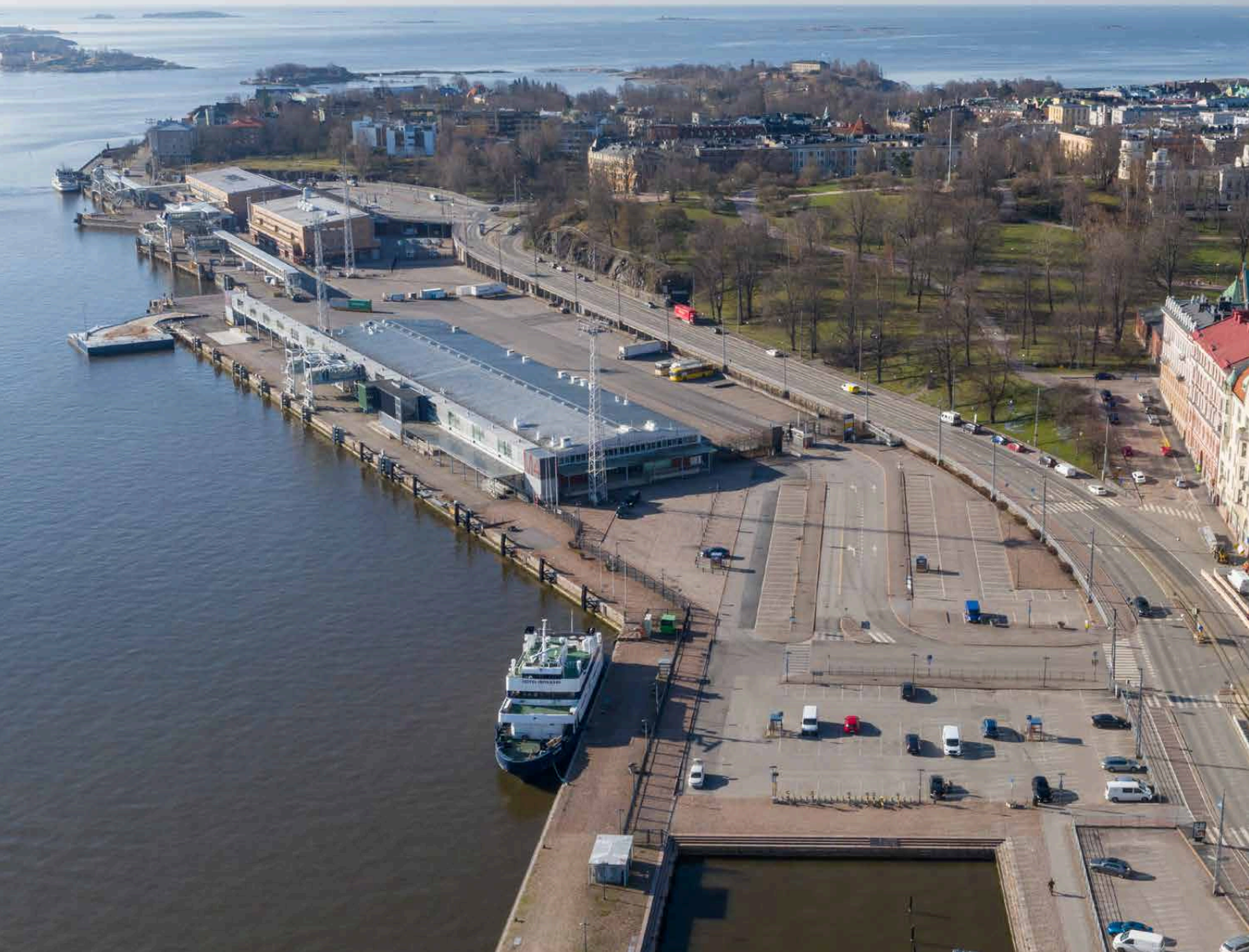


Ehrenströmintien sillan kaidarakenteita. KAO 30085 / 408, 201.2014.

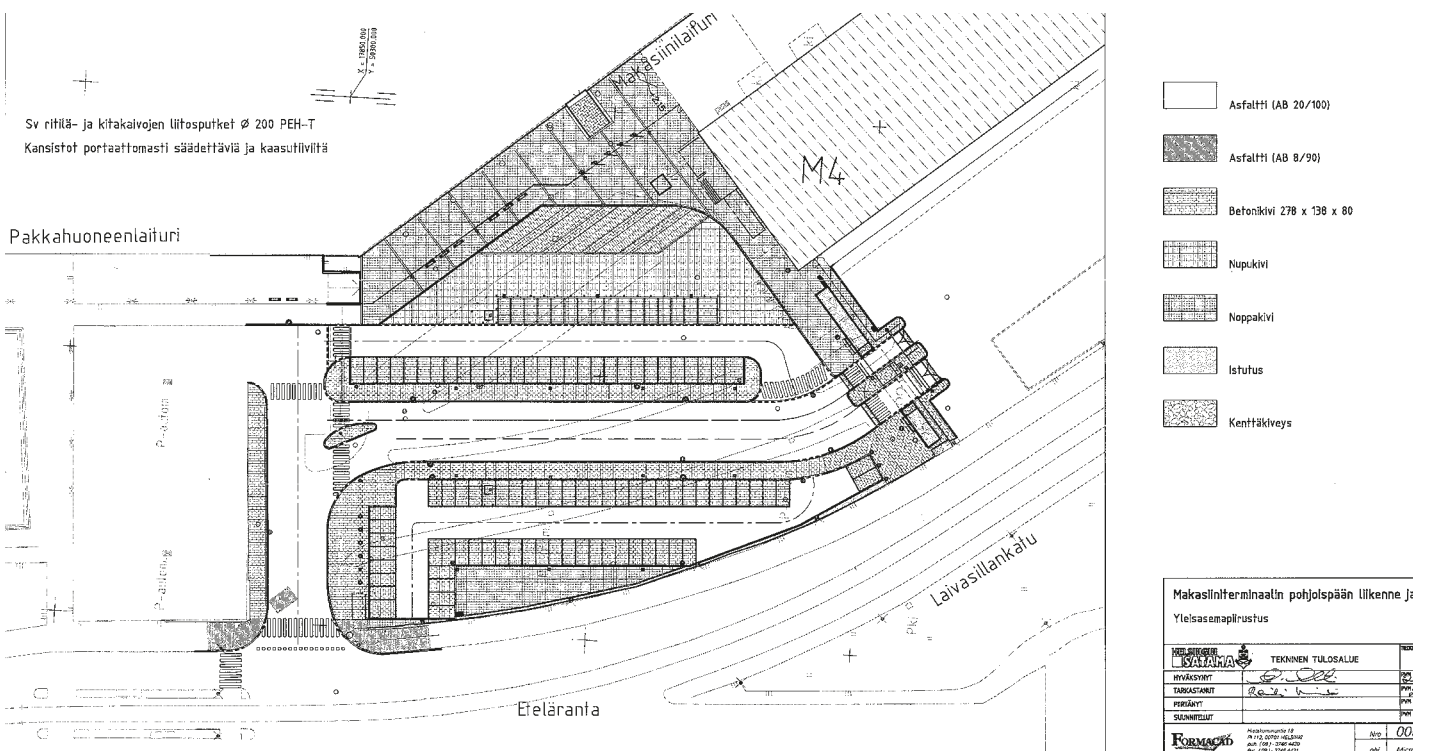
Kaiteita toteutettuna. 2021.



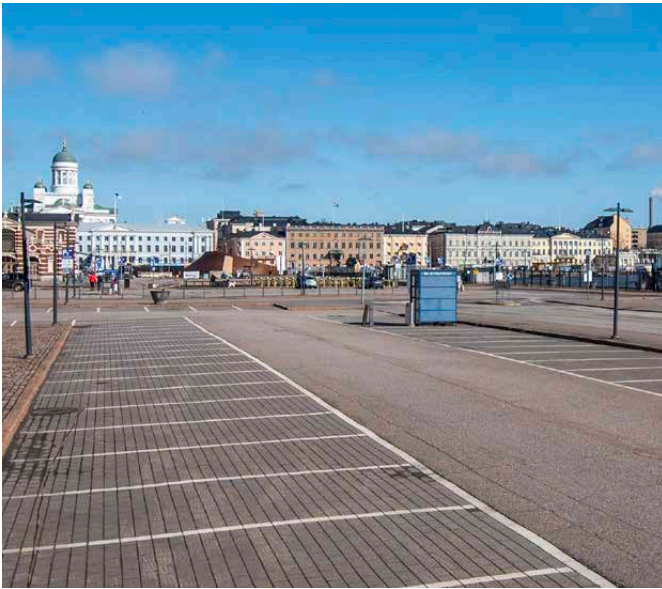
Laivasillankadun liikenneympyrän rakenteita kuvattuna vuonna 2021.



Kasvaneen matkustajakäytön myötä Makasiiniterminaalin pohjoispuoli sai uudet pinnoitteet 2000-luvun alussa. Yleisöille avoimilla alueilla käytettiin asfaltin ohella nupu- ja noppakiveystä. Rakennuksen laiturinpuoleiselle sivustalle valmistui vuonna 2003 uusi matkustajasilta. HKI BEM 2021.



Makasiiniterminaalin pohjoispään liikenne- ja pysäköintijärjestelyt. Helsingin Satamalaiteos, 26.4.2000.



Parkkipikentän betonikiveystä kuvattuna vuonna 2021. HKI.



Makasiiniterminaalien pohjoispuolelle 2000-luvun alussa toteutettua nupukiveystä. Yleisöltä suljetuilla laiturialueilla pinnoitteena säilyi asfaltti. Kuva 2021.



Matkustajasillat vuonna 2021.

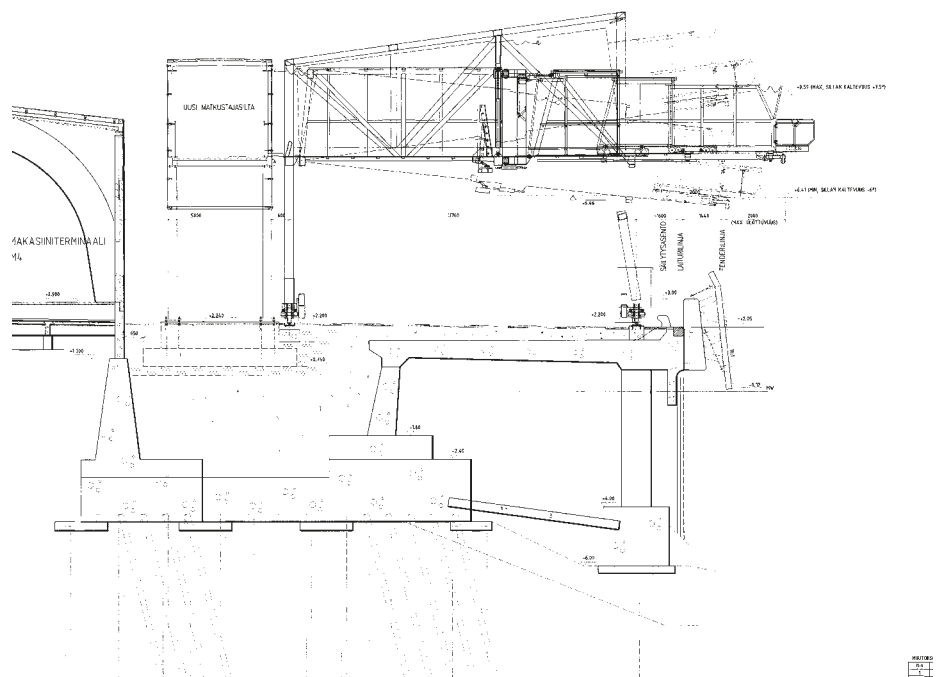
## 2003: Makasiiniterminaalien laajennus

Suosiotaan jatkuvasti kasvattanut pika-alusliikenne Tallinaan loi 2000-luvun alkupuolella muutospainetta Makasiiniterminaalien matkustajailoille. Syynä olivat ennen kaikkea reitille hankitut uudet suuremman kapasiteetin SuperSea-Cat-alukset. Pika-aluksiin mahtui 700 matkustajaa ja 175 henkilöautoa. Makasiiniterminaalista oli tuolloin vilkkaimpaan kesäaikaan päivittäin lähes 20 lähtöä Tallinaan.<sup>1</sup>

Vuonna 2003 Silja Line ja Helsingin Satama tekivät liikennöinnistä sekä Makasiiniterminaalien laajennuksen rakentamisesta ja rahoittamisesta yhteistyösopimuksen. Terminaalien pohjoispuolisia ulkoalueita kohennettiin. Alueelle suunniteltiin uudet pinnoitteet, joina käytettiin sekä asfalttia, graniittisia nupu- ja noppakiviä että betonikiviä. Parkkiruudut toteutettiin betonikivin, ajovylyt olivat asfalttia. Korokkeissa käytettiin punasävyistä viuhkaladottua noppakiveä, ajoradan kanssa samassa tasossa sijaisilla jalankulkualueilla puolestaan nupukiveä, jolla pinnoitettiin myös terminaalirakennuksen pohjoispuolisen kolmion muotoinen aukio. Rakennuksen länsipuolinen, Laisillankadun rajaama piha-alue säilyi pääosin asfalttipinnoitena. Jo aiemmin 1990-luvulta peräisin olevilla mustiksi maalatuilla metalliadoilla rajatut laiturialueet, jonne yleisöllä ei ollut pääsyä, säilyttivät niin ikään asfalttipinnoitteensa.

Matkustajakäytön myötä Makasiiniterminaalille suunniteltiin myös uusi, 200 metrin pituinen matkustajakäytävä sekä kaksi mairinnoisusiltaa. Lisäksi toteutettiin pohjois- sekä osan itäjulkisivua kiertänyt katosrakenteet. Uudet rakenteet valmistuivat vuonna 2003.

1 HS 12.3.2003



Makasiinilaiturin matkustajasilta. Poikkileikkaus. Helsingin Satamalaitos 4.4.2003.



Näkymä Tähtitornin vuorelta Argelanderintieltä kohti pohjoista 1910-luvulla. Kuvaaaja Eino Lindholm, HKM.

# Puistojen ympäristöhistoria





Tähtitornin vuori ja Armi Ratian puisto.  
Ortokuva 2021, Helsingin karttapalvelu.



# Johdanto

Puistojen ympäristöhistoria osuudessa käsitellään selvitysalueella sijaitsevat puistot; Tähtitornin vuori ja Armi Ratian puisto.

Tähtitornin vuori sijaitsee Ullanlinnan kaupunginosassa rajautuen etelässä Tähtitorninkatuun ja lännessä kirurgisen sairaalan tonttiin. Pohjoispuolella sijaitsevat Grundskolan Norsen sekä saksalainen kirkko ja puiston itä sivu rajautuu Laivasillankatuun. Armi Ratian puisto sijaitsee aivan Tähtitornin vuoren vieressä Kaivopuiston itäosassa rajautuen Laivasillankatuun, Ehrenströmintiehen ja etelässä Myllytien asuintontteihin. Puiston länsiosan halkaisee ratakuilu.

Tähtitornin vuoren nimitys ja kirjoitusasu on vaihdellut, tässä selvityksessä käytetään puiston nykyistä asemakavassa olevaa nimitystä Tähtitornin vuori (Observatorieberget). Muita usein käytettyjä nimityksiä ovat Tähtitorninvuori tai Tähtitorninmäki. Ulrikkapori/Ulrikkaporin vuori (Ulricasborg/Ulricasborgsbergen) on ollut pääosin käytössä ennen puiston rakentamista. Armi Ratian puisto (Armi Ratias park) on saanut nykyisen niemensä vasta vuonna 2015. Kaivopuiston aluetta, jossa puisto sijaitsee, on nimetty Tuulimyllynmäeksi tai Myllyvuoreksi siellä vuodesta 1834 aina 1800-luvun loppuun asti sijainneen myllyn vuoksi. Myllyrinne nimitys on ollut ensimmäisen kerran käytössä vuonna 1935 ja oli vakiintunut nimitys aina siitä saakka. Harvemmin käytettyjä nimiä ovat olleet Myllykallio, Myllymäki, Myllyvuori sekä Olympiarannan puisto. Puiston Laivasillankadun varren alueesta on käytetty nimitystä Laivasillankadun puistikko.

Selvityksessä käydään läpi kummankin kohteen historiaa painottuen vaiheisiin, jolloin puistoja on suunniteltu tai rakennettu. Tähtitornin vuoren osalta ajanjakso ennen 1800-luvun loppupuolta ja ensimmäisiä puistosuunnitelmia on käsitelty raportin kaupunkirakennehistoriaa käsittelevässä osassa. FT Maunu Häyrynen on selvittänyt Tähtitornin vuoren historiaa kattavasti tutkimustöissään, joita on käytetty selvityksen pääasiallisina lähteinä. Armi Ratian puiston osalta ei aiempia kattavia selvityksiä ole tehty. Kummankin puiston osalta kaupungin päätösasiakirjat, kaupunginarkistossa sijaitsevat puisto-osaston arkisto sekä kaupunkiympäristön toimialan arkiston suunnitelmakuvat ovat olleet tärkeitä lähteitä. Kummastakin kohteesta löytyy myös runsaasti historiallisia kuvia mm. kaupunginmuseon ja Museoviraston kuvakokoelmista.

Puistot ovat sijainneet hyvinkin lähekkäin ja kumpaakin on käytetty näköalapaikkana jo ennen rakentumistaan. Puistojen historia on silti hyvin erilainen. Tähtitornin vuoresta rakennettiin Svante Olssonin suunnitelmien pohjalta 1800-1900-lukujen vaihteessa todellinen edustuspuisto, joka on säilynyt edelleen verrattain lähellä alkuperäistä asua. Armi Ratian puisto sen sijaan on ollut jonkinlainen jakojäännös Kaivopuiston huvila-alueen ja aluksi telakan, sittemmin sataman välissä. Satamaradan rata on linjattu sen alueelta kahteen kertaan, josta muistona on edelleen ratakuilu. Olympialaisia varten puisto rakennettiin silloisen kaupunginpuutarhurin Bengt Schalinin toimesta. 1900-luvun puolivälin jälkeen puisto on menettänyt osiaan Myllytien tonttien rakennuttua ja kulkuyhteydet sinne ovat osin kadonneet. Puisto on jäänyt piiloon ja jonkinlaiseen odotustilaan.

Tähtitornin vuori toimi näköalapaikkana jo kauan ennen puiston rakentamista, mutta Svante Olssonin suunnittelema hieno toteutus nosti sen kaupungin tärkeimmäksi näköalapaikaksi 1800-1900-luvun vaihteessa. Puiston itäreunalla sijaitsevan näköalapaikan Olsson suunnitteli siten, että sieltä on kaksi päänäkösuuntaa. Toinen oli suoraan kohti merta ja toinen kohti pohjoista ja kauppatoria. Kuvassa näkyy, miten penkit on sijoitettu selät kohti näköalapaikkaa, jotta katselusuunnat olisivat luontevat. Päänäkymä oli laaja panoraama merelle, jota rajasivat aukion sivuilla puut ja pensaat. Niiden väliin oli istutettu matalaksi leikattu pensasaita, jonka yli maisemaa pystyi tarkkailemaan. Aukion pohjoissivulta avautui toinen päänäkösuunnista. Tässä suunnassa oli näkymän etualalla nurmipintainen rinne ns. kaskadipensasistutuksineen ja taustalla siinsi tuomiokirkko. Valokuvaaja tuntematon, 1930-luku, HKM.



# Tähtitornin vuori

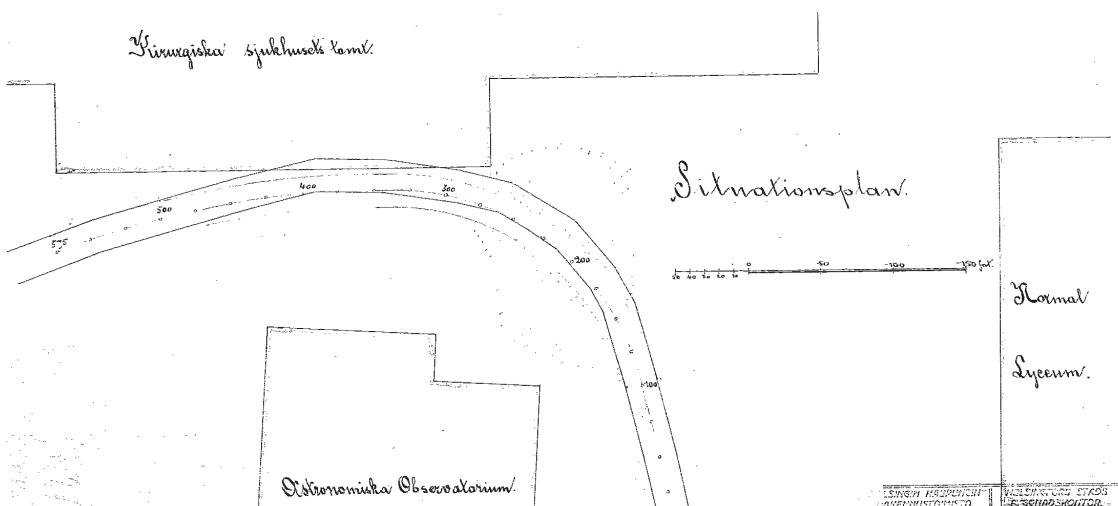
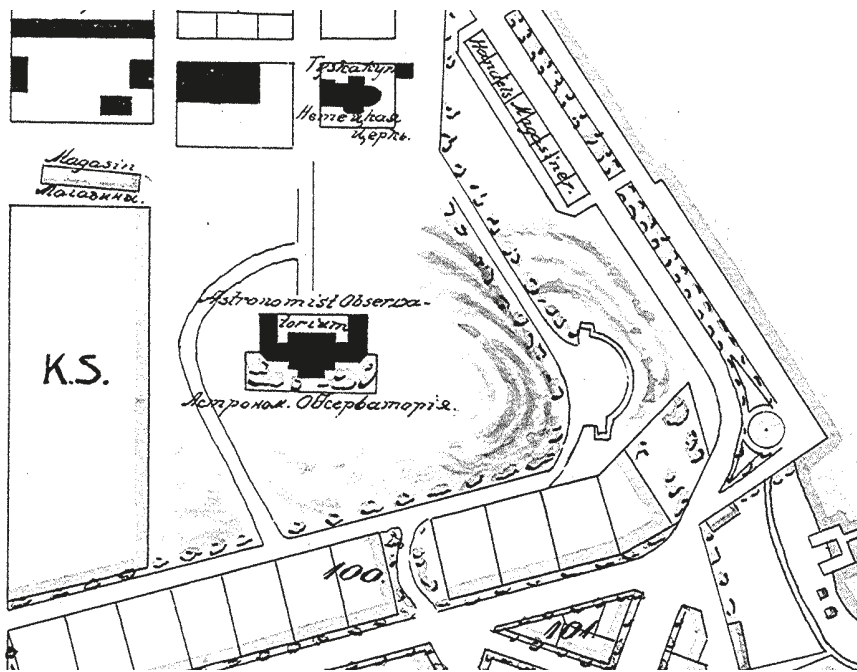




Ylhäällä näkymä Ulrikkaporin vuorelta itään vuonna 1895. Vasemmalla näkyy observatorion muuria ja myrskyvaroitusmerkki. Kuva on otettu 1860-luvun lopulla valmistuneelta mäen ylittäneeltä tieltä. Tulevan puiston alue on aikamoista joutomaata, vaikka rakentaminen oli jo alkanut. Kuvaaja tuntematon, HKM.

Vasemmalla 1875 vuoden asemakaavakartassa on jo merkintöjä karkeasti nykyisen Argelanderintien mukaisesti kulkevasta itärinteen ylittävästä yhteydestä nykyisen Etelärannan ja Ullanpuistikon välillä. Myös näköalapaikka puiston itäosassa on hahmoteltu. Toinen, tuolloin jo rakennettu yhteys oli piirretty ylittämään mäki observatorion länsipuolelta. HKA.

Alhaalla vuonna 1899 laaditussa katusuunnitelmassa näkyy observatorion ja kirurgisen sairaalan välillä kulkenut reitti. Sairaalan tontin laajentumiseen vuoksi olevaa tietä oli siirrettävä ja senaatti oli luvannut maksaa uudesta linjauksesta johtuvat kustannukset tietöiden valmistuttua. KAO 308, KPOA.



## Puiston toteuttamisen taustaa

Ulriikkaporin merkitys näköalapaikkana vahvistui koko 1800-luvun ajan huipentuen lopulta puiston suunnitteluun ja rakentamiseen vuosisadan lopussa. Observatorion sijainti mäen korkeimmalla kohdalla oli tehnyt siitä jo näkyvän osan kaupunkirakennetta. Observatorion rakentamisen jälkeen mäki oli edelleen varsin rujon näköinen, kivikoinen ja epätasainen jättömaa observatorion piha-alueita ja sinne johtavaa Kopernikuksentietä lukuun ottamatta. Ympäristön pikkuhiljaa rakentuessa oli ymmärrettävää, että paineita suunnittelulle ja rakentamiselle heräsi. 1800-luvun puolivälin jälkeen esitettiin ensimmäistä kertaa toiveita mäen rakentamisesta puistoksi. Ensimmäiset suunnitelmat alueelle laati ruotsalainen puutarha-arkkitehti Knut Forssberg vuonna 1863. Hänet oli kutsuttu Suomeen Kaisaniemenpuiston suunnittelutöihin maistraatin puolesta ”puistomesenaatti” Henrik Borgströmin avustuksella. Vaikkei Forssbergin suunnitelmia ole säilynyt, tiedossa on niiden sisältäneen ehdotuksen amfimaaisesti puiston länsisrinteeseen suunnitelluista kerrostaloista ja mäen laelle suunnitellusta puistosta.<sup>1</sup>

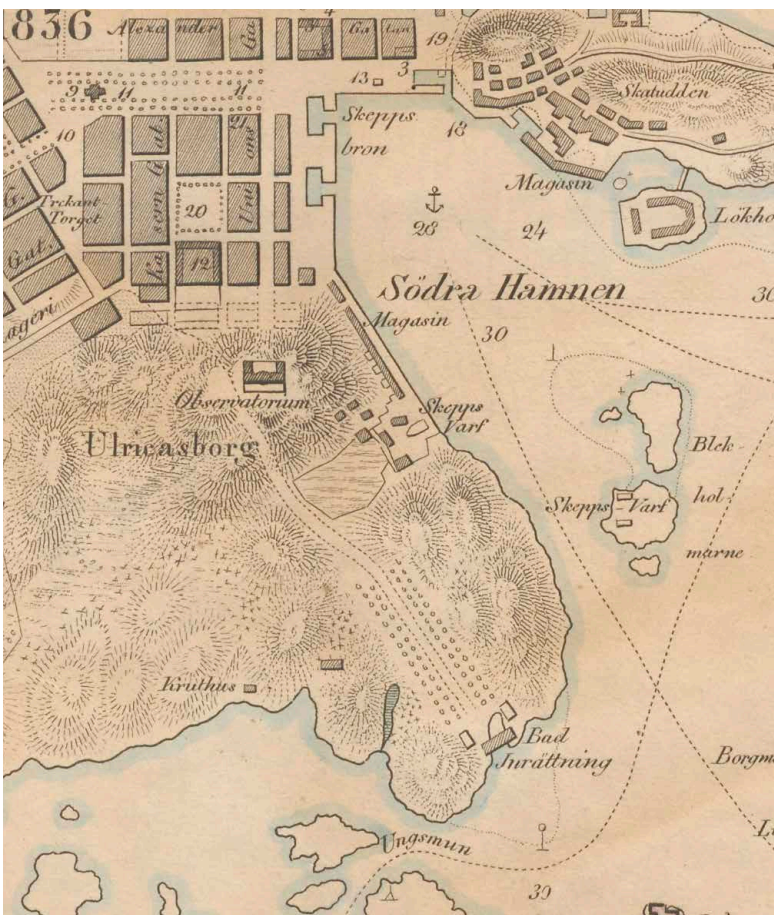
Forssbergin suunnitelmat jätettiin sellaisenaan toteuttamatta, mutta tulevan puiston läpi rakennettiin tuolloin hyvinkin tarpeeseen tullut yhteys. Päälystetty tie linjattiin Unioninkadulta observatorion ohi kohti etelää ja Kaivopuistoa ja Tähtitorninkadun ja Vuorimiehenkadun varsin jyrkälle välille tehtiin kaareileva käytävä. Tällä paikalla sijaitsee nykyisin Ullanpuistikko. Myös observatorion länsipuolella oli käytäväyhteys, joka mahdollisesti toteutettiin samanaikaisesti. Käytävät rakennettiin hätäaputöinä, joiden rahoitusta varten järjestettiin hyväntekeväisyystanssiaisia kaupungin säätyläisille.<sup>2</sup>

1 Häyrynen 1994, s. 100.

2 Häyrynen 1994, s. 100; KHK 1885, s. 60 käsitellään kirurgisen sairaalan ja observatorion välisen tien siirtämistä.

Ylhäällä vasemmalla O.I. Hagelstamin kaupunkikartassa vuodelta 1836 on hahmoteltu yhteyttä observatoriolta Kaivopuiston uimalaitokselle. Käytävä jäi toteuttamatta, yhteys nykyisen Laivasillankadun kautta oli korkeuserojen kannalta lopulta helpompi sekä rakentaa, että kulkea. KA.

Alhaalla vasemmalla vuoden 1878 asemakaavakartasta on nähtävissä, kuinka tuolloin vielä kallioiden Ulriikkaporin vuoren ympäristö oli alkanut rakentumaan. Samalla syntyi painetta kohentaa mäen aluetta. Hyvä vertailukohta on niemen kärjessä sijaitseva Kaivopuisto, joka oli tuolloin jo rakennettu vehreäksi ja puistomaiseksi ympäristöksi. 1860-luvulla Tähtitornin vuoren yli oli rakennettu jo pohjois-eteläsuuntainen kulkuyhteys, kuten kartalla on esitetty. Asemakaava 1878, Helsingin karttapalvelu.





Ulriikkaporin kallioilta oli hyvä tarkkailla sataman toimintaa vuonna 1890. Valokuvaaja tuntematon, HKM.

Alhaalla observatorio 1890-luvulla, jolloin mäki oli edelleen pääosin kalliainen, tosin joiltain osin jo tasoitettu. Käytävyyhteyksiä oli tuolloin jo rakennettu helpottamaan kulkua mäen yli Unioninkadulta Kaivopuiston suuntaan. Observatorion piha-alue oli istutettu ja erotettu tulevan puiston alueesta aidoilla ja muureilla. Valokuvaaja tuntematon, HKM.



1800-luvun loppupuolelle tultaessa alkoivat tulevaa puistoa reunustavat tontit täydentyä. Saksalainen kirkko (1864) yhdessä Dahlströmin saunan kanssa sijaitsivat tulevan puistoalueen pohjaosiosassa Unioninkadun itäpuolella. 1880-luvulla mäen pohjoisivulle rakentui Svenska Normallyceum (1880) ja länsisivulle kirurginen sairaala (1888). Rakentuminen aivan puiston yhteyteen aiheutti huolta näköalaojen peittymisestä. Maistraatti ilmoittikin vuonna 1883, että Ulriikkaporin vuoresta tuli tehdä näköalapuisto. Maistraatin tavoitteena oli toteuttaa:

”..yhden Helsingin kauneimmista ja, mitä näköalaan ja raitiiseen ilmaan tulee, miellyttävimmistä ulkoilmavirkistyspaikoista.”<sup>1</sup>

Hanke sai pontta vuonna 1888, kun ruotsalaiselta puutarha-arkkitehdilta Lindhiltä tilattiin suunnitelmat mäen rakentamiseksi. Rahatoimikamari ei kuitenkaan hyväksynyt Lindhin suunnitelmaa, jonka katsottiin olevan varsin kaavamainen sekä kallis toteuttaa. Lindhin suunnitelmien tyrmäyksen jälkeen päättyi kaupungin rahatoimikamari ehdottamaan vakinaisen kaupunginpuutarhurin toimen perustamista. Ajatuksena oli siten saada laadukkaita suunnitelmia kohtuullisempaan hintaan. Vuodesta 1878 oli kaupunginpuutarhurin toimi ollut jo olemassa, mutta sitä ei oltu täytetty vakituisesti. Epäselvä asema oli aiheuttanut kannausta kaupungininsinöörin ja tilapäisen kaupunginpuutarhurin välillä. Hakuprosessi aloitettiin saman tien jonka päätteeksi työhön palkattiin Tukholman kaupungilla tuolloin työskennellyt Svante Olsson. Samalla perustettiin kaupungille oma taimisto Tehtaanpuistoon kasvillisuuden saamisen takaamiseksi.<sup>2</sup>

Tahtotila oli puiston suunnitteleminen ja rakentamiseksi oli vahvistunut hakuprosessin aikana entisestään ja vuonna 1889 Olsson pääsi ensi töikseen laatimaan puiston suunnitelmaa. Paineeseen vaikuttivat 1880-luvulla käyty ahkera sanomalehtikirjoittelu ja toisaalta kaupungin tarve reagoida puistoa ja sen näköaloja uhkaavaan kiihtyvään rakentamiseen. Puistorakentamista ennakkoiden kaupunki oli jo vuonna 1889 ryhtynyt tasoitustöihin ainakin tulevalla näköalatasanteella ja joillakin rinnealueilla.<sup>3</sup>

1 Häyrynen 1994, s. 100. Käännös on Häyrysen.

2 Häyrynen 1994, s. 77, 100; Häyrynen 2011, s. 86, 95.

3 Häyrynen 1994, s. 78, 100; Häyrynen 2011, s. 86; KHKK 1889, s.

## Suunnittelu ja rakentaminen

### Svante Olssonin suunnitelmat 1889-1899

Svante Olsson laati puistoon useita suunnitelmia, jotka ovat päiväämättömiä. Häyrysen mukaan suunnitelmat voidaan kuitenkin jakaa kahteen vaiheeseen. Ensimmäinen Olssonin suunnitelma, jonka hän laati todennäköisesti vuosien 1889-1890 aikana, ei sellaisenaan kelvannut rahatoimikamarille. Puiston rajaus oli suunnitelmassa pienempi sen lounais- ja pohjoisosissa, mutta suunnitelman perussommitelma poikkesi myöhemmistä versioista silti melko vähän. Toisessa vaiheessa, vuosien 1898-1899 aikana laaditut yleissuunnitelmat vastaavat varsin hyvin puiston lopullista aluetta ja toteutusta.<sup>4</sup>

#### Käytäväverkosto

Puiston toimiva ja eri liikkumismuodot erittelevä käytäväverkosto toimi Olssonin sommitelman pohjana. Argelanderintie oli tarkoitettu pääajoväyläksi ja muut puiston käytävät oli tarkoitettu kävelyä varten. Argelanderintien linjaus noudatti kutakuinkin paikalla aiemmin olleen tieyhteyden linjausta. Olsson kuitenkin suunnitteli tien ja sen tasaukset tarkoin. Argelanderintietä ei nähty puiston pohjoisosasta tai itäpuolelta, niin taitavasti se oli soviteltu maastoon. Tähtitorninkadun pääte Argelanderintien risteyksestä kohti itää tuli osaksi suunnitelmaa vasta varsin myöhäisessä vaiheessa sen kohdalla olevien kiinteistöjen toiveesta. Tältä osin Olssonin suunnitelma ei olekaan erityisen kunnianhimoinen.

Kävelyä varten suunnitellut käytävät olivat Argelanderintietä kapeammat ja ne varustettiin portailla jyrkimmissä kohdissa. Loivasti kaarevat käytävät ohjasivat kulkijaa pitkin puistoa aina tarkoituksenmukaisesti. Olssonin suunnitelmat eivät puiston sisäänkäyntien ja käytävien osalta juurikaan päivittyneet puiston rakentamisen edetessä. Tähtitorninkadun rakentamisen vuoksi Olsson lisäsi puistoon yhden portaikon sen kaakkoiskulmaan. Puiston itäisellä reunalla Karhunpesän kohdalle oli alun perin ajateltu käytävyyhteyttä aina Laivasillankadulle. Portaikkoa vaatinut yhteys jätettiin loppuosaltaan rakentamatta ja päättyi pieni näköalapaikka. Laivasillankadulta linjattu toinen käytävyyhteyks puiston pohjoisessa osassa säilyi alkuperäisellä paikallaan, vaikka rannan makasiinien järjestely ehti muuttua puiston rakentamisen aikana. Makasiinirivien välissä olleelta kulkuväylältä kohti saksalaista kirkkoa rakennettu yhteys jäi ainoaksi portaattomaksi ja korkeuseroiltaan helppokulkuseksi yhteydeksi Laivasillankadulta.

#### Kasvillisuus

Laajat nurmikentät toimivat selkeänä pohjana istutuksille. Puuvartisen kasvillisuuden huolellisella sijoittelulla Olsson pyrki ohjaamaan puistossa kulkijan katsetta kohti avautuvia näkymiä. Kasvillisuutta käytettiin myös peittämään rajapintoja. Saksalaisen kirkon, Svenska Normallyceumin ja kirurgisen sairaalan tontteja vasten näkyy suunnitelmassa puu- ja pensasistutukset. Myös observatorion tonttia ympäröivien muurien ja aitojen edustalle tehtiin istutukset.

96.

4 Häyrynen 1994, s. 78, 100; Häyrynen 2011, s. 86





## Puiston kasvillisuudesta

*”Muihin mäen istutuksiin nähden on noudatettu sitä periaatetta, että pitemmät kasvit, ovat alempana ja lyhyemmät korkeimmilla kukkuloilla. Puu- ja pensaslajeja on pantu sekaisin kaikkia mahdollisia, mitkä meillä ylipäänsä voivat menestyä ja eri väri- ja haju-tyyppien varustettujen puiden ja koreitten kukkaryhmien tarkotus on taittaa tuota yksitoikkoista vihreyttä ja antaa yleissilmäystä heitettäessä kokonaisuudelle vaihtelevaa viehkeyttä ja keveyttä. Aivan Tähtitornin itäiselle sivulle on koottu vuosien kuluessa mitä monilaisempia luonnonkukkia ja on niiden asemalle annettu nimeksi »kukkakumpu».”<sup>1</sup>*

## Itäisen rinteiden kasvillisuudesta

*”Näille rinteille istutetut kasvit koostuivat pääasiassa puolikorkeista koristepuista ja erilaisista tuoksuvista kukkivista pensaista, jotka oli ryhmitelty epäsäännöllisiksi ryhmiksi antamaan paikalle luonnollisen ja rauhallisen ulkonäön ja samalla tarjoamaan korkeuksilta vapaan ja esteettömän näköalan sekä kaupungin suuntaan että itään lahtien ja saarien yli.”<sup>2</sup>*

## Eteläosan ja lakialueen kasvillisuudesta

*”Tämä alue, joka on koostunut pääasiassa kallioiden kumpareista ja notkelmista, on viime vuosina täytetty maalla laaksojen osittaiseksi tasoittamiseksi. Näin valitun menetelmän ansiosta vuoriston kauneimmat osat on voitu jättää avoimiksi ja ympäröidä sopivalla kasvillisuudella, mikä on ollut täysin nykyaikaisen maisematyylin mukaista. Kasveina käytettiin pääasiassa maksaruohoja, kieloja ja muita monivuotisia kasveja sekä kukkivia pensaita, jotka olivat kasvutavaltaan maanmyötäisiä sekä muunlaisia. Puut koostuivat jälleen erilaisista lajikkeista, kuten vaahterasta, koivusta, lehmuksesta, kastanjasta ja saarekkeesta, jotka olivat ryhmiteltyt epäsäännöllisiksi laikuiksi. Hyvin järjestetyt ja sopiville paikoille sijoitetut kukka-asetelmat lisäävät epäilemättä eniten puiston kauneutta. Tätä tarkoitusta varten eteläpuolelle perustettiin suuri kukkatontti ja edellä mainitun alueen länsipuolelle erillinen ryhmä.*

*Myös observatoriokukkulan korkein kohta istutettiin. Kyseinen alue rajoittuu idässä suureen hiekkatasanteeseen, etelässä ja pohjoisessa kulkuväyliin ja lännessä observatorion alueen rajaan, ja kun se on kerran kasvanut umpeen, siitä pitäisi tulla yksi alueen kauneimmista ja mielenkiintoisimmista paikoista, sillä sinne on istutettu erilaisia nykyään suosittuun monivuotisten kasvien heimoon kuuluvia kasveja, jotka ovat siten runsaasti edustettuina tällä alueella, ja tällaisissa olosuhteissa tätä aluetta voitaisiin oikeutetusti kutsua 'Floran kukkula' -nimellä.”<sup>3</sup>*

1 Olssonin kertomuksen mukaan M.P. Päivälehdessä 13.6.1904. Kukkakummulla kirjoittaja tarkoittaa kartalle merkittyä Flooran kukkulaa

2 KHKK 1897, s. 146-147, alkuperäinen teksti ruotsiksi.

3 KHKK 1900, s.208-209, alkuperäinen teksti ruotsiksi.

Perennoja ja kausikasveja käytettiin mielenkiintoisina aksentteina ja näkymälinjojen etualalla, niiden kautta katse ohjattiin kohti merta tai kaupunkia avautuvia kaukonäkymiä. Puiston lakialueella kasvillisuus oli matalampaa; pensaita ja perennoja. Puut sijoitettiin pääosin alemmas rinteisiin. Nämä ”lehtoalueet” sijaitsivat pääosin puiston pohjoisosissa.

## Näkymät

Kolmesta erikokoisesta aukioista koostuva kokonaisuus sijoittui mäen lakialueelle ja sieltä aukesivat puiston hienoimmat näköalat eri ilmansuuntiin. Lännessä päätteenä oli observatorio ja idän näköalapaikalta avautui hieno panoraama merelle ja Eteläsatamaan. Flooran kukkulalta etelään kohti Kaivopuistoa ja lippuaukiolta kohti pohjoista avautuivat kausikasvi-istutuksilla täydennetyt hienot kaupunkinäkymät.

Puiston etelärinteellä säästettiin kalliopaljastumia ja rakennettiin koristelammikko. Nykyinen Ullanpuistikko oli osa puistoa ja sen kautta oli yhteys Tähtitorninkadulta Vuorimiehenkadulle ja kohti Kaivopuistoa ja sen kylpylää.

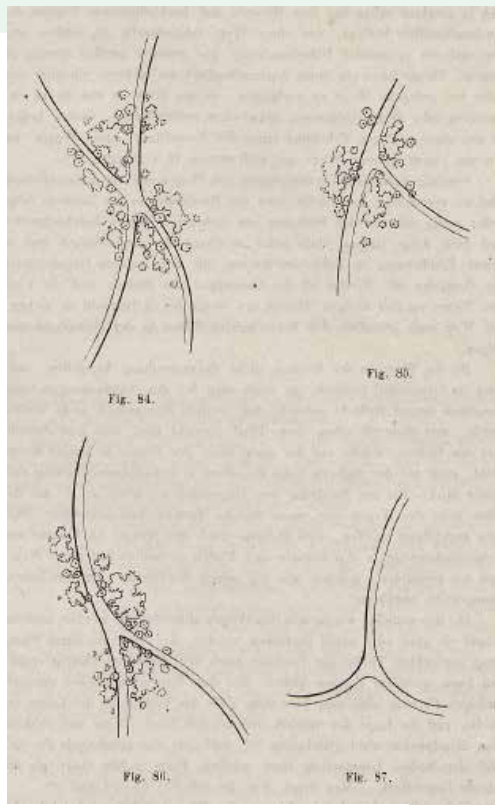
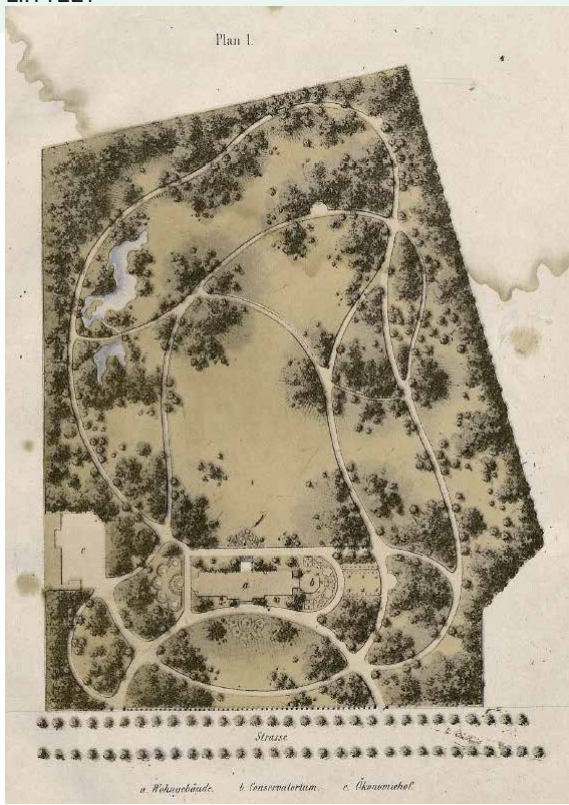
## Kalusteet, varusteet ja taide

Näköalapaikalle ja käytävien varsille oli sijoitettu penkkejä, jotka olivat ns. koivunjalkapenkkejä. Karhunpesä-nimellä sittemmin tunnetulle istuskelupaikalle sekä lammikon ympärille oli toteutettu todennäköisesti paikalle rakennetut selkänojattomat penkit. Osa kausikasvi-istutuksista sekä nurmi- ja istutusalueista suojattiin matalilla aidoilla. Valaistus ei aluksi kattanut koko puistoa ja valaisinpylväät sijoituivat ainoastaan kulkuyhteyksien kannalta tärkeimpiin paikkoihin, kuten Argelanderintien varrelle.

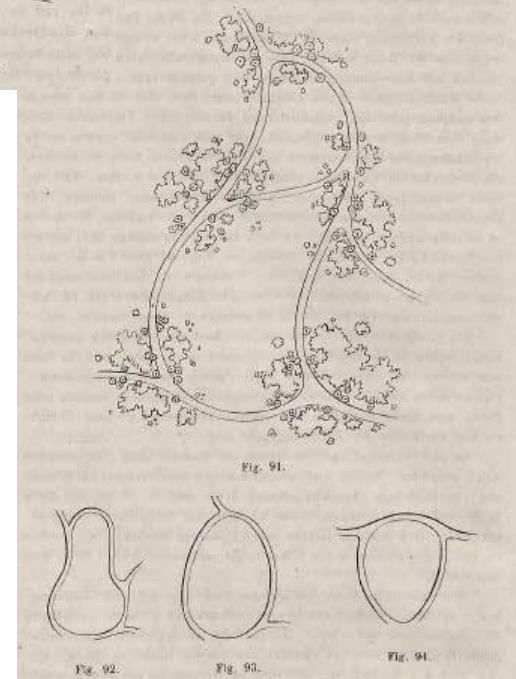
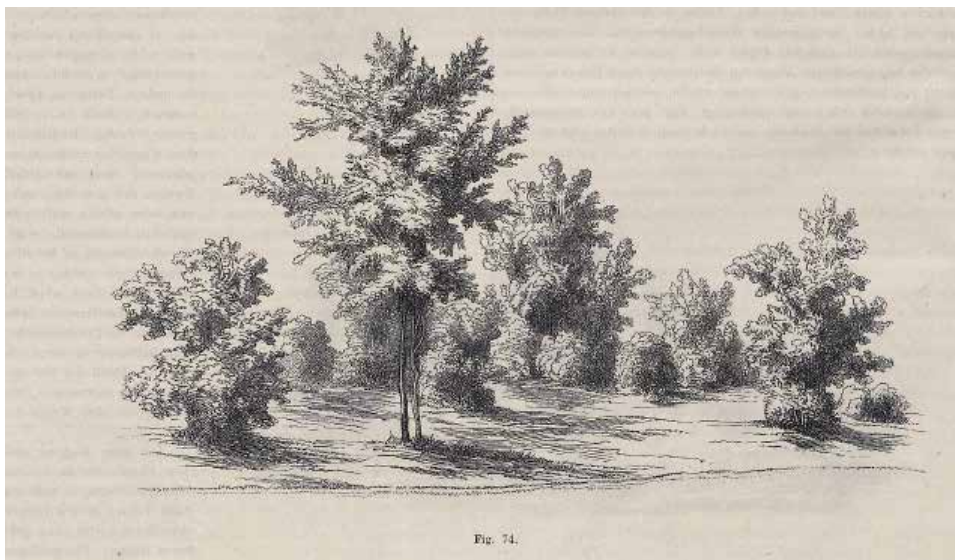
Haaksirikkoiset-veistos sijoitettiin näköalapaikalle puiston rakentamisen aikaan. Puistossa sijaitsi lisäksi observatorion toimintaan liittynyt meridiaanimerkki, jonka vierestä Olsson linjasi yhden käytävistä. Olsson oli varannut myös paikan observatorion viereen, puiston korkeimmalle kohdalle sijoitettavalle myrskynmerkille.

Observatorion vieressä mäen korkeimmalla paikalla sijainnut myrskynmerkki vuonna 1900. Kuvan etualalla näkyy myös puistovalaisin. Kuvaaja tuntematon, HKM.





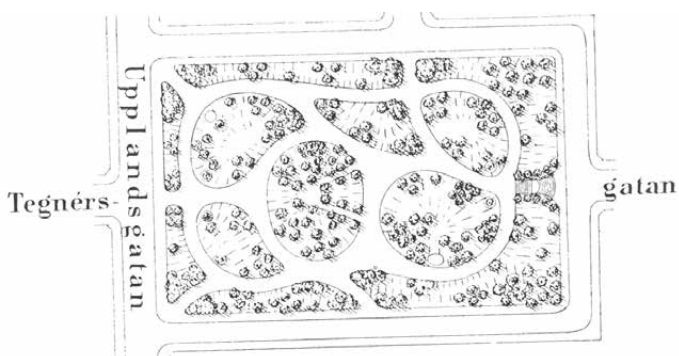
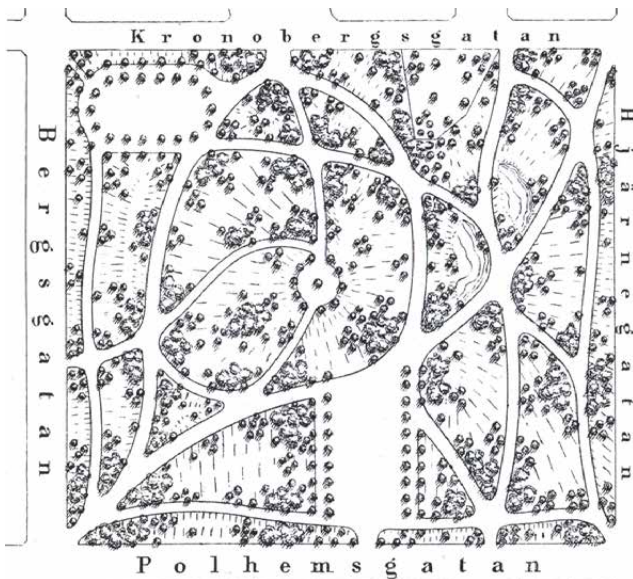
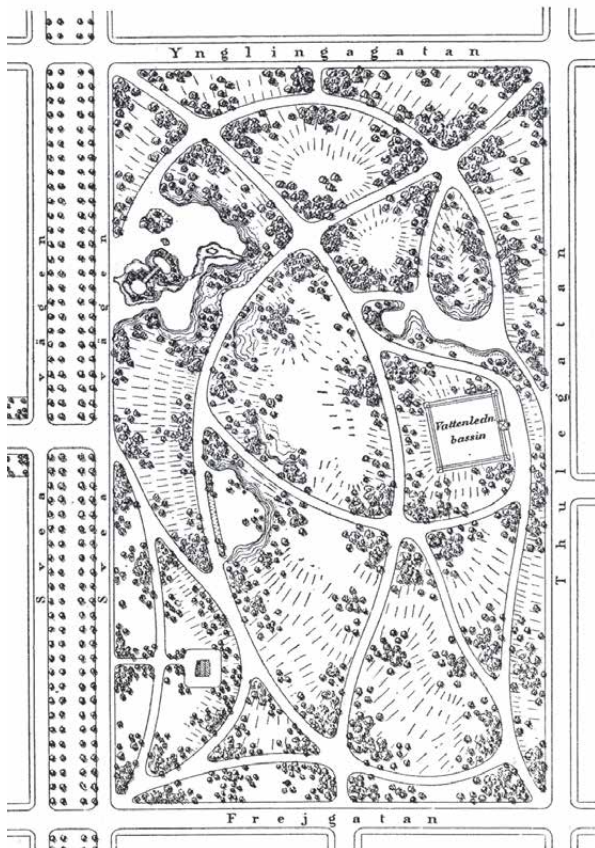
Gustav Meyerin kirjassa *Lehrbuch der Schönen Gartenkunst* käytiin läpi puutarhataiteen historiaa ja puistojen suunnittelu- ja sommitteluperiaatteita. Ylhäällä vasemmalla esimerkkisuunnitelma puistoon ja oikealla esimerkkejä käytävien risteysten käsittelystä. Risteyksissä ei tullut olla suoria kulmia ja useamman käytävän yhdistäminen oli tehtävä tarkasti. Alhaalla vasemmalla istutusten periaate ja oikealla käytävien muotoilutapoja. Esimerkki istutuksessa on kooltaan, korkeudeltaan ja muodoltaan hyvin erilaisia kasveja ja ne oli alistettava muutaman korkean puun muodostamalle "huipulle". Käytävien tuli olla muutaman senttien ympäristöään korkeammalla, jotta ne kuivattusivat eivätkä näyttävisi ojilta. Käytävät eivät saaneet olla liian kaarevia, sellaisia olisi hankala kulkea. Meyer 1873, s. 180, 202, 204, Taf XVII, Plan 1.



Tukholman Tegnérlund valmistui vuonna 1890. Pienekö puisto sijaitsee Norrmalmin ja Vasastanin rajalla. Puisto käsitti nurmialueiden ja istutusten välissä kaareileviä käytäviä. Kuvan keskellä puuston takana sijaitsi puiston näköalapaikka. Kuvaaja tuntematon, 1903, Stockholms stadsmuseum.



Tukholman Kungsholmenilla sijaitseva Kronobergsparken. Tegnérlundin remmässä puistossa oli näköalapaikan lisäksi myös leikkipaikkoja ja jalkapallokenttiä. Kuvan keskellä puuston takana sijaitsi puiston näköalapaikka. Kuvaaja tuntematon, 1903, Stockholms stadsmuseum.



Kolmen tukholmalaisen mäkipuiston suunnitelmat. Ylimpänä Vana-lundsparken, keskellä Kronobergsparken ja alimpana Tegnerlundsparken. Tähtitornin vuorella on nähtävissä samoja suunnitteluperiaatteita käytäväverkoston, kasvillisuuden sommittelun ja korkeimmille kohdille sijoitettujen näköalapaikkojen osalta. Kuvien lähde: Asker 1986, s. 50, 52, 56.

## Tyylipiirteiden taustaa

Svante Olsson työskenteli Tukholmassa Hans Medinin alaisuudessa 1880-luvulla, jolloin kaupunkiin perustettiin ns. mäkipuistoja. Niiden tyylipiirteet pohjautuivat eurooppalaiseen, pääosin saksalaiseen maisemapuistotyyliin, jonka sommitteluperiaatteet olivat levinneet kirjojen mukana laajalti. Tunnettuja ainakin pohjoismaissa ovat olleet Berliinin kaupunginpuutarhurin Gustav Meyerin julkaisut, joista *Lehrbuch der Schönen Gartenkunst* ilmestyi vuonna 1860.<sup>1</sup>

Häyrysen mukaan Tähtitornin vuoren suunnitelmiin saadut vaikutteet olivat pääosin saksalaista taustaa ja tukholmalaisen mäkipuistojen vaikutus näkyy niissä myös selvästi<sup>2</sup>. Toinen inspiraation lähde Olssonille oli Pariisissa sijaitseva Parc Monceau. Olsson oli päässyt tutustumaan kaupungin ”eleganteimpaan” puistoon vuonna 1900, eli Tähtitornin vuoren puiston ollessa jo rakenteilla. Siellä hän ihaili taidokkaita istutuksia, luonnontyyliin tehtyjä grottoja sekä pientä ”sisäjärveä”. Myös Svante Olssonin poika Paul Olsson kirjoitti isänsä usein maininneen Pariisissa sijaitsevan Parc Monceaun olevan ”puutarhasuunnittelun mestarinäyte” ja varmasti antaneen vaikutteita helsinkiläispuistojen suunnitteluun.<sup>3</sup>

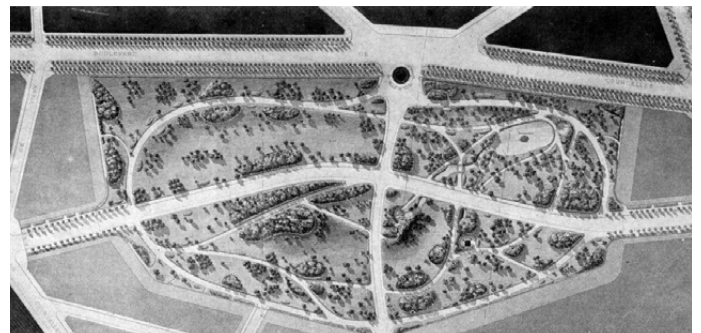
Tukholman puistoista oli hyvä ottaa mallia myös Helsinkiin. Kummankin kaupungin olosuhteet vastasivat toisiaan niin maastomuotojen ja ilmaston, kuin teknisten vaatimusten osalta. Puistot toteutettiin lähes täysin kunnallisina projekteina. Mäkipuistoissa, kuten Kronobergsparkinssa periaatteina olivat tarkkaan mietityt kulkuyhteydet, jotka perustuivat ajoneuvoille ja vaunuille tarkoitettuihin pääreitteihin ja mittakaavaltaan pienempiin kävelyreitteihin. Puistoissa oli tyypillisesti näköalapaikka tai ravintola, jonka ympäristö oli laitettu erityisen koreaksi esimerkiksi kausikasvi-istutuksilla. Kasvillisuus sommiteltiin rajaamaan näkymiä, jotta uutta ja mielenkiintoista katseltavaa riittäisi jatkuvasti puistossa liikuttaessa. Puistojen tyypillisesti melko pieni koko teki näkymistä niiden ulkopuolelle erityisen tärkeitä.<sup>4</sup>

1 Häyrynen 1994, s. 49-50, 106-110.

2 Häyrynen 1994, s. 106; Häyrynen 1999, s. 18; Häyrynen 2001, s. 38.

3 Olsson 1947, s. 8; Häyrynen 1994, s. 95.

4 Häyrynen 1994, s. 52-55, 106



Pariisin Parc Monceau (1860) oli Svante Olssonin suosikkikohte parisisalaispuistoista. Melko suorien ajoväylien lisäksi puistoon rakennettiin kaareilevia käytäviä käyskentelyä varten. Käytäviltä avautuu istutusten rajaamia näkymiä läpi avointen nurmialueiden. Puistossa on myös vesiaihe, joka koostuu lammesta ja mutkittlevasta purosta. Kuvan lähde <https://archimaps.tumblr.com/image/140664188012>.

Puiston itäreunaa valmistumisen jälkeen. Vaikutelma on vielä varsin keskeneräinen, kun puusto on on vielä taimivaiheessa ja puiston ulkoasua hallitsevat laajat nurmipinnat. Puiden tukiseipäät ovat paikoin järeämmät, kuin istutetut puut. Kuvaaja Ina Roos, 1900-luvun alku, HKM



## Rakennusvaiheet ja rahoitus

Puistoa rakennettiin osissa yli kymmenen vuoden ajan. Rakentaminen saatiin rahoitettua osin kunnallisen alkoholimyyntiyhtiön voittorahoilla, joka oli poikkeuksellista. Mihinkään muun puistokohteeseen niitä ei käytetty, sillä ensisijaisesti varoilla rahoitettiin yleishyödyllisiä tarkoituksia, kuten köyhänapua.<sup>1</sup> Anniskelyyhtiön voittovaroja käytettiin vuosina 1889-1895, tämän jälkeen rahoitus tuli kokonaan yleisten töiden uudisistutusmenoista.<sup>2</sup>

Vuosina 1890-1893 rakennettiin pääosin käytäviä ja tasoitettiin rinteitä. Tähtitorninkatu toteutettiin vuonna 1893.<sup>3</sup> Maan muotoiluja ja täyttöjä tehtiin Olssonin Tukholmasta oppimaan tapaan käyttäen jätteitä.<sup>4</sup> Vuoteen 1899 mennessä pääosin valmiina olivat puiston pohjoiset osat ja lakialue. Seuraavina vuosina toteutettiin nykyisen Ullanpuistikon alue sekä eteläiset ja läntiset rinnealueet. 1900 valmistui mäen lakialue ja eteläisiä rinnealueita runsaasti istutettiin. Vuoden 1901 aikana saatiin valmiiksi ns. Karhunpesä, puiston lounaiskulma ja Tähtitornikadun varren istutukset. Vuonna 1902 valmistui puiston itäosan rinne ja kirurgisen tontin raja. Lammikko ja sen ympäristön kallioistutukset rakennettiin vuonna 1903 ja nykyinen Ullanpuistikko valmistui vuosien 1902-1903 aikana.<sup>5</sup>

1 Häyrynen 1998, s. 86-87; Häyrynen 1994, s. 78.

2 Häyrynen 1994, s. 86-87; KHKK 1890, s. 33; KHKK 1896, s. 60; Päivälehti 11.9.1894.

3 KHKK 1890, s. 11-12, 108; KHKK 1891, s. 86; KHKK 1892, s. 131; KHKK 1893, s. 82, 142.

4 Häyrynen 1999, s. 19; Asker 1986, s. 52. Jätteiden laadusta kummankaan kaupungin osalta ei ole tarkempaa tietoa.

5 Häyrynen 1998, s. 86-87; KHKK 1900, s. 208-209; KHKK 1901, s. 237; KHKK 1902, s. 52, 256; KHKK 1903, s. 7.

Puisto valmistui kokonaisuudessaan vuonna 1903, tosin Tähtitornikadun itäpäädyn rakentaminen venyi vuoteen 1905. Rakentamisen aikana puistoa kritisoitiin erityisesti sen laajoista nurmipinnoista, mutta lopulta valmistuessaan se sai lämpimämmän vastaanoton. Valmistuttuaan Tähtitornin vuori oli ensimmäinen kokonaan julkisin varoin toteutettu puistokohde Helsingissä.<sup>6</sup>

6 Häyrynen 1994, s. 78-79; Häyrynen 2011, s. 86-87; KHKK 1903, s. 7; KHKK 1904, s. 4-5; Päivälehti 9.12.1903.

*"Ihana ja vilpoisa on Tähtitorninmäki, ja valtava siltä näköala halki ihanien ilmojen. Kellä ikinä lieneekään ollut kaunaa kaikkia niitä toimenpiteitä vastaan, joita tämän mäen kaunistamiseksi ja sen näköalan säilyttämiseksi on tehty ja rahasessa rahassa uhrattu, keltä tahansa lieneekin kesäasunto riistetty ja täytetty työnällä ja mullalla, heitä kaikkia on minulla kunnia kehottaa astumaan tälle ihanalle mäelle katselemaan sen kauneutta, hengittämään sen raikkaita tuulia ja ihmettelemään ihmiskäden luomia. Kaikki kaupunkilaiset sinne käykööt "Haaksirikkoisten" huutoa kuulemaan, — istumaan mäen äyräillä oleville penkeille, tai tuon originellin lähteen reunalle joko elämän syvissä mietteisissä tai lemmentilaverroksissa katselemaan kuvaansa ja kultasäyneiden kylan välkettä ja kuuntelemaan kallionkololta lorisevan veden ääntä, joka on ihan kuin kotipuroni hiljainen lirinä." M. P./Päivälehti 13.6.1903.*

Puiston viimeisinä valmistuneita osia Tähtitornikadun varrella puiston eteläosassa. Vuonna 1903 valmistunut puistolammikko istutukseen rajautui kallioleikkauksiin, joiden ympäristöön oli istutettu perennoja. Kuvaaja tuntematon, 1900-1910. MV.





Johan Jacob Reibergin näkymä vuodelta 1853 Tähtitornin vuorelta kohti pohjoista esittelee pääkaupungin hienon merelle avautuvan julkisivun lähes kokonaisuudessaan. MV.



Näkymä Eteläsatamasta kohti Suomenlinnaa. Kuvan oikeassa reunassa näkyvät rannan makasiinit ja Tähtitornin vuori. Kaivopuiston huvilat ja mylly siintävät taustalla. Johan Knutson, välillä 1877–1886. HKM.



Viaporin pommitus elokuun 10. päivän yönä Tähtitornin vuorelta nähtynä. C. Rennenkampffin öljymaalaus vuodelta 1855, jonka pohjalta tehtiin useita litografioita. MV.

## Tähtitornin vuori ja Helsinki-näkymät

Helsinginniemen eteläiset selänteet Tähtitornin vuori sekä Kaivopuiston Skanssinmäki ja Tuulimyllymäki, jonka pohjoisreunalla nykyinen Armi Ratian puisto sijaitsee, olivat tunnettuja näköalapaikkoja. Niiden lakialueilta saattoi nähdä koko Helsinginniemen, sitä ympäröivät merialueet ja saaret laajalti. Varsinkin Eteläsataman ikonisen kaupunkimaiseman rakennuttua, tulevat puistoalueet olivat myös suosituimmat paikat kuvata ja dokumentoida jatkuvasti kehittyvää kaupunkia. Kontra-amiraali Melan kuvaili Tähtitornin vuorta vuonna 1878 seuraavasti:

*”...Tähtitorninvuori kaupungin alueella olevista paikoista tarjosi laajimman näköalan yli sekä Suomenlahden, kaupunkia ympäröivien saarien ja Suomenlinnan linnoitusten että itse kaupungin ja sen muiden ympäristöjen...”<sup>1</sup>*

Helsingin kuvaaminen alkoi pääkaupungiksi tulon jälkeen 1800-luvun alussa ja ote oli aluksi dokumentoiva.<sup>2</sup> Ensimmäisiä tunnettuja esityksiä oli ruotsalainen miniatyyrimaalarilari Wilhelm de Moineen Tähtitornin vuorelta kohti silloista kaupungin keskustaa esitetty panoraama vuodelta 1816.<sup>3</sup>

Kaupungista tehtyjen painokuvasarjojen avulla esiteltiin uutta kaunista pääkaupunkia 1800-luvun edetessä.<sup>4</sup> Varsinkin Eteläsataman ikonisen kaupunkimaiseman rakennuttua, tulevat puistoalueet olivat myös suosituimmat paikat kuvata ja dokumentoida jatkuvasti kehittyvää kaupunkia. Tyypillisesti kohteet, kuten Viapori tai Eteläsatama esitettiin kauempaa nähtynä. Tähän Tähtitornin vuori ja Tuulimyllymäki sopivat enemmän kuin hyvin.<sup>5</sup>

1800-luvun puolivälin Krimin sota oli erityisen hyvin kuvattu Tähtitornin vuoren kallioilta. Originaalipiirustusten pohjalta tehdyt kivilitografiat levisivät kertoen näyttävistä pommituksista. Mäki oli erinomainen paikka tarkasteluun turvassa itse taisteluilta, sillä hyökkäävät laivat sijaitsivat Viaporin eteläpuolella.<sup>6</sup>

1800-luvun puolivälistä eteenpäin valokuvaus syrjäytti kivi-painotuotteet dokumentointitarkoituksessa. Tunnettuja panoraamoja ovat esimerkiksi valokuvaaja Eugen Hoffersin observatorion tornista vuonna 1866 ja Kalliolinnan tornista vuonna 1868 ottamat valokuvat.<sup>7</sup>

1 KHKK 1875-1878, s. 348.

2 Rönkkö 1986, s. 8.

3 Rönkkö 1986, s. 12-15.

4 Rönkkö 1986, s. 12-15; Wessman 1986, s. 38, 74.

5 Rönkkö 1986, s. 19; Korpela 1986, s. 84-89; Hirn 1948 s. 64, 76; Wessman 1986, s. 40-43.

6 Hirn 1948, s. 84-92, Rönkkö 1986, s. 8-11, Wessman 1986, s. 38.

7 Wessman 1986, s. 69; Rönkkö 1986, s. 15, 19.



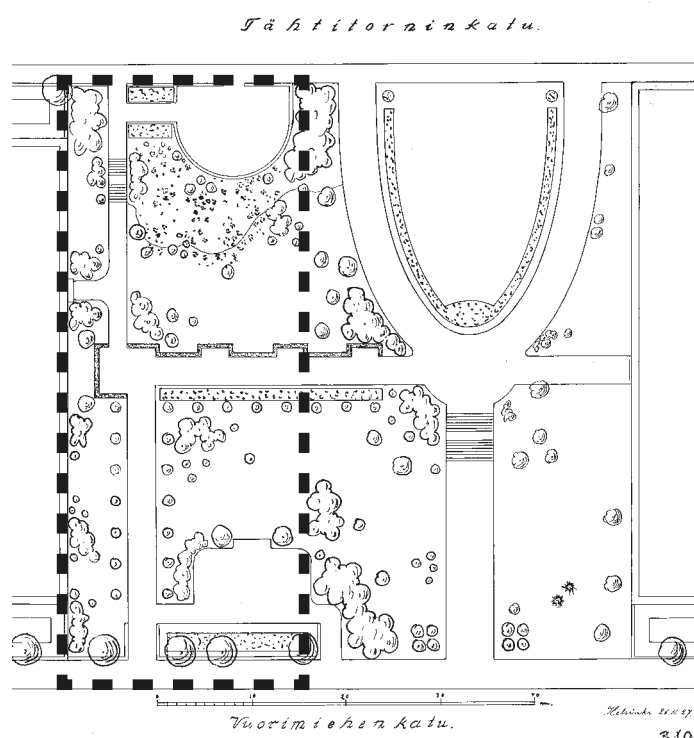
Paul Roschankowskyn maalaus vuodelta 1907 on näkymä Ullanpuistikosta kohti katolista kirkkoa ja Kaivopuistoa. HKM.



Tähtitornin vuorelta otettu kuva kohti Katajanokkaa ja Uspenskin katedraalia. Kuvaaja Eugen Hoffers, 1869. HKM.







Vuonna 1927 laadittu suunnitelma Ullanpuistikon laajennuksesta. Katkoviivalla merkitty kaupungin lopulta ostama lisäalue. VIO 310, KPOA.

## 1900-luvun alkuvuosikymmenet

### Ullanpuistikko

Alun perin nykyinen Ullanpuistikko oli kiinteä osa Tähtitornin vuoren puistoa. Sitä pitkin kulki käytäväreitti kohti Kaivopuistoa, johon viitattiin asiakirjoissa ja suunnitelmissa nimellä "nedgången emellan Observatorii- och Bårgmansgatorna".<sup>1</sup> Vielä puiston suunnittelun aikaan 1890-luvun alussa mäeltä oli avoin näkymä myös etelään kohti Kaivopuistoa ja Suomenlinnaa. Vuorimiehenkadun varrelle alkoi rakentumaan aiempaa matalaa rakennuskantaa selvästi korkeampia kerrostaloja ja kaupungin taholta herättiin näkymien peittymiseen hieman liian myöhään. Vuorimiehenkadun rakennuksien korkeutta ei ollut enää mahdollista rajoittaa, sillä senaatti ei nähnyt "yleisen hyödyn" riittävän perusteeksi rajoituksille. Yliopisto oli saanut tulevien rakennusten korkeuden rajattua 39 metriin meren pinnasta observatoriolta vaadittaviin näkymiin vedoten. Tämä korkeusrajoitus riitti kyllä observatoriolle, mutta ei ollut riittävä korkeimmillaan 32 m meren pinnan yläpuolelle kohoavalle puistoalueelle.<sup>2</sup> Tilanteen vuoksi kaupunki laati näkymistä karttatutkielmat vuonna 1897, joissa tilannetta tarkasteltiin näkymäsektorien ja poikkileikkausten avulla.<sup>3</sup> Hätävaraksi teetettiin myös suunnitelmat kolmesta näköalakukkulasta, jotka olisi sijoitettu puiston etelälaidalle.<sup>4</sup> Loppujen lopuksi kaupunki päätyi hankkimaan lisämaata Vuorimiehenkadun varrelta olevan puiston osan jatkoksi. Tällöin pystyttiin säästämään ainakin kapea näköyhteys kohti Kaivopuistoa. Kaupungin päättäväisyydestä näköala-asiassa kertoo se, että nykyisen Ullanpuistikon lisäosa tuli maksamaan huomattavan summan.<sup>5</sup>

Ullanpuistikon laajennusosaa varten laaditutettiin suunnitelmat vuonna 1916, joista todennäköisesti vastasi Svante Olssonin poika Paul Olsson.<sup>6</sup> Tiukan arkkitehtoniseen tyyliin laadittuja, koko puiston uudelleen järjestelyyn tähtääviä suunnitelmia ei kuitenkaan toteutettu. Svante Olsson laati laajennusosalle sittemmin 1920-luvulla uudet suunnitelmat, jotka eivät vaatineet jo rakennetun osan kovin suurta muutamista. Puisto toteutettiin lopulta näiden suunnitelmien perusteella.<sup>7</sup>

- 1 VIO 129, KPOA.
- 2 Häyrynen 1994, s. 101; Häyrynen 2011, s. 87.
- 3 HSTH no 22/1897.
- 4 Häyrynen 1998, s. 87.
- 5 Häyrynen 1998, s. 87; KHKK 1916, s. 19-20, 58.
- 6 Häyrynen 1998, s. 87; VIO 130, KPOA.
- 7 Häyrynen 1998, s. 87.



Kaupunginhallitus keskusteli vuonna 1897 Tähtitorninvuoren näkymien säilyttämisestä. Tarkastelua varten tehtiin havainnolliset karttaesitykset näkymälinjoista ja niille toteutettavien rakennusten korkeuksista. Ullanpuistikon alue haluttiin pitää avoimena, jotta näköyhteys Tähtitornin vuorelta Kaivopuistoon ja edelleen merelle säilyisi. 23. Kaupunginhallituksen mietinnöt 1897, HKA.



Puutarhanäyttelyn vieraita ihastelemassa näyttelyalueen istutuksia. Taustalla näkyy Kaartin maneesi, jonka sisätiloihin näyttely jatkui. Kuvaaja Sakari Pälsi, HKM.



Puutarhanäyttelyn mainos Trädgårdsodlaren-lehdessä 4/1929.



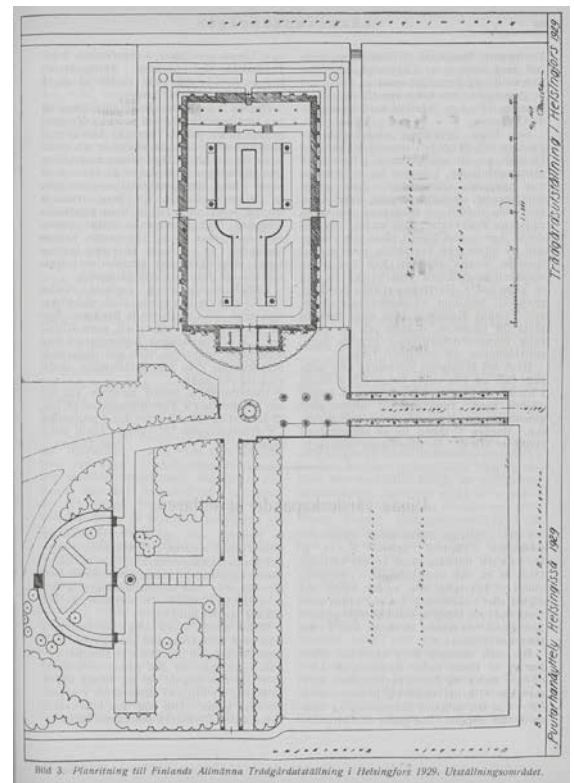
Puutarhanäyttelyn sisääntuloalue Fabianinkadulla. Edessä astelee presidentti Relander. Kuvaaja tuntematon, HKM.



Sisäänkäynti Fabianinkadulta oli suunniteltu näyttäväksi ja käytävän päätteellä oli vesiaihe. Trädgårdsodlaren 4/1929.



Puutarhanäyttelyn aluetta ennen sen toteuttamista Tähtitornin vuoren luoteiskulmassa. Kuva on otettu vapun päivänä 1929. Kuvaaja W. W. Wilkman, HKM.



Puutarhanäyttelyn alue sijaitsi puiston luoteiskulmassa vastapäätä koulua ja pääsisäänkäynti alueelle oli Fabianinkadulta. Trädgårdsodlaren 4/1929.

## Puutarhanäyttely 1929

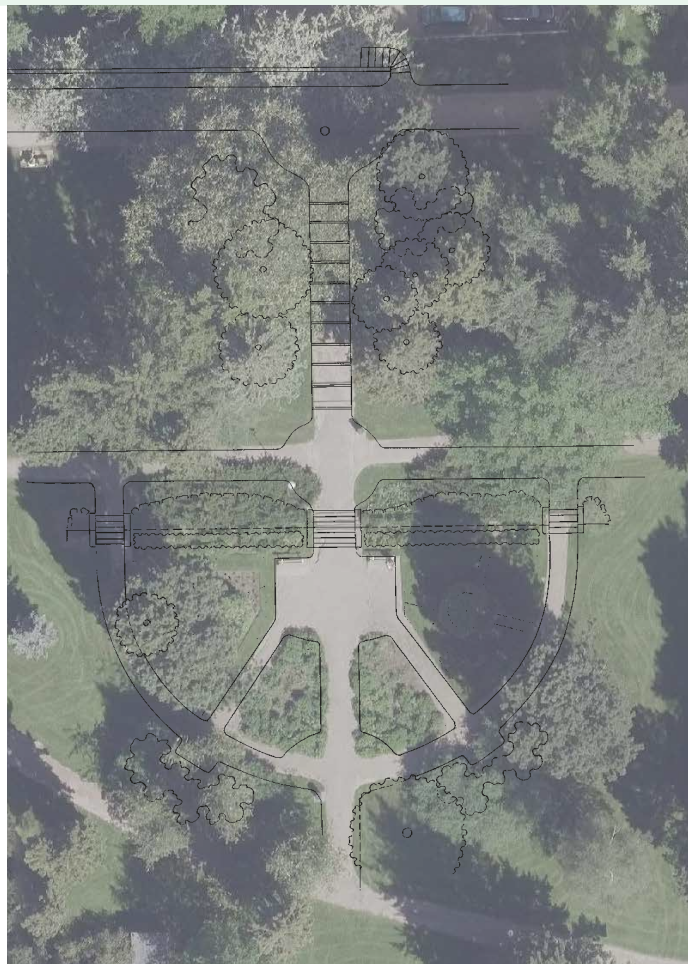
Viimeinen suurempi muutos puistoon tehtiin, kun Paul Olsson suunnitteli Tähtitornin vuorelle 1929 pidetyn puutarhanäyttelyn alueen. Ulkonäyttelyalue sijoittui Svenska Normallyceumin vastaiselle sivulle puiston luoteiskulmaan. Koulun piha oli rajattu puistosta aidalla jo aiemmin.<sup>1</sup> Puutarhanäyttelyn osioita jatkui myös viereisen Kaartin maneesin sisälle ja ympäristöön. Puistoon sijoittunut näyttelyalue edusti tuolloin suosittua arkkitehtoonista tyyliä ja sisälsi geometrisen istutusalueen lisäksi ”kukkivan muurin” ja ”roomalaiset portaat”. Istutukset jätettiin puistoon näyttelyn päätyttyä, mutta puistoon sijoitettu näyttelypaviljonki purettiin pois.<sup>2</sup>

Näyttävät istutukset eivät kaikin osin säilyneet ja jo vuonna 1932 oli puutarhanäyttelyn alueelle tehtävä uusia pensasistutuksia.<sup>3</sup>

1 KHKK 1924, s. 208.

2 Häyrynen 2011, s. 92.

3 KHKK 1929, s. 175. Kaupunki kieltäytyi lunastamasta pengermiä portaineen, mutta salli niiden paikalleen jättämisen. Puisto-osaston vuosikertomus 1932, HKA. Pensaita istutettiin varsin runsaasti, yhteensä 449 kpl.



Paul Olssonin suunnitelma näyttelyalueelle sijoitettuna vuoden 2021 ilmakuvan päälle. Geometriselle istutusalueelle pääsi nousemaan ”roomalaisia” portaita pitkin. Kukkivat muurit lienevät sijoittuneet kolmen pienen portaikon väleihin. VIO 813, KPOA ja ortokuva Helsingin karttapalvelu.

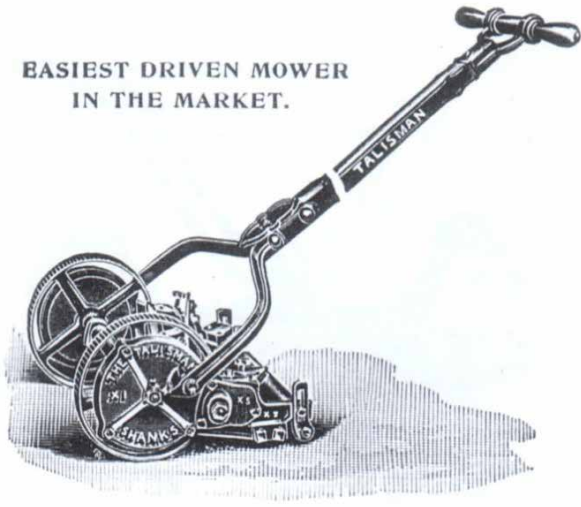
Puutarhanäyttelyn aluetta Tähtitornin vuoren luoteiskulmassa. Kuvassa näkyy näyttelyä varten rakennettu paviljonki, joka purettiin tapahtuman päätyttyä. Kuvaaja Olof Sundström 1929, HKM.





Puiston heinät on kerätty seipäille vuonna 1917.  
Kuvaaja Ivan Timiriasev, HKM.

**EASIEST DRIVEN MOWER  
IN THE MARKET.**



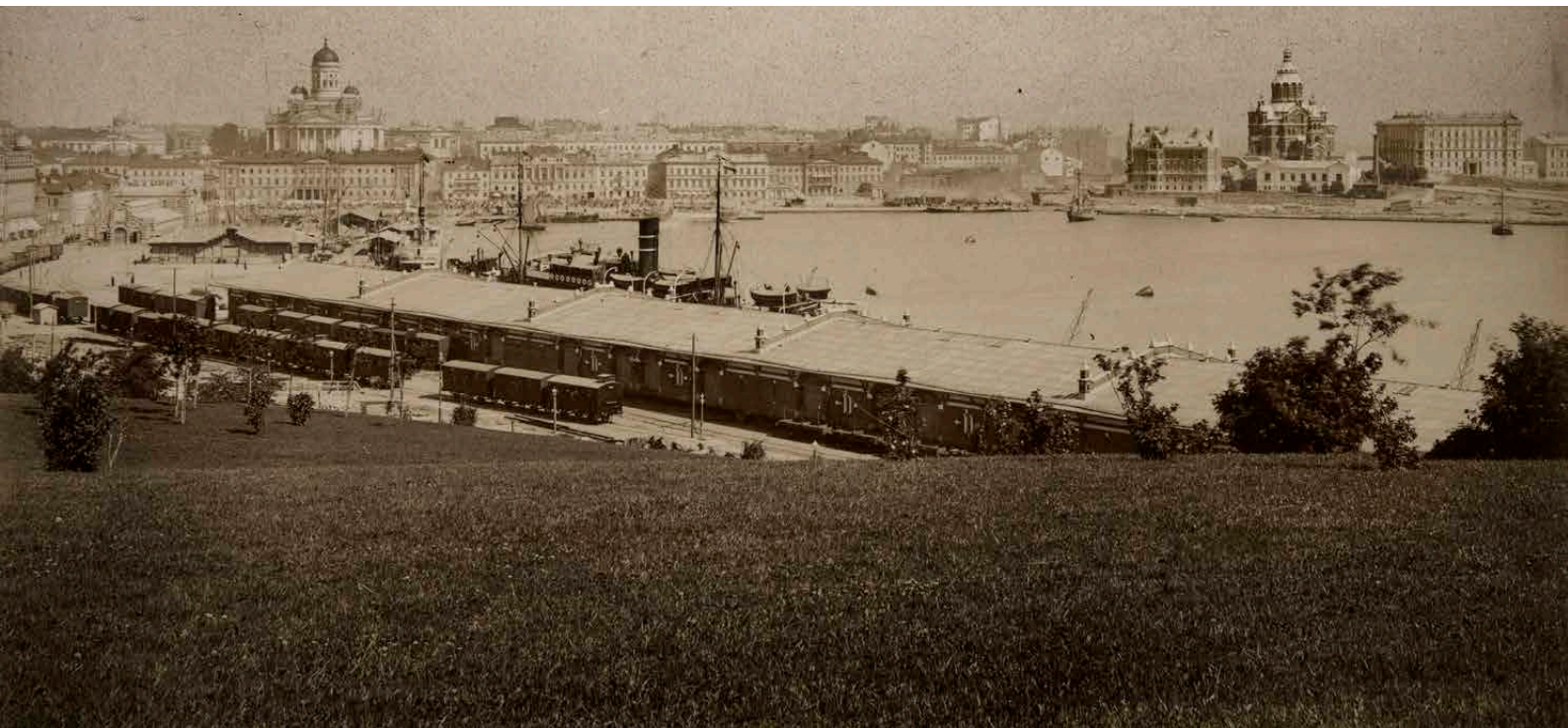
Käsi­käyt­­töinen rullaruohonleikkuri 1900-luvun alusta.  
Kuvan lähde The Old Lawnmower Club.

Lyhyeksi leikattavaan nurmea oli runsaasti. Kuvassa vastavalmistunutta puiston itäosaa 1800-1900-luvun vaihteessa. Kuvaaja tuntematon, HKM.

Kirje Helsingistä, Päivälehti 17.8.1902.

*”Yksi niistä on se heinänteko kaupungin puutarhoissa, jonka todistajiksi me äkkäarvaamatta olemme joutuneet. Valtuusmiehet eivät muka ole antaneet tarhuriparalle tarpeeksi kolikoita, joten hänen ei enää kannata nurmimattoja koneella tasoitella. Mitäs muuta! Miehet viikate käteen ja heinä alas, – oman kansallisen tapamme mukaan. Niin on tapahtunut sekä Tähtitornivuorella että Kaivopuistossa ja siitä on koko kesäinen Helsinki ollut kauhistuksissaan. ”Min Gud! Höslätter i Helsingfors!” (Hyvä isä! Heinäntekoa Helsingissä!) Ja loppupäätökseksi on tullut, että valtuusmiesten on annettava rahaa, jotta moinen »ofog» (ilkivaltaisuus) saataisiin rajotetuksi...*

*...Olinpa mennyt niin pitkälle harhauskossani, että olin luullut todellakin tulevan helpommaksi niittää joka nurmi koneella kuin viikatteella. Nyt en tarkoita, että pääkaupunkimme niittyjä ainakaan minun tietääkseni milloinkaan olisi tavallisella niittokoneella tasotettu, mutta se rollakoje, jota eukot pitkin Tähtitornin mäkeä pyörittivät, näytti minusta erittäin hauskalta ja tarkoituksenmukaiselta. Eikä itse työkään näyttänyt tuottavan minkäänlaisia vaikeuksia. Se kävi sekä nopeasti, että teki siistiä jälkeä; sitä oli oikein ilo nähdä. Mutta se oli sydämetöntä, sillä nyt tulee usein puhuttu puutarhurimme ja väittää, että tuommoisen vanhan akan lykkäämän rollakojeen päiväkustannukset tulevat monin, monin verroin kalliimmiksi kuin nuoren, reippaan miehisen miehen päiväpalkka, joka, voi olla omia niittämiään heiniä, kedolla karhoo. Siis me emme iloitse enää...”*



## Nurmikon leikkaamisesta

Ruuhokentistä oli tullut statussymboleja erityisesti 1700-1800-luvun Isossa Britanniassa. Niitä joko niitettiin tai pidettiin matalana eläinten laidunnan avulla. Erityisesti kriketin, golfin ja tenniksen kaltaiset ruuhokentillä pelattavat urheilulajit lisäsivät entistä tarkemman nurmen leikkuaan tarvetta. Nurmikon leikkaaminen niittämällä oli kuitenkin työlästä, eikä jälki ollut välttämättä erityisen siisti ennen ruohonleikkukoneiden käyttöönottoa.<sup>1</sup>

Ensimmäiset ruohonleikkurit kehitettiin jo 1830-luvulla. Edwin Beard Budding yhdessä tehtailija John Forbeeen kanssa patentoi ruohonleikkurinsa vuonna 1830. Teolliseen valmistukseen ryhdyttiin saman tien, mutta vasta 1850-luvulla ruohonleikkurien teollinen tuotanto alkoi todella laajentua. Kovin laajoja pinta-aloja ensimmäisillä leikkureilla ei pystytty leikkamaan, leikkausleveys oli tyypillisesti alle 50 cm. Suurempia alueita varten kehitettiin 1800-luvun aikana hevosvetoisia ruohonleikkureita. Ensimmäinen höyryleikkuri patentoitiin vuonna 1893 ja samoihin aikoihin kehiteltiin myös ensimmäisiä polttomoottoriversioita. Polttomoottorilla toimivat ruohonleikkurit alkoivat yleistyä 1900-luvun alussa ja etenkin 1920-luvulta eteenpäin, kun yhdysvalloissa aloitettiin niiden massatuotanto Atcon toimesta 1921.<sup>2</sup>

Olsson mainitsee ruuhojen leikkaamisesta koneella ainakin vuonna 1902, viimeistään tällöin käsikäyttöisiä laitteita kaupungilla on ollut käytettävissä.<sup>3</sup>

1 Tekniikan historia 4/2014.

2 Tekniikan historia 4/2014; The Old Lawnmower Club.

3 KHKK 1902, s. 255. Viereisellä sivulla lehtikirjoitus vuodelta 1902 ruohonleikkuaan kaupungin alueella.

## Tähtitornin vuoren puiston ylläpidosta

Ennen toista maailmansotaa puiston ylläpito oli pääosin laadukasta ja puisto oli todellinen edustuskohde, kuten lukuisista valokuvista on nähtävissä. Koko 1920- ja 1930-lukujen ajan puiston kausikasvi-istutuksia pidettiin yllä ja kasvillisuutta uusittiin aina tarvittaessa.<sup>1</sup> Olsson joutui kuitenkin jatkuvasti taistelemaan ylläpidon puolesta ja joutui vaatimaan rahoitusta ylläpitotöihin jo puiston rakentamisen aikoihin.<sup>2</sup> Ensimmäisen maailmansodan aikaan Tähtitornin vuori pääsi hetkeksi kehnompaan kuntoon, sillä hoito oli niukkaa eikä nurmikkoja saanut kastella tai leikata vuoden 1917 aikana.<sup>3</sup> Puisto säilyi kuitenkin muutokselta viljelysmaaksi, johon käyttöön monet muut kaupungin puistoista joutuivat. Yleisten töiden hallitus erityisesti toivoi Tähtitornin vuoren ja Kaivopuiston säästämistä viljelyskäytöstä.<sup>4</sup>

Vuonna 1920 Olsson valitteli kirjelmässään, ettei puoliakaan kaupungin istutuksista ole pystytty pitämään kunnossa. Hän pyysi Yleisten töiden hallitukselta, että ainakin suurimpien istutusten kuten Tähtitornin vuoren ja Kaivopuiston nurmikot voitaisiin kastella ja nurmi leikata ruohonleikkurilla.<sup>5</sup>

Puistojen määrä kaupungissa oli kasvanut 1900-luvun alkupuolella runsaasti, eikä kaupungilla ollut resursseja hoitaa kaikkia saman tasoisesti.<sup>6</sup> Tämän vuoksi puistot, joita tuoloin oli jo 77 kappaletta, päädyttiin lajittelemaan vuonna 1928 neljään eri hoitoluokkaan. Tähtitornin vuori kuului toiseksi ylimpään luokkaan ”*joissa on puu- ja pensasistutuksia ja ruuhokenttiä*” yhdessä Kaisaniemen kanssa. Tarkasti kaupungin asiakirjoissa ei hoitoa selosteta, mutta kolmannen luokan puistojen, kuten Kaivopuiston nurmi leikattiin 2-3 kertaa kesässä ja ensimmäisen luokan puistoissa, kuten Eiranpuistikossa ja kaupunginpuutarhan ruusutarhalla ”...*ruoho pidetään lyhyenä*”. Neljäs luokka käsitti ”luonnonpuistot”, kuten Alppilan ja Eläintarhan.<sup>7</sup>

1 Puisto-osaston vuosikertomukset, HKA. Lähes joka vuosi puistoon oli tehty istutuksia, pääosin perennoja ja pensaita. Kyse oli todennäköisesti kuolleiden tai hävinneiden istutusten uusinnasta. Myös talvivauriot verottivat istutuksia.

2 Häyrynen 1994, s. 84-86, 147; Puistotoimen menoarvioita vuodelta 1890-1923.

3 Simonen 1978, s. 47.

4 KHKK 1918, s. 31.

5 Budgetförslag för Helsingfors stads planteringar år 1920, HKA.

6 Simonen 1978, s. 165.

7 KHKK 1927, s. 145.

Kaupungin puistotyöntekijä leikkaamassa Esplanadin nurmea työntävällä ruohonleikkurilla 1930-luvulla. Hoitoluokituksen mukaan Esplanadi kuului ensimmäisen luokan puistoihin. Kuvaaja Pietinen, MV.

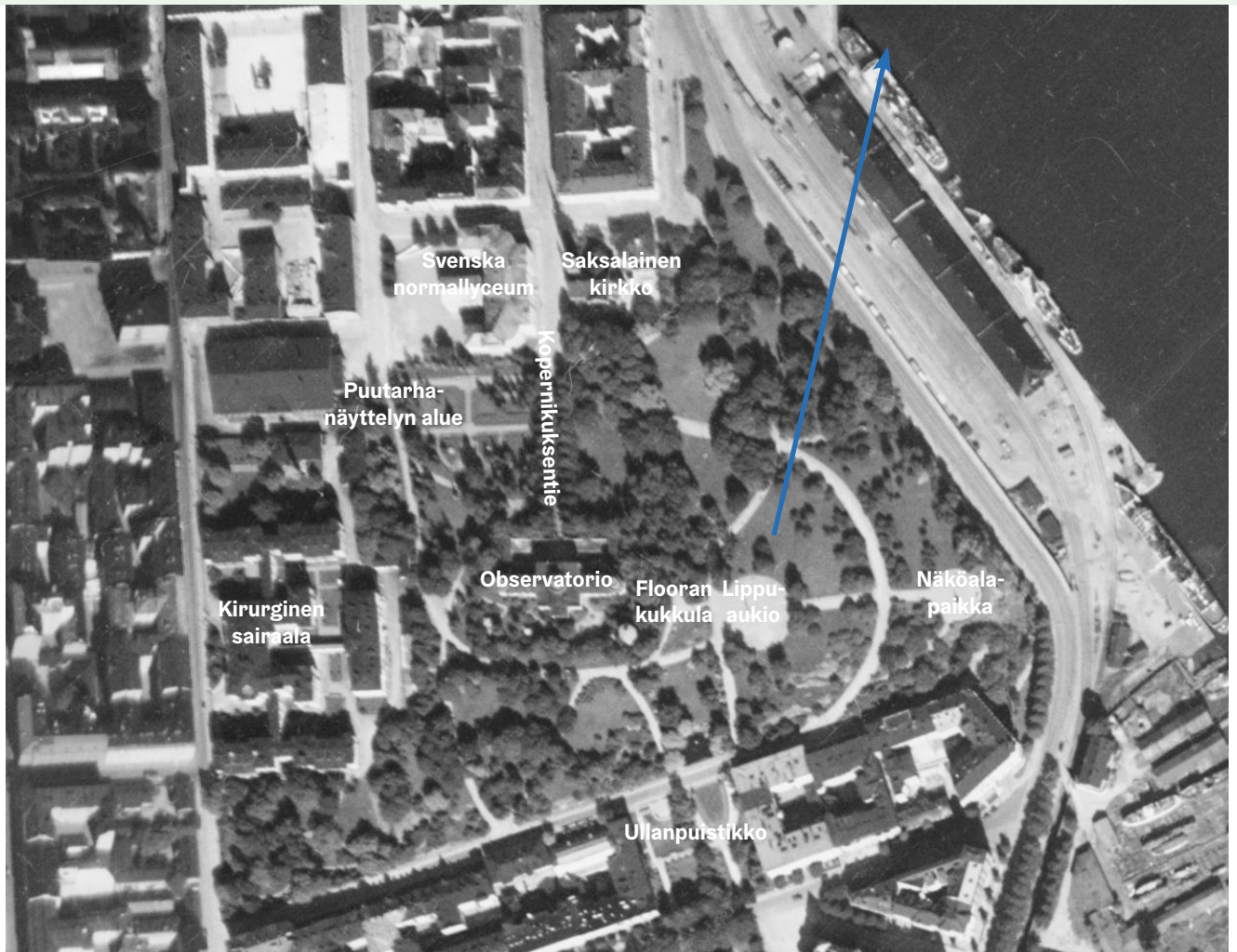




Ilmakuva vehreästä Tähtitornin vuoresta 1930-luvulta. Veljekset Karhumäki, HKM.

Panoraama Tähtitornin vuorelta kohti Eteläsatamaa. Saksalaisen kirkon torni, tuomikirkko ja Uspenskin katedraali nousevat esiin selvinä maamerkkeinä. Istutukset olivat 1930-luvulla kookkaat ja käytävien risteyksissä näkyvät puu- ja pensasryhmät ovat jo täysikasvuisia. Kuvaaja Erkki Mikkola 1935-1937, MV





Ilmakuvassa vuodelta 1932 näkyy hyvin Svante Olssonin sommitelmien toteutuneisuutta. Myös Paul Olssonin suunnittelema puutarhanäyttelyn alue oli tuolloin jo olemassa. 1920-1930-luvuilla puisto oli kenties parhaimmillaan, sillä kasvillisuus oli runsasta ja hyvin hoidettua. Tosin puuvartinen kasvillisuus oli ehtinyt osin kasvaa jo niin suureksi, että näkyvät varsinkin puiston sisällä alkoivat paikoittain jo umpeutua.

Puiston itäreunan merkitys näköalojen kannalta oli voimistunut, kun Vuorimiehenkadun ja Tähtitorninkadun välisten kortteleiden rakennukset peitivät valtaosan etelään suuntautuviesta näkymistä. Jäljellä oli enää kapea näköyhteys Ullanpuistikon ylitse kohti Kaivopuistoa. Kartalle on merkitty sinisellä nuolella alhaalla olevan panoraaman ottopaikka ja suunta. Orto-

niokirkko

Uspenskin  
katedraali





Pommin kuoppa ja katkenneita puita Tähtitornin vuorella marraskuussa 1942. SA-kuva.



Edustalla näkyy puiston pitkäksi jätettyä nurmikkoa. Kuvassa olevat autot ovat puuston alla ilmasuojassa. SA-kuva.



## Puiston myöhemmät vaiheet

### Toinen maailmansota ja 1900-luvun puoliväli

Toisen maailmansodan aikana Tähtitornin vuori kärsi alhaisesta ylläpidosta ja pommituksista. Puistoon rakennettiin hiekkasäkeistä ilmasuojia, jotka poistettiin vuonna 1945. Puiston alle rakennettiin sodan aikana myös maanalaiset tilat väestönsuojaksi.<sup>1</sup> Silti myös sotavuosina puistoon tehtiin kausikasvi- ja sipuli-istutuksia, jotka kertovat puiston merkityksestä.<sup>2</sup> Puiston nurmea ei kuitenkaan pidetty leikkattuna, osin polttoainepulasta johtuen, ja niitetyt heinät myytiin kaupungin asukkaille. Sotien aikaan ainoastaan ”*edustavimmat ruohokentät, missä oli istutuksia*” ylipäättään leikattiin ruohonleikkukoneilla, muut nurmialueet niitettiin. Puistoihin perustettiin myös kasvimaita ja kaupunki jakoi oikeuksia voikukkien juurten keruuseen.<sup>3</sup>

Sotien jälkeen Tähtitornin vuori oli kehossa kunnossa, todennäköisesti satama-alueelle tai ympäröiviin rakennuksiin tähdättyjä pommeja oli osunut puistoon ja ylläpito oli jäänyt vähille. Ongelmana oli sota-aikana ollut sekä työvoiman saaminen, että pula materiaaleista. Myös poikkeuksellisen kylmät talvet verottivat kasvillisuutta.<sup>4</sup> Bengt Schalin kaupunginpuutarhurikaudellaan vuodesta 1947 eteenpäin teettikin puistoon runsaasti uusia istutuksia.<sup>5</sup> Näiden istutusten lisäksi ainoana muutoksena puistossa 1950-luvulla oli Svenska Normallyceyn pihan laajennus ja aitaus Paul Olssonin suunnitteleman puutarhanäyttelyalueen sivulla.<sup>6</sup>



Ns. Karhunpesä puiston itälaidalla oli sen kenties erikoisimpia näköalapaikkoja. Vuonna 1938 otetussa kuvassa näkyy vielä paikalla alun perin sijainnut kaareva penkki. Kuvaaja Aarne Pietinen, HKM.



Lippujuhla Tähtitornin vuorella vuonna 1941. SA-kuva.

1 Puisto-osaston vuosikertomus 1940, 1945, HKA; Simonen 1978, s. 67. Rakennustoimisto vastasi puistoihin ja toreille rakennettavista sirpalesuojista. Niitä varten hankittiin paperisäkkejä ja hiekkaa.

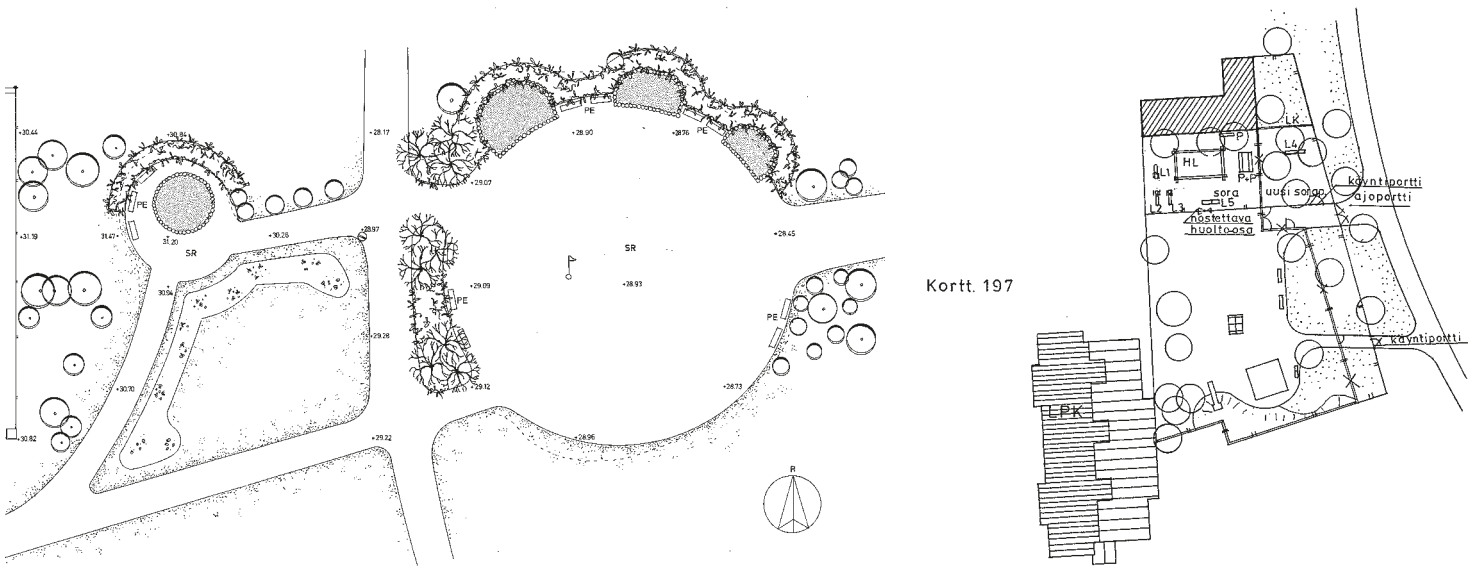
2 Luettelot Helsingin kaupungin puistoihin istutetuista kasveista 1930-1940-luvuilta, HKA.

3 Puisto-osaston vuosikertomukset 1941-1945; Luettelot Helsingin kaupungin puistoihin istutetuista kasveista 1930-1940-luvuilta, HKA.

4 Puisto-osaston vuosikertomukset 1941-1945, HKA.

5 Alapeteri 2016, s. 193; Alapeteri 2008, liite 5.

6 Maisemasuunnittelu Hemgård 2011, s. 10.



1-2. Pienemmälle aukiolle, ns. Flooran kukkulalle rakennettiin suunnitelman mukaan hiekkalaatikko. Suuremmalle, ns. lippuaukiolle sijoitettiin syreenien rajaamana kolme hiekkaleikkiä. Suunnitelmat laati Lars Liljefors vuonna 1981 ja leikkipaikat ovat edelleen olemassa. VIO 3027, KPOA.

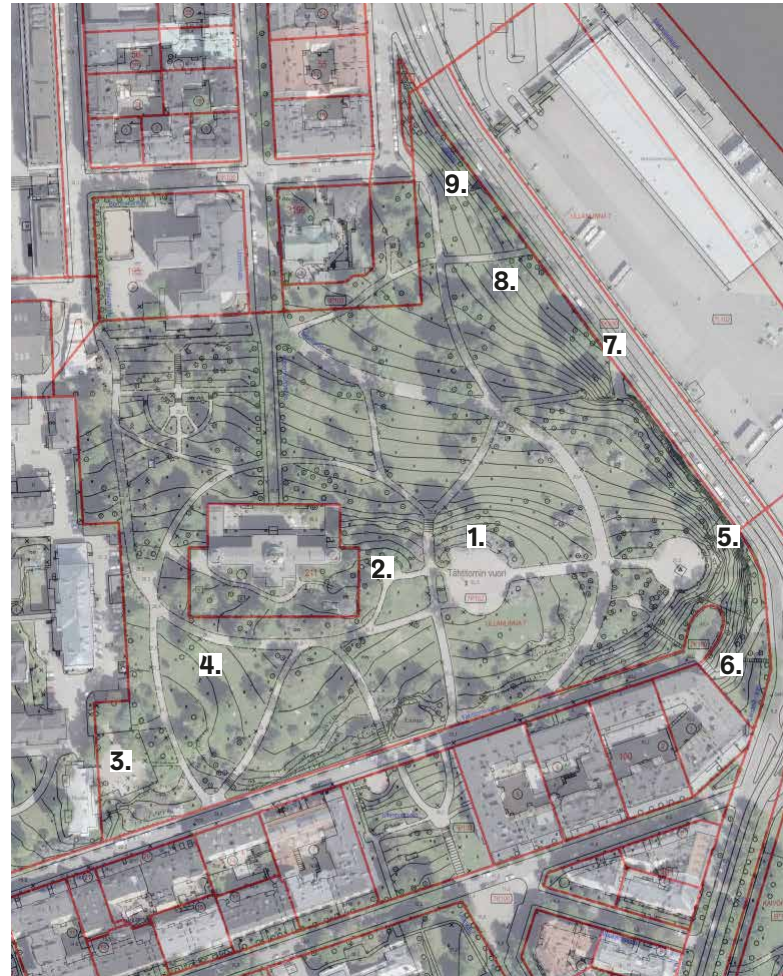
3. Kirurgisen sairaalan tonttia vasten puiston lounaiskulmaan on toteutettu edelleen olemassa oleva leikkipaikka. VIO 3010, KPOA.



1. Flooran kukkulan pyöreä hiekkaleikki on edelleen paikallaan. Kuva 9/2021.



2. Lippuaukiolle toteutetut hiekkaleikit ovat myös alkuperäisillä paikoillaan, niiden yhteyteen on tuotu penkkejä ja jousikeinuja. Puiston penkit on palautettu alkuperäisen mukaiseen ns. koivunjalkapenkkin malliin. Kuva 9/2021.



Havainnekartalle on merkitty puistoon 1900-luvun loppupuolella tehtyjä muutoksia. 1. Lippuaukion leikkipaikka (1980-lk) 2. Flooran kukkulan leikkipaikka (1980-lk) 3. Päiväkotipiha (1980-lk) 4. Lipputanko (1970-lk) 5. Näköalatasanne (1980-1990-lk) 6. Portaikko (1980-1990-lk) 7. Sisäänajo maanalaisiin tiloihin (1970-lk) 8. Juutalaispolaisten muistomerkki (2000) 9. Kuninkaallinen Suomen tykistörykmentin muistomerkki (1972). Orto kuva 2021 ja kantakartta, Helsingin karttapalvelu.



5. Näköalapaikan päätyyn on rakennettu pieni porrasyhteys sen edessä olevalle tasanteelle. Totetuksen ajankohta ei ole tiedossa. Kuva 9/2021.



5. Tasanteelta aukeavat nykyisin varsinaista näköalapaikkaa hienommat näkymät, sillä kasvillisuus ei ole näkymän tiellä. Tasanteelta näkyy Suomenlinnan saakka. Kallioleikkauksen vuoksi rinteeseen asennettiin aidat 1960-luvulla, tasanteen penkit ovat todennäköisesti 1990-luvulta. Kuva 9/2021.



6. Puiston kaakkoiskulmaan on rakennettu portaikko 1900-luvun loppupuolella, tarkka ajankohta ei ole tiedossa. Kuva 9/2021.

## 1900-luvun puolivälistä 2020-luvulle

Muutokset 1900-luvun puolivälin jälkeen ovat olleet hyvin vähäiset ja Olssonin suunnittelemista piirteistä valtaosa on säilynyt. Merkittävimpiä muutoksia puiston ulkoasussa ovat olleet muutokset kasvillisuudessa. Tarkoin suunnitellut näkymät ovat monelta osin peittyneet, mutta olisivat palautettavissa kasvillisuutta muokkaamalla. Kasvillisuuden osalta myös monet alkuperäisistä istutusperiaatteista ja lajistosta ovat kadonneet.

Puistoon on asennettu uusia kalusteita, varusteita ja muistomerkkejä sekä rakennettu leikkipaikkoja. Laivasillankadun vastaisen kallioalueen reunalle asennettiin panssariverkkoaita 1960-luvun lopulla. 1970-luvulla louhittiin maanalaisille tiloille uusi sisäänajo Laivasillankadulta.<sup>1</sup> 1980-luvun alussa rakennettiin mäen laella sijaitsevalle lippuaukiolle ja Flooran kukkulalle leikkipaikat.<sup>2</sup> Lippuaukiolla leikkitoimintoja oli ollut jossakin muodossa jo ainakin 1930-luvulta lähtien.<sup>3</sup>

Vuonna 1981 laadittiin aukioille sijoittuneiden ”hiekkaleikki-paikkojen” lisäksi myös ”varusteleikkipaikan” suunnitelmat observatorion länsipuolelle.<sup>4</sup> Suunnitelmaa ei kuitenkaan toteutettu. 1980-luvulla lohkottiin puiston lounaiskulmasta osa leikkipihaksi päiväkotia ja puistotäti-toimintaa varten.<sup>5</sup> Myös Flooran kukkula oli aidattuna 1980-luvulla, aidat poistettiin viimeistään 1990-luvulla. Tämän jälkeen tapahtuneita muutoksia on vähän, puiston kasvillisuutta on hävinnyt ja uutta istutettu sekä käytäviä asfaltoitu etenkin jyrkimmiltä kohdilta<sup>6</sup>. Puiston kalusteita ja valaistusta on päivitetty ja pohjoisrinteeseen on sijoitettu kaksi muistomerkkiä.

1 KHKK 1962, s. 182 sopimus; KHKK1972, s. 157 suunnitelmien hyväksyminen; KHKK 1972, s. 290 rakentaminen aloitetaan.

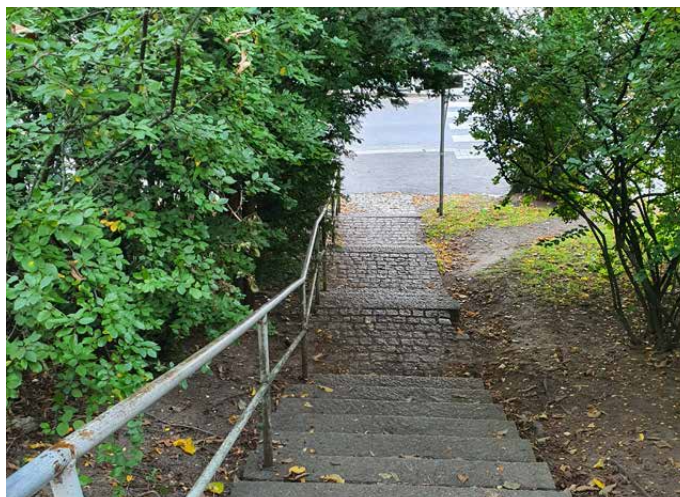
2 VIO 3027, KPOA.

3 KHKK 1951, s. 219 on ensimmäinen maininta leikkipaikan rakentamisesta Tähtitornin vuorelle. Vanhoissa valokuvissa on nähtävissä lippuaukiolla sijaitseva hiekkaleikki jo 1930-luvulla.

4 VIO 3027, KPOA.

5 VIO 3810, KPOA; Maisemasuunnittelu Hemgård 2011, s. 10.

6 Maisemasuunnittelu Hemgård 2011, s. 17.



6. Portaikkoa ympäröivät pensaat ovat kasvaneet suuriksi ja muodostavat lähes katoksen. Tämän vuoksi valaisematon portaikko on hyvin pimeä. Kuva 9/2021.

Näkymä 1960-luvulta kohti Eteläsatamaa Myllyrinteen kallioiden lakialueelle rakennetulta näköalapaikalta. Näkymä Etelärannan julkisivuja pitkin yli kauppatorin aina Katajanokalle oli komea. Laaja näkymä jatkui kuvan ulkopuolella vielä kohti Valkosaarta ja Luotoa.

Bengt Schalinin aikana 1950-luvulla istutettu kasvillisuus kukoistaa. Alempana rinteessä kasvaa pihlajia, vaahteroita, koivuja ja vuorimäntyjä. Ylhäällä oleskelupaikan yhteydessä on pieniä havupensaita sekä parhaillaan kukkivia atsaleoja. Kallioalueen reunassa kukkii sammalleimut ja tyräkki. Kurjenniekat, liljat ja maksaruohot vielä odottavat vuoroaan. Kuvaaaja Volker von Bonin, 1960-luku, MV.



# Armi Ratian puisto

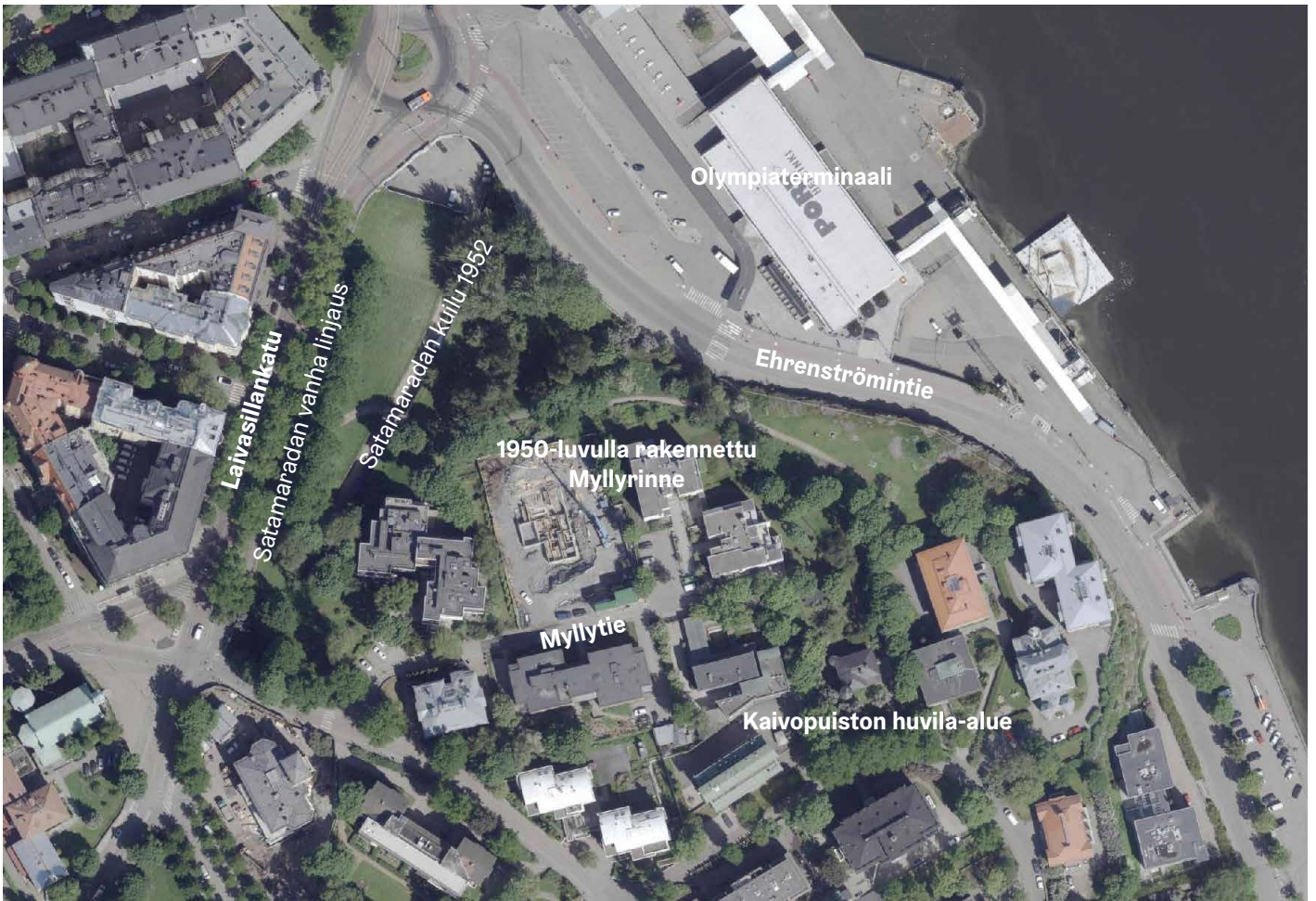




Näkymä Tähtitornin vuorelta kohti Myllyrinnettä 1890-luvulla. Kallioinen rinne on paljas ja rajattu huvilatonteista lauta-aidalla. Mylly sijaitsee mäen korkeimmalla kohdalla. Kuvaaja Otto Johansson, HKM.



Kaivopuiston Myllyrinne maaliskuussa 1895. Kuvassa näkyvät satamarataan liittyvät tuoreet lehmusistutukset tukiseipäineen. Kuvaaja A. E. Rosenböjer, HKM.



Armi Ratian puiston vaiheet ovat jaoteltavissa kolmeen eri aikajaksoon, joiden kaikkien historia on edelleen nähtävissä puiston niin ikään kolmella eri sivuilla. Aluksi avoin kallioalue toimi puskurivyöhykkeenä nykyisen puistoalueen eteläpuolella sijainneen Kaivopuiston huvila-alueen sekä rannan telakan välillä. Raja kulki kutakuinkin nykyisen Myllytien mukaisesti. 1890-luvulla rakentui alueen länsisivun laaksoalueelle satamarata, josta on muistona edelleen Laivasillankadun vastainen lehmusrivi.

Vuonna 1952 uudelleen linjattu Satamaradan ratakuilu ja siihen liittyvät Meriaseman liikenne- ja pihajärjestelyt ovat edelleen osa-alueita määrittävä elementti. Kolmas vaihe puiston rakentumisessa painottui sen itäisivulle, kun olympialaisia varten toteutettu näköalapuisto valmistui 1950-luvun aikana. Ortokuva 2021, Helsingin karttapalvelu.

## Alueen historiaa

Nykyisen Armi Ratian puiston alue oli ennen rakentamistaan Tähtitornin vuoren tavoin avoin kallioalue, jossa kasvoi kituliaasti kasvillisuutta.<sup>1</sup> Maastonmuodoiltaan Tähtitornin vuorta loivempi ja matalampi mäki oli toinen Kaivopuiston alueen kallioselänneistä.<sup>2</sup> Sen korkeimmalle kohdalle rakennettiin mylly vuonna 1835<sup>3</sup>, josta on peruja Myllytien ja Armi Ratian puistosta alun perin käytetyt Myllyrinteen nimet.

Samoihin aikoihin myllyn rakentamisen kanssa perustettiin Ullanlinnan kylpylaitos, jonka myötä Kaivopuiston alueelle rakentui puiston ja sitä ympäröivien huviloiden kokonaisuus. Liikemies Henrik Borgströmin perustaman kylpylaitoksen oli tarkoitus houkuttaa erityisesti venäläisiä turisteja, joita läheinen kohde keisarin antaman matkustuskilpailun vuoksi oletettiin kiinnostavan. Kylpylaitos palveli kukoisti 1800-luvun puoliväliin saakka, jonka jälkeen toiminta alkoi hiipua. Huviloita alueelle rakentui tämän jälkeenkin. Kaivopuiston alueen vuokrasopimus kaupungin kanssa päättyi 1885, jolloin puistosta tuli avoin kaikille.<sup>4</sup>

1 Ollila et al. 1975, s. 332; Heikel 1919, s. 11.

2 Häyrynen 2008, s. 13.

3 Heikel 1919, s. 42-43.

4 Seppälä & Helminen 2008, s. 29-34; Heikel 1919, s. 22-26, 235



Puiston ensimmäinen rakennettu osio oli väliaikainen leikkipaikka, joka toteutettiin vuonna 1935. Aivan satamaradan viereen toteutettu leikkikenttä nurmialueineen jätettiin kalustamatta vuoden 1942 jälkeen ja alue jäi lopulta uuden ratalinjauksen alle. Myllyrinteen kallioalue näkyy kuvassa edelleen rakentamattomana, mutta Ehrenströmintien rakentamista varten tehdyt kallioleikkaukset on jo toteutettu. Ortokuva 1943, Helsingin kartta-palvelu.

Huvilarakentamisen raja kulki kutakuinkin nykyisen puistoalueen rajalla Myllytien paikkeilla. Vanhoista valokuvista on nähtävissä, että pohjoisrinne säilyi rakentamattomana aina 1900-luvun puoliväliin saakka. Alue toimi eräänlaisena puskurivyöhykkeenä mäen toisella puolella olleen laivatelakan ja Kaivopuiston huvila-asutuksen välissä. Kontrasti oli hyvin selvä, sillä huviloiden pihat olivat istutetut ja rajattu kallioalueesta puisilla aidoilla. Vaatimus huvilapihojen nurmettamisesta ja koristekasveilla istuttamisesta tuli huvilatontteja vuokranneelta Ullanlinnan kylpylä- ja kaivolaitokselta.<sup>5</sup>

Nykyisen puiston alueella ensimmäiset rakentamistoimenpiteet liittyivät satamaradan rakentamiseen. 1894 valmistuneen radan linjaus kulki silloisen Saunakadun, nykyisen Laivasillankadun myötäisesti.<sup>6</sup> Rata sijoittui maastonmuodoiltaan otolliseen Tähtitornin vuoren ja Myllykallion väliin laaksoon. Radan rakentamisen yhteydessä nykyisen puiston puolelle istutettiin lehmusrivi, joka on edelleen säilynyt.

### 1930-luku ja ensimmäiset puistorakenteet

Ensimmäinen puistorakentamisen vaihe nykyisen Armi Ratian puiston alueella oli leikkipaikan rakentaminen satamaradan viereen. Leikkipaikan oli alun perin tarkoituskin olla vain väliaikainen. Se rakennettiin satamaradan kuilun ja lehmusrivin viereen entisen kaupungin puisto-osaston varastona toimineen makasiinin paikalle ja ympäristö nurmetettiin.<sup>7</sup> Lehmusrivi lienee tarjonnut riittävästi vehreyttä, sillä muita istutuksia ei tehty.

Puiston osaa ylläpidettiin puistokorttien mukaan vuosina 1935-1943. Korttien mukaan leikkipaikalla oli useimpina vuosina puistosohvia, hiekkalaatikko ja eräänä vuonna paperikorikin.<sup>8</sup> Viimeistään satamaradan linjausmuutos vuosikymmenen lopulla lopetti leikkipaikan käytön, sillä rata oli linjattu suoraan kentän läpi.

5 Pesonen 1957, s. 12. Tonttialueille tuli kylvää nurmikko ja istuttaa kukkia ja pensaita, mutta ei viljelys- tai keittiökasveja. Istutukset tuli myös vuokra-ajan jälkeen jättää paikoilleen, rakennukset sai viedä mukanaan.

6 Kervanto-Nevalinna 2002, s. 76-78.

7 Puisto-osaston vuosikertomukset 1932, 1934 ja 1936, HKA. Makasiinissa säilytettiin ”suurta ja arvokasta puistonpenkkimäärää (penkkejä nykyään n. 1.300 kpl.) säilytetään makasiinissa suurehko määrä erilaisia työkaluja, käytävien kastelurattaita, kasteluletkuja, ruohonleikkukoneita, paperiroskakoreja, käytäväjyriä y.m.”

8 Myllyrinteen puistokortti, KPOA. Ainoastaan vuosina 1939 ja 1940 leikkipaikan varustus oli niukempaa. Vuonna 1943 sitä ei kalustettu lainkaan, eikä tämän jälkeen kohteesta ole enää merkintöjä.

Vasta valmistuneelta puistoalueelta avautuvat näkymät kohti Olympiarantaa ja uusia terminaaleja. Kuvaaja Antti Kylliäinen 1952-1960, HKM.



Myllyrinteen istutukset ulotettiin myös Myllytien varren rakentamattomien tonttien alueille. Myllytie 6:n tontilla sijaitsevat istutukset käsittivät kallio- kasveja, perennoja sekä kukkivia pensaita. Oleskelualueet varustettiin penkeillä ja sieltä aukesi näkymät kohti kauppatoria. Kuvaaja Constantin Grünberg 1960, HKM.





N:o 63 — 1953 — 3

## Komea näköalapaikka Olympialaiturin luo

### Uusia puistoalueita Helsinkiin.

Helsinkiin on suunnitteilla useita uusia puistoja, kertoo kaupunginpuutarhuri B Schalin.

Ensi kesän suurimman uudistustyön muodostaa ns. Helsingin niemeen, suunnitelleen entisen Ursinän uimalaitoksen kohdalle meren rannalle tuleva laaja istutusalue, joka jatkuu aina Engelaukion alapuolelle asti. Alueen keskelle jää sinne itsestään syntynyt urheilukenttä. Kevään kuluessa on tarkoitus istuttaa sinne sekä puita että pensaita. Istutuksia tulee myös pitkin Merikadun suunnassa kulkevan radan varita. Aluetta saadaan tuskin kokonaan valmiiksi tänä vuonna.

Länstrannassa, Sibeliuksen puiston puoleisessa osassa on myös laaja alue joka on nyt puolivalmis. Sinne tehtyihin kahteen lammiin istutetaan vesikasvoja ja ympärille kukkia. Tämä työ saadaan valmiiksi syksyyn mennessä. Länsi-Kaivopuiston itäpäähän korkeiden, jyrkkien kallioiden juurelle on suunnitteilla tämän suunnan asukkailla viihtyisäksi oleskelupaikaksi suuri kukkatarha. Sinne istutetaan runsaasti monivuotisia kukkia tänä kesänä ja tuodaan istutimia.

Uudeksi suosituksi näköalapaikaksi on varmasti muodostuva Myllyrinne, joka on korkea mäki Kaivopuistossa melkein vastapäätä Valkosaarenrakia, olympialaiturin takana. Sinne saatiin käytävät valmiiksi viime syksynä ja tänä kesänä tehdään istutustyöt. Tie sinne kulkee marmoripalatsin vierestä. Myöskin Stadionin ja Nordenskiöldinkadun välinen osa, joka saatiin kisoihin mennessä tuskin vihreäksi, saa tänä vuonna lopullisen näkönsä.

Kaupunginpuutarhuri Schalin kertoi lopuksi, että kun ensi kesän aikana saadaan entisten puistojen korjaustyöt sekä lisäksi edellä mainittujen ranta-alueiden istutustyöt valmiiksi, ovat käytännöllisesti katsoen kaikki Helsingin keskeisimmät puistoalueet kunnossa. Sörnäisten kaupunginosa on kuitenkin sittenkin vielä huonossa asemassa, sillä siellä ei ole riittävästi vihreitä keittä. Asemakaavan vuoksi sinne ei ole mitään mahdollisuuksia, ikävä kyllä, saada niitä lisää. Viimeinen toivo oli Vilhovuoren puistikko, joka oli tarkoitus muuttaa kauniiksi kukkaistutukseksi sen puolen asukkaiden silmän ruoaksi, mutta sinne päätettiin kuitenkin jättää urheilukenttä, joten tämäkin alioa mahdollisuus jäi käyttämättä.

Olympialaisiin liittyvä rakentaminen ja sodan aikana kärsineiden puistojen korjaaminen pitivät Bengt Schalinin kiireisenä kaupunginpuutarhurikaudellaan. HS 6.3.1953.



## Myllyrinteen puisto

Vuoden 1952 olympialaisia varten kaupungissa ryhdyttiin monenlaisiin ehostustöihin myös puistoalueilla. Työhön pääsi osallistumaan myös vuonna 1947 kaupunginpuutarhuriksi valittu Bengt Schalin. Rakentaminen aloitettiin useissa puistokohteissa jo vuonna 1948. Armi Ratian puisto, silloinen Myllyrinne otettiin tuolloin kokonaisuudessaan käsittelyyn. Rakentamaton, vanhojen valokuvien perusteella pääosin kallioipintainen alue haluttiin edustuskuntoon viereen rakennettavan Olympiaterminaalin vuoksi. Olisihan puistoalue ensimmäisenä edessä Olympiarannalta katsottuna.

Tulevan puistoalueen itäreunalta ja Myllykallion laelta oli tunnetusti hyvät näkymät tulevalle satama-alueelle, merelle ja Eteläsataman rannoille. On mahdollista, että tämän vuoksi puistorakentaminen ulotettiin myös mäen korkeimmalle, tuolloin vielä rakentamattomalle kohdalle, johon oli aiemmin kaavoitettu tontteja asuinrakennuksille. Arvailujen varaan jää, oliko mäen lakialueelle ulottuvan osan tarkoituskin olla väliaikainen, sillä Myllytien tonttijako oli tuohon aikaan jo olemassa.

Myllyrinteestä ei ole löytynyt suunnitelmakuvia, mutta on oletettavaa, että suunnitelma on Schalinin laatima. Tuolloin kaupungin organisaatiossa ei kaupunginpuutarhurin lisäksi ollut muita suunnittelijoita, lisäksi Schalin kertoi useissa sanomalehtihaastatteluissa rakentamistöiden etenemisestä. Suunnitelmien puuttuminen ei ollut mitenkään epätyypillistä Bengt Schalinille, sillä hänen työtapoihinsa kuului tunnetusti käytävinjausten ja istutusten suunnittelu maastossa.<sup>1</sup>

### Puiston rakentaminen 1949-1957

Alustavia suunnitelmia Myllyrinteen rakentamiseksi oli tehty jo vuonna 1939, kun kaupunki oli varautunut aloittamaan alueen kunnostamistyöt sekä järjestämään kävelytien Kallioliinnantielle. Rakentamista ei kuitenkaan aloitettu, vaikka rahoitusta sitä varten oli varattuna usean vuoden ajan.<sup>2</sup> Suunnitelma on mahdollisesti liittynyt Helsingin vuoden 1940 olympialaisiin, joita ei koskaan järjestetty, ja niitä varten tehtäviin rakennustöihin, jotka työllistivät kaupungin Rakennuskonttoria vuodesta 1938 eteenpäin. Toinen maailmansota lopetti kaiken rakennustoiminnan kaupungissa, myös olympialaisiin liittyvän. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö jopa kielsi kaupunginhallitusta aloittamasta uusia katu- ja satamarakennustöitä vuonna 1941.<sup>3</sup>

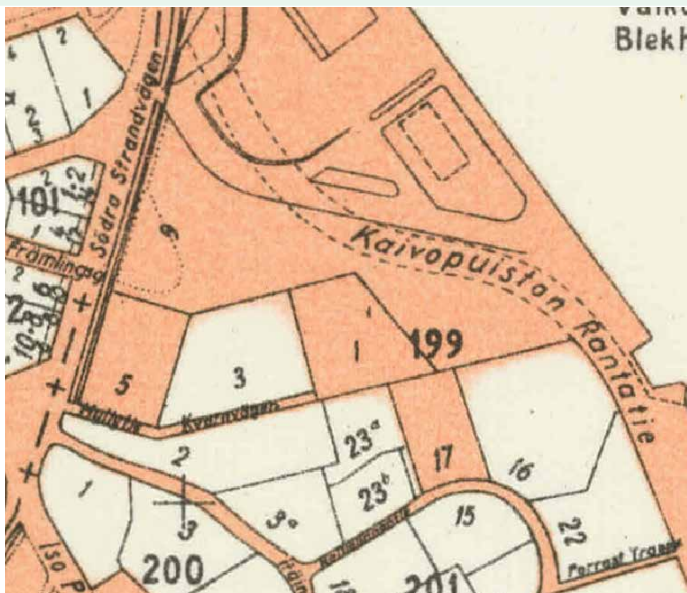
1 Alapeteri 2008, s. 36; Alapeteri 2016, s. 193, 196-197; Mustonen 2003, s. 101.

2 KHKK 1940, s. 65; KHKK 1943, s. 55.

3 Simonen 1978, s. 63-67.

Ilmakuvasa vuodelta 1952 näkyy tilanne Myllykalliolla rakennustöiden alkaessa. Kuvassa kallion lakialuetta on jo tasattu ja Ehrenströmintien vastainen kallioleikkaus tehty. Kalliopaljastumien väleissä kasvavia lehtipuita todennäköisesti säästettiin jonkin verran osaksi puiston kasvillisuutta. Kuvaaja Volker von Bonin, HKM.





Kiinteistökartta vuodelta 1945, jossa Myllytien varren tontit ovat näkyvissä. Kuvassa tontin numero 1 maan omisti kuitenkin Helsingin kaupunki, mikä mahdollisti puiston laajentamisen tontin alueelle. Helsingin karttapalvelu.



Viereisellä sivulla tilanne puiston rakentamisen alkuvaiheesta ja lähes valmiista kohteesta. Vuonna 1950 tasoitustöitä oli jo tehty, mutta käytävien rakentamisen ei ollut vielä alkanut. Vuonna 1956 käytävät olivat jo valmistuneet ja kasvillisuutta istutettu. Yllä kuva käytävien rajaamasta kallionlaesta ja puiston itäosan avokallioalueesta. Kallionlaelle oli sijoitettu kaksi erillistä näköalapaikkaa, jotka saivat taustakseen matalat muurit. Myös puiston itäreuna oli hieno näköalapaikka. Ortokuvat 1950, 1956 ja 1969, Helsingin karttapalvelu.

Puiston rakennustyöt aloitettiin lopulta vuonna 1949 ja ne valmistuivat vuonna 1957.<sup>1</sup> Aluksi rakennettiin kaikki käytävät, ne valmistuivat syksyksi 1951. Seuravana vuonna aloitettiin istutustyöt, jotka todennäköisesti oli tarkoitus saada vuoden aikana valmiiksi, sopivasti olympialaisia varten.<sup>2</sup> Rakentamista jatkettiin vuonna 1953, jolloin puiston rakennustyöt saataisiin valmiiksi.<sup>3</sup> Vuonna 1954 rakennettiin vielä Ehrenströmintien portaikko ja istutuksia täydennettiin ainakin vuoden 1955 aikana.<sup>4</sup>

Kulku puistoon tapahtui Myllytieltä tai Ehrenströmintien portaita pitkin ja tarkoituksenmukainen käytäväverkosto kuljetti kohti näköalapaikkoja. Laivasillankadulle ei rakennettu lainkaan yhteyttä. Syynä tähän oli mahdollisesti se, että tällöin olisi tullut rakentaa silta yli satamaradan kuilun. Puiston maastonmuotoja jouduttiin tasaamaan ja jyrkimpiä kohtia pengertämään lohkotuista luonnonkivistä tehtyjen muurien avulla. Mäen laella sijainneen oleskelualueiden kalliopintaa jätettiin näkyviin ja niiden ympärille toteutettiin komeat perenna- ja pensasistutukset. Suuremman oleskelualueen taustalla oli luonnonkivipintainen muuri ja penkkejä. Toinen näköalapaikka sijaitsi puiston itäosassa, myös siellä kalliopintaa jätettiin avoimeksi. Muut istutukset koostuivat runsaslajisista puu- ja pensasistutuksista, lisäksi puiston tasaisemmat alueet nurmetettiin. Samaan aikaan istutettiin myös osa puiston eteläpäädyn puista<sup>5</sup>.

Käyttötarkoitukseltaan Myllyrinteen puisto vastasi Tähtitornin vuorta; se oli kävelypuisto hienoilla näköaloilla ja monipuolisella koristekasvillisuudella. Puiston voi nähdä jatkavan mannermaiseen perinteeseen kytkeytyvää maisemapuistovaihetta. Siihen kuului puistojen suunnittelu käyskentelyä ja näköaloista nauttimista varten.<sup>6</sup> Schalin tosin hyödynsi Olssonian enemmän luonnon elementtejä osana puistojen sommittelua ja kehitti kasvillisuuden käyttöä kohti luonnonmukaisempaa ja vapaampaa tyyliä.<sup>7</sup>

Myllyrinne oli harvoja Schalinin eteläiseen Helsinkiin suunniteltuja puistoja. Suurin osa hänen suunnitelmistaan kohdistui kauemmas keskustasta, Myllyrinteen lisäksi eteläisimmässä kaupunginosissa vain Ursininkallio on tunnetusti Schalinin suunnittelema.<sup>8</sup>

1 Puisto-osaston vuosikertomus 1949, HKA; KHKK 1949, s. 294; Alapeteri 2016, s. 199; HS 6.3.1952.

2 HS 6.3.1952.

3 KHKK 1953, s. 72.

4 Alapeteri 2008, liite 5.; KHKK 1954, s. 244.

5 Karhu 1986, s.72.

6 Häyrynen 2001, s. 37-38.

7 Alapeteri 2016, s. 193, 196-197.

8 Alapeteri 2016, s. 199; Alapeteri 2008, s. 42-43.

Tähtitornin vuoren lisäksi myös nykyisen Armi Ratian puiston kalliot olivat tunnettu näköalapaikka. Monet vanhat valokuvat on merkitty otetuksi Tähtitornin vuorelta, vaikka todellisuudessa kuvauspaikka on selvästi nykyisen Armi Ratian puiston alueella.

Näköalapaikka 1960-luvulla. Kuvaaja Volker von Bonin, MV.



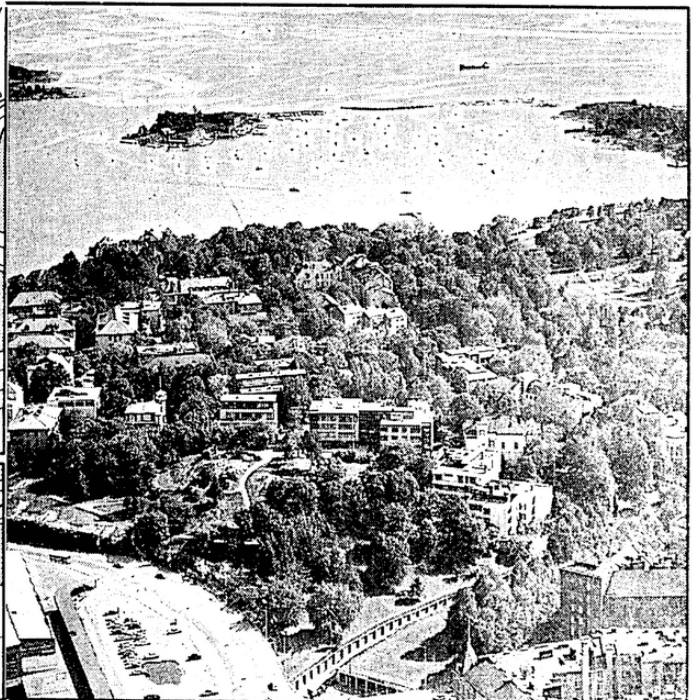
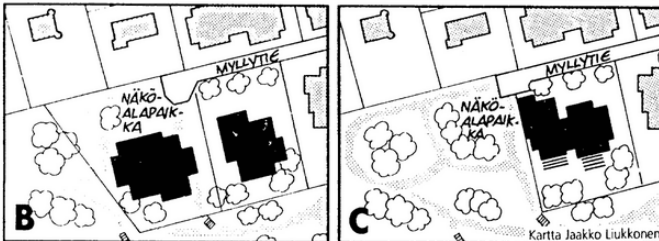
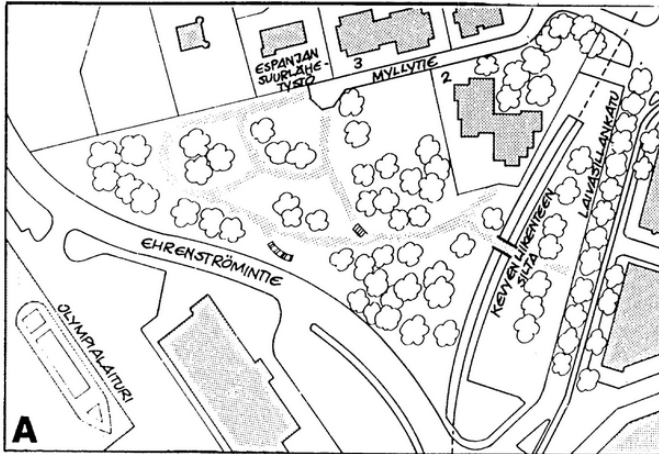


Ylhäällä näkymä Myllykalliolta Eteläsatamaan. Kuvaaja Eugen Hoffers, 1866, HKM

Näkymä yli nykyisen Armi Ratian puiston kohti Eteläsatamaa vuodelta 1887. Kuva on todennäköisesti otettu Kalliolinnan huvilan puutarhasta. Kuvaaja Charles Riis, HKM

Alimpana Thorsten Waenerbergin maisema Myllykalliolta vuodelta 1873. Maalauksen vasemmassa reunassa näkyy Tähtitornin vuorta ja etualalla rannan makasiineja. HKM.





Myllykallion maisema: Yleiskaavan mukaan Myllytien yläpäässä on kartan A mukainen näköalapuisto. Alueella on kuitenkin kaksi tonttia. Jos ne rakennetaan kartan B osoittamalla tavalla — talot ovat toimituksen luonnostelemia — menetetään suuri osa puistoa. Kompromissiehdotuksessa näköalapaikka säilyy ja alueelle nousee vain yksi porrastettu talo — sen muodon on karttaan C hahmotellut asemakaavasto.

Helsingin Sanomat kertoi 26.9.1982 kuvitusten avulla tilanteesta tonttien myyntiin liittyen.

## Eteläisen Helsingin palvelutaloon uimahalli, lasten päiväkotia, vanhusten tilat ja liikuntahalli



Laivasillankadun aidan takana oleva puurivi jää palvelutalon alle.

Eteläisten kaupunginosien palvelutalo rakennetaan Laivasillankadun ja Ehrenströmintien kulmalle osittain entisen satamarakennuksen paikalle. Matalahkon rakennuksen pihatason tulee uimahalli ja lasten päiväkotia. Lapsilla on pihan puolella myös leikkipuisto.

Palvelutalo aiottiin ensin rakentaa ns. Kätilöopiston tontille Tehtaankadun ja Vuorimiehenkadun väliin, mutta nyttemmin tontti on myyty Neuvostoliitolle suurlähetystön laajennustarpeisiin.

Palvelutalorakennus on suunniteltu L:n muotoiseksi siten, että se rajaa pihan ja puiston liikenteen haitoita mahdollisimman tehokkaasti. Talon pääsisäänkäynti on suunniteltu Laivasillankadun ja Ehrenströmintien kulmaan. Liikuntatilat on sijoitettu Ehrenströmintien puolelle ja muut tilat Laivasillankadun puolelle.

Uimahalli avautuu suoraan pihatason ja liikuntahalli sijoittuu pääsisäänkäynnin viereen siten, että sen lattiataso on kerrosta alempana kuin sisäänkäynti. Näin sisätiloiltaan korkea liikuntahalli

tulee saman korkeudeksi kuin Olympiaterminaali ja Satamatalo.

Laivasillankadun puoleinen siipi on kaksikerroksinen. Siihen sijoittuvat lasten päiväkotia, vanhusten ruokailu- ja kerhotilat, fyysioterapian tilat ja muut työhuoneet. Kuntosali ja pääosa pysäköintitiloista sijoittuvat katutasen alapuolelle jäävään tilaan Ehrenströmintien ja Laivasillankadun kulmaukseen. Ajo pysäköintihalliin on rakennuksen eteläpäästä pitkin entistä ratakuilua, joka katetaan.

Rakennuksen piha on suunniteltu kaksiosaiseksi siten, että toinen puoli palvelee liikuntatilojen käyttäjiä sekä asukkaita ja toinen puoli päiväkotia. Piha tullaan liittää istutuksiin viereiseen puistoalueeseen.

Liikuntasali aputiloineen saa rakennuksesta 1 000, uimahalli 800 ja päiväkotia 700 neliötä. Kaupallisia palveluita rakennukseen on sijoitettu 300 neliötä. Niihin kuuluu kahvila, kioski ja pieni liikehuoneisto.

Palvelutalolle on esitetty uu-

desa asemakaavassa 6 800 neliön tontti, josta on 5 800 neliötä nykyisen asemakaavan mukaista puistoa. Menetty puisto korvataan kuitenkin sillä, että Myllytien päässä olevalla kalliolla sijaitsevat kaksi asutontteiksi kaavoitettua rakentamatonta tonttia muutetaan puistoalueeksi. Niiden yhteenlaskettu pinta-ala on 5 754 neliötä.

Asutontteja anoi käyttöönsä viime vuosikymmenen alussa seitsemän suurta rakennusyhtiötä, mutta tontit pidettiin varalla, eikä

niitä annettu kenellekään. Eteläisten kaupunginosat ry ja 14 Kaivopuiston kiinteistöyhtiötä on vastustanut tonttien rakentamista, ja nyt kirjelmä on tuomassa tulosta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi torstaina palvelutalon tontin ja puistoalueen uuden asemakaavan. Samalla lautakunta hyväksyi kaksi ponnita yksimielisesti. Toisen ponnin mukaan palvelutalosta tulee järjestää arkkitehtikilpailu ja toisen mukaan uimahallin yhteyteen pitää saada auringonotonurmikko.

Palvelutalon suunnitelmia esiteltiin Helsingin Sanomissa 7.9.1990.

# Puiston vaiheet Schalinin kauden jälkeen

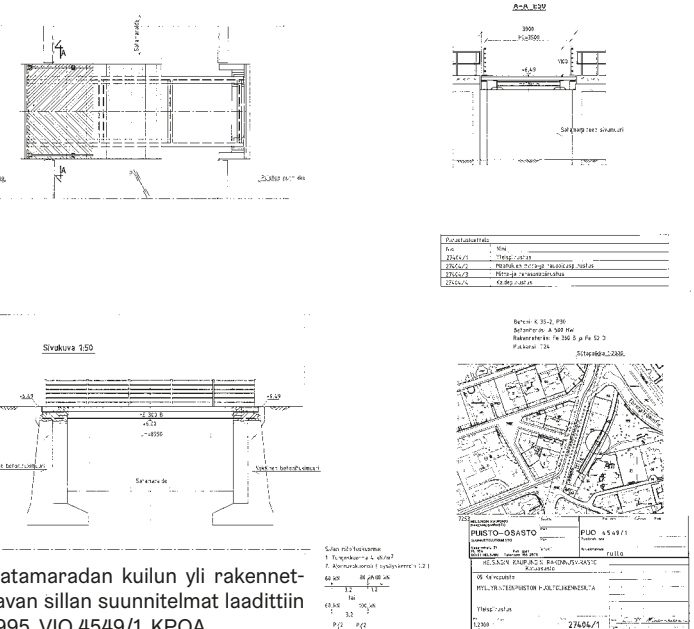
## Myydäänkö vai ei - tonttikysymys 1980-1990-luvuilla

1950-luvun jälkeen puistossa ei tiettävästi tehty muutoksia pitkään aikaan. Näköalapaikan kohdalla sijainneiden Myllytien tonttien kohtalo nousi kuitenkin esiin 1980- ja 1990-lukujen aikana. Kyse oli siitä, myytäisiinkö varsin arvokkaat tontit vai jätettäisiinkö ne osaksi puistoa, ns. kompensatiotonteiksi, joilla olisi korvattu puistoalueelle rakentamista jossakin toisessa paikassa.

Vuonna 1981 käsiteltiin kiinteistölautakunnassa tonttiasiaa; myytäisiinkö vai vuokrattaisiinko ne.<sup>1</sup> Sanomalehtien mielipideosastoilla käytiin keskustelua, jossa toisaalta puolustettiin puistoa ja sen näköalaa<sup>2</sup> ja toisaalta myynnin vastustaminen nähtiin oman edun tavoitteluksi – olihan puisto jo luonteeltaan yksityinen.<sup>3</sup>

Ervin suunnittelemaa ja vuonna 1961 valmistunutta asuinrakennusta lukuun ottamatta Myllytien pohjoispuoliset tontit olivat edelleen rakentamatta. Myllytie 4 ja 6 tontit oli merkitty virkistysalueeksi vuoden 1976 yleiskaavassa, mutta vanhassa asemakaavassa vuodelta 1970 tontit olivat edelleen merkittyinä asuinrakentamista varten ja puistoalue oli merkitty niiden pohjois- ja itäpuolille.<sup>4</sup> Tonttien rakentamisesta kiisteltiin kaupunginhallituksessa vuoden 1982 ajan. Keväällä kaupunkisuunnitteluvirasto ehdotti Myllytien tonttien varaamista puistoalueeksi yleiskaavan mukaisesti, mutta kiinteistölautakunta halusi odottaa kaavamuutosta.<sup>5</sup> Kompromissiksi ehdotettiin Myllytie 6:n jättämistä osaksi puistoa ja ja rakentamisen sallimista Myllytie 4:n tontille.<sup>6</sup>

- 1 HS 11.1981.
- 2 HS 23.7.1981; HS 23.5.1982.
- 3 HS 30.8.1981.
- 4 Asemakaavamuutos 6453 vuodelta 1970; Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus 20.6.1073.
- 5 HS 5.3.1982.
- 6 HS 26.9.1982; HS 28.9.1982.



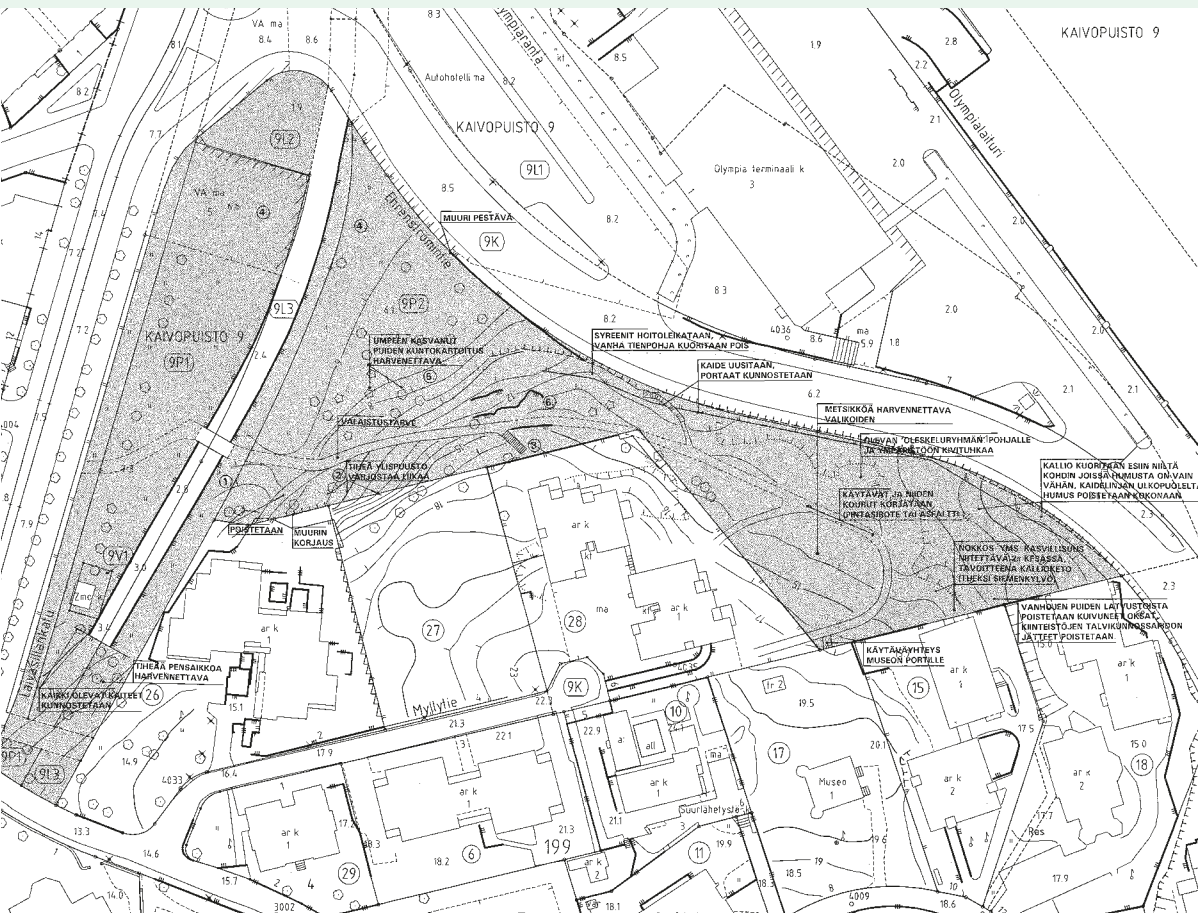
Satamaradan kuilun yli rakennettavan sillan suunnitelmat laadittiin 1995. VIO 4549/1, KPOA.

Seuraavan kerran tonttikysymys nousi aktiivisesti esille kymmenisen vuotta myöhemmin. Myllytien kompensatiotontteja olisi päästy hyödyntämään 1990-luvulla, jolloin kaupunki suunnitteli puistoon Eteläisten kaupunginosien palvelutaltoa. Se olisi sijoittunut Laivasillankadun ja Ehrenströmintien kulmaukseen, osin rata-alueelle. Palvelutaloon olisi sijoitettu päiväkotit ja tiloja vanhuksille ja nuorille.<sup>7</sup> Suunnitelmien edetessä palvelutaloon lisättiin uimahalli ja liikuntatilat sekä pysäköintihalli, joka olisi sijainnut pääosin katutasen alapuolella. Pihasta olisi tullut kaksiosainen, toinen puoli olisi palvellut asukkaita ja toinen päiväkotia. Puistoalueen menetys olisi kompensoitu jättämällä Myllytie 4-6:n tontit rakentamatta ja muuttamalla ne puistoalueeksi.<sup>8</sup> Suunnitelmien edetessä palvelutalon yhteyteen kaavailtiin myös hotellia, se olisi sijoittunut Laivasillankadun varteen palvelutalon siivekkeeksi. Tämä ratkaisu olisi taannut Myllytien varren tonttien muuttamisen puistoksi, sillä tonttien rakennusoikeus olisi siirretty hotelliin.<sup>9</sup> Helsingin kiinteistölautakunta kuitenkin päätyi jättämään kohteen rakentamatta, sillä puistoon hahmoteltu tontti ei olisi lopulta ollut erityisen hyvä palvelutalon sijainnille.<sup>10</sup> Vuonna 1993 kaupunki lopulta myi Myllytien kummatkin vapaat tontit<sup>11</sup>, mikä tarkoitti puiston lakiosan lopullista menettämistä. Kaupunki myi muitakin omistamiaan tontteja samassa yhteydessä, Myllytien varren tontit arvioitiin näistä kaikista arvokkaimmiksi.<sup>12</sup>

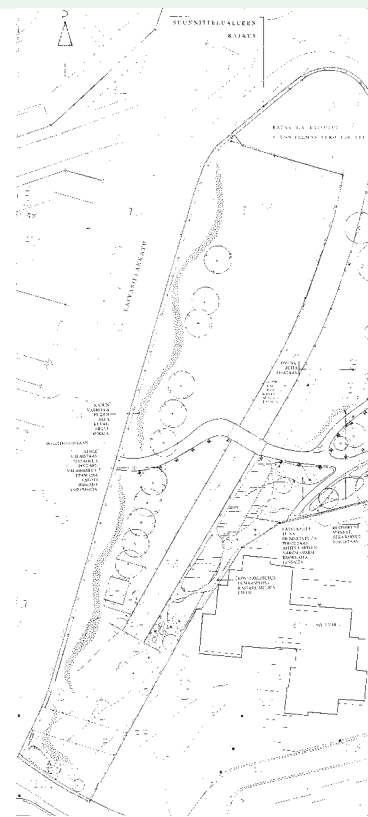
Myydyistä tonteista toiselle rakentaminen alkoi melko pian. 1994 valmistui Myllytie 6, jonka toteutus katkaisi kaikki käytävyyhteydet puistoon.<sup>13</sup> Piha-alueet myös aidattiin ja lakialueen oleskelualue jäi rakennusten alle. Vaikutus puistoon oli huomattava, näköalapaikan ja käytävien katkaisun vuoksi puiston tärkeät osa-alueet menetettiin. Toisin kuin 1960-luvulla rakennetun, Arne Ervin suunnitteleman kerrostalon piha-alueella, ei uuden rakennuksen pihaa suunniteltu liittymään puistoon ja korkea kolmilanka-aita vielä vahvisti tiukasti yksityistä vaikutelmaa.

Puiston käytävyyhteyksien menettäminen aiheutti ongelmia myös kunnossapidolle, sillä Ehrenströmintien pientä portaikkoa pitkin ei pystytty kuljettamaan ylläpitoon tarvittavaa kalustoa. Käytävien kadottua toteutettiinkin puistoon uusi yhteys Laivasillankadulta.<sup>14</sup> Lyhyt käytävä on linjattu hyvin taloudellisesti keskeltä Laivasillankadun puoleista puiston osaa ja se yhdistyy puiston rinteellä säilyneeseen Schalinin kauden käytävään. Satamaradan yli rakennettiin samalla puukantinen silta, joka varustettiin kaiteilla.<sup>15</sup>

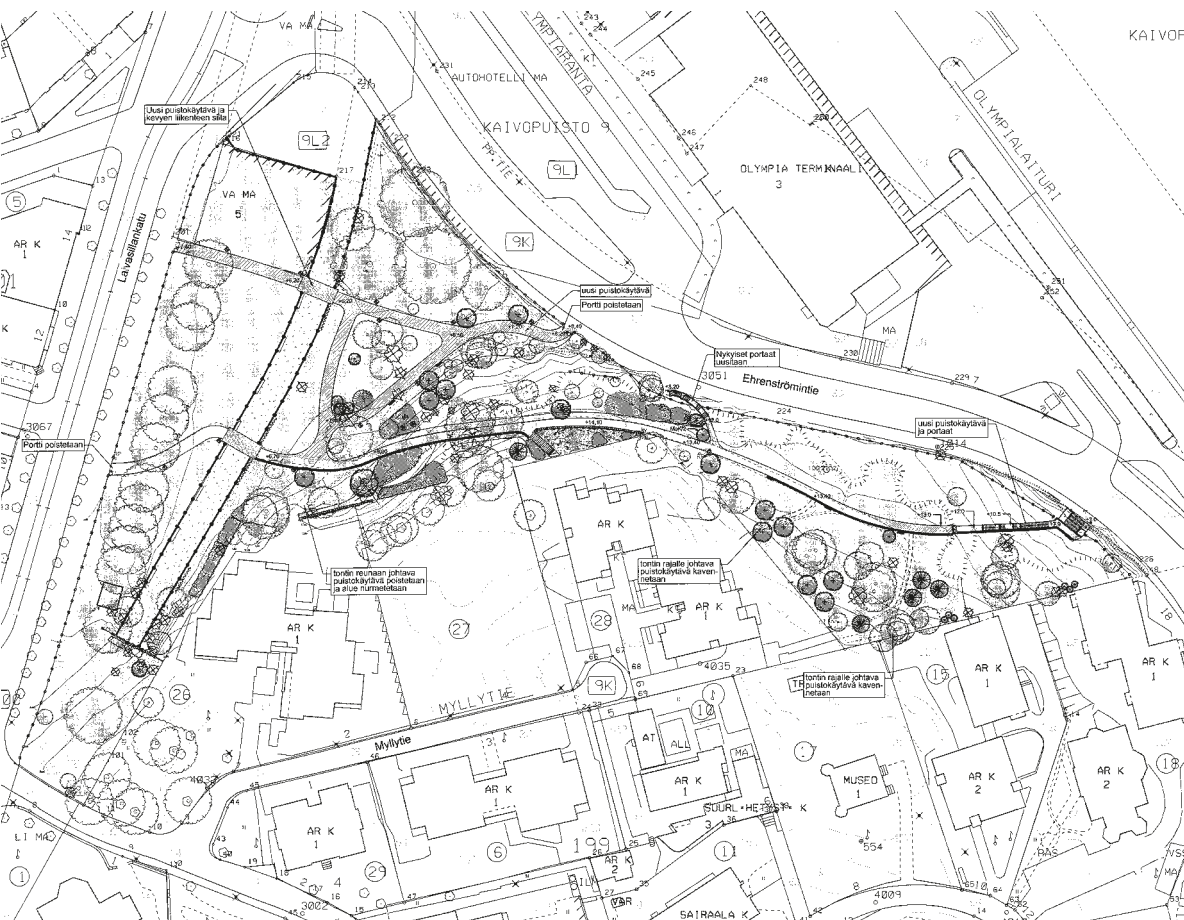
- 7 HS 5.5.1989.
- 8 HS 7.9.1990.
- 9 HS 10.10.1990.
- 10 HS 31.10.1990. Hanketta myös vastustettiin asukkaiden toimesta ja lopulta asian ratkaisi kaupungin rahapula. HS 14.4.1993.
- 11 HS 27.5.1993.
- 12 HS 14.4.1993.
- 13 Lindh & Nevanlinna 2002; HKI RAKVV.
- 14 HS 19.11.1994.
- 15 KAO\_27404\_1-4, KPOA.



Toimenpide-ehdotuksia vuodelta 1998. VIO 4867/1a, KPOA.

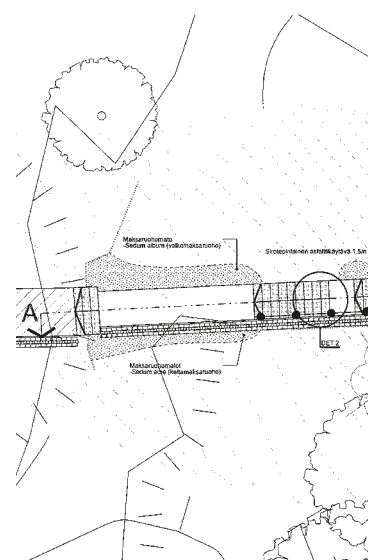
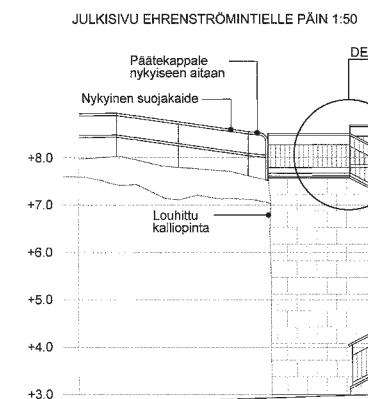


Yleissuunnitelmassa vuodelta 2000 on esitetty uusi yhteys Ehrenströmintielle. VIO 5084/1, KPOA.



Puistosuunnitelma vuodelta 2005. Uusia käytäviä on linjattu edellisiä suunnitelmia enemmän. Ehrenströmintielle on kaavailtu kokonaan uutta, varsin massiivista portaikkoa. VIO 5343/1, KPOA.

Oikealla puiston vuonna 2005 laadituissa suunnitelmissa esitetty uusi portaikko Ehrenströmintielle. VIO 5343/7, KPOA.



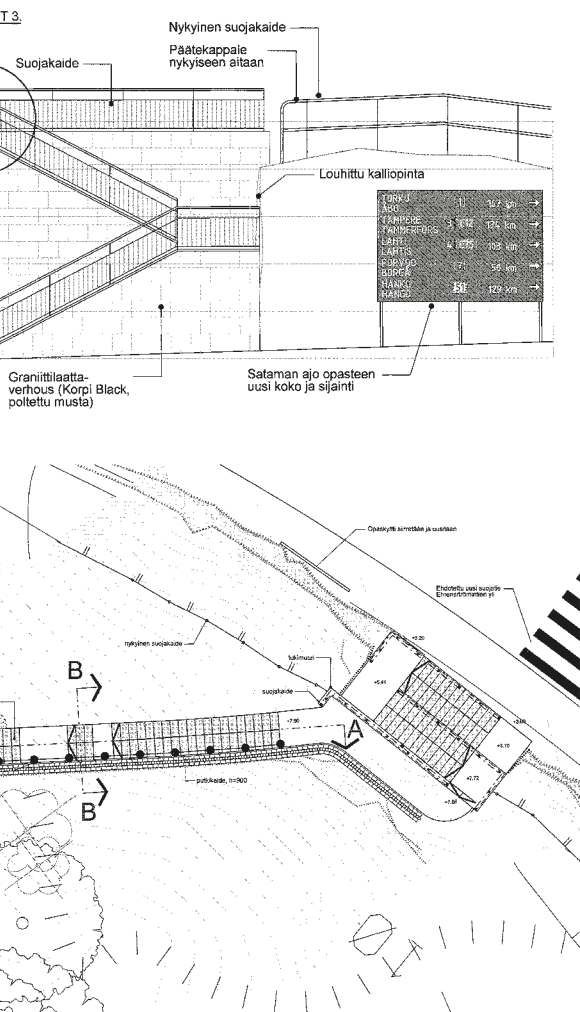
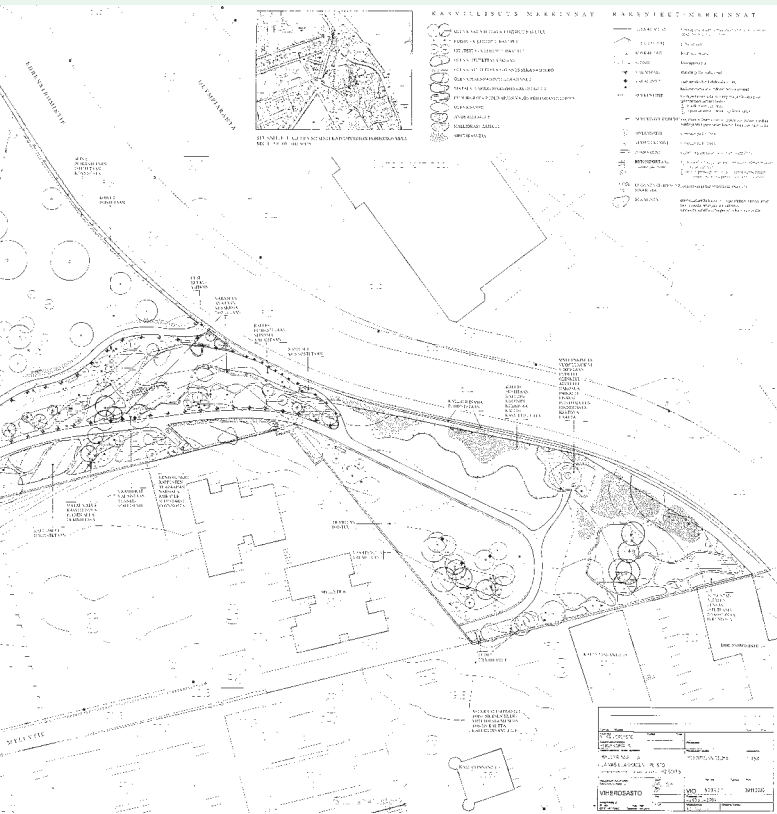


## 2000-luvun toteuttamattomat suunnitelmat

Melko pian uuden käytävän ja sillan rakentamisen jälkeen vuonna 1998 tehtiin puiston kunnostamisesta toimenpide-ehdotus. Suunnitelma käsitteli etupäässä kasvillisuuden hoitoa, vanhojen Schalinin aikaisten käytävien ja portaiden kunnostusta sekä varusteiden, kuten ratakuilun kaiteiden korjausta. Puistoon esitettiin myös valaistusta ja käytävä-yhteyden rakentamista museon portille.<sup>1</sup>

Toimenpide-ehdotusten jatkoksi laadittiin puistoon vuonna 2000 yleissuunnitelma. Aiemmin esitettyjä toimenpiteitä oli suunniteltu tarkemmin istutusten ja varusteiden osalta. Käytävälle esitettiin pollarivalaisimia, lisäksi ehdotettiin kallioseinämän ja vaahterikkojen kohdevalaisua. Suunnitelmassa hahmoteltiin myös täysin uutta kulkuyhteyttä puistoon. Se olisi linjattu myötäilemään rinteeseen alareunaa alkaen 1990-luvulla rakennetulta sillalta ja päättyen Ehrenströmintielle.<sup>2</sup>

Suunnittelua jatkettiin viitisen vuotta myöhemmin, jolloin käytäväsuunnitelmat olivat edelleen laajenneet. Laivasillankadulta ehdotettiin kokonaan uutta käytävää, joka olisi vaatinut uuden sillan ratakuilun ylitse. Edellisessä suunnitelmassa ehdotetun Ehrenströmintieltä tulevan yhteyden lisäksi olisi toteutettu kolmaskin yhteys aivan puiston itäkulmasta. Ratkaisu olisi vaatinut pitkää portaikkoa, joka oli esitetty alkavaksi jo puiston laen kalliolta. Suunnitelma ulottui myös ratakuiluun ja sinne ehdotettiin köynnösistutuksia ja päällysteeksi mustaa mursketta.<sup>3</sup>



- 1 VIO\_4867\_1\_a, KPOA.
- 2 VIO\_5084\_1, KPOA.
- 3 VIO\_5343\_4-9, KPOA.



## Myllyrinteestä Armi Ratian puistoksi

Vuonna 2015 vahvistettiin puiston nimeksi Armi Ratian puisto. Taustalla oli vuonna 2014 tehty aloite, jossa toivottiin Marimekko Oy:n perustajan Armi Ratian muistamista Kaivopuiston nimistössä. Ratia ehti asua Kaivopuiston alueella vuodesta 1947 lähtien yhteensä 30 vuoden ajan aivan puiston vieressä Itäisellä Puistotiellä.<sup>1</sup>

Nimen vahvistumisen jälkeen puistoon sijoitettiin vuonna 2018 Armi Ratian muistomerkki itäisellä sijaitsevan kallioalueen yhteyteen.<sup>2</sup>

Viimeisin muutos puiston ympäristössä on ollut Myllytie 4:n tontille rakennettavan kerrostalon rakennustyöt.<sup>3</sup> Merkitys puiston kannalta ei tule olemaan yhtä suuri aiempiin Myllytien rakennusvaiheisiin verrattuna, sillä näköalapaikka ja vanhat kulkuyhteydet oli menetetty jo 1990-luvulla. Tontilla oli tosin säilynyt vanhaa todennäköisesti Schalinin ajan kasvillisuutta, lehmuksia ja jalavia sekä koristepensaita, kuten syreenejä.

1 Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirja 5/2015 Kaivopuiston kaupunginosassa (9. kaupunginosa) sijaitsevan puiston nimeäminen Armi Ratian puistoksi. Kohteen 1935 vuodesta lähtien käytössä ollut nimi oli Myllyrinne. Laivasillankadun varren osasta puistoa on käytetty myös nimitystä Laivasillankadun puisto.

2 HS 8.3.2015; <https://www.ratia.com/artikkeli/armi-ratian-puisto-vihittiin-kayttoon>.

3 HS 12.2.2021; HKI RAKVV.



# Puistojen ominaispiirteitä

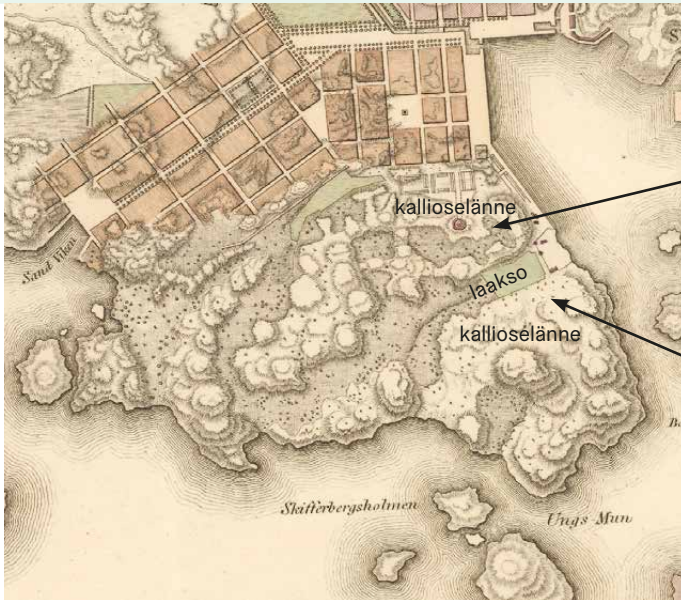
## Nykytilanne ja säilyneisyys

Tähtitornin vuori ja Armi Ratian puisto ovat tärkeä osa Eteläsataman lahden maisemaa ja kummankin puiston toteuttamiseen on vaikuttanut niiden korkeimmilta kohdilta avautuvat hienot näköalat.

Svante Olsson laati Tähtitornin vuorelle suunnitelmat 1800-luvun lopulla ja puisto toteutettiin hyvin pitkälti niiden mukaisesti 1800-1900-luvun vaihteessa. Puisto on säilynyt hyvin tyylipiirteiltään yhtenäisenä kokonaisuutena.

Armi Ratian puisto ominaispiirteisiin kuuluu sen jakautuminen eri aikoina toteutettuihin osa-alueisiin ja kerrostumiin. Puiston nykyasu vastaa pääosin 1950-luvun toteutusta. Myllytien tonttien rakennuttua on puisto kaventunut eteläiseltä osaltaan ja Schalinin käytävälinjaukset, kallionlaen oleskelupaikka ja istutukset ovat jääneet rakentamisen alle.

Puistojen tärkeimpiä ominaispiirteitä, niissä tapahtuneita muutoksia ja säilyneisyyttä käsitellään teemoittain. Puistojen lisäksi on tarkasteltu katualueiden ja sataman kasvillisuutta.



Tähtitornin vuori

Armi Ratian puisto

Tähtitornin vuori ja Armi Ratian puisto ovat vuoden 1820 asemakaavakartalla merkitty kalliosiksi alueiksi kaupunkirakenteen ulkopuolella. Kallioiden välissä sijaitseva laakso näkyy hyvin, sinne on sijoittunut laidunmaita ja rantaan Helsingin vanhin telakka. HKA.

Tähtitornin vuori on eteläisen Helsingin korkeimpia kohtia. Armi Ratian puisto sijoittuu kahden mäen välissä sijaitsevalle laaksoalueelle ja sen pohjoispuoliselle rinteelle. Kuvassa Helsingin karttapalvelun ortokuva 2020 ja rinnevarjostus.

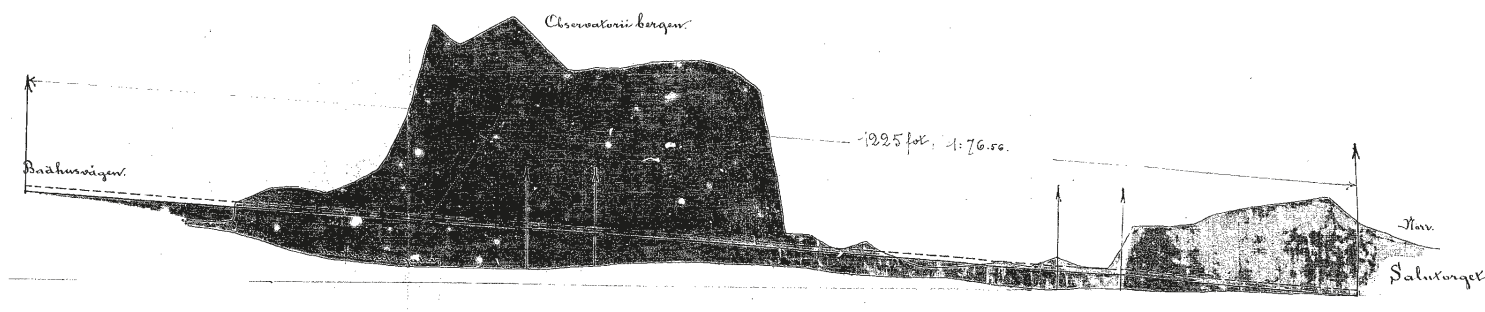


## Maisemarakenne

Kummankin puiston maisemarakenteen perustana on kalliiselänne. Topografia on syy puistojen olemassaololle, sillä ympäristöstään selvästi kohoavat mäki-alueet ovat toimineet näköalapaikkoina jo ennen puistorakentamista. Tähtitornin vuoren korkein kohta on hieman alle 32 mpy ja Armi Ratian puiston noin 17 mpy.

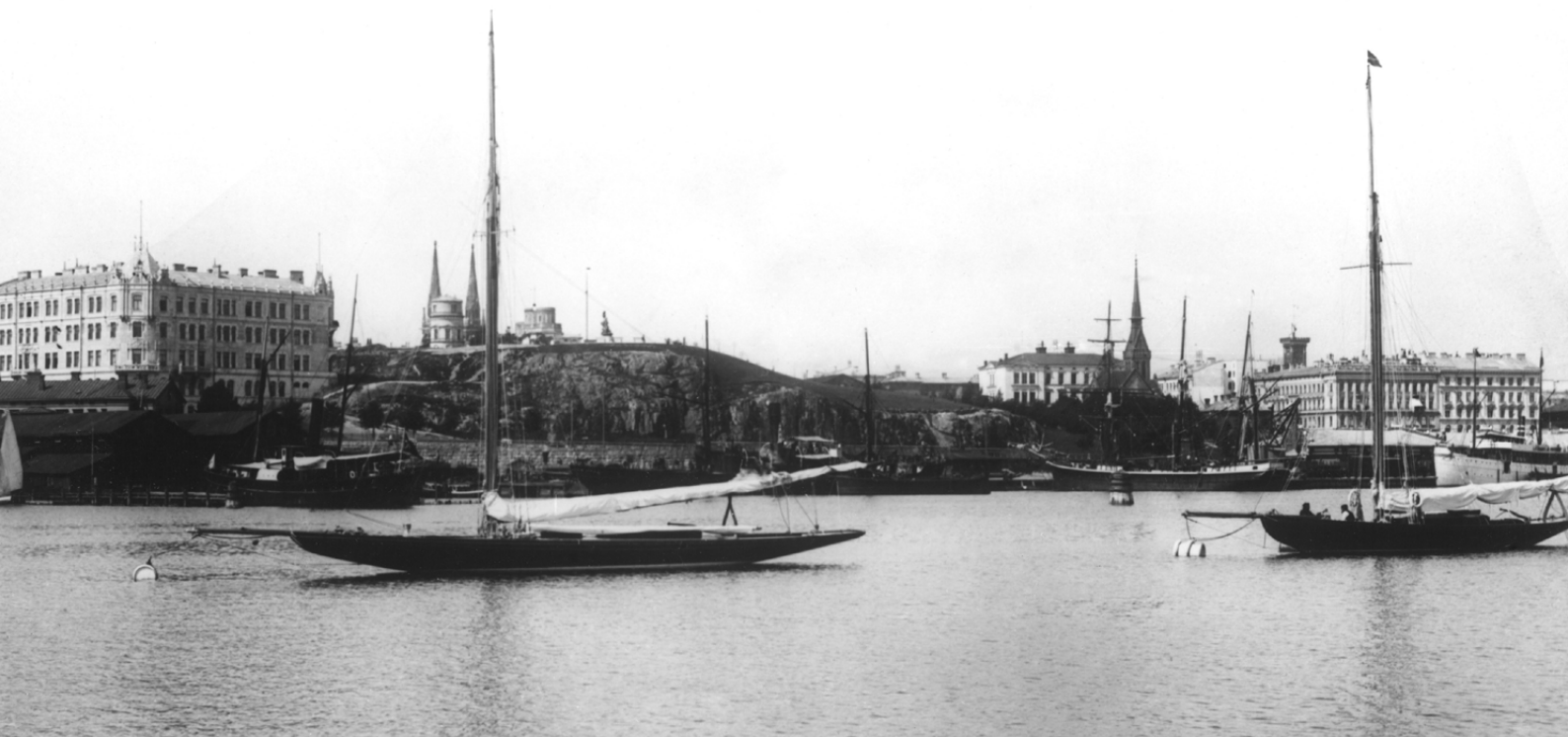
Tähtitornin vuoren puisto ympäröi selänteen lakialueelle sijoitettua observatoriota. Helsingin eteläisen osan korkeimman mäen rinteet tasoitettiin puistorakentamisen yhteydessä. Rinteet laskeutuvat puiston pohjoisosassa satama-alueen tasoon, itäisivulle tehtiin kallioleikkaus jo ennen puiston rakentamista viimeistään 1860-luvulla. Selänteen etelä- ja länsisivuilla rinnealueiden alaosat on kaavoitettu rakennuksille.

Armi Ratian puisto jakautuu kahteen osaan; kallioseinämän rajaamaan Kaivopuiston itäosan rinnealueeseen ja laakson pohjaan, jossa sijaitsee satamarataan liittynyt ratakuiilu. Mäen lakialue (n. 23 m mpy) rakennettiin osaksi puistoa 1950-luvulla, mutta on sittemmin otettu asuintonttien käyttöön. Puiston maastonmuotoja ei ole täytetty yhtä paljon, kuin Tähtitornin vuorella. Jyrkimmillä rinteillä tehtiin jonkin verran pengerryksiä 1950-luvun rakentamisen yhteydessä, osin todennäköisesti kasvualustan saamiseksi istutuksille.



Etelärannan katusuunnitelmaa varten tehdystä leikkauksesta tulee hyvin esille Tähtitornin vuoren topografia. KAO 292, KPOA.

Tähtitornin vuori vuonna 1900. Pääosin istuttamaton mäki-alue kalliioineen nousee hyvin esiin rannan maisemassa. Tasoitustyöt ja nurmetukset ovat jo osin tehty ja näkyvissä. Kuvaaja tuntematon, HKM.



## Tähtitornin vuori



1. Saksalainen kirkko rajautuu puiston pohjoisosasta tiilimuureilla ja aidoilla.



2. Koulun piha rajautuu puistoon sen luoteiskulmassa.



3. Tähtitornin vuori rajautuu länsiosastaan Kirurgisen sairaalan tonttiin.



5. Tähtitorninkatu Ullanpuistikon kohdalla. Kadun varsi on tyypillisesti täynnä autoja.



6. Tähtitorninkadun pääty, oikealla nousevat portaat puistoon.



7. Puiston jyrkkä kaakkoiskulma rajautuu Vuorimiehenkatu 1 rakennuksen seinään ja kapeaan pihaa-alueeseen kadun varrella.



Ortokuva 2021, Helsingin karttapalvelu.



## Liittyminen ympäristöön



4. Observatorion tontti puistoalueen keskellä on rajattu puistosta niin muureilla kuin korkeilla aidoilla.



8. Puiston itäreunan kalliioleikkausta ja muuria Laivasillankatua vasten.



Tähtitornin vuori ja Armi Ratian puisto rajautuvat rannan puolella suoraan leveisiin katutiloihin ja kummankin puiston rajalla on jouduttu tekemään kalliioleikkauksia. Muilta osilta puistot rajautuvat ympäröiviin rakennuksiin tai puistokatuihin. Kuvaaja SKY-FOTO Möller 1977, HKM.

### Armi Ratian puisto



9. Puisto rajautuu kaakkoisosassa Myllytien kerrostalopihoihin.



10. Itäreunan kalliioleikkaus, joka toteutettiin Ehrenströmintien rakentamisen yhteydessä.



11. Myllytien varren kerrostalon piha on rajattu puistosta kolmilanka-aidalla. Kuvassa näkyvä vanha porras päättyy aitaan, käytävä jatkui aiemmin tontilla sijaitsevalle oleskelualueelle.



12. Puiston pohjoisosa Laivasillankatua vasten sijaitsee kannen päällä.



13. Armi Ratian puiston länsisivun vastainen jalankulun ja pyöräilyn reitti.



14. Armi Ratian puiston eteläisessä päätteessä puistoalue jatkuu saumattomasti viereisen tontin pihaan.



Ylemmässä rivissä Tähtitornin vuoren kallioita. Vasemmalla kallioleikkaus Laivasillankatua vasten (1) ja oikealla esiin jätettyjä kalliopintoja puiston eteläosassa (2).



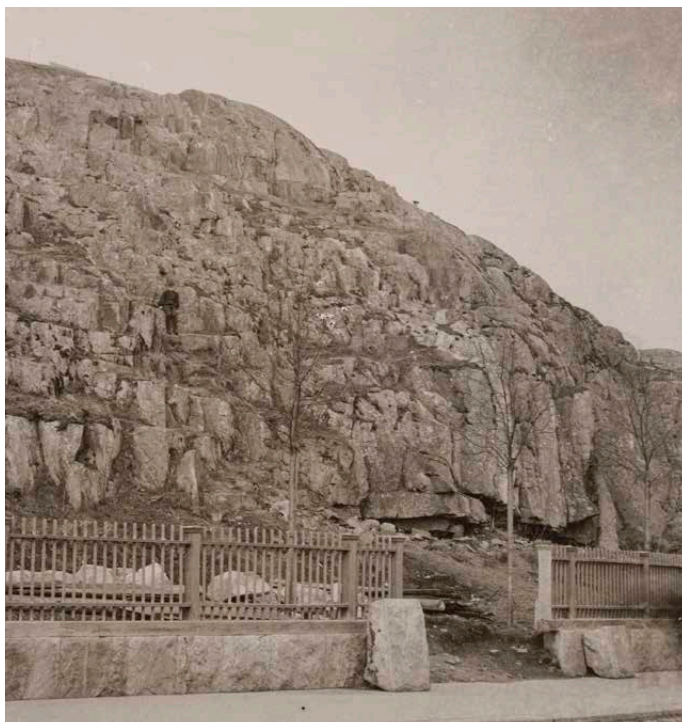
Alemmässä rivissä Armi Ratian puiston kallioita. Vasemmalla Ehrenströmintien vastainen kallioleikkaus (3) ja oikealla avokalliopintaa kallioleikkauksen päällä (4).



Avokalliopinnat ja kallioleikkaukset on merkitty havainnekartalle punaisella. Kallioleikkaukset sijaitsevat rantakatujen varilla. Tähtitornin vuoren eteläreunalla on Svante Olssonin suunnitelmien perusteella tarkoituksella säästettyjä kalliojaljastumia. Niiden ympärille Olsson suunnitteli pensas- ja perennaistutuksia. Armi Ratian puistossa on säilynyt laajahko avokalliopinta puiston itäreunalla. Siellä kasvaa osin luontaista kalliokasvillisuutta, kuten maksaruohoja.



Tähtitornin vuoren laite- ja väestösuojaan louhintatyömaan suuaukko Laivasillankadulla. 1940-luvulla toteutettujen maanalaisten tilojen kulkuyhteys oli rakennettu Fabianinkadun päätyyn. 1970-luvun laajennustöiden yhteydessä louhittiin uusi kulkuyhteys Laivasillankadulle. Kuvaaja Simo Rista 1970, HKM.



Tähtitornin vuoren kalliopintaa nykyisen Laivasillankadun varrella 1890-luvulla. Valokuvaaja tuntematon, HKM.



Tähtitornin vuoren eteläosassa sijaitseva lampi 1940-luvulla. Lampi rajautui pohjoisosastaan olevaan kalliopintaan, katua vasten se rajattiin lohkoilla luonnonkivillä. Valokuvaaja Sjöblom, SA-kuva.

## Kalliot

Tähtitornin vuori ja Armi Ratian puisto sijaitsevat eteläisen Helsinginniemen selännealueella, joka ulottuu Eteläsatamasta aina Töölönlahdelle. Koko niemen eteläkärjen alueella kivilajina on pystysuoraan liuskeinen amfiboliitti. Kivilaji vaihtuu graniitiksi Tähtitornin vuoren pohjoisosassa, raja kulkee observatorion pohjoispuolelta siten, että Laivasillankadun varren ajoyhteys pysäköintihalliin sijoittuu juuri ja juuri graniitin puolelle.<sup>1</sup> Laivasillankadun vastainen kallioalue Tähtitornin vuoren kohdalla on inventointien perusteella määritelty geologisesti merkittäväksi kohteeksi, maisemallisesti merkittäväksi kallioalueeksi. Kalliomäen maisemallisella merkittävyydellä tarkoitetaan tässä sitä, että muodostuma on näkyvä maisemaelementti tai sen päältä aukeaa komea näköala.<sup>2</sup>

Svante Olsson hyödynsi avokalliopintoja puiston eteläosassa pittoreskna aiheena.<sup>3</sup> Louhe kivillä ympäröitiin myös ns. Karhunpesän istuskelualue puiston itäreunalla ja etelärinteen lammikko. Olsson jätti Laivasillankadun varren kallioalueen käsittelemättä, puiston rakentamisen aikaan jo tehty kallioleikkaus lisäsi itäisivun näköalapaikan vaikuttavuutta.

Armi Ratian puistossa on jätetty näkyviin laajahko avokalliopinta puiston itäosassa. Kuten Tähtitornin vuorella, luo kallioleikkaus dramatiikkaa alueen laajaan näkymään. Schalinin suunnitteluperiaatteisiin kuului luonnonkallioiden hyödyntäminen osana sommitelmaa, hänen mukaansa niitä ei tulisi peittää vaan pikemmin kuoria esille.<sup>4</sup>

Armi Ratian puiston luonnontilaiset avokalliot ovat jääne alkuperäisestä maisemanmuodosta ja ainoa jäljelle jäänyt visuaalinen yhteys saariston kallioisille saarille ja luodoille. Kallioleikkausten muodostamat seinämät toimivat nykyään lahden maisemakuvassa selkeyttävänä jalustana puistojen vehreydelle.

1 Hyypä 1950, s. 14-20; Helsingin karttapalvelu, Kallioperä-kartta.

2 Helsingin karttapalvelu, Arvokkaat geologiset kohteet; Salla 2004, s. 11, 52.

3 Häyrynen 1994, s. 107, 114.

4 Alapeteri 2008, s. 68.



1. Laivasillankadun ja Ehrenströmintien risteyksessä on matala, noin 20 metriä pitkä harkkokivimuuri, joka ulottuu puiston ja tontin rajalle. Muuri jatkui 1800-luvun lopulla koko kadun varrelle ja oli varustettu matalilta osiltaan puisella aidalla.



2. 1900-luvun loppupuolella rakennettu porrasyhteys Laivasillankadulta. Kulkupinnat on päällystetty noppakivillä.



3. Laivasillankadun varren tukimuuria kallioleikkauksen yhteydessä. Tukimuuri toteutettiin kadun rakentamisen yhteydessä 1870-luvulla.



4. Liuskekivipintainen tukimuuri Laivasillankadun ja Etelärannan risteyksessä on toteutettu 1900-luvun puolivälissä.



5. Karhunpesä on puiston alkuperäisiä näköalapaikkoja, joka oli varustettu kaarevalla penkillä. Karhunpesän nimitykseen on todennäköisesti vaikuttanut sen ympärille asennetut lohkotut kivet.



6. Näköalapaikalta pienelle kalliotasanteelle johtavat portaat on toteutettu todennäköisesti 1970-1980-lukujen aikana. Rakenne on yksinkertainen koostuen luiskaan asennetuista porraskivistä.



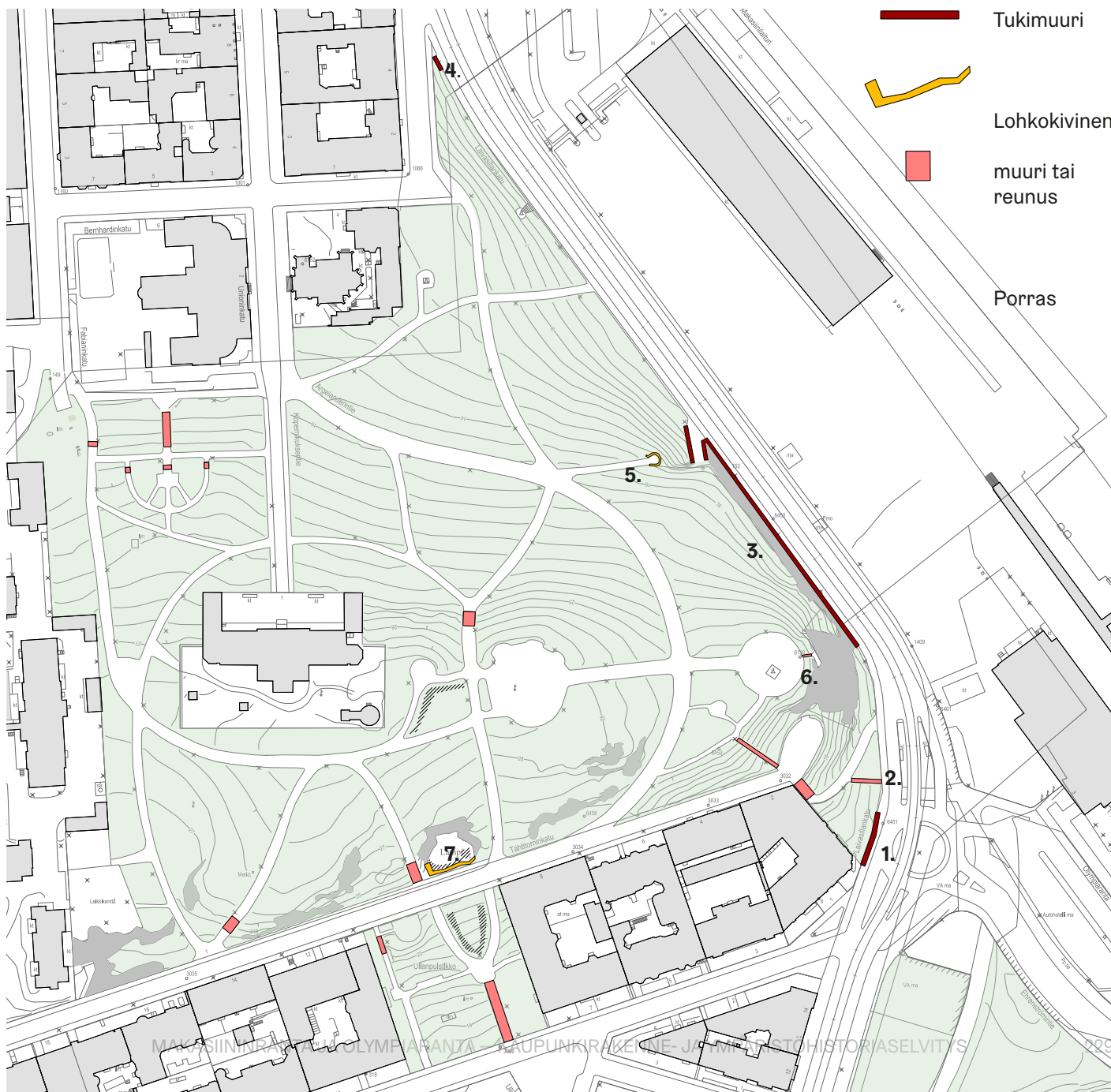
7. Lammen reunassa on käytetty lohkottuja kiviä rajaamaan rakennetta Tähtitorninkatua vasten.

## Rakenteet

### Tähtitornin vuoren puistorakenteet

Puiston alkuperäisiä rakenteita ovat muurit, portaat ja koristelammikko. Puiston tukimuurit Laivasillankatua vasten on toteutettu jo ennen puisto rakentamista. Poikkeuksena tästä 1970-luvulla tehty väestösuojan sisäänajon kohta. Tukimuureja on puistossa lisäksi Laivasillankadun ja Etelärannan risteyksessä, jossa muuri on liuskekivipintainen. Tämä muuriosuus on toteutettu 1900-luvun puolivälissä. Muut rakenteet ovat portaikkoja, joita on yllättävän vähän huomioiden puiston suuret korkeuserot. Näköalapaikan edustalle Tähtitorninkadun varrella sijaitsee puiston pieni koristelammikko.

Tähtitornin vuoren ja Ullanpuistikon rakenteita.





1. Itäistä Puistokatua vasten on rakennettu luonnonkivinen tukimuuri. Puistoalueen kohdalla muuri on hyvin matala.



2. 1990-luvulla toteutettu silta on varustettu metallisilla putkikaiteilla ja puukannella.



3. Perennaistutuksen pengerrys on tuettu käytävää vasten luonnonkivistä rakennetulla tukimuurilla. Vieressä liuskekivipintaiset portaat, joiden sivulla kulkee nupukivinen vesikouru.



4. Myllyrinteen lohkottujen luonnonkivien avulla rakennettuja pengerryksiä.



5. Liuskekivipintaiset portaat johtavat ylös puistoon Ehrenströmintieltä.



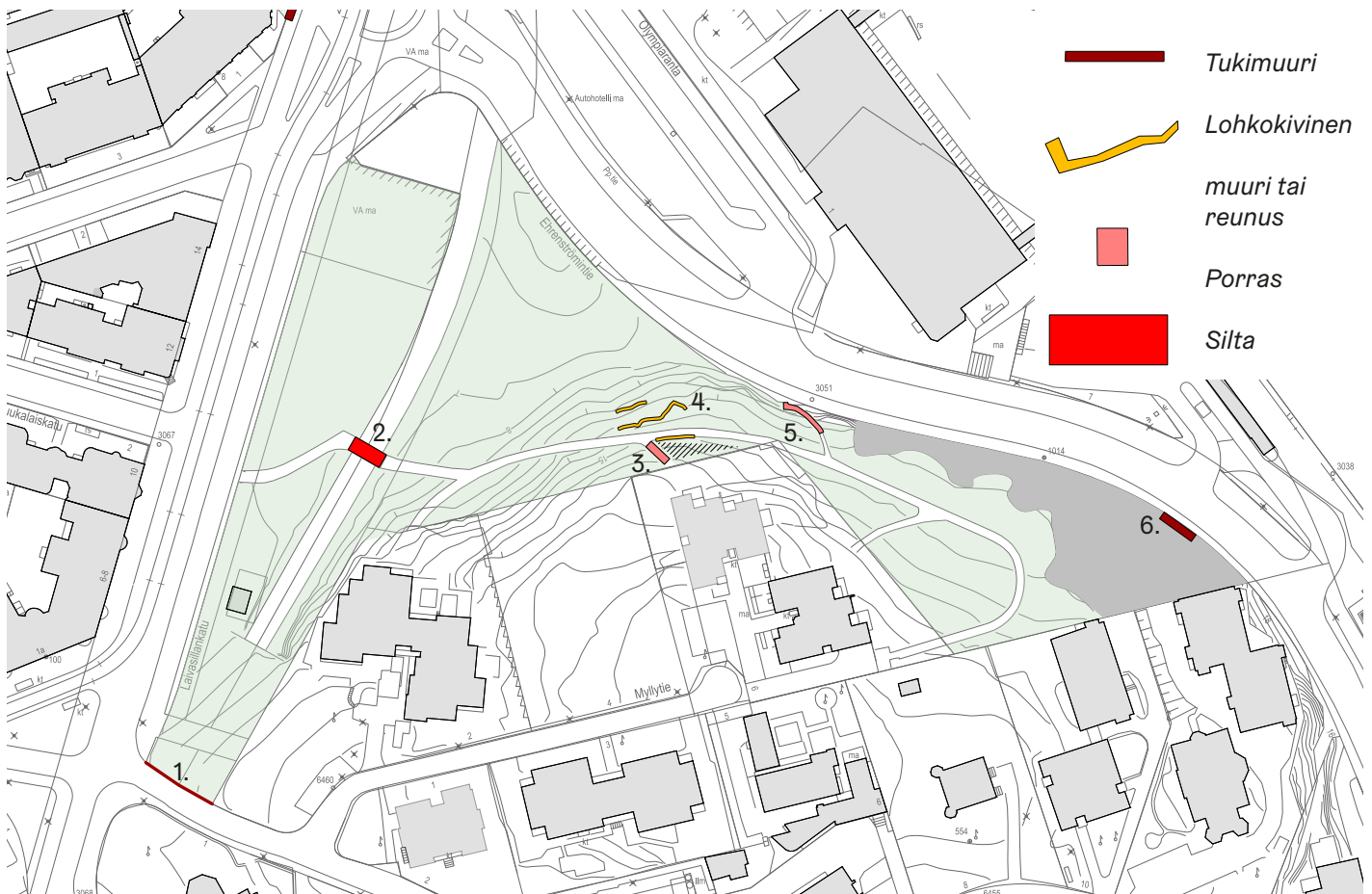
6. Ehrenströmintien vastainen kalliroleikkaus on tuettu luonnonkivistä rakennetulla tukimuurilla. Kivet sulautuvat hyvin ympäröivään kalliopintaan.

## Armi Ratian puiston rakenteet

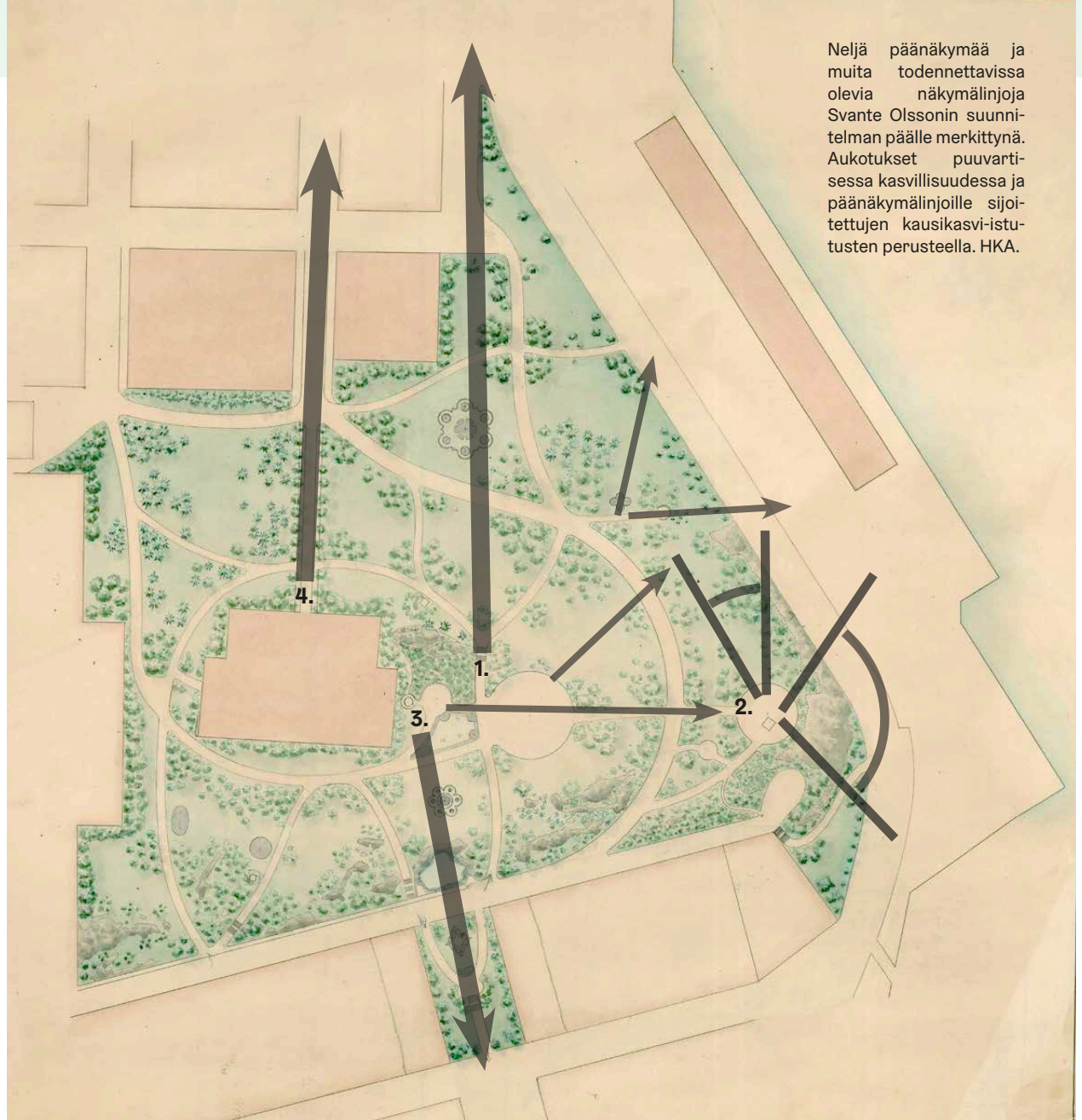
Puiston alkuperäisiin rakenteisiin kuuluvat portaikot ja tukimuurit. Puiston eteläpäädyssä nurmialueen ja Itäisen puistotien rajalla on matala harkkokivistä rakennettu tukimuri, joka jatkuu aina Myllytien risteykseen saakka.

Myllyrinteen puolella lohkotuista kivistä rakennettuja tukimuureja ja pengerryksiä on käytetty jyrkempien kohtien käsittelyssä. Ehrenströmintien varren kallioleikkauksessa on lohkotuista luonnonkivistä rakennettu tuenta, myös puiston sisällä rinteen pohjoissivulla on tehty useampia pengerryksiä lohkotuista kivistä. On mahdollista, että ainakin puiston sisäisten pengerrysten kivet ovat Ehrenströmintien louhinnan yhteydessä syntyneitä materiaalia, jotka hyödynnettiin paikan päällä. Vanhoista valokuvista ja kartoista on todettavissa, että kallioalueella, nykyisen Myllytie 4 ja 6 kohdalla oli luonnonkivipintainen muuri rajaamassa oleskelualueita.

Myllyrinteellä kummatkin 1950-luvulla toteutetut portaikot ovat säilyneet. Toinen luonnonkivistä porraskivistä rakennettu porttas johtaa tällä hetkellä Myllytie 6:n kolmilanka-aitaan. Ehrenströmintielle puistosta laskeutuvat portaat ovat edelleen käytössä, joskin huonossa kunnossa. Portaat on sijoitettu kallioalueen notkokohtaan ja siten, että Olympiaterminaalien katoksen päätte on juuri samalla kohtaa Ehrenströmintien vastaisella sivulla. Satamaradan kuilun yli rakennettiin kävelysilta 1990-luvun alussa.



Armi Ratian puiston rakenteita.



Neljä päänäkymää ja muita todennettavissa olevia näkymälinjoja Svante Olssonin suunnitelman päälle merkittynä. Aukotukset puuvartissa kasvillisuudessa ja päänäkymälinjoille sijoitettujen kausikasvi-istutusten perusteella. HKA.



Puiston pohjoisosan kausikasvi-istutus ja "lehtoaluetta" vuonna 1909. Puuvartinen kasvillisuus on vielä nuorta, eivätkä näkymät rajautuneet. Kausikasvi-istutuksen ylitse avautui yksi puiston päänäkymälinjoista kohti pohjoista. Kuvaaja Signe Brander, HKM.



## Tähtitornin vuoren näkymät

Olssonin suunnitelmista on pääteltävissä, että hän suunnitteli kolme päänäkymää: ensimmäisen mäen laelta kohti pohjoista ja kauppatoria (1.), toisen näköalapaikalta kohti satamaa (2.) ja kolmannen kohti etelää ja Kaivopuistoa (3.). Näiden lisäksi observatoriolta kohti pohjoista oleva yhteys ja sen suora näkymä pitkin Unioninkatua oli jo entuudestaan olemassa (4.). Lisäksi puiston itäosasta oli useita selvästi todennettavia paikkoja, josta avautui vaihtelevia näkymiä Eteläsataman ja Katajanokan suuntaan.



Sotilaita Tähtitornin vuorella 1910-luvulla. Näköalapaikan matala pensasaita rajasi näkymän alaosan eivätkä Kaivopuiston kerrostalot vielä peittäneet näkymää Suomenlinnaan. Kuvaaja Ivan Timiriasev, HKM.



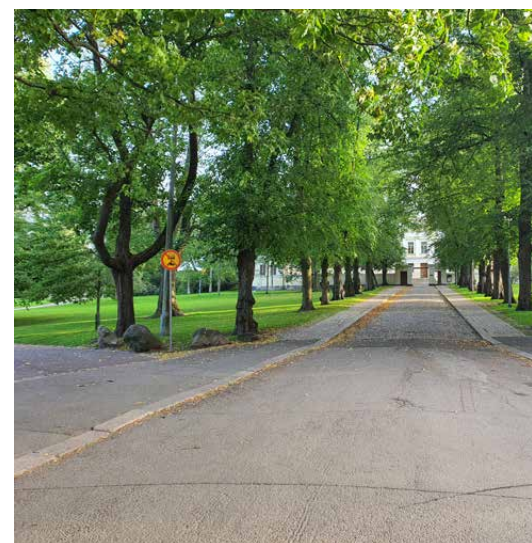
1. Näköalapaikalta kohti pohjoista avautuva näkymä 1910-luvulla otetusta kuvasta. Rinteeseen oli istutettu pensaita, jotka eivät peittäneet näkymiä. Korkeammat puut istutettiin myöhemmin. Kuvaaja Eino Lindholm, HKM.

Nykyisin näkymää peittävät puiston itäreunalle istutetut



2. Näköalapaikan avoin panoraama merelle 1914. Pensasaita istutettiin alueelle, jolloin sen yli pystyi näkemään penkillä istuneet ihmiset. Kuvaaja Wasastjerna, HKM.

Nykyisin näkymä on kaventunut olennaisesti puiston puutuen vuoksi. Pensasaita on myös korkeampi, kuin alkuun.



3. Näkymälinja Unioninkadulta kohti observatoriota. Ryhmä puut istutettiin Unioninkadun puolelle, jolloin ne johtaa observatoriolle. Kuvaaja M. L. Carstens 1907-1909.

Lehmuskujanne on edelleen olemassa, latvukset peittävät vanhaan observatorion julkisivun.



Äälinja on nähtävissä  
ns. kaskadipensaita,  
pidettiin alemmas rinte-



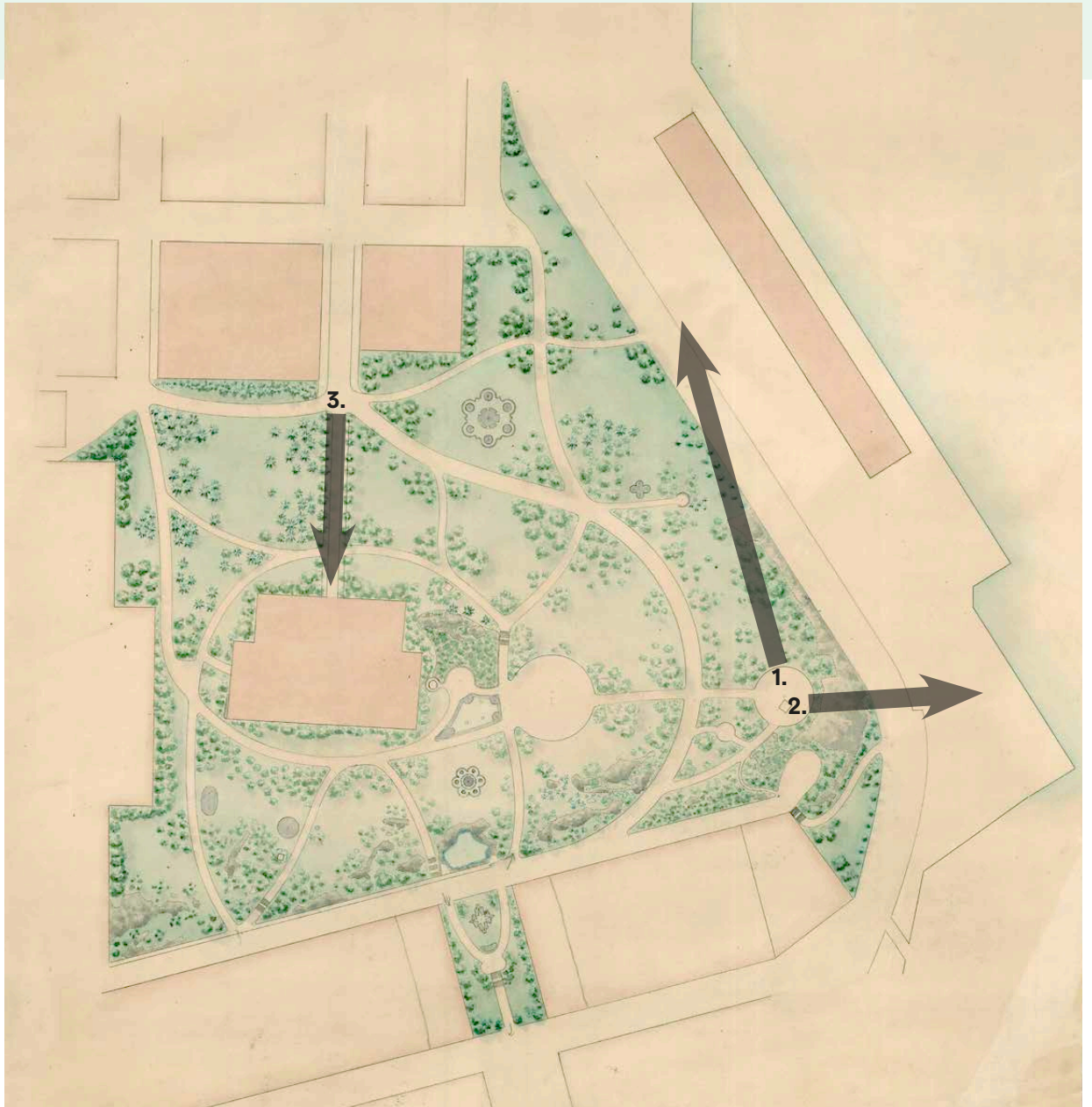
ja kylvetyneet puut.  
kasaita pidettiin hyvin  
tassa. Kuvaaja Nils

itäreunalla kasvavien  
perin.



ndikäs lehmuskujanne  
, MV.

vät takanaan sijaitse-





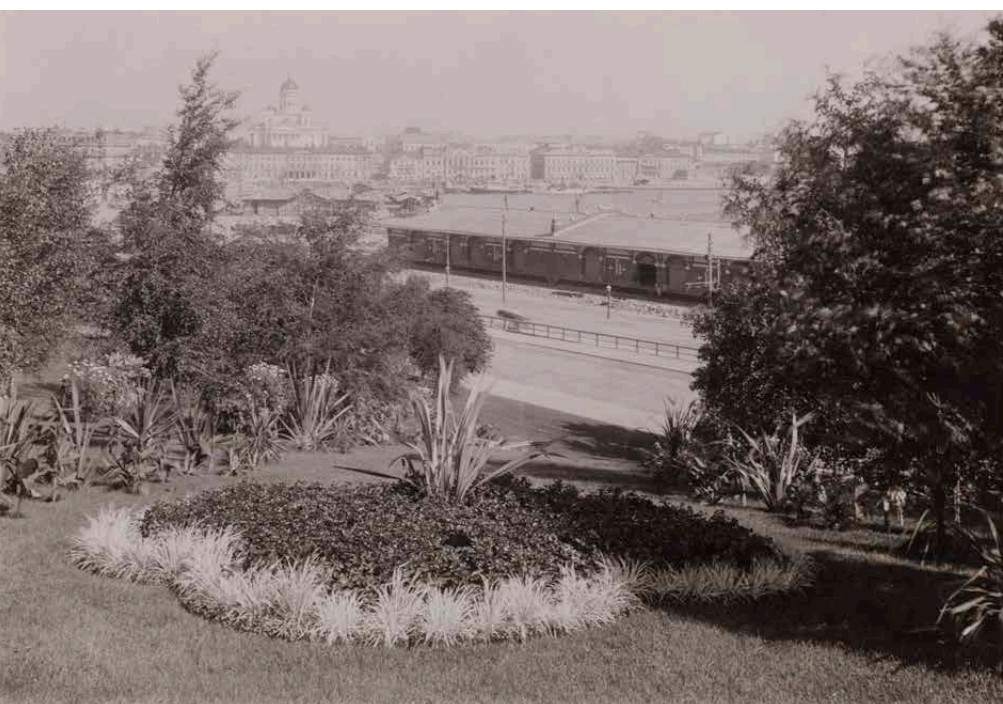
1. Pohjoisrinteen kausikasvi-istutus vuonna 1901. Sama suuntaan avautui kohti Eteläsatamaa. Kuvaaja tuntematon.

Näkymälinjalla kasvavat puut ovat jo iäkkäitä. Etualalla sille kausikasvi-istutus tehtiin, on säilynyt avoimena.



2. Ullanpuistikon kausikasvi-istutus 1910-luvulla. Koristeellinen oli tarkoitus näkyä Tähtitornin vuorelta myös ympäristöön. Kuvaaja Daniel Nyblin, HKM.

Näkymä Tähtitornin vuorelta on peittynyt puiston etelärinteen kasvien taakse.



3. Kausikasvi-istutus 1910-luvulla Karhunpesään johtavaan polkuun. Kausikasvi-istutuksia sijoitettiin päänäkymälinjoille, joita ruokittiin kasvillisuudella. Tämäkin näkymä yli Eteläsataman oli tarkoitettu. Kuvaaja Daniel Nyblin, HKM.

Samasta paikasta näkyy puiden välisestä aukosta Katajanpuiston puolelle.



näkymälinja toiseen  
n, HKM.

sijaitseva nurmialue,



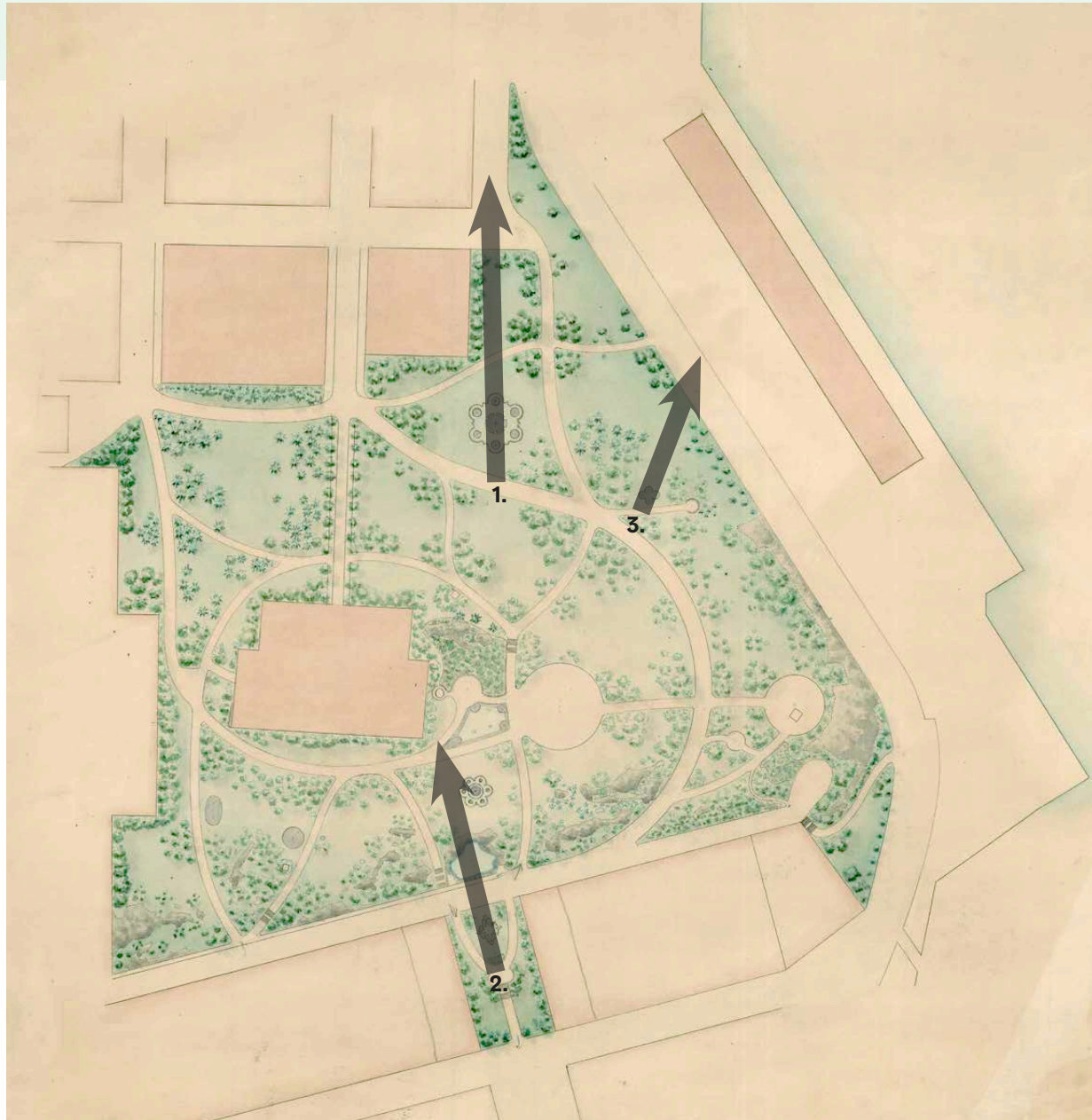
listien istutusten  
nsä. Kuvaaja Daniel

teen puiden ja pen-



n käytävän vieressä.  
ajattiin puuvartisella  
nuolella suunniteltu.

okalle.



Olssonin suunnittelun ideana oli, että yksitoikkosuuden välttämiseksi näkymälinjat eivät olleet täysin suoria. Etelään suuntautuvan näkymän päätepisteenä oli Kaivopuisto ja meri. Näkymälinjan etualalla oli ensin puiston rinteiden ja sitten Ullanpuistikon kausikasvi-istutukset, jonka jälkeen suunta jatkui kääntyen hieman pitkin Ullankatua ja Isoa Puistotietä. Läntinen näkymälinja käsitti kolme käytävien yhdistämään erikokoista aukiota. Päädyssä sijaitsi näköala-aukio, jolta aukesi laajat merinäköymät. Mäen laelta pohjoiseen suuntautuva näkymä ohjautui ensin istutuksen yli kohti saksalaista kirkkoa ja siitä eteenpäin kohti kaupatoria ja tuomiokirkkoa. Myös tälle linjalle oli sijoitettu kausikasvi-istutus, joka oli kaikista näyttävien. Toinen pohjoisista näkymälinjoista oli täysin suora ja jatkui pitkin Unioninkatua.

Olsson ei tiettävästi erikseen nimennyt näkymien päätepisteenä olevia rakennuksia. Tuomiokirkko Senaatintorilla ja Uspenskin katedraali Katajankallalla olivat kuitenkin itsestään selviä maamerkkejä. Kallion kirkkoa ei puiston suunnittelun aikaan vielä ollut, mutta Unioninkatua pitkin aina Kallioon saakka ulottuva katunäkymä oli jo olemassa. Olssonin ei tarvinnut myöskään miettiä tämän näkymälinjan rajaamista, Kopernikuksentien lehmuskujanne oli jo istutettu.

Päänäkymälinjojen lisäksi puiston itäreunan käytäviltä aukesi kasvillisuuden välistä pilkahduksia kohti merta. Länsisivulla näköymät rajoittuivat kirurgiseen sairaalaan, jonka edustalle Olsson istutti runsaasti puuvartisista kasvillisuutta häivyttämään reunaa. Etelässä vastassa oli Tähtitorninkatu ja sen varren rakennusten julkisivut.



1. Kausikasvi-istutus 1910-luvulla. Koristeellisten istutusten lisäksi Tähdtornin vuorelta myös ympäristöön. Kuvaaja Daniel

Eteläisen näkymän koristeena ollut kausikasvi-istutus on säilynyt osittain muuttamatta nykypäivään.



2. Pohjoisrinteen kausikasvi-istutus 1910-luvulla. Pitkällä ja avaralla alueella aina lippuaukiolle saakka on selvästi nähtävissä. Kausikasvi-istutus on taidokkaasti maastoon sommitellut Argelanderintie ja sen ympäristöön. Käytävä on jätetty käytävä, ne eivät nouse esille maisemassa. Kuvaaja Daniel

Nykyisin lippuaukiota ympäröivät syreeni-istutukset ja muut kasvit peittävät näkymiä. Käytävät häviävät edelleen näkyvistä.



3. Näkymä lippuaukiolta yli Flooran kukkulan istutusten ja puutarhojen. Näkymä oli viehättävä. Kuvaaja Bruno Tallgren (1900-1929), HKM.

Lippuaukion ja Flooran kukkulan välissä on nykyisin kasvit ja pensaita koostuva istutus, joka peittää näkymät. Myös puutarhat peittävät näkymää observatoriolle.



en oli tarkoitus näkyä  
l Nyblin, HKM.

a osaa kaivata ver-



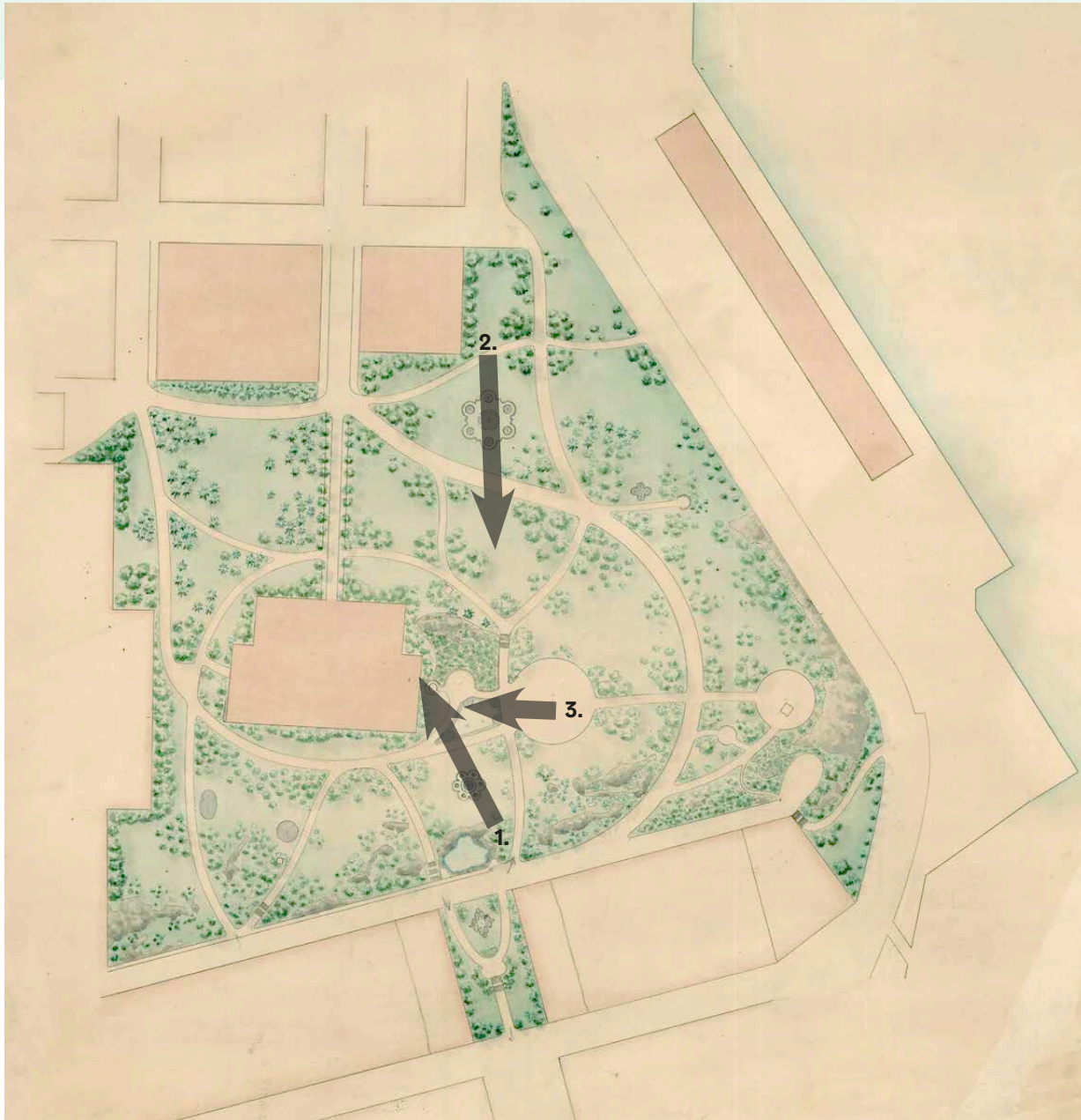
näkymälinja ylös rin-  
nassa on nähtävissä  
en pohjoispuolelle lin-  
ntematon, HKM.

a lehtoalueen puusto



kohti observatoriota

oristeomenapuista ja  
ontin kasvava puusto



Puiston sisäiset näkymät oli suunniteltu saksalaisten ja tukholmalaisten esimerkkien innoittamana. Käytävät eivät itsessään olleet aihe, vaan niiden tarjoamat yhteydet ja niiltä avautuvat näkymät. Esimerkiksi puiston pääväylä Argelanderintie on sovitettu maastoon siten, ettei sitä havaitse Laivasillankadulta. Käytävien kaaret ja linjaukset oli suunniteltu näkymien kannalta siten, että ne kaartuivat pois päin tarkoitetulta näkymäsuunnalta. Käytävien risteuksiin istutettiin pensas- ja puuryhmiä, jolloin niiltä avautuvat näkymät tulivat yllätyksenä. Kasvillisuudella rajattiin myös puiston käytäviltä ja näköalapaikoilta ympäristöön avautuvia näkymiä. Linjat ovat selvästi havaittavissa suunnitelmista ja vanhoista valokuvista. Koska Olsson on kertonut kausikasvi-istutuksia käytetyn hienojen näkymien etualalla, voi tärkeimpiä näkymäsuuntia päätellä myös niiden sijainnista. Rakentamisen yhteydessä puistoon sijoitetut penkit ovat todennäköisesti olleet sijainneiltaan harkituissa paikoissa. Huomattava on, että tuolloin ei puiston nurmialueilla ollut tarkoitus kävellä tai oleskella. Tämän vuoksi käytävät ja näköalapaikat olivat olennaisia näkymien kannalta.<sup>1</sup>

Olsson oli huomionnut myös näkymät kaupungista puistoon ja esimerkiksi kausikasvi-istutusten tuli näkyä myös sinne saavuttaessa.<sup>2</sup> Pohjoiset pääsaapumissuunnat olivat Unioninkadulta ja Eteläsatamasta, joista saavuttaessa pääsi nauttimaan puiston vaihtelevista näkymistä ja kausikasveista. Etelästä Ullankatua pitkin saavuttaessa oli näkymä erityisen hieno; ensin avautui näkymä nykyiseen Ullanpuistikkoon ja sen kausikasvi-istutukseen. Puisto ei vielä alhaalta näkynyt, mutta observatorio kohosi mäen ylle. Ylemmäs noustessa oli vastassa ensin Tähtitornin vuoren eteläreuna koristelamikoineen ja istutuksineen. Edemmäs noustessa avautui uusia kausikasvi-istutuksia ja pittoreskejä kalliopaljastumia istutuksineen ja mäenlaelle noustessa pääsi nauttimaan observatorion itäpuolella sijaitsevan Flooran kukkulan ja lippuaukion perennaistutuksista. Mäen laelta aukesi lopuksi vielä näkymälinja aukoiden läpi kohti puiston itäpuolista merialuetta. Nämä osiot puistosta rakennettiin viimeisten joukossa 1900-luvun alussa.

1 Häyrynen 1994, s. 106-107, 110, 114.

2 Häyrynen 1994, s. 114.



1. Näkymä kohti kauppatoria ja tuomiokirkkoa. Syväkeräyssäiliön ympäristöineen on epäsiisti. Pohjoispäätyyn 1970-1980-lukujen aikana istutetut koristeominapuut peittävät näkymiä.



2. Karhunpesän istuskelupaikalta aukesi aiemmin avoin näkymä kohti merta.



3. Svante Olsson suunnitteli käytävälinjat ja kasvillisuuden siten, että puistossa kulkiessa aukeaisi jatkuvasti uusia näkymiä puistoon ja sen ulkopuolelle.



4. Pilkahdus Uspenskin katedraalia ja Katajanokkaa mäen laki-alueen pensaiden välistä.



5. Näkymälinja lippuaukiolta kohti länttä näköalapaikalle. Risteyksiin sijoitetut pensasryhmät rajaavat näkymiä Olssonin suunnitelmien mukaisesti.



6. Näköalapaikan näkymä on nykyisin verrattain kapea puuston rajatessa sitä.



7. Näkymä kohti Kaivopuistoa Ullanpuistikosta on hyvin kapea puistikon ja Ullankadun varren puiden latvusten lomitse.

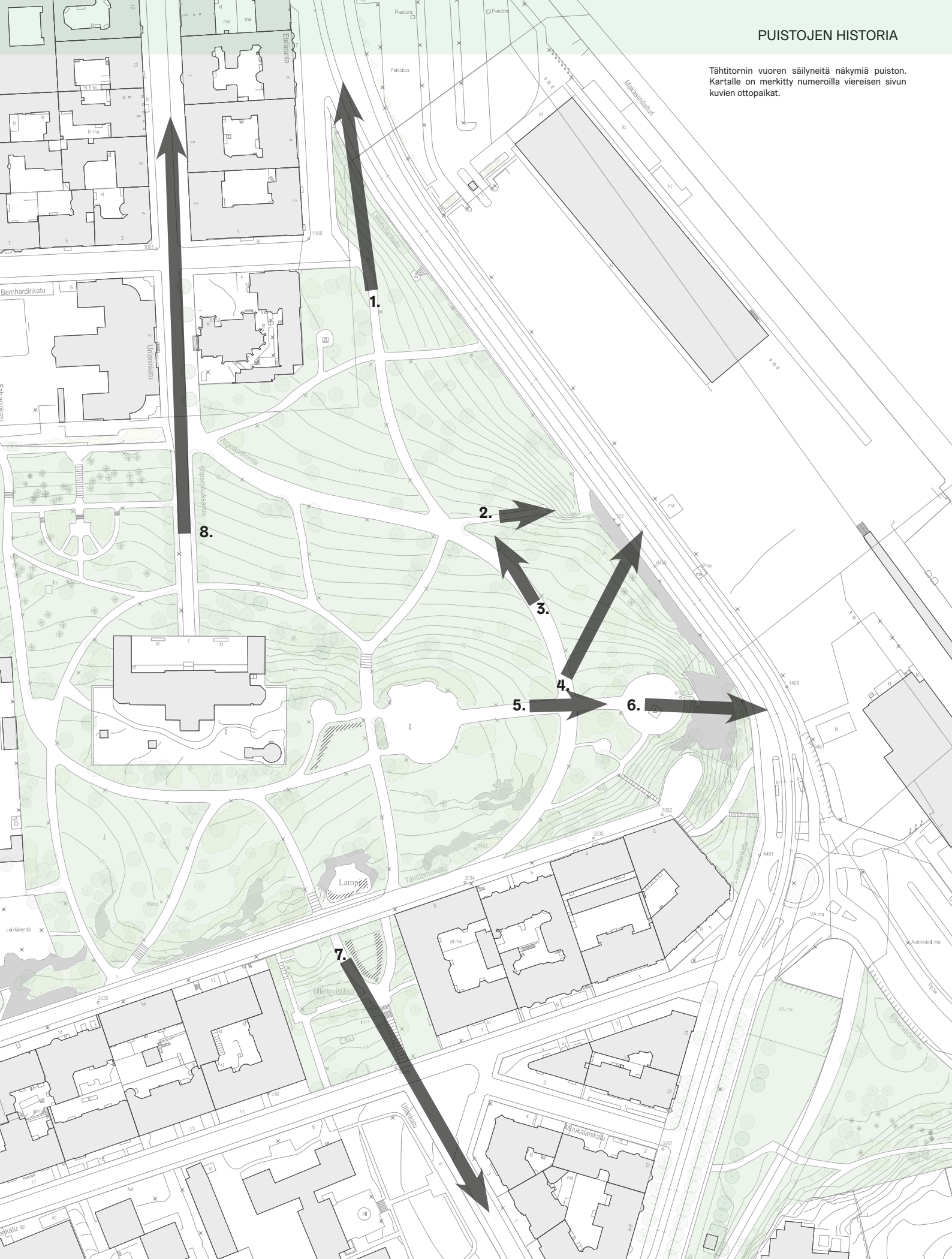


8. Näkymälinja Kopernikuksentieltä alas rinnettä Unioninkadulle peittyy puiden latvuksiin.





Tähtitornin vuoren säilyneitä näkymiä puiston. Kartalle on merkitty numeroilla viereisen sivun kuvien ottoaikat.





Ylhäällä vasemmalla Laivasillankadun suuntainen näkymä linja kohti satamaa. (1.) Ylhäällä oikealla avoin näkymä itään (2.) ja alhaalla itäosan kalliolla laaja näkymä (3.-4.). Viereiselle kartalle on merkitty kuvien ottopaikat.

Laivat peittävät näkymät vastarannan maamerkeille, mutta näkymä Etelärannan rakennusten julkisivuille pysyy silloinkin avoimena. Puiston muista osista näkymät ovat varsin sulkeutuneita kasvillisuuden peittävyden vuoksi.

## Armi Ratian puiston näkymät

Puiston näkymien kannalta tärkeimmät alueet ovat Laivasillankadun varren osa-alue sekä itäosan kalliainen lakialue.

Puiston Laivarinteenkadun puoleiselta nurmialueelta avautuu hieno näkymä kohti satama-alueita, jonka päättää osa Satamatalon julkisivua. Sopivasta kulmasta katsottuna sen takaa pilkistää vielä Uspenskin katedraali. Tämä alue oli varsin vaikeasti saavutettavissa ennen 1990-lukua, jolloin sinne rakennettiin käytävayhteys. Käytävältä avautuva näkymä kohti Myllyrinnettä on viehättävä, korkeaksi kasvanut monilajinen puusto muodostaa vehreän seinämän, jonka välistä puikahtaa kapea käytävä ylärinteeseen. Satamakuilu itsessään houkuttelee tarkasteluun, joka onnistuu parhaiten ratakuilun ylittävältä sillalta. Erityisesti näkymä sillalta kohti pohjoista on mielenkiintoinen kuilun kaartuessa kohti sataman huoltopihaa.

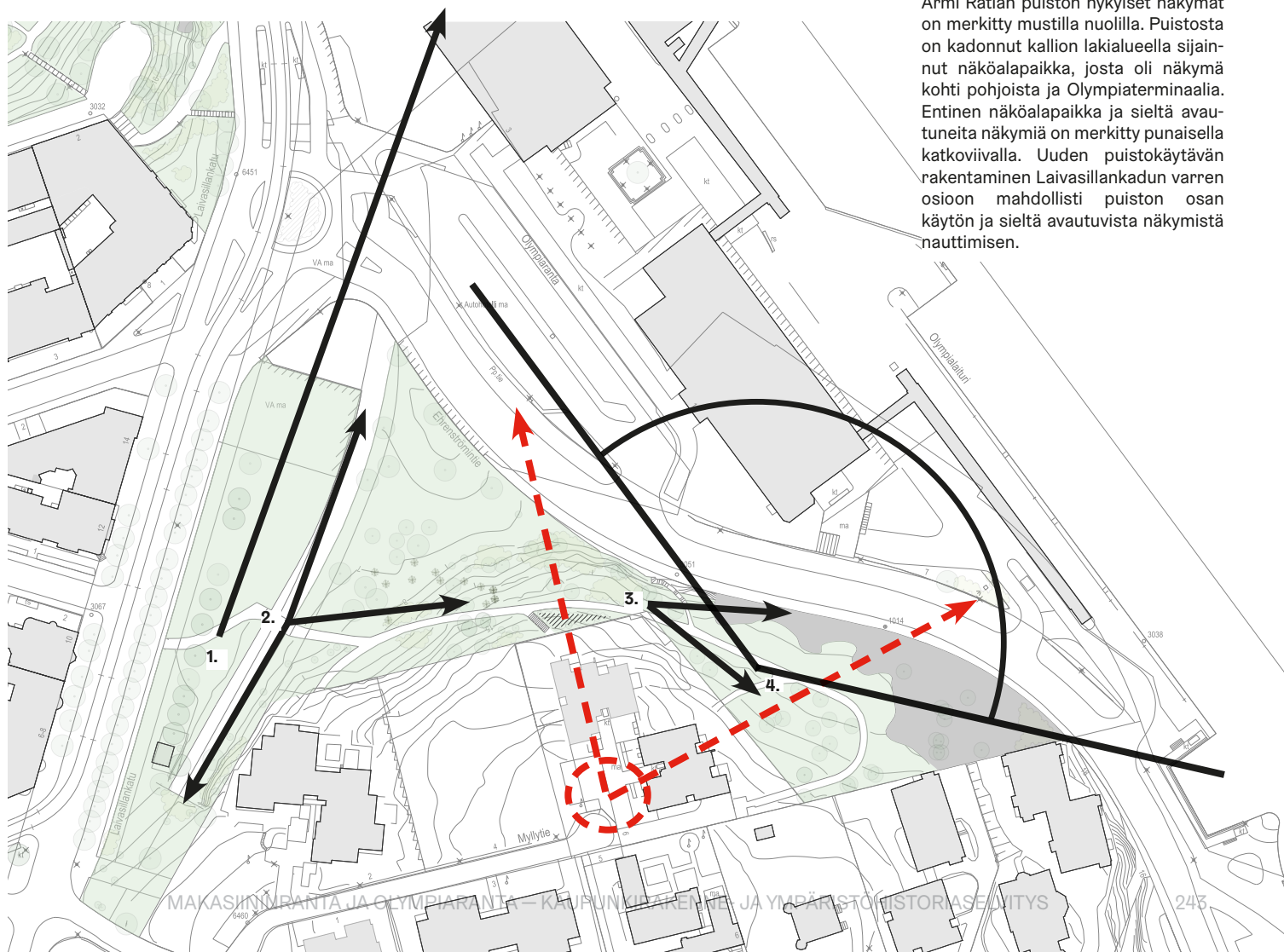
Puiston itäosa oli näkymien suhteen suunnitellumpi. Näköalojen muodostamiseen Schalinilla oli selvä mielipide *"Ympäristön kauniit näköalat on otettava huomioon jättämällä suunnat niihin avoimiksi ja rumat näköalat ovat taasen peitettävä."*<sup>1</sup> Hän ei arvostanut puutarhataiteen teoreetikkojen mutkikkaita sääntöjä, joilla luotiin *"suurityylisiä, kauniita sekä maalauksellisia maisemia"*.<sup>2</sup>

Kalliolinnantien 1900-luvun puolivälissä rakennetut kerrostalot peittävät näkymät kohti Suomenlinnaa. Puiston itäosan avoimelta nurmen ja kallion peittämältä alueelta avautuu edelleen laaja näkymä, joka ulottuu Luodon ja Valakosaaren kautta aina Etelärannan rakennusten julkisivuihin. Vastarannalla avautuu Katajanokka ja saarten taustalla nykyinen Kruunuvuorenranta. Matkustajaterminalien 1970-luvulla toteutetut laivasillat ovat sittemmin peittäneet osittain näkymän Eteläsataman lahden vesipintaan. Myllytien varrella sijainneella puiston osalla sijaisi avoin kalliialue istutuksineen. Muureilla, penkeillä ja runsailla istutuksilla varustettu alue oli hyvä pohjoiseen kohti Kaupatoria suuntautuva näköalapaikka, kunnes alue jäi rakentamisen alle.

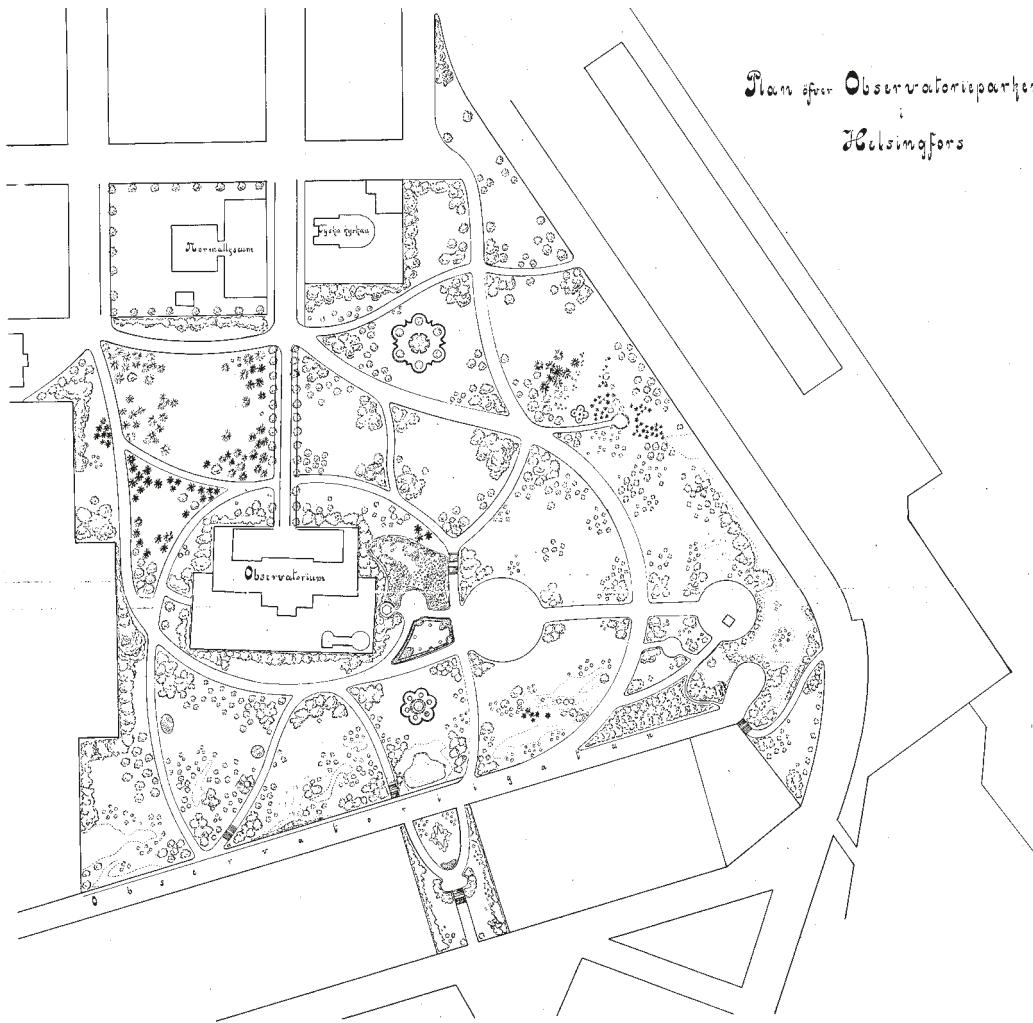
Puiston rinnealueilla näkymät ovat peittyneet huomattavasti kasvillisuuden kasvettua ja Myllytien varren rakennuttua. Näkymät rinteiden käytävältä kohti Ehrenströmintietä ja satamaa ovat käytännössä peittyneet kokonaan. Umpeenkasvanut vaikutelma korostuu saavuttaessa puiston itäosaan, kun puiden ja pensaiden takaa paljastuu avoin nurmialue ja laajat näkymät sataman suuntaan. Puiston alaosan nurmialueilta katse suuntautuu herkimmin kohti satamaradan kuilua ja Laivasillankadun varren nurmikenttiä puuriveineen. Näkymät kohti itää peittyvät muurin ja kasvillisuuden taakse.

1 Sinkkilä et al. 2016, s. 191.

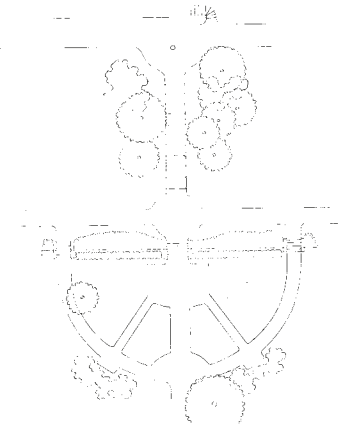
2 Ibid.



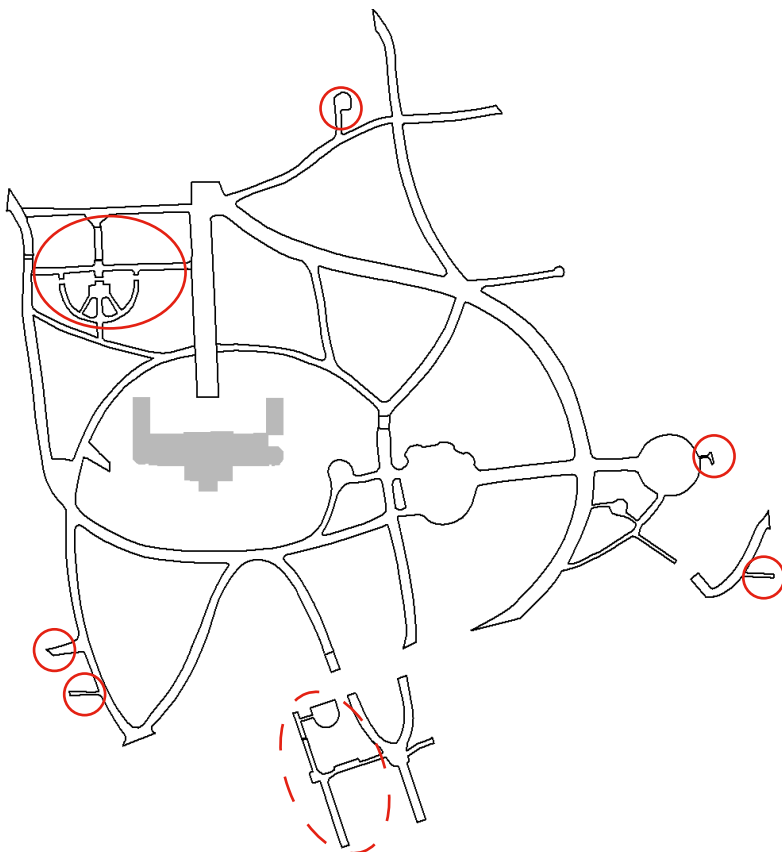
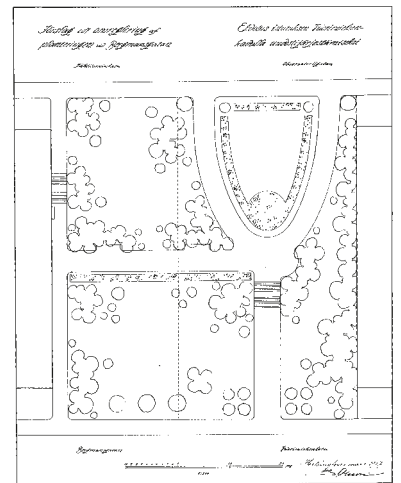
Armi Ratian puiston nykyiset näkymät on merkitty mustilla nuolilla. Puistosta on kadonnut kallion lakialueella sijainnut näköalapaikka, josta oli näkymä kohti pohjoista ja Olympiaterminalia. Entinen näköalapaikka ja sieltä avautuneita näkymiä on merkitty punaisella katkoviivalla. Uuden puistokäytävän rakentaminen Laivasillankadun varren osioon mahdollisti puiston osan käytön ja sieltä avautuvista näkymistä nauttimisen.



Plan efter Observatoriaparken  
Helsingfors



Ylhäällä Svante Olssonin pojan Paul Olssonin vuoden 1929 puutarhanäyttelyn suunnitelma ja alhaalla Svante Olssonin suunnitelma Ullanpuistikoon. KPOA.



Tähtitornin vuoren ja Ullanpuistikon käytävälinjaukset ovat säilyneet alkuperäisen mukaisena. Myös vuoden 1929 puutarhanäyttelyn käytäväsommitelma on säilynyt. Vasemmalla ylhäällä Svante Olssonin yleissuunnitelma (KPOA) ja alapuolella kaavio nykyisistä käytävälinjaukista. Kaavioon on merkitty punaisilla ympyröillä Olssonin alkuperäissuunnitelman lisäksi rakennetut yhteydet. Olsson täydensi myöhemmin suunnitelmia ainoastaan Ullanpuistikon laajennuksen osalta. Alue on merkitty punaisella katkoviivalla.



1943

## Puistokäytävät

### Tähtitornin vuoren käytävät

Svante Olssonin suunnittelemat käytävälinjaukset ovat säilyneet hyvin alkuperäisen mukaisina osittaista päällysteiden ja käytäväprofiilien muutosta lukuun ottamatta.<sup>1</sup> Laajuudeltaan suurin lisäys on vuoden 1929 puutarhanäyttelyä varten rakennettu osio luoteiskulmassa.<sup>2</sup> Pieniä täydennyksiä käytäviin ja yhteyksiin on tullut myös näyttelyalueen vastaisen koulupihaan laajentuessa sekä puiston lounaiskulmassa päiväkodin leikkipihaan rakentamisen yhteydessä 1980-luvulla.

1 Maisemasuunnittelu Hemgård 2011, s. 16-17, 26. Käytävät olivat edelleen vuoden 2011 selvityksen mukaiset päällysteiltään, eikä selvityksessä ehdotettuja muutoksia ole puistossa tehty.

2 VIO 813, KPOA.



2018



Ylimpänä ortokuva vuodelta 1943 ja keskellä vuodelta 2018. Alhaalla kuva nykytilanteesta, ortokarttojen päälle on merkitty kuvan ottopaikka ja suunta. Nykytilanteen kuva on Argelanderintieltä, joka on puiston alkuperäinen pääkulkuväylä. Olssonin periaatteena oli linjata käytävät kaarevasti maastoon, tämän oli tarkoitus häivyttää puiston mittasuhteita ja tarjota jatkuvasti uusia, edellisestä poikkeavia näkymiä puiston sisällä ja sen ulkopuolella. Ortokuvat Helsingin karttapalvelu



Tähtitorninkadun portaikko lammen vieressä. Portaikko on ollut alun perin yksi puiston pääsisäänkäynneistä. Suureksi kasvanut puuvartinen kasvillisuus peittää kulkuyhteyttä.



Sisäänkäynti Tähtitorninkadulta Argelanderintielle. Entisellä ajoyhteydellä on ollut ajokielto jo vuodesta 1924 saakka.



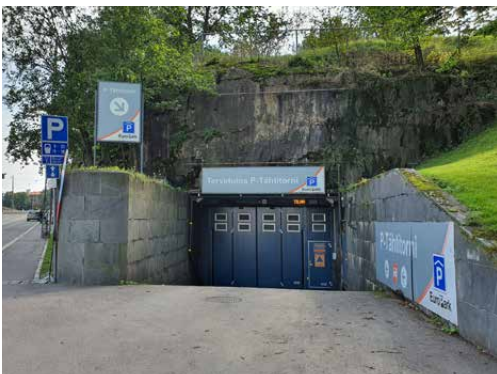
Tähtitorninkadun kääntöpaikalta kohti puiston näköalapaikkaa on kapea portaikko.



Puiston kaakkoiskulmaan on rakennettu 1900-luvun loppupuolella portaikko Laivasillankadulle. Portaikon yhteydessä on varsin suuriksi kasvaneita tuhkapensaita ja marjakuusia, jotka peittävät sitä luoden kulkuyhteydestä epäsiistin ja pimeän.



Kaareva ja jyrkkä käytävä Tähtitorninkadun ja Laivasillankadun välillä puiston kaakkoiskulmassa.



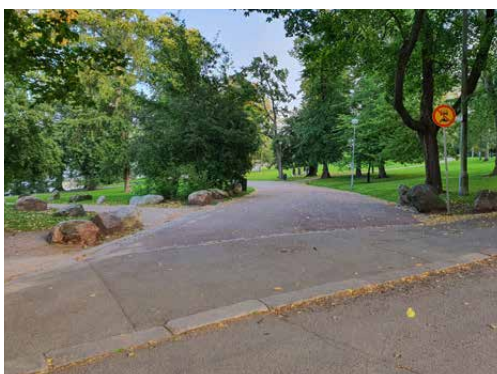
Laivasillankadun varren sisäänajo maanalaisiin tiloihin toteutettiin 1970-luvulla.



Käytävyyhteys Laivasillankadulta kohti saksalaista kirkkoa.



Kauppatorin suunnasta saavuttaessa on puiston lähin sisäänkäynti Etelärannan ja Bernhardinkadun risteyksessä saksalaisen kirkon kulmalla. Etelärannan suunnasta saavuttaessa sisäänkäynti hahmottuu melko huonosti.



Argelanderintien pohjoinen sisäänkäynti on Unioninkadun ja Kopernikuksentien risteyksestä. Käytännöllisenä, mutta toteutukseltaan ja ulkoasultaan kömpelönä ratkaisuna on Argelanderintien pohjois-päättyyn sijoitettu maakiviä, todennäköisesti rajoittamaan ajoa nurmikoille.



Unioninkadulta jatkuva Kopernikuksentie päättyy observatorioon. Risteyksestä lähtee käytävyyhteys kohti Fabianinkatua ja saksalaista kirkkoa.



1943

### Tähdtornin vuoren puiston sisäänkäynnit

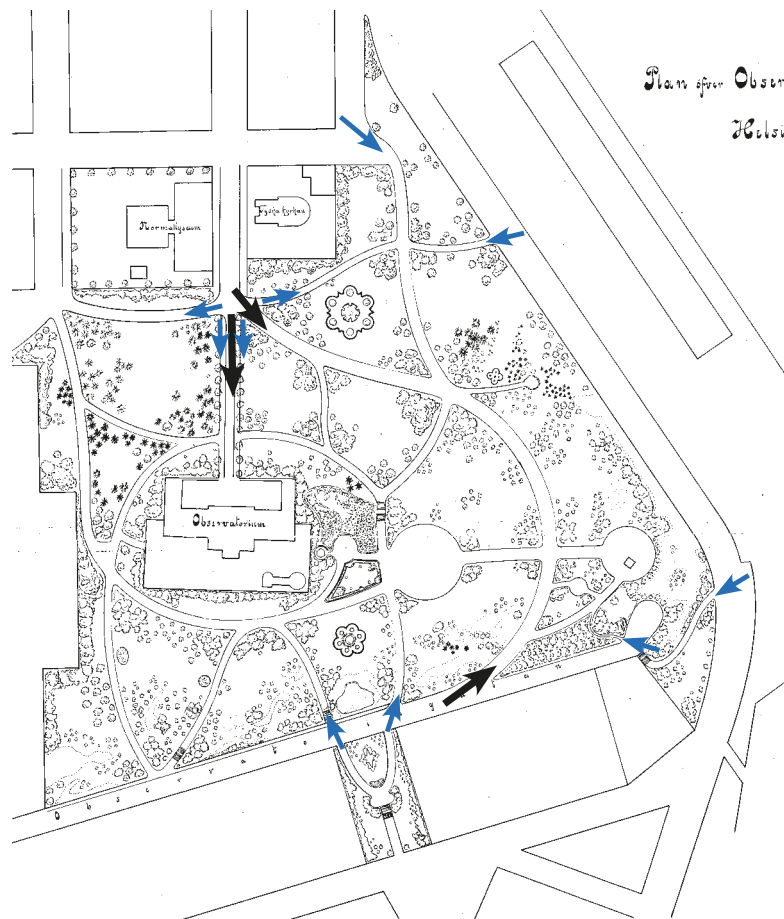
Tähdtornin vuoren sisäänkäynnit ovat olleet käytävien ohella huolellisen suunnittelun kohteita. Pääsisäänkäyneiksi muodostuivat puiston eteläinen sisäänkäynti Ullanpuistikon kautta, pohjoisessa pääsisäänkäyntejä olivat luonnollisesti Kopernikuksentie puukujanteineen observatorio päätteenään sekä nykyistä Etelärantaa pitkin tuleva yhteys puiston pohjoiskulmassa. Argelanderintie oli taas ajoneuvojen ja vaunujen pääyhteys puiston halki saksalaisen kirkon kulmalta Tähtitorninkadulle. Muut sisäänkäynnit puistoon olivat Fabianinkadulta, Laivasillankadulta sekä Tähtitorninkadulta. Laivasillankadun yhteys oli linjattu puiston rakentamisen aikaan vielä olemassa olleiden ranta-makasiinien sijoitteluun perustuen. Käytävän kohdalla oli yhteys rantaan makasiinien välistä. Puiston valmistuttua oli rannan rakennuskanta jo muuttunut ja suora yhteys rantaan saakka peittyntynyt.



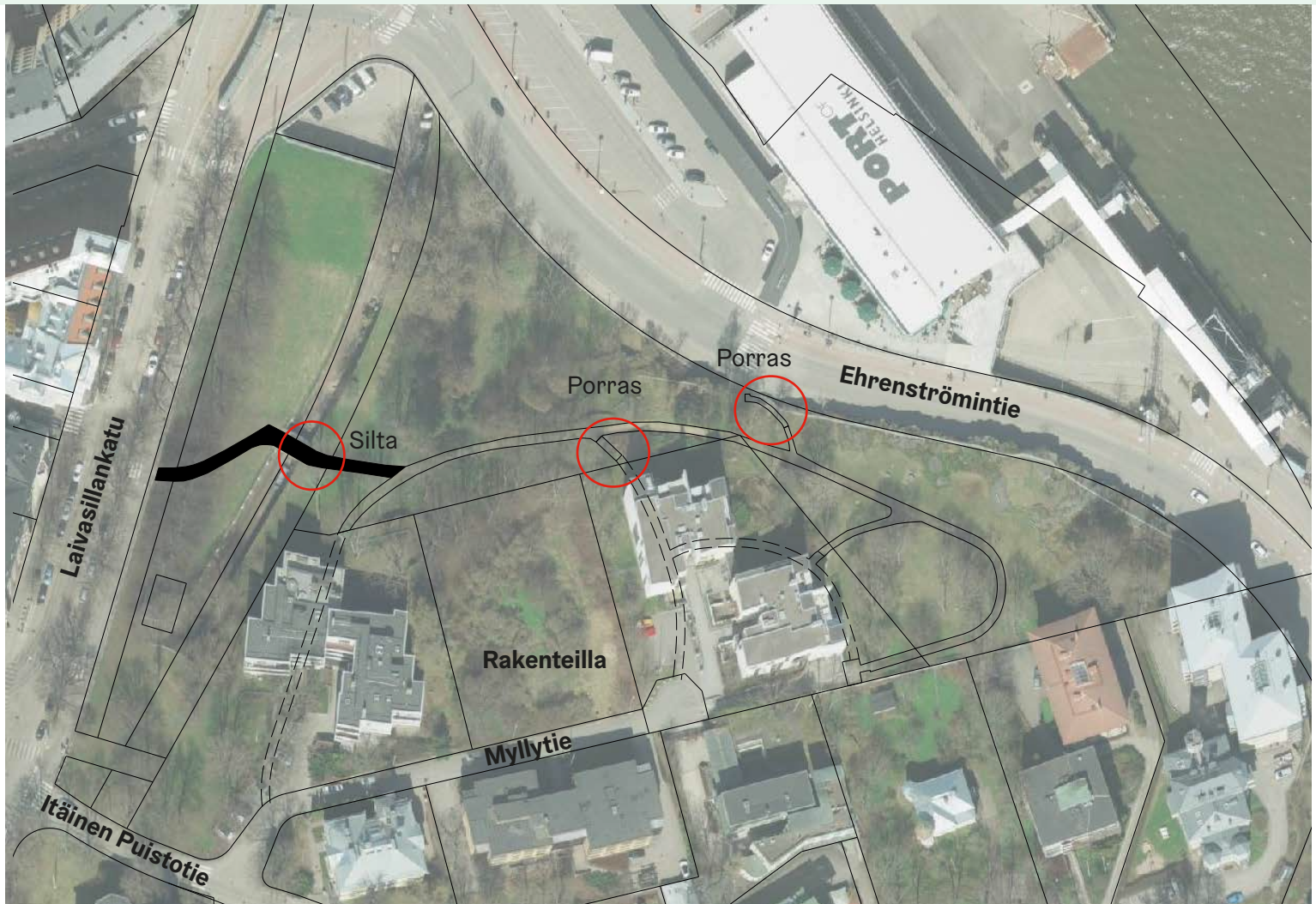
2018

Pääsisäänkäynnit ovat säilyneet alkuperäisen mukaisena, samoin sisäänkäynnit Tähtitorninkadulta muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. 1900-luvun loppupuolella on uusi rakennettu porrasyhteys Laivasillankadun ja Ehrenströmintien risteykseen.

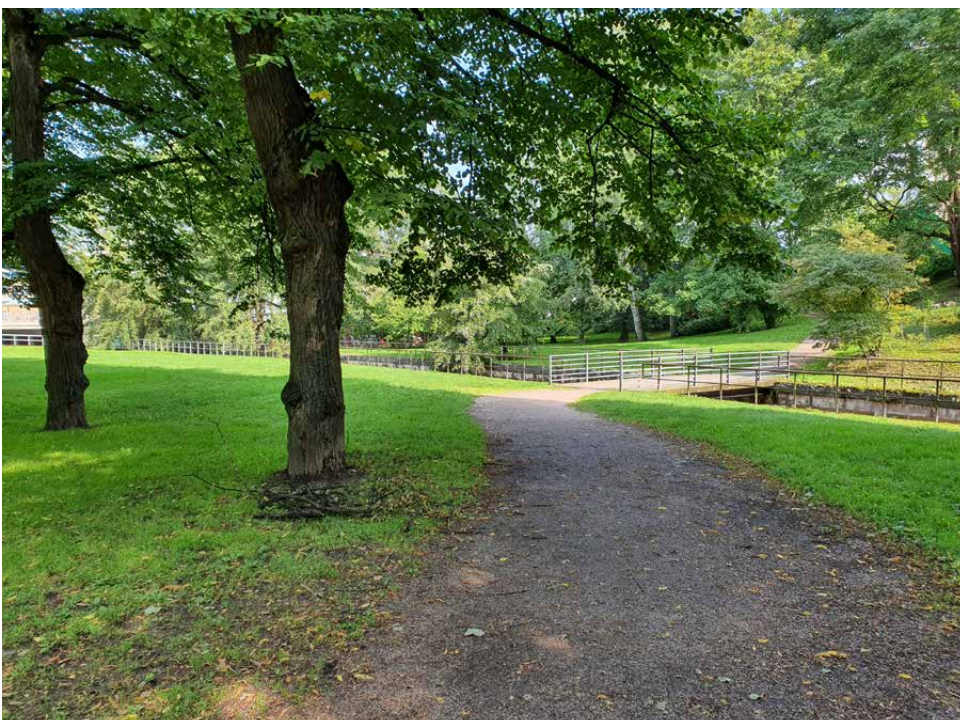
Ylimpänä ortokuva vuodelta 1943 ja alempana vuodelta 2018. Puistojen sisäänkäynnit vastaavat edelleen varsin hyvin suunnitelmia ja ne on merkitty mustilla nuolilla. Laivasillankadun varrella sijaitseva sisäänajo on merkitty kartalle katkoviivalla ja nuolella.



Puiston itäosan alkuperäiset sisäänkäynnit Svante Olssonin suunnitelmassa. Mustalla merkitty ajoneuvoliikenteelle tarkoitetut sisäänkäynnit ja sinisellä kävelyille. HKA.



Armi Ratian puiston nykyiset, kadonneet ja uudet käytävälinjaukset. Rakentamisen vuoksi katkenneet käytäväosuudet ovat jääneet kerrostalojen alle. Hävinneet käytäväyhteydet on merkitty katkoviivalla ja punaisilla ympyröillä merkitty silta ja portaat. 1990-luvulla rakennettu uusi käytäväyhteys on merkitty mustalla. Taustalla ortokuva vuodelta 2018, Helsingin karttapalvelu.



Vuonna 1995 rakennettu kivituhkakäytävä ja silta.





1943

## Armi Ratian puiston käytävät

Myllyrinteen käytäväverkosto rakennettiin Bengt Schalinin alaisuudessa 1950-luvulla. Käytävälinjat olivat tarkoituksenmukaiset ja ne linjattiin ja sovitettiin maastoon toden näköisesti paikan päällä. Schalinin näkemys oli, että käytävät tulisi erityisesti kallioisilla ja jyrkkärinteisillä puistoalueilla *"...vetää maaston mukaisesti, eikä piirustuslaudalla suunniteltuina kaariviivoina"*.<sup>1</sup>

Myllytien varren asuinrakentaminen katkaisi käytäväteydetyt puistoon 1990-luvulla. Koska jäljelle oli jäänyt ainoastaan pieni porrasyhteys Ehrenströmintieltä, rakennettiin uusi kivituhkapintainen käytävä Laivasillankadulta ja se yhdistettiin Myllyrinteen jäljelle jääneeseen käytäväverkostoon.

Schalinin käytävälinjat puiston rinteillä ja itäosassa ovat säilyneet paikoillaan, mutta päättyvät kolmessa kohdassa suoraan viereisten tonttien aitoihin. 2000-luvulla puistoon tehtiin suunnitelmia, joissa puistoon olisi rakennettu uusia kulkuyhteyksiä ja käytäväverkosto. Suunnitelmia ei kuitenkaan ole toteutettu.



1956



1969



2018

1 Sinkkilä et al. 2016, s. 191.

Armi Ratian puiston käytäväverkosto rakennettiin 1950-luvun toteutuksen yhteydessä. Ylhäällä olevassa kuvassa näkyy tilanne vuonna 1943 ennen puiston rinneosan rakentamista. Vuoden 1956 kuvassa on nähtävissä juuri valmistunut käytäväsuunnitelma. Puistoon oli kulku sekä Ehrenströmintien portaikkoa pitkin, että Myllytieltä. 1960-luvulla asuinrakentamisen Myllytien alkupäähän katkaisi yhden yhteyksistä. Tilanne säilyi samanlaisena aina 1990-luvulle, jolloin Myllytien päätyyn rakennetut kerrostalot katkaisivat loputkin käytävälinjat. Ortokuvat Helsingin karttapalvelu.



Puiston eteläinen sisäänkäynti ei hahmotu erityisen hyvin, eikä puiston osassa ole käytäviä. Laivasillankadun varrella on säilynyt ratakuilun suojakaide ja puistoon pääsee sisään matalan muurin ja sähkökaappien vierestä.



Kaiteen ja sähkökaappien välistä pääsee puikahtamaan puistoon.



Laivasillankadulta on 1990-luvulla rakennettu kulkuyhteys puistoon. Ratakuilun vanhaan suojakaiteeseen on tehty aukko, johon on sijoitettu portti.



Ehrenströmintien porrasyhteys rakennettiin vuonna 1954. Se on päässyt huonoon kuntoon liuskekivipäällysteiden rapistuttua. Myös portaiden käsijohde on huonossa kunnossa.

Oikealla suljettu portti, jonka takana alkavan nurmipintaisen alueen kautta puistoon on mahdollista päästä Ehrenströmintieltä ilman portaita.



Kolme puistossa aiemmin ollutta käytävää päättyvät nykyisin tonttien aitoihin ja portteihin. Sisäänkäyntinä ne toimivat ainoastaan rakennusten asukkaille.





1956

### Armi Ratian puiston sisäänkäynnit

Armi Ratian puiston alkuperäiset sisäänkäynnit ovat osin hävinneet Myllytien varren rakentumisen vuoksi. Pääsisäänkäynnit ovat nykyisin Ehrenströmintien portaikon tai Laivasillankadun käytävän kautta.

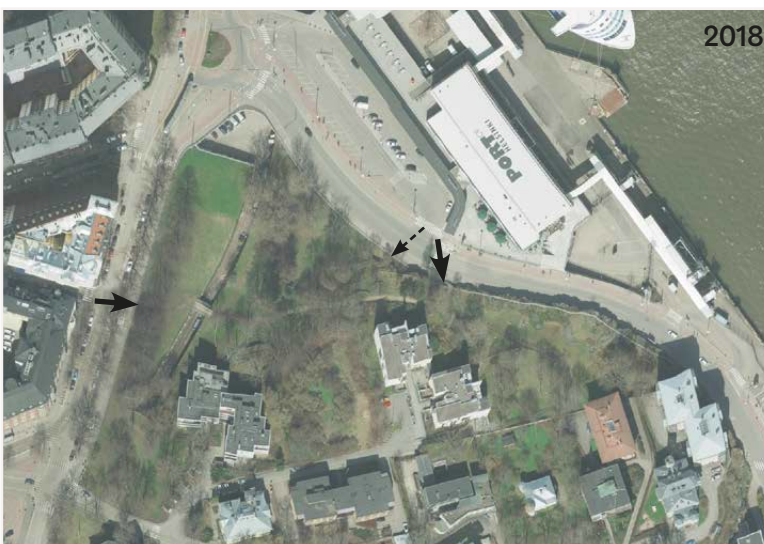
1950-luvulla kulku puistoon tapahtui Ehrenströmintien portaikon ja Myllytien kautta. Näistä Myllytien yhteys lienee ollut puiston pääsisäänkäynti, sillä heti sisääntulon yhteydessä sijaitsivat puiston oleskelualueet hienoine istutuksineen. Laivasillankadulta ei ole ollut yhteyttä puistoon lainkaan.

Puiston itäisivulla Ehrenströmintien varrella sijaitsevan kallioleikkauksen kautta puistoon pääsee edelleen pientä portaikkoa pitkin, tämä oli toinen puistossa aiemmin olleista sisäänkäynneistä. Nykyisen osin kehnossa kunnossa oleva portaikko on osa Schalinin suunnitelmaa ja toteutettu vuonna 1954. Porras on sovitettu hyvin luontevasti ja kutsuvasti kallioleikkaukseen.

Ehrenströmintieltä on toinenkin, suorastaan salainen sisäänkäyntimahdollisuus. Kallioalueen vieressä on kaiteessa lukittu portti, mutta kohdassa ei ole varsinaista käytävyhteyttä. Portin takana puistossa on kuitenkin on kapea nurmipintainen yhteys sisälle puistoon. Puiston pohjoisosasta ei sisäänkäyntiä ole lainkaan, ratakuiluun pääsee vain sataman kautta. Laivasillankadun sisäänkäynti puistoon on 1990-luvulla rakennetun käytävän kautta, muilta osin kadun varsi ja puisto on rajattu kaiteella. Aivan puiston eteläpäädyssä on mahdollisuus päästä puistoon sisään, mutta siellä ei ole käytävyhteyttä.

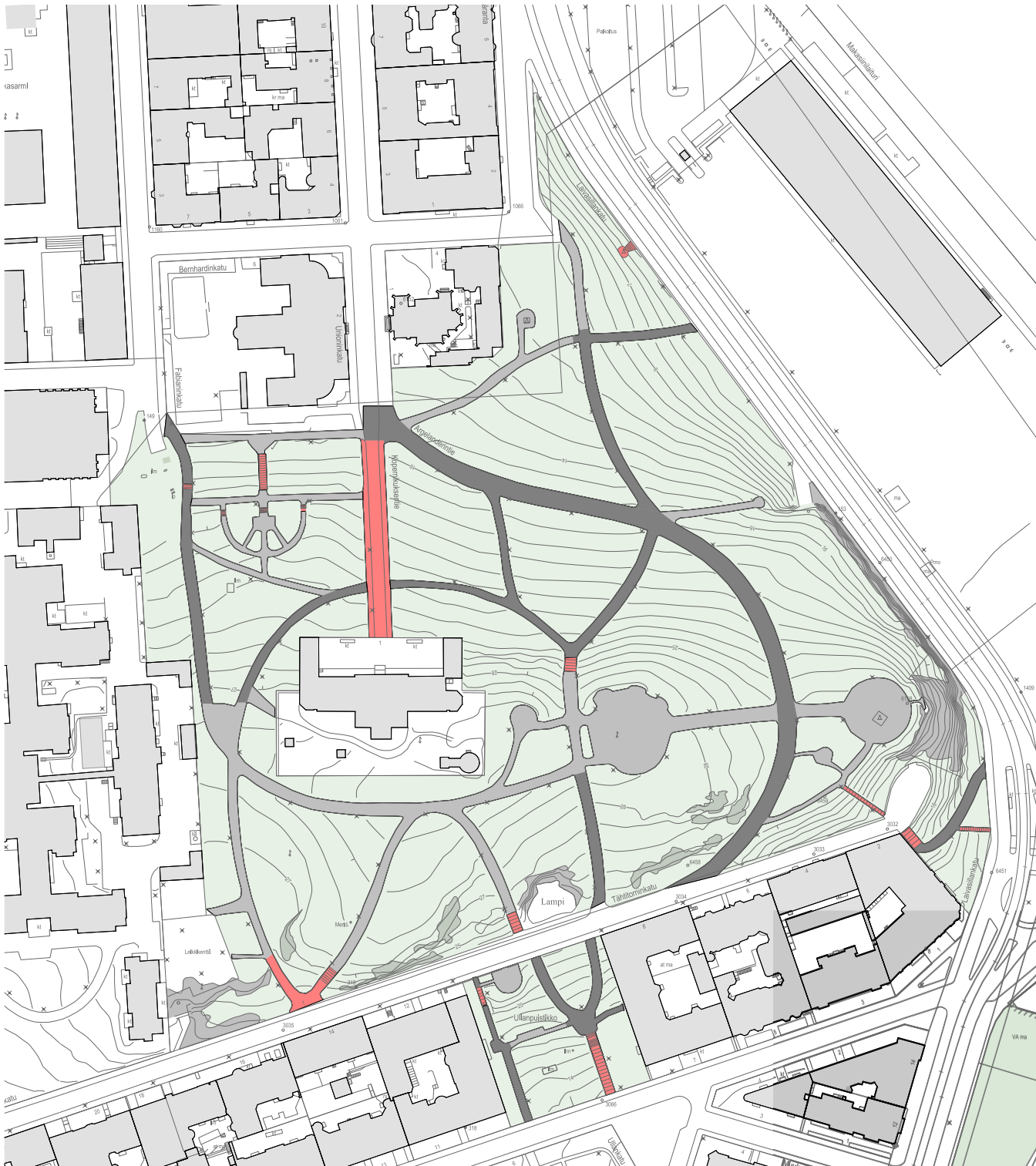


1969









2018

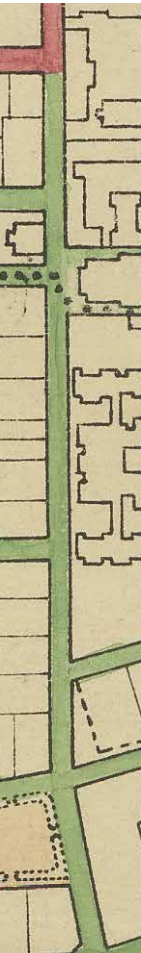
Armi Ratian puiston nykyiset, kadonneet ja uudet sisäänkäynnit on esitetty mustilla nuolilla. Vuoden 2018 kuvaan on merkitty mustalla katkoviivaisella nuolella kohta, jossa on suljettu portti puistoon. Ortokuvat, Helsingin karttapalvelu.



Havainnekartta päällysteiden nykytilanteesta. Käytävät ovat kummassakin puistossa joko kivituhka- tai asfalttipintaisia. Asfalttia on käytetty erityisesti puistojen jyrkimmillä käytäväosuuksilla. Luonnonkiviä on käytetty päällysteenä ainoastaan Unioninkadun jatkeena observatoriolle vievällä Kopernikuksentiellä. Käytäviä reunustavat useissa paikoin nupukivestä toteutetut kourut tai reunukset. Portaat on rakennettu joko massiivikivistä tai kivireunaisina, jolloin niiden askelpinta on asfalttia tai kivituhkaa.

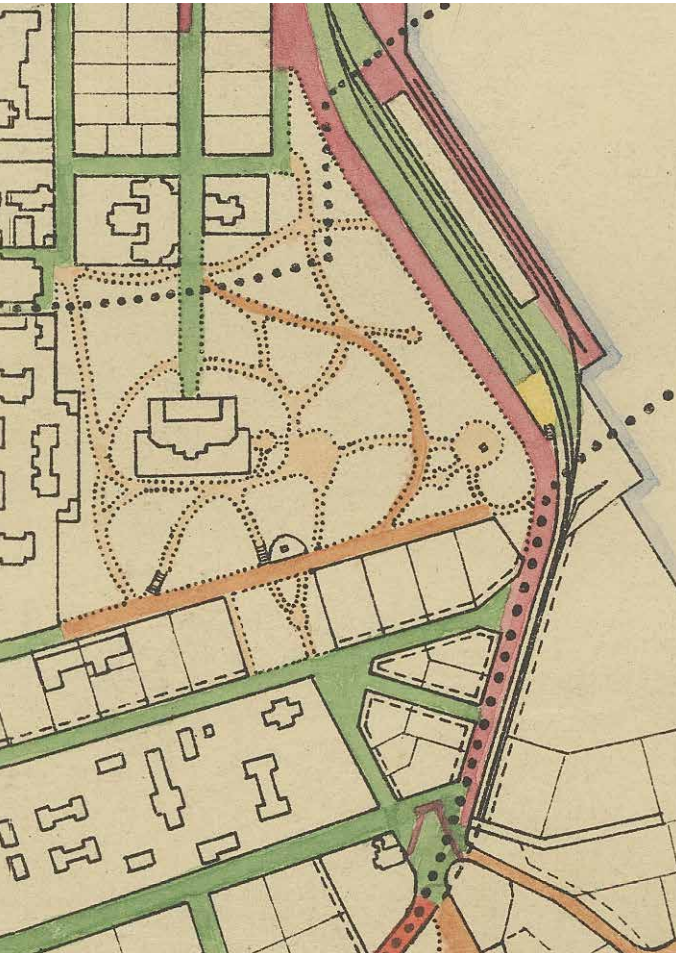
Armi Ratian puistossa portaikat ovat Tähtitornin vuoresta poiketen liuskekivipintaiset. Armi Ratian puistoon 1990-luvulla toteutettu satamaradan ylittävällä sillalla on puinen kansi.

-  *Asfaltti*
-  *Kivituhka*
-  *Luonnonkivi*
-  *Puupinta*
-  *Nurmi*
-  *Avokallio*



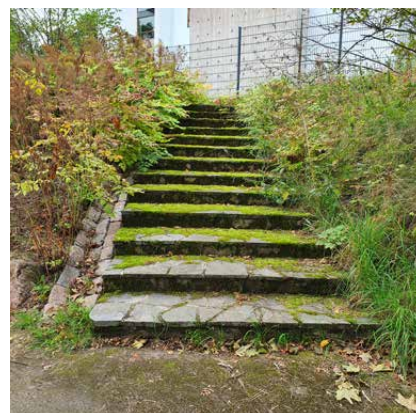
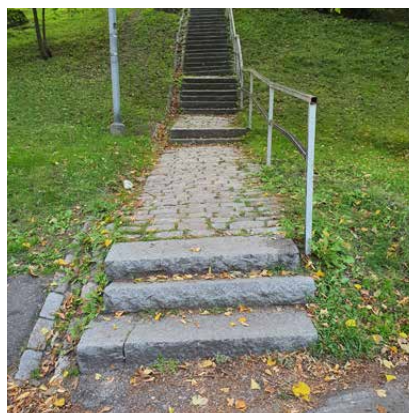
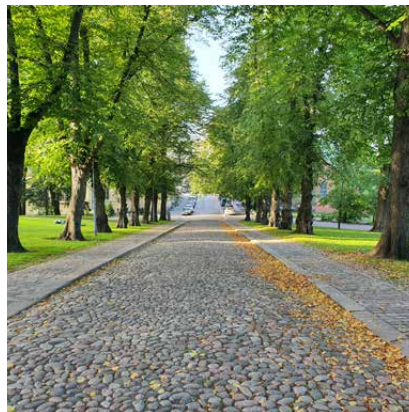
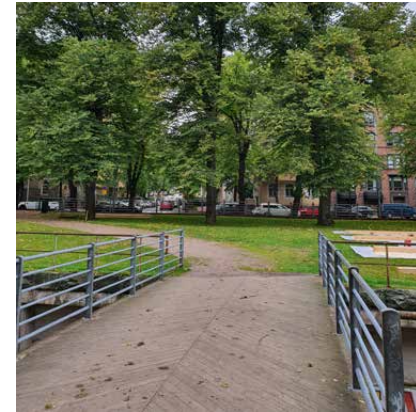
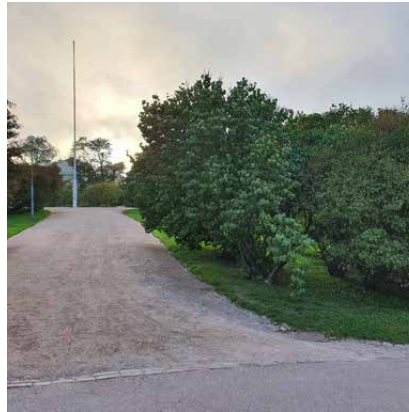
Kartta päällysteiden nykytilanteesta. Tähtitornin vuoresta poiketen liuskekivipintaiset. Armi Ratian puistoon 1990-luvulla toteutettu satamaradan ylittävällä sillalla on puinen kansi.

Puistokäytävien päällysteitä



...etyistä kaduista ja käytävistä vuodelta 1927.  
...en käytävät ovat pääosin "sorastettua". Nykyi-  
...intie, joka toimi pääyhteytenä Unioninkadulta  
...lystetty ja kivirakenteellaa vahvistettu eli "vier-  
...oliikenne huomioiden. Unioninkadun pääte  
...saakka oli kenttäkivet, kuten pääosa lähim-  
...sta. Ote Helsingin kaupungin rakennuskontto-  
...KA.

	Tasoteltu. Planerad.
	Kenttäkivet. Fällsten.
	Sorasteltu. Grusad.
	Vierrettyä. Makadamisarad.



Tähtitornin vuoren päällysteitä. Ylhäältä alas  
pään kivituhkakäytävän ja asfalttikäytävän  
nupukiveyksellä toteutettu rajaus, Koperni-  
kuskentien kenttä- ja nupukiveys, näköala-  
paikan kivituhkapintaa nupukivikourulla ja  
alhaalla luonnonkiviset portaat.

Armi Ratian puiston päällysteitä. Ylhäältä  
alas päin puukantinen silta, kivituhkapin-  
tainen käytävä ja sammaloitunut asfalt-  
tikäytävä puiston länsilaidalla. Alhaalla  
liuskekivipäällysteinen portaikko, joka  
päätyy viereisen tontin aitaan.



Näköala nykyisen Armi Ratian puiston kallion laelta kohti Eteläsatamaa 1960-luvulla. Kallion istutettu lakialue perennoineen ja koristepensaineen jäi rakentamisen alle 1990-luvun aikana. Kukkivia omenapuita puistossa on edelleen sen itäosassa. Taustalla näkyy edelleen säilyneitä koivuja, pihlajia ja vaahteroita. Kuvaaja Volker von Bonin, MV.

## Kasvillisuus

Kummassakin puistossa kasvillisuudella on ollut merkittävä rooli sekä osana puistosommitelmaa että runsaan ja monipuolisen lajiston takia.

Svante Olssonin suunnitelmissa kasvillisuudella muodostettiin puiston tilarakenne ja rajattiin hienoja näkymiä. Myös lajisto on ollut alusta saakka varsin runsas. Istutussuunnitelmia ei Olssonin ajalta ole, mutta Maunu Häyrynen on listannut käytettyjen kasvien lajistoa ja selvittänyt toteutuneisuutta mm. vanhoista valokuvista ja kertomuksista.

Tähtitornin vuoren ja Ullanpuistikon kasvillisuutta on kartoitettu ja käsitelty varsin kattavasti useissa lähteissä, jonka vuoksi tarkempaa selvitystä ei kasvillisuuden osalta ole tarvittu. Kasvillisuutta on inventoitu Dendrologian seuran toimesta 1978 ja 1998, opinnäytetyössä vuodelta 1996 sekä hoito- ja kehittämissuunnitelman yhteydessä vuonna 2011.<sup>1</sup> Lisäksi Maunu Häyrynen on listannut puistoon istutetut kasvit ja verrannut niitä vuonna Dendrologian seuran inventointeihin.<sup>2</sup> Kasvillisuuden kehittämistä on lisäksi käsitelty vuoden 2011 hoito- ja kehittämissuunnitelmassa ja sitä varten laaditussa historiaselvityksessä.

Armi Ratian puisto edustaa Bengt Schalinin kauden istutussuunnittelua, jossa käytettiin ja kokeiltiin laajaa laji- ja lajikevalikoimaa. Istutussuunnitelmia ei Schalin ajalta juurikaan löydy, kasvivalinnat ja niiden sijoittelu tehtiin tyypillisesti paikan päällä.

Armi Ratian puiston osalta tiedot ovat niukemmat, mutta kasvillisuutta on käsitelty jossain määrin Niina Alapeterin Bengt Schalinin kaupunginpuutarhurikauteen keskittyvässä diplomityössä vuodelta 1998.<sup>3</sup> Osa puistoalueiden puista löytyy kaupungin puurekisteristä ja Kopernikuksentien osalta on olemassa tuore puiden kuntokartoitus.<sup>4</sup>

Olssonin suunnitelmaan verrattuna Tähtitornin vuoren kasvillisuus on muuttunut, sen avulla muodostettu tilarakenne on epämääräistynyt ja tarkkaan sommitellut näkymät peittyneet. Myös lajisto on muuttunut alkuperäisestä. Armi Ratian puistossa kasvillisuus on päässyt osin huonoon kuntoon ja osa näyttävistä istutuksista on jäänyt rakentamisen alle. Kummassakin puistossa on silti säilynyt alkuperäistä, osin maisemallisesti ja osin kasvilajistollisesti arvokasta

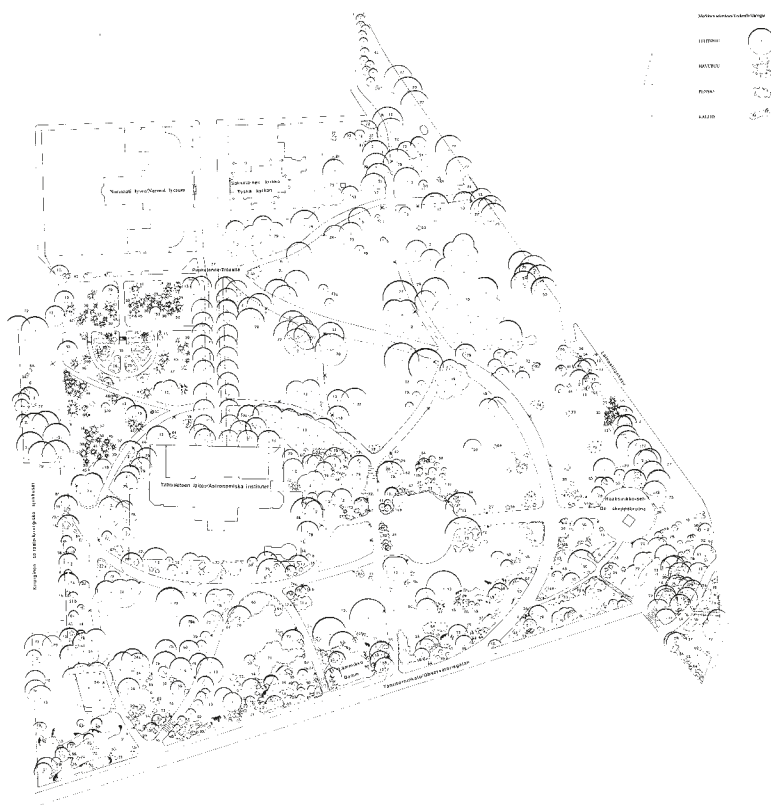
puuvartista kasvillisuutta. Osaa alkuperäislajistosta on hyödynnetty Helsingin kaupungin KESKAS-hankkeessa 1980- ja 1990-lukujen aikana. Hankkeessa etsittiin lisäykseen sopivia alkuperäisiä emokasveja Helsingin puistoista. Tähtitornin vuorelta lisäykseen otettiin mm. mustakuusama ja Tähtitorninkadun varrelta ruusupensas. Armi Ratian puistosta kokeiluun tulivat mm. pihajasmike, kesähortensia ja harmaapoppeli.<sup>5</sup>

Tämän selvityksen yhteydessä kasvillisuutta inventoitiin syys-lokakuussa 2021. Puuvartinen kasvillisuus kartoitettiin lajitasolla, eikä kuntoon otettu kantaa. Tavoitteena oli yleistason kartoitus kasvillisuuden nykytilanteesta painotuksena alkuperäisten sommitelmien säilyneisyys, maisemakuva ja puistojen sisäiset ja ulkonäkymät. Tähtitornin vuoren osalta tilannetta verrattiin etupäässä vuoden 2011 hoito- ja kehittämissuunnitelman inventointiin. Perennojen, sipulikasvien tai muun ruohovartisen kasvillisuuden osalta inventointia ei ajankohdan vuoksi voitu tehdä.

Kasvillisuuden osalta tarkasteltiin myös sataman ja katualueiden kasvillisuutta. Alueen katuvihreä käsittää Laisillankadun lehmusrivit ja Ehrenströmintien saarekkeen perennaistutukset. Katupuut on inventoitu vuonna 2001 Virpi Mustialan lehmusselvityksen yhteydessä ja vuosina 2010-2011 Minna Terhon puukujanneselvityksessä.<sup>6</sup>

5 Tegel 2000, Taulukko 1. KESKAS on lyhennös ”kestävien ja aitojen emokasvien hankkiminen ja kasvatuksen järjestäminen puisto- ja maisemakasveista Suomessa”

6 Mustiala 2003; Terho 2013.



1 Tegel 1998; Maisemasuunnittelu Hemgård 2011; VIO 3962 ja VIO 4847, KPOA.

2 Häyrynen 1998, Liite 2.

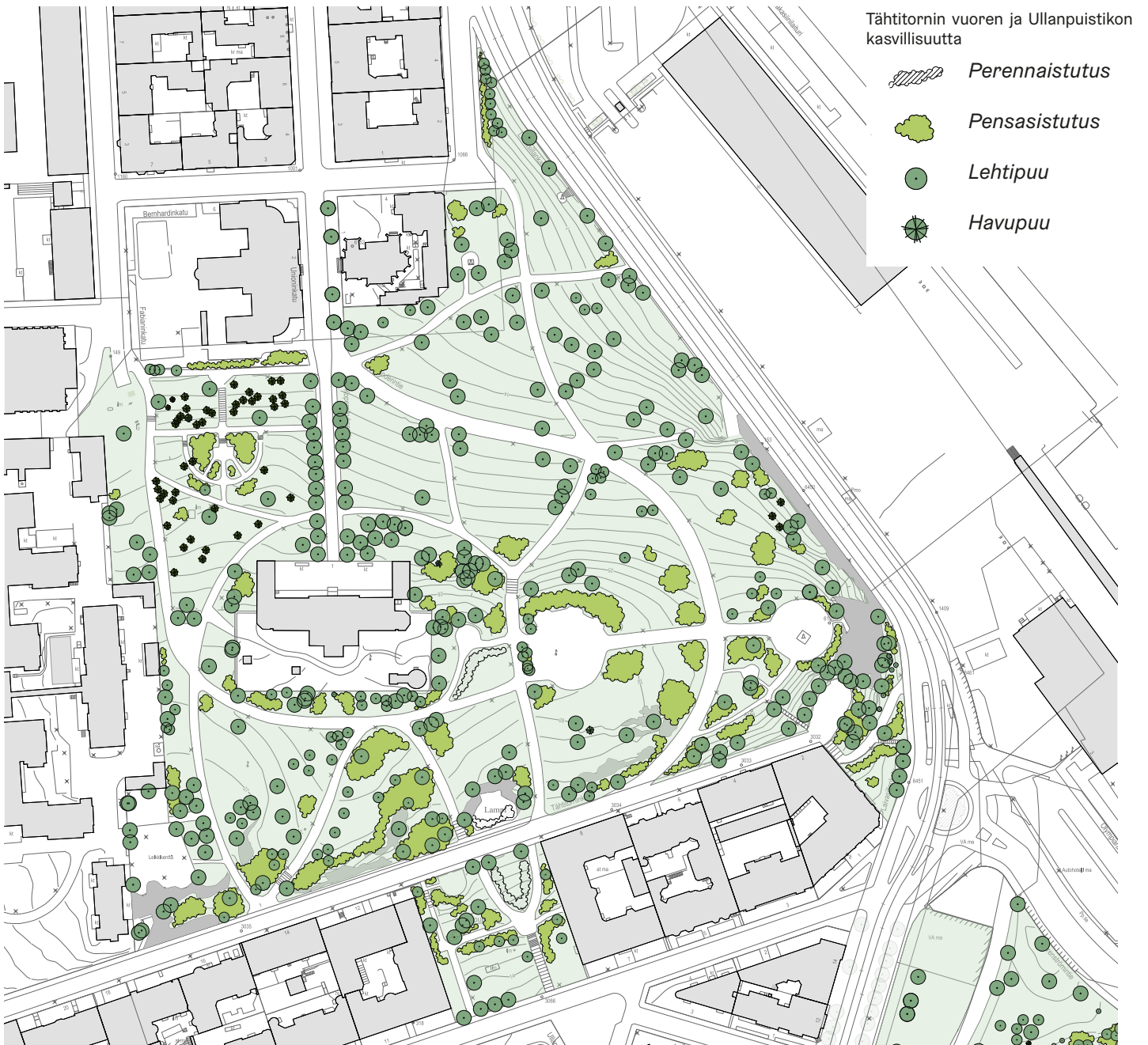
3 Alapeteri 2008.

4 Helsingin kaupungin karttapalvelu, puurekisteri; Terho, suunnitelmien tiedonanto.

Marja Varjoniemen inventoi Tähtitornin vuoren kasvillisuuden 1990-luvulla opinnäytetyötään varten. VIO 4847, KPOA.



Itärinteellä kasvavat ns. "kaskadipensaat" vuonna 1914. Lajeina mm. lumipalloheisi ja syreenit. Kuvaaja Eric Sundström, HKM.





Etelään ja kaakkoon näemme suuren kukkaryhmän, keskellä Chrysanthemum, ympärillä tuoksuva heliotropi ja harmaan valkea Centaurea candidissima, keltainen Tagetes, pieniä agaveja vähäisissä ryhmissä tummanpunaista Celosia christata, pelargonioita ja äärimmäisenä reunuksena Gnaphalium mineatumia.

Korkeammalla itäänpäin näemme toisen sorean kukkaisryhmän, jota reunustaa reseda, anemone, pionit y. m.

Lähellä, itäänkäsin tähtitornista, on kirjavalloistoinen — keltainen ja punainen unikko, vuokko, angervo, asteri, sinikello ja Phlox y. m. — sievä »Floran kumpu».

Itäinen pengermä, keskustana »Haaksirikkoutuneitten» ryhmä — nykyisin tavallista enemmän huomattava — ympärillä orapihlaja-, vattu-, sireeni- ja jasmiinipensaita. Niiden valkoiset kukat levittävät tuoksunsa kautta puiston, jonka tärkeimmät puuryhmät kuitenkin kohoavat vuoren pohjoisella ja koillisella rinteellä. Täällä tapaa tarkastelija lajitelman jaloja ja kauniita puulajia, sievästi järjestettyjä mehevien nurmikkojen kesken, joilla siellä täällä näkee runsasvärisiä kukkaisryhmiä. Laajan pohjoisen rinteiden luoteiskulmalla näemme runsaan kokoelman havupuita vaihdellen meidän tavallisista kuusista ja katajista sypressin keltaisiin thuijiin, lehtikuusiin ja hopeankarvaiseen Pinus albaan, Cembra sibiricaan, siperialaiseen leipämäntyyn ja pyramiidikatajaan. Lähinnä kirurgista sairausruonetta on istutettu Salixlajeja, lehmuksia ja vahteroita. Kuta idemmäksi puistossa astelee, sitä runsaslukuisemmaksi tulevat lehtipuut: orapihlajan, lehmusten, saarnien y. m. lehdot vaihtelevat koivustojen, moniasten tammien, kastanjien ja muiden jalompien sekä kauniiden havupuiden ohessa.

Kun ammattimiesten lausuntoa myöten Tähtitornivuoren laitokset ovat rakennetut erittäin perusteellisesti, järkipäisesti ja kestävästi, voipi toivoa, että nyt valmiiksi saatu puisto yhä edelleen on rehoittava ja kehittyvä ja yhä edelleen pysyvä yhtenä pääkaupunkimme tärkeimpänä kaunistuksena.

## Tähtitornin vuoren kasvillisuus

Olsson suunnitteli puiston kasvillisuutta pieteetillä sekä sommittelun, että lajiston osalta. Vaikka suunnitelmakuvat olivat yleispiirteisiä, on runsaan kuvamateriaalin ja kasvilistojen avulla pystytty muodostamaan melko hyvä kuva alkuperäisestä tilanteesta.<sup>1</sup>

Olssonin istutusperiaatteet ja kasvillisuuden avulla muodostetut tilasommitelmat ovat valitettavasti monin paikoin hävinneet tai häviämässä. Alun perin tärkeät kausikasvi-istutukset puuttuvat puistosta kokonaan. Kasvillisuutta on kadonnut ja uutta istutettu useissa vaiheissa. Istutusten yhteydessä ei ole noudatettu aina alkuperäisiä, varsin hyvin dokumentoituja periaatteita.

Edelliseen, vuoden 2011 selvitykseen verrattuna, oli puistosta kadonnut maisemallisesti, historiallisesti ja lajistollisesti arvokkaita puita. Toisaalta puistoon oli tehty lisää istutuksia, etupäässä lehti- ja havupuita ns. lehtoalueille puiston pohjois- ja eteläosaan. Lisäksi puistoon on istutettu vuonna 2018 Mustilan arboretumista hankittuja taimia, kuten lännenhemlokkia, amurinvaahteraa ja huntuvaahteraa.<sup>2</sup>

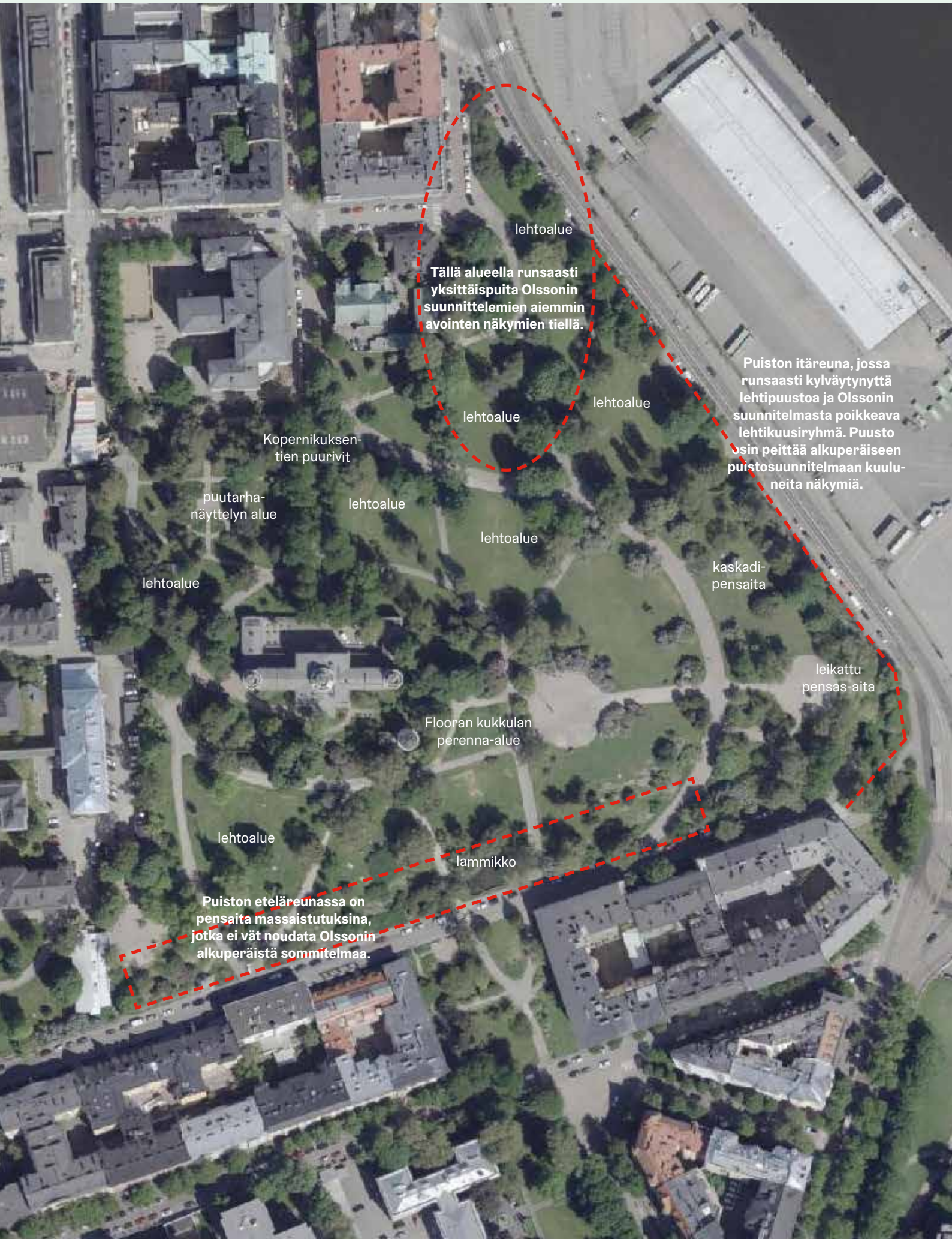
1 Häyrynen 2011, s. 88-89.

2 Suullinen tiedonanto Minna Terho.

Seikkaperäistä selostusta Tähtitornin vuoren kasvillisuudesta puiston valmistamisen jälkeen vuonna 1903. Puutarha no 9/1903, s. 66-67.

Kuvan edustalla ovaalinmuotoinen kausikasvi-istutus. Taustalla näkyy Olssonin tapa käyttää istutuksia peittämässä viereisten tontteja, tässä tapauksessa kirurgisen sairaalan rakennukset peittyvät puuvartisen kasvillisuuden taakse. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy puuistutuksia nurmialueella, kyseessä on pieni ns. "lehtoalue". Suurin lehtoalue oli puiston pohjoisosassa. Kuvaaja tuntematon, 1900, HKM.







Unioninkadun päätteellä jatkuva Kopernikuksentien lehmuskujanne. Vuonna 2020 tehdyn kuntokartoituksen perusteella kujanteen puista valtaosa on huonossa kunnossa ja tulisi uusia.



Puiston koillisen osan ”lehtoaluetta”. Kasvillisuus koostuu pääosin lehtipuista, joiden rungot piirtyivät hyvin esiin nurmipinnalta. Puita on istutettu useissa vaiheissa, eivätkä niiden istutusperiaatteet enää täysin noudata Svante Olssonin alkuperäisiä periaatteita.



Flooran kukkulan perennaistutuksia. Istutukset ovat niukemmat verrattuna Olssonin alkuperäissuunnitelmiin.



Näköalapaikan matalaksi leikattu pensasaita noudattaa alkuperäistä mallia. Ympäristön puut, jotka ovat pääosin lähinnä jalavia, peittävät alun perin olennaisesti avoimempia näkymiä.



Olssonin periaatteisiin kuului näkymien rajaaminen pensasryhmillä puistokäytävien risteyksissä. Periaate on jossain määrin säilynyt sijainnin puolesta, mutta istutukset itsessään eivät enää noudata alkuperäistä periaatetta ja ovat pääosin yksilajisia.



Kummatkin kuvat kallion laen oleskelualueesta 1960-luvulla. Kallion yhteydessä oli runsaat perenna- ja pensasistutukset. Kuvaaja Volker von Bonin, MV.

Kuvassa näkyy hyvin kasvuun lähtenyt satamaradan vie-reinen lehmusrivi. Kuvaaja Signe Brander, 1912, HKM.



## Armi Ratian puiston kasvillisuus

Puiston alue on ollut ennen 1950-luvulla Bengt Schalinin alaisuudessa tehtyjä istutuksia pääosin avokalliota ja lähes paljas kasvillisuudesta. Olympialaisia varten rakennetun puiston istutukset tehtiin vuosien 1952-1955 välillä.<sup>1</sup>

Pääosa puiston istutuksista oli puuvartista kasvillisuutta, kuten puita ja pensaita ja käytetty lajisto oli Bengt Schalinille tyypilliseen tyyliin hyvin monimuotoista. Osa puustosta on saattanut olla paikalla valmiiksi kasvanutta.<sup>2</sup> Kallioalueiden yhteyteen tehtiin lisäksi edustavia perennaistutuksia, jotka ovat sittemmin jääneet rakentamisen alle. Puistoon kylvettiin myös nurmialueet kallion laelle ja rinteen viereiselle istutusalueelle.

Nykyisin puistossa on myös itsestään kylväytyntä puuvartista kasvillisuutta tonttien rajoilla, lajeina pääosin jalavaa ja vaahteraa. Puistoon on myös istutettu jonkin verran kasvillisuutta, mutta näistä ei ole olemassa suunnitelmakuvia. Uusia istutuksia on tehty viimeksi 2018, jolloin puistoon ja rata-alueelle on istutettu Mustilan arboretumista hankittuja taimia.<sup>3</sup> Näiden taimien lajisto on valittu kokeilumielessä ja käsittää harvemmin käytettyjä lajeja ja lajikkeita, kuten jättituijia, lännenpagodikanukkaa ja kirskikkasorvarinpensasta.

1 Alapeteri 2008, liite 5.

2 KHKK 1949, s. 294. Puistossa siirrettiin puita vuonna 1949.

3 Suullinen tiedonanto Minna Terho.



Laivasillankadun varrella puiston kasvillisuus koostuu lehmusrivistä, jonka ympäristö on sittemmin nurmetettu. Lehmusrivistä suurin osa on istutettu jo satamaradan alkuperäisen linjauksen yhteydessä vuonna 1894. Puuriviä on täydennetty kolmella lehmuksella 1930-1940-lukujen aikana makasiinirakennuksen poistuttua. Sittemmin tälle puiston osa-alueelle ei ole tehty istutuksia. Muuntamon yhteydessä kasvaa metsävaahteroita ja vuorijalavia, nämä ovat todennäköisesti paikalle 1980-luvulta lähtien kylväytyneitä yksilöitä. Ratakuilun toisella puolella on myös luontaisesti kylväytyntä kasvillisuutta, kuten jalavia. Tontin muuria vasten kasvaa köynnöksiä, ainakin villiviiniä. Vuonna 2018 rata-alueelle on istutettu Mustilan arboretumin taimia, kuten huntu- ja mantsurianvaahteraa. Taimet ovat vielä hyvin pienikasvuisia.<sup>4</sup>

Puiston eteläpäädyssä Itäisen Puistotien ja Laivasillankadun risteyksessä on lisäksi puu- ja pensasistutuksia. Osa-alueen alkuperäisistä istutuksista ei ole tarkempaa tietoa. Alue oli merkitty vielä vuoden 1945 kiinteistökartassa osaksi Myllytien reunimmaista tonttia. On kuitenkin todennäköistä, että ainakin osa istutuksista on tehty 1950-luvun aikana.<sup>5</sup> Myllytie 2:n tontin ja puistoalueen kasvillisuus muodostaa puistomaisen kokonaisuuden, josta suurin osa sijaitsee tontin alueella. Istutukset käsittävät nurmialueelle istutettuja yksittäispuita ja puuryhmiä. Satamaradan päädyssä ja Laivasillankadun varrella on lisäksi yksittäisiä pensasistutuksia.

Armi Ratian puistossa sijaitsee historiallisesti, kaupunkikuvallisesti ja lajistollisesti arvokkaita puita. Laivasillankadun myötäinen satamaradan yhteyteen aikoinaan istutettu lehmusrivi on näyttävä ja tärkeä osa puiston maisemaa. Radan toisella puolella nurmialueelle kasvaa lajistollisesti arvokas erikoisuus hopealehmus (*Tilia tomentosa* 'Petiolaris'), jonka kasvutapa on poikkeava.<sup>6</sup> Lähellä lehmusta kasvaa kaksi arvokasta ja hyvin kookasta hopeapoppelia (*Populus x canescens*) ja niiden juurivesasta kiinni ratakuilun kaiteisiin kasvava yksilö. Puut on istutettu vuonna 1956.<sup>7</sup>

4 Mustilan taimihankkeiden taimet-taulukko.

5 Karhu 1986, s. 72.

6 Mustiala 2003, s. 32. Hopealehmuksen riippuvaoksainen muoto on poikkeava ja eikä muita vastaavia yksilöitä löydetty vuonna 2003 tehtyjen kaupunkilehmusinventointien yhteydessä.

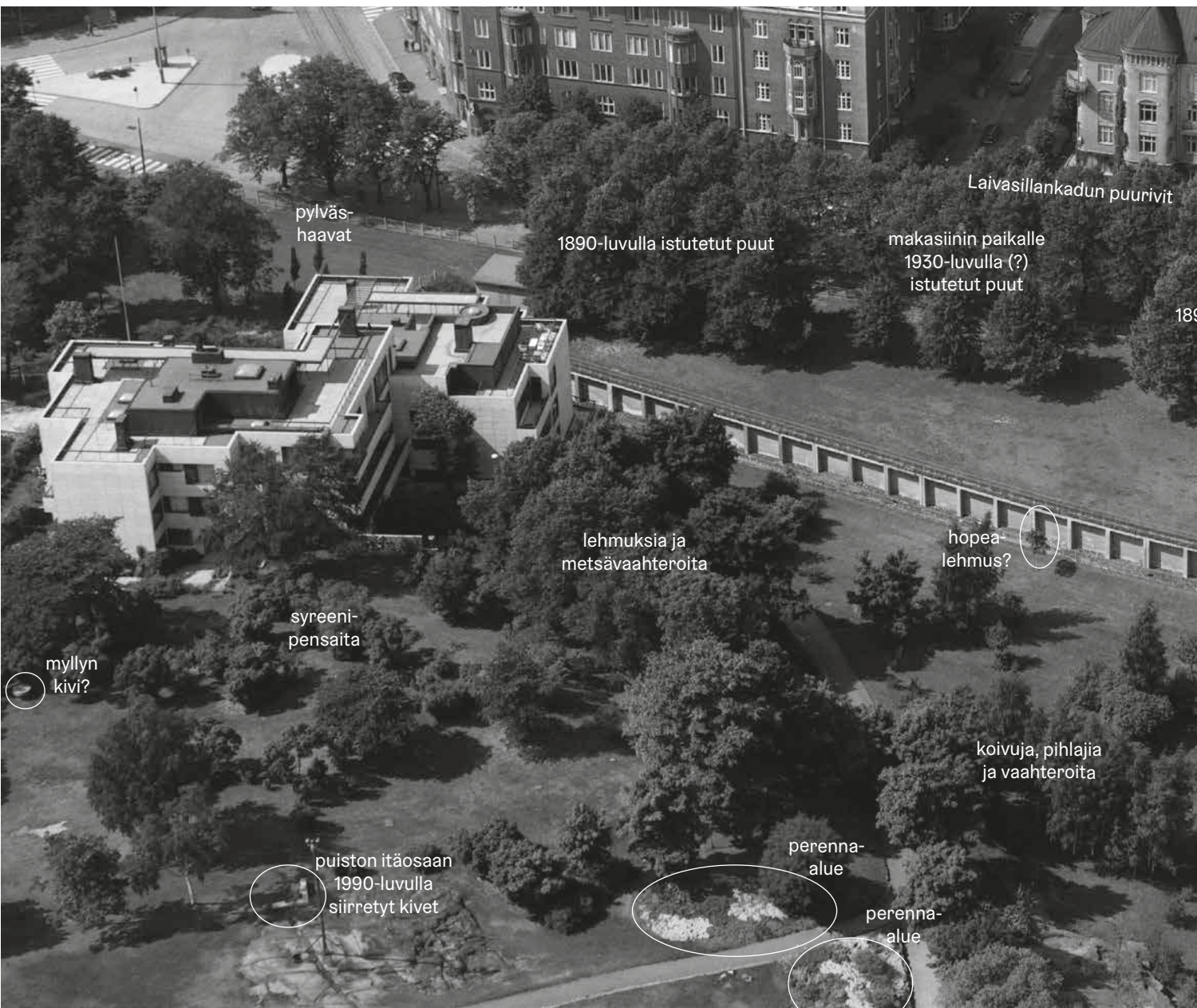
7 Karhu 1986, s. 23, 72.

Ylhäällä vasemmalla ratakuilun eteläpäädyn todennäköisesti kylväytyneitä jalavia ja vaahteroita. Kuvassa näkyvä pylväshaapa on jääne puuryhmää, joka istutettiin 1950-luvulla.

Alhaalla vasemmalla muuntamon villiviinit, joiden rehevä kasvusto peittää rakennusta. Pieniä villiviinikasvustoja on myös taustalla, ratakuilun toisella puolella sijaitsevan tonttia rajaavan muurin luona. Muuntamon ympäristön kasvillisuus on pääosin paikalle kylväytyneitä vaahteroita ja jalavia.



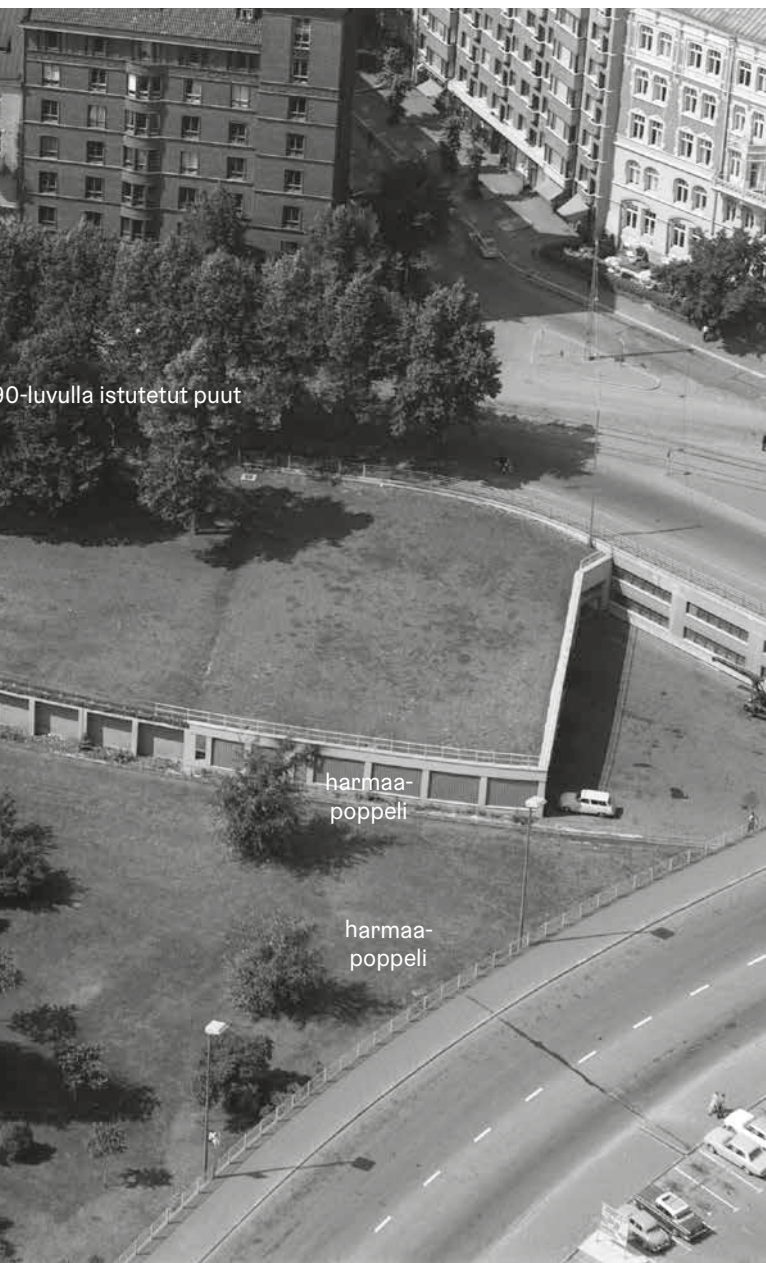
Armi Ratian puiston kasvillisuus



Ylinnä puiston eteläosan kasvillisuutta, joka koostuu monilajisista puu- ja pensasistutuksista. Helsingin poppelistelvityksen mukaan kuvassa näkyvät pylväshaavat (1.) olisi istutettu jo vuonna 1956. Toiseksi ylimmässä kuvassa näkyy Bengt Schalinin aikaan istutettua puustoa. Kuvan etualalla kasvaa lajistollisesti arvokas hopealehmus (2.). Taustalla myös puiston arvokkaat harmaapoppelit (3.). Toiseksi alimmassa kuvassa näkyy taustalla Laivasillankadun myötäinen satamaradan rakentamisen yhteydessä istutettu lehmusrivi (4.), joista kolme yksilöä on istutettu myöhäisemmässä vaiheessa (5.). Etualalla kaunis tuomipihlaja. Alimmassa kuvassa puiston itäosan kasvillisuutta; vaahteraryhmiä, koristeomenapuita ja vanha pihlaja.



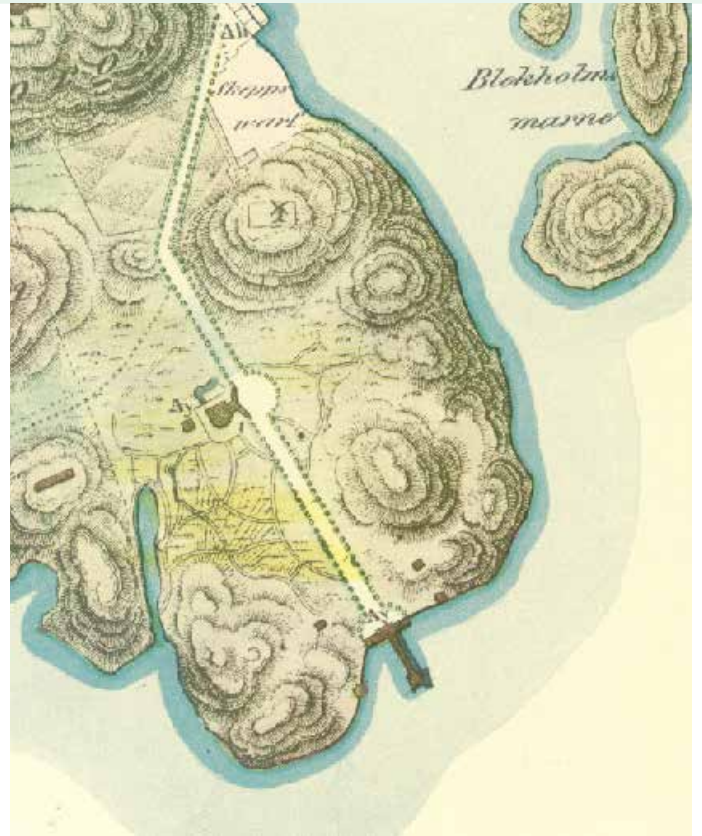
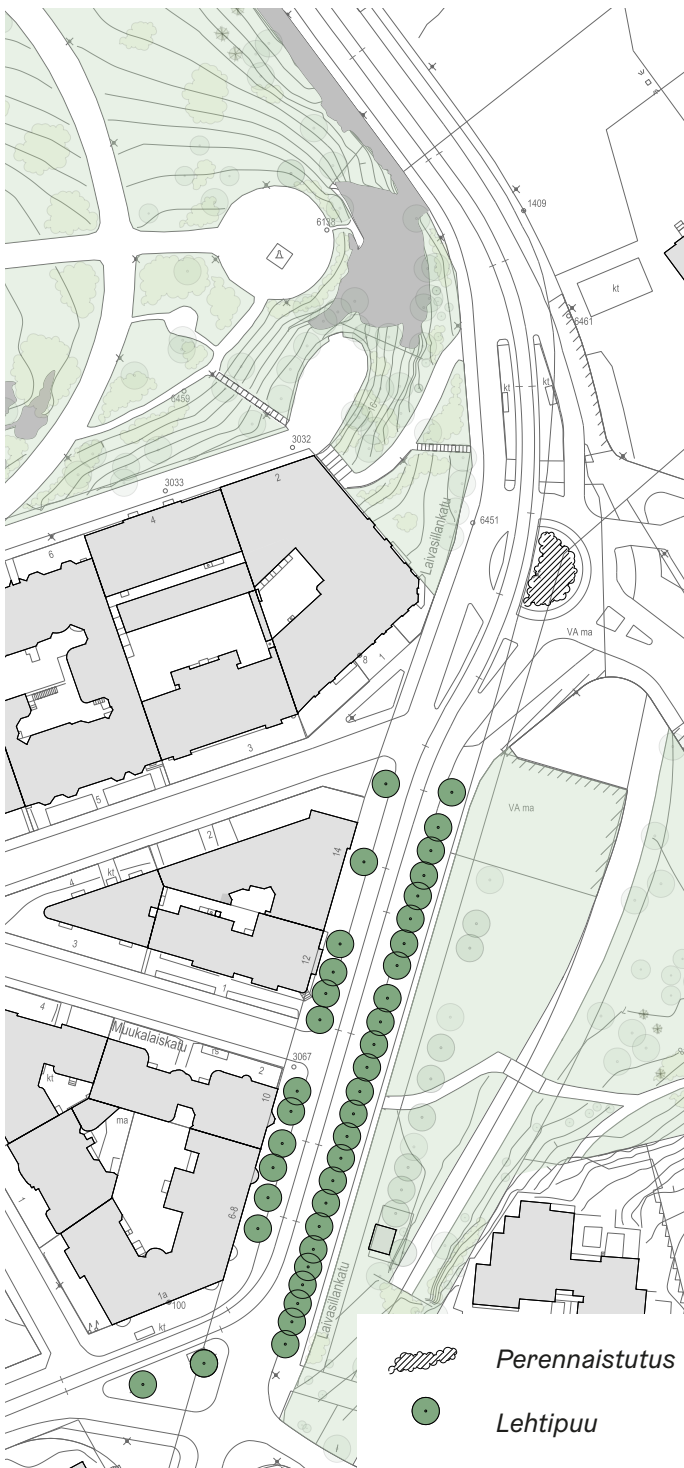
Ilmakuvaista 1960-luvulta on nähtävissä puiston kasvillisuutta puiston itäisintä reunaa lukuun ottamatta. Kuvaaja B. Möller, 1966, HKM.





Laivasillankadun lehmusrivi Tähtitornin vuoren kohdalla 1890-luvun puolivälin jälkeen. Puut oli istutettu aidan taakse nurmialueelle. Kuvaaja Alexander Eugen Maconi, HKM.

#### Katualueiden kasvillisuus



Asemakaavassa näkyy hyvin miten Laivasillankadun ja Ison Puistotien oli tarkoitus toimia edustavana puistokatuna kaupungin keskustasta Kaivo-puistoon maitse saavuttaessa. Toinen saapumisreitti oli vesiteitse Kaivo-puiston rannan uimalaitokselle. Puistokatujen varrelle on esitetty puurivit koko matkalle. Asemakaava 1838, Helsingin karttapalvelu.



Ortokuvassa vuodelta 1932 kadun puurivit näkyvät selvästi. Tähtitornin vuoren kaakkoiskulmassa näkyy edelleen hyvin kadun varrelle jo 1890-luvulla istutettu lehmusrivi. Helsingin karttapalvelu.



## Laivasillankadun puurivit



Valokuvassa vuodelta 1930 näkyy hyvin, miten puut kadun länsisivulla Vuorimiehenkadun ja Tehtaankadun välillä on tapitettu, eli katkaistu rungosta. Kuvaaja tuntematon, HKM.



Laivasillankadun eteläisen osan puurivi nykytilassaan. Armi Ratian puiston puurivi hahmottuu osaksi vihreää kokonaisuutta.

## Katualueiden kasvillisuus

Katupuuta selvitysalueella on ainoastaan Laivasillankadulla, missä lehmuksesta koostuvat puurivit ovat iäkkäitä. Niiden tarkkoja istutusajankohtia ei ole tiedossa. Vanhimmat puut on istutettu vanhojen valokuvien perusteella jo ennen satamaradan rakentamista 1890-luvulla, todennäköisesti kadun rakentamisen yhteydessä. Puiden istutustiheys on varsin tiuha, noin 5-6 metriä. Vastaava istutustiehyys on ollut tyyppinen 1800-luvulla.<sup>1</sup> Tiheällä istutusvälillä saatiin aikaan hyvin vihreä vaikutelma, kun puiden latvukset kasvoivat yhteen.

Laivasillankadun katupuut esiintyvät kenties ensimmäisiä kertoja vuoden 1838 asemakaavakartalla, kun laivatelakan vierestä linjattiin yhteys Kaivopuistoon. Tien varrelle esitettiin puurivejä, nykyisen Ison Puistotien osalta rivien tuli olla kaksinkertaiset.<sup>2</sup>

Puut on inventoitu kaupungin lehmusselvityksen yhteydessä vuonna 2001 ja vuosien 2010-2011 aikana.<sup>3</sup> Puurivejä on täydennetty uusilla puustolehmuksilla, istutukset on tehty todennäköisesti 1990-2000-lukujen aikana. Jo 1990-luvulla ehdotettiin puurivien uusimista lähes kokonaan, sillä uusittavaksi oli ehdotettu yhteensä 34 puuta.<sup>4</sup>

1 Harju 2007, s. 17; myös Kukkamäki, Liite 1/2. Kaivopuiston 1830-luvulla istutetulla Ison Puistotien puukujanteella puiden väli riveissä oli 6,2 m.

2 Heikel 1919, s. 26-28.

3 Mustiala 2003; Terho 2013, s. 45, 58, 74. Terho esittää inventoinnin perusteella kadun puille kuntotutkimusta ja uudistamissuunnitelman laatimista.

4 HS 27.11.1994.

Laivasillankadun lehmusrivin puut Tähtitornin vuoren kohdalla ovat vastaistutetut kuvauksen aikaan vuosien 1891-1893 välillä. Taustalla näkyy Laivasillankadun eteläpääty, jonka lehmuskujanne on jo selvästi iäkkäämpi. Kuvaaja Gunnar Lönnqvist, HKM.



Laivasillankadun lehmusrivi  
ja Ehrenströmintien kierto-  
liittymä. Kuvaaja SKY-FOTO  
Möller 1978, HKM.



Laivasillankadun ja Ehrenströmintien risteys

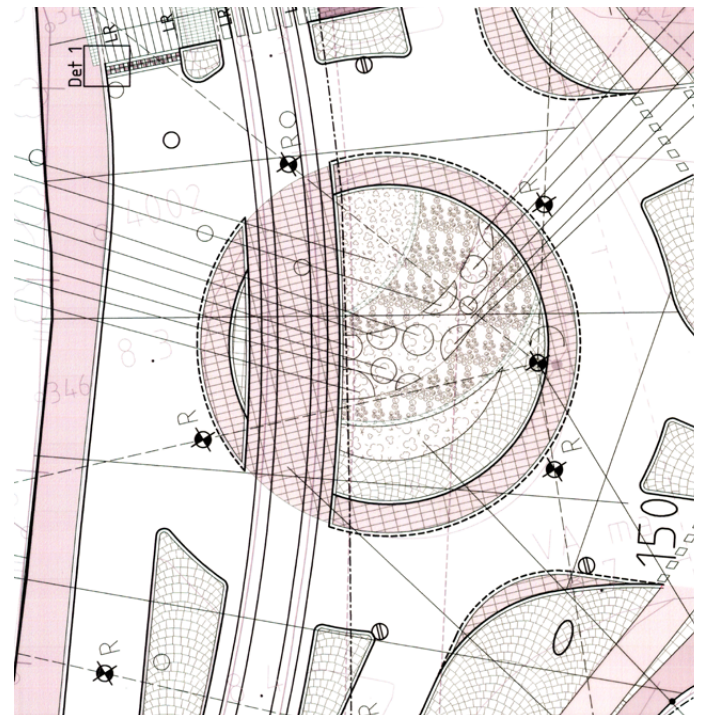
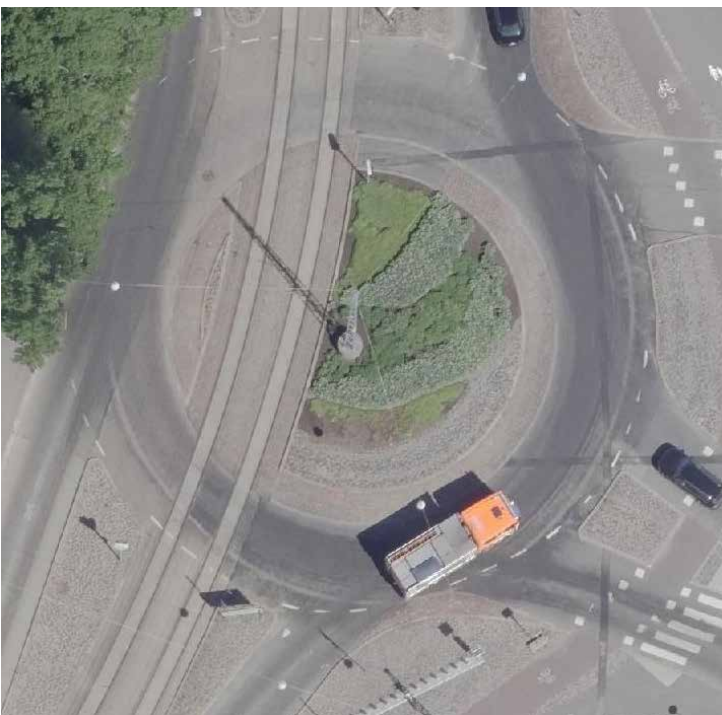


Yhäällä vasemmalla ortokuvassa vuodelta 1969 on näkyvissä muuten nurmipintaisen saarekkeen kausikasvit ympyrönmuotoisina vaaleina täplinä. Vuonna 1969 puisto-osaston kasvilistojen mukaan yhteen ympyröistä oli istutettu kannoja ja neljään muuhun samettikukkia.

1980-luvulta vuoteen 2014 kausikasvikuvio oli S-kirjaimen muotoinen, kuten ylhäällä oikealla olevassa ortokuvassa vuodelta 2010. Ortokuvat Helsingin karttapalvelu.

Vasemmalla nykyinen perennaistutus, joka käsittää kestäviä maanpeiteperennoja, kuten rönsyansikkaa ja kuunilijoja. Taustalla näkyy kadun varren vanhan puurivin jäljelle jääneet lehmukset.

Alhaalla vasemmalla ortokuva istutuksesta vuodelta 2021 ja alhaalla oikealla suunnitelmakuva vuodelta 2014. Ortokuva Helsingin karttapalvelu, suunnitelmakuva KAO 30092/200, KPOA.





Olympialaiturin istutusastioissa näkyy ainakin pelargonioita ja lobeliaa 1950-1960-luvulla otetussa kuvassa. Taustalla näkyvässä myös Ehrenströmintien risteyksen pieni istutusalue, jossa nurmipintaisella alueella kasvaa ruusupensaita. Kuvaaja H. A. Turja, MV.

#### KUKKA-ASTIAT

OLYMPIALAITURI, 12 kpl kulmikkaat vuorvytyt ja 3 kpl betonisia

6 kpl oven edessä:

Canna Van der Schoot	6 x 3	18 kpl
Petunia Capri	6 x 8	48 "
" Pink Magic	6 x 3	18 "

6 kpl terassilla:

Ricinus Sanguineus	4 x 3	12 "
Pelargonium Meteor	4 x 6	24 "
Lobelia erinus Saphir	4 x 5	20 "
Petunia Capri	2 x 14	28 "
" White Magic	2 x 3	6 "

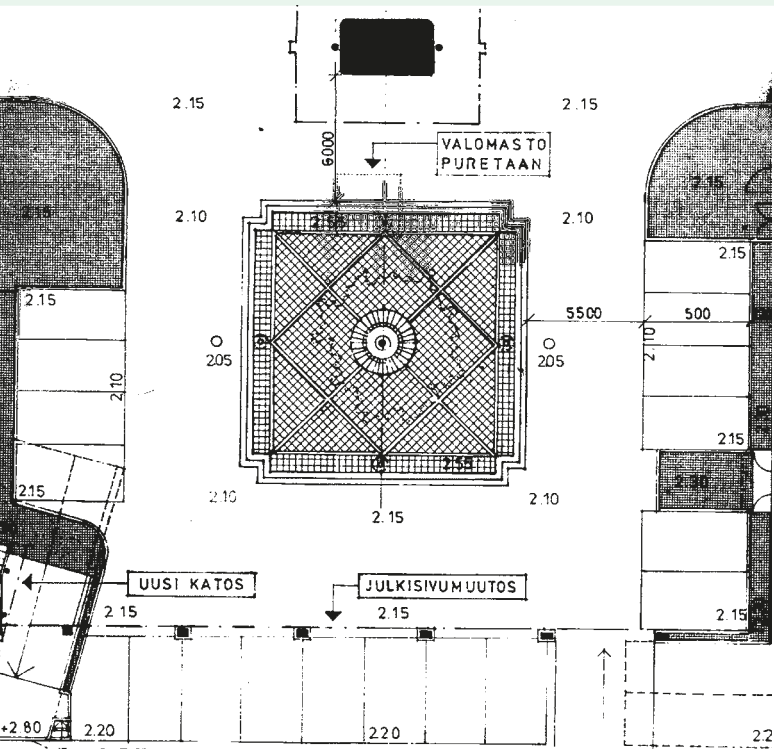
3 kpl betonisia:

Pelargonium Pfizer	3 x 6	18 "
Petunia Capri	3 x 7	21 "

Olympialaiturin istutusluettelo kesälle 1970. Ovien eteen suunnitellut istutukset ovat olleet näyttävät sisältäen puna-keltakukkaisia kannoja ja kahta eri väristä petuniaa. Muihin istusastioihin oli suunniteltu korkeita risiinejä, erilaisia pelargoneja ja petunioita sekä sinistä lobeliaa. HKA.

1970-luvulla istutusalueella on jo syreenipensaita, eikä nurmialuetta enää ole. Istutusalueen keskellä on 1960-luvulla siihen asennettu valomasto. Istutusalueen viereinen matala rakenne peittää aluetta Olympiaterminaalini puolella. Kuvaaja Volker von Bonin, 1975, HKM.





Terminaalirakennusten välille suunniteltiin vuonna 1990 puuistutus entisen valomaston paikalle. Asemapiirros Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirasto.

## Sataman kasvillisuus

Satama-alueelle ja laiturikentille, istutuksia alettiin tehdä vasta 1950-luvulla, ja silloinkin hyvin pieninä, eräänlaisina viihtyisyyttä lisäävinä koristeaiheina. Ainoa olympialaisiin liittyvän rakentamisen yhteydessä toteutettu istutus satama-alueella on Ehrenströmintien varrella sisäänajon yhteydessä. Matkustajapaviljongin asemapiirustuksessa vuodelta 1951 kohtaan on suunniteltu toteutettua laajempi pisananmuotoinen istutusalue, jonka keskelle oli esitetty myös puu.<sup>1</sup> Suunniteltua pienempänä ja muotoilultaan hieman vaatimattomampana risteykseen toteutettiin ruusupensaita sisältänyt nurmialue. Puun sijaan nurmialueen keskelle sijoitettiin vuonna 1964 valomasto.<sup>2</sup> Istutusta on sittemmin täydennetty mm. syreeneillä. Nykyisin istutus on kylvätynneiden puuntaimien valtaama ja huonossa kunnossa.

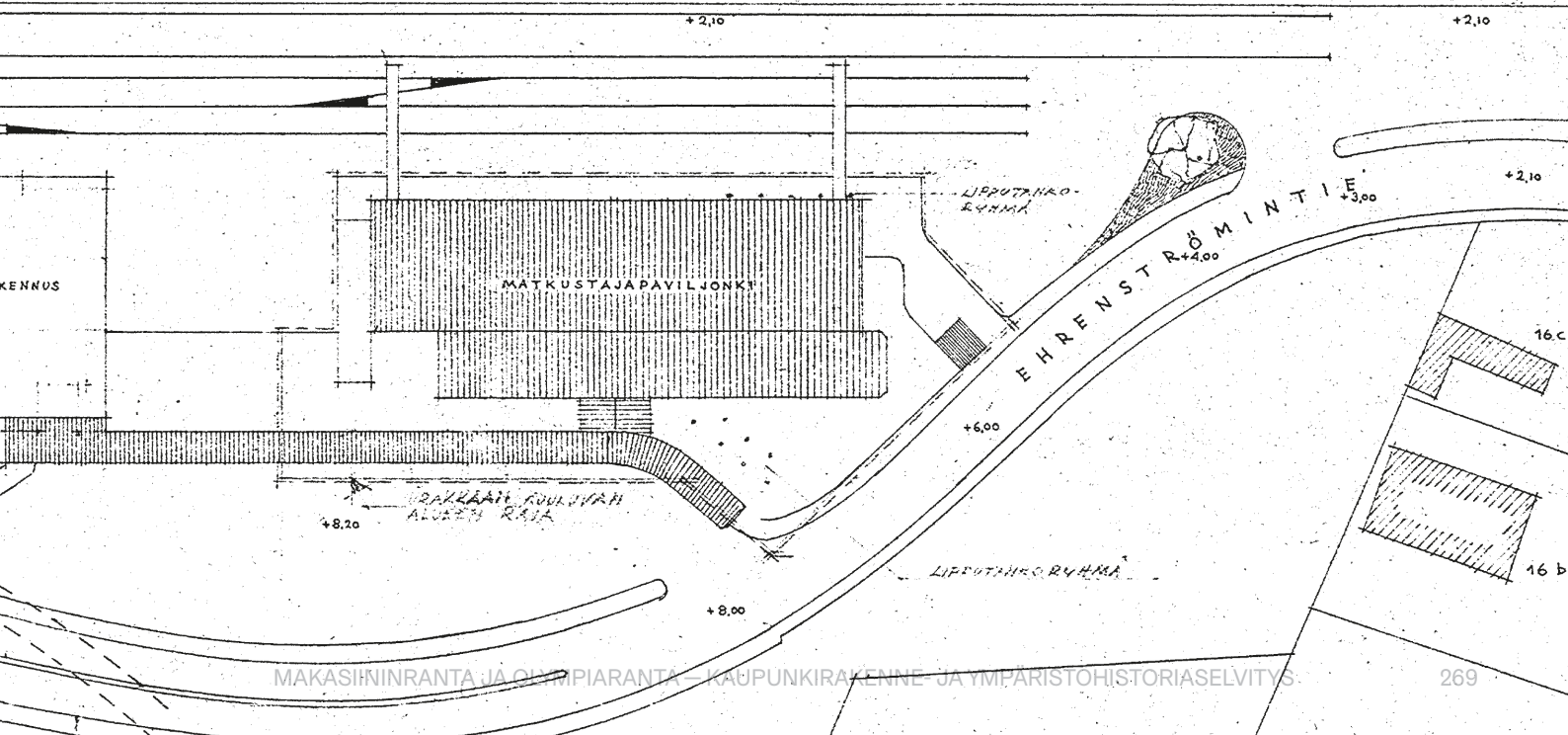
Makasiiniterminaalien pohjoispuolella sijaitsevan pysäköintialueen ja satama-alueen sisäänajon yhteydessä on ollut marjaomenapuita ja kukkivia pensaita käsittävät istutukset 1990-luvun alusta saakka.<sup>3</sup> Olympiaterminaalien ja Satamatalon väliselle aukiolle on istutettu samaan aikaan yksi jalava.

Laivasillankadun vastaisen muurin yhteydessä on ollut nyt jo taantuneita pensasistutuksia. Istutetut villiviinit kasvavat edelleen ja ulottuvat aina kadulle saakka.

- 1 Helsingin Satamalaitos, O6-1723a, 1.3.1951.
- 2 Tarkemmin kappaleessa Hämärät satamat (s. 125).
- 3 VIO 4011-4012, KPOA.

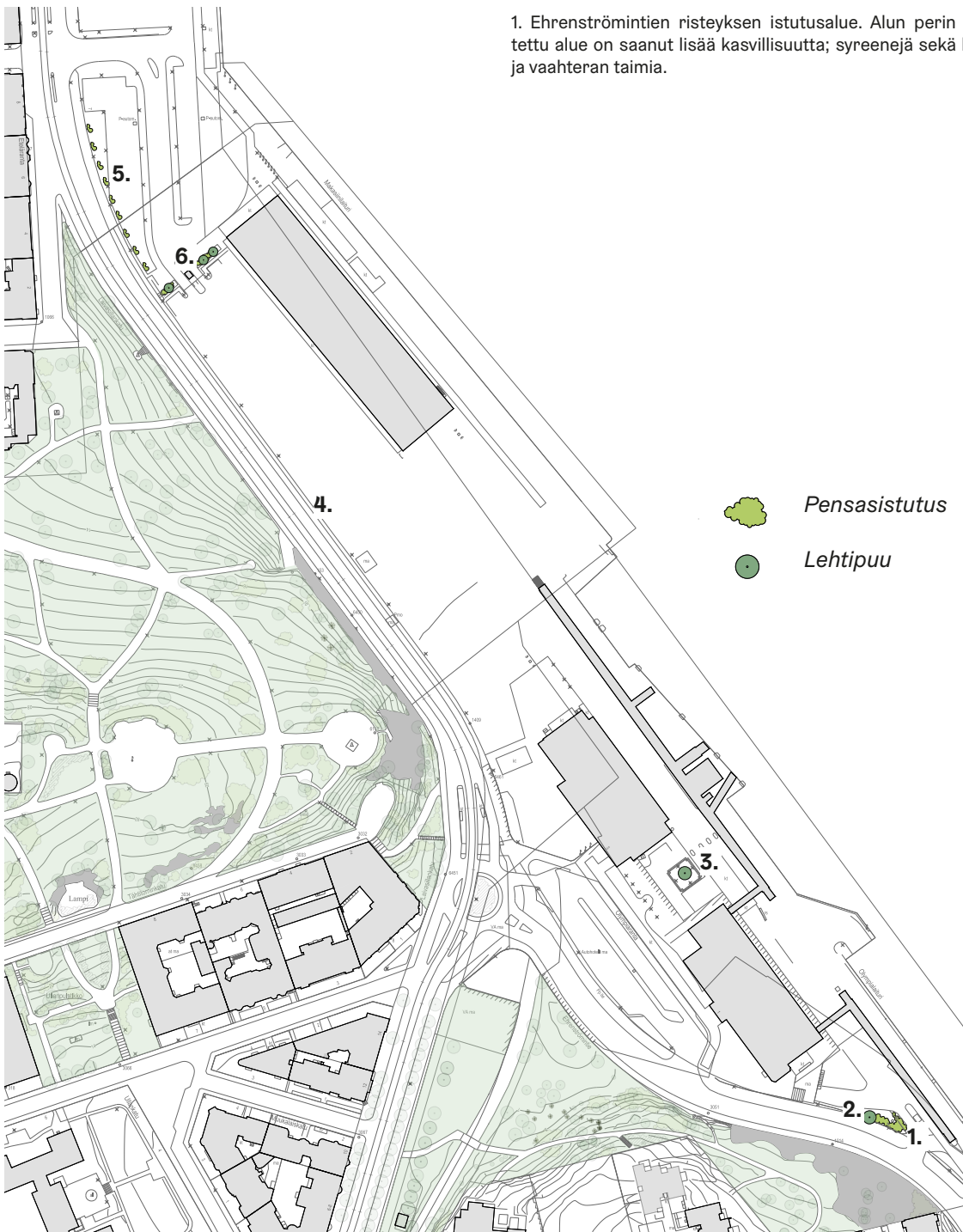
Ehrenströmintien sisäänajon yhteyteen muotoiltu pisananmallinen istutusalue näkyy alhaalla asemapiirroksessa. Helsingin Satamalaitos.

## MAKASIINIRANTA





Satama-alueiden kasvillisuus



1. Ehrenströmintien risteyksen istutusalue. Alun perin ruusupensailta istutettu alue on saanut lisää kasvillisuutta; syreenejä sekä kylväytyneitä jalavan ja vaahteran taimia.



3. Olympiaterminaali



4. Laivasillankadun v



1. Ehrenströmintien risteysalue istutusalue toiselta sivulta. Reunakivet repottavat ja syreenejä lukuun ottamatta kasvillisuus käsittää lähinnä kylvättä lajistoa. Vaikutelma on todella huono.



2. Aivan muurissa kiinni kasvava vaahtera on mahdollisesti alun perin paikalle kylväytynyt ja jätetty kasvamaan. Puu on ollut paikalla ainakin 2000-luvun alusta saakka, mutta voi olla myös jonkin verran sitä vanhempaa perua.



3. Vieressä korotetulla kiveysalueella kasvava jalava on 1990-luvulta.



5. Laivasillankadun viereisen pysäköintialueen reunalle on istutettu matalia kukkivia angervopensaita.



4. Muurien muuria vasten kasvavat villiviinit ovat näyttävät.



6. Satama-alueen sisääntuloportin yhteydessä on marjaomenapuista ja matalista pensaista koostetut istutusalueet.

Kuvanveistäjä Robert Stigellin vuonna 1898 julkistettu pronssiveistos Haaksirikkoiset. Kuvaaja Volker von Bonin 1965, HKM.



Marmorista veistetty Kahlaaja-teos sijoitettiin puiston eteläosassa sijaitsevaan lampeen vuonna 1925. Veistos on Wäinö Aaltosen ja sijaitsee nykyään Rikhardinkadun kirjastossa. Kuvaaja Uggla Rune 1960-1963, HKM.



Lampeen on sittemmin sijoitettu Marjo Lahtisen veistos Torso, joka juljistiin vuonna 2008.



## Taideteokset ja muistomerkit

### Tähtitornin vuoren veistokset ja muistomerkit

Tähtitornin vuoren merkittävin teos on vuonna 1898 julkaistettu pronssista valettu ”Haaksirikkoiset”, jonka veisti Robert Stigell. Sen sijainti puiston näköalapaikalla taivas taustallaan on mahtipontinen. Teoksen sijainti oli esitetty jo Olssonin suunnitelmissa ja sijaintiin otti kantaa myös rahoituskamari. Teos rahoitettiin osin kaupungin anniskeluyhtiön voittovaroilla.<sup>1</sup>

Svante Olssonin laatiessa suunnitelmia sijaitsi puiston alueella jo observatorion meridiaanimerkki, jonka hän otti huomioon merkitsemällä sen suunnitelmakuviinsa. Vuonna 1925 sijoitettiin puiston eteläosan lampeen Waino Aaltosen veistos Kahlaaja.<sup>2</sup> Sittemmin puistoon on sijoitettu yhteensä kolme muistomerkkiä. Kaikki uudemmat muistomerkit on sijoitettu pohjoisosan lehtoalueelle. Erityisesti uusimpien sijoittelu ja ympäristön käsittely ei vastaa Olssonin aiempia suunnitteluperiaatteita.<sup>3</sup>

1 KHKK 1898, s. 28. ”...att den af Drättselkammaren ifrågasatta östra platån i omfång och läge vore den för ändamålet mest passliga; borde skulpturverket dock enligt utskottets åsigt uppställas icke å midten af platån, utan något åt sidan, i den sydöstra quadranten af den cirkelformade planen samt huvudfiguren blifva vänd åt nordvest, då någon förstoring af platsen icke blifve nödvändig.”

2 KHKK 1925, s. 58.

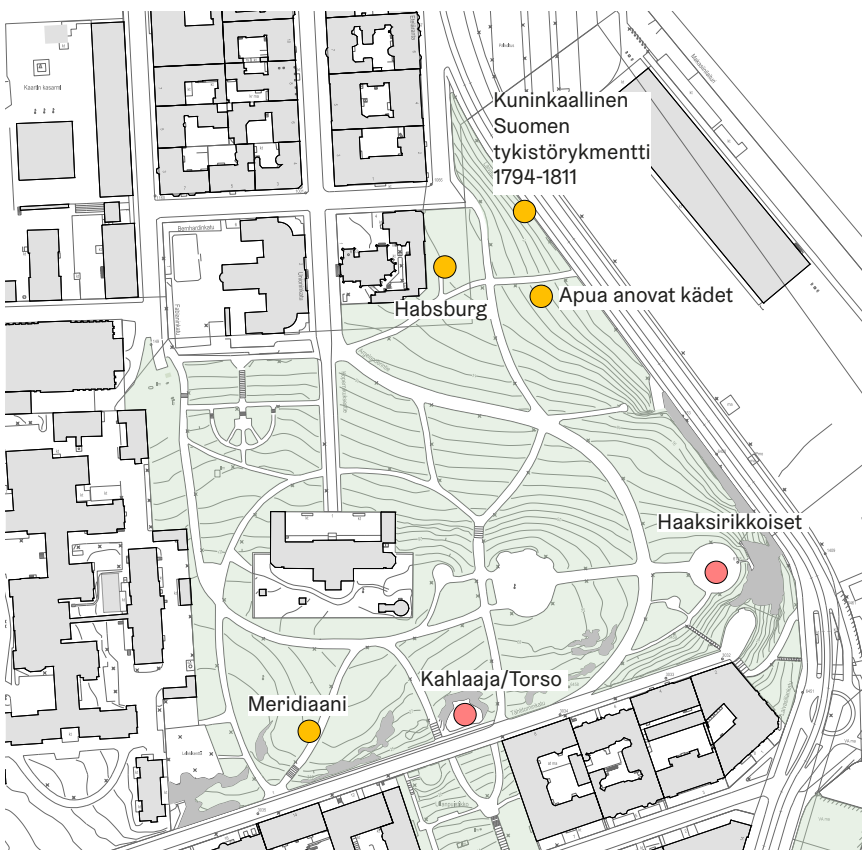
3 KHKK 1939, s. 66; KHKK 1971, s. 251.



Haaksirikkoiset ja sen ympäriltä avautuvat näkymät ovat olleet suosittu kuvauskohde. Kuvaaja tuntematon 1930-luku, HKM.



Veistoksen ympäristö on säilynyt lähellä alkuperäistä asuaan leikattuine pensasaitoineen. Näköalatasanteen ulkopuolella puuvartinen kasvillisuus peittää nykyisin näkymiä.



Vanha meridiaanimerkki on säilynyt puiston eteläisessä osassa.

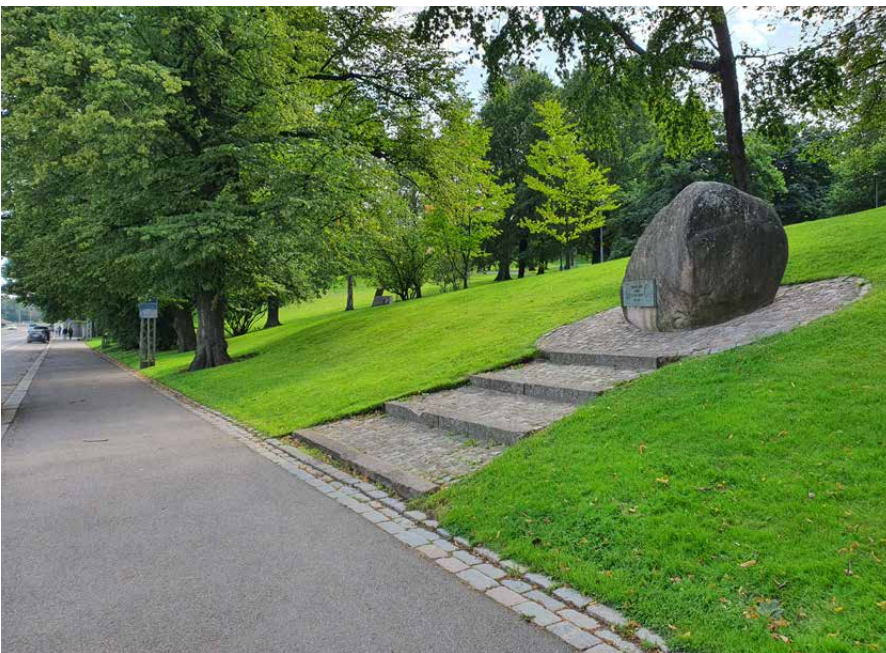
Tähtitornin vuoren veistosten ja muistomerkkien sijainnit. Havainnekartalle on merkitty puiston nykyisten veistosten sijainnit punaisilla ja muistomerkit keltaisilla.



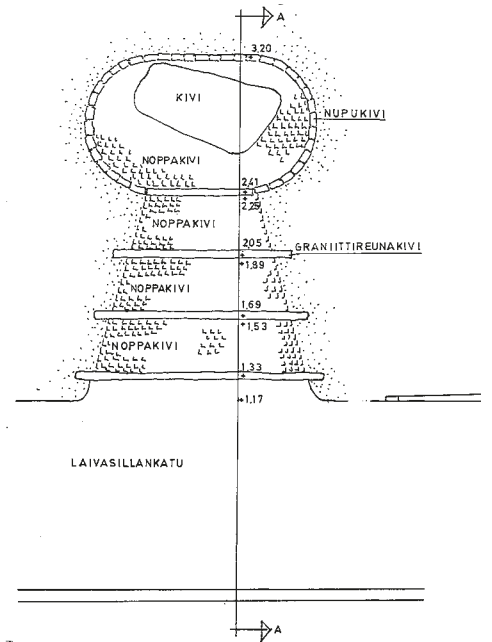
Höyrylaiva Habsburg Helsingin satamassa. Alus tuhoutui lokakuussa 1918 ja surmansa sai 123 takaisin kotimaahansa palaamassa ollutta saksalaista sotilasta. Reprokuvaus Markku Haverinen, MV.



Habsburg-höyrylaivan muistomerkin on tehnyt Gunnar Finne ja se julkistettiin vuonna 1939. Sijainti Saksalaisen kirkon vieressä on luonteva, sillä teoksen on tarkoitus kunnoittaa Suomen sisällissodassa menehtyneitä saksalaissotilaita.



Tykistörykmentin muistomerkki on sijoitettu Laivasillankadun varrelle. Vuonna 1972 julkaistun muistomerkin on suunnitellut Gustaf von Numers.



Muistomerkin ympäristön suunnitelmat on laatinut Lars Liljefors vuonna 1978. (KYMPARK)



Juutalaispakolaisten muistomerkki "Apua anovat kädet" ovat suunnitelleet Rafael Wardi ja Niels Haukeland. Muistomerkki on paljastettu vuonna 2000.

## Armi Ratian puiston muistomerkit

Läntisellä kallioalueella Myllyrinteen puolella sijaitsee kaksi muistomerkkiä, joista kumpikaan ei kuulu Helsingin taidemuseon kokoelmiin. Kallioalueen reunaan on sijoitettu myllyn rakenteita<sup>1</sup>. Siirtoajankohta tai aiempi sijainti puistossa ei ole tiedossa, mutta siirto nykyiseen paikkaan on tapahtunut 1990-luvun aikana.

Armi Ratian muistomerkki julkistettiin puiston vihkimisen yhteydessä vuonna 2018. Heikki Helmisen suunnittelema muistokivi on sijoitettu lähelle myllyn vanhoja rakenteita siten, että taustalla avautuu hieno näkymä kohti merta ja Katajanokkaan.

<sup>1</sup> Heikel 1919, s. 43. Myllyn akselin kuopan käsittävä iso kivi mainitaan olevan edelleen muistona siitä myllyn paikalla vuonna 1919. Kyseessä voi olla sama kivi. Kaivopuiston myllyn kivet on joidenkin lähteiden mukaan siirretty aikoinaan Hakasalmen huvilan pihalle. Puistossa nyt sijaitsevien kivien tausta ei ole tiedossa, mutta on mahdollista että ne ovat Kaivopuiston myllyn jäänteitä. Nykyiselle paikalleen ne on sijoitettu viimeistään 1990-luvulla.



1. Myllyn vanhat rakenteet käsittävät myllykiven perustuksineen ja ns. vuosilukukiven. Vuonna 2000 laaditussa puistosuunnitelmassa ehdotettiin niiden siirtoa lähemmäs kallioleikkausta. Nykyiselle paikalleen kivet on siirretty ilmakuivien perusteella 1990-luvulla, todennäköisesti samaan aikaan ratakuilun ylittävän sillan rakentamisen kanssa.



2. Uuden nimen saanut puisto vihittiin käyttöön vuonna 2018 ja samalla paljastettiin Heikki Helmisen suunnittelema Armi Ratian muistokivi. Muistokivessä on Ratian 14-vuotiaana kirjoittama teksti:

*On vain yksi velvollisuus - kauneus  
On vain yksi todellisuus - unelma  
On vain yksi voima - rakkaus*



1950-luvulla puiston varusteisiin kuuluivat edelleen ns. koivun-jalkapenkit, nurmikkoja suojaavat aidat sekä roskakorit. Samaa penkkimallia käytettiin myös Armi Ratian puistossa. Kuvaaja Jouko Tanskanen, HKM



Näköalapaikalla penkit vaihtuivat 1950-luvun lopulla puistosohviin. Näköalapaikan penkit oli alusta alkaen sijoitettu selkämys aukiota kohti, jotta näkymät aukeaisivat istujan edessä. Penkit on sittemmin käännetty toisin päin, todennäköisesti 1970-1980-lukujen aikana. Kuvaaja tuntematon, HKM.

Alla Armi Ratian puistosohva. Oikealla Tähtitornin vuoren koivun-jalkapenkki, roska-astia ja pylväisvalaisin. Kuvat 9/2021.



## Kalusteet ja varusteet

Kumpaankin puistoon on rakentamisen yhteydessä sijoitettu puiston penkkejä erityisesti hyvälle näkymäpaikoille. Sitten puistot on varustettu myös roska-astioilla. Tähtitornin vuorella on ollut lipputanko ns. lippuaukiolla ainakin 1930-luvulta saakka.<sup>1</sup> Lipunnosto itsenäisyyspäivänä on yksi puiston vanhoja perinteitä. Toinen lipputanko on sijoitettu lounaisosan nurmialueelle todennäköisesti 1970-luvun aikana.

Tähtitornin vuorella aiemmin olleista varusteista ovat hävinneet merkinantolaitteet, kuten myrskynmerkit ja optiset lennättimet, jotka asennettiin puistoon 1870-luvun lopulla.<sup>2</sup> Myös metalliset aidat nurmialueiden ja käytävien välistä poistettiin vanhojen valokuvien perusteella viimeistään 1960-luvulla. Niiden tarkoitus oli estää nurmikoille astuminen.

Putoamisesteiksi tarkoitettuja kaiteita on sijoitettu kumpaankin puistoon kallioiden yhteyteen, vanhojen valokuvien perusteella todennäköisesti 1960-luvun aikana<sup>3</sup>.

Valaistuksen osalta Tähtitornin vuori on hyvin varusteltu ja kaikilla käytävillä on puistovalaisimet. Puistossa on ollut valaisimia jo hyvin varhaisessa vaiheessa, ainakin 1890-luvulla.<sup>4</sup> Vanhojen kuvien perusteella valaisimia oli ainakin Argelanderintien varrella ja observatorion luona. Puiston valaistus on uusittu useita kertoja ja samalla puistovalaisinten malli on päivittynyt. Valaisinmallit ovat edustaneet aikakautensa tyyliä, eikä puistoon ole muodostunut erityistä historiallista valaistustapa- tai valaisinperinnettä. Nykyinen puistovalaisimen malli on 1980-luvulta. Taideteoksista ja muistomerkeistä ainoastaan Haaaksirikkoiset-veistosta on valaistu.<sup>5</sup>

Armi Ratian puiston aluetta ei ole pysyvästi valaistu missään vaiheessa. 1950-luvulla puistossa on mahdollisesti ollut väliaikaista valaistusta.<sup>6</sup> Valaistuksen puute haittaa kohteen käyttöä pimeään aikaan olennaisesti.



Itsenäisyyspäivän lisäksi liputuksia tehtiin myös juhannuksen aikaan. Lippuaukion keskellä on nykyisinkin lipputanko, tosin sen tuenta ei vaadi vajereita. Juhannuksen viettoa vuonna 1934. Kuvaaja Pietinen, MV.



Myllyrinteen kaide kallioleikkauksen vieressä puiston itäreunalla on edelleen samaa mallia. Kuvaaja Bonin von Volker, 1975, HKM.



Tähtitornin vuoren edelleen paikallaan oleva panssariverkkoaita kallioleikkauksen yhteydessä. Kuvaaja Simo Rista, 1970, HKM.

1 KHKK 1875-1878, s. 28,34, 347-348; KHKK 1927, s. 168.

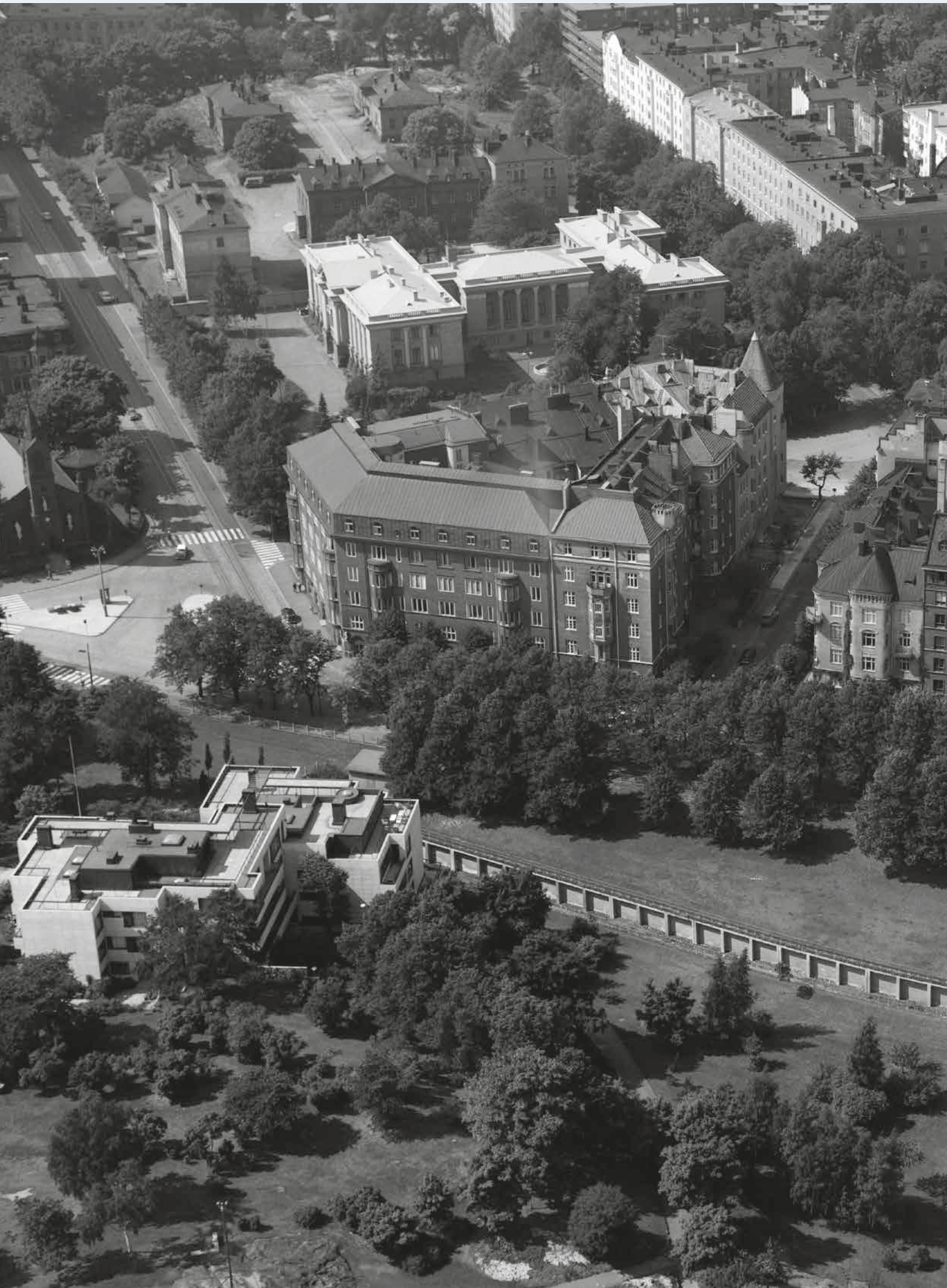
2 KHKK 1914, s. 134; KHKK 1932 s. 241; KHKK 1940, s.256. Myrskynvaroitusmerkki poistettiin vuonna 1914. Aikamerkkejä annettiin ainakin vielä 1932 jolloin rahatoimikamari myönsi rahaa uuden teräsköyden hankkimiseen aikamerkin antoa varten. Kaupuginhallitus päätti vuonna 1940 merkinannon lopettamisesta.

3 Helsingin kaupungin rakennusviraston toimintakertomuksessa vuodelta 1971 kerrotaan, että Tähtitornin vuorelle on rakennettu suoja-aita. Kuitenkin Helsingin karttapalvelun vuoden 1969 ilmakuvassa kummankin puistonsuoja-aita on jo rakennettu.

4 KHKK 1892, s. 129.

5 Maisemasuunnittelu Hemgård 2011, s. 18, Liite 1. Haaksirikkoisten valaistuksen toteuttamisesta ei ole tarkkaa tietoa, se on ollut olemassa jo ainakin 1960-luvulla. KHKK 1963, s. 291.

6 KHKK 1954, s. 271.



# Meriaseman osa-alueita





Vuoden 1967 ilmakuvasta havainnollistuu Meriaseman yhteydessä valmistuneen risteysalueen dynaaminen muotokieli ja rakennuskokonaisuuden suunnittelupäätteen kansi- ja kannenalaisine rakenteineen ja tiloineen.







Kaavioon merkitty Meriasema-kokonaisuuteen kuuluneet rakennukset. Haalealla myöhemmin (1962) valmistunut trukkihuoltorakennus.

## Rakennusten kuvaus 1958

### M1

*Matkustajien tullitarkastamo ja varastorakennus laiturilla I, valmistunut v. 1952. Kaksikerroksinen rakennus, jonka ensimmäinen kerros on varastosuoja (2 200 m<sup>2</sup>) ja toinen kerros matkustajapaviljonki, jonne laiturin tasolta kaksi kulkuporrasta kiinteine siltoineen. Etäisyys laiturin reunasta 28 m, rautatieraiteiden välissä siten, että takasivulla raide kuormauslaitureineen Ehrenströmintien alla. Rakennuksen kuutiotilavuus 34 300 m<sup>3</sup> ja lattia-ala 4 700 m<sup>2</sup>.*

### M2

*Ehrenströmintien sillan alainen varastosuoja, valmistunut v. 1954. Lämmintä varastotilaa rautatieraiteiden välissä 3 985 m<sup>2</sup> ja raiteiden varrella (pohjoisosa) 1 160 m<sup>2</sup> sekä lämmittämätöntä 280 m<sup>2</sup>. Kuutiotilavuus 28 100 m<sup>3</sup>.*

### M3

*Tiilinen ja betoninen varastorakennus laiturilla I, valmistunut v. 1954. Rakennuksessa on kaksi kerrosta ja kellari kuitenkin siten, että päätyosat ovat 4-kerroksiset. Etäisyys laiturin reunasta 28 m, rautatieraiteiden välissä, pohjois- ja takasivulla kuormauslaiturit, etusivu porrastettu. Rakennuksen kuutiotilavuus 38 010 m<sup>3</sup> ja lattia-ala 7115 m<sup>2</sup>. Rakennuksessa sijaitsevat tullikamari III sekä laiturihuoltokonttori B ja kassa- ja tiliosaston kassa III.*

Helsingin Sataman käsikirja 1958, s. 29.

## Meriasema

Meriaseman rakennuskokonaisuuden 1950-luvun aikana hahmonsaa saanut perusratkaisu sovitettiin ympäröivään maisemaan omintakeisella, rakennuspaikan luontaisia maastonmuotoja hyödyntäneellä tavalla. Ratkaisu ohjasi satamatoiminnan ja siihen liittyvän logistiikan omalle, satamaradan osalta maisemaan viiltomaisesti uurretulle tasolle. Tätä kautta ratayhteys ohjattiin liikennekannen alitse suoraan laiturialueita hallinneeseen logistiikkaympäristöön. Rakennettuna ympäristönä muodostaa erityisesti satamarataa varten linjattu kuilu sitä reunustavine katusen alaisine lonkeromaisine rakennuksineen Helsingin kaupunkikuvallisessa kirjastossa omalaatuisen tyypologian. Aivan erityisesti kertoo viheralueen halki leikattu kanjoni keskusta-alueiden satamatoiminnan menneestä painoarvosta taloudellisen kasvun ja koko maan vaurastumisen mahdollistajana; yhtä lailla kuin muutkin Helsingin niemeä taannoin kiertäneet satamaradat.

Näkyneen ja kuuluneen rautatielogistiikan läsnäolo kaupungin arvoalueita halkoneena arkisena juonteena synnytti aluetta vuosikymmeniä leimanneen sovittamattoman ristiriidan. Nytemmin se on haihtunut, jättäen jäljelle vain kaupunkirakenteellisesta kontekstistaan erottuvan kummajaisten kavalkadin – haamukuvan kaupungin sydämessä sijainneen tavarasataman menneestä kultakaudesta. Eteläsataman maisemassa nämä muualta kantakaupungista nyttemmin suurilta osin kadonneet, entisen satamaradan infrastruktuuriin liittyvät rakenteet ovat yhä fyysisesti läsnä, joskin alkuperäiset käyttötarkoituksensa kadottaneina. Katutasolta katsottuna on erityisesti ratakuilun ja Laivasillankadun väliin jäävä aidattu nurmikaistale omintakeinen jakojäännös kaupungin kasvun moottorina toimineen satamaradan estoitta muokkaamasta ympäristöstä.

Ratakuilun ympärille Meriaseman myötä toteutunut katusen alainen pienoismaailma on unohtunut palanen kaupungin kasvusta kertovaa kulttuurihistoriaa. Elimellisesti Meriaseman kokonaisuuteen kuuluvat, ratakuilua reunustavat varastorakennukset ovat kannen alle piiloutuneina säästyneet suuremmalta kiinnostukselta ja muutospaineilta. Siten ne ovatkin kapseloineet sisäänsä katseilta katkeytyneitä pysäytyskuvia tavarasataman menneisyydestä.



Vasemmalla. Meriaseman ratakuilun ympäristön trukkipihaa ja trukkihallin sosiaalitaloja vuonna 2021.

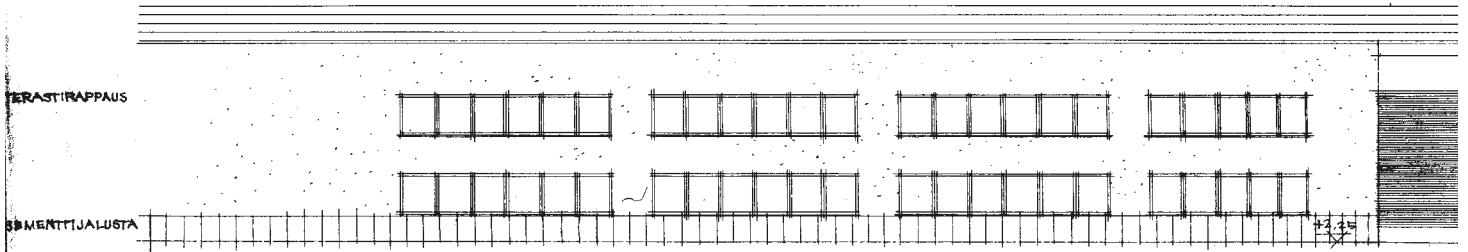
Oikealla. Varastotiloiksi muunnettua Kaivopuiston tunnelia vuonna 2021.



M2-varastosuojan rakennuskokonaisuuteen kuulunut **Pohjoinen siltavarasto** oikealla. Etualalla vasemmalla vuonna 1962 valmistunut **trukkihuoltorakennus** ja Kaivopuistoon johtava entinen ratakuiilu. Kuva 2021.

POHJOINEN SILTAVARASTO JULKISIVU KAAKKOON 1/100

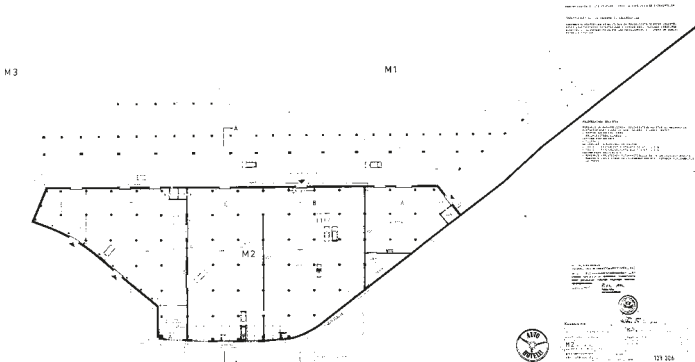
Pohjoinen siltavarasto, julkisivu kaakkoon. 1953, HKI Rakvv.



M2-varaston julkisivut on tehty juoksukivimuurauksena ja pystysaumojen punainen laasti korostaa tiiliseinien vaakaviivoitusta. Kuva 2021.



Siltavaraston sisätilat ovat palvelleet paikatushallina v. 1988 lähtien ("autohotelli"). Kuva 2021.





## Pohjoinen siltavarasto ja M2-varastosuoja

Maanpäällisten ja satamaympäristössä helposti hahmotettavien rakennusten, Olympiaterminalin ja Satamatalon (matkustajapaviljonki M1 ja tullivarastorakennus M3), lisäksi hankkeeseen kytkeytyi elimellisesti kolmaskin rakennus eli **Ehrenströmintien siltarakennus (M2)**<sup>1</sup>, jolla käsitetään nimenomaisesti Ehrenströmintien alle sijoittuva rakennus. Tästä erillisenä käsitetään vielä sen länsipuolinen **Pohjoinen siltavarasto**<sup>2</sup>, joka asemoituu Laivasillankadun alle kadun kaartuessa Ehrenströmintien risteyksestä lounaaseen. Siltarakennusten kokonaisuudesta muodostui täysin ennen näkemätön ja kokematon rakennustyyppi Helsingin kaupunkirakenteessa, maastoon, tiestöön ja maisemaan integroitu funktionaalinen tilasolukko. Yhtäältä rakennukset muodostivat betonipilarien kannattaman kansirakenteen, joka palveli niin julkisen katuverkoston ja risteysalueen sekä terminalin pysäköinti- ja saattoliikenteen järjestämisen alustana. Toisaalta kannen alle rakennettiin suuria varastoja yhteensä 27.000 m<sup>3</sup>.

Kansi muodosti varastojen kattorakenteen eli kansi tai silta sulautuivat yhdeksi siltarakennukseksi. Tilavuudeltaan rakennuskokonaisuus oli lähes Olympiaterminalin kokoinen (29.000 m<sup>3</sup>). Lisäksi osa kannen alaisista tiloista jätettiin ulkotilaksi ajoreittien ja uudelleen linjatun satamaradan tarpeisiin. Konseptuaalisesti ratkaisu oli sama kuin mitä myöhemmin 1970-luvulla tultiin näkemään Merihaan rakentamisen yhteydessä; kannen alainen pilarimetsä, jossa vapaata tilaa, rajattuja lämpimiä tiloja ja rakenteen läpäisevä katu. Kaupunkitilassa M2-rakennuskokonaisuuden olemassaolo on vaikea hahmottaa ja rakennuksena se näyttyy ainoastaan Armi Ratian puiston puolella.



Pohjoinen siltavarasto rajautuu kannenlaiseen ulkotilaan, jonka kautta satamarata kulki laiturialueille. Kuva 2021.

1 Eteläsataman rakentamisen komitea. Erävuori 1981, s. 156.

2 Pohjoiseen siltavarastoon viitataan mm. Satamalaitoksen piirustuksessa 1987/5 vuodelta 1953.

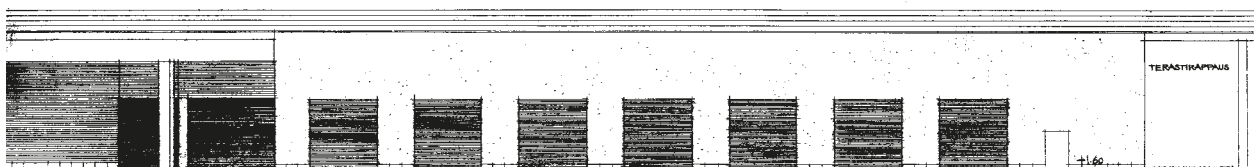


Pohjoisen siltavaraston pohjois-julkisivua vuonna 2021. Oikealla näkyvät tullauskopit ovat 1980-luvulta ja niiden katokset 1990-luvulta.

POHJOINEN SILTAVARASTO

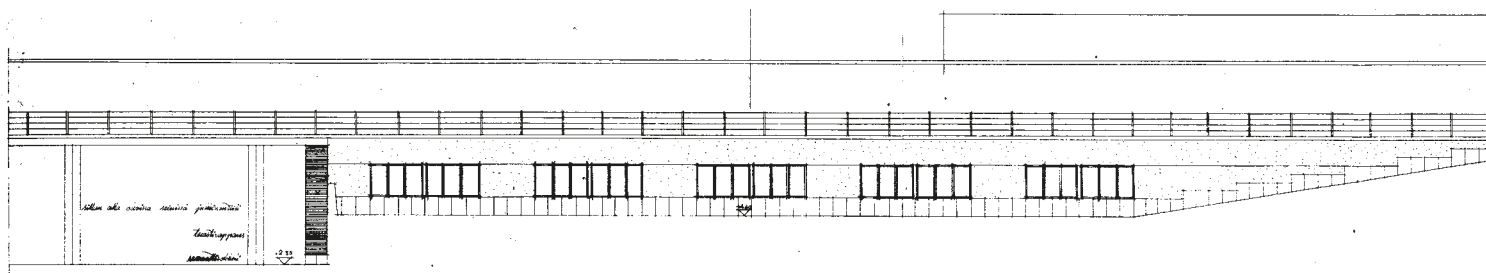
JULKISIVU LÄNTEEN 1/100

Pohjoisen siltavarasto, julkisivu länteen. 1953, HKI Rakvv.

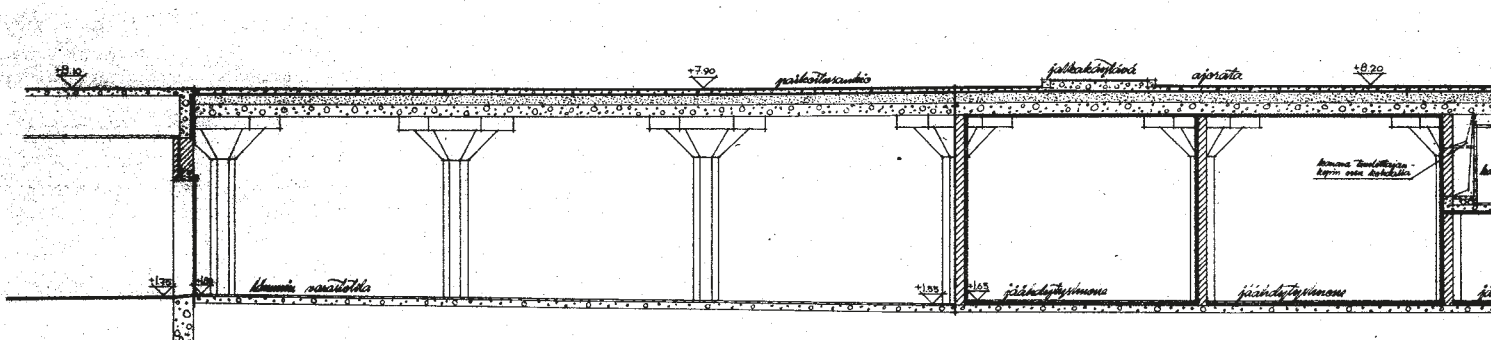




Entistä Valion vientijuustovarastoa (osa M2-rakennusta) kuvattuna Armi Ratian puistosta. Taustalla Olympiaterminaalin M1-matkustajapaviljonki. Kuva 2021.



"Sillan alla oleva varasto", julkisivu lounaaseen. 1953, HKI Rakvv.



"Sillan alla oleva varasto", leikkauspiirustus. 1953, HKI Rakvv.

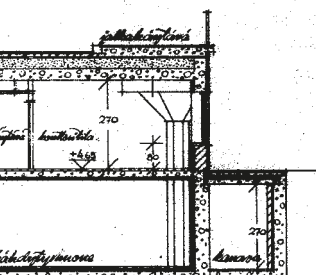


## Vientijuustokellari

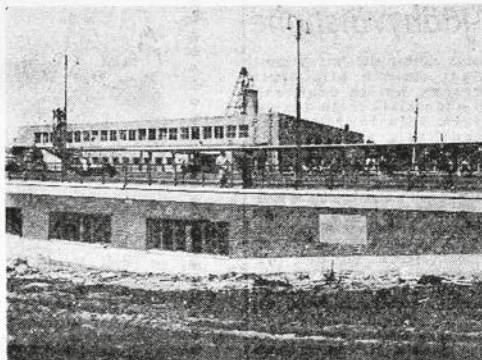
M2-varastosuojan lounaispuolinen osa toimi Valion vientijuustovarastona vuodesta 1954 lähtien. Jo vuonna 1937 Suomen juustomeijerien edustajat olivat esittäneet toivomuksen vientijuustoille varatun makasiinirakennuksen toteuttamisesta Eteläsatamaan, mutta tämä oli lykkäännyt. Siltarakennuksen valmistuttua asia saatiin viimein ratkaistua. Valion vientijuustokellari sijoittui – kuten lehtiarikkelissa kirjoitettiin – tullipaviljongin ja sen edessä olevan katuosuuden alle. Armi Ratian puiston puolelle näkyvät ja nykyisin grafiittimaalausten peittämät ikkunat kuuluivat aikoinaan juustovarastolle. Varastoon sisältyi mm. 5400 juuston jäädytyskellari ja 5,5 km juustohyllyjä 13 hyllykerroksessa, joita operoitiin trukeilla.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Maaseudun tulevaisuus 15.5.1954

KAUPUNGIN OSA	9	RYTKÖSEN OSA	10
KORTTELI	10/1	TOIMINTALUOKKA	
OSASTO	10/1	10/1	
PIIRIN NRO	11	11	
TUNNUS	11-11-53	11-11-53	77.056572
PIIRIN LAJI	11/1		
PIIRIN SÄÄLÖ	11/1		



## Valion vientijuustokellari Olympialaiturin äärellä



Valion vientijuustovarasto sijaitsee tullipaviljongin ja sen edessä olevan katuosuuden alla. Kuvassa keskellä oleva ikkuna on kellarin ulkoiseinän yläosassa.

Helsingin eteläsataman ns. Olympialaiturin varteen nousut uusi komea tullipaviljoni on vain pieni osa siitä varastorakennuskompleksista, minkä pääkaupunkimme on viime vuosina paikalle rakentanut. Varsinaiset varastotilat, joihin saivat tulla itse tullipaviljoniin sekä Salmisaaren uuteen höyryvoimalaitokseen Maaseudun Tulevaisuuden edustajalla oli keskiätkönnä kaupunginjohtaja R. Granqvistin,

satamajohtaja Kr. Eiron ja dipl.ins. U. Rytkösen opastuksella tilaisuus tutustua, sijaitsevat maan alla.

Näiden varastotilojen valmistaminen merkitsee vienti- ja tuontitavaran käsitteilyn huomattavaa helpottamista, sillä mm. tavaran siirto on koneellistettu äärimmäisen pitkälle. Kun varastotilaa on kaikkiaan toistasataatuhatta kuutiometriä usean hehtaarin alalla, voi eteläsatama entistä paremmin palvella myös kauttakulkuliikennettä.

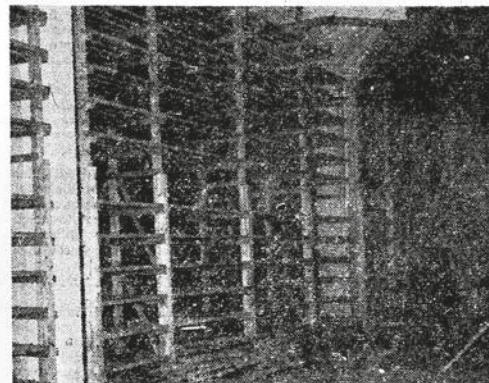
### Vientijuustokellari

jonka sisustustyöt alkavat olla loppuvaiheessaan, oli lehtemme edustajalle yllätys. Tämän varastotilan, johon kuuluu erillinen pakkaus-huone sekä 5400 juuston jäädytyskellari, on kaupunki vuokrannut Valiolle, joka puolestaan huolehtii hyllytilojen rakentamisesta sekä tarpeellisten jäädytyskoneiden asentamisesta. Varastoon tulee kaikkiaan n. 5500 jn hyllytilaa, 13 hyllyä päällekkäin. Juustojen siirto tapahtuu suurilla nostotrukeilla, mitä silmällä pitäen varastossa on

hyllyrivien välissä tilavat käytävät. Jäädytyskoneet on jo tilattu ja niiden asentaminen saataneen suoritetuksi loppuun heinäkuuhun mennessä, minkä jälkeen vientijuustovarasto voi ottaa vastaan ensimmäiset tahkojuustonsa, mulla juustotajaja sillä ei tulla varastomaankaan.

### Salmisaaren voimalaitos

ei vielä toimi täydellä tehollaan, mutta kun toinen generaattori aikanaan saadaan käyntiin, riittäisi jätehöyryä mieltä puolen Helsingin lämmittämiseen. Tällainen kauko-lämmitysohjelma onkin jo periaatteessa hyväksytty, mutta kestää vielä joitakin vuosia, ennenkuin asiassa voidaan ryhtyä sanoista tekoihin, säästämään asuintalojen lämmitykseen käytettävää polttoainetta, mistä esim. Tanskassa on saavutettu varsin myönteisiä kokemuksia.



Maaseudun tulevaisuus 15.5.1954





## Trukkihuoltorakennus

Ehrenströmintien siltarakennus -hanke sisälsi myös itse kansialueen ulkopuolelle rakennettuja tiloja eli satamalai-toksen trukkien ja autonosturien käyttöön tarkoitetun taliin sekä satamatyöntekijöiden huoltotilat. Nämä tilat eivät valmistuneet Meriaseman yhteydessä, vaan niitä alettiin suunnitella vasta vuonna 1962, kun Stevedoring Oy sai Kaupunginvaltuutukselta luvan rakentaa Ehrenströmintien ja Etelärantatien kulmaukseen vuokraamalleen alueelle väli-aikaiseksi tarkoitetun huoltorakennuksen, nk. **trukkihallin**. Piirustukset laati arkkitehtitoimisto Risto-Veiko Luukkonen ja rakennus valmistui vuonna 1963. Sen kattoa peittämään kylvettiin kaikilta sivuiltaan aidattu nurmialue.

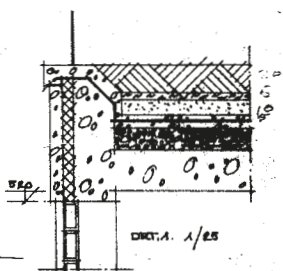
Olympialaiturin ja Ehrenströmintien valmistumisen myötä muuttunut satamaradan linjaus oli jätetty aiemman, luonnonkivimuurilla reunustetun ratakuilun vaille käyttöä. Tässä yhteydessä Kaupunginvaltuutus päätti antaa yritykselle luvan rakennustyön yhteydessä täyttää yhtiön anomon osan Etelärantatien itäpuolella olevasta rautatiekuilusta rakennuspaikalta saatavalla täytemaalla rakennusviraston katurakennus- ja puisto-osaston ohjeita noudattaen ja siten, että mahdollinen kiviaines sijoitetaan tulevan rakennuksen viereiseen ratakuiiluun osaan.<sup>1</sup>

Liikennelogiikan puolesta toteutetut tilat jäsentyvät ratakuilun varteen, siitä avautuvaa järjestelypihaa reunustaen. Arkisen satamatyöympäristön toimintaedellytysten ohjaamana tehdystä ratkaisusta syntyi kaupunkirakenteellisesti täysin ainutlaatuinen ja tilarakenteena yllätyksellinen paikka; erääläinen sola, joka kanjonina uurtuu ympäröivän vihreän puistomassan sisään ja missä trukkilikenteen pysäköintipiha laajenee kanjonin suvanteeksi. Lisää kaupunkirakenteellista draamaa syntyi aina satamaan puksut-tavan höyryjunan sukeltaessa esiin Kaivopuiston tunnelista ja painuessa taas Ehrenströmintien eli *Ehrenströmintien sillan*<sup>2</sup> alle. Yhtä lailla tämäkin *meriaseman* rakennusosuus oli arkkitehti Risto-Veikko Luukkosen harkiten ja erityisesti ratkaisema. Huoltorakennus integroitiin osaksi uudelleen järjestettyä puistoa, missä puiston nurmikenttä jatkuu saumattomana ja katkeamatta rakennuksen päälle.



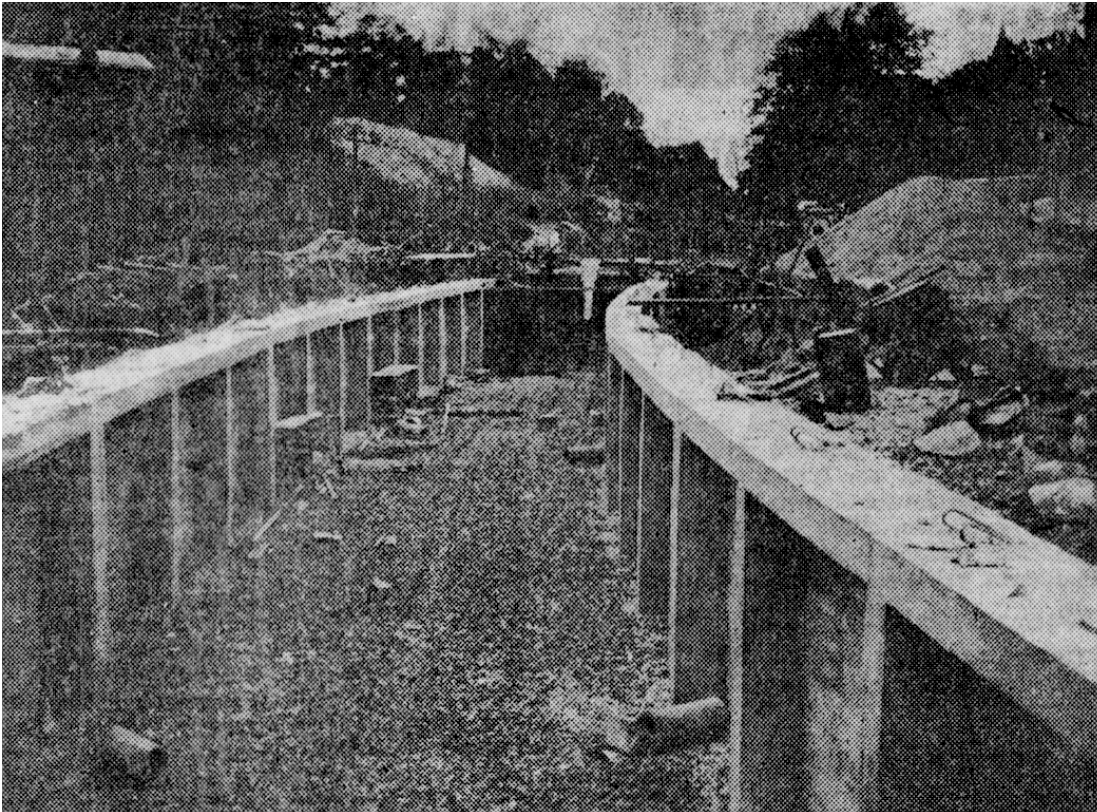
1 KHKK 1962 Osa 2 s. 276

2 Esim. KAO 27378/3, 13.5.1952 käytettyä terminologiaa.



Rakenne-erittelyn mukaan:

- Multaa 20 cm
- Turvetta 5 cm
- Soraa 10 cm
- Betoni 5 cm
- Vesieristys
- Betoni 5 cm
- Leca-sora 20 cm
- Kantava betonirakenne ja sienipilarit



## Olympiasataman

### rakennustyömaan vaiheilta

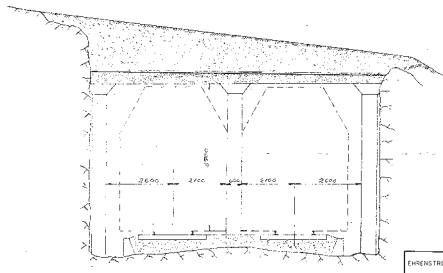
Kaivopuiston ja Eteläsataman väimäillä ovat tulevan Olympiasataman rakennus sekä siihen liittyvän satamaradan ja tunnelin siirtojen työt jälleen ehtineet uuteen vaiheeseen. Uuden tunnelin katto on Kaivopuiston suuren Puistotien kohdalla jo saatu betonoitukseksi ja pian voitaneen liikenne puistoon johtaa tätä kautta. Vanhan tunnelin vielä jäljellä olevan osan purkamiseen ryhdytään samalla, joten liikenne itäisen Kaivopuiston huvila-alueellekin tulee vuoden loppupuolella tapahtumaan suuren puistokäytävän kautta.

Eteläsataman puolelta ovat uuden ratakuilun betoniseinämät jo melko pitkälti valmiit. Jatko-osaa sekä alkavan tunnelin kattoa valetaan parhaillaan. Suurta mielenkiintoa herättää ohikulkijoissa Pellonraivaus Oy:n suuri laahauskauha, jonka pitkä teräskäsi- varsi kurottelee tulevan tullipaviljongin ja sataman matkustaja-aseman vaiheilla, kaivaen tällä kohden yhä syvemmäksi painautuvasta tulevien rakennusten perustakuilusta savea, minkä se kiikuttaa korkealle syvänteen reunalle. Mainittu yhtiö suorittaa tämän huomattavan maanpoistotyön urakalla.

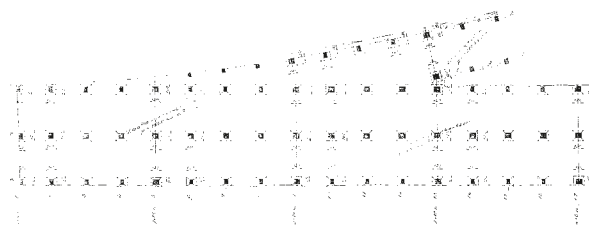
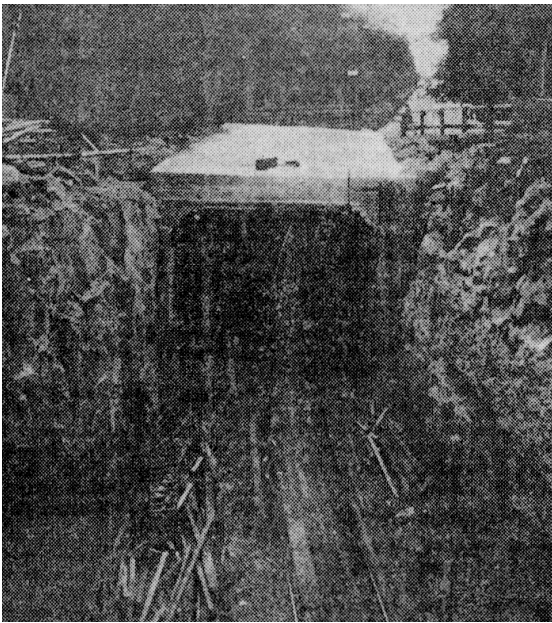
Kuvistamme ylemmässä uuden ratakuilun valmistuneita betoniseinämiä, alemmassa uutta tunnelikattoa Kaivopuiston suuren puistotien kohdalla, jota kautta liikenne myös Itä-Kaivopuiston huvila-alueelle lähiaikoina johdetaan.

Ilta-Sanomat 29.8.1950.

Kaivopuistoi II ratakuilu rakenteilla vuonna 1950. Kuvat: Ilta-Sanomat 29.8.1950.

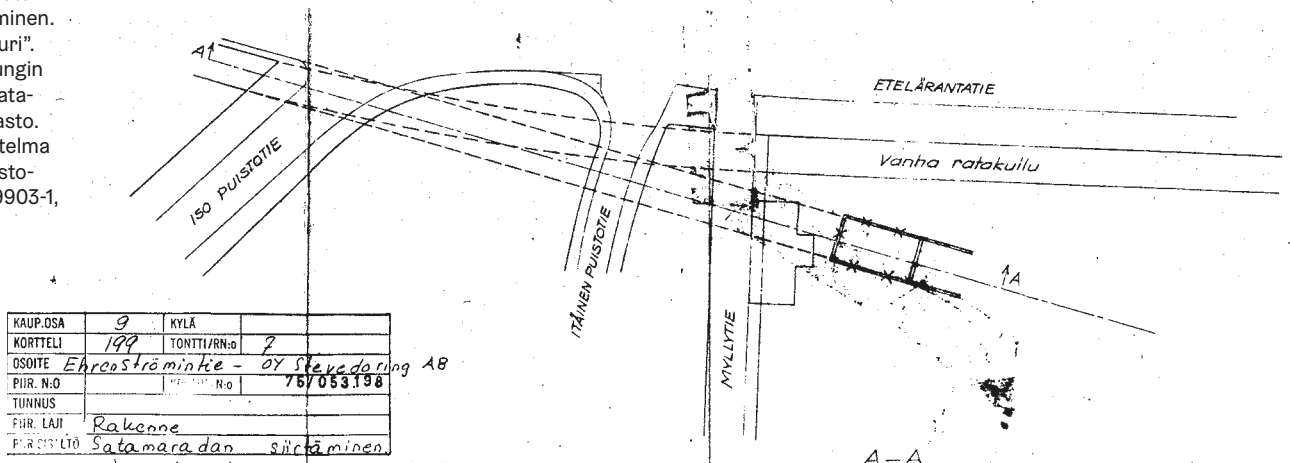


KAO 27378/15, 5.5.1952. Kaivopuiston tunnelin poikileikkaus / ns. aukean tilan ulottuma. Oy Otia Ab.



KAO 27378/13, 29.4.1952. Kaivopuiston tunnelin tasopiirustus, jossa näkyy vanha vuoden 1893 ratakuilun haara. Oy Otia Ab.

"Telakka-alue. Satamaradan siirtäminen. Raiteen sivumuuri". Helsingin kaupungin satamalaitos. Satamarakennusosasto. Rakennesuunnitelma 1949/1950. Arkistotunnus 7\_91-9-9903-1, Lupapiste.fi.



KAUP. OSA	9	KYLÄ	
KORTTELI	199	TONTTI/RN:o	2
OSOITE	Ehroströminkie - oy Stevedaring AB		
PIIR. N:o		PIIR. N:o	767053198
TUNNUS			
PIIR. LAJI	Rakenne		
PIIR. SISÄLTÖ	Satamaradan siirtäminen		





Ratakuilua vuonna 2021.



Kuva tunnelista vuonna 2021. Kuilu on Kaivopuiston päästä suljettu.

## Kaivopuisto II – ratakuilu

"Nykyinen Kaivopuistosta Eteläsatamaan johtava rautatie on mutkikas eikä sovi niihin suunnitelmiin, joiden mukaan Eteläsatamaan tullaan rakentamaan suurehko ratapiha, joka tulee helpottamaan tavarantoiminnan rahtausta paikalta. Sen vuoksi on rataa ryhdytty uudistamaan. Ensi vuonna valmistuttuaan se tulee kaartamaan nykyisen radan itäpuolitse. Suunnan muutoksen johdosta on Kaivopuiston rautatietunnelin viereen rakennettava uusi tunneli. Tämä tunneli tulee valmistuttuaan olemaan 75 metriä pitkä. Sen poraamiseen ryhdytään lähiaikoina. Sitä ennen on kuitenkin mm. eräs asuintalo, Myllytie 5, purettava ja muitakin esivelmisteluja vielä suoritettava. Uusi rautatie tulee kaartamaan loivasti Kaivopuistosta Eteläsataman makasiinien taakse. Jyrkät mutkat tulevat näin ollen häviämään, ja se helpottaa liikennettä."

Suomen Sosialidemokraatti 15.1.1950 s. 5

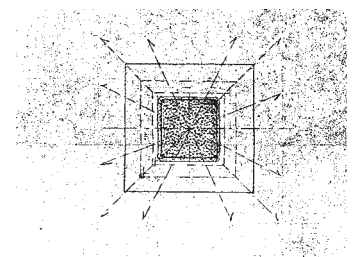
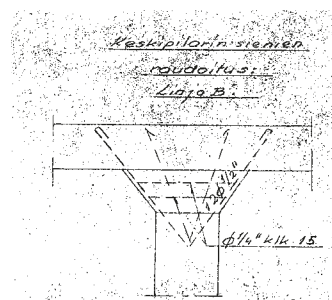
Neljäs suuri rakennustyö liittyi satamaradan uudeen linjauksesta aiheutuneisiin muutoksiin. Kaivopuiston pohjoispuoliselle puistoalueelle osana **Kaivopuisto II -rautatietunnelia**<sup>1</sup> uurrettu kanjoni rakennettiin aiemman, Puistokadun vieritse kulkeneen ratalinjauksen itäpuolelle. Rakennustöiden yhteydessä jouduttiin linjauksen tieltä purkaamaan vuonna 1950 puinen asuintalo.<sup>2</sup> Ratakuilun linjaus toteutettiin betoniseinäisenä rakenteena, "suuren puistokäytävän kautta".<sup>3</sup> Kaivopuiston suunnalla tunneliin sukeltautunut rata putkahti näkyviin nykyisen Laivasillankatu 6:n kohdalla, jatkaen kohti Olympialaituria ja kaartuen pohjoiseen kohti Makasiinilaituria ja Katajanokkaa. Tunneli toteutettiin louhimalla Itäisen Puistotien ja Iso Puistotien kohdalle riittävän leveä sola kahden raideparin läpivientiä varten. Kalliroleikkauksen sisään rakennettiin sen jälkeen kolme sienipilaririviä ja niiden varaan paksu teräsbetonilaatta, joka muodosti tunnelin kannen.<sup>4</sup> Vaikka tunneli rakennettiin kahden raideparin läpivientiä silmälläpitäen, toteutui yhteys tiettävästi yksiraiteisena. Yläpuolelta kansi peitettiin maa-aineksilla ja sovitettiin takaisin ympäristön topografiaan ja katuverkostoon.

1 Rautatietunneleista on käytetty nimityksiä "Kaivopuisto I" ja "Kaivopuisto II" ainakin lehdistössä, esim. Etelä-Suomen Sanomat 14.12.1975 s. 11

2 Suomen Sosialidemokraatti 15.1.1950 s. 5

3 Ilta-Sanomat 29.8.1950

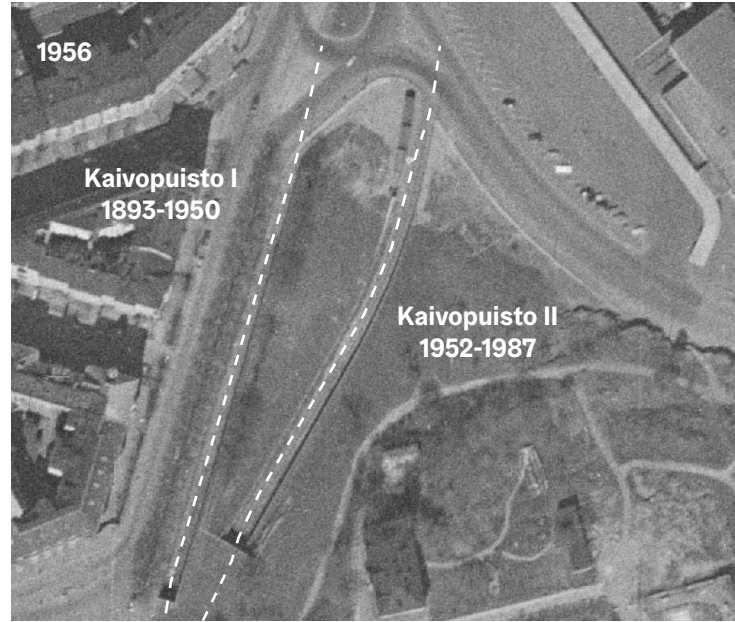
4 Rakennesuunnitelmat kts. KAO 27378/1...15, 1952, Oy Otia Ab.



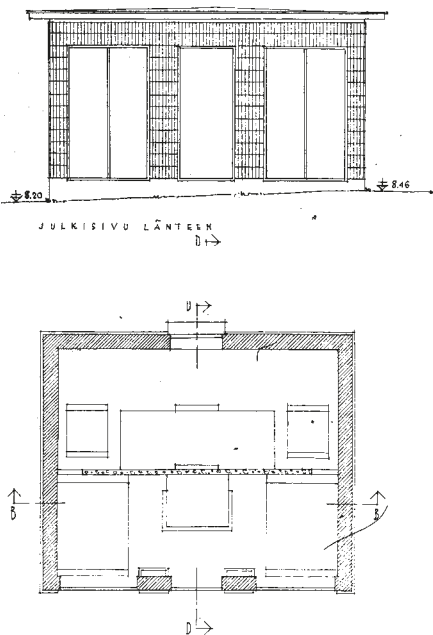
KAO 27378/12, 3.5.1952. Esimerkki sienipilarin raudoituksesta. Oy Otia Ab.



Kaupunkitilaan uurrettu kanjoni: Kaivopuisto II -tunnelista satamaan johtanut raide näkyy vuoden 1978 ilmakuvassa. Sky-Foto Möller, HKM 1978.



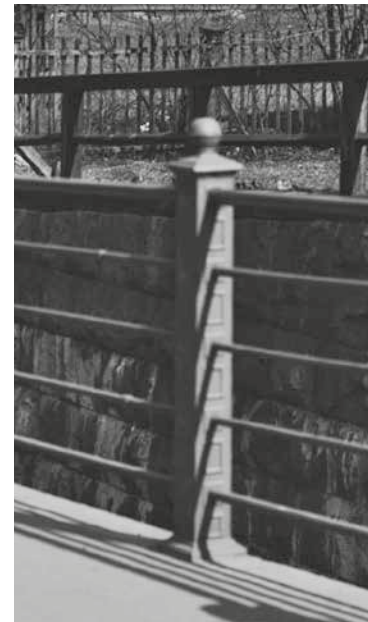
Vuoden 1956 ilmakuvassa näkyvät samanaikaisesti uusi ja vanha Kaivopuiston rautatietunneliinlinjaus. HKI Karttapalvelu.



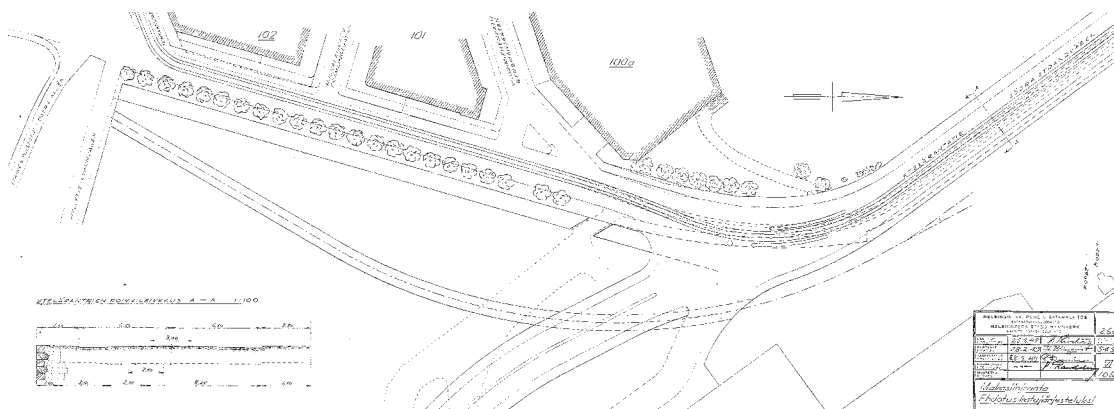
**Yllä.** Helsingin kaupungin sähkölaitoksen maakaapeloitu 5 kv muuntamo valmistui 1957. HKI Rakv.



Muuntamorakennus vuodelta 1957. Vanhan, 1894-1952 käytössä olleen ratakuilun linjaus kulki täsmälleen aidan ja muuntamorakennuksen välissä. Kuva 2021.



Vuoden 1912 kuvassa ovat nähtävillä pylväsosan koristeet, jotka ovat myöskin poistuneet. Signe Brander, 1912, HKM.



**Vasemmalla.** Katujärjestelyehdotus vuodelta 1949 näkyvät yhtäaikaista maradan vanha, 1894 valmistunut sekä uusi, 1950-luvun alusta peräti ratakUILU. Helsingin Satamalaitys 1



Meriaseman yhteydessä toteutetun aidan tunnistaa 1900-luvun alun koristeellisempaa mallia pelkistetyimmistä olemuksesta. Eri aitatyypit kuitenkin sovitettiin värimaailmaltaan yhteneviksi; vaalean harmaata sävyä alettiin käyttää 1900-luvun alussa. Kuva 2021.



Kaivopuiston ensimmäisen (Kaivopuisto I) satamaradan ratakuilu kulki aidan oikealla puolella. Vanha ratakuilu täytettiin 1950-luvulla; aita on *insinööri*-tyyppinen.

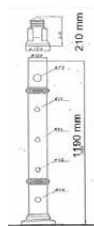
## Ratakuilun artefaktit katutilassa

Merisataman ja Kaivopuiston kautta johdetusta ensimmäisestä satamaradan linjauksesta **Kaivopuisto I** (1893-1952) on näihin päiviin saakka säilynyt Puistokadulla ja Laivasillankadulla Helsingissä yleisesti 1900-luvun alussa käytetty vaalean harmaaksi maalattu metalliaita. Aitatyypit on suunniteltu 1900-luvun alkupuolella, ja näkyy jo Signe Branderin vuonna 1912 ottamissa valokuissa. 1800-luvun lopulla moniin katukalusteisiin ilmestyivät koristeelliset katto- ja pääteosat.<sup>1</sup> 1900-luvun alun aitapylväiden päissä tyypillisiä olivat sipulimaiset tai silmumaiset pääteosat, luonnon esikuvien mukaan. Satamaradan 1950-luvulla täytetyn<sup>2</sup> entisen ratakuilun reunustalla on säilynyt *Insinööri*-tyyppistä aita, tosin koristeelliset pyväosat ovat vaihtuneet pelkistetympiin.<sup>3</sup> 1950-luvun toteutettu uusi ratakuilu (**Kaivopuisto II**, käytössä 1952-1980) rajattiin aikakaudelle tyypillisin putkikaitein, joissa aiemman aitatyypin pylväspäätte jäi pois.

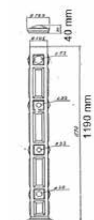
1 Julkisen kaupunkitilan Helsinki-ilmeen historiaa, <http://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/julkisen-kaupunkitilan-helsinki-ilmeen-historiaa/>

2 Uusi Suomi 26.11.1952. Vanhasta ratakuilusta muodostui aluksi rakennushiekan varastointiin käytetty tila, myöhemmin 1960-luvun alussa toteutuneiden trukkihallin rakennustöiden yhteydessä se täytettiin kokonaan.

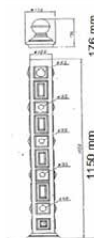
3 Helsinki: Kaupunkitilaohje. A1 Antiikkikaiteet. <https://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/antiikkikaiteet-a1/>



Arkkitehti

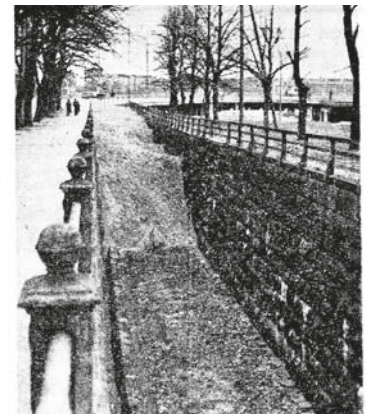


Pormestari



Insinööri

Arkkitehti, *Insinööri* ja *Pormestari* ovat perinteisiä Helsingin keskustan aitamalleja. Aidan tolppaa voidaan käyttää myös pollarina. Mallit ovat Helsingin omia. Päämittapiirustukset: "Helsingin antiikkikaiteet", Helsingin kaupungin rakennusvirasto, katuosasto 1996



Vanhasta satamaradan ratakuilusta Helsingin Olympialaiturin lähellä on saatu mainio rakennushiekan varastopaikka. Parhaillaan sinne ajetaan kuorma-autoilla lasti toisensa jälkeen varastoon käytettäväksi tarpeen vaatiessa.

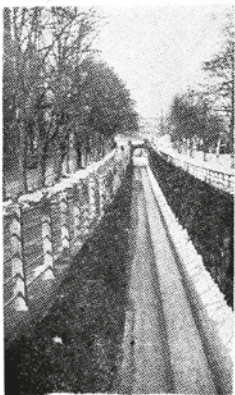
Uusi Suomi 26.11.1952

## Kaivopuiston tunneli



Kaivopuisto II tunnelin suuaukku kuvattuna Kaivopuiston puolelta. 1955, Constantin Grünberg, HKM.

### Kaivopuiston tunneli ja ratarotko siirtyvät



Siirrettävä ratarotko.

Olympiasataman vähitellen tapahtuva hahmottuminen muuttaa kokonaan kaupunkikuvan Tähtitorninmäen ja Kaivopuiston välisellä Eteläsatama-

### Länsiliiton puolustus Taisteluharjoituksia valmistellaan

Lontoo, 24. 3. (STT-AP) Asioista hyvin perillä olevalta taholta saadun tiedon mukaan kokoontuvat Brysse-

man rautueella. Uuden ns. meriaseman rakentamisen yhteydessä siirretään mm. satamaradan Kaivopuiston tultu tunneli ja siihen johtava ratarotko uuteen paikkaan.

Viimeksimainittuun työhön on nyt ryhdytty. Parhailtaan on käynnissä Eteläsatamasta käsin kallion poraus uuden ratakuilun avaamiseksi. Tarkoituksena on jatkaa poraus- ja maankaivuutöitä sekä tukimuurin tekoa kevään ja kesän aikana sekä ryhtyä sen jälkeen ensi syksynä ja talvena itse tunnelin siirtoon.

Satamarakennuspäällikkö, insin. S. Randalin, joka Uudelle Suomelle antoi edelläolevat tiedot mainitsi työmaalla nyt olevan työssä n. 50 miestä. Lähinnä satamaa on poistettava kalliota, sitten maata ja lähellä itse tunnelia ryhdyttävä jälleen kallion poraukseen. Uudelleen rakennettava satamaradan osakin tulee Merisataman ja Eteläsataman väliin, j edelleen 1-raiteiseksi, mutta Toöloöstä on tarkoituksena johtaa 2 raidetta Länsisatamaan sekä edelleen Merisatamaan saakka.

Olympiasatamassa on ryhdytty suorittamaan myös uuden matkustajapaivijonin perustustöitä. Meriasema on tarkoituksena saada olympialaisiin mennessä valmiiksi.

Mainittakoon vielä, että kesän kuluessa päällystetään muuten jo valmiin Kaivopuiston uuden, idänpuoleisen rautatien ajoite.

Uusi Suomi  
25.4.1949

### Tunneli tunnelin viereen Kaivopuistossa

Eteläsatamaan johtava rautatie muuttaa suuntaansa

(SS) Nykyinen Kaivopuistosta Eteläsatamaan johtava rautatie on mutkikas eikä sovi niihin suunnitelmiin, joiden mukaan Eteläsatamaan tullaan rakentamaan suurehko ratapiha, joka tulee helpottamaan tavaran rahtausta paikalta. Sen vuoksi on rataa ryhdytty uudistamaan. Ensi vuonna valmistuttuaan se tulee kaartamaan nykyisen radan itäpuolitse. Sunnan muutoksen johdosta on Kaivopuiston rautatietunnelin viereen rakennettava uusi tunneli.

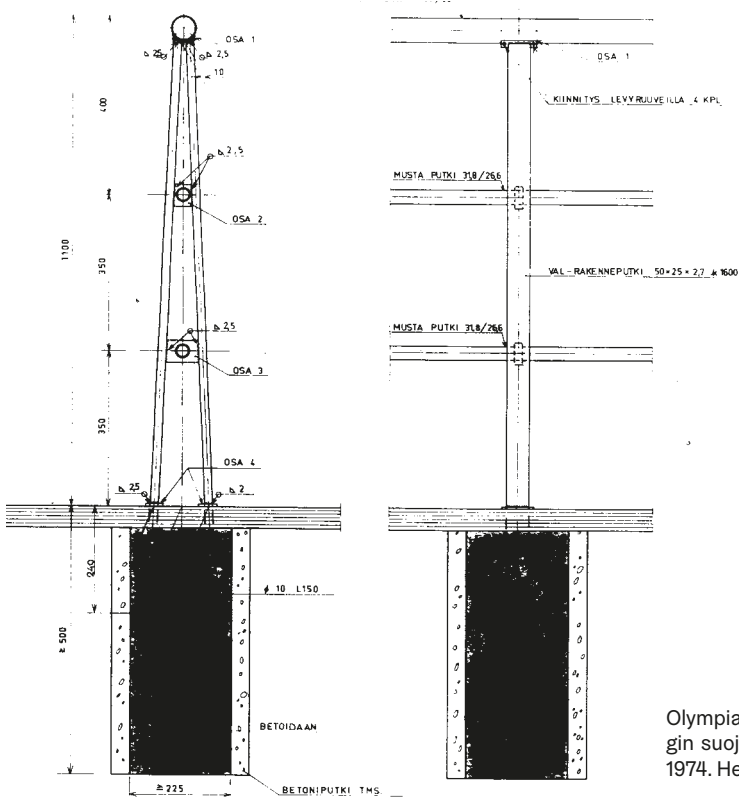
Tämä tunneli tulee valmistuttuaan olemaan 75 metriä pitkä. Sen poraamiseen ryhdytään lähiaikoina. Sitä ennen on kuitenkin mm. eräs asuintalo, Myllytie 5, purettava ja muuttokin esivelmisteluja vielä suoritettava. Uusi rautatie tulee kaartamaan loivasti Kaivopuistosta Eteläsataman makasiinien taakse. Jyrkät mutkat tulevat näin ollen häviämään, ja se helpottaa liikennettä.

Suomen Sosialidemokraatti  
15.1.1950



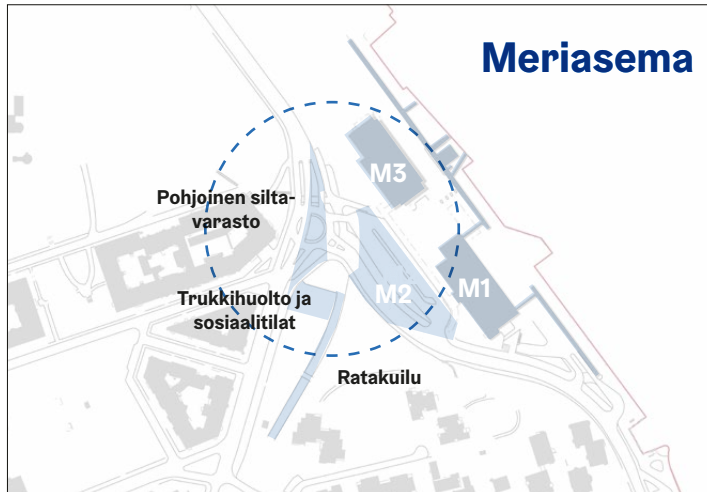


Olympiaterminaali nähtynä Armi Ratian puistosta. Kuva 2021.



Olympiaterminaali ja suojakaiteet Ehrenströmintieltä nähtynä. 1950-luku, Helsingin Satamalaitos.

Olympialaiturin matkustajapaviljongin suojakaide. Rakennesuunnitelma 1974. Helsingin Satamalaitos.



## Risteys ja aukio Ehrenströmintie – Etelärantatie (Laivasillankatu)

Hallintoraja satama-alueen ja kaupungin korttelialueiden kesken noudatti edellä mainituissa asemakaavoissakin esitettyä viivaa, missä rajalinja kulki periaatteessa katujen rannanpuoleista reunaa seuraten. Tarkemmin katsottuna reviiirijako ei ollut näin yksinkertainen. Kuten todettua sataman varasto- ja aputiloista noin puolet sijoittui katuja puistoalueen alle, siis kaupungin puolelle, mutta kulkuyhteyksiltään ainoastaan satama-alueelta saavutettavina. Kannen tasolla taas liikennealue ja julkisesti käytettävä aukiomainen katutila, terminaalien pysäköinti ja saattoliikennealue, jatkui satama-alueen korttelialueen puolelle. Mahdollisesti tämän seurauksena niin kansirakenteen kuin katualueen geometrinen suunnittelu tapahtui kokonaan Satamalaitoksen satamarakennusosastolla, eikä kaupungin katurakennusosastolla, kuten olisi ollut tyyppillistä.

Olympiaterminaalien edusaukion maisema avautuu pohjoisen suunnasta Etelärannasta saavuttaessa Satamatalon (M3) kohdalla avoimeksi liikennealueeksi, jota rytmittävät lounaaseen Laivasillankadulle ja kaakkoon Ehrenströmintielle erkanevat ajokaistat sekä katualueen keskellä sijaitseva raitiovaunupysäkki. Katualueen korkomaailman lakipiste sijaitsee juuri Olympiaterminaalien edustalla, jonka jälkeen alkaa laskeutuminen Kaivopuiston merelliseen maisemaan, jälleen kalliioleikkauksen reunustamana.

Linjakkaasti kaartuvan katuverkon ohella on korkoerojen sanelema kaiteiden ja aitarekenteiden runsaus alueen kaupunkikuvaa leimaava elementti. Laivasillankadun ja Ehrenströmintien risteysalueen maisemalle ominaisena elementtinä säilyneet 1950-luvun putkikaiteet kiertävät aluetta monin paikoin, nousten myös Armi Ratian puiston kallioiden laelle maaston muotoja seuraten.



Ehrenströmintietä reunustavaa kalliioleikkausta. Kuva 201.



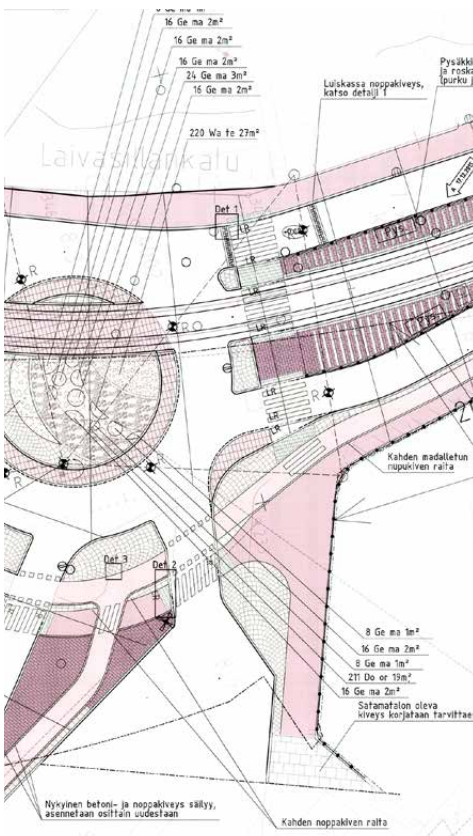
Armi Ratian puistoon Ehrenströmintietä johtava portaikko. Kuva 2021.





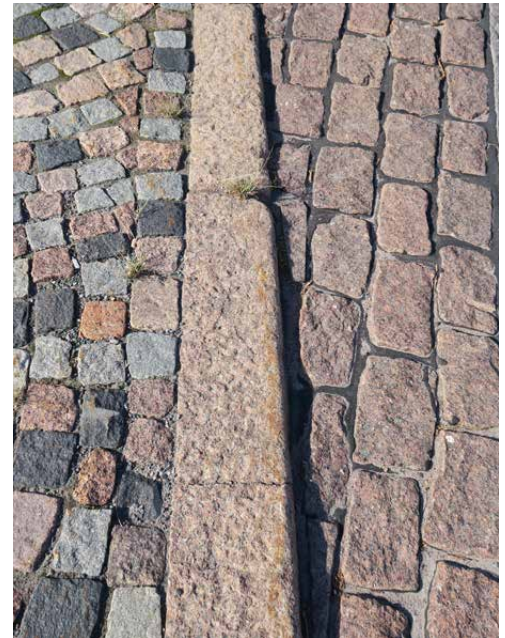


Risteys ja istutusalue vuonna 2021. Katupinnoitteet uusittiin vuonna 2014, ks. suunnitelma alla.



- PIIRUSTUSMERKINNÄT**
- Alorata/jk, asfaltti
  - Pp-tie, asfaltti, 'Helsingin punainen'
  - Istutettava perenna
  - Kauskasvialueet
  - Sepelli #16-32 50mm, alla suodatinkangas N1
  - Betonikivi 278x138x90mm, musta/valkoinen, vanhat kivet asennetaan osittain uudestaan
  - Noppakivi, 90x90x90mm, lohkoittu, luonnonkivi, Hilliladonta/kaariladonta, sekaväri, rasterin kaari osoittaa ladontasuunnan - vanhat kivet hyödynnetään
  - Noppakivi, 90x90x90mm, lohkoittu, luonnonkivi, Hilliladonta, punainen
  - Nupukivi, luonnonkivi, 220x140x140mm, juuskullimitys, lohkoittu, saumaleveys 10mm, punainen Raitiolekiskojen kohdalla madallettu nupukivi 220x140x90mm.

Ote Ehrenströmintie-Laivasillan-katu katutiljööpiirustuksesta. KAO 30092/200, 2014.

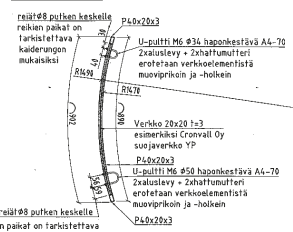


Vuoden 2014 uudistuksessa katualueelle ilmestyi mm. sekaväristä noppakiveystä. Kuva 2021.

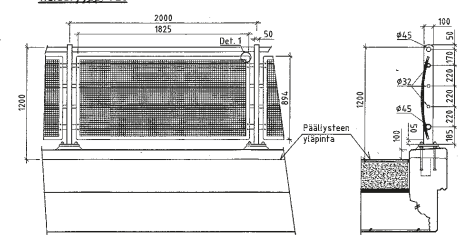


Risteysalueella käytetty, ratakuilua rajaava aita tyyppi on jälleen eräs sovellutus alueen moni-ilmeisestä kaidkatalogista. Runkona on 1950-luvulla Meriaseman yhteydessä rakennettu aita, johon on tehty metalliverkko vuonna 2014. Kuva 2021.

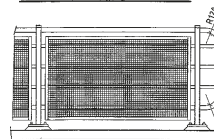
**Kaideverkko 1:10**



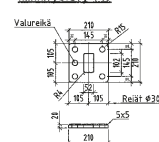
**Ehrenströmintien silta kaidetyyppi 1:20**



**Kaiden päättäminen Safamatalon seinän luona 1:20**

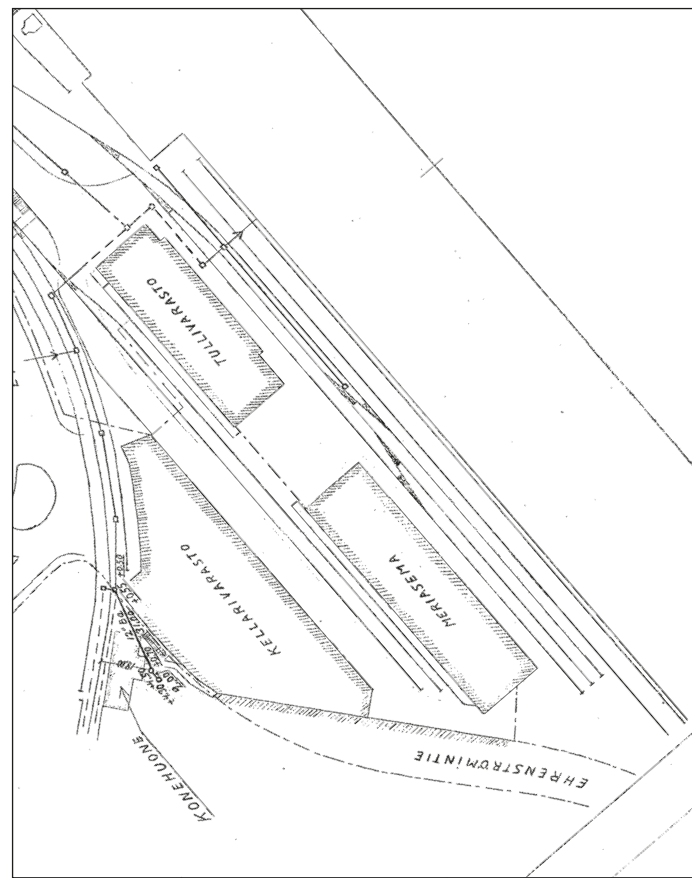
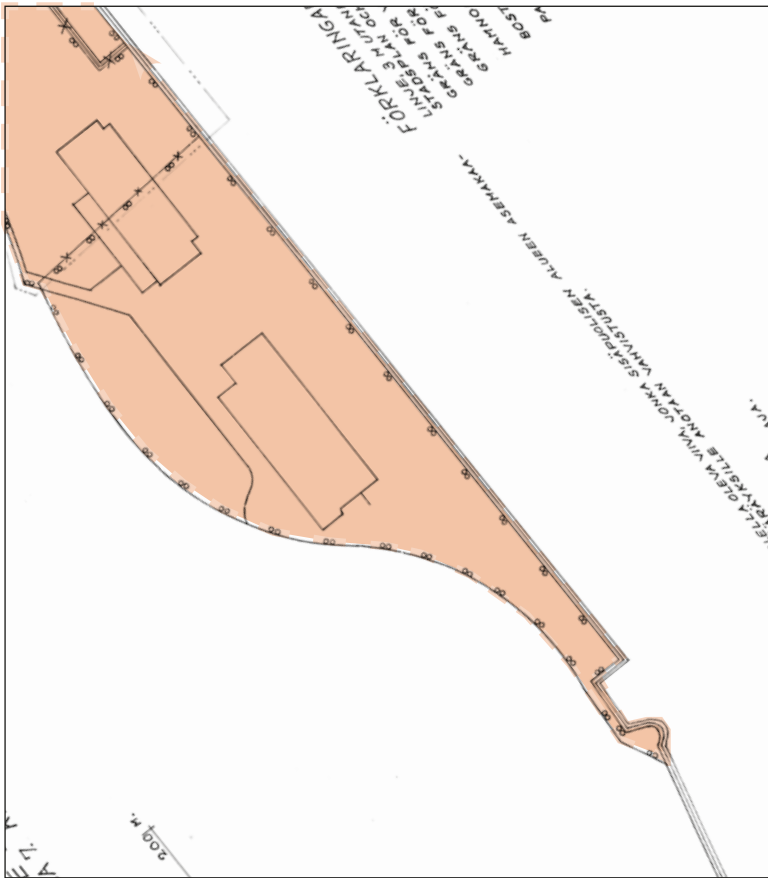



**Pylvään kiinnityslevy 1:10**

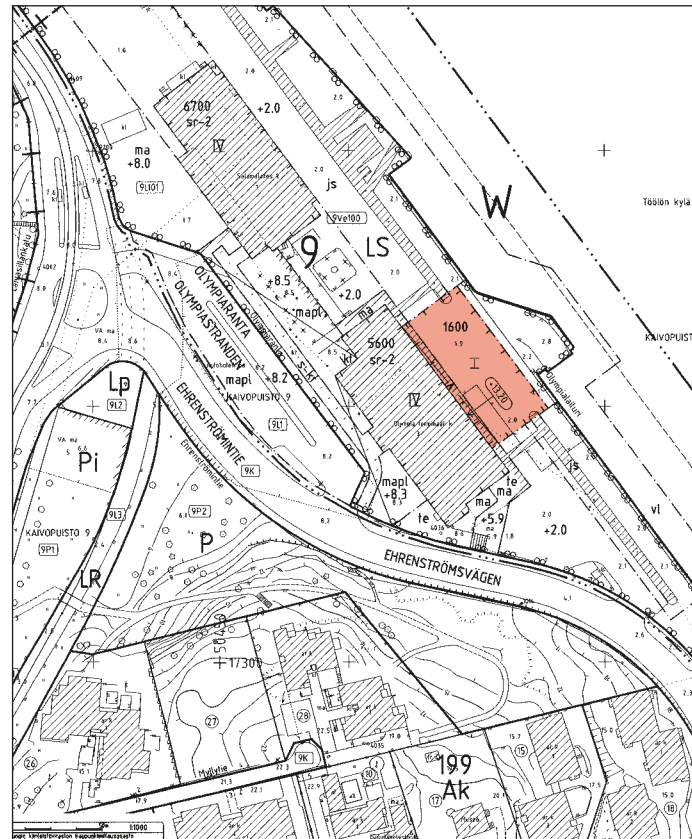


**Def. 1**





 Satama-alue      Asemakaavamuutos 4246, 1957. KSV.

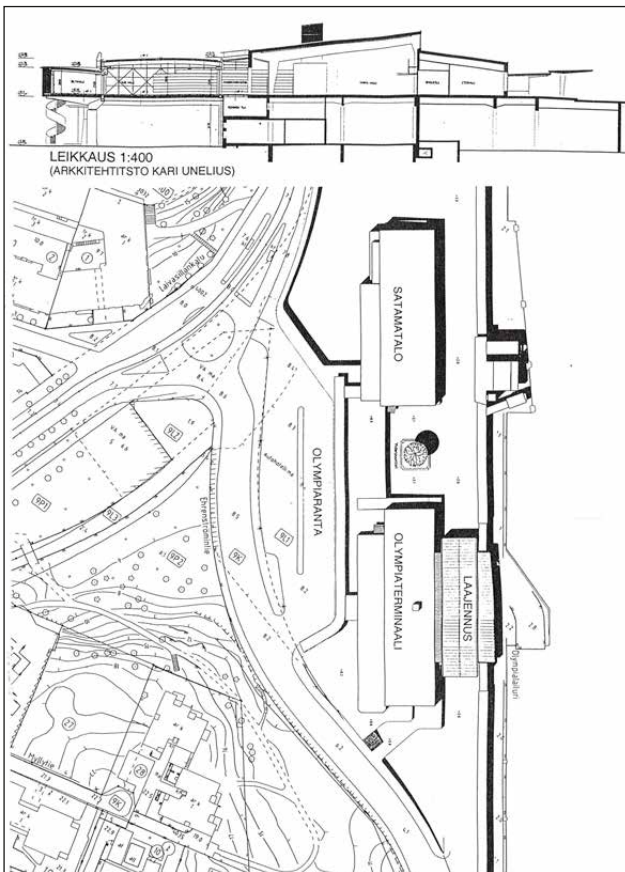


Asemakaavamuutos 6150, 1969. KSV.

Asemakaavamuutos 17055, 1999. KSV.

-  Yleisten rakennusten korttelialue
-  Puistoalue
-  LP = pysäköimisalue
-  LR = rautatiealue

-  Rakennusoikeus



Asemakaavamuutoksen 17055 selostus, 1999. KSV.

## Asemakaavojen näkökulmasta

1940... ja 50-luvun muutostöiden asemakaavoitusprosessi jää epäselväksi. Yksi asemakaavamuutos<sup>1</sup> vahvistettiin 28.7.1957, missä määriteltiin mm. Laivasillankadun (silloisen Etelärantatien) suuntaisen puiston korttelialue. Vuoden 1969 asemakaavamuutos<sup>2</sup> tuo havainnollisesti esiin, miten alueen maankäyttö oli aiemmin määritelty. Kadun ja puiston alle rakennettavien osien rakennusalat oli merkitty tunnisteella "marv", jonka selite kuuluu "puistoalueen tai katualueen osa, jonka alle saa tehdä autopaikkoja ja sataman toiminnalle tarpeellisia varastoja sekä varastojen toimintaa palvelevia työhuoneita. Alin sallittu lattiataso on -0,5 m (0-tasosta lukien). Maanalaiset tilat saa rakentaa kiinni satama-alueelle rakennettaviin rakennuksiin. Rajaseinä, joka ei ole pakollinen, saadaan varustaa tarpeellisin aukoin". Viimeksi mainitut määräykset olivat tarpeelliset syystä, että kannella olevan kadun ja sen alla olevan varaston geometria poikkesivat osin toisistaan; varasto jatkui satama-alueen puolelle.

Satama-alueen puolella korttelialueita koskevat määritelmät olivat puolestaan väljiä, kuten vuoden 1957 asemakaavamuutos<sup>3</sup> osoittaa. Laiturilta katualueiden rajaan ulottuva satamavyöhyke oli vain lakonisesti merkitty satama-alueeksi vailla tarkempia sisäisiä rajoituksia esim. rakennuspaikoista tai rakennustehokkuudesta. Se osa Ehrenströmintietä, jonka alta satamarata kulki, oli merkitty tunnisteella "marl" eli "katualueen osa, jonka alle saa sijoittaa ajoteitä, autopaikkoja ja raiteita". Asemakaavamuutuskartassa voidaan kiinnittää huomio myös nykyisen Armi Ratian puistoalueen maankäyttömerkintään. Koko Ehrenströmintien varteen rajautuva korttelialue oli varustettu Y-merkinnällä eli varattuna 3-kerroksisten yleisten rakennusten korttelialueeksi.<sup>4</sup> Tämä poistettiin vuoden 1970 asemakaavamuutoksessa ja korvattiin merkinnällä *puistoalue*.<sup>5</sup>

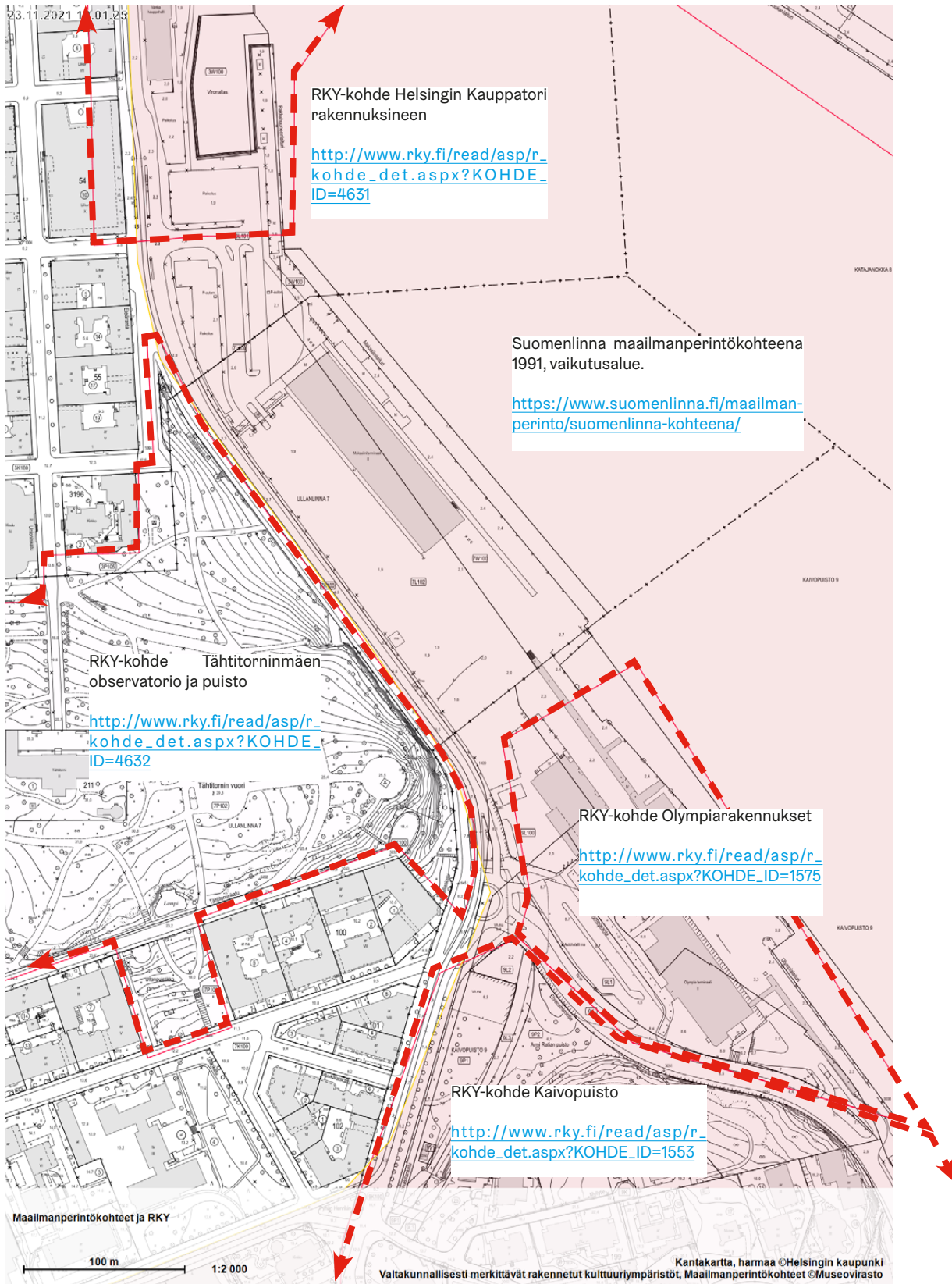
- 1 Mainittu asemapiirustuksessa 1968, Arkkitehtitoimisto R.-V. Luukkonen & kumpp. 12\_91-9-9903-1. Lupapiste.fi
- 2 Asemakaavamuutos 6150, 15.1.1969.
- 3 Asemakaavamuutos 4246, 18.1.1957.
- 4 Asemakaavamuutos 6150, 15.1.1969.
- 5 Asemakaavamuutos 6453, 9.7.1970.

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET	
	Satama-alue, jolle saa rakentaa tarvittavien laitureiden, laiturisuojien, alikäytävien sekä autopaikkojen lisäksi sataman toiminnalle tarpeellisia rakennuksia ja rakentaa rakennusten ulkoseinät saa rakentaa vähäisiä sataman toiminnalle välttämättömiä rakennuksia. Yksi rakennus saa olla korkeintaan enintään 50 m2.
	Vesialue
	2 m sen kevyä-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota vahvistaminen koskee
	Kaupunginosan raja
	Korttelin, kortteliosan ja alueen raja
	Eri kaavamääräysten alaisen alueen välinen raja
	Kaupunginosan numero
	Kadun nimi
	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetrinä
	Rakennuksen numero osoittaa rakennuksen, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrostalon
	Maanpinnan ulkimmäisen korkeusasena
	Rakennuksen julkisivunpinnan ja vesikaton leikkauksen ylin korkeusasena
	Rakennusala
	Alueen osa, jolle saa rakentaa katoksen
	Suojeltava kalvos. Kaupunkikuvallisesti arvokasta kalvosta ei saa purkaa eikä senä saa tehdä sellaisia korjauks- tai muutostöitä, jotka turvelevat kalvojen kaupunkikuvallista arvoa
	Rakennusalan osa, joka tulee kattaa lasikalteella
	Maanpäinen tila
	Maanpäinen tila, johon saa sijoittaa enintään kaksitasoisen pysäköintialueen ja tarpeellisia varastotiloja
	Katu
	Alueen osa, jolle saa sijoittaa matkustajapaikan ja lukuvia matkustajapaikkoja

Asemakaavamuutos 17055, keskeiset määräykset. 1999. KSV.

# Rakennus- ja ympäristönsuojelun nykytilanne

## Kulttuurihistoriallisesti merkittävät ympäristöt

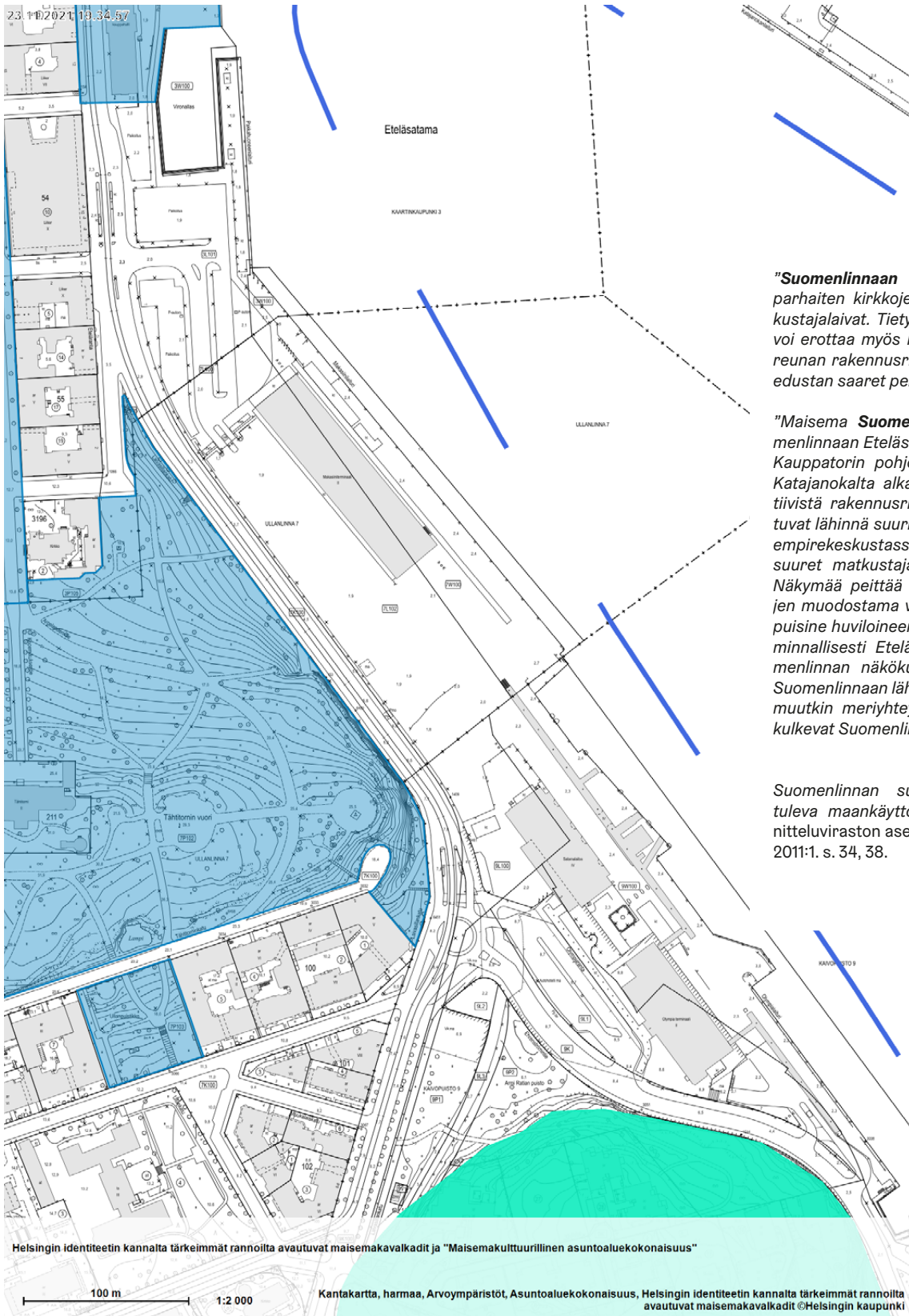


**RKY** on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen.

**Unescon maailmanperintökohteet.**



## Yleiskaava ja maisemakulttuuri



"Suomenlinnaan Eteläsatamasta erottuvat parhaiten kirkkojen tornit, sekä suuret matkustajalaidat. Tietyistä paikoista katsottaessa voi erottaa myös Kauppatorin ja sen pohjoisreunan rakennusrivistön, mutta Eteläsataman edustan saaret peittävät näkymää."

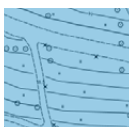
"Maisema Suomenlinnasta katsottuna Suomenlinnaan Eteläsatama näkyy melko heikosti. Kauppatorin pohjoisreunan korttelit jatkavat Katajanokalta alkavaa, melko tasakorkeaa ja tiivistä rakennusrintamaa. Horisontissa erottuvat lähinnä suurimmat maamerkit, vanhassa empirekeskustassa kohoava Tuomiokirkko ja suuret matkustajalaidat laiturissa ollessaan. Näkymää peittää kuitenkin saarten ja luotojen muodostama vyöhyke. Valkosaari ja Luoto puisine huviloineen erottuvat selkeämmin. Toiminnallisesti Eteläsatama on kuitenkin Suomenlinnan näkökulmasta merkittävä. Lautat Suomenlinnaan lähtevät Kauppatorilta ja kaikki muutkin meriyhteydet satamasta avomerelle kulkevat Suomenlinnan editse."

Suomenlinnan suurmaisema. Nykyinen ja tuleva maankäyttö. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2011:1. s. 34, 38.

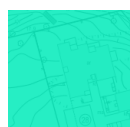
Helsingin identiteetin kannalta tärkeimmät rannoilta avautuvat maisemakavalkadit ja "Maisemakulttuurillinen asuntoaluekokonaisuus"

100 m 1:2 000

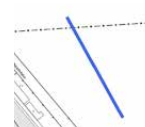
Kantakartta, harmaa, Arvoympäristöt, Asuntoaluekokonaisuus, Helsingin identiteetin kannalta tärkeimmät rannoilta avautuvat maisemakavalkadit ©Helsingin kaupunki



**Yleiskaava 2002.** P Puisto, Y Yleisten rakennusten korttelialue PH Historiallinen puisto



Maisemakulttuurin ns. **Asuntoaluekokonaisuus.**  
"Maisemakulttuurikartassa on esitetty Helsingin keskeisimmät kulttuurimaisemakohteet, puistot, puutarhat ja maisemakokonaisuudet. Lähtökohtana on ollut yleiskaava 2002:n yhteydessä tehdyt kulttuuriympäristöselvitykset, joita on tarkennettu ja päivitetty."



Helsingin identiteetin kannalta tärkeimmät rannoilta avautuvat **maisemakavalkadit.**



Gustaf Sandberg, kuva 1890...1910. SLS 1849-485.

# Arvot

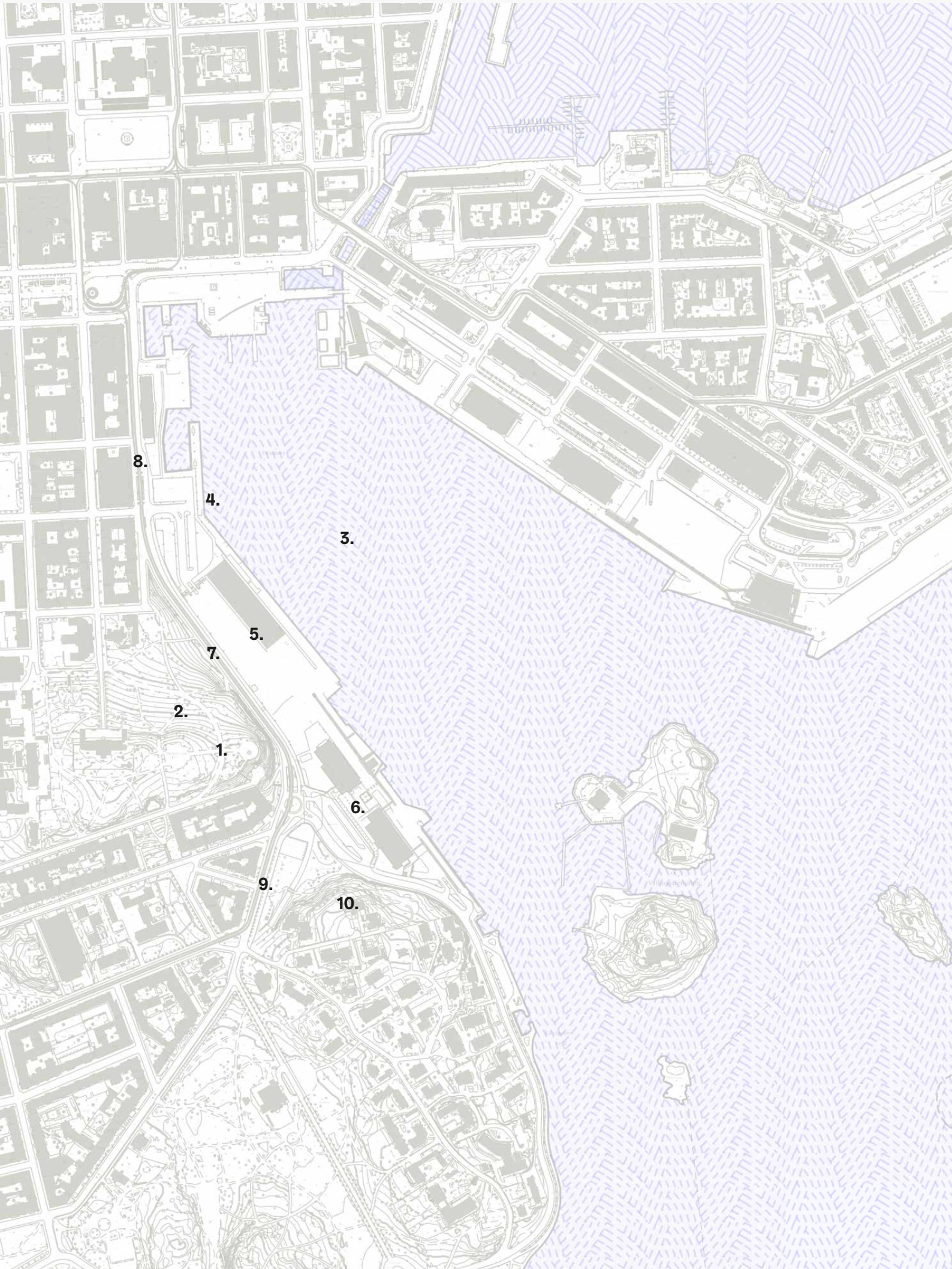
## AIHEET

1. Tähtitornin vuori
2. Tähtitornin vuoren puisto
3. Eteläsatama
4. Regulaarit rannat
5. Matalat makasiinit ja paviljongit
6. Meriaseman lonkerot
7. Laivasillankatu
8. Etelärannan kortteliseinät
9. Badhusgatanin seutu
10. Armi Ratian puisto

## TEEMAKARTAT

- Suurmaisema Eteläsataman alueella
- Suojeltavat ja vaalittavat rakennukset, rakenteet ja alueet
- Huomioitavat ja vaalittavat näkymät (osa 1)
- Huomioitavat ja vaalittavat näkymät (osa 2)
- Johtopäätökset alueen kehittämiseksi
  - Ranta-alue
  - Tähtitornin vuori
  - Armi Ratian puisto





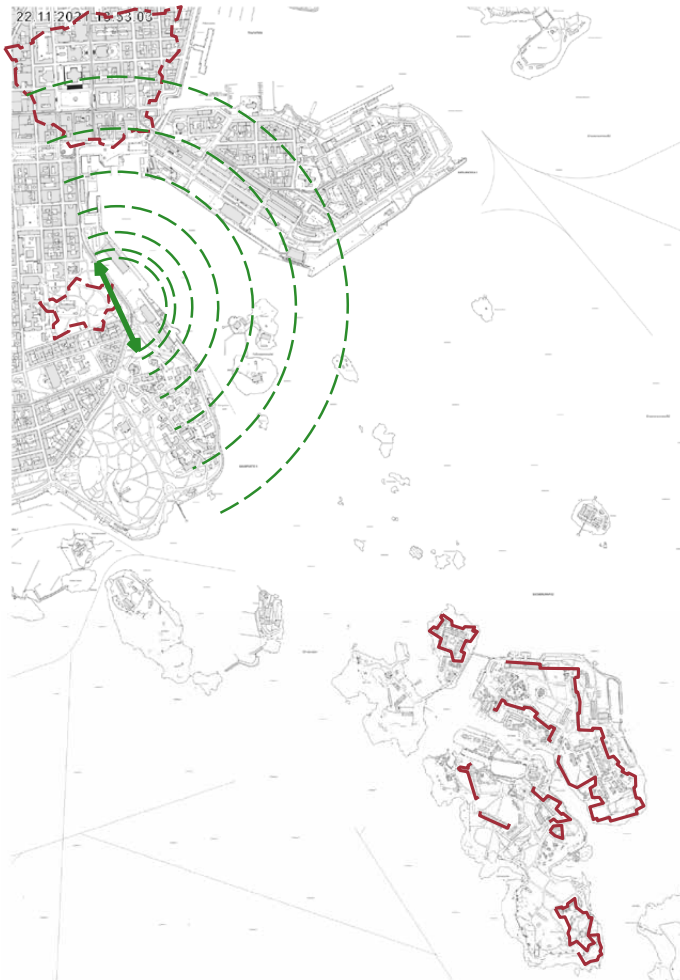


## Tähtitornin vuori

Tähtitornin vuoren käyttötavasta on kamppailtu vuosisaisesta leikinä kukkulan kuninkaasta. Kaupungin ylle kohoava mäki (n. 32 metriä merenpinnasta) on ollut luontainen paikka tarkkailla ja hallita. Mäen käyttöä on määrittänyt tähystysluonteen käytännöllisyys eli sieltä aukeavat panoraamamaiset kaukonäkymät. Sitä on hyödynnetty niin merkkitulien antoon, kauas näkyvänä merenkulun navigointipisteinä, optisen lennättimen sijoittamispaikkana ja Ruotsin vallan ajan vartiolinnoituksena. Sieltä on tarkasteltu paitsi horisonttia myös taivaankaaren tuntemattomia etäisyyksiä, siitä lähtien kun Aleksanterin yliopiston observatorio valmistui mäelle 1834. Toisaalta mäen hallinnalla on vahva symbolinen lataus. Suomen siirryttyä Venäjän vallan alaisuuteen alkuvuosina käytiin kiistaa siitä, kuluiiko mäki edelleen Viaporin komendantin hallintaan vai saisiko uudisrakennuskomitea päättää sen maankäytöstä. Asia ratkesi kaupungin eduksi, mutta jäi pitkään sotilaiden hampaankoloon. Mäen itäosa säilyi rakentamattomana ja koskemattomana, karuna ja kallioisena aina 1800-luvun loppuvuosikymmeniin saakka. Sen laelle suunniteltiin rakennettavaksi ensin Säätytalo (1883), sitten Eduskuntatalo (1908). Vielä 1911 Myllyvuoren rinteelle ehdotettiin rakennettavaksi kaupungin raatihuone satametrisine torneineen. Väliin Tähtitorninvuorta pidettiin soveliaimpana Venäjän tsaarin vierailua varten ajattelulle residenssirakennukselle. Mitä tahansa mäelle olisikaan noussut, olisi rakennuksella ollut äärimmäisen vahva kansallista identiteettiä symboloiva ja toisaalta Venäjän tsaarin valtaa tukeva tai kyseenalaistava merkitys. Se olisi haastanut myös kaupungin silhuettia hallitsevien Tuomiokirkon ja Uspenskin katedraalin hengellistä valtaa.

Kysymykset *kuka näkee ja mikä näkyy*, ovat määrittäneet Tähtitorninvuorta vuosisadasta toiseen. Tähystämisen tai näkymisen sijaan Tähtitornista tuli kuitenkin ennen kaikkea katselemisen paikka. Puiston rakentamisen myötä sen itäinen jyrkäne ja vapaa lakiseutu saivat nykyisen muotonsa kaupunkilaisille avoimena alueena ja rakennettuna näköalatasanteena. Sieltä saattoi seurata niin eteläsataman laivaliikenteen jännittävää näytelmää kuin kaupunkirakenteen verkkaista ja paikoin impulsiivisesti edennyttä kehittymistä. Puiston merkitystä Eteläsataman maisemassa ei voine pitää samalla tavalla monumentaalisenä kuin jollain korkeuksiin kohottautuneella rakennuksella olisi ollut, mutta puiston symbolinen merkitys virkistymispaikkana, luonnonkauneuden ja kasvillisuuden kokemusympäristönä ja vapaasti kuljettavana reitistönä harjanteen poikki ja halki kertoo 1800-luvun lopulla voimistuneen, kaupunkikulttuuriin läheisesti liittyvän puistoelämän merkityksestä. Siitä tuli paikka kaupunkilaisten flaneeraukseen, istuskeleluun, piknik-hetkiin ja koiranulkoilutukseen. Kaupungin ylle kohoavana, näkymiä ja näköaloja tarjoavana ympäristönä puisto ylläpitää ilmanlaatua ja biodiversiteettiä. Puisto on keidas ja kaupungin keuhkot.

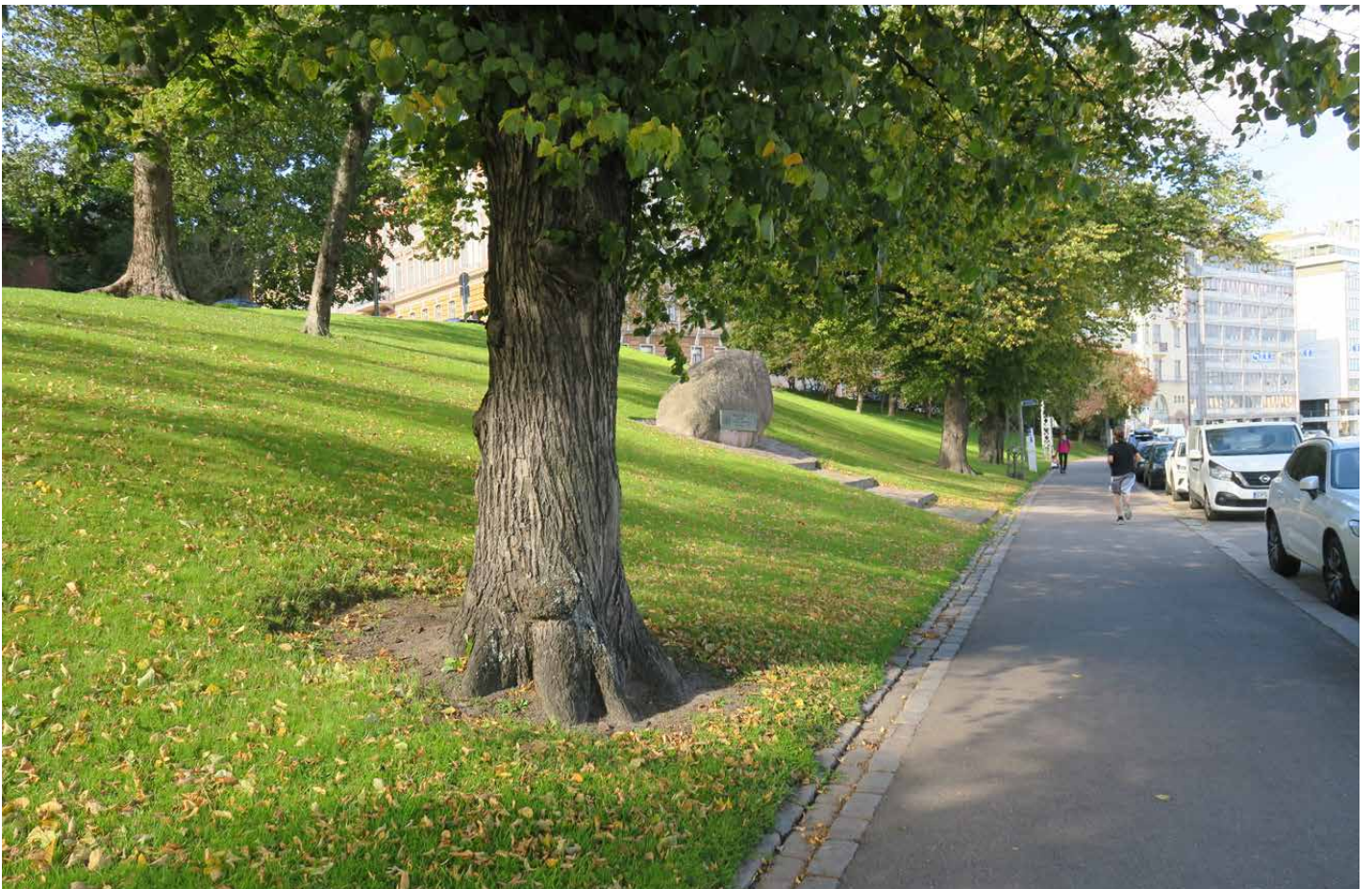
***Tähtitornin vuori on paikka, josta kaupunkilaiset katselevat kaupunkiaan.***

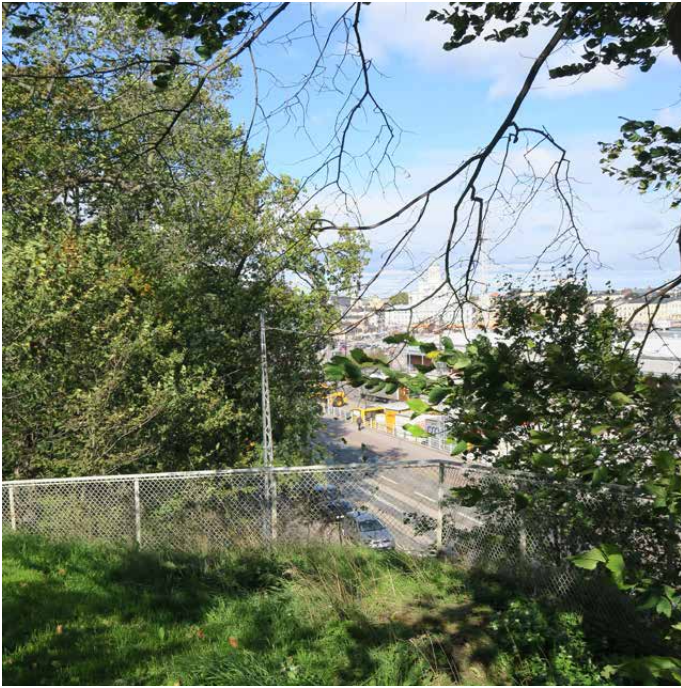


Tähtitorninmäki on historiallisesti tarjonnut panoraamamaisen näkymän niin Eteläsatamaan kuin merelle että erityisesti Viaporin suuntaan. Huipun historiallinen yhteys Viaporiin liittyy myös paikalla olleeseen Ulriikkaporin linnoitukseen ja 1740...1750-luvun linnoitussuunnitelmiin (punaisella).



Vuosisatoja näköalapaikkana toiminut Tähtitorninmäen laki on kasvanut reunoiltaan umpeen. Dramaattinen kalliojyrkäne on kaupunkinäkymissä edelleen vaikuttavasti läsnä, mutta mäeltä koettuna sen arvo tyipistyy arkinen suoja-aidan muotoon. Kohta johon Helsingimatkailija olisi ennen tuotu aloittamaan kaupunkiin tutustuminen on menettänyt roolinsa. Pari epämuokavaa rautapenkkiä osoittavat istumistoiminnolle varauttua paikkaa, mutteivät houkuttele istumaan. Koko Tähtitorninmäen jyrkkä reunus ansaitsisi tulla paremmin huomioiduksi, käsittäen niin alueen historia, puutarhataide, käyttökelpoisuus, kauneus ja mukavuus kuin sen näkymä- ja symboliarvot.





Puiston liityntä tai rajapinta Laivasillankatuun on pelkistetty ja terävä, vastaavaan tapaan kuin 1890-luvun valokuvissa voi nähdä sen alunperinkin olleen. Katupäällysteet ja yksityiskohdat ovat vuosien aikana muuttuneet, mutta periaate on säilynyt ja lehmuksetkin ovat saaneet kasvaa korkeutta.

Kalliojyrkännettä lähestyttäessä asetelma kuitenkin muuttuu ja paikoin heikkenee. Nurmireunan vaihtuessa kallioreunaksi on saumakohdassa Laivasillankadulla karu kalliosuojan sisäänajoaukko. Tätä seuraa elegantti harkkokivimuuri 1870-luvun muutosvaiheesta. Puiston puolella nouseva maasto on rajattu suoja-aidoin ja nurinkurisella tavalla puiston kaupunkikuvallisesti merkittävän puoli jää paikoin takapuolen asemaan. Aluetta tulisi kehittää niin puiston historialliset periaatteet huomioon ottaen kuin suoja-kaidejärjestelyjä uudistaen sekä parkkiloalan avoavaa hoitaen.



## Tähtitornin vuoren puisto

Puisto on olennainen osa Eteläsataman lahden maisemaa. Kallioseinämät ja niiden yllä kasvava vihreä puistokasvillisuus rajaavat Kaartinkaupungin tiiviit korttelit Kaivopuiston huvila-alueesta toimien samalla taustana ranta-alueen satamarakennuksille. Puistoalueesta kohti Kauppatoria jatkuvan rakennusten muodostama julkisivu on korkeudeltaan yhtäläinen puiston maaston ja kasvillisuuden kanssa. Vastarannalta tarkasteltuna vihreä yhteys jatkuu aina Armi Ratian puiston kautta Kaivopuistoon ja Helsingin edussaa-riin. Säilyneet kalliot myös liittävätkin alueen alkuperäiseen luonnonympäristöön sekä saaristomaisemaan.

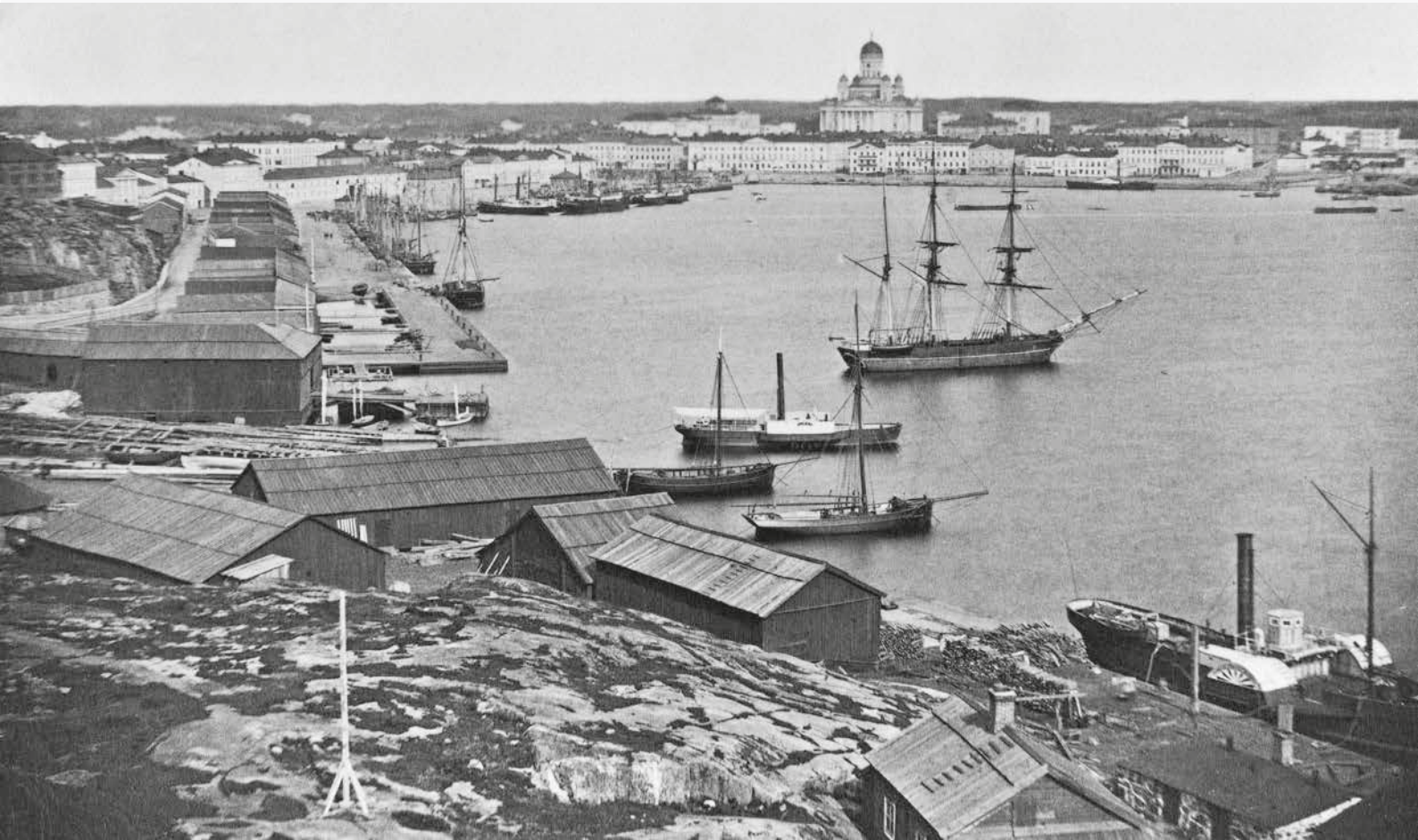
Kaupunkirakenteessa puisto kohoaa niemen korkeim-pana kohtana Unioninkadun akselin päätteeksi. Ullanpuistikon kautta on säilynyt puiston ja katupuiden vihreyttäjä yhteys Ullankadun ja Pyhän Henrikin aukion kautta Kaivopuistoon, vaikka akseli ei olekaan yhtä selvä Unioninkatuun verrattaessa.

Tähtitornin vuori edustaa Helsingin kaupungin ensimmäisen kaupunginpuutarhurin Svante Olssonin maisemapuistosuunnittelua parhaimmillaan. Historiallista arvoa on myös puiston perustamisessa; se oli ensimmäinen Helsingin kaupungin toteuttama julkinen puisto. Puiston tyylilliset piirteet, käytävinjat ja muut sommitelmat ovat pääosin säilyneet alkuperäisen kaltaisessa muodossaan. Myös puiston käyttötarkoitus käyskentelypuistona ja näköalapaikkana on säilynyt.

Svante Olsson suunnitteli puistoon näköalapaikat ja ohjasi katselusuuntia kasvillisuuden avulla. Puiston sisäiset näkymät olivat myös merkittävässä asemassa, kuten aikakauden tyyliin kuului. Kaartuvat käytävät ja risteyksiin taitavasti sijoitellut puu- ja pensasryhmät vuoroin sulkiivat ja avasivat näkymiä sekä puiston sisällä, että sen ulkopuolelle. Runsaslajisella puuvartisella kasvillisuudella muodostettiin alun perin lähes kasvittomalle kallioalueen tilallisesti mielenkiintoinen puistosommitelma. Kasvilajiston monipuolisuus on osin säilynyt.

Arvoa heikentäviä tekijöitä:

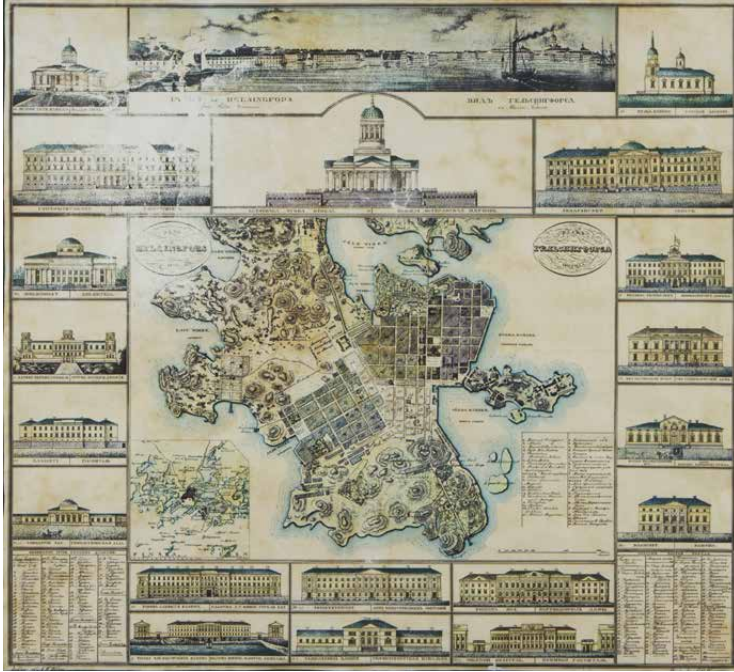
- Pysäköintihallina toimivan väestönsuojan sisäänkäynti Laivasillankadun varrella rikkoo maisemallisesti merkittävää kallioseinämää.
- Käytävien päällystemateriaalit poikkeavat monin paikoin alkuperäisestä.
- Puutteen kalusteiden ja varusteiden yhtenäisyydessä ja kohteeseen sopivuudessa vaikuttavat yleisilmeeseen. Myös päiväkodin leikkipaikan ja sekä puiston sisäisten leikkipaikkojen sijainti ja varusteet heikentävät puistoa.
- Osa muistomerkeistä, niiden sijoituspaikat ja ympäristön käsittely eivät tue puiston sommitelmaa.
- Kasvilajiston muuttuminen ja alkuperäisten tarkkaan harkittujen istutusperiaatteiden katoaminen vaikuttaa tilarakenteeseen sekä näkymiin ja näkymälinjoihin, jotka eivät enää monin paikoin vastaa alkuperäistä.



Eugen Hoffers 1868. HKM



Pekka Kyytinen 1955. HKM.



1840-luvun Helsinki-karttoihin oli avattu koko kaupunkimenu ihailtavaksi: kaupunkirakenteen pelilautana olevan kartan ympärille oli ripoteltu merkkirakennukset. Ylimpänä oli tarjolla Eteläsataman maisema, kaupungin paraatinäkymä. Kartta 1841, Wasenius, KK.



1975, Sky-foto Müller. HKM.

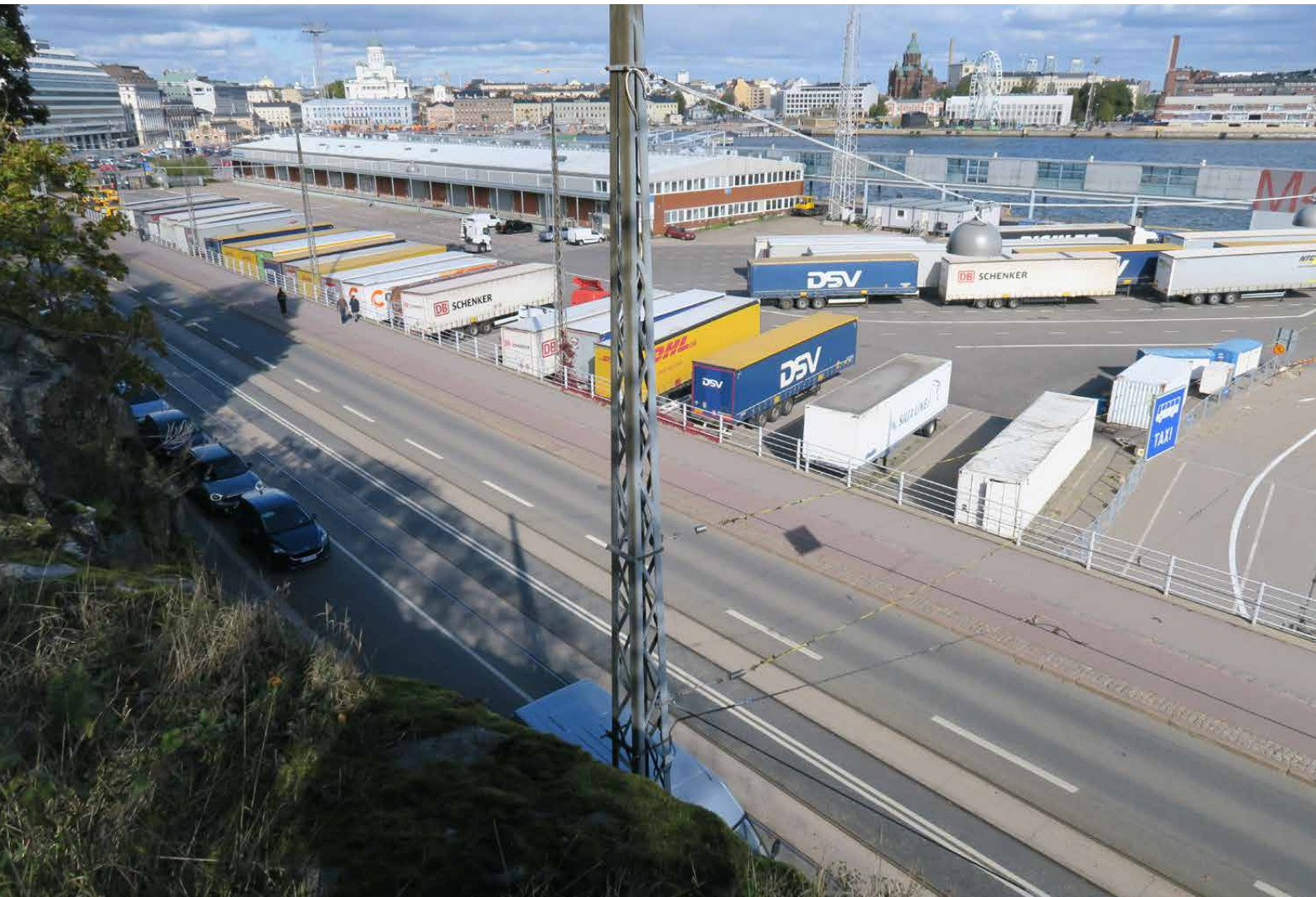
## Eteläsatama

Engelin Helsinkiä tarkkailevalle Eteläsataman syli on kaupungin keskeisin empirenäköymä. Eteläsatama on kaupungin paraatipuoli, merellinen maisema, missä vesi ja maa kohtaavat terävänä viivana ja kaupunkikorttelien seinät muodostavat vaalean jalustan kruununa kohoavalle Nikolainkirkolle. Aikalaiselle kuva kaupungista avautui esteettömästi mereltä saavuttaessa ja tarkentui sitä mukaa kun kaupunkia lähestyi.<sup>1</sup> Maalla sen parhaat tarkkailupisteet olivat Ulriikkaporin vuori tai Myllyvuorella sijainneen Kalliolinnan huvila näköalatorneineen<sup>2</sup>. Sieltä avautuivat kaupungin sylissä kuhiseva satama ja Eteläsataman allasta rajaavien, kaupungin edustavimpien talojen julkisivut. Näistä pisteitä uutta empirekaupunkia myös alettiin dokumentaarisen tarkasti ikuistamaan, ensin Magnus von Wrightin ja Wladimir Swertschkoffin litografoissa 1840-luvun alussa ja varhaisimmissa Carl Hårdhin ja Eugen Hofersin ottamissa Helsinki-aiheisissa valokuvissa 1860-luvun lopulla. Työläillä ja suurta harkintaa vaativilla metodeillaan Wright ja Hoffers pyyhkäisivät maiseman yli ja vangitsivat Helsingin taivashorisontin rajaamaan panoraamaan. Samalla kaupunkinäköymistä tuli painotuotteina jaettavaa, edullista ja monistettavaa lahjatavaraa.

Paitsi edustava, Eteläsatama on myös aina ollut satamatoimintojen ja kaupankäynnin käytännöllinen alue. Rantamaisemaa ei voi nähdä satama-arjesta irrallaan. Näkymää reunustavat satamalaitteet, laiturit, makasiinit ja koko satamaliikenteen infrastruktuuri vuosikymmenestä toiseen, oman aikansa tarpeita ja rakentamisen tapaa ilmentäen. Idylliset purjealukset, niiden sijalle tulleet höyrylaivat, saaristolaitat, itämeriluokan laivat ja valtamerialukset ovat viipyilleet hetken Eteläsataman maisemassa, antaen eri aikakausille leimansa. Milloin satama-allas on ollut täynnään aluksia, milloin tyhjillään, milloin satojen pienalusten ankkuripaikkana, milloin muutaman värikkään mammuttialuksen dominoimana. Eteläsataman länsireunustalla, Makasiinirannalla, on alueen ikäinen historia paitsi rahtitoimintojen, myös ulkomaan matkustajaliikenteen sijaintina. Sitä palveleva rakennettu paikka kasvoi vaatimattomasta katoksesta modernin yhteiskunnan käyntikorttina toimivaksi Olympia-terminaaliksi 1952.

1 Kervanto Nevanlinna 2002, s. 131.

2 Arkkitehti Lohrmannin suunnittelema huvila valmistui 1843.







Makasiinirannan tasalta katsottuna empirekeskustan maiseman etualaa koristaa aina jokin arkisen satamatoiminnan elementti. Rantareunuksen yksityiskohdat ja materiaalit ovat vaihtuneet vuosisadasta toiseen, satamatoimintojen ja laivatyyppien kehitystä seuraten. Tarkoituksenmuokaisuuden ja kauneuden side on modernisaation myötä katkennut ja lopputuloksena on pelkkä tekninen suoritus. Volker von Bonin 1977. HKM.



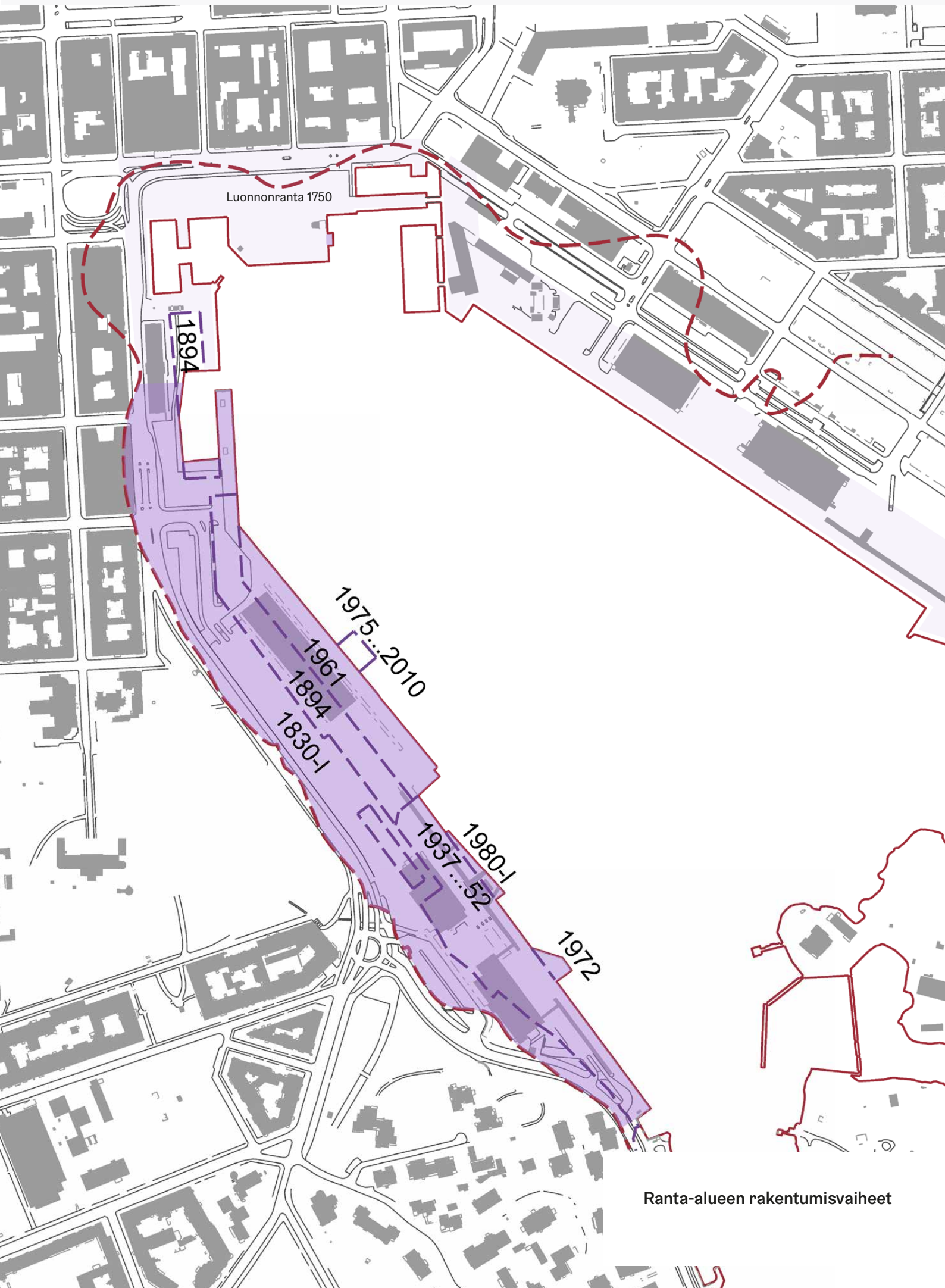
Laivat harppasivat 1980-luvulla uusin mittasuhteisiin ja niiden helppo lastaustapa (RO-RO) toi mukanaan ennen näkemättömän tavara- ja henkilöautoliikenteen Eteläsataman alueelle. Silloin syntynyt konttiliikenneperiaate ja kaupunkilaisten näkökulmasta katsottuna tuhlailava tilankäyttö on edelleen läsnä Makasiinirannassa. Volker von Bonin 1982. HKM.

Katajanokan sataman 1880-luvulla alkanut kehitys laukaisi uuden jakson Eteläsataman paraatipuolen muodonantossa ja sisällössä, mikä vaikutti suuresti myös sataman länsilaitaan. Kauppatoria reunustanut rakennusrintama sai parikseen täysin uuden, teollistuvan yhteiskunnan toimintoilla ja symboliarvoilla ladatun sataman Katajanokan puolella. Samalla hienovaraisten empirekeskustan rinnalle tuli punatiilen hallitsema, teollistuvan maailman monumenttien kollaasi. Katajanokan rantalinjaa hallitsivat höyry ja hyöriinä: satamatoimintoihin varatut, pitkät rakennukset useassa peräkkäisessä rintamassa, rationaalisen suorat ja loputtoman pitkät laiturilinjat, nostokurjet, rautatieverkosto vetureineen ja vaunuineen, syväsatamaa edellyttäneet valtamerialueen alukset, ankkuroituneena kaupunkimaisen vaihtuvaksi julkisivuksi. Suunnitelmasta vastanneen kaupungininsinööri Theodor Tallqvistin sanoin, Katajanokan suursatama katuineen, lastauspaikkoineen ja varastoineen oli suunniteltu huomioiden *ne moninaiset liikkeet, jotka sinne epäilemättä tulevat syntymään (...)*.<sup>1</sup> Toimintojen dynamiikka ja vuorovaikutus määrittivät alueen muodon ja hahmon, funktionaalein periaattein.

Satama-altaan länsireunan kehittäminen oli osa Katajanokan suursataman rakentamista ennakoitua muutosaaltoa, ei kehittämisen lähtökohtana. Tällä laidalla satamatoimintojen infrastruktuuri oli jo olemassa ja sitä voitiin täydentää vähemmän pääomaa vaativina ja nopeammin toteutettavina toimenpiteinä. Makasiinit ja tullaustoiminnot olivat historiallisesti sijoittuneet länsireunalle eli makasiinirantaan ja länsikajalle. Näiden uudistaminen tuli ajankohtaiseksi, kun satamarata johdettiin alueen poikki (1893-1894) ja satamankenttiä laajennettiin. Ja myös tällä laidalla alueen kehittämistä määrittivät ennen kaikkea satamatoiminnot, niiden tehokas ja tarkoituksenmukainen uudelleenjärjestäminen. Vuosina 1886-1908 kaikkien makasiini-, paviljonki- ja suojakatosten suunnittelusta Kauppatorilta Makasiinirantaan vastasi arkkitehti Gustaf Nyström, mm. Säätösalon ja Kansallisarkiston suunnittelija. On huomattava, että tässä vaiheessa myös Engelin suunnitteleminen makasiinien pitkät rakennusrintamat purettiin uudistusten tieltä. Prosessi toistui 1960-luvulla, kun Nyströmin makasiinirakennus purettiin ja korvattiin nykyisellä, Risto-Veikko Luukkosen suunnittelemana, jälleen aiempaa suuremmalla makasiinirakennuksella, ja rantaa levennettiin jälleen. Muutos enteili matkustaja- ja tavaraliikenteen huimaa noususuhdannetta. Jo vuonna 1951 tavaraliikenteessä ylitettiin sotaa edeltänyt taso, ja esimerkiksi kun 1970-luvun alussa Eteläsataman kautta kulki puoli miljoonaa matkustajaa, nousi määrä 1980-luvulla kahteen ja 1990-luvulla lähes kuuteen miljoonaan. Laivaliikenteen kehitys johti yhä suurempiin aluksiin ja uusiin lastaustapoihin, nk. RO-RO-aluksiin, joihin ajettiin suoraan sisään, mikä muutti sataman ilmeen ja lisäsi myös yksityisautoilun määrää. Eteläsataman maisemaan kuuluneet nostokurjet jäivät virattomiksi ja sen sijaan suuret ja värikkäät kontit alkoivat liikkua rekka-autojen vetäminä pitkin Eteläsataman katuja, siinä missä ruotsinlauttojen lähtö- ja tuloajat aiheuttivat päivittäiset liikennesuuhkapulsinsa koko keskusta-alueelle.

***Empiren kaupunki-ihanteen selkeys ja vuosisataisesti muotoutunut, monitahoinen suursatama muodostavat Eteläsatamassa elimellisesti yhteen nivoutuneen kokonaisuuden.***

<sup>1</sup> Kervanto Nevanlinna 2002, s. 75.



Luonnonranta 1750

1894

1975...2010

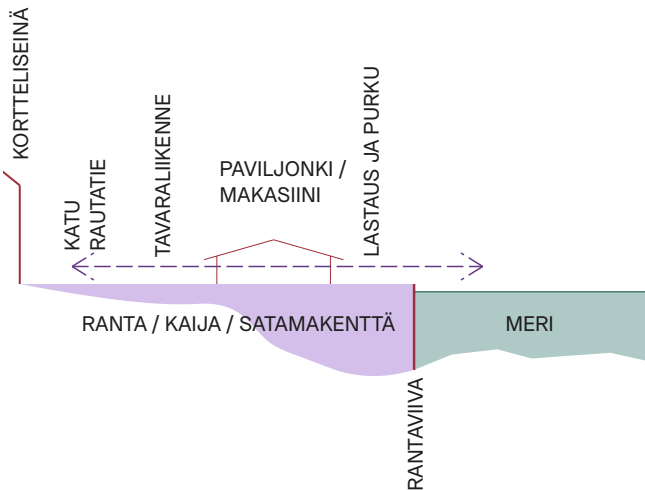
1961  
1894  
1830-I

1937...52  
1980-I

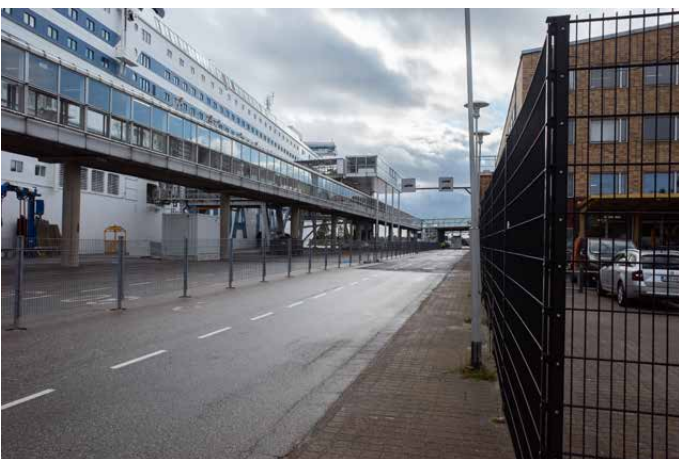
1972

Ranta-alueen rakentumisvaiheet

## Ranta-alueen vyöhykejaon periaate



Makasiinirannasta muodostui 1964 laajennustyön jälkeen suuri, suorastaan valtava kenttä, jonka syvyys rantaviivasta Laivasillankatuun on 100 m ja pituutta alueella on (laskentatavasta riippuen) 300...350 metriä.



Kokemus rantaviivasta on nykyisin saavuttamaton. Satama-alue ja koko Makasiinirannan rantaviiva ovat nykykäytännön mukaan yleisöltä suljettua aluetta. Historiallisesti toimintaa kuhiseva lastaus- ja purkuvyöhyke on muuttunut kehityksen myötä ikäväksi ja etäiseksi yksityisalueeksi kaupungin historiallisessa ytimessä.

## Regulaarit rannat

1810-luvulla Helsingin keskustan rantamaisema muuttui dramaattisesti ja pysyvästi. Rantaviivan siirtäminen merelle päin oli uusi ja jännittävä ajatus, jonka toteuttamiseen tartuttiin estoitta, ja josta sittemmin on tullut itsestäänselvyys. Satama- ja rantakaupungit, kuten Helsinki, kasvavat veden päälle. Luonnonrantaista ja vaatimattomien pistolaiturien piikittävästä rantaviivasta siirryttiin suoristettuihin rantareunuksiin ja täydelliseen suorakulmaisuuuteen. Muodonanto täydensi loogisesti empirekaupungin ruutukaavaihanetta. Rantalinjojen diskreettiä olemusta, edustuksellisuutta ja samalla toiminnallista tarkoituksenmukaisuutta osoittaa, etteivät pistolaiturit kuuluneet Ehrenströmin keinovalikoimaan: *”Monet ulos suuntautuvat puulaiturit pilaavat kaupungin rannat ja niitä tulisi mahdollisimman suuressa määrin välttää”* kirjasi Ehrenström tavoitteisiin 1812.<sup>1</sup> Selväpiirteistä ja yhdenmukaista kokonaisvaikutelmaa rikkovia osia tai muodonantoa ei sallittu. Ne eivät kerta kaikkiaan tulleet kyseeseen.

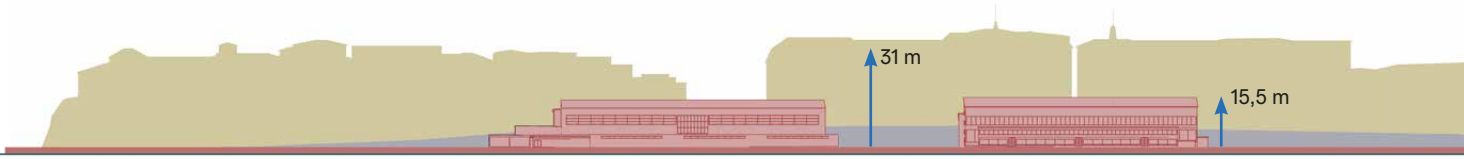
Suora rantalinja muodosti ehjän rintaman ja merijulkisivun jalustan, jota jalostivat sisäaltaat, suojaa antavat venevalkamat, sekä strategiaan kohtiin sijoitetut vesilinjaan laskeutuvat portaat. Merimaisemassa rantaviivaan uurrettuja venevalkamia kapeine kulkuaukkoineen ei edes havaitse kuin vasta tarkoituksenmukaiselta etäisyydeltä. Ja kuinka suurta draaman tajua Ehrenström osoittikaan päästämällä sluupit, jaalat ja pienemmät saaristoalukset lepuuttamaan purjeitaan suoraan rantatorien ytimeen! Tavallaan allassommitelmat toistivat pienoiskoossa empirekaupungin aukiosommitelman periaatteen. Empiren toritila on kaikilta sivuiltaan ehjä ja suljettu, ja tarpeelliset katuyhteydet ovat kapeita. Venevalkamat ovat kuin pieniä vesiaukioita lavealla laiturikentällä ja tämän historiallisen sommitelman vaaliminen on alueen perusarvojen vaalimista.

Ehrenströmin ja Engelin ideaalia, suoraa ja pidättyvää rantaviivaa, on muokattu ja laajennettu makasiinirannan puolella useaan kertaan: 1894, 1938 ja 1957. Jokaisessa vaiheessa on ideaaliratkaisusta tehty uudelleentulkinta, ja vaikka syyt ovat olleet hyvin käytännölläheisiä – lisää tilaa ja parempi laiturirakenne – on periaate makasiinirannan puolella säilynyt. Hampus Dalströmin 1872 ehdotus kaarevasta rannasta on ainoa edes ajatuksen tasolle jäänyt ehdotus poiketa suorasta rantaviivasta. RO-RO-alusten myötä 1970- ja -80-luvuilla tulleet ajosillat, pienet *laituriulokkeet*<sup>2</sup>, jotka punkevat ulos rantaviivasta, ovat käytännön sanelemia poikkeamia, eikä niiden esteettiseen vaikutukseen saati historialliseen viitekehukseen liene uhrattu montaa ajatusta. Samalla tavalla käytännölläheinen ratkaisu oli jo Pakkahuoneen laiturilinjan toteutus 1830-luvulla vastoin Ehrenströmin ideaalia, satamatoiminnan ja laivaliikenteen sanelemana. Satamaradan rakentaminen kauppatorin poikki 1890-luvulla, muutti niin ikään suuresti rantojen ideaalia suoruuksiin ja johti muutamiin ratageometrian sanelemiin altaiden täyttöihin ja suorakulmia viistävän muodonannon ilmestymiseen Eteläsataman alueelle.

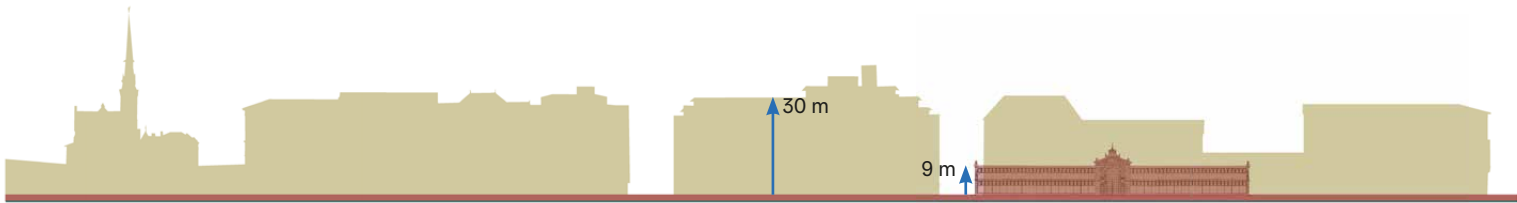
***Rantojen muodonannossa on läsnä sekä ehrenströmiläisen esteetiikan perinne, että käytännölläheisten muutosvaiheiden historialliset kerrostumat. Molemmat ovat vaalittavia ominaisuuksia.***

1 Kauppatori, kaupunkirakennehistoriaselvitys 2016, s. 14.

2 Suunnitelma ”Eteläsatama, Olympialaituri, laiturioke”, 17.11.1971.



OLYMPIARANTA



ETELÄRANTA



PH. K. K. K. K.  
NYFORS. Södra hamnen.  
LJER A POLLO. H. 64. 1899

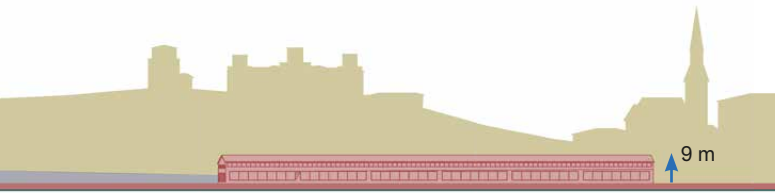
## Matalat makasiinit ja paviljongit

Laiturialueilla eli nimeämistavasta riippuen *rannoilla* tai *kaijoilla* rakentaminen on historiallisesti ollut aina matalaa. Engelin (1830-l) ja Nyströmin (1880-...1890-l) suunnittelemat rakennukset olivat korkeintaan kaksikerroksisia. Meriaseman rakennukset 1950-luvulla nousivat nelikerroksisiksi, mutta niin Meriaseman valmisteleva suunnittelu kuin toteutussuunnittelukin tähtäsivät suurella harkinnalla rakennusten korkeuden pitämiseen maltillisena. Meren puolelle viettävä pulpettikatto ja tiivis kerroskorkeus olivat keinoja, joilla rakennukset istutettiin rannan maisemahorisonttiin. Nyströmin suunnittelemat rakennukset olivat selvästi paviljonkirakennuksia, joka suunnalta katseen kestäviä ja edustavaa palvelualttiutta henkiviä.

Näitä edeltänyt C.L. Engelin suunnittelema 1820-...1830-luvun makasiiniratkaisu oli korttelirakenteeltaan huomattavan tiivis. Varastorakennuksille muodostui edustava merijulkisivu Eteläsataman allasmaisemaa rajaamaan, kun taas edustuspuolen taakse piiloutui täysin arkinen *pihapuoli*, lautavuorattujen rakennusten kavalkadi. Engelin ratkaisu integroitui siis paljon tiiviimmin kaupunkirakenteeseen kuin nyströmiläinen erillISRakennusten pystyttäminen avoimen kentän liikenteellisesti otollisiin kohtiin.

Viimeisimmän eli 1950-luvun Meriaseman ratkaisu on näihin nähden monipuolinen hybridi, kun joukosta luetaan pois nuorin ja suurin makasiinirannan (nykyinen) vapaasti seisova hallirakennus 1964. Meriasema näyttätty ulospäin kahtena rakennuksena, Olympiaterminaalina ja Satamatalona, mutta rakennukset sitoutuvat toisiinsa ja ympäröivään katutilaan suuren kansirakenteen kautta. Ilman kansirakennetta rakennukset eivät toimi liikenteellisesti, eikä niiden arkkitehtuuria voi irrottaa kansirakenteesta. Meriasema on juurrettu syväälle kaupunkirakenteeseen, yhtä lailla kuin rakennushahmot ovat juurtuneet pysyvästi osaksi Eteläsataman maisemaa.

***Makasiinirannan rakennuskannan mataluus on tarkkaan harkittu, eri vuosikymmeninä vaalittu, maisemallinen periaate.***

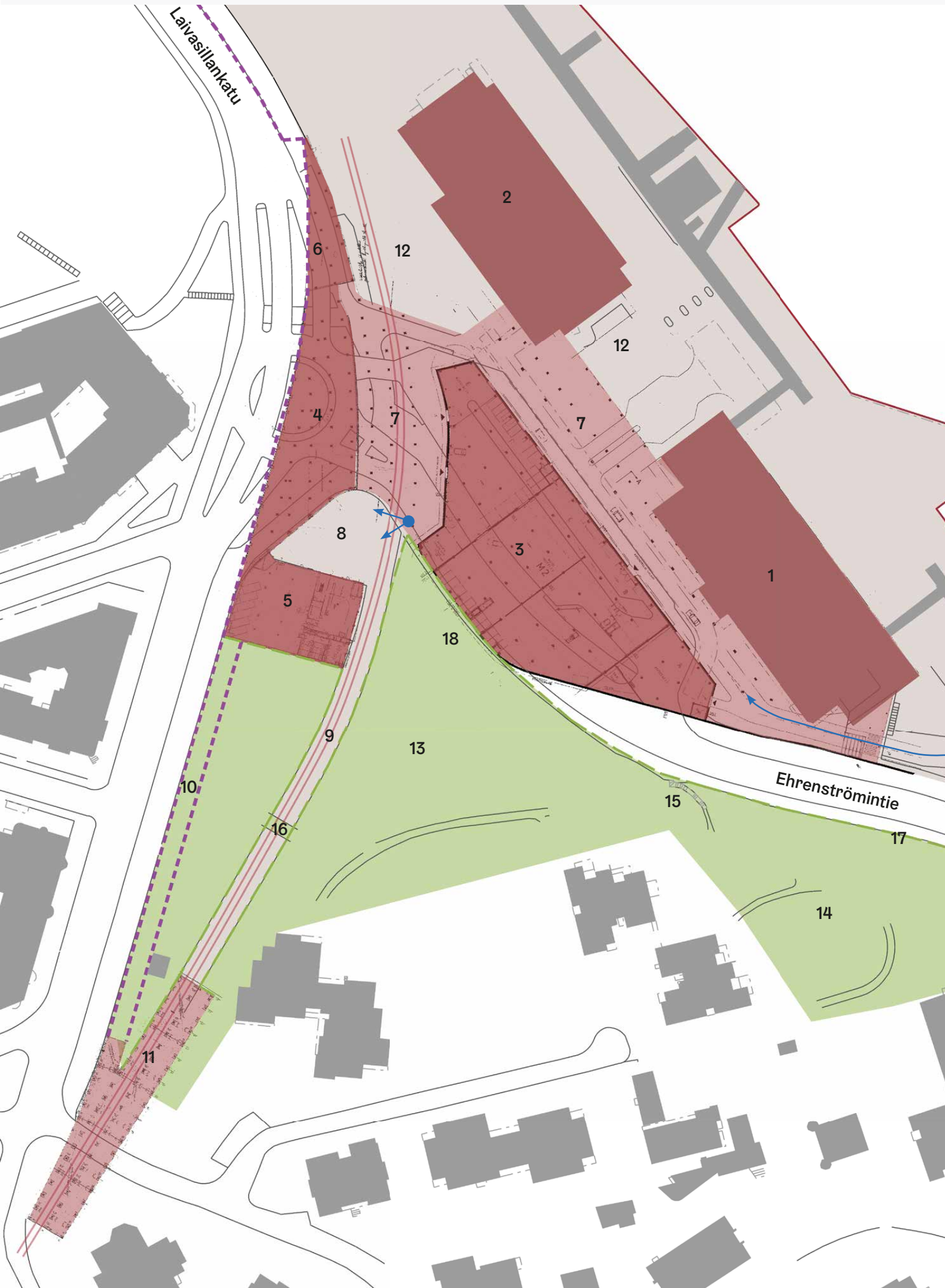


MAKASIINIRANTA



1962, Constantin Grünberg, HKM.

1899, Atelier Apollo. HKM.





Sky-foto Müller 1972. HKM



## Meriaseman lonkerot

Olympiaterminaalia ja Satamataloa on historiallisesti luontevaa lähestyä toiminnallisesta suunnasta. Toinen rakennuksista palveli matkustajaliikennettä, toinen tavaraliikennettä ja sen tullausta. Molemmat toiminnot olivat olleet Eteläsatamassa, nimenomaan sen läntisellä laidalla aina 1820-luvulta lähtien. Toimintojen paikat, ja rakennukset joihin toiminnot olivat sijoittuneet, olivat vaihtuneet moneen kertaan. Uudisratkaisu, joka 1950-luvulla valmistui, oli ennen näkemättömän suuritöinen, kallis ja pitkällisesti valmisteltu aina 1920-luvun lopun ensimmäisistä ehdotuksista alkaen. Työnimi *Meriasema* – juna-, linja- tai lentoaseman tapaan – viittasi jo itsessään hankkeen laajuuteen. Aiemmin oli ollut vain nimettyjä *laitureita* tai *altaita*, kuten Lyypekin laituri tai Vironallas, merimatkalle lähtevän pysäkkiosoitteena, mutta nyt muodostettiin terminaali, joka syötti ja seuloi tehokkaasti liikennettä – maista merelle, mereltä maihin – ja tarjosi mukavat ja toimivat tilat.

Meriaseman näkeminen kahtena rakennuksena olisi kapeakatseista. Kaupunkirakenteellisesti kysymys on moniulotteisempi, suorastaan mutkikas. Meriasemaa voisi verrata mustekalaan. Pääosassa ovat kaksi arkkitehtuuriltaan samasta paletista syntyneitä, massoitteeltaan ja materiaalin käytöltään kaukomaisemaan istutettua rakennusta, kuin kaksi silmää. Lonkerot kaivautuvat ja levittäytyvät sisämaan suuntaan ja puno(i)vat yhteen monia välttämättömiä osatekijöitä. Yksi ratkaistava seikka oli tieyhteys kohti etelää. Tie Laivasillankadulta Kaivopuistoa kiertävälle rantakadulle, siis Ehrenströmintie, rakennettiin teräsbetonisen kannen eli *sillan* varaan. Näin ratkaistiin satamaradan liikenne, joka uudelleenlinjattiin kulkemaan kannen alitse ja samalla rai-deparien määrä kasvoi kahteen. Kantta laajentamalla saatiin luotua *edusaukio* ja saattoliikenne Meriasemalle. Tästä seurasi myös ainutlaatuinen liikennellogistinen ratkaisu, kun matkustajat siirtyivät laivaan *yhdessä tasossa*; saatto-paikalta sisään terminaaliin, terminaalista laivasillan pitkin suoraan alukseen. Korkealle nostettu kansi – sen korkeusmitan määräsi rautatieliikenteen ns. aukean tilan ulottuma – jätti alle huomattavan volyymin. Tämä puolestaan käytettiin hyödyksi ja kannen alle rakennettiin *vientijuustovarasto*, jonka saamisesta satama-alueelle oli haaveiltu jo pitkään. Varasto muutettiin sittemmin matkustajalaivaliikenteen pysäköintihalliksi. Kannen alle saatiin järjestymään myös pääosa sataman maaliikenteen tieverkostoa, ikään kuin puolittain piiloon. Laivasillankadun suunnalla ollut entisen telakka-alueen terävä kärki kasvoi puistiksi Bengt Schalinin suunnitelmien mukaan, ja kaavailut liikerakentamisesta puiston paikalle haudattiin myöhemmin. Arkkitehti Risto-Veikko Luukkosen suunnittelema Meriaseman viimeinen osa oli trukkien huolto- ja satamahenkilökunnan sosiaalirakennus, jonka Luukkonen sijoitti puiston alle, ruohomaton kattamaksi, ja osoitti näin myös rakentamisen rajojen tulleen päätökseen.

1. Olympiaterminaali
2. Tullimakasiini
3. Vientijuustovarasto / "Ehrenströmintien sillan makasiini"
4. "Pohjoinen siltavarasto"
5. Trukkihalli ja sosiaalitalat
6. Kylmävarasto
7. Kannen alle jäävä tila; rata-, katu- ja huolto-ajoalue
8. Huoltopiha
9. Ratakuilu 1952
10. Ratakuilu 1894
11. Kaivopuiston tunneli
12. Laituritaso
13. Armi Ratian puisto, ns. alapuisto
14. Armi Ratian puisto, ns. yläpuisto
15. Portaat puistoon
16. Silta
17. Kalliojyrkäne /-leikkaus.
18. Makasiinin matala julkisivu puiston puolella

***Meriasema sekä sen ympäristörakenne kansineen, siltoineen ja kuiluineen ja tämän kokonaisuuden harkittu sovittaminen vanhempaan kaupunkiympäristöön on ollut iso kaupunkirakenteellinen teko. Meriaseman suojelustatusta voimistaa sen merkitys Olympia-rakennuksena.***







## Laivasillankatu

Ruotsinvallan ajalta juontava, rannan satamakenttiä pitkin kiertävä tien tapainen Kauppatorilta Kaivopuiston suuntaan – joka silloin ei sisältänyt vielä mitään muita kiintopisteitä kuin käytännöllisen kulkuyhteyden telakka-alueelle – jäi Ehrenströmin kaavoissa vähälle huomiolle, mutta makasiinirakennusten välille muodostunut huoltokatu toimi etelään suuntaavana käytännöllisenä reittinä 1830-luvulta lähtien. Ullanlinnan kylpylän, Kaivopuiston, Vuorimiehenkadun seudun yms. rakentuessa tuli liikenteelle entistä enemmän kysyntää ja kadusta alkoi vaihteittain syntyä merkittävä ja suorastaan välttämätön reitti. 1870-luvulla ryhdyttiin katua leventämään ja 1890-luvun alkuun mennessä se oli saanut kivettyine pintoineen, harkkomuuriterassoiteineen, raitiovaunureitteineen, jalkakäytävineen ja kaasuväläistuksineen jokseenkin viimeistellyn asun. Muutokset makasiinirannan rakennuskannassa 1890-luvulla johtivat näkymien avautumiseen kadulta satama-altaan suuntaan aiempaa laajempina. Vuonna 1894 valmistunut satamarata, jolla junat puksuttivat katupenkereen vierustalla, toivat oman mausteensa kadun luonteeseen, siinä missä Tähtitornivuoren puiston valmistuminen 1890-luvun alussa. Katu oli sekä toiminnallisesti tarpeellinen yhdysreitti että luonteva osa kiertokävelyä Kaivopuiston suuntaan ja Tähtitornivuoren ympäri. Näin siitä muodostui yksi kaupunkiflaneerauksen väylistä, juhla- ja paraatireitti. Vuonna 1915 totesi Bertel Jung, perustellessaan Kaivopuistoa kiertämään suunnitellun rantatien rakentamista, että Laivasillankatu eli silloinen Saunakatu oli *nykyäänkin kävelytienä varsin suosittu*. Kulkuyhteys Laivasillankadulta Kaivopuiston rantaan toteutui kuitenkin vasta 1952, kun kansirakenteen varaan tehty Ehrenströmintie valmistui ja liittyi elimellisesti Olympiaterminaalin edusaukioon. Sama 50-luvun muutosalto johti Laivasillankadun pienoiseen leventämiseen, kun 1890-luvulla rakennettua luonnonkivipengertä levitettiin betonirakenteilla kohti satamaa. Kiihkeä autoistuminen alkoi 60-luvulla dominoida koko Eteläsataman aluetta ja jokainen laituriolkka tuntui olevan sopiva pysäköintipaikaksi. Niin myös Laivasillankadusta muodostui sekä elintärkeä liikenneväylä Olympiaterminaalin Meriasemalle että kahta puolta taskupysäköintiin varattu laava katu.

***Laivasillankadun linjaus on rakentunut vaihteittain, joista kolme vaihetta ovat keskeisiä. Nykyinen katu on näiden historiallinen kooste***

***Kadun merkitys yhdysreittinä Kaivopuiston ranta-alueen suuntaan on historiallinen ja se voimistui 1950-luvun muutostöiden seurauksena, kun uusi Ehrenströmintie liitettiin katuun.***



Säännönmukainen harkkokivimuuripenger oli satamaradan valmistutua laajasti näkyvissä, mutta 1950-luvun muutosten myötä muuri on lähes kadonnut katutilasta. Jakso muuria – tosin ei rataa tukemassa – on näkyvissä kadun sisäkaarteessa. Muuri löytyy myös 1950-luvun varastorakennusten sisältä, missä se muodostaa varastorakennuksen takaseinän. Betonirakenteet liittyvät Laivasillankadun kansirakenteen kannatukseen.



Laivasillankadun jakso, joka lähtee nousemaan Etelärannasta kohti Olympiaterminaalia, aina Tähtitornin vuoren jyrkänteeseen saakka, on pengerrytetty epäsäännöllisestä lohkokivestä tehdyllä muurilla. Tietyvästi tämä on kadun vanhin pengerrakenne, 1870-luvulla alkaneesta rakennusvaiheesta jota Satamaradan rakentaminen 1890-täydensi ja viimeisteli. Laivasillankatua levennettiin 1950-luvun uudistuksen yhteydessä, jolloin muurin eteen muodostuivat betoniset seinäkkeet ja niiden varassa oleva uloke.

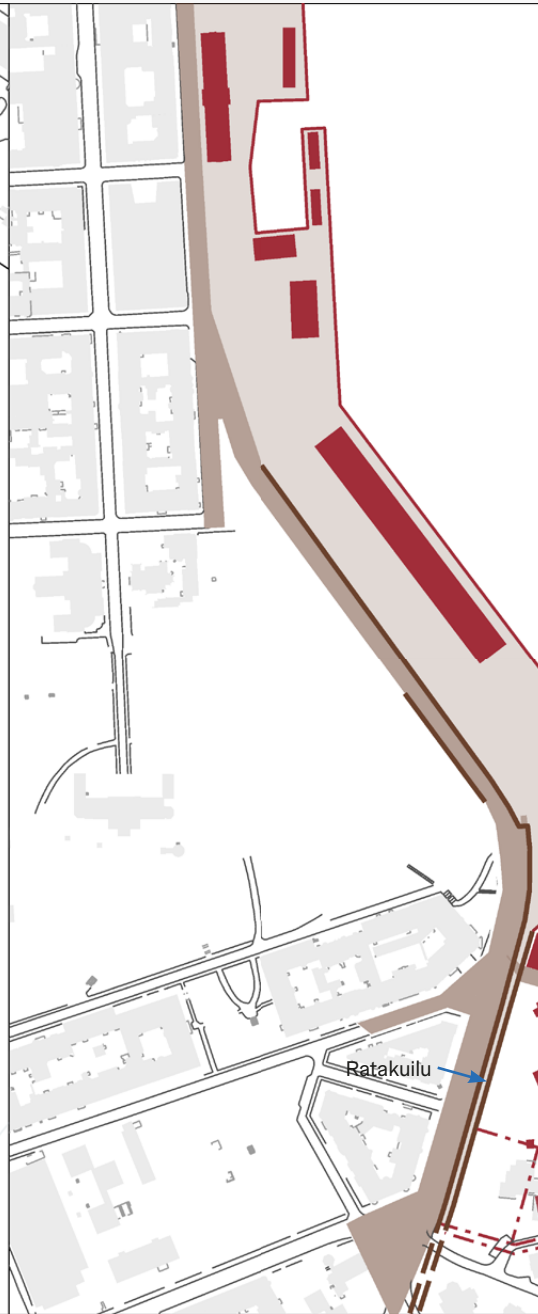


~1830

Katu sai ensimmäisen hahmonsaa 1820-...1830-luvun rakennustoimien myötä, kun Makasiiniranta rakennettiin ja sen korttelirakenne järjestettiin. Katu oli kaupungin päästä luonteeltaan huoltoreitti. Etelässä kulkuyhteyttä rajoitti Ulriikkaporin vuori, jonka vaikutus näkyi makasiinikorttelien rakentamisessa. Makasiinirakennusten rajaamana katu oli luonteeltaan täysin poikkeava siihen nähden millaiseksi se myöhemmin kehittyi. Toimet kadun parantamiseksi ja leventämiseksi käynnistyivät 1870-luvulla ja uusittuna suoraviivaiseksi muodossa se valmistui 1884. Alla oleva kuva on otettu ennen kuin Engelin aikaiset makasiinit raivattiin pois satamaradan tieltä 1893, mutta kuitenkin jälkeen kadun parantamisen.



Kuvaaja tuntematon. HKM.



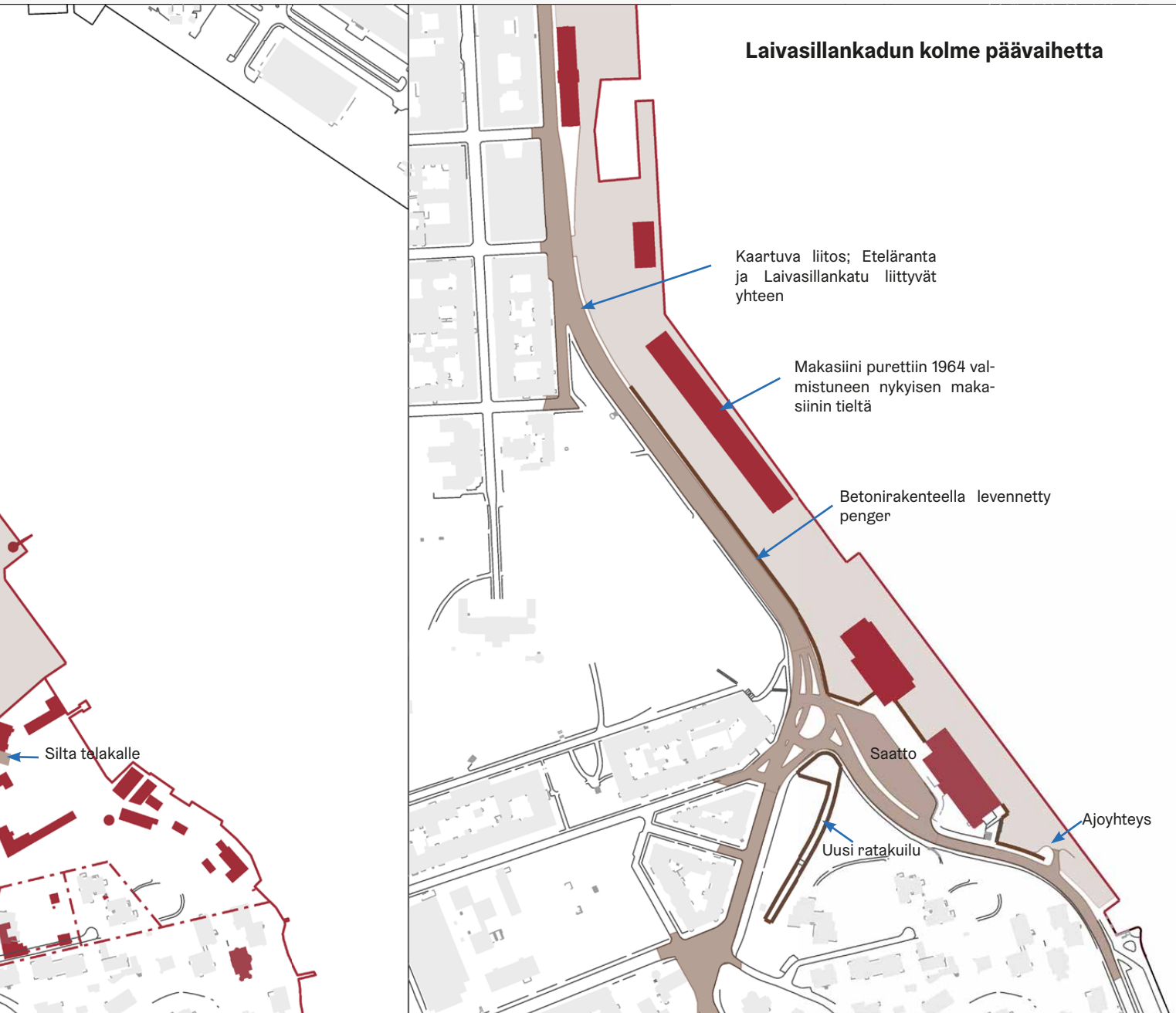
1894

Satamara...  
Lähdeaine...  
pengerrak...  
tään mak...  
sistä har...  
tehty rata...  
Penger m...  
oli varuste...  
edelleen k...  
vailla vars...



Lönnqvist 1916. HKM.





dan rakentaminen viimeisteli kadun uudistetun ilmeen. eistosta on vaikea hahmottaa kuinka nousevan kadun kenne oli toteutettu ennen satamarataa, mutta viimeisasiinien purkamisen jälkeen näkyviin tulivat säännöllikkokivistä tehdyt muurit. Etenkin laivatelakan kohdalle akuilu penkereineen oli korkealle nouseva ja vaikuttava. uodosti koko Laivasillankadun mittaisen reunuksen, joka ettu jalkakäytävällä ja rautakaiteella. Sama kaidetyyppi on käytössä Laivasillankadulla, mutta 'päivitettyinä' versiona iosan koristeita.

1952

Kokolailla nykyisen muotonsa Laivasillankatu sai Meriaseman rakentamisen myötä. Katu yhdistettiin uuteen Ehrenströmintiehen, joka kaartoi kohti Kaivopuiston rantaa. Terminaalin edusaukion liikennejärjestelyt, saattoliikenne ja kasvaviin liikennemäärin varautuminen johtivat suuren liikennepyrän rakentamiseen. Aiempaa selvempi eri liikennemuotojen erottelu toisistaan toi mukanaan suojatiet, raitiovaunuseisakkeet ja liikenteenjakaajat. Kun linjat ja liitokset olivat aiemmin olleet suoraa tai kulmikkaita, nyt muodot vedettiin dynaamisin kaarin. Kaikki järjestelyt vaativat entistä enemmän tilaa, mikä näkyi myös Kauppahallin ja Palacen edustalla.



Unto Laitila 1960. HKM

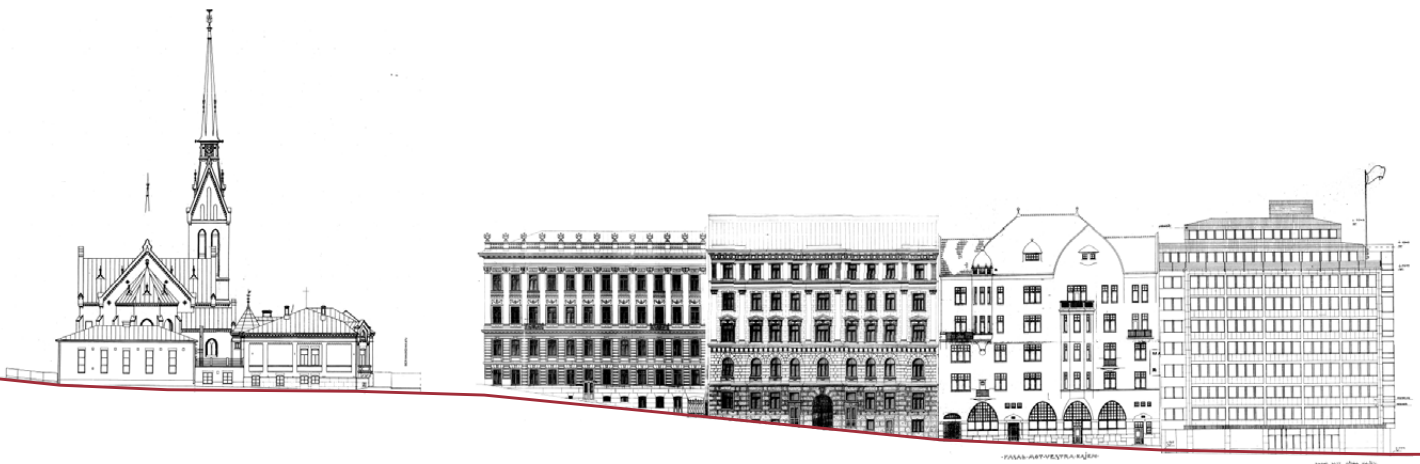




9/2021



1960, Matti Mäntynen. HKM



KORTTELI 55, LAHNA

Saksalainen kirkko. H. Bosse ja C.J. von Heideken. 1864. Tornin korotus 1800-l lopulla.

Kruunun viljamakasiini. C.L. Engel. 1836. Purettiin 1896.

Eteläranta 2. Sebastian Gripenberg. 1887.

Eteläranta 4. Waldemar Aspelin. 1897.

Eteläranta 6. Mauritz Gripenberg. 1903.

Eteläranta 8. F.Å.A. talo. Bertel Liljeqvist 1954 > Ola ja Ethel Hansson 1955.

## Etelärannan kortteliseinät

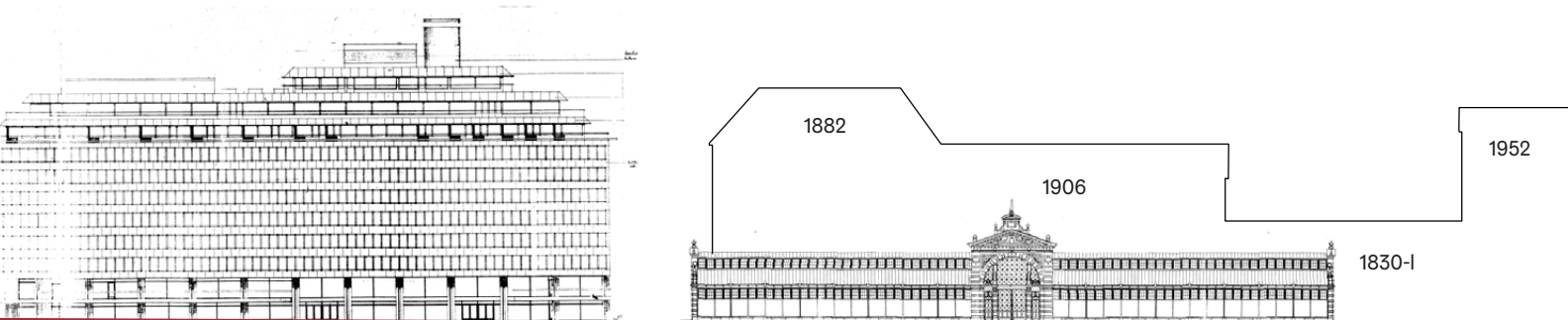
Eteläsataman kaupunkikuvan reunat muodostuvat ruutukaavakorttelien rakennusrintamista, kortteliseinistä, joiden vanhin rakennuskanta on empirekaudelta, mutta joukossa on yhtälailla niin vuosisadan vaihteen koristeellisempaa arkkitehtuuria, kansallisromantiikkaa, jugendia kuin 50-luvun modernismia. Kauppatorin reunalla vallitsee empirekauden vaaleasävyinen ja matalahko rakenne. Katajanokan puoleista aluetta dominoi vahvemmin satamatoiminnot ja rakennuskanta on heterogeenisempää ja nuorta. Enso-Gutzeitin kuutiomainen sokeripala ja rahapajan valkoinen laajennusosa muodostavat poikkeaman, joka pyrkii jälkijättöisesti laajentamaan empirekeskustan reviiiriä. Eteläsataman länsipuolen, siis Etelärannan, kortteliseinät välittävät viestiä Helsingin historian kahdesta dynaamisesta kehitysvaiheesta: Helsingin ensimmäisestä kasvupyrähdyksestä suurkaupungiksi 1800... 1900-luvun vaiheilla ja modernin kansainvälisyyden saapumisesta Helsingin ytimeen 1950-luvulla.

Etelärannan kortteliseinämän antama kokonaisvaikutelma on kaupunkikuvallisesti sangen solidi siihen nähden kuinka erilaisista rakennuksista, niin ajallisesti ja tyylillisesti, kuin väri- ja materiaalipaletiltaan ja vaihtelevilta räystäs- ja harjalinjoiltaan, reunusta muodostuu. Teollisuuskeskuksen talo, *Palace*, eräänlainen teollisuusruhtinain palatsi rintaman keskellä, vaaleana ja graafisesti selkeänä, pitää kortteliston arkkitehtuuripalettia kasassa. Rakennuksen dominanssi

ja tunnistettavuus maisemassa toimii myös katseen kohdistimena. Rakennuksen hahmo nousee jo kaukaa esiin merimaisemassa keskustaa lähestyttäessä. Teollisuuskeskuksen virtaviivainen vaakanauhoitus on Laivasillankadun katunäkymän päätteen maamerkki, tai ehkä pikemminkin linjamerkki, ohjaten liikkeen suuntaa kohti ydinkeskustaa. Kaupunkirakenteellisesti tämän Helsingin Olympialaisten 1952 hotelli- ja monitoimirakennuksen, ja samalla kansainvälisen modernismin merkkirakennuksen, huomioiminen Eteläsataman maisemassa on tärkeää. Rakennuksen kaupunkikuvallista roolia tulee tukea ja vaalia, niin lähi- kuin kaukomaisemassa, niin kapeissa katunäkymissä kuin panoraamatarkastelussa.

***Eteläsataman eri ikäisten rakennusten julkisivufreitit muodostavat eloisan ja tasapainoisen kokonaisuuden, joka kertoo kaupungin kasvun vaiheista. Palacen mittakaavallisesti suuri, vaakasuuntainen julkisivu toimii yhtenä keskeisenä kokonaisuuden siteenä.***

### Eteläranta 1950-luvulla



KORTTELI 54, MAKASIINIT

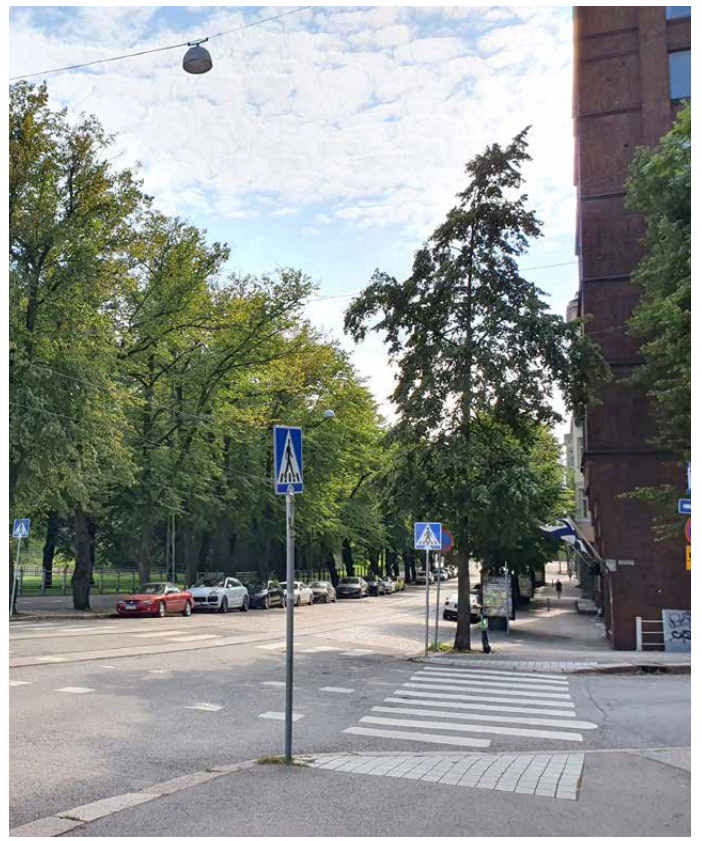
KORTTELI 46, VALAS

Eteläranta 10.  
Teollisuuskeskus Oy  
Viljo Revell 1952.

Kauppahalli  
Gustaf Nyström 1889.

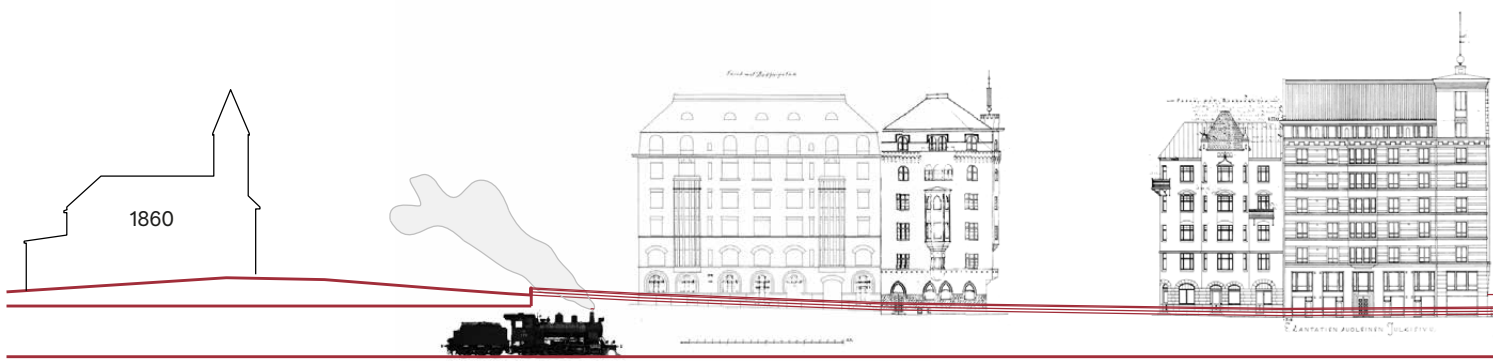


Laivasillankatu kohti Olympiaterminaalia



Laivasillankatu kohti Kaivopuistoa

Badhusgatan / Laivasillankatu 1930-l alussa



KORTTELI 102, SÄRKI

KORTTELI 101, HAIKALA

Katolinen kirkko.  
E.B. Lohrmann.

Laivasillankatu 6-8  
Armas Lindgren  
1912

Laivasillankatu 10  
Gustaf Estlander  
1910

Laivasillankatu 12  
Ricardo Björnberg  
1911

Laivasillankatu 14  
W.G. Palmqvist  
1929

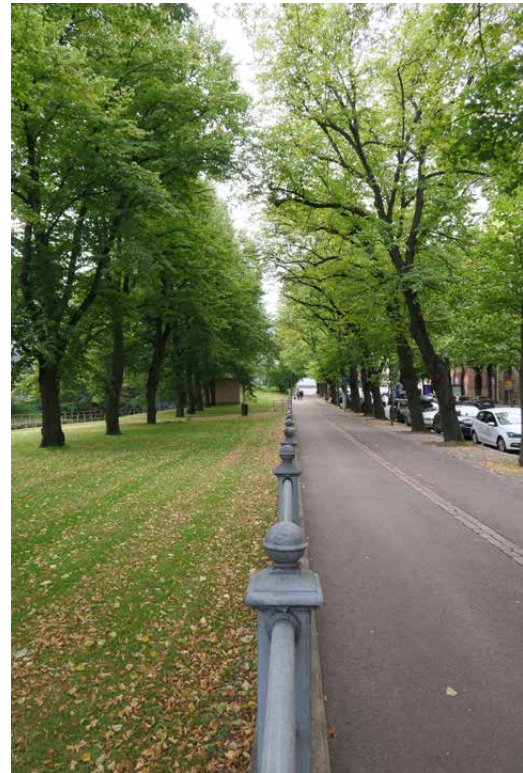
## Badhusgatanin seutu

Meriasema ja Ullanlinnan kaupunginosa liittyvät kiinnostavalla tavalla toisiinsa ja muodostavat täysin poikkeuksellisen osan Helsingin kaupunkirakenteesta. Meriaseman lonkeroisen kokonaisuuden vastaparina mantereen puolen kaupunkirakenteen juuret ovat syvemmällä historiassa. 1841 asemakaavassa määriteltiin korttelirakenne Tehtaan- kadun ja Vuorikadun kohdalla, sekä kuinka korttelirakenne tulisi päätymään silloisen laivatelakan kohdalla. Aluetta voisi katu- ja korttelirakenteen näkökulmasta kutsua *Laivasillankadun alkupääksi*, mutta historiallisesti on tarkoituksenmukaisempaa kutsua sitä *Badhusgatanin seuduksi*. Ulriikkaporin vuoren eteläpuolen varhaisin rakentaminen liittyi kylpylätoimintaan, Ullanlinnan kylpylään ja kylpyläpuistoon, ja katu oli tästä johdettuna nimetty *Badhusgataniksi*. 1900-luvun alkupuolella nimi suomentui – kylpylän sijaan – *Saunakaduksi*, ja silloin Tehtaan- kadun-Vuorikadun alueesta käytettiin myös nimitystä *Saunaesikaupunki*. Tässä yhteydessä otsikko *Badhusgatanin seutu* tarkoittaa sitä historiallista aluetta nykyisen Laivasillankadun eteläpäässä, johon Vuorimiehenkatu ja Tehtaan- katu päättyvät.-

Vaikka Badhusgatanin seudun talorakentaminen telakka-alueen naapurissa oli alkuun ehkä vaatimatonta ja sekalaista, olivat kaupunkirakenteelliset periaatteet sitäkin selväpiirteisemmät. Kohta missä Tehtaan- kadun suuntainen korttelijärjestys vaihtuu Laivasillankadun suuntaiseen diagonaalilinjaan, ja siitä seuraaviin erinäisiin teräviin ja tylppiin kulmiin korttelirakenteessa, on omaleimainen ja erityinen Helsingin kaupunkikuvassa. Kun tähän lisätään

historialliset liikenteelliset elementit, viiden kadun risteys ja pieni kolmiomainen aukio – Helsingin oma piazzetta – kato- lisen kirkon edustalla, risteystä tangeerannut satamarata kuiluineen ja katua alittavine siltoineen, Helsingin historian ensimmäisen raitiotiereitin eteläinen päätepiste ja kään- töpaikka, katulinjojen hienot viettogeometriat, täysikasvuiset lehmukset, Muukalaiskadun poikkeukselliset englantilais- tyyliset etupihat, korttelikaupungin ja huvilakaupungin raja- pinta, on kyseessä yksi urbaanin kaupunkiympäristön erityislaatuista pisteistä Helsingissä. Nykyinen puistoalue, johon 1950-luvulla uudelleen uurrettu ratalinja leikkaa jän- nittävän kanjonin, täydentää kokonaisuuden herkkyyttä ja liittää sen Meriaseman nuorempaan rakenteeseen.

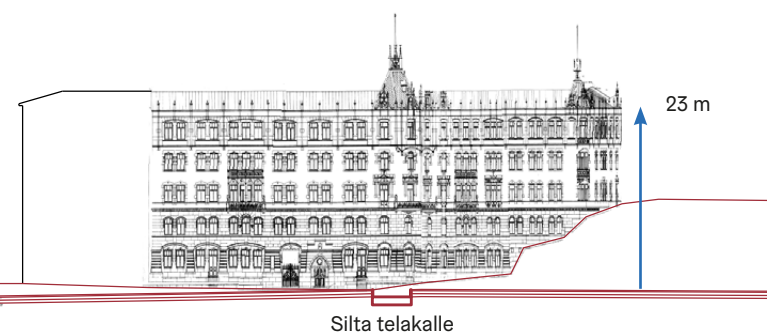
***Laivasillankadun pääte Ullanlinnassa eli ns. Badhusgatanin alue on omaleimainen, ehjä, täysi-ikäistynyt, monimuotoinen ja suorastaan jännittävä osa kaupunkia.***



Hetimiten kaiteen vasemmalla puolella on haudattuna vanha satamaradan ratakuilu.



Signe Brander 1912. HKM



Silta telakalle

KORTTELI 100a, ANKERIAS

Vuorimiehenkatu 1  
Elia Heikel ja Selim A. Lindqvist  
1897.



Ns. alapuisto, jota jännittävällä tavalla leikkaa vanha satamaradan ratakUILU.



Ns. yläpuiston alue. 1950-luvun puistosuunnitelmaan ja toteutukseen liittyneet portaat eivät nykyisin johda mihinkään. Vastassa on aita.



## Armi Ratian puisto

Myllyvuoren karuun pohjoisrinteeseen ja Laivasillankadun varteen sijoittuvaa kaksiosaista puistoa ei voine pitää erityisen tunnettuna. Maisematilassa puisto integroitui siinä määrin Kaivopuiston huvilakaupunginosan vehreyteen ja väljään rakenteeseen, että se hahmottuu enemmänkin Kaivopuiston pohjoisena päätealueena vailla selvästi piirrettyjä reunoja kuin itsenäisenä puistona. Nimeä se on vaihtanut vasta hiljattain, 2015, Armi Ratian muistoksi, Armi Ratian puistoksi. Tämäkään, saati puiston varustaminen muistokivellä, ei ole tehnyt puistosta juuri tunnetumpaa. Yksi syy on sen syrjäisyys ja eristyneisyys. Kun 1950-luvulla puiston läpi saattoi vielä luontevasti kulkea Myllyvuoren huipun ja Olympiaterminaalin väliä, ovat yhteydet katkenneet yksi toisensa perään.

Puisto on kerroksellinen kohde, jonka arvot perustuvat pääosin kolmeen eri teemaan tai kokonaisuuteen; Kaivopuistoon, satamaan ja satamarataan sekä Meriasemaan. Puisto jakautuu kahteen ominaispiirteiltään ja historialtaankin erilaiseen osaan; satamaradan käsittävään Laivasillankadun varren alueeseen ja sataman puoleiseen Myllyrinteeseen. Puistoksi kokonaisuus on kaavoitettu vasta 1970-luvulla, Laivasillankadun varren osuus jo tosin hieman aiemmin.

Alueen kaupunkirakenteellinen suunnittelu ei historiallisesti ole ollut erityisen määrätietoista, ja suorastaan laimeaa se on siihen nähden, millaisia visioita 1910-luvulla alueen kehittämiseksi ajateltiin. Kun telakkatoiminta päättyi 1937, se jätti jälkeensä suoran itä-länsi-suuntaisen rajan ja kaistaleen kallioista rinnettä, jota seuraten vedettiin Myllytie ja sen varteen osoitettiin kolme tonttia.

Puisto liittyy historiallisesti niihin toimiin, joita Meriaseman rakentamiseksi ja samalla lähiympäristön kaunistamiseksi tehtiin 1950-luvulla. Kaupunginpuutarhuri Bengt Schalinin alaisuudessa tehty toteutus on pienentynyt olennaisilta osiltaan, kun ympäristön rakentuminen on nakertanut sen aluetta Myllytien varressa. Puisto onkin jäänyt 50-luvun jälkeen eräänlaiseksi jakojäännökseksi, marginaaliksi tai odotustilaan. Tonteille rakennetut pienkerrostalot aidattuine reviiireineen ovat sulkeneet puiston eteläiset yhteydet, ja tehneet puistosta lähiasukkaiden virkistys- ja koirainulkolituspaikan.

Näköyhteys mereen ja satamaan on aina ollut merkittävä osa kohteen historiaa ja käyttötarkoitusta. Puiston kallioinen länsisivu on toiminut näköalapaikkana, josta satamaa ja merinäköymää on voinut tarkkailla. Kallioalueelta oli aikoinaan näkymäyhteys kohti Suomenlinnaa, mutta 1950-luvulla aivan puiston koilliskulmaan kiinni rakennetut kerrostalot ovat peittäneet sen. Kallioiselta lakialueelta ovat näkymät edelleen avoimet kohti satamaa ja Etelärannan rakennusten julkisivuja. Tähtitornin vuoreen verrattuna selvästi matalammalla olevasta puistosta avautuvia näkymiä hallitsevat satamatoiminnot.

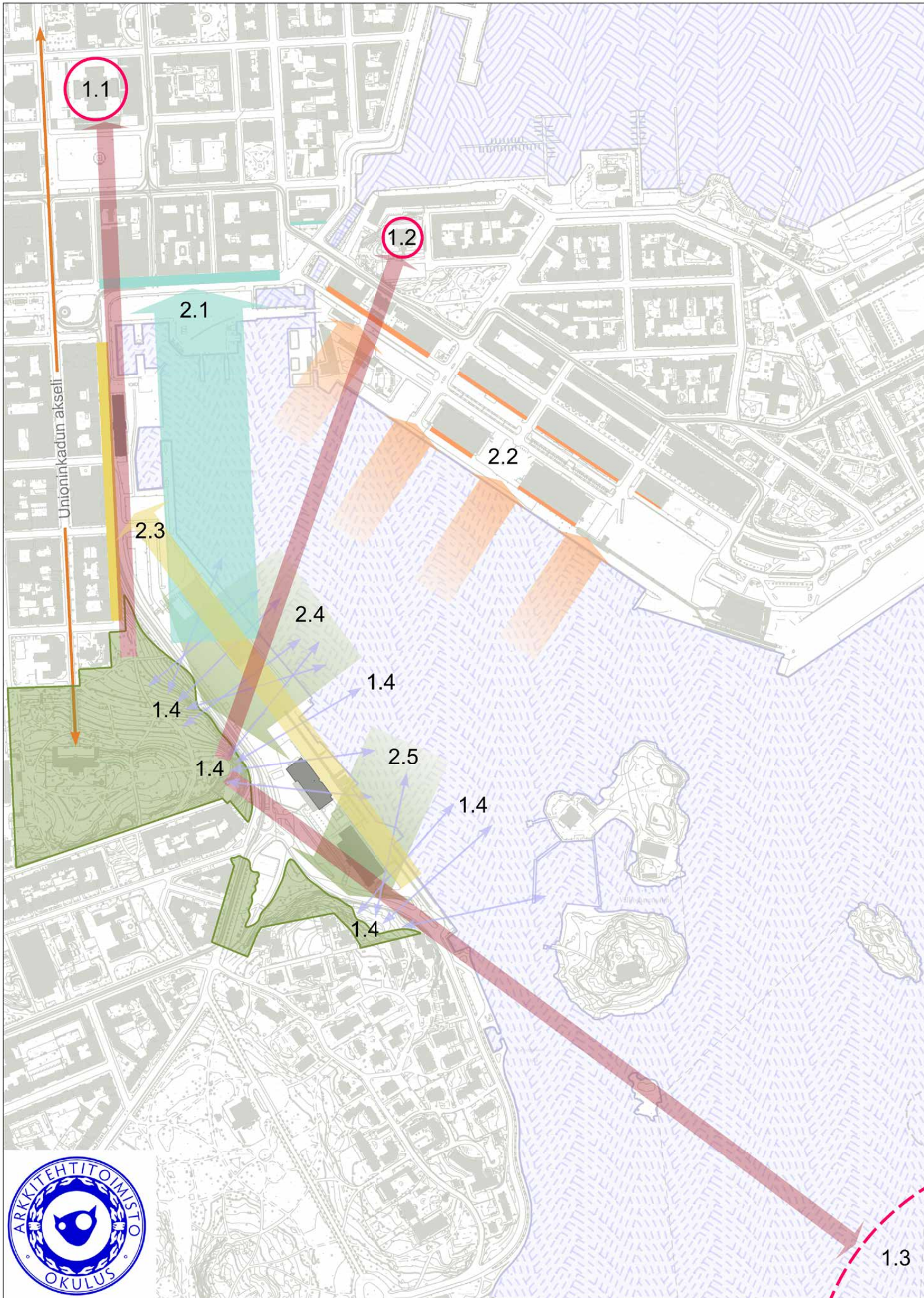
Puiston itäreunalla Ehrenströmintien kallioleikkaus muodostaa jyrkän, josta vain jokseenkin huomaamatonta porrasreittiä pitkin voi kavuta ns. yläpuiston alueelle. Puiston toinen osakokonaisuus, alapuisto, on laakeampi, mutta yhtä vaikeasti saavutettavissa. Se rajoittuu Ehrenströmintien kansirakenteeseen ja kansirakenteen alla olevan entisen vientijuustovarastorakennuksen seinään. Puistossa sijaitseva satamaradan osuus on Eteläisen ja Pohjoisen Rautatienkadun välissä sijaitsevan Baanan lisäksi harvoja säilyneitä muistumia koko Helsinginniemeä kiertäneestä rautatiestä. Kertaalleen siirretty ratalinjaus on parhaiten nähtävissä Olympiarannan suunnasta. Nurmialueella säilynyt lehmusrivi muistuttaa myös radan vanhemmasta linjauksesta.

Paraatipaikalla oleva puisto on vaalittava, mutta yhtä lailla puiston kehittäminen, etenkin sen saavutettavuuden parantaminen, ovat tulevia ydinkysymyksiä. Liityntöjen parantaminen niin etelä- kuin pohjoissuuntaan, monilajisen kasvillisuuden ylläpidon ja kehittämisen sekä näkymien avoimena pitämisen tulisi ohjata puiston mahdollisia muutoksia

***Armi Ratian puisto on nykytilassaan ”salainen puutarha” ja sen erityisarvo on sen rauhallisuudessa, huonemaisuudessa.***

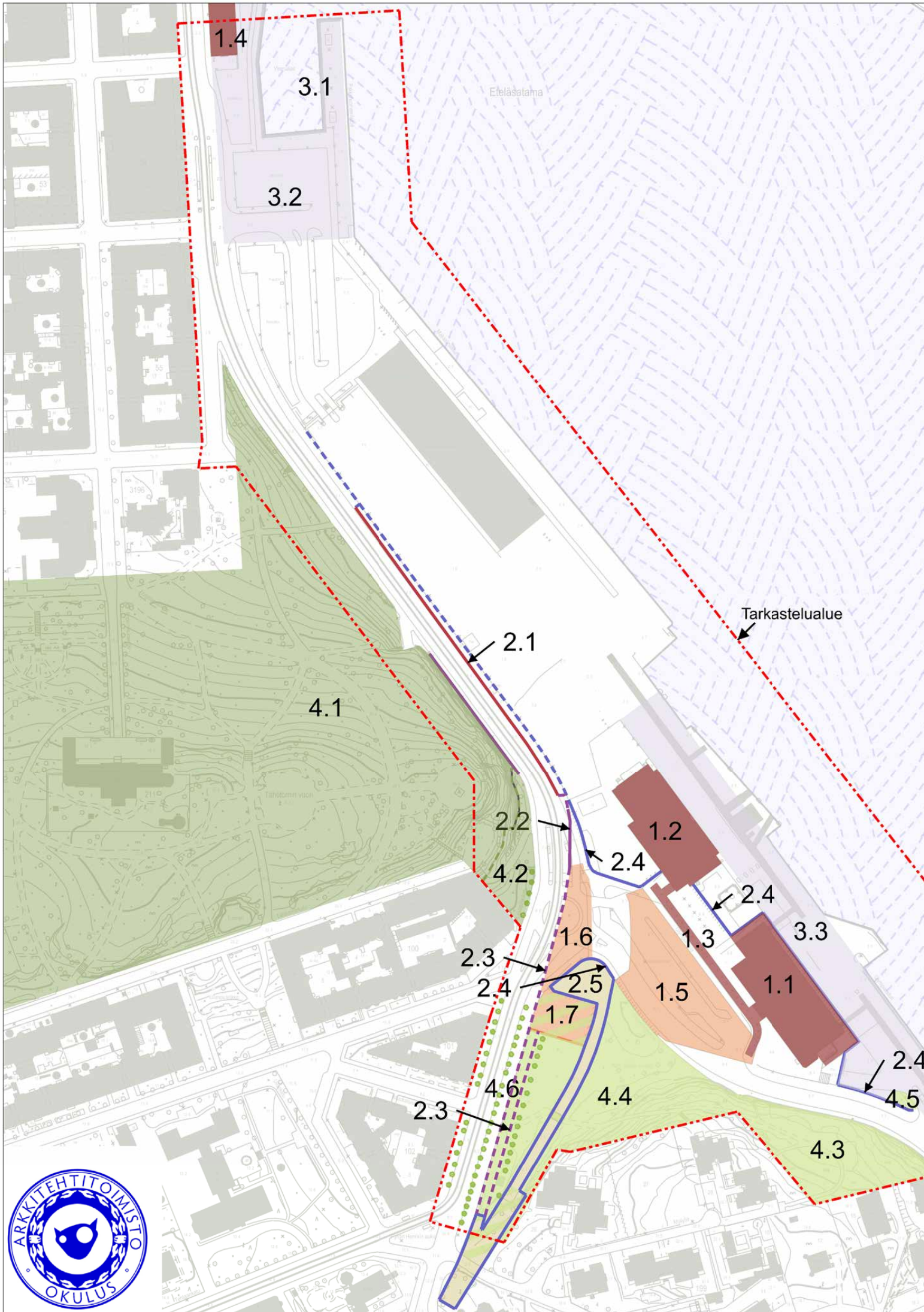


Ehrenströmintie ja Armi Ratian puisto eivät kohtaa














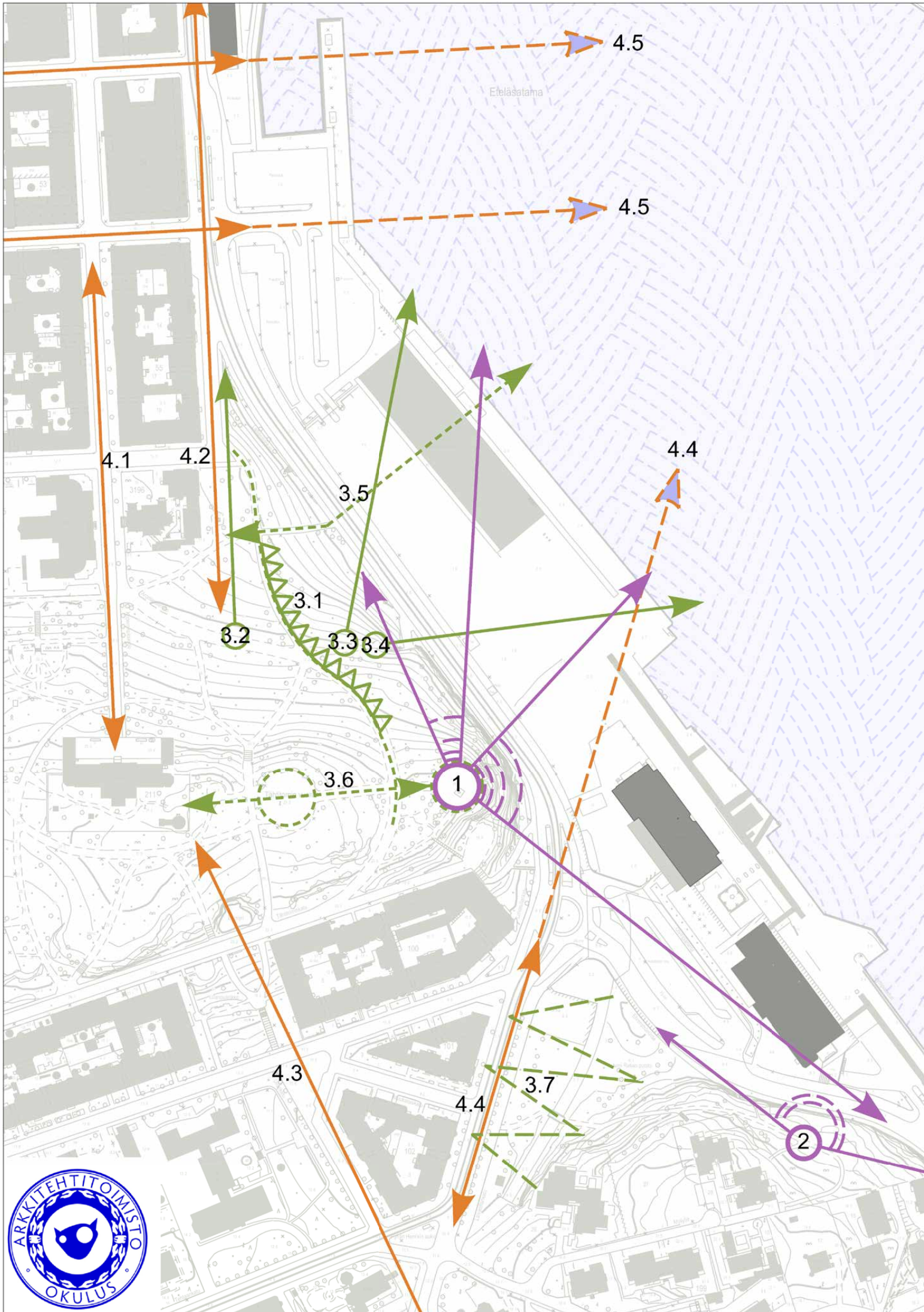
## Suurmaisema Eteläsataman alueella

SUURMAISEMAN TUNNISTETTAVAT PISTEET, LINJAT JA REUNUKSET	
1.1	Tuomiokirkko on Eteläsataman satama-altaan näkymien ikoninen kruunu. Maamerkin lailla se identifioi Eteläsataman näkymäverkostoa ja nousee esiin lukemattomista eri katselukulmista ja -paikoista. Tuomiokirkko on myös keskeisessä roolissa Tähtitornin vuorelta avautuvissa näkymissä ja näkymäakseleissa.
1.2	Uspenskin katedraalin rooli maisemassa on Tuomiokirkon kaltainen, mutta vähemmän dominoiva. Rakennus on Tähtitornin vuorelta koilliseen katsoen monen näkymän kiintopisteenä. Uspenskin katedraali näkyy erityisesti Tähtitornin vuoren näköalatasanteelta. Se on historiallisesti ollut myös ns. Karhunpesän kausikasvi-istutus näkymän päätte (kts. puistonäkymä 3.3)
1.3	Tähtitornin vuoren huipulta ja näköalatasanteelta on vuositasaisesti voinut tarkkailla eteläisiä merimaisemia sekä mm. Viaporin rakentamista ja elämää. Kaupunkikehityksen sekä puiston kasvillisuuden osittaisen umpeenkasvamisen myötä laakeat näkymät ovat muuttuneet aiempaa kapeammin rajatuiksi. Itä-kaakko-sektoriin aukeava merinäköalatasanteella, jonka horisontissa siintää saaristomaisema ja Suomenlinna, on painoarvoltaan merkittävä, vaalittava ja historiallinen. Näkymälinjan etualaa värittämässä, kuin tarjottimella, ovat Meriaseman rakennukset ja satamatoiminta sekä Ehrenströmintien ja Laivasillankadun liikennevirrat.
1.4	<p>Eteläsataman merellisen altaan ja puistojen (Tähtitornin vuori ja Armi Ratian puisto) välille muodostuu monipuolinen viuhkamaisten näkymien sarja ja vuorovaikutussuhde. Yläviitosta nähtävä merenpinta, vesipeili, on kaikkien näkymien peruselementti. Välkehtivä meri on läsnä vuoroin avoimissa näkymissä, vuoroin suljettujen tai peitteisten näkymien etäisenä taustana. Näkymäviuhkat leikkaavat satamakentän ja sen rakennuskannan yli viikatteen lailla.</p> <p>Kaksi suurta puistoaluetta muodostavat merkittävän maisemallisen taustan Eteläsataman länsiosaan, niin Kauppatorin suunnalta kuin Katajanokan satama-rannan puolelta katsottuna. Suurena, korkealle ja laajalle levittyvänä vihermassana puistot ja niiden vihannat ja osin kallioiset pinnat on olennainen vastapari korttelirakenteiden julkisivuille.</p> <p>(Erityiset puistonäkymäpaikat on osoitettu erillisessä "Huomioitavat ja vaalittavat näkymät" -kaaviossa.)</p>
2.	Eteläsatamaa rajaavat reunat voidaan karkeasti jakaa seuraaviin päävyöhykkeisiin
2.1	Kauppatoria reunustava korttelijulkisivu on alueen vanhin ja Helsingin historiallisen empirekeskustan kaikkein tunnistettavin kokonaisuus, kaupungin käyntikortti. Kaukonäkymissä sen rooli on jalustamainen, kruununa kohottautuvan Tuomiokirkon alapuolella. Korttelijulkisivun läsnäolo Tähtitornin vuorelta avautuvissa näkymissä on historiallisesti merkittävä ja ensiarvoinen.
2.2	Katajanokan satama-alueen korttelirakenne muodostaa oman tunnistettavan kokonaisuutensa, jota määrittelevät yhtäältä punatiilipintaiset suuret makasiinirakennukset, toisaalta valkoisten rakennusten (Enso-Gutzeit ja Rahapaja) kortteli Uspenskin katedraalin edustalla. Katajanokka on osa Makasiinirannan puolelta avautuvien, itään suuntaavien näkymien identiteettiä.
2.3	Etelärannan korttelijulkisivu on merkittävä lähestyttäessä Helsingin keskustaa mereltä päin. Eteläranta on myös vahvasti läsnä Makasiinirannan suuntaisissa pohjoisnäkymissä. Etenkin Palace-rakennuksen rooli korttelijulkisivua kokoavana identiteettirakennuksena ja pisteinä on huomioitava.
2.4	Tähtitornin vuoren puisto muodostaa suuren monipuolisen viherrakenteiden ja kasvillisuuden aikaansaaman maisemallisen taustan Eteläsataman läntiselle reunustalle, katsotiinpa aluetta kohti sitten mistä suunnasta tahansa.
2.5	Armi Ratian puistolla on osa Kaivopuiston vihreää maisemataustaa Kauppatorin suunnasta katsottuna. Puistolla on sekä itsenäinen merkitys että merkitys Kaivopuiston pohjoisena reunavyöhykkeenä.



## Suojeltavat ja vaalittavat rakennukset, rakenteet ja alueet

RAKENNUSKANTA KOHDEALUEELLA			
	Suojeltava rakennus	1.1	Olympiaterminaali
		1.2	Satamatalo (ent. Tullimakasiini)
		1.3	Rakennuksia yhdistävä katos
		1.4	Kauppahalli
	Vaalittava rakennus	1.5	Ehrenströmintien makasiini (ent. vientijuustovarasto)
		1.6	Laivasillankadun makasiini
		1.7	Puistomakasiini (ent. trukkihalli ja sosiaalilarakennus)
MUURIT, PENKEREET JA KANNET			
	Suojeltava tai vaalittava pengermuuri	2.1	Lohkokivimuuri, 1870-...1880-l
		2.2	Harkkokivimuuri. Satamarataan liittynyt 1894
		2.3	Harkkokivimuuri / entinen ratakuilu 1894. Oletettavasti säilynyt, nyk. haudattu.
	Vaalittava kansi- ja reunusrakenne, jota voidaan harkitusti myös uudelleenmuotoilla, mutta joka meriaseman alueella tulisi säilyä pääpiirteissään	2.4	Meriaseman ja Ehrenströmintien rakentamiseen sekä Laivasillankadun leventämiseen liittyvä kansi- ja ulokerakenne 1950-luvulta
		2.5	1950-...1960-luvulla rakennettu ratakuilu-, tunneli- ja huoltopiharakenne
			
			
AVOIMET RANTAVYÖHYKKEET			
	Rakentamiselta avoimena pidettävä rantavyöhyke. Kevyet ja pienet rakennukset ja rakennelmat sallittuja	3.1	Pakkahuoneenlaituri ja Vironallas
		3.2	Satamakenttä, ent. "Pakkahuoneentori"
		3.3	Olympialaituri ja pienvienepoukama
PUISTOT JA KASVILLISUUS			
	Historiallinen suojeltu ja suojeltava puisto	4.1	Tähtitornin vuoren puisto
		4.2	Vuorimiehenkadun päätteen puistokolmio
	Vaalittava ja osin kehitettävä puisto / istutusalue	4.3	Armi Ratian ns. yläpuisto
		4.4	Armi Ratian ns. alapuisto
		4.5	Olympiaterminaalin liikenneportin istutusalue
	Suojeltavat historialliset puukujanteet	4.6	Laivasillankadun lehmuskuja ja satamaradan vanhempaa ratakuilua reunustanut lehmusrivi



## Huomioitavat ja vaalittavat näkymät (osa 1)

NÄKÖALAPAIKAT	NRO	SELITE
Panoraama	1	Tähtitornin vuoren näköalatasanne, tasolla n. +25 mpy. Historiallisesti merkittävin Helsingin empirekeskustan, Viaporin ja merialueen tarkkailun havainnontipaikka
Panoraama	2	Armi Ratian puiston avoin ns. yläpuiston leveä, ulkoilmateatterimainen tasanne, joka tarjoaa avoimen näkymän Olympiaterminaalin edustalle ja laajemmin näkymän Eteläsatamaan ja Valkosaaren suuntaan. Tasolla n. +12...+13 mpy.
<b>KESKEISET PUISTONÄKYMÄT</b>		
Näkymäkollaasi, näkymäviuhka	3.1	Keskeinen kulkureitti, jonka varrelta vaihteittain avautuu näkymäkollaasi kohti Eteläsatamaa ja empirekeskustaa korkovälillä +10...+25 mpy. Puiston itärinteen istutusten lisäksi maiseman etualalla oleva Makasiiniranta on keskeinen osa näkymää.
Pohjoinen kausikasvi-näkymälinja	3.2	Historiallinen Svante Olssonin suunnitelmaan kuulunut harkittu näkymälinja kausikasvi-istutuksineen > nykytilassa kausikasvi-istutus puuttuu ja näkymä on kasvanut lähes umpeen. Tasolla n. +16 mpy.
Karhunpesän kausikasvi-näkymälinja	3.3	kuten 3.2; melko kapeasti rajattu näkymäsektori joka suuntautuu Makasiinirannan yli kohti Kauppatoria, empirekeskustaa ja Katajanokan länsilohkoa, Uspenskin katedraalia. Tasolla n. +15 mpy.
Karhunpesän näköalapaikka	3.4	Pieni historiallinen näköala- ja oleskelupaikka "Karhunpesä" (tasolla n. +14 mpy) ja sille johtava puistopolkunäkymä.
Poikittainen puistopolkunäkymä	3.5	Historiallinen reitti ja näkymälinja Laivasillankadun yli Makasiinirantaan, jonka asemointi liittyy empirekauden makasiinikorttelien (1830...1899) rakenteeseen.
Aukiosarja	3.6	Tähtitornin vuoren harjan keskeinen aukiosarja ja sisäinen puistonäkymien ketju, jonka päätteinä ovat Observatorio ja itäinen meri-/satamamaisema
Puistotilan sisänäkymät	3.7	Armi Ratian ns. alapuiston ristikkäiset, monipuoliset näkymät ratakuilun yli puiston ja Laivasillankadun välillä
<b>KESKEISET KATUNÄKYMÄT</b>		
Helsingin pisin aksiaalinen kaupunkinäkymä	4.1	Unioninkadun akseli: Kallion kirkko - Observatorio
Monumentaalin ja ikoninen empirekaupunkinäkymä	4.2	Etelärannan akseli: Tähtitornin vuori - Senaatintori / Tuomiokirkko
Historiallinen puistonäkymä	4.3	Ullanpuistikon akseli: Ullankatu - Iso Puistotie. Puistonäkymä joka muodostui jo 1830-luvulta, Kaivopuiston ja kylpylän rakennusvaiheessa
Bulevardinäkymä	4.4	Laivasillankadun lehmusrivien rajaama intiimi katutila, missä näkymäakselit avautuvat ja jatkuvat katutilan päätteissä. Pohjoisessa näkymä kohtaa Eteläsataman merialtaan.
Mereen päättyvä katunäkymä	4.5	Helsingin ruutukaavakeskustalle luonteenomainen rajattu ja tiivis katunäkymä, jonka päätteessä on merimaisema.

Eteläsatama

5.3

6.1

5.1

latvukset yli 35 mpy

7.1

5.4

6.3

6.2

5.2

7.2

7.2

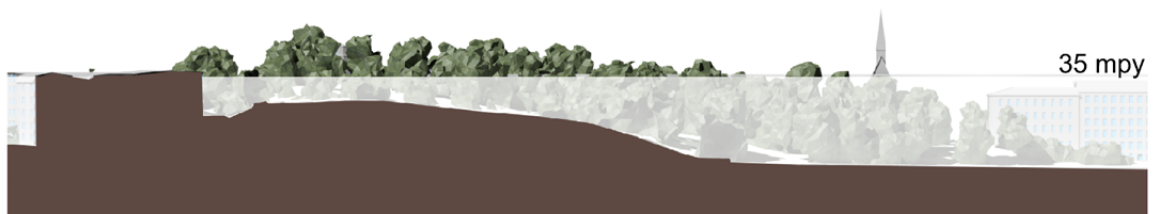
latvukset yli 25 mpy





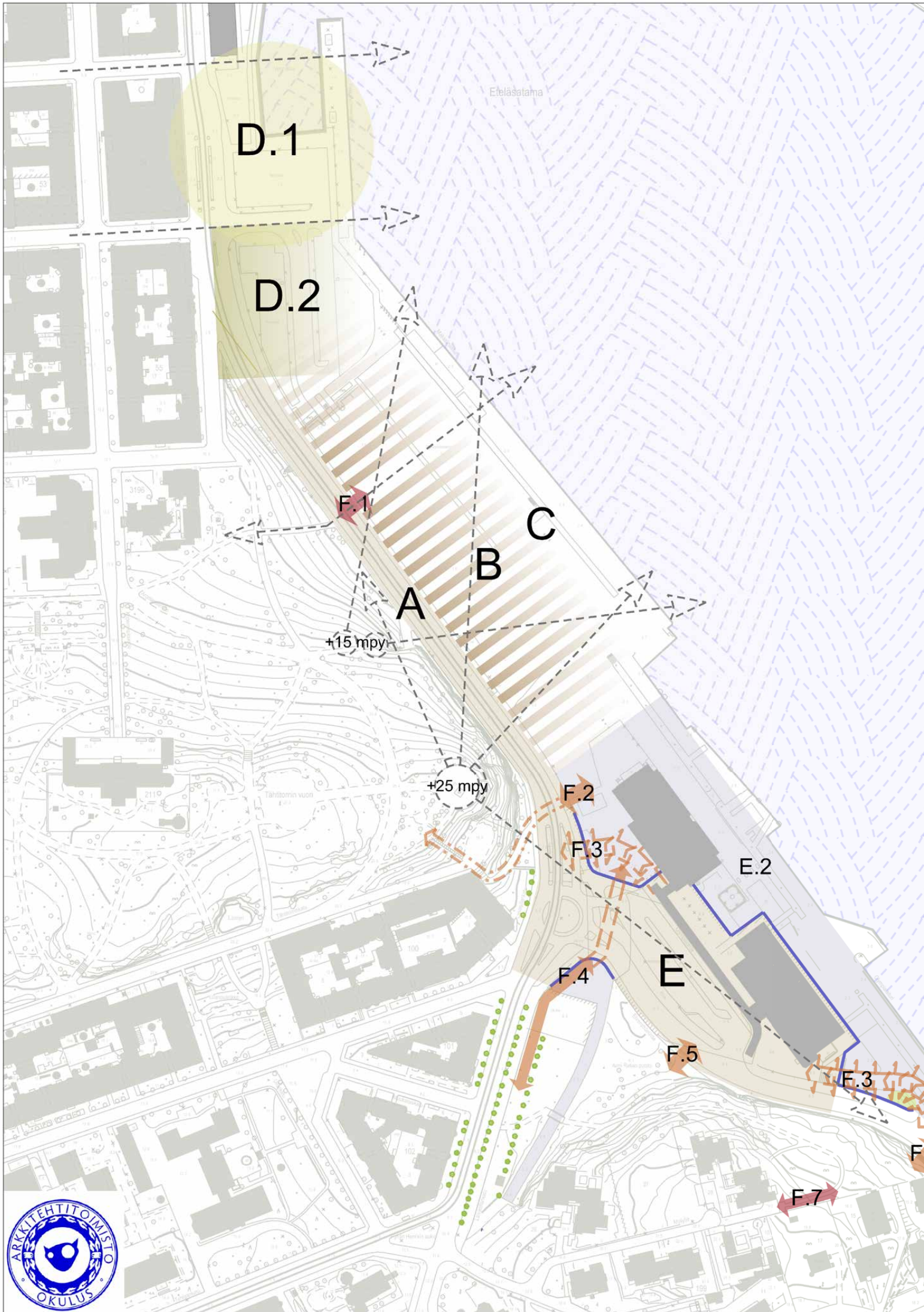
## Huomioitavat ja vaalittavat näkymät (osa 2)

SUURMAISEMAN JULKISIVUT (näkymät alueelle Eteläsatamasta katsottuna)		
Puuston, istutusten ja kalliojyrkänteen muodostama epätarkka rajapinta, näkymähorisontti ja tausta	5.1	Tähtitornin vuoren muodostaman, korkealle (+3...+32 mpy) nousevan historiallisen puiston näkyminen Eteläsataman läntisellä sivustalla on elimellinen osa suurmaiseman identiteettiä
	5.2	Myllyvuoren pohjoisrinteen eli Armi Ratian puiston muodostama viheralue (+6...+18 mpy), joka on pohjoisesta katsottuna näkymien taustana. Samalla Kaivopuiston puistoalueen kokonaisuuteen liittyvä pohjoinen reunus ja päätte.
Merkittävä ja visuaalisesti voimakas rakennus	5.3	Teollisuuskeskus Oy:n rakennus pitää visuaalisesti koossa Etelärannan moni-ilmeistä ja eri-ikäisistä rakennuksista muodostuvaa kortteliseinämää. Rakennus on maamerkki niin mereltä lähestyttäessä kuin Laivasillankadun suuntaisissa näkymissäkin.
Rakennusryhmä ja ympäristörakennekokonaisuus	5.4	Olympiaterminaalin ja Satamatalon muodostama ns. Meriasema on tarkasti paikalleen suunniteltu ja paikkaan kansi- ja ajosiltarakentein juurrutettu kokonaisuus. Olympiarakennukset ovat oleellinen osa Eteläsataman modernismin kauden rakennuskantaa ja alueen identiteettiä.
NÄKYMILTÄÄN AVOIMENA PIDETTÄVÄT ALUEET		
Laiturialue ja satamakenttä	6.1	Historiallinen pakkahuoneentori on nykyään Teollisuuskeskuksen ja Kauppahallin avoin edustila, ja sen käyttö on muuttunut pysäköintialueeksi.
Laiturialue	6.2	Olympialaituri ja pienvenevalkama
Kansi-silta-puisto-aukio	6.3	Meriaseman aukiotila (n. +8,5..+8,9 mpy) limittyä osittain Armi Ratian ns. alapuiston puoliavoimen puistotilan ja ratakuilun ja huoltopihan kanssa.
PUISTOJEN LAKIALUEET		
Tähtitornin vuori	7.1	Puiston kallioinen lakialue. Maasto, puusto ja keskelle asettuva Observatorio muodostavat maiseman korkeimman rajaviivan
Armi Ratian puisto	7.2	Puiston rinne ja lakialueet ovat pinta-alaltaan varsin pienet, mutta suuressa maisemassa ne ovat osa laajaa ja tärkeää Kaivopuiston puoleista viherelementtiä.



Tähtitornin vuori itään

Kartassa esitetyt puut ovat laserkeilausaineistoon pohjatuvia ja Tietoa Oy:n 3D-mallintamia vihermassoja. Maisemallisen LAKIALUEEN osoittamista varten puuston latvusalue on leikattu 3D-mallissa esiin siten, että Tähtitornin vuoren alueella puustosta näkyy yli 35 mpy korkeudella olevat latvukset. Armi Ratian puiston puolella rajauksena ovat yli 25 mpy korkeudella olevat latvukset.



# Johtopäätökset alueen kehittämiseksi: RANTAVYÖHYKE

## A Laivasillankadun katutila: alueen selkäranka

Laivasillankadun linjaus on alueen vanhin katulinjaus. Nykyisen avoimen väylän kehittäminen jänteväksi ja tiiviksi katutilaksi on historiallisesti perusteltua. Urbaniksi muodostuvan katutilan välityksellä alue saadaan liittymään empirien ruutukaava-alueeseen. Katutilasta ei ole syytä rakentaa historiallista pastissia vaan oivaltava ja tiedostava uudelleentulkinta.

## B Satamakentän rakentamisen suuntautuneisuus

Satamakentän rakennuskanta on eri vuosikymmeninä ollut mittakaavaltaan ja rakeisuudeltaan vaihtelevaa, mutta rakentamisen koordinaatisto on tallentunut nykyisen Laivasillankadun linjaukseen. Myös meriasema osoittaa koordinaatiston oikean suunnan. Sitä ei tule sekoittaa Makasiinirannan nykyisen laituriin koordinaatistoon, joka on poikkeaa suunnasta n. 3 astetta ja on historiallisesti harkitsematon.

## C Merijulkisivu

Merijulkisivun tulkinta voi olla vapaa, mutta sen tulee muodostaa ehjä ja levollinen jalusta Tähtitorninvuorelle; rakennusmassojen visuaalisen vaikutelman tulee vastaisuudessa olla alisteinen Tähtitorninvuorelle. Satamakentästä ei saa muodostaa veistosmaisten rakennusten kollaasikenttää, vaan Makasiinirannan merijulkisivu tulee ratkaista ehjänä kokonaisuutena. Rakentamisen maksimikorkeutta määrittää osaltaan Tähtitornin vuoren puisto ja sieltä avautuvat näkymät tasolla +15...+25. Puistosommitelman keskeiset näkymät tulee huomioida Makasiinirannan rakentamisen massoittelussa. Rakentamisen harjakorkeus ei saa sulkea näkymähorisonttia, joka vuoren näköalapaikalta avautuu Eteläsataman vesialueeseen ja empirekeskustaan Kauppatorin puolella.

### D.1 Pakkahuoneentorin kaupunkiaukio

Pakkahuoneentori on toiminut meriliikenteen historiallisena solmukohtana 1830-luvulta lähtien. Pysäköintipaikaksi vähitellen muuttunut avoin alue kaipaa kehittämistä, nimenomaan jalankulun, pyöräilyn ja saaristoliikenteen risteyksenä. Aukiota määrittelee myös Palacen 1950-lukulainen mittakaava ja olympiarakentamiseen liittyvä virtaavuus ja ihmismassojen liike. Mereen päättyvien katunäkymien periaate on läsnä ja vaalittava Eteläisen ja Pohjoisen Makasiinikadun kohdalla.

### D.2 Kaupunkikoordinaatistojen nivel

Nivelalueen kehittämisen tapa ja ratkaisukaava on eräs Makasiinirannan haastavimmista tehtävistä ja avainkohta kaupunkirakenteellisen yhteyden löytämiselle. Historiallisesti katsoen alue on aina ollut avoin satamakenttä ja sekoittuneiden toimintojen vyöhyke; viime vaiheessa satama-alueella tukeva pysäköintikenttä ja sisäänajoalue. Alueella kohtaavat empirekeskustan ruutukaavakoordinaatisto ja Makasiinirannan ja Olympiarannan niin ikään historiallinen koordinaatisto. Alue voi olla maltillisesti rakennettu tai rakentamaton, mutta nivelen merkitys tulee tunnistaa ja huomioida. Historiallisesti perusteltavissa olisi paviljonki-tyyppinen tms. matala erillisrakentaminen, mutta päähuomion tulisi olla jäntevän kaupunkitilan aikaansaamisessa.

## E Meriasema, alueen sydän

Meriaseman rakennukset ja niitä sitova kansirakenne on aikoinaan ratkaissut kaupunkilaisten ja satamatoimen monisäikeisen kohtaamisen. Se yhdisti meriliikenteen, katuliikenteen, rautatien ja satamatoiminnot varastointeen kompaktiksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Meriaseman alueen tulee myös tulevassa kokonaisuudessa säilyttää vapaa ja itsenäinen roolinsa, mikä osaltaan myös mahdollistaa satamatoimen jatkumisen aiempaa vähäisempänä, mutta luontevana osana kaupunkia. Meriaseman rakennusten tulee säilyä vapaina, kuten niitä ympäröivän satamakentän (E.2). Kannen alla olevien rakennusten uudiskäyttö tarjoaa ainutlaatuisia mahdollisuuksia niiden oivaltavaan kehittämiseen ja toiminnalliseen avaamiseen kaupunkilaisille.

## F Kehitettävät kulkuyhteydet

F.1 Historiallinen Laivasillankadun ylittävä jalankulkureitti sijoittuu kohtaan, missä 1830-1899 välillä oli empirekauden makasiinien korttelirakenteen lävistänyt kulkuyhteys. Korttelirakenteen perusteella asemointiin Tähtitornin vuoren puiston olemassa oleva puistokäytävä (itä-länsi-suuntainen). Yhteys rantaan on poistunut, mutta se on syytä palauttaa. Myös näkymälinjan säilyminen Eteläsataman altaan ja puiston välillä tukee yhteyden painoarvoa.

F.2 Paikka on otollinen ja luonteva jalankulkuyhteyden (portaan) rakentamiselle Laivasillankadun (+8 mpy) ja satamakentän (+2 mpy) välille. Kohta on liikenteellisesti strateginen, Laivasillankadun ulkokaarteessa kahden liikesuunnan nivelkohdassa ja hyödyllinen meriaseman alueen kansi- ja satamakenttätasojen yhdistäjänä. Paikalla on myös historiallisesti ollut ensin ajoyhteys ja myöhemmin porras, joka purettiin merisataman rakentamisen yhteydessä. Tähtitornin vuoren puolella jatkuva, olemassa oleva reitti tukee kulkuyhteyden sijaintia. Vuoren kallioleikkaus luo myös ainutlaatuisen kaupunkitilallisen identiteetin ja herkullisen lähtökohdan kulkuyhteyden arkkitehtuuri-idealle.

F.3 Olemassa oleva ja korkean ajoneuvoliikenteen sallima reitti ja katuverkosto kansirakenteen alla on luontevaa hyödyntää. Sen päätteestä on järjestettävissä otollinen ajoreitti Laivasillankadun ali ja Tähtitornin vuoren sisään edellyttäen, että kyseiseen kohtaan on ylipäätään mahdollista rakentaa kallioleikkaus ja sen yhdysreitti. (Tutkimus ei sisälly tämän selvityksen työrajaukseen). Eri liikennemuodot ovat historiallisesti aina ristenneet satamakentällä.

F.4 Historiallinen, satamaradan ensimmäisen rakennusvaiheen (>1894) ratakuilu tarjoaa mahdollisuuden rennosti laskeutuvan kevyenliikenteen väylän rakentamiseen satamakentän tason (+2 mpy) ja Laivasillankadun (+8 mpy) välille. Selvityksen perusteella on ilmeistä, että vanha luonnonkiviharkkoseinäinen kuilurakenne on olemassa, haudattuna ja maalla täytettynä. Asian todentaminen edellyttää kuitenkin paikalla tehtävän koekaivauksen. Kuilun paikkaa osoittaa olemassa oleva lehmusrivi puiston puolella, jota tulee vaalia ja täydentää. Huoltorakennusta voidaan muokata kulkuyhteyden rakentamiseksi.

F.5 Ehrenströmintien ja Armi Ratian ns. alapuiston välille on syytä rakentaa käyttökelpoinen ja kaunis kulkuyhteys.

F.6 Armi Ratian ns. yläpuiston itäiseen päätteeseen olisi suositeltavaa rakentaa kulkuyhteys, porras, Ehrenströmintielle. Puisto on nykyisin pussinperä, eikä asetelma tue sen avointa käyttöä.




F.7 Armi Ratian ns. yläpuiston ja Myllytien välille tulisi palauttaa kulkureitti.




# Johtopäätökset alueen kehittämiseksi: TÄHTITORNIN VUORI

## TÄHTITORNIN VUOREN KEHITTÄMISSUOSITUKSET


### Näköalapaikka ja aukiokokonaisuus

-  Näköalapaikan sivuilla Olssonin aikaisten näkymälinjojen tiellä kasvavat jalavat tulisi poistaa.
-  Lippuaukion länsisivulle istutetut omenapuut katkaisevat puiston sisäisen näkymälinjan observatorion ja näköalapaikan välillä. Puurivi tulisi harventaa tai poistaa puita ainakin suoraan näkymälinjalta.
-  Varsinaisen näköalapaikan itäpuolella oleva pieni näköalatasanne on jo jossain määrin vakiintunut elementti puistossa. Sinne johtavan portaikon siirto sivummalle leikattavan pensasaidan keskeltä tulee tutkia ja kalusteet uusia.


### Puiston itä sivu

-  Puiston itä sivulla kasvaa runsaasti kylväytyntä ja istutettua puuvartista kasvillisuutta, jotka peittävät näkymiä ja tekevät alueesta osin ryteikköisen. Puustoa tulisi poistaa tai vähintään harventaa näkymien tieltä. Kasvillisuutta tulee kehittää Olssonin alkuperäissuunnitelmiin perustuen, esimerkiksi puiston reuna-alueiden kasvillisuus ei saa olla yhtenäistä.



### Lehtoalue puiston pohjoisosassa

-  Puiston pohjoisosan ns. lehtoalueelle on 1900-luvun aikana istutettu puustoa Olssonin suunnitteleuille näkymälinjoille. Olisi tärkeää saada avattua pohjoinen näkymälinja kohti Eteläsatamaa. Tavoitteena on noudattaa Olssonin istutusperiaatetta avoimine nurmipintoineja käytävien reunoille ja risteysalueille sijoittuvine puu- ja pensasistutuksineen.


### Laivansillankadun sisäänajo maanalaisiin tiloihin

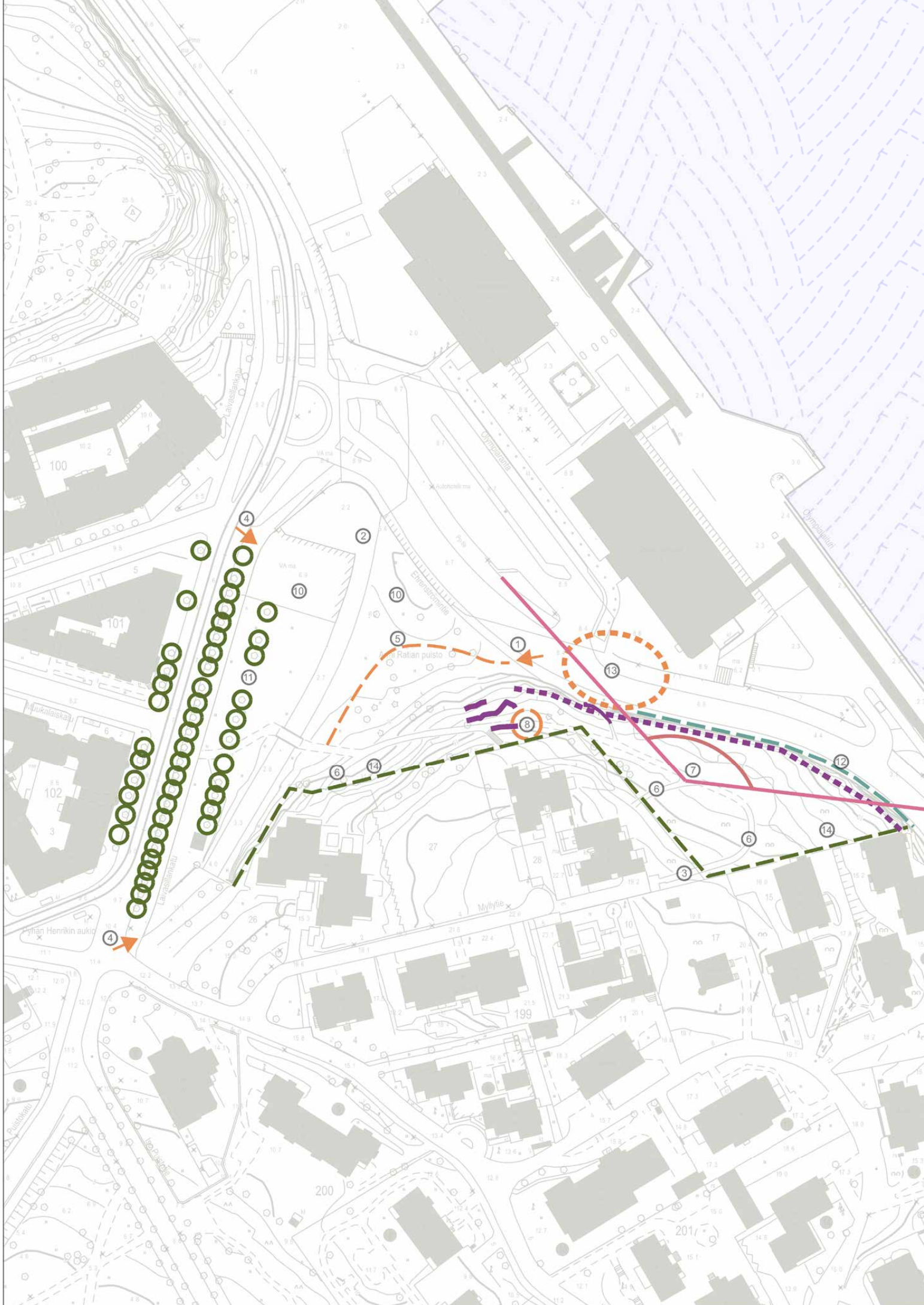
-  Pysäköintihallin sisäänajo kallioleikkauksen yhteydessä rikkoo Laivansillankadun varren kaupunkikuvallista ilmettä. Pysäköintipalvelujen kyltit ovat huomattavan suuret ja nosto-ovi nousee aukotuksineen turhan voimakkaasti esille. Näiden elementtien kehittämistä tyylikkäämpään ja kohteen arvot paremmin huomioivaan ulkoasuun tulee tutkia.

### Tähtitorninkadun kääntöpaikka ja Vuorimiehenkadun kolmio

-  Tähtitorninkadun kääntöpaikka sijaitsee katualueella ja on tarpeellinen kadun ajoneuvoliikenteelle. Kääntöpaikan osalta tutkitaan sen muotoilua ja esimerkiksi shared space-tyyppistä ja puisto ympäristöön paremmin soveltuvaa ratkaisua. Myös ympäröivää kasvillisuutta kehitetään huomioiden kääntöpaikalta kohti satamaa avautuva näkymä.
-  1900-luvun loppupuolella rakennettu, Olssonin suunnitelmiin kuulumaton porrasyhteys on kehnossa kunnossa ja jäänyt kasvillisuuden peittoon. Kasvillisuuden karsiminen ja uuden istutus Olssonin Tähtitornin vuorella käyttämien suunnittelu-periaatteiden mukaisesti parantaisi alueen kaupunkikuvallista ilmettä.

### Kalusteet ja varusteet

-  Panssariverkkoaita kallioleikkauksen yläreunassa tulee vaihtaa. Putoamisenestokaiteen tulee olla nykyistä huomaamattomampi kauempaa ja läheltä tarkastellessa laadukas ja tyylikäs, puiston arvoon sopiva.



# Johtopäätökset alueen kehittämiseksi: ARMI RATIAN PUISTO

## ARMI RATIAN PUISTON KEHITTÄMISSUOSITUKSET

### Puiston saavutettavuus ja sisäiset kulkuyhteydet

- |   |  |
|---|--|
| 1 | Ehrenströmintieltä olevan portin kohdalta on rakennettavissa uusi sisäänkäynti, joka tarjoaisi uuden esteettömän yhteyden puistoon.  |
| 2 | Ratakuilun huoltopihalta ja ratakuilusta puistoon pääsyn mahdollisuutta tulee selvittää.   |
| 3 | Puistoon tulisi palauttaa sisäänkäynti Myllytien puolelta.   |
| 4 | Myös uusien sisäänkäyntien lisäämistä puistoon etelästä Kaivopuiston suunnasta ja lännestä   |
| 4 | Laivasillankadulta tulee tutkia  |
| 5 | Sisäisiä kulkuyhteyksiä rinteeltä ja itäreunan kallioalueelta ns. alapuistoon ei tällä hetkellä ole. Ratakuilun itäpuolella oleville nurmialueille ei ole lainkaan käytäviä, joiden rakentaminen lisääisi puiston käytettävyyttä. Uudet käytävät tulee sovittaa maastoon, kuten puistossa on aiemminkin tehty. |
| 6 | Puiston itäosassa sijaitsevien, nykyisin tonttien aitoihin päättyvien käytävien tarkoituksenmukaisuutta tulee selvittää. Historialliset, mutta myöhemmin katkenneet yhteydet tulee purkaatai muokata puiston kokonaisuuteen sopiviksi.   |

### Näköalapaikat ja toiminnot

- |   |   |
|---|---|
| 7 | Itäosassa sijaitsevalta näköalapaikalta tulee säilyttää avoimet näkymät.  |
| 8 | Kallionlaella sijainneen näköalapaikan näkymälinjan kohdalle voidaan sijoittaa pieniä istumapaikkoja, joista avautuu näkymät kohti pohjoista. |
- Puiston toimintoja voidaan kehittää monimuotoisimmiksi. Entisen Myllyrinteen alueella toiminnot tulee sommitella olevan maaston ehdoilla ja riittävän pienipiirteiksi. Laivasillankadun varren osalla tulee mahdollisten toimintojen sijoittelussa huomioida alueen riittävän avoimuuden ja puurivin säilyminen.

### Puiston kasvillisuus

- Puiston kunto ja kasvillisuuden tarkempi lajisto tulee selvittää ja laatia kasvillisuudelle hoito- ja kehittämissuunnitelma. Näkymien sekä kulkuväylien tiellä kasvavaa vesaikkaa ja puustoa tulee tarvittaessa karsia. Uusien istutusten tulee ensisijaisesti olla Schalinin kaupunginpuutarhurikaudella käytettyä lajistoa. Puistoon pyritään myös palauttamaan siellä kasvanutta ja kasvavaa lajistoa, joita on tutkittu mm. Helsingin kaupungin KESKAS-hankkeessa. Istutusten tulee olla kohteeseen sopivia, pienipiirteisiä ja sisältää monilajista kasvillisuutta, yksilajiset massaistutukset eivät kuulu Schalinin ajan kohteisiin.
- |    |   |
|----|---|
| 9  | Puiston tontteihin rajautuvat osat olisi hyvä istuttaa puuvartisella kasvillisuudella siten, että tonttiaidat eivät tulisi niin voimakkaasti esiin. Tästä poikkeuksena Laivasillankadun, Itäisen puistotien ja Myllytien välissä sijaitseva alue, jossa puiston ja tontin alue muodostavat puistomaisen kokonaisuuden.  |
| 10 | Puiston Laivasillankadun varren osissa ja ratakuilun kummallakin puolella tulee säilyttää niiden avoimia nurmipintoja.  |
| 11 | Laivasillankadun ja Armi Ratian puiston puurivien kunto tulee kartoittaa ja tehdä niiden uusimissuunnitelmat. Puiden uusinta tehdään mieluummin osissa tai riveittäin, kuin istuttamalla yksittäisiä uusia taimia täysikasvuisten puiden väliin. Tällöin voidaan uusia samalla kasvualustat ja istutettavilla puilla on paremmat mahdollisuudet menestyä myös valaistusolosuhteiden puolesta. |

### Ehrenströmintien kallioleikkaus ja avokallioalueet

- |    |   |
|----|---|
| 12 | Kallioleikkauksen paannejäa rajoittaa talvisin kulkua Ehrenströmintien jalkakäytävällä. Pintavesien ohjaus tulisi suunnitella siten, että vedet ohjautuvat hallitusti. Toteutuksen tulee olla hienovarainen ja mahdollisimman huomaamaton, esimerkiksi puistossa muutenkin käytettyjen nupukivikourujen avulla. |
| 13 | Yhteyttä Olympiaterminaaliin ja Olympiarantaan kehitetään siten, että kulku puistoon on helposti hahmotettavissa  |
| 14 | Puiston avokalliot tulee pitää avoimina ja tarvittaessa puhdistaa. Kallioiden yhteydessä kasvava kalliokasvillisuus, kuten maksaruohot, tulee säätää. Kallioiden yhteyteen voidaan istuttaa myös lisää kalliokasvillisuutta.  |

### Rakenteet ja varusteet

- |    |   |
|----|---|
| 15 | Puiston kaiteiden ja aitojen kuntoselvitys ja korjaus |
| 16 | Muurien ja portaikon kuntoselvitys ja korjaus         |
- Puiston käytävät tulisi valaista, jotta käyttö myös pimeään aikaan helpottuisi. Puiston itäosan näköalapaikan osalta valaistuksen tulee olla erityisen hienovaraista, eikä se saa häiritä maisemien katselua pimeällä.

# Lähteet ja kirjallisuus

Huom. Tässä luettelossa ei ole mukana sanomalehtiartikkeleita eikä sanomalehtitiedoituksia, jotka on mainittu alaviitteissä.

**Adress-Kalender** och vägvisare inom hufvudstaden Helsingfors. 1859.

**Aho, Lauri.** Helsinki: Pääkaupungin kasvot. Helsingin kaupunki 1959.

**Alapeteri, Niina.** *Helsingin kaupunginpuutarhuri Bengt M. Schalin - suunnittelutehtävät ja kädenjälki 1946 - 1957.* TKK, diplomityö 2008.

**Alapeteri, Niina.** *Kukkaloistoa kantakaupungista lähiöihin – Bengt Schalin Helsingin kaupunginpuutarhurina.* Julkaisussa Sinkkilä, Jyrki; Donner, Julia & Mannerla-Magnusson, Meri (toim.). *Unelma paremmasta maailmasta. Moderni puutarha ja maisema Suomessa 1900-1970.* Aalto yliopisto 2016.

**Asker, Bertil.** *Stockholms tekniska historia. Stockholms parker, Innerstaden.* Stockholms stad 1986.

**Bonsdorff & Winterhalter.** *Kauppatori. Kaupunkirakennehistoriallinen selvitys.* 2016. Helsingin kaupunki. Kaupunkisuunnitteluvirasto.

**Granqvist, Juha-Matti.** *Viikon vainaja: kellegioasessori Anders Kocke.* 2013. Viikon vainaja: kollegioasessori Anders Kocke – Sveaborg-Viaporin-projekti (helsinki.fi)

**Erävuori, Jukka.** *Helsingin sataman ja satamahallinnon historia.* 1981.

**Harju, Kari et. al (toim.).** *Kaivopuiston Ison Puistotien puukujanteen uusiminen. Peruskorjaussuunnitelma 2007.* Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2007:9 / katu- ja puisto-osasto.

**Hartman, Torsten.** *Då Helsingfors blef Hufvudstad.* 1912.

**Heikel, Axel O.** *Brunnsparkens historia.* Helsinki: Söderström & co 1919.

**Helsingin ja ympäristön osoite- ja ammattikalenteri** 1915.

**Helsingin kadunnimet** 1981. Helsingin kaupungin julkaisuja 24. Toinen painos / ensipainos 1970.

**Helsingin kaupunginhallituksen mietinnöt.** 1876...1964

**Helsingin kaupungin kunnallinen asetuskokoelma** 1928.

**Helsingin kaupungin rakennusvirasto.** *Eteläisten kaupunginosien aluesuunnitelma. Eira - Kaartinkaupunki - Kaivopuisto - Punavuori – Ullanlinna.* Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2009:2 / Katu- ja puisto-osasto

**Helsingin satama, Satamakäsikirjat.** 1927, 1938, 1948, 1958, 1959.

**Helsinki ympäristöineen.** *Käsikirja matkustajille.* 1899. Suomen matkailijayhdistys.

**Hirn, Marta.** *Sveaborg genom två sekler. Ett bildurval med text.* WSOY 1948.

**Kertomukset Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta.** 1875...1977

**Kun Helsinkiin rakennettiin City.** *Keskustan vuosina 1945-1990 valmistuneet liikerakennukset.* Helsingin kaupungin museo 2014.

**Hyypä, Esa.** *Helsingin seudun geologiaa.* Julkaisussa R. Rosén et al. (toim.). *Helsingin kaupungin historia I.* 1950.

**Häyrynen, Maunu.** *Maisemapuistosta reformipuistoon. Helsingin kaupunkipuistot ja puistopolitiikka 1880-luvulta 1930-luvulle.* Entisaikain Helsinki XIV. Helsinki-Seura 1994.

**Häyrynen, Maunu.** *Tähtitornivuoren puiston historiaselvitys.* 6.10.1998. Liite 1.

**Häyrynen, Maunu.** *Tähtitornivuoren maiseman historiaa.* Julkaisussa Laakkonen, Simo; Laurila, Sari; Rahikainen, Marjatta (toim.): 1999. *Nokea ja pilvenhattaroita - Helsingin läisten ympäristö 1900-luvun vaihteessa.* Narinkka, Helsingin kaupungin museo 1999.

**Häyrynen, Maunu.** *Vihreät vuosirenkkaat. Helsingin kaupunkipuistojen kehitys.* Julkaisussa Laakkonen, Simo; Laurila, Sari; Kansanen, Pekka; Schulman, Harry (toim.) 2001. *Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan, Kaupunki ja sen ympäristö 1800- ja 1900-luvulla.* Edita/Helsingin kaupungin tietokeskus 2001.

**Häyrynen, Maunu.** *Hienostosaareke.* Julkaisussa Seppälä, Mikko-Olavi et al. (toim.) *Kaivopuisto.* Entisaikain Helsinki XVIII. Helsinki-Seura 2008.

**Jaatinen, Otto E.** *The Port of Helsinki. The Gateway of the North. Official Handbook.* 1927.

**Junttila, Ulla-Kirsti.** *Muuttuvat kadunkalusteet.* Jyväskylä 1986.

**Jokinen, Teppo.** *Arvorakennusten arkkitehti. Gustaf Nyström suunnittelijana ja opettajana.* 2020.

**Karhu, Niilo.** *Helsingin poppelit.* Helsingin kaupungin rakennusvirasto, puisto-osasto 1986.

**Kervanto Nevanlinna, Anja.** *Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä.* SKS. 2002



**Kervanto Nevanlinna, Anja.** Voimat jotka rakensivat Hel-sinkiä 1945-2010. 4, Helsingin historia vuodesta 1945. SKS. 2012.

**Korpela, Heli.** *Näkymia, puistoja ja pihoja.* Julkaisussa Rönkko, Marja-Liisa (toim.). *Rakas Helsinki. Kuvia kaupunginmuseon kokoelmista 1700-luvun lopulta 1900-luvun alkuun.* Helsingin kaupunginmuseo 1986.

**Kovero, Martti.** Teollisuus. Helsingin kaupungin historia III: 1. Helsinki. 1950.

**Kråkström, Erik & Helamaa, Erkki (toim.).** Pohjoismaista arkkitehtuuria 1950-1954. Nordisk arkitektur. Helsinki 1955.

**Laivastolehti 1935.** Nro 3. *Laivanrakennus ja telakkatoiminta Suomessa.*

**Lindh, Tommi & Nevanlinna, Hanna 2002.** *Kaivopuiston kaupunginosan inventointi.* Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/2002.

**Maisemasuunnittelu Hemgård.** *Tähtitornin vuori ja Ullanpuistikko. Hoito- ja kehittämissuunnitelma.* Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2011:15 / Katu- ja puisto-osasto.

**Meyer, Gustav.** *Lehrbuch der Schönen Gartenkunst.* (2. Aufl). Verlag von Ernst & Korn, 1873.

**Mustiala, Virpi.** *Helsingin lehmukset. Pohjoiset taajama-puut-tutkimuksen loppuraportti.* Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2003:5.

**Mustonen, Pertti.** *Näkyvää työtä...ja vähän näkymätöntäkin.* Helsingin kaupungin rakennusvirasto 2003.

**Norppa, Miika.** Helsingin kantakaupungin kehittyminen 1550–2018 – historialliset kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri. Helsinki 2019.

**Ollila, Kaija ja Toppari, Kirsti.** *Puhvelista Punatulkuun. Helsingin vanhoja kortteleita.* 1976 / 6p. 1986.

**Olsson, Paul.** *Suomen puutarhataidetta.* Otava 1947.

**Pesonen, Leo A.** *Kalliolinna. Kronikka "Helsingin kaupungin vieressä sijaitsevassa Kaivopuistossa" kohoavan huvilan numero 16 vaiheista.* 1957.

**Raportti rakennetusta ympäristöstä. Aarne Ervin arkkitehtuuria.** "Uusi talo vanhassa ympäristössä". 1970. Suomen arkkitehtiliitto.

**Rönkko, Marja-Liisa.** *Todellisuuden tallentajat.* Julkaisussa Rönkko, Marja-Liisa (toim.). *Rakas Helsinki. Kuvia kaupunginmuseon kokoelmista 1700-luvun lopulta 1900-luvun alkuun.* Helsingin kaupunginmuseo 1986.

**Salla, Antti.** *Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohdeet Helsingissä.* Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 6/2004.

**Sartti, Seija.** *Eteläranta 10.* Jyväskylä 2002.

**Nokea ja pilvenhattaroita: helsinkiläisten ympäristö 1900-luvun vaihteessa.** Julk. Helsingin kaupunginmuseo.1999.

**Sinkkilä, Jyrki; Donner, Julia & Mannerla-Magnusson, Meri (toim.).** *Unelma paremmasta maailmasta. Moderni puutarha ja maisema Suomessa 1900-1970.* Aalto yliopisto 2016.

**Simonen, Seppo.** *Helsingin kaupungin rakennusvirasto 100 vuotta.* Helsingin kaupungin julkaisuja 31, 1978.

**Tegel, Satu (toim.).** *Tähtitorninvuori.* Dendrologian seura ja Helsingin kaupungin rakennusvirasto, viherosasto 1998.

**Tegel, Satu.** *Helsingin puistojen kestävät kaunottaret. KESKAS-raportti.* Helsingin kaupungin rakennusviraston viherosaston selvityksiä 2000:6.

**Terho, Minna.** *Helsingin katupuurivit vuosina 2010–2011 – puurivien ja kujanteiden uudistaminen ja täydennysistuttaminen.* Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2013:2

**Suomenlinnan suurmaisema.** *Nykyinen ja tuleva maankäyttö.* Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2011:1.

**Wessmann, Kerttuli.** *Kun yhdellä silmäyksellä saattoi nähdä koko Helsingin.* Narinkka 1992. HKM.

**Vesikansa, Jouko.** J.E Vihervaaran muistelmia *Helsingin raitiotieliikenteen alkuvaiheista.* Narinkka 1983. HKM.

**Wolke, L.E.** *Laivanrakentaja Fredrik Henrik af Chapman ja Viaporin telakka.* Kirjassa *Viapori – Suomenlinna. Kolmen valtakunnan linnoitus 1748-2021.* 2021.

## Raportit

**Björkman, Sten.** Kauppatorin alueen kokonaissuunnitelma: rakennushistoriallinen selvitys. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto, eteläinen toimisto. 1986 Helsinki.

**Helsingin yleiskaavaehdotus 1960.** Laadittu asemakaavaosastolla 1953-1960. Helsingin kaupunki 1960.

**Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus: Osa 2 Yleissuunnitelmat.** Wilbur Smith & Associates, Insinööri-toimisto Pentti Polvinen.

*Makasiini- ja olympiarannan tilavaraus- ja periaatesuunnitelma.* Raportti 15.1.2021. LOCI maisema-arkkitehdit Oy ja JKMM arkkitehdit Oy.

*Olympialaituri. Eteläsatama. Rakennushistoriaselvitys.* 2021. Ark-Byroo.

# Helsinki

**Kaupunkiympäristön** toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

[www.hel.fi/kaupunkiymparisto](http://www.hel.fi/kaupunkiymparisto)

