

ALUE JA KAUPUNKIRAKENNE

PASILAN KONEPAJA
RAKENNUSHISTORIAN SELVITYS JA INVENTOINTI

29.2. 2012

LIVADY
OSAKEYHTIÖ



Pasilan konepajan rakennushistorian selvitys ja inventointi.
Konepaja-alue ja sen suhde ympäröiviin kaupunginosiin.

Tilaaaja:
VR-Yhtymä Oy

Tekijät:
Arkkitehtitoimisto Livady Osakeyhtiö;
Marko Huttunen, Pasi Kolhonen, Panu Lehtovuori, Mikko Mälkki, Lauri Saarinen, Janne Vesterinen

Kopiointi:
Jäljentämö Jokela Oy

29.2. 2012

SISÄLLYS

JOHDANTO.....	5
PASILAN KONEPAJA MUUTTUVASSA KAUPUNKIMAISEMASSA.....	6
HELSINGIN KAUPUNGIN VARHAISVAIHEITA SÖRNÄISTEN – VALLILAN ALUEEN NÄKÖKULMASTA TARKASTELTUNA.....	8
PASILAN KONEPAJA-ALUE HISTORIAN LUUPISSA.....	10
Sörnäisten järvi ja joki.....	10
Sörnäisten järvi kuivataan viljelymaaksi.....	11
Rautatie Sörnäisten satamaan 1863 – Sörnäisten niemen teollistuminen.....	12
VALTIONRAUTATEIDEN KONEPAJAN SIJOITUSPÄÄTÖS SATAMARADAN VARRELLE V. 1898.....	16
ASEMAKAAVASUUNNITELMIA.....	18
Työväenasuntoalueiden synty Harjun ja Kallion alueille 1880-luvulta alkaen.....	18
Teollisuusalueiden asemakaavoitus Helsingissä.....	20
PASILAN KONEPAJAN LAKKAUTTAMISTA ENNAKOIVIA KAUPUNKISUUNNITELMIA.....	26
Suurkaupunkivisioita, joissa mm. Pasilan konepaja on siirrettävä muualle.....	26
PASILAN KONEPAJA OSANA SUOMEN RAUTATEIDEN RAKENTAMISTA.....	30
RAUTATEIDEN KONEPAJOJEN ARKKITEHTUURI.....	34
Rautateiden konepajojen ensimmäinen rakennusvaihe.....	36
Rautateiden konepajojen toinen rakennusvaihe.....	37
Rautateiden konepajojen kolmas rakennusvaihe.....	39
PASILAN KONEPAJA-ALUE NYT.....	40
SUUNNITTELU- JA SUOJELUTILANNE.....	42
YHTEENVETO Konepajan kokonaisuuden ja ulkotilojen erityispiirteitä rakennushistorian selvityksen ja inventoinnin valossa.....	46
DIAGRAMMIT Rakennusvaiheet, tuotannon logiikka, alueinventointi.....	50
LÄHTEET.....	57
KOHDETIEDOT.....	58

Pasilan konepaja 1953.
(Kuva: Suomen Rautatiemuseo / Lakio.)



JOHDANTO

Valtionrautateiden Pasilan konepaja ehti toimia noin sadan vuoden ajan. Kun sen rakentamisesta päätettiin vuonna 1898, sijoituspaikka Sörnäisten satamaraudan varrella oli käytännöllisesti katsoen kaupungin ulkopuolella. Nyt konepaja on osa nopeasti muuttuvaa ja tiivistyvää Helsingin kantakaupunkia, jossa teollisuuden, satamien ja instituutioiden alueita otetaan systemaattisesti asumisen, liike-elämän ja kulttuurin käyttöön.

Pasilan konepaja päätettiin lakkauttaa vuonna 1992, ja viimeinenkin teollinen toiminta loppui vuosien 2002–2003 vaihteessa (Eerola 2005, 296). Alueen pohjoisosaan on jo rakennettu uusia asuinkortteleita. Eteläosan konepajarakennuksissa on muun muassa elokuva-, media- ja ravintola-alaan liittyviä vuokralaisia.

Konepajan rakennus- ja teollisuushistoriallinen merkitys on yleisesti tunnistettu. Alueen arvokkainta rakennuskantaa ovat eteläosan punatiiliset konepajarakennukset, joista seitsemän on esitetty suojeltavaksi vuoden 2003 asemakaavan muutosluonnoksessa. Nyt on tullut ajankohtaiseksi tämän osa-alueen tarkempi asemakaavoitus ja suurien konepajahallien pysyvämpi uudiskäyttö. Nämä muutokset vaativat pohjakeseen tarkkaa ja suunnittelijoille hyödylliseen muotoon puettua tietoa rakennusten historiasta ja niiden nykytilasta.

Arkkitehtitoimisto Livady Oy sai loppusyksyllä 2011 tehtäväkseen Pasilan konepajan suojeltavien rakennusten rakennushistorian selvityksen ja inventoinnin. Työn tarkoitus on kartoittaa alue tarkemmin. Se on tunnistamistyökalu merkittävien piirteiden löytämiseksi ja säilyttämistavoitteiden tarkentamiseksi.

Kustakin rakennuksesta on tehty perusteellinen, arkistotyötä ja kenttätöitä yhdistelevä osaraportti. Nyt, laajan työn lopuksi olemme laatineet Konepajan kokonaisuutta ja sen suhdetta ympäröiviin kaupunginosiin tarkastelevan yhteenvedon. Luomme myös lyhyen katsauksen Suomen rataverkon rakentumiseen ja Pasilan konepajan rooliin osana maamme rautatiearkkitehtuuria. Tässä yhteenvedossa on myös Konepajan suojelutilannetta tarkasteltu hieman osaraportteja laajemmin ja nimenomaan koko alueen näkökulmasta.

Kiitokset tilaajan edustajille Katri Tolvaselle, Pirjo Huvilalle ja Juha Matikkalalle sujuvasta yhteistyöstä ja aineistojen nopeista toimituksista sekä Museovirastolle ja Kaupunkisuunnitteluvirastolle selvityskokonaisuuden ensi versioiden hyödyllisistä kommentteista. Lämpimät kiitokset Keijo Salermalle, Uolevi Ikävalkolle ja Juha Varikselle arvokkaista tiedoista. Erityiskiitos arkkitehti Aimo Nissille laajasta pohjatyöstä, jota Livadyn työryhmä on voinut vapaasti käyttää.

Helsingissä karkauspäivänä 29. helmikuuta 2012.
Tekijät

PASILAN KONEPAJA MUUTTUVASSA KAUPUNKIMAISEMASSA

Kaupunki muuttuu jatkuvasti. Historian eri vaiheissa syntyneet rakennukset ja alueet ovat yhtä aikaa tämän muutoksen tuottajia ja sen kohteita. Pasilan konepaja on esimerkiksi vetänyt ympärilleen työväen asutusta ja ollut sitä kautta luomassa Helsingin itäistä kantakaupunkia. Samalla kaupunkiasutuksen laajeneminen ja tiivistyminen on muuttanut Konepajan asemaa, niin että lopulta 1900-luvun loppupuolella se alkoi vaikuttaa ympäristöönsä sopimatonta poikkeukselta. Muutos ei ole satunnaista tai kaoottista, vaan sillä on tiettyjä sisäsyntyisiä sääntöjä ja toistuvia ilmenemismuotoja. Niin sanottu Venetsian koulukunta 1950-luvulta alkaen ja erityisesti arkkitehti Aldo Rossi kirjassaan *L'architettura della città*¹ on kehittänyt kaupunkihistorian ja fyysisen 'urbanin artefaktin' erittelystä oman analyysin la-

jinsa, josta joskus käytetään nimeä typomorfologia.² Kyseessä on kaupunkimuodon ja rakennustyyppien kokonaisvaltainen analyysi.

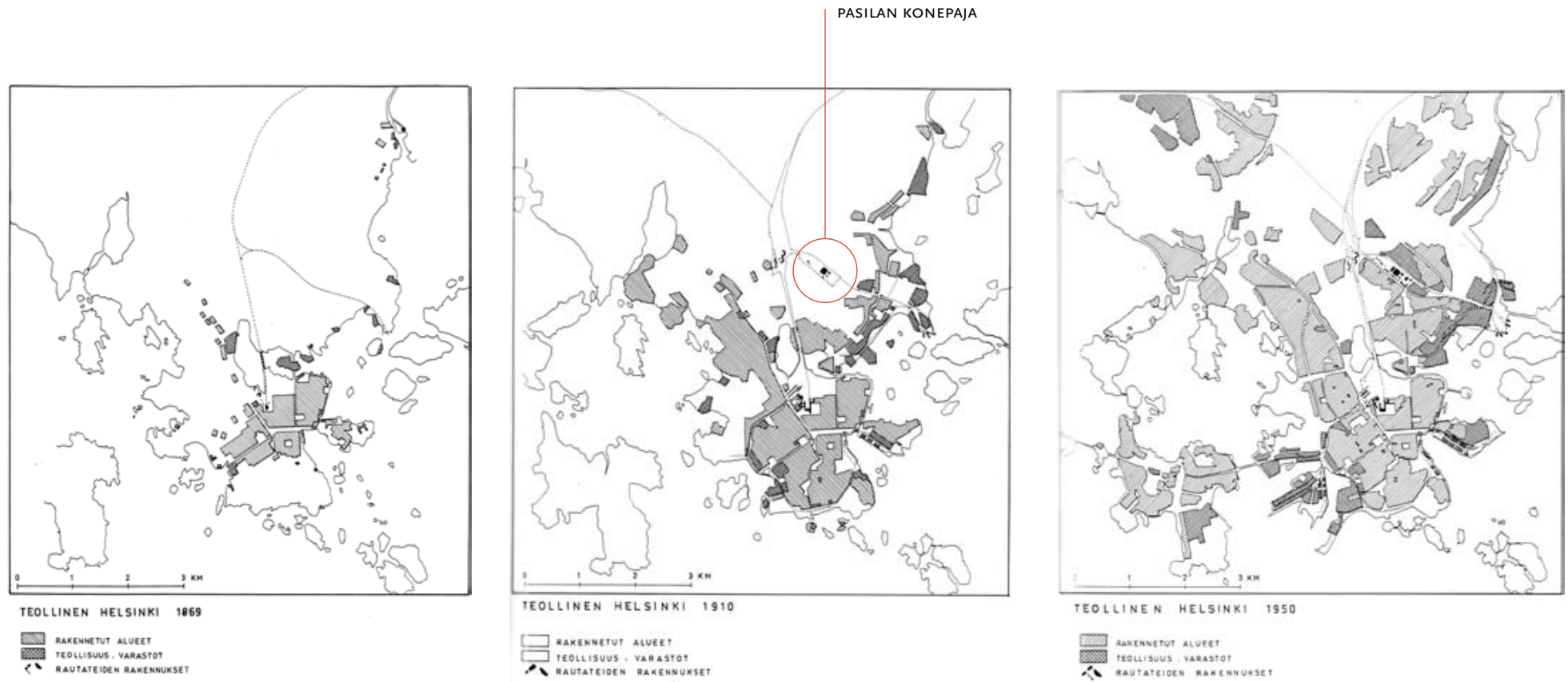
Seuraavassa tarkastelemme Pasilan konepajaa ja sitä ympäröiviä kaupunginosia typomorfologisesti näkökulmasta. Konepajan ja sitä ympäröivien asuin- ja teollisuuskaupunginosien, etenkin Kallion, Vallilan ja Sörnäisten niemen synoptinen tarkastelu antaa uusia aineksia pohdintaan konepaja-alueen nykyisestä merkityksestä. Typomorfologisen analyysin yksi lähtökohta on ajatus siitä, että kaupungeissa on aina toisaalta "generatiivisia elementtejä", tekijöitä jotka kiihdyttävät kehitystä ja kokoavat ympärilleen uutta, ja toisaalta "peruskudosta", joka on tavallisimmin normaalia asuinkaupunkia. Pasilan konepaja on aivan ilmeisesti ollut uutta

luova dynamo, generatiivinen elementti. Toinen lähtökohta on ajatus siitä, että generatiiviset elementit saattavat kaupunkiympäristön tai yhteiskunnan muuttuessa menettää merkityksensä ja muuttua kehitystä hidastaviksi tekijöiksi. Rossi käyttää tästä tilanteesta nimitystä "patologinen monumentti". Kolmas lähtökohta on se, että kukin kaupunginosa tai erillinen morfologinen alue ikään kuin elää omaa elämäänsä. Kaupunki ei ole yksi ja yhteismitallinen pinta, vaan se päinvastoin koostuu osasista joilla on oma logiikkansa, oma tapansa muuttua ja oma muutosnopeutensa. Kaikilla näillä ideoilla on selvät sovelluksensa Pasilan konepajan tarkastelussa.

Lähdeviitteet:

1 1966, englanninos Architecture of the City 1982

2 Verwijnen 1997; Moudon 1994



Helsingin teollisuus ja rautatiet suhteessa kaupunkirakenteeseen 1869, 1910 ja 1950. (Kuva: TKK, Arkkitehtuurin historia, 1987.)

HELSINGIN KAUPUNGIN VARHAISVAIHEITA SÖRNÄISTEN – VALLILAN ALUEEN NÄKÖKULMASTA TARKASTELTUNA

Historiaosuuden teksti ss. 8–40 perustuu vahvasti Aimo Nissin luonnokseen ja pohjatyöhön.

Helsingin kaupunki perustettiin vuonna 1550 Vantaanjoen suulle. Matala Vanhankaupunginlahti ei kuitenkaan ollut ihanteellinen satamapaikka. Tätä pidettiin yhtenä syynä vanhan Helsingin huonolle menestykselle.

Sörnäisten niemi (Södernäs – Eteläniemi) oli Santahaminan ohella vaihtoehtona pääkaupungin uudeksi sijoituspaikaksi. Kuninkaallinen määräys tapulikaupungin perustamisesta Sörnäisten niemelle annettiin 30.5.1639. Anders Torstenssonin piirtämä linnoitusten ympäröimä ruutukaava valmistui vielä saman vuoden syksyllä. Satamapaikkana Sörnäisten niemeä pidettiin tuolloin tyydyttävänä, mutta kaupungin laajenemismahdollisuudet siellä olivat

huonot. Suunnitelma ei toteutunut, ja 1640-luvulla uutta Helsinkiä rakennettiin jo Vironniemelle.¹

Helsingin itäinen maantie, vanha Hämeentie, johti Vironniemeltä Vanhankaupunkiin ja Malmille, josta se edelleen haarautui toisaalta itään Sipoon ja Porvoon suuntaan, toisaalta pohjoiseen Tuusulaan ja Hämeenlinnaan. Helsingistä lähdettäessä ylitettiin ensin Pitkäsilta ja Sipoon silta nykyisen Hakaniemen kohdalla. Kolmas silta, Sörnäisten kivisilta, ylitti Sörnäisten järven pohjukan, josta järven laskujoki purkautui Suvilahteen.²

Sörnäisten ensimmäinen teollisuuslaitos oli v. 1746 perustettu tiilitehdas. Tehtaasta toimitettiin tiiliä mm. Viaporin rakentamiseen.³ Tehtaan toimin-

ta loppui Viaporin linnoitustöiden loputtua, mutta uuden pääkaupungin vilkas rakennustoiminta käynnisti sen uudelleen 1820-luvulla. Ranta-alueella Suvilahdesta etelään sekä joen varrella toimi muitakin tiilitehtaita.⁴

Vaikka Sörnäisten niemi oli kaukana kaupungin ulkopuolella, siellä toimi kapakka jo 1700-luvun loppulla. Kapakka oli rannalla, sivussa maantieltä pienen peltoaukean laidassa.⁵ Maantie oli huono ja talvella käytettiin mieluummin jäätietä, joka kulki Helsingistä Vanhankaupungin kautta Porvooseen. Talvitie oikaisi Sörnäisten niemen yli. Tämä ”Sörnäisten eli Kumpulän talvikapakka” oli rakennettu talvipakkasesa matkustavien pysähdys- ja levähdyspaikaksi.⁶

1 Nya Helsingfors stads ritning, Anders Torstensson 1639. Kartta n:o 2, Stenius 1969; Meurman 1969; Koskinen 1990, s.11; Kartat 3, 4 ja 5, Stenius 1969

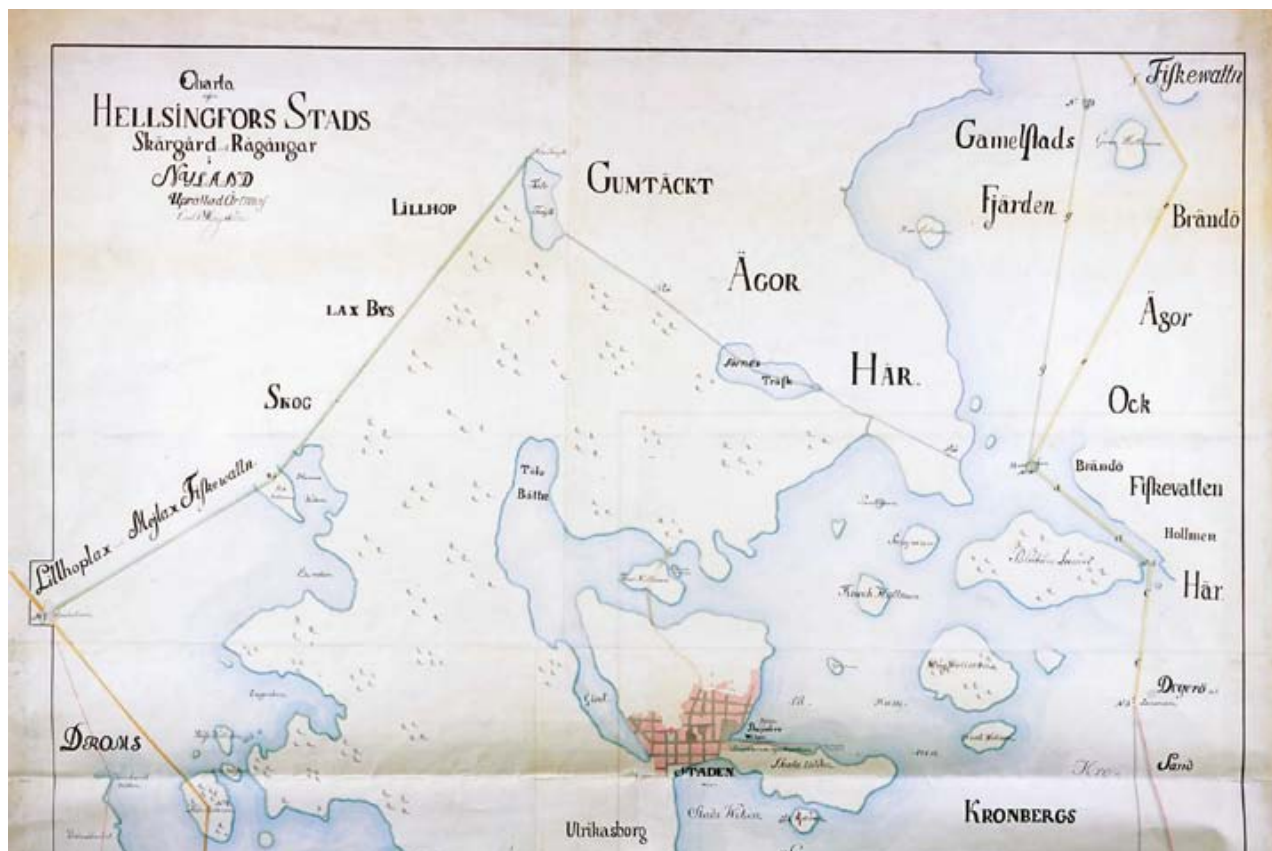
2 Waris 1973, s.31

3 Tämä Johan Jakob Teschen perustama tiilitehdas lienee se, joka Sörnäisten joen suulla Suvilahden pohjukassa toimi ainakin 1760-l. puolivälistä vuoteen 1808 ja joka näkyy kartoissa, esim: Charta öfwer Redden wid Helsingfors. Efter nyaste Correctioner aftagen af C. J. Gethe. 1760-l. puoliväli; Helsingfors Stad och Tillstötande Ägor, afmätt år 1787, maanmittari Hagström; Belägenheten av Helsingfors och Sveaborg 1808. Kartat n:o 42, 62, 69, Stenius 1969; Koskinen 1990, s.12

4 Hakkarainen 1996, s.10–11; Kauppias Karl Magnus Sunnilla mainitaan olleen Sörnäisissä tiilitehdas, joka joutui kaupungin haltuun vuonna 1778.; Koskinen 1990, s.13; Waris 1973, s.48

5 Kuninkaan kartasto

6 Waris 1973, s.40, 124



Kartta vuodelta 1781. Pasilan konepajan tuleva sijaintipaikka on Sörnäisten järven luoteispuolella. Charta öfver Helsingfors stads skärgård och rågångar. Laatinut Carl Hagström. (Kuva: Helsingin kaupunginarkisto.)

PASILAN KONEPAJA-ALUE HISTORIAN LUUPISSA



SÖRNÄISTEN JÄRVI JA JOKI

Konepaja-alue ja siihen liittyvä teollisuus- ja liikennevyöhyke, joka nykyisin hahmottuu tasapohjaisena laaksona Harjun ja Vallilan kaupunginosien välissä ja jonka kautta satamarata myöhemmin tuli kulkemaan, oli vielä 1800-luvun alussa Sörnäisten järvi. Tämä Suvilahteen laskeva järvi oli yksi kolmesta nyt jo kadonneesta pienestä järvestä Helsingin pohjoispuolella. Muut olivat Töölönlahteen laskeva Töölön järvi nykyisen Pasilan ratapihan kohdalla sekä

Kumpulanjokea Vanhankaupunginlahteen laskeva Huopalahden järvi vielä tämän pohjoispuolella.

Sörnäisten järven Suvilahteen johtavan laskujoen (Sörnäsbacken) varrella toimi edellä mainitun tiilitehtaan lisäksi pienempiä verstaita. Vuonna 1813 joki oli padottu ainakin kahdessa kohdassa. Osa joen padoista lienee ollut luvattomia. Joki oli pieni, joten mitään merkittäviä myllyjä se tuskin on voinut pyörittää. Sen sijaan juokseva vesi on ollut monelle

verstaalle tarpeen. Alueella sanotaan 1700-luvun lopusta alkaen toimineen Helsingin taitavimman sepän. Vuonna 1775 kauppias Johan Sederholm perusti tänne hamppukangaskutomon. Vuonna 1800 aloitti toiminnan Friedrich Grönstrandin nahkatehdas. Tämä nahkatehdas on merkitty vuoden 1805 karttaan nimellä ”engelska garveriet”.¹

Osa kartasta vuodelta 1759. Charta öfver Gumtäkts ägor. Laatinut J. Bonej. Kartan oikeassa laidassa näkyy Sörnäisten järvi ja sen laskujoki Suvilahteen, jossa rannalla tiilitehdas. Niemen pohjoisrannalla talvikapakka. (Kuva: Helsingin kaupunginarkisto.)

-
- 1 Waris 1973, s.48; Kartta 1775, täydennetty 1805; Åström 1957, s.19; Hakkarainen 1996, s.10; Koskinen 1990, s.13; Sundman 1983, s.17; Kartta, S. E. Saxelin 1813; Hakkarainen 1996, s.10. Ainakin Sederholmin kutomon tamppilaitos on sijainnut padon äärellä. Koskinen 1990, s.13
 - 2 Hakkarainen 1996, s.10
 - 3 Sundman 1983, s.19
 - 4 Waris 1973, s.37
 - 5 Brunila 1955, s.21–24
 - 6 Koskinen 1990, s.15, 18

SÖRNÄISTEN JÄRVI KUIVATAAN VILJELYMAAKSI

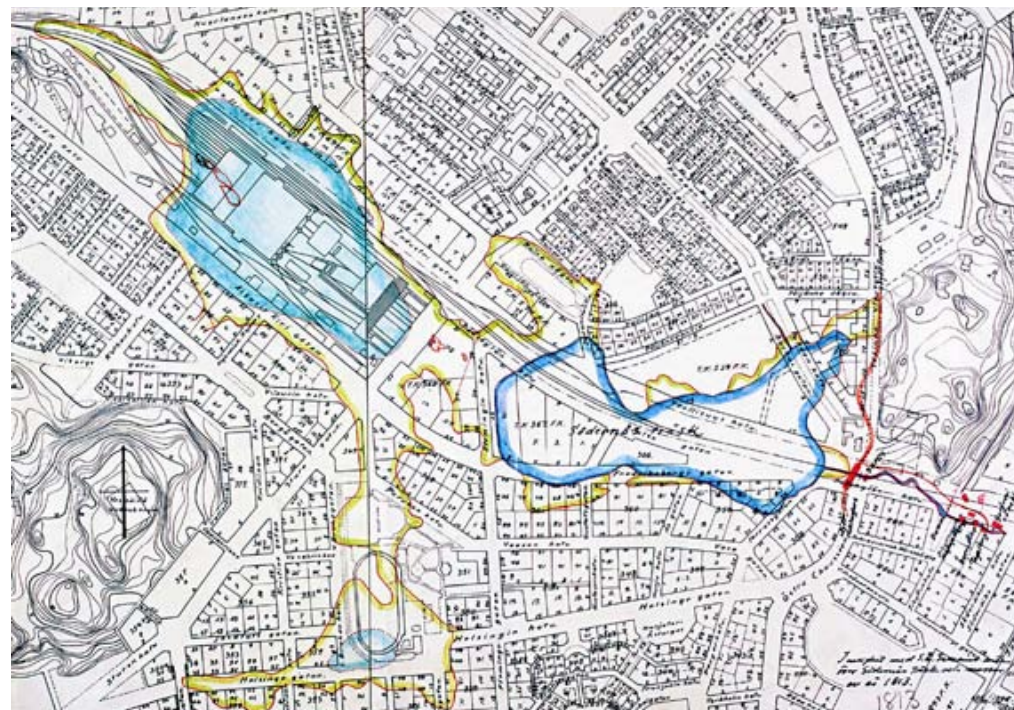
Joen varren tuotantotoiminta ehtyi, kun Sörnäisten järveä alettiin kuivata viljelysmaaksi ja laitumiksi 1820-luvun loppupuolella.² Vuoteen 1850 mennessä järvi ympäristöineen oli niittyä ja osittain raivattu pelloksi. Myös Sörnäisten niemi oli suurimmaksi osaksi peltoa. Maalaistalot sijaitsivat entisen joen varressa.³

Kallioisella seudulla järven kuivattaminen on tuonut huomattavan lisän laidunalueeseen. Laidunmaan tarve oli ilmeisesti kasvanut Helsingin saatua

pääkaupunkiaseman 1812 ja kasvaessa voimakkaasti 1820-luvulta alkaen. Asiaan vaikutti myös lähempänä keskustaa olleiden laitumien käytön muuttuminen. Kaupungin paimen otti Viertotien tulliportilla aamuisin porvariin lehmät ja kuljetti ne päiväksi laitumelle. Illalla omistajat taas hakivat portilta omansa kotiin lypsettäväksi.

Satamaradan rakentamisen 1863 jälkeen pääasiallinen laidunalue siirtyi radan taakse Vallilaan.⁴ Radan eteläpuolisia alueita kaupunki oli vuokrannut

viljelytiloiksi. Vuoden 1875 tienoilla ns. Janssonin viljelykset, Harju, Surutoin, Kaiku ja Kallio, olivat vuokratiloja kaupungin omistamalla maalla.⁵ Teurastaja Salomon Jansson oli nykyisen konepajan alueen ensimmäinen vuokratilallinen. Hän vuokrasi alueita Kallion pohjoispuolelta viideksikymmeneksi vuodeksi (1836–86). Vuokraehdon mukaan vuokralaisen oli kuivatettava suoperäiset alueet pelloksi, mikä siis tapahtui pääosin jo 1830-luvulla.⁶



RAUTATIE SÖRNÄISTEN SATAMAAN 1863 – SÖRNÄISTEN NIEMEN TEOLLISTUMINEN

Kun Suomen ensimmäinen rautatieyhteys Hämeenlinnasta Helsinkiin rakennettiin vuosina 1859–62, tärkeimpiä tavoitteita oli tavarankuljetuksen järjestäminen sisämaan ja Helsingin satamien välillä. Helsingin varsinaiset satamat 1860-luvun alussa olivat Pohjoissatama ja Eteläsatama. Välitöntä ratayhteyttä näihin ei pystytty järjestämään, koska rautatie olisi jouduttu vetämään valmiin kaupunkirakenteen läpi. Ehdotuksia ratalinjauksiksi tehtiin mm. 1876⁷ ja 1888⁸, mutta Hietalahden ja Eteläsataman kautta Katajanokalle rakennettiin rata vasta vuosina 1891–94⁹.

Sopivin satamapaikka, johon oli heti 1860-luvun alussa helpohkosti järjestettävissä rautatieyhteys, löytyi Sörnäisistä. Sörnäisten järven laskujoki oli synnyttänyt edellytykset teolliselle toiminnalle Sörnäisten niemen hyvän satamapaikan tuntumaan. Rautatie satamaan rakennettiin vanhaa jokiuomaa pitkin. Sörnäisten niemelle rakennettiin tällöin Helsingin ulkosatama lähinnä puutavaran vientisatamaksi. Ratalinja Helsingin-Hämeenlinnan rakennettavasta radasta Sörnäisten niemelle paalutettiin v.1858.¹⁰ Satamarata Fredriksbergistä Sörnäisten nie-

melle valmistui v.1863, vuosi Helsinki-Hämeenlinna-rautatien käyttöönoton jälkeen.¹¹

Helsingin kaupungin fyysisen ja sosiaalisen rakenteen muotoutumisen kannalta oli ensimmäisen satamaradan linjauksella kauaskantoinen merkitys. Sörnäisten niemi, joka sijaitsi varsinaisen kaupungin ulkopuolella, tarjosi sataman ja rautatien ruokkimana vapaan kasvualustan teollisen kaupunkiyhdyskunnan syntyä ja laajenemiselle. Myöhemmin eteläisten kaupunginosien rantoja kiertävä uusi rautatie Eteläsatamaan ja Katajanokalle

Kartta, jossa Sörnäisten järvi, ja sen ympäristön suoalueet vuoden 1813 tilanteen mukaan sovitettu 1900-luvun puolivälin kaupunkikarttaan. 1813 kartan laatija S.E. Saxelin. Sovituksen tarkasta ajasta ja laatijasta ei ole tietoa. (Kuva: Helsingin kaupunginarkisto. Sinetti-tietokanta.)

rakennettiin alueelle, jossa vanha porvarien Helsinki oli jo pitkälle rakennettu ja rajoitti teollisuuden sijoittumismahdollisuuksia.¹²

Sörnäisten satamarata vihittiin käyttöön 6.2.1863.¹³ Kaupungininsinööri G. A. Kajanuksen laatima kartta vuodelta 1862 osoittaa satamaradan suunnitelman ja silloiset maastonmuodot.¹⁴

Ennen rautatien rakentamista ei niemellä ollut varsinaista satamaa. Tiilitehtaan yhteydessä oli laituri, josta ilmeisesti tiilet oli laivattu Viaporiin.¹⁵ Vuonna 1833 jokisuun aluetta oli jaettu huvilaton-

-
- 7 Ehdotus rautatien johtamiseksi Pohjoista Esplanadikatua pitkin Kauppatorille ja Katajanokalle sekä sitä kautta Eteläsatamaan ja toisaalta Kaisaniemen puiston rantaa Pohjoisrannan kautta Katajanokalle esitetään 1870-luvun puolivälissä. Plan af Helsingfors, upprättad år 1876 af C. Reuter, Civil Ingenieur. Kartta n:o 124, Stenius 1969; Meurman 1969; Brunila 1955, s.14–15
 - 8 Satamarata Hietalahden ja Kaivopuiston kautta Helsingin niemen ympäri Eteläsatamaan esiintyy hahmotelmana v.1888 kartassa. Helsingfors stad och dess omgifningar 1888, Otto Ehrström. Kartta n:o 159, Stenius 1969; Meurman 1969; Brunila 1955, s.15–16
 - 9 Schultz 1916, s.10–12
 - 10 Waris 1973, s.28
 - 11 Hakkarainen 1996, s.14

teiksi.¹⁶ 1830-luvulla Sörnäisten niemi oli vuokrattu- na erälle venäläisille kauppiaille.¹⁷ Uusi satamarata rakennettiin näiden huviloiden puutarhojen yli.

Satamarata laskeutui meren rantaan melko jyrkästi. Maastoa jouduttiin muokkaamaan, jotta rautatien rakentaminen ylimalkaan oli mahdollista. Rautatien rakentamisessa käytettiin hyväksi kuivat- tua järven pohjaa ja joenuomaa.¹⁸ Vielä nykyäänkin, kun rautatie taas puolestaan on korvattu kadulla, on aistittavissa vanha järven purkautumiskohta Juna- tien ylittävällä Hämeentien sillalla.

- 12 Voidaan leikkiä ajatuksella, millainen olisi Helsinki tänään, jos rautatie olisi tuotu keskustaan Töölönlahden länsipuolitse, ja satamarata tästä jatkettu heti Hietalahteen, kuten luonnosteltu kartassa: Projekt till Utvidgning af Helsingfors Stadsplan 1851. Kartta n:o 109, Stenius 1969. [Kartan lienee laatinut G. A. Kajanus. Hän piirsi myös Sörnäisten radan linjauksen kaupungin karttaan v. 1862]
- 13 Alho – Rauanheimo 1947, s.272
- 14 Karta öfver Sörnäs Landet lydande under Helsingfors stad, affattad i juli 1862 af Georg August Kajanus. Kartta n:o 124, Stenius 1969; [Helsingin kaupunkimittausosaston arkisto, Signum: NB 2 10–12 ko.]; Karta öfver en del af Södernäs Landet, afmätt af G. A. Kajanus 1862. Åström 1957, s.249;
- 15 Kartta 1775, täydennetty 1805. Åström 1957, s.19 [ilmeisesti Helsingin kaupunkimittausosaston arkisto]
- 16 Geometrisk Charta öfver Helsingfors stads tillhöriga Södernäs-Land, 1833. Åström 1957, s.92
- 17 Alho – Rauanheimo 1947, s.272; Waris 1973, s.40–41
- 18 Hakkarainen 1996, s.14

19 Waris 1973, s.41

20 Alho – Rauanheimo 1947, s.272 (kuva)

21 Alho – Rauanheimo 1947, s.259; Waris 1973, s.51–52

22 Waris 1973, s.34

23 Alho – Rauanheimo 1947, s.259; Waris 1973, s.34

24 Koskinen 1990, s.229–

25 Förslag till indelningen af området sydost om Östra chausseen intill villan Hörneberg, G. Idström 1893; Stadsplan för tionde, elfte och tolfte stadsdelarna af Helsingfors stad, 1900. Kartat n:o 171, 188, Stenius 1969; Åström 1957, s.271

26 Åström 1957, s.242–243

27 Valokuva, Åström 1957, s.255

Sörnäisistä tuli Suomen ensimmäinen satama, jossa kauppatavarat voitiin rautatievaunuilla tuoda satamalaiturille. Vuoden 1870 jälkeen oli Viipurissa ja Pietarissa sama mahdollisuus.¹⁹ Vuonna 1863 Helsingin kaupunki oli rakennuttanut laiturin ja pian yksityiset alkoivat rakentaa varastosuojia ja perustaa lautatarhoja vuokraamilleen alueille.²⁰ Yksityiset varastot sijaitsivat lähinnä niemen Suvilahden puoleisella rannalla. Myös Valtionrautatiet oli rakentanut asema- ja varastorakennuksia.

Sörnäisten satama rakennettiin lähinnä puutavaran vientisatamaksi. Heti vuonna 1863 oli Sörnäisistä yhteys Vanajaveden vesistöön Hämeenlinnassa ja Pietarin radan valmistuttua vuonna 1870 myös Pääjärven vesistöön Lahdessa. Puutavaran uitolle ja Suomen nuorelle sahateollisuudelle avautui uusia mahdollisuuksia. 1870-luku merkitsi Sörnäisten satamalle suurta kukoistuskautta. Erityisesti Lah-

den seudun höyrysahoilla oli Sörnäisissä suuria varastoja. Pohjoisessa Toukolan rantaan perustettiin Pohjois-Panimo vuonna 1893. Arabian posliini- ja fajanssitehdas perustettiin vuonna 1874.²¹

Sörnäisten sataman ja satamaradan vaikutus kaupungin kehitykseen näkyi heti 1860-luvun alussa. Helsingin sisääntulotiet olivat heikossa kunnossa. Lisääntyvä elintarvikkeiden tuonti maaseudulta kaupungin torille edellytti teiden parantamista. Kunnostusta oli vakavasti suunniteltu jo 1840-luvulta lähtien, mutta vasta vuosina 1863–64 sekä läntinen että itäinen maantie oikaistiin ja laskettiin sepelillä.²² Vanhan Hämeentien parannus oli suorastaan välttämätön, jotta maakuljetukset juuri avatusta satamasta kaupunkiin toimisivat. Parannettuna vanha Hämeentie sai uuden nimen ”Itäinen Viertotie”. Kulujen peittämiseksi kaupunki alkoi kantaa 4 pennin suuruista maksua nykyisen Hämeentien alkupäässä

Ote Helsingin kartasta vuodelta 1897.
Pasilan konepajan alue Sörnäisten satamaradan varrella on vielä rakentamatta.

sijainneen tullinpuomin kohdalla.²³

Puutavaran ohella satamassa oli tuontitavaran varastoja. Sörnäisistä tuli myös Suomen ensimmäinen öljysatama. Vuonna 1889 rakennettiin satamaan ensimmäinen öljysäiliö. Suurista säiliöistä, joihin laivat purkivat lastinsa, öljy kuljetettiin rautateitse säiliövaunuilla muualle Suomeen.

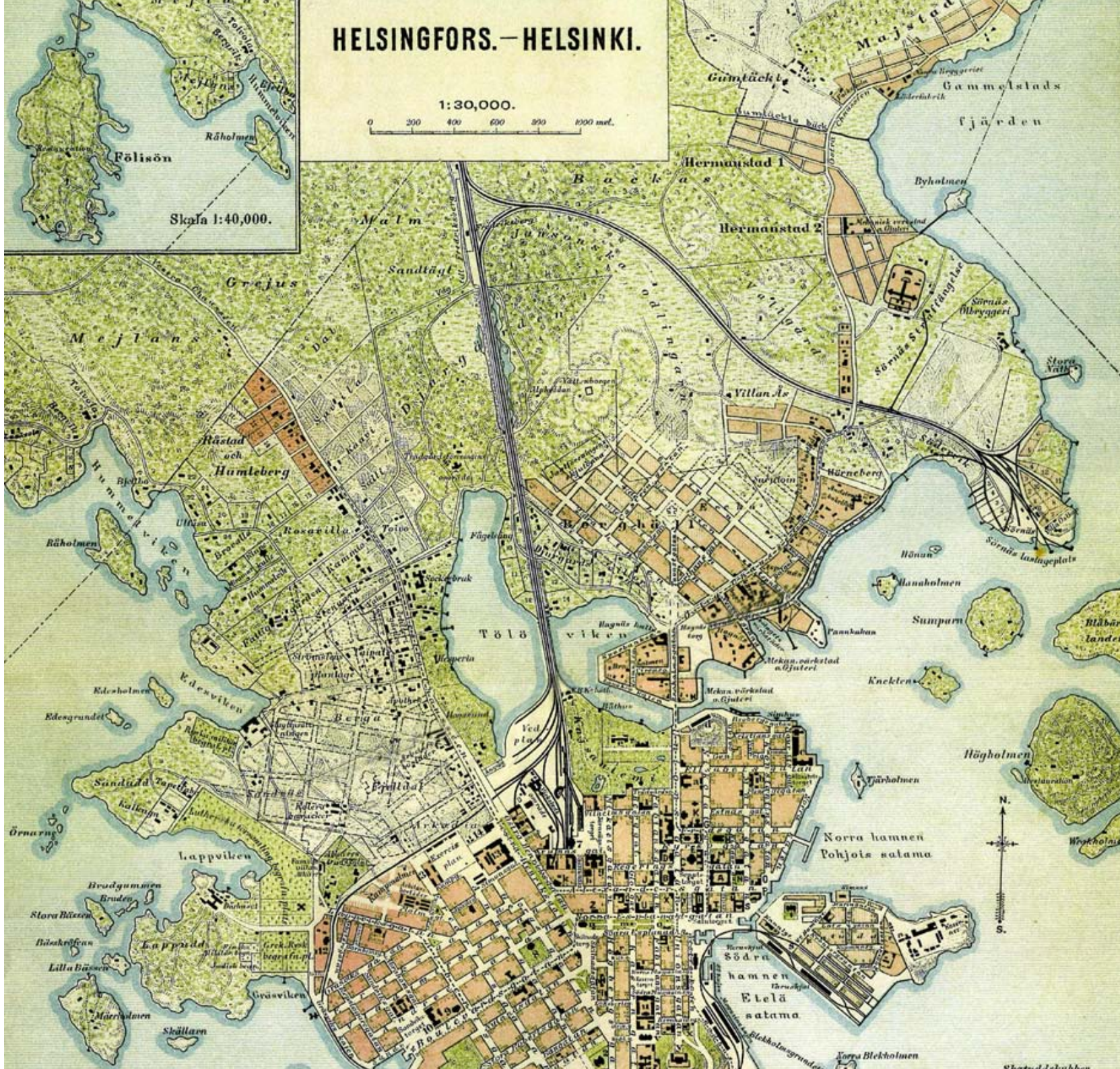
Myöhemmin rakennettiin Sörnäisten satamasta raide myös etelään Hakaniemen suuntaan. Rata valmistui vuonna 1900. Tämä loi edellytykset Hakaniemen ja Kulmavuoren välisen ranta-alueen teollistumiselle.²⁴ Itäisen Viertotien ja rannan välinen alue jaettiin teollisuustonteiksi vuoden 1893 jakokaavassa.²⁵

Sataman lisäksi Sörnäisten niemellä sijaitsi huomattavaa metalliteollisuutta 1880-luvulla.²⁶ Noin vuonna 1907–08 otetussa valokuvassa niemi on täynnä varastorakennuksia ja laitureita.²⁷

HELSINGFORS.—HELSINKI.

1:30,000.

0 200 400 600 800 1000 met.



Skala 1:40,000.



Stads- och Lokaltidning

VALTIONRAUTATEIDEN KONEPAJAN SIJOITUSPÄÄTÖS SATAMARADAN VARRELLE V. 1898

Päätös valtionrautateiden uuden Fredriksbergin konepajan sijoittamisesta Sörnäisten satamaradan varteen tehtiin vuonna 1898.¹ Päärautatieaseman vieressä toimivan Helsingin konepajan käytyä ahtaaksi oli välttämätöntä siirtää pääosa konepajan tuotannollisesta toiminnasta uusiin ja uudenaikaisiin tiloihin, alueelle, jossa toiminnalla olisi myös laajentumisvaraa.

Tasainen peltoalue Sörnäisten satamaradan varrella sopi tähän tarkoitukseen. Rakennustyöt alkoivat vuonna 1899, ja ensimmäiset rakennukset, Voimala, Konttori, Paja ja Kokoonpanohalli, valmistuivat vuonna 1901. Konepaja aloitti tuotannollisen toimintansa vuonna 1903.

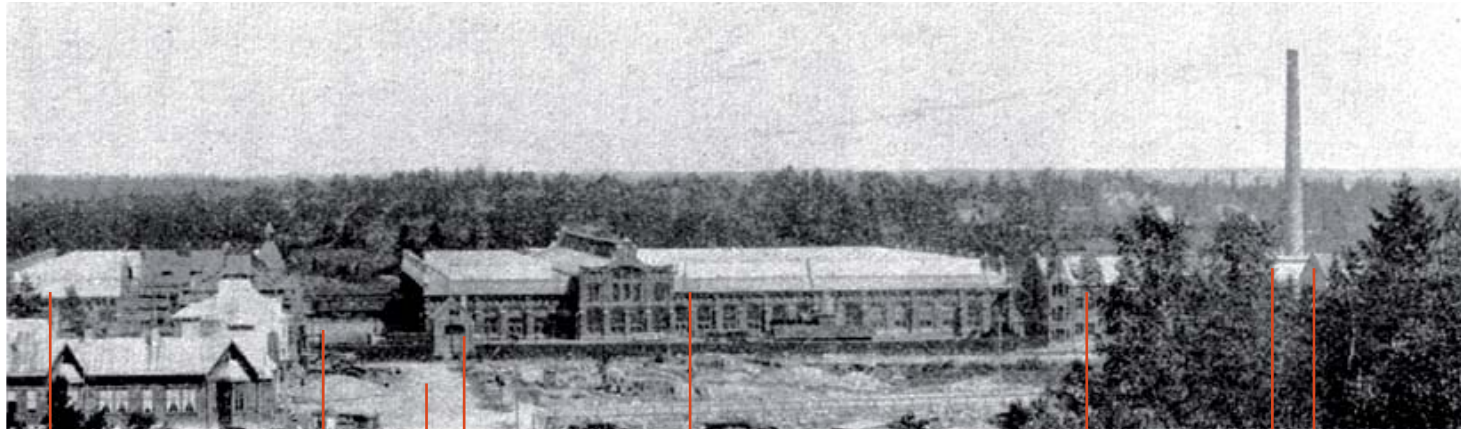
Pasilan konepajasta tehtiin Valtionrautateiden suurin, ja merkittävä osa Helsingin konepajan toiminnasta siirrettiin uusiin tiloihin. Vetureiden valmistus pysyi kuitenkin vanhalla konepajalla, minkä vuoksi Pasilaan ei tehty varikoille luonteenomaista kaarevaa veturitallia. Vuonna 1917 työntekijöitä oli yli 900. Sotien välisenä aikana siirryttiin piensarjoista suurtuotantoon, ja työntekijämäärä 1938 oli yli 1100. Suurimmillaan Pasilan Konepaja oli 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alussa, jolloin työväkeä oli yli 1500.²

1 Nissi 1997, s.27

2 Eerola 2005, 320–21

Konepaja tarvitsi runsaasti työväkeä. On ilmeistä että konepajan sijoituspäätös osaltaan vaikutti siihen, että kaupunki käynnisti sitä ympäröivän alueen kokonaisvaltaisen asemakaavoituksen. Tätä ennen Pitkäsillan pohjoispuolen rakentamista oli säädelty pieniä alueita käsittävin jakokaavoin.

Pasilan konepaja toimi typomorfologisen ajattelun mukaisena generatiivisena elementtinä. Itäisen kaupungin luonne työväestön kaupunginosana vahvistui edelleen. Satamaradan vaikutuspiiriin hakeutui konepajan lisäksi runsaasti pienempää teollisuus- ja varastotoimintaa.



Fredriksbergin konepaja vuonna 1910. Konepajan perustamisvaiheessa 1899 suoalue, johon se rakennettiin oli vielä metsien ympäröimä. Vuoden 1901 asemakaavan mukainen katujen ja asuinkorttelien rakentaminen on vuoteen 1910 mennessä jo päässyt vauhtiin. Kuvassa mm. Kotkankadun ja Aleksis Kiven kadun kulmatalo torneineen on jo valmistunut. (Kuva julkaistu teoksessa Suomen valtionrautatiet 1862–1912.)

Maalaustyöpaja
(Maalaamo)

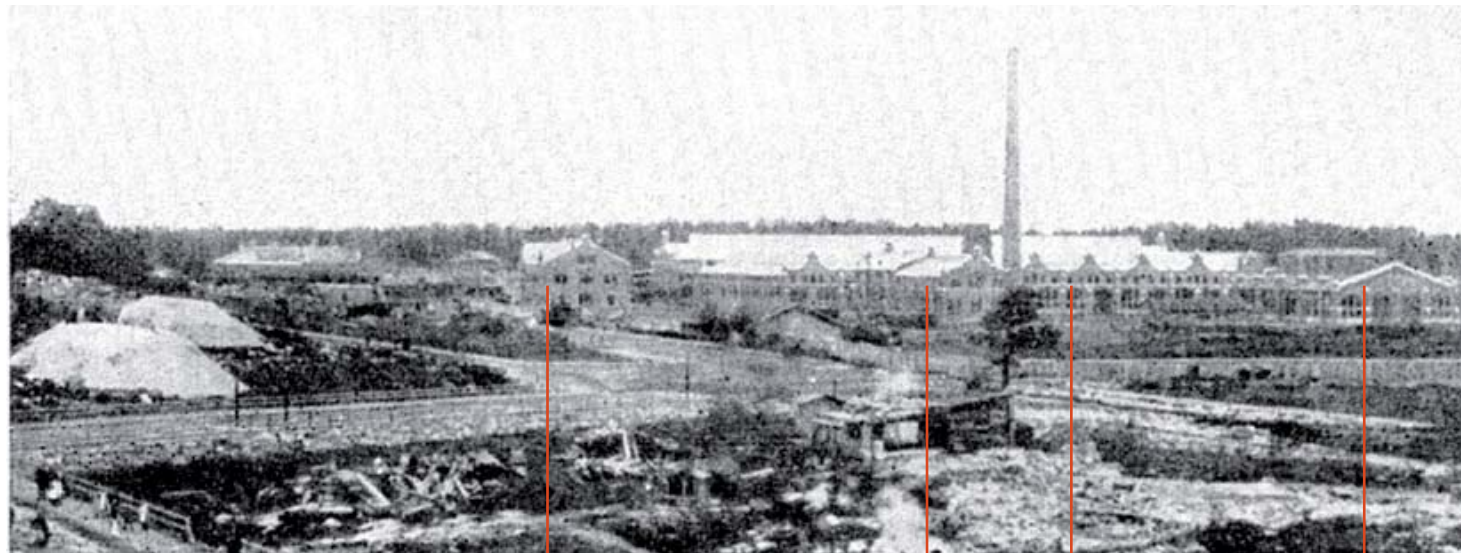
Traverssi

Öljyvarasto
Kotkankatu

Suuri työpaja
(Kokoonpanohalli)

Vanha konttorirakennus

Voimalaitos Varasto



Fredriksbergin konepaja ennen vuotta 1908. Konepajan alkuvaiheen rakennuksista puuttuu vielä varastorakennus Fredriksberginkadun varrelta ja maalaustyöpaja, jonka rakentaminen alkoi 1908. Etualalla Sturenkadun ja Fredriksberginkadun (Aleksis Kiven katu) risteys. (Kuva julkaistu teoksessa Suomen valtionrautatiet 1862–1912.)

Vanha konttorirakennus

Voimalaitos

Suuri työpaja
(Kokoonpanohalli)

Paja, 1. rakennusvaihe

ASEMAKAAVASUUNNITELMIA

TYÖVÄENASUNTOALUEIDEN SYNTY HARJUN JA KALLION ALUEILLE 1880-LUVULTA ALKAEN

Harjun viljelytilan vuokra-aika päättyi v. 1883. Jakosuunnitelma asuntotontteja varten laadittiin alueelle heti. Tällöin syntyi silloinen Harjukatu, nyk. Vaasankatu, jonka varrelle rakennettiin työväen asuntoja.²⁵ Harju oli entistä Sörnäisten järven rantatöyrästä, ja sitä pitkin kulki tie Janssonin viljelyksille. Harjun tie viitoitettiin suoraksi kaduksi (Vaasankatu). Myöhemmässä asemakaavassa tämä katulinja säilytti paikkansa.²⁶

Kallion jakokaava laadittiin vuonna 1887. Tällöin syntyivät ”Linjat”. Jakokaavan tavoite oli, että pääkatujen linjaus olisi lopullinen.²⁷ Myöhemmin laadittavaksi ajateltu asemakaava tulisi noudattamaan samaa korttelijakoa.

Näissä jakokaavoissa annettiin vapautus vahvistetun asemakaavan alueella noudatettavasta raken-

nusjärjestyksestä. Toisaalta kaupunki ei myöskään rakentanut kunnallistekniikkaa.²⁸ Tämä antoi edellytykset halpojen työväenasuntojen syntymiselle. Toisaalta villi tonttikeinottelu oli omiaan nostamaan asumiskustannuksia.

Pitkäsillan pohjoispuolisen alueen kehitykseen ja asemakaavoitukseen vaikutti ratkaisevasti Sörnäisten satamarata ja sen mukanaan tuoma teollisuus. Teollisuuden ja satamatoimintojen sijoittumista oli tarpeen säädellä. Samoin oli tarpeen muodostaa asuinalueita teollisuuden työväestölle. Tämän kehityksen yksi tärkeä etappi oli vuoden 1901 asemakaava X, XI ja XII kaupunginosia varten. Kun konepaja aloitti toimintansa uusissa tiloissa vuonna 1903, se oli kaupungin suurimpia teollisuuslaitoksia. Työntekijöitä oli tuolloin yli 500.²⁹

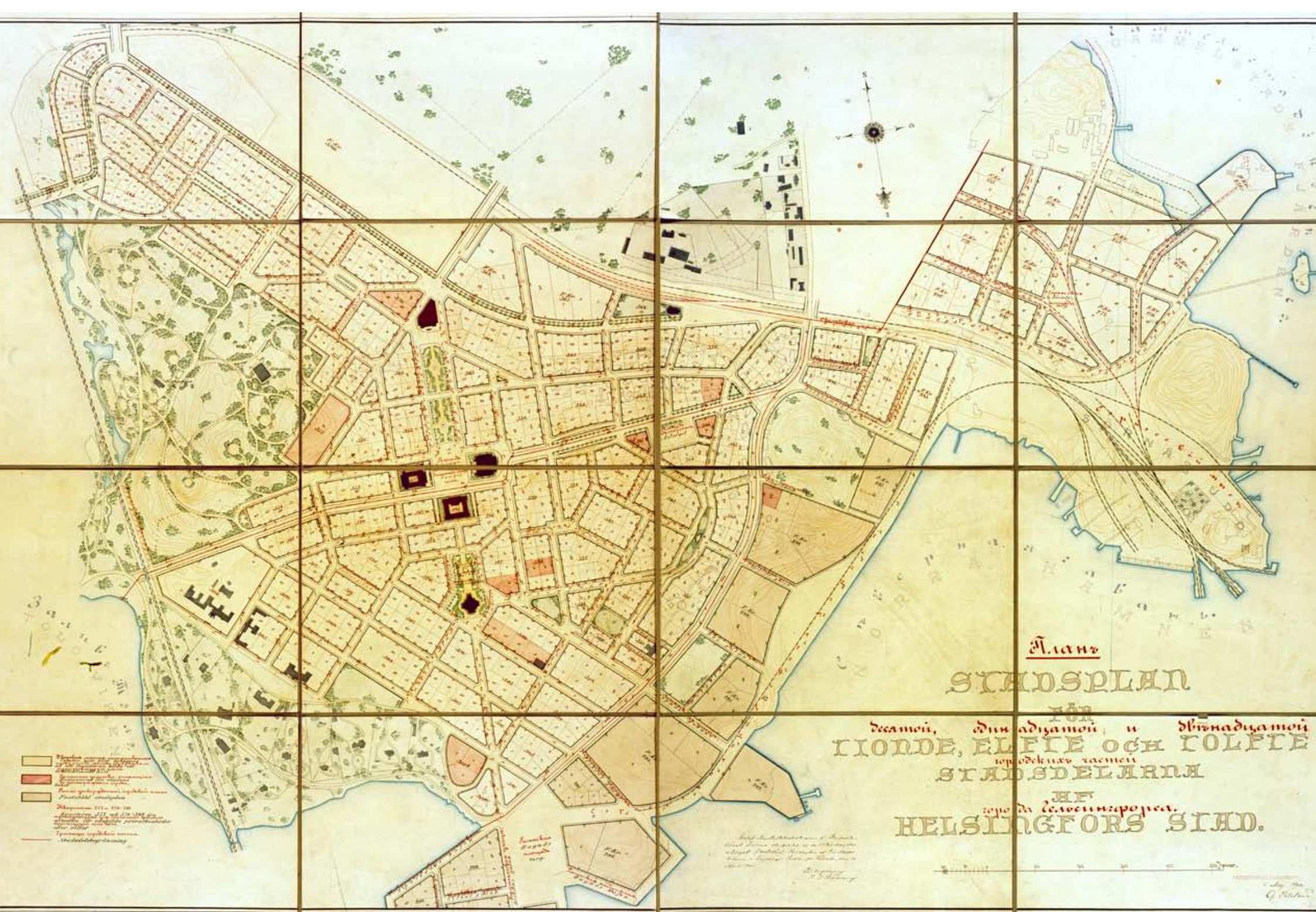
25 Brunila 1955, s.21–24 – Koskinen 1990, s.20

26 Alho – Rauanheimo 1947, s.260

27 Brunila 1955, s.21–24 – Koskinen 1990, s.20

28 Brunila 1955, s.21–24 – Koskinen 1990, s.20

29 Waris 1973, s.36–37



- Byggnadsområde
 - Grönområde
 - Öppet område
 - Vattenområde
- Skapad 1877, uppd. 1880
 Skapad 1877, uppd. 1880
 Skapad 1877, uppd. 1880
 Skapad 1877, uppd. 1880

Plan
STADSPLAN
 FÖR
 DECAHOI, DUNADYAMOI, U DRYNADYAMOI
IIONDE, ELFIE OCH IOLFIE
 STADSDELARNA
 AF
 HELSINGFORS STAD.



Q. 1877

TEOLLISUUSALUEIDEN ASEMAKAAVOITUS HELSINGISSÄ

Vuosisadan vaihde oli merkittävä ajanjakso Helsingin teollisuusalueiden asemakaavoituksessa. Vuonna 1879 annettu terveydenhoitoasetus edellytti tiettyjen teollisuuden alojen sijoittamista erilleen asutuista alueista. Tämä johti erillisten teollisuusalueiden suunnitteluun.¹ Tämän periaatteen mukaisesti vuosina 1887 ja 1892 oli asemakaavoitettu nyk. Eiran aluetta Tehtaankadun varrella teollisuustonteiksi.² Heti vuonna 1893 havahduttiin kuitenkin tätä vastustamaan ja vuonna 1900 vahvistettiin asemakaava, jossa alue varattiin pääosin puistoksi ja huvilakortteleiksi.³

Oli selvästi epäjohdonmukainen kehityskulku, että vastavalmistuneen eteläisen satamaradan (rakennettiin 1891–94) vaikutuspiiriin ei voitukaan sijoittaa siinä määrin teollisuutta, kuin satamaradan käytön kannalta olisi ollut edullista. Kaupungin kasvu ilmeisesti osattiin tässä vaiheessa jo ennakoida niin, että kantakaupungin asutusta ei haluttu enää kuristaa, ja porvariston asuinalueiden viihtyisyyttä korostettiin.

Sörnäisten niemen suunnitelmia

Sörnäisten niemen jakokaava hyväksyttiin vuonna 1899. Alue varattiin kokonaan teollisuustarkoitukseen.⁴ Kaava sisällytettiin ilmeisesti sellaisenaan samana vuonna laadittuun ja laajempaa aluetta käsittävään X, XI ja XII kaupunginosien asemakaavaan, jossa Gustaf Nyström toimi arkkitehtina. Kaava hyväksyttiin valtuustossa v. 1900 ja vahvis-

Nyt ilmeni pyrkimys sijoittaa teollisuus kanta-kaupungin ulkopuolelle. Samalla vahvistettiin pohja Pitkänsillan sosiaaliselle vedenjakajalle Helsingissä. Eiran alueen kaavamuutos, edellytti korvaavien teollisuuskorttelien osoittamista kaupungin muista osista, mikä lienee VR:n konepajan sijoituspäätöksen lisäksi ollut toinen välitön syy X, XI ja XII kaupunginosien teollisuuskorttelien kaavoitukseen.

Tarve erottaa teollisuus- ja asuinkorttelit omille alueilleen, kuitenkin niin, että työväen asunnot eivät olleet kohtuuttoman kaukana teollisuuslaitoksista, synnytti kaupunkiin teollisuus- ja asumisvyöhykkeiden vuorottelua. Itäisessä kantakaupungissa tämä toteutui säteittäisesti Sörnäisten niemen ollessa polttopisteenä. Ranta-alueet Sörnäisistä etelään Hakaniemeen asti sekä pohjoiseen Vanhaankaupunkiin saakka varattiin teollisuudelle. Satamarata Pasilasta Sörnäisten niemelle synnytti niin ikään teollisuusvyöhykkeen. Asuntoalueet syntyivät näiden vyöhykkeiden väliin.

tettiin senaatissa maaliskuussa v. 1901.⁵ Ilmeisesti Nyströmillä ei kuitenkaan ollut osuutta Sörnäisten niemen teollisuusalueen muotoilussa. (Kaavan on allekirjoittanut kaupungininsinööri G. Idström.)

Ennen vuoden 1899 jakokaavaa oli alueelle valmistunut v. 1893 tynnyrisitomo. Ensimmäisiä asemakaavan mukaan tehtyjä rakennuksia olivat

tynnyrisitomon korttelissa pesula vuodelta 1901 ja tuotantorakennus vuodelta 1908 sekä viereiseen kortteliin v. 1902 rakennettu makasiini.⁶ Sähkölaitoksen sijoituspäätös Suvilahteen tehtiin v. 1906. Neljä korttelia satamaradan pohjoispuolelta varattiin kunnalliselle teurastamolle v. 1907. Muut korttelit varattiin vähitellen yksityisille yritysille.⁷

Teollisuuskorttelit satamaradan varrella

Vuoden 1901 asemakaava käsitti koko Pitkäsillan pohjoispuolisen alueen, joka pohjoisessa rajoittui Sörnäisten satamarataan. Asemakaavaan sisältyi myös rautateiden Fredriksbergin (myöh. Pasilan) konepajan 136 700 m² suuruinen numeroton tehdastontti korttelissa n:o 390. Tämä asemakaava on Pasilan konepajan alueella osittain edelleen voimassa.

Konepajan rakennusten perustustyöt olivat käynnistyneet jo vuonna 1899. Silloin kortteli kuului XII kaupunginosaan, joka vastaa nykyistä Alppilaa. Rautateiden arkkitehdin Bruno F. Granholmin piirtämiä valmistumisvaiheessa olevia rakennuksia ei ole merkitty kaavakarttaan. Nykyisin konepajan kortteli kuuluu Vallilaan, joka on Helsingin 22. kaupunginosa.⁸

Asemakaavassa oli osoitettu konepajan alueen jatkoksi satamaradan varteen Sörnäisten sataman suuntaan teollisuuskortteleita.⁹ Näin vahvistettiin asemakaavassa tosiasiallisesti jo syntymässä oleva Fredriksberginkadun (nyk. Aleksis Kiven katu) ja Satamaradan välinen pitkä teollisuusalue, jossa jo sijaitti perustustyövaiheessa olevan konepajan lisäksi vuonna 1898 valmistunut sokeri- ja siirappitehdas, jonka kauppias G. A. Strömberg rakennutti Harjun huvilaluonteelta vuokraamalleen tontille (myöh. korttelissa 367) vuonna 1898. Kaksikerroksisen tiilirakennuksen oli suunnitellut rakennusmestari K. F. Andersson.¹⁰

W. O. Lillen kartassa vuodelta 1902 on merkitty alueen rakennuksista vain em. sokeri- ja siirappi-

tehdas sekä Sörnäs Snickeri Aktiebolag, joka sijaitti satamaradan pohjoispuolella, vielä kaavoittamattomalla alueella. Puusepäntehtaaseen oli johdettu satamaradalta oma pistoraide. Tehdas muodosti vielä 1930-luvulla tiiviin rakennussikermän. Saman yhtiön omistuksessa oli myös vuosisadan alusta Verkkosaaren höyrysaha, joka paloi vuonna 1928.¹¹ Puusepäntehtaan toiminta oli ilmeisesti täysin sidoksissa satamarataan.

Näiden lisäksi alueelle tuli vuoteen 1910 mennessä tekstiili-, puunjalostus- ja elintarviketeollisuutta.¹² Fredriksberginkadun varrella (nyk. Aleksis Kiven k. 13–15) toimi Sörnäisten Halko- ja Puutavara-liike 1910-luvulla.¹³ Myöhemmin alueelle sijoittuivat mm. SOK:n tuotantolaitokset.

VR:n Sörnäisten tavara-asema toimi ainakin 1930-luvulta tai aikaisemmin 1960-luvulle asti. Tavara-aseman tiloissa toimi sittemmin muita liikkeitä. Rakennukset purettiin 1980-luvulla.

Asemakaavassa teollisuuskorttelikiilan kaakkoiskärkeen oli merkitty pieni julkinen rakennus. Tähän rakennettiin Harjun ruumishuone eli parrihuone. Albert Nybergin suunnittelema rakennus valmistui vuosina 1921–22. Sitä laajennettiin talous- ja asuntosiivellä vuonna 1936. Täältä kuljetettiin rautateitse vainajia Malmin hautausmaalle vuoteen 1954 saakka.¹⁴ Ruumishuone toimii nykyään nuorisotilana.

1 Åström 1957, s.238

2 Förslag till förendrad indelning af fabriksqvarteren uti 6:tte och 7:de stadsdelarna af Helsingfors stad, 1891. Kartta n:o 165, Stenius 1969; Meurman 1969; Brunila 1955, s.9–10

3 Kartat 1887, 1892 ja 1900. Åström 1957, s.226-228; Brunila 1955, s.12

4 Brunila 1955, s.25, kuva s.23 – Koskinen 1990, s.21–23

5 Stadsplan för tionde, elfte och tolfte stadsdelarna af Helsingfors stad, G. Idström 1900. Kartta n:o 188, Stenius 1969; Brunila 1955, s.24–25, kuva s.23

6 Sörnäisten elintarviketeollisuusalueen

kehittämissuunnitelma 1990, s.19–28

7 Brunila 1955, s.25

8 Lehtonen 1987, s.312

9 Åström 1957, s.257

10 Hakkarainen – Putkonen 1996, s.183; K. F. Andersson

työskenteli Höijerin toimistossa ja myöhemmin rautatiehallituksessa Bruno F. Granholmin alaisuudessa.

Myös Granholm oli työskennellyt Höijerin toimistossa. Nissi 1997, s.40

11 Hakkarainen 1996, valokuvat s.66, s.70

12 Åström 1957, s.244, 250

13 Hakkarainen 1996, s.67

14 Arkkitehti 1/1982, s.11; Koskinen 1990, s.155



Vastavalmistuneen Kallion kirkon tornista otettu valokuva pohjoiseen kohti Itäisen ja Läntisen Brahenkadun välistä puistoakselia (joka sitten myöhemmin leveni epäsymmetrisesti Brahen urheilukentäksi). Fredriksbergin konepaja näkyy taustalla. Helsingin Tähtitorninmäeltä alkava pitkä Unioninkadun akseli ja sen jatke päättyy Pasilan konepajaan. (Kuva: Signe Brander 1912. Helsingin kaupunginmuseo.)

Asemakaavan katu- ja puistosommitelmat

Uudet asemakaava-ajatukset näkyvät Nyströmin ja Idströmin vuoden 1901 kaavasuunnitelmassa vapautumisena jäykästä ruutukaavasta.¹⁵ Toisaalta julkiset rakennukset sekä katu- ja puistoakselit muodostavat monumentaalisommitelmia.

Koska Sörnäisten satamarata voitiin ylittää vain yhdessä kohdassa, uudessa asemakaavassa kadut suuntautuvat säteittäisesti kohti Fredriksberginkadun ja Sturenkadun risteystä. Tälle hanhenjalkateemalle antaa lisämerkitystä se, että Brahenkatujen akseli jatkaa Helsingin Tähtitorninmäeltä alkavaa

Unioninkadun – Siltasaarenkadun akselia, jossa Kallion kirkkotontti on jo osoitettu 1800-luvun lopun asemakaavoissa. G. Idströmin laatimaan 1900 asemakaavaan on merkitty (ilmeisesti Gustaf Nyströmin ideoima) julkisten rakennusten sarja, joka korostaa tätä akselia. Työväenopiston päärakennus on rakennettu tämän kaavan mukaan, mutta akselin päättävä rakennus nykyisen huoltoaseman kohdalla Sturenkadun ja Brahenkatujen liittymäkohdassa ei koskaan toteutunut.

Fredriksberginkatu (nyk. Aleksis Kiven katu), uudentyyppinen puistokatu

Huomiota herättävä piirre 1901 asemakaavassa on Fredriksberginkadun luonne puistokatuna. Se on yksi vuoden 1901 asemakaavan pääkaduista yhdessä Helsinginkadun ja Itäisen viertotien kanssa.¹⁶ Kadun teollisuuskortteleiden puolelle on merkitty kaksi puuriviä. Katu ei siis ollut perinteinen bulevardi, jossa puurivi on kadun molemmilla sivuilla, eikä myöskään esplanadi, jossa puuistutukset ovat kadun eri puolten välisessä viherkaistassa. Fredriksberginkatu suunniteltiin epäsymmetriseksi puistokaduksi, jossa kaksinkertainen puurivi toimii puskurina asuunkaupunginosan ja teollisuusalueen välissä. Kadulle puurivin väliin on osoitettu ratsastustie, joka liittyy Eläintarhan ratsastusreitteihin. Vaikutteita kaavasuunnitelmaan on tullut mm. Camilo

Sitteltä ja Joseph Stübbeniltä.¹⁷ Puurivit on esitetty myös vuoden 1904 kartassa.¹⁸

Nykyisen Aleksis Kiven kadun puistokatuluonne poikkeaa suunnitellusta. Kadun epäsymmetrinen istutus ei ilmeisestikään toteutunut tai puut on kaadettu myöhemmin. Kadun nykyiset puurivit lienee pääosin istutettu 1930-luvun alkupuolella. Konepajan vastainen puurivi ehkä vasta 1950-luvulla, jolloin otetussa valokuvassa nähdään, että konepajan puolella ei ole lainkaan puuriviä. (Valokuvassa näkyy kuitenkin merkkejä istutuskohdista.) Asuinkorttelien puolella on tällöin n. 10–20 vuoden ikäisiä puita, jotka siis olisi istutettu 1930-luvulla.¹⁹ Sturenkadun kaakkoispuolella puurivit ovat kadun keskellä, 1930-luvulla otetussa kuvassa ne ovat juuri istutettuja.²⁰

15 Meurman 1969

16 Lehtinen 2003, s. 54.

17 Lehtinen 2003, s. 70.

18 Förslag till Parkanläggning å Djurgårds- Hesperia- och Hagasundsområdena samt Reglering af Tölö- Djurgårds- och Kaisaniemivikens stränder, 1904. Kartta n:o 195, Stenius 1969; Meurman 1969

19 Valokuva, Hakkarainen 1996, s.67

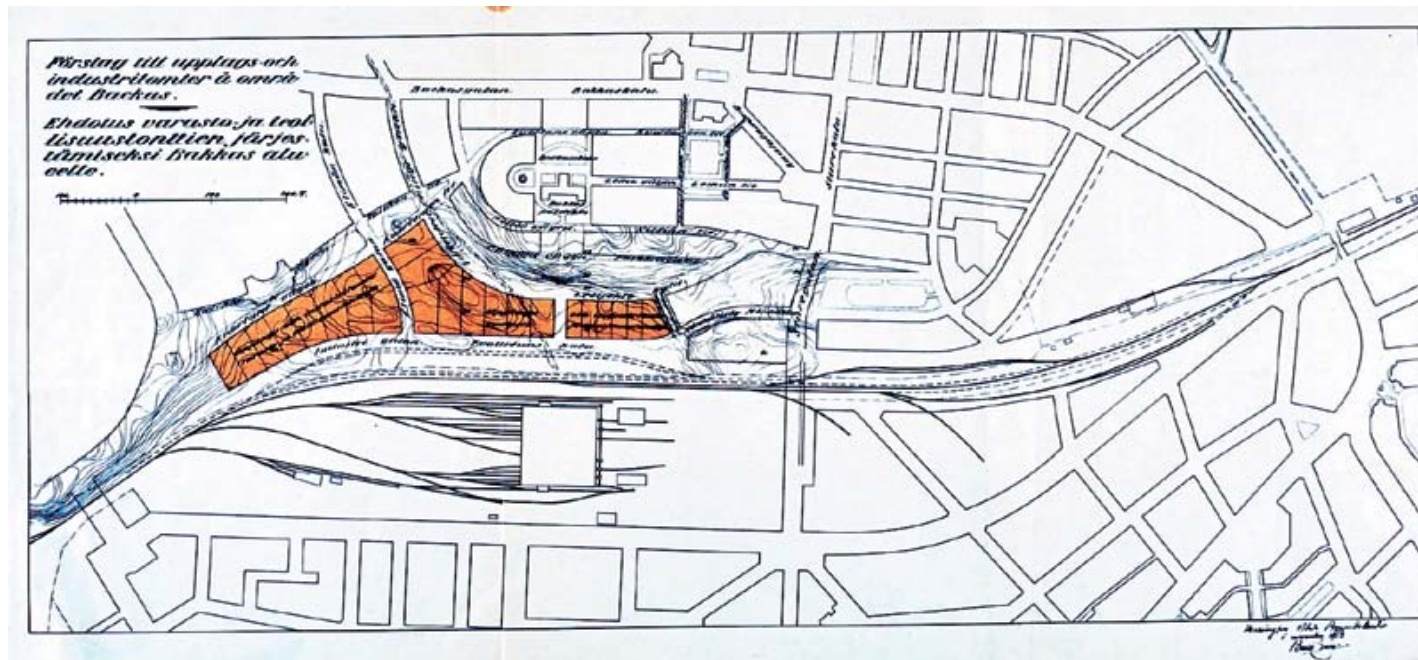
20 Valokuva, Hakkarainen 1996, s.66

Työväenasuntokorttelit

Vuoden 1901 asemakaavassa asuntokortteleita oli varattu erityisesti halpojen työväenasuntojen rakentamista varten.²¹ Uuden Alppilan kaupunginosan kaavoitus näyttää räätälöidyn juuri rakennettavan konepajan työväen asuttamista varten.²² Kotkankatu, joka rakennettiin asemakaavan mukaan bulevardityyppiseksi puistokaduksi (katu istutettiin koivuilla) palveli työläisten kulkureittinä konepajalle. Viipurinkatu puolestaan välitti liikennettä alueen läpi.

Rautatieläisten osuus Kallioon ja Alppilaan perustetuista työväenasunto-osakeyhtiöistä oli huomattava.²³ Konepajan työväen perustamia olivat mm asunto-osakeyhtiö Swan, Kajaaninkatu 1–3 sekä asunto osakeyhtiö Aho, Aleksis Kiven katu 48.²⁴

Ajalle tyypillisenä ideana Alppilan asemakaavassa erityisesti työväenasuntoalueeksi on asemakaava-arkkitehti Bertel Jungin vuonna 1911 laatima ehdotus huvilakaupunginosaksi Karjalankadulle.²⁵ Samantapaisia pientaloja kaavoitettiin nimenomaisesti työväestön tarpeisiin myös Vallilaan.



Ehdotus Varasto- ja teollisuuskortteleiden järjestämiseksi Vallilaan. Bertel Jung 1913. Pasilan konepajan rakennuskanta on esitetty ennen vuotta 1910 vallinneessa tilanteessa. Esimerkiksi suuri maalaustyöpaja, Pajan laajennus sekä Varasto Aleksis Kiven kadun varrelta puuttuvat piirustuksesta. Asemakaavoittajan kannalta konepajan alue ei ole kiinnostava, koska kaupunki ei sen sisäiseen rakentamiseen käytännössä voinut eikä varmaan halunnutkaan vaikuttaa. (Kuva: Helsingin kaupunginarkisto)

Vallilan asemakaava

Vallilan jakokaava työvään asuntoja varten Sörnäisten satamaradan koillispuolelle tehtiin Gustaf Nyströmin aloitteesta vuonna 1908.²⁶

Nyström oli vastaperustetun Helsingin asemakaavatoimikunnan puheenjohtaja. Asemakaavatoimikunta perustettiin vuonna 1907. Toimikunnan sihteeri, jonka tuli olla ammatinsa puolesta pätevä asemakaavoitusasioissa, oli virkanimikkeeltään asemakaava-arkkitehti. Ensimmäiseksi asemakaava-

arkkitehdiksi valittiin Bertel Jung. Jung toimi hyvin aloitteellisesti²⁷ ja laati jakokaavoja mm. Vallilaan ja Hermanniin.²⁸

Tehdastonteista kaupungin alueella oli pulaa 1910-luvun alussa. Tilannetta helpotti, kun valtuusto vuonna 1914 hyväksyi esityksen tehdastonttien järjestämisestä Vallilaan Mäkelänkadun ja VR:n konepajan väliselle alueelle.^{29, 30}

21 Åström 1957, s.239

22 Åström 1957, s.238, 242

23 Korvenmaa 1981, s.153; Salokorpi 1981, s.127–; Brunila 1955, s.27; Nikula, Bertel Jung, 1988, s.10–14. Töölön asemakaavan laadinnasta järjestettiin kilpailu, jonka seurauksena Gustaf Nyström ja Lars Sonck tekivät yhdessä kaavasuunnitelman v. 1902. Tätä noudattaen G. Idström laati Töölön asemakaavan v. 1903.

24 Stadsplan för tionde, elfte och tolfte stadsdelarna af Helsingfors stad, G. Idström 1900. Kartta n:o 188, Stenius 1969

25 Sörnäisten elintarviketeollisuusalueen kehittämissuunnitelma 1990, s.19–28

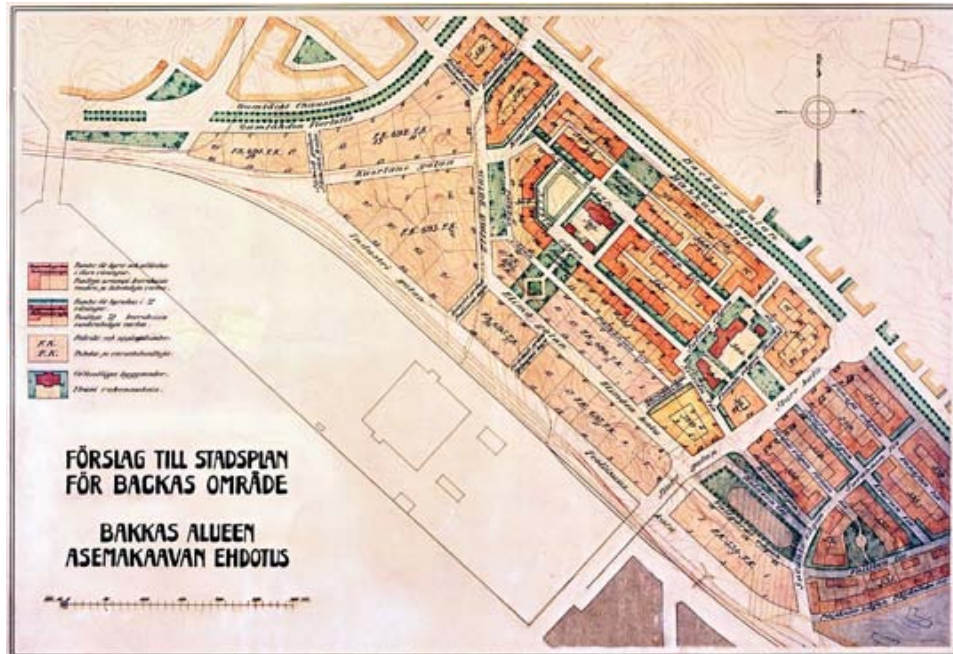
26 Wäre 1988, s.65

27 Brunila 1955, s.34

28 Nikula, Bertel Jung, 1988, s.14–

29 Brunila 1955, s.35

30 Hakkarainen 1996, s.93.



Edelleen kehitetty Vallilan asemakaava.
(Kuva: Helsingin kaupunginarkisto)

PASILAN KONEPAJAN LAKKAUTTAMISTA ENNAKOIVIA KAUPUNKISUUNNITELMIA

SUURKAUPUNKIVISIOITA, JOISSA MM. PASILAN KONEPAJA ON SIIRRETTÄVÄ MUUALLE

Kaupunkisuunnittelun pitkää aikajännettä kuvastaa hyvin se, että ensimmäisiä suunnitelmia, joissa Pasilan konepaja edellytetään lakkautettavan tai siirrettävän toisaalle, alettiin laatia jo muutaman vuoden kuluttua konepajan toiminnan alkamisesta. Suunnitelmien motiivina oli Helsingin satamien, erityisesti Sörnäisten sataman uudelleenjärjestelyt sekä kaupungin liikennejärjestelyt. Noin sata vuotta näiden ensimmäisten suunnitelmien jälkeen ollaan tilanteessa, jossa Pasilan konepaja on lakkautettu ja Helsingin tavarasatama pääosin siirtynyt Vuosaareen.

Suunnitelmia Sörnäisten sataman kehittämiseksi
Kaupungin satamapolitiikka oli hyvin passiivista ennen asemakaavatoimikunnan perustamista. Toimikunta ilmeisesti Bertel Jungin aloitteesta laati vuonna 1910 suunnitelman Vanhankaupunginlahden ranta-alueesta sekä Sörnäisten satamaradan ja Oulunkylän aseman välisestä alueesta.¹

Pasilan konepajaa sivuavan Sörnäisten vanhan satamaradan lisäksi esittää Bertel Jung vuonna 1911 laatimassaan suunnitelmassa uutta rinnakkaista rautatieyhteyttä pääradalta Oulunkylän vaiheilta Vanhankaupungin ja Hermannin kautta Sörnäisten satamaan. Koko ranta-alue Sörnäisten niemestä pohjoiseen Vanhankaupunkiin asti on tässä esitetty teollisuus- ja varastoalueeksi.² Tämä on esitetty

jo Suur-Helsinki -suunnitelmassa v.1913 ja Jungin vuonna 1912 laatimassa kartassa.⁴ Armas Lindgren laati vuonna 1912 yhdessä Matti Björklundin kanssa Vanhankaupunginlahden länsirannan järjestelyehdotuksen, joka noudatti samoja periaatteita.⁵

Elie Saariinen julkaisi vuonna 1915 Suur-Helsinki -suunnitelmansa, joka liittyi Munkkiniemi-Haaga -asemakaavas suunnitelmaan. Tässä Elie Saariinen esittää kaupungin rakennuskonttorin – ilmeisesti Bertel Jungin aloitteesta – laatiman ehdotuksen, jossa em. uusi rautatieyhteys erkanee pääradasta jo Malmin asemalla.⁶ Vanha satamarata ja Pasilan konepaja on suunnitelmassa vielä säilytetty, vaikka Saariinen arvostelee näitä ankarasti, koska ne jakavat asuntoalueen ikävästi kahtia. Tässä yhteydessä Saa-

- 1 Brunila 1955, s.37–38.
- 2 Generell framställning av en föreslagen Centralpark jämte därmed sammanhängande Skogs- och parkgördel i Helsingfors, Bertel Jung 1911. Kartta n:o 212, Stenius 1969; [Arkitekten IX/1911]. – Nikula, Bertel Jung, 1988, s.28
- 4 Hakkarainen 1996, s.86–87.
- 5 Armas Lindgren ja Matti Björklund: Vanhankaupunginlahden järjestelyehdotus, 1912. Originaalipiirustus (lintuperspektiivi) suunnitelmasta TKK, arkkitehtiosasto, YKS professori Heikki Kukkosen huoneessa. – Nikula, Armas Lindgren, 1988, s.193.
- 6 Plan Över Stor-Helsingfors, Bertel Jung, Eliel Saarinen 1915. Kartta n:o 219b, Stenius 1969; Saarinen 1915, s.71; Nikula, Bertel Jung, 1988, s.31–32.

Saarinen–Jung: Pro Helsingfors, 1918.
Rautatieasema on siirretty Pasilaan ja
Sörnäisten satamarata muutettu pääkaduksi.



rinen kirjoittaa tavara-asemasta, mutta on ilmeistä, että hän tarkoittaa myös konepajaa.⁷

Bertel Jung esitti vuonna 1916 Saarisen suunnitelman pohjalta mm. Sörnäisten sataman laajentamista täyttömaalla etelään Sompasaareen ja Nihtiin. Tässä sataman laajennus on vielä esitetty toteutettavaksi Sörnäisten satamaradan varassa.⁸ Pääpiirteissään tätä suunnitelmaa vastaavasti toteutettiin satama-alueen laajennus ja raiteiden uudelleenjärjestely 1950-luvun lopulla.⁹

Vaihtoehtoisen rautatieyhteyden rakentaminen Sörnäisten satamaan oli edellytyksenä Saarisen vuonna 1918 laatimassa ja Jungin selostamassa ns. ”Pro-Helsingfors” -suunnitelmassa¹⁰ esitetylle ratkaisulle, jossa Sörnäisten vanha satamarata ja Pasilan konepaja sen myötä on poistettu kokonaan. Päärautatieasema tässä on esitetty Pasilaan. Uusi laaja ratapiha-alue,

joka ilmeisesti sisältäisi myös uuden konepajan on esitetty tämän aseman pohjoispuolelle. Jungin kirjoittamassa yleiskaavan selostuksessa onkin satamakysymykselle annettu suurta painoa. Se oli ajankohtainen ja tärkeä edellytys Helsingin kehittymiselle, koska Helsingistä odotettiin maan keskussatamaa.¹¹

Kulosaaren huvilakaupunki perustettiin vuonna 1907 ja arkkitehti Lars Sonck laati sille asemakaavan vuonna 1909.¹² Yhteys Kulosaaresta Helsingin kaupunkiin oli vain vesiteitse. Bertel Jung esittää vuonna 1917 asemakaavasunnitelmassa ehdotetut siltayhteydet Kulosaareen.¹³ Avattava puusilta Kulosaareen rakennettiin vuosina 1917–19.

Saarisen ja Jungin ehdotuksessa raiteita, jotka johtavat etelään laajennetulle satama-alueelle ei alueen topografian vuoksi onnistuisi enää luontevasti liittämään vanhaan satamarataan. Luopuminen

tästä rautatiestä tulee siten erityisesti perustelluksi.

Kulosaaren kautta tuleva liikenneväylä suuntautuu luontevasti suunnitelmassa poistetun satamaradan ja konepajan alueen kautta päärautatieasemalle Pasilaan. Yhteys Hämeentietä vanhaan keskustaan ei enää hahmotu valtavyylänä. Suunnitelmassa pääkatuihin sisältyy pikaraitiotielinjat asemineen.¹⁴ Autoillahan ei tässä vaiheessa ollut merkittävää osaa kaupunkisuunnittelussa.

Ehdotettu satamaradan ja Pasilan konepajan poisto ei Saarisen ja Jungin ehdotuksessa siis ollut ainoastaan päärautatieaseman siirrosta seurannut välttämättömyys, vaan se antoi myös mahdollisuuden avata uuden liikenneväylän, joka tukisi kaupungin laajentumista itään. Saarinen piti myös tärkeänä, että rata ja konepaja ei jakaisi kaupunginosaa kahtia. Satamaradan poistumista saatiin kuitenkin vielä odottaa.

Kumpulan satamarata 1965

Sörnäisten sataman laajentumiselle ei ilmeisesti kukaan ollut edellytyksiä vanhan satamaradan varassa. Rautatie laskeutui liian jyrkästi entisen Sörnäisten joen uomaa rantaan voidakseen vapaasti haaroittua laajenevan sataman laiturialueille. Vuosien 1921 ja 1923 yleiskaavoissa ongelmaa on yritetty ratkaista kaartamalla rata rinteessä pohjoiseen Hermannin rantaan, josta sitten junat voivat peruuttaa takaisin etelään rannan suuntaisesti.¹⁵

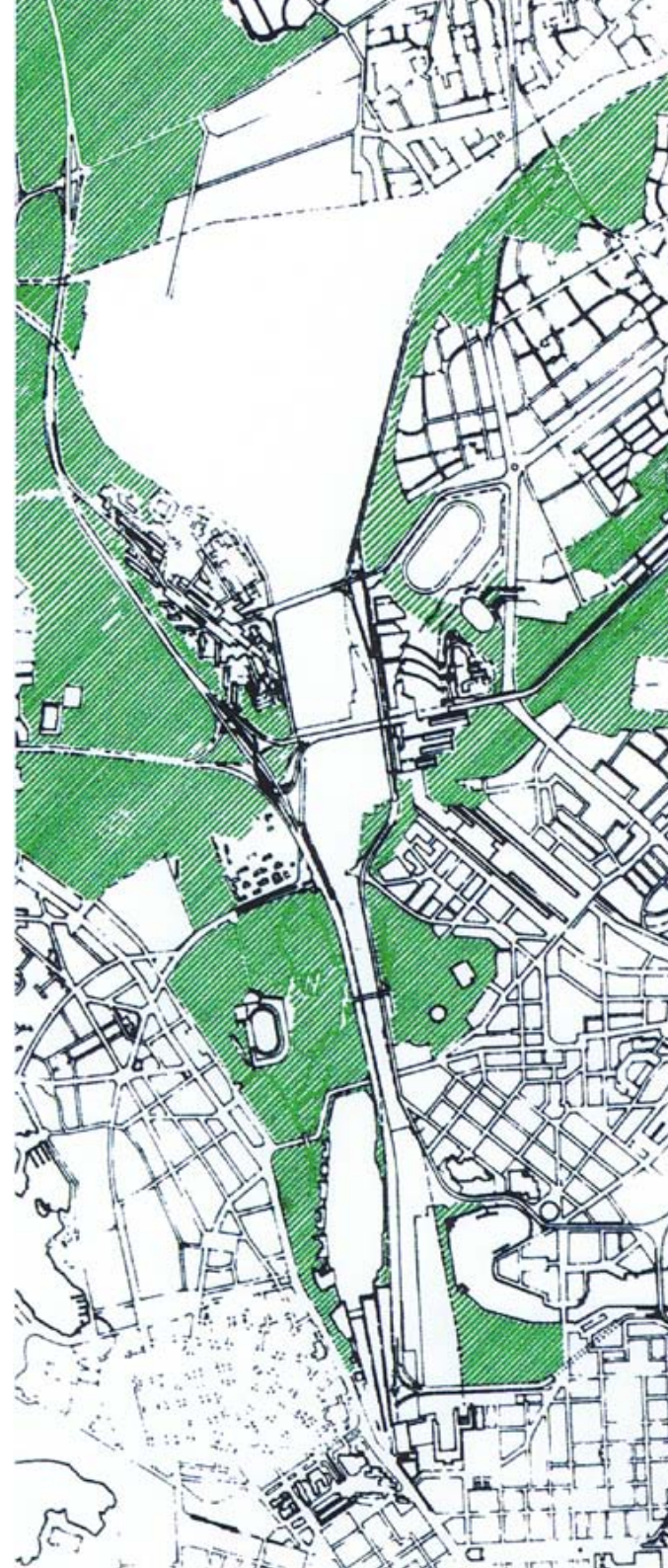
Koko Helsingin satamien laajennusmahdollisuuksia selvittävässä suunnitelmassa, jonka laati vuonna 1919 tukholmalainen Allmänna Ingeniörbyro insinööri majuri Torulfin johdolla, esitetään ratkaisuksi Sörnäisten satamaradan uusi linjaus, joka sitten yli 40 vuotta myöhemmin toteutettiin.¹⁶ Tämä uusi satamarata rakennettiin Helsingin vuoden 1960 yleiskaavaehdotuksen mukaisesti¹⁷ tunnelissa Pasilan alitse Kumpulan laaksoon ja

Hermannin rannan kautta Sörnäisiin vuosina 1962–64.¹⁸ Rata otettiin käyttöön vuonna 1965.¹⁹

Uuden Kumpulan satamaradan valmistuttua avautui vihdoinkin luonteva mahdollisuus ajoneuvoliikenteen ohjaamiselle vuonna 1957 valmistuneelta Kulosaaren sillalta Pasilan suuntaan.

-
- 7 Saarinen 1915, s.71.
 - 8 Wäre 1988, s.71 [Helsingin ja sen ympäristön asemakaava, Bertel Jung 1916, HKA]
 - 9 Koskinen 1990, s.221
 - 10 Nikula, Bertel Jung, 1988, s.32–40. – Jung 1988, s.103–120.
 - 11 Meurman 1969
 - 12 Sundman 1983, s.11; Salokorpi 1981, s.131, 136; Kartta n:o 206, Stenius 1969
 - 13 Plan över Brändö–Villastad, Bertel Jung 1917. Kartta n:o 221, Stenius 1969
 - 14 Suur-Helsingin asemakaavan ehdotus, Eliel Saarinen, Bertel Jung, 1918. Kartta n:o 222 (kuva n:o 219), Stenius 1969
 - 15 Förslag till stadsplan för Stor Helsingfors, 1921 sekä Helsingfors – Generalplan för Stor-Helsingfors, 1923. Kartat n:o 224 ja 225, Stenius 1969
 - 16 Helsingfors hamn. Översiktsplan över samtliga ifrågasatta hamnområden, Allmänna Ingeniörsbyrån 1919. Kartta n:o 223, Stenius 1969
 - 17 Helsingin yleiskaavaehdotus 1960. Kartta n:o 232, Stenius 1969
 - 18 Koskinen 1990, s.221
 - 19 Myyrä 1987, s.168.

Alvar Aalto: Keskustasuunnitelma 1959–64.



PASILAN KONEPAJA OSANA SUOMEN RAUTATEIDEN RAKENTAMISTA

Rautatierakentamisen juuret ja perinne ovat vahvasti 1800-luvun Euroopassa. Suomen valtionrautateiden konepajatkin – Pasilan konepaja niistä tärkeimpänä – liittyy toiminnallisilta ja arkkitehtonisilta ratkaisuiltaan eurooppalaiseen yhteyteen.

Rautateiden kehitys alkoi 1800-luvun alussa Englannista.¹ Vuodesta 1825 alkaen käytettiin höyryvetureita säännöllisesti tavaraliikenteeseen hevosten vetäessä henkilöjunia. Vuonna 1830 avattu rautatie Liverpoolin ja Manchesterin välillä oli ensimmäinen yleiselle liikenteelle tarkoitettu rautatie, jolla kaikki liikenne hoidettiin höyryvetureilla. Tämän jälkeen rautateiden rakentaminen levisi nopeasti myös Amerikassa ja Manner-Euroopassa.²

Rautateiden rakentamisen alkuvaiheet Suomessa

Keskustelu rautateiden rakentamismahdollisuudesta Suomessa alkoi vuonna 1846.³ Rakentamispäätös tehtiin 1857, ja Helsinki-Hämeenlinna -rautatien rakennustyöt alkoivat vuonna 1859. Rataosa valmistui 1862. Kustannukset määrättiin maksettavaksi Suomen valtion varoista. Se oli siis autonomisen Suomen oma hanke.

Seuraavassa vaiheessa rakennettiin rautatiet Riihimäeltä Pietariin 1867–70 sekä yksityisinä hankkeina rautatiet Hyvinkäältä Hankoon 1871–73 ja Keravalta Porvooseen 1872–74. Hämeenlinna–Tampere–Toijala–Turku -rautatie rakennettiin 1874–76.

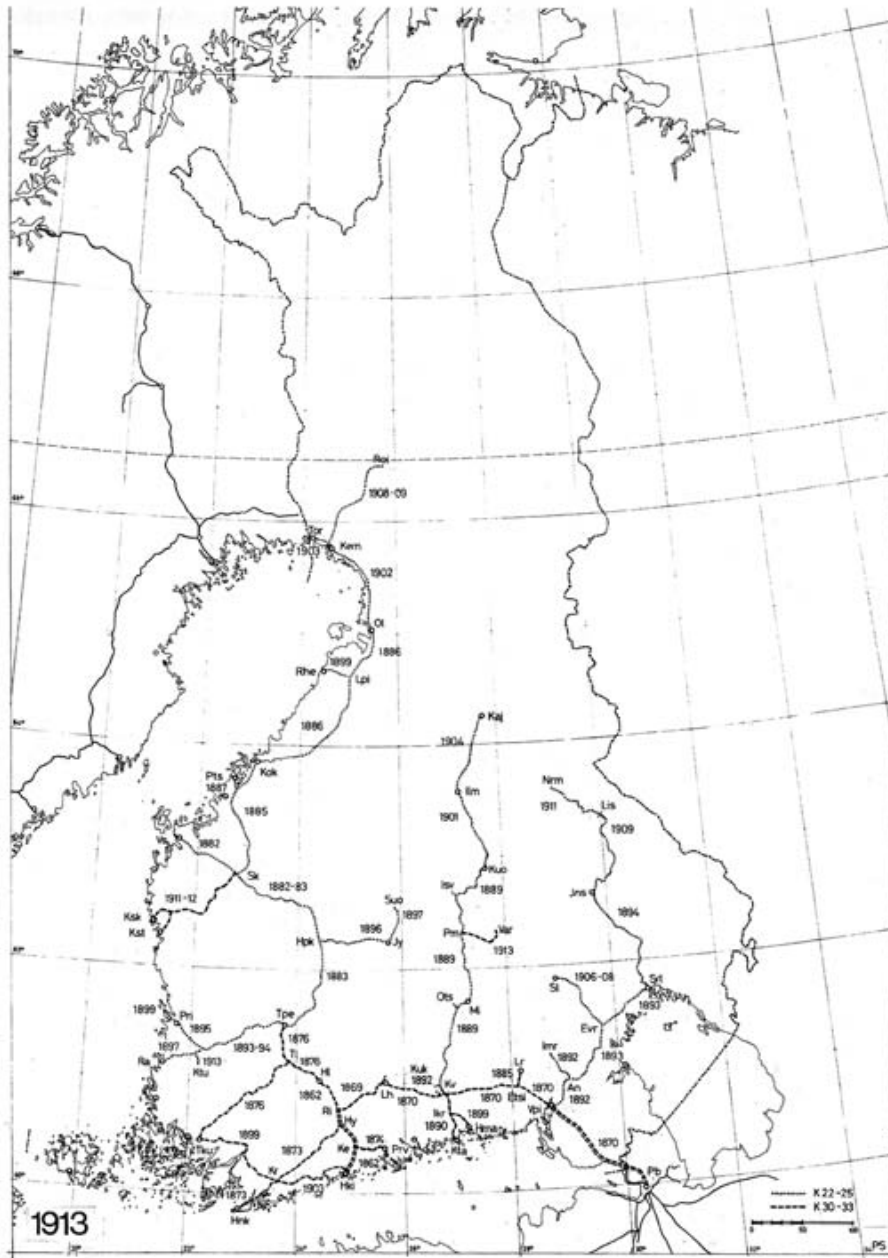
Tämän jälkeen uusia rataosuuksia valmistui 1880–90 -luvulla lähes joka toinen vuosi. Jatkossa rautateiden rakentaminen oli valtion rahoittamaa ja em. yksityisradatkin lunastettiin valtiolle.

Rakentamisorganisaatio

Vuosina 1857–1885 rautateiden rakentaminen annettiin erityisten keisarin ja senaatin määräämien rautatiejohtokuntien tehtäväksi. Tällainen johtokunta nimitettiin erikseen kutakin rakennettavaa rataosaa varten. Vuodesta 1887 lähtien uusien rataosien rakentamisesta vastasi tie- ja vesirakennusten yllähallitus.

Valmistuneiden rataosuuksien ylläpito ja hallinto kuului alkuvaiheessa tie- ja vesikulkulaitosten yllähallitukselle. Vuonna 1877 tämä tehtävä siirtyi tarkoitusta varten perustetulle rautatiehallitukselle.

Kunkin rataosan rakentamiseen liittyi paitsi asemarakennusten myös erilaisten hyötyrakennusten rakentaminen. Näihin kuuluvat asuinrakennukset, halkovajat, vesitornit, veturitallit sekä varikko- ja konepaja-alueet työpajoineen kaluston huoltoa ja uusien vaunujen ja veturien rakentamista varten. Näiden rakennusten arkkitehtuurista vastasivat yleensä samat suunnittelijat, jotka piirsivät ko. rataosan asemarakennukset.



Suomen rataverkko vuonna 1913.
(Kuva: Suomen rautatiemuseo / Eerola 2005, 14.)

1 Englannissa perustettiin vuonna 1801 ensimmäinen yleistä tavaraliikennettä hoitava rautatieyhtiö Surrey Iron Railway, jonka ratalinja Wandsworth-Croydon avattiin 26.7.1803. Matkustajaliikenteen aloitti Oystermouth Railway Company, joka kuljetti ensimmäisenä rautatieyhtiönä linjoillaan maksavia matkustajia 25.3.1807 alkaen. Tällöin vaunut olivat vielä hevosvetoisia. Ensimmäisen höyryveturin koeajo tapahtui 21.2.1812.

2 Vuonna 1830 avattiin Yhdysvalloissa rautatie Baltimoren ja Ohion välille. Ensimmäinen rautatie Ranskaan rakennettiin vuonna 1831, Belgiaan ja Saksaan 1835, Itävaltaan 1837 sekä Italiaan ja Hollantiin 1839. Venäjälle oli ensimmäinen rautatie rakennettu jo vuonna 1837 Pietarin ja Tsarskoje Selon välille, mutta vasta 1850-luvulla alkoi varsinaisen rautatieverkoston rakentaminen. Norjan ensimmäinen rautatie avattiin vuonna 1854 ja Ruotsin 1856.

3 Ensimmäisen kerran rautatiekysymystä Suomessa lienee käsitelty vuonna 1846 lehtiartikkeleissa (Helsingfors Tidningar ja Teknologen). Näissä ei rautateiden rakentamista kuitenkaan pidetty vielä lähitulevaisuudessa mahdollisena maan harvan asutuksen vuoksi. Ajatus ensimmäisen rataosuuden rakentamisesta Helsingistä Hämeeseen juonsi juurensa jo 1849 tehdystä ehdotuksesta Hämeen läänin vesistöjen kanavoimiseksi. Voimakkaasti teollistunut Tampere tarvitsi kuljetusyhteyttä etelään. Vesistöyhteys Tampereelta Hämeenlinnaan ja tähän liittyvä rautatieyhteys edelleen Helsinkiin loisi suurteollisuuden tarvitseman kuljetusreitit. Ehdotus rautatien rakentamisesta Helsingistä Hämeenlinnaan jätettiin kenraalikuvernöörille 19.5.1851. Suunnitelmaa ei kuitenkaan voitu heti toteuttaa, ja 1954 syttynyt Krimin sota jähdytti hankkeen toistaiseksi.



Vuodesta 1859 noin vuoteen 1890 rautateiden tärkeimmät arkkitehdit olivat C. A. Edelfelt ja Knut Nylander. Helsingin vanha rautatieasema, joka on sijainnut nykyisen aseman eteläpuolella, C. A. Edelfelt 1860-l. (Kuva: Suomen Rautatiemuseo.)



Pasilan konepajan perustamisvaihe 1900-luvun alussa kuuluu arkkitehti Bruno F. Granholmin aktiivikauteen. Työpajarakennusten pohjapinta-ala kasvoi, ja kattovaloratkaisut ja teräksiset kattotuolirakenteet kehittivät. Pasilan konepajan kokoonpanohalli, Bruno F. Granholm 1901. (Kuva: Suomen Rautatiemuseo / O. Karasjoki.)



Vuosina 1906-1926 Rautatiehallituksessa toimi useita suunnittelijoita Bruno F. Granholmin johdolla. Rakennustekniikassa siirryttiin enenevästi teräsbetonirakenteiden käyttöön. Pasilan konepajan Ruokala ja oppilaskoulu, Thure Hellström 1921. (Kuva: Suomen Rautatiemuseo / O. Karasjoki.)

4 Pohjanpalo 1916, s. 494

5 Matkustaja- ja tavaravaunuja rakennettiin useammallakin suomalaisella konepajalla. Vetureita valmistettiin Tampereen konepajalla vuodesta 1900 alkaen. Valtionrautatiet 1935, s. 75; Tätä ennen lähes kaikki veturit olikin tilattu ulkomailta, aluksi Englannista, myöhemmin pääasiassa Saksasta ja Sveitsistä. Castrén 1935, s.16; Tilaussopimus Pietarin radan (valm. 1870) kaikista vaunuista tehtiin jo 1860 Porin Osakeyhtiön Mekaanisen Konepajan kanssa. Porin konepaja oli perustamassa konepajaa Sörnäisiin vaunujen valmistusta varten vuonna 1870. Åström 1957, s.241

Rautateiden konepajat

Helsingin-Hämeenlinnan rautatien rakentamisen yhteydessä perustettiin Valtionrautateiden Helsingin konepaja. Se oli pitkään rautateiden tärkein konepaja, mutta lisäksi myöhempien runkorataosien rakentamisen yhteydessä perustettiin vaatimattomammat konepajat erikseen kutakin rataosaa varten.⁴ Siten syntyivät vuoteen 1890 mennessä Viipurin, Pietarin, Hankoniemen, Turun, Vaasan, Oulun ja Kuopion konepajat.

Runkorataverkkoa täydentävien uusien rataosien valmistuessa olemassa olevia konepajoja laajennettiin. Erityisen voimakas lisärakennusvaihe konepajoilla oli 1890-luvulla ja vuosisadan vaihteessa, siis ajankohtana, jolloin Suomen rataverkko saavutti käytännöllisesti katsoen lopullisen laajuutensa ja liikennemäärä sen myötä kasvoi. Päärautatieaseman yhteydessä olevaa Helsingin konepajaa laajennettiin voimakkaimmin, kunnes sen tilanahtauden vuoksi perustettiin Pasilan (Fredriksbergin) konepaja.

6 Tavaravaunujen kotimaisuusaste oli alusta alkaen suuri. Helsingin konepaja teki niistä pääosan. Edellä mainittujen muiden kotimaisten valmistajien ohella Kone ja Silta Osakeyhtiö Helsingissä valmisti paljon tavaravaunuja. Myöhemmin myös tavaravaunuista pääosa valmistettiin Pasilan konepajassa sen aloitettua toimintansa. Pettersson 1916, s. 419–436; Heinonen 1916, s. 388–415

7 Schultz 1916, s. 10–12

8 Schultz 1916, s. 132–137

Kaluston valmistus- ja korjaustoiminta

Valtionrautateiden omat konepajat rakensivat aluksi vain pienen osan tarvittavista vetureista ja vaunuista. Kalustoa tilattiin ulkomailta sekä Suomesta myös yksityisiltä yhtiöiltä.⁵

Helsingin konepajalla matkustajavaunujen valmistus aloitettiin jo 1863 Hämeenlinnan rataa varten. Myöhemmin vaunuja valmisti myös Turun Rautateollisuus Oy sekä suurin kotimainen vaunuvalmistaja Hietalahden Laivatokka Helsingissä. 1900-luvun alusta alkaen pääosan vaunuista valmisti Pasilan konepaja.⁶

Helsingin konepaja oli rautateiden tärkein konepaja, mutta se sijaitsi ahtaasti päärautatieaseman vieressä, eikä sillä ollut laajentumisaluetta. Satamaraata Eteläsatamaan rakennettiin 1891–94⁷ ja se rajoitti osaltaan konepajan laajentumista pohjoiseen, missä sitä paitsi jo sijaitsi tavara-asema. Rautatieliikenteen lisääntyminen ja erityisesti 1897 aloitettu Turun-Helsingin radan jälkimmäisen vaiheen rakentami-

nen Karjaalta Fredriksbergiin⁸ oli tehnyt 1890-luvun lopulla uuden päärautatieaseman suunnittelun ajankohtaiseksi. Uusi asema tulisi pienentämään Helsingin konepajan aluetta entisestään.

Pasilan konepajan käyttöönoton 1903 jälkeen Helsingin konepajaan keskitettiin vain veturien rakentaminen ja huolto. Helsingin konepaja toimi 1950-luvulle saakka, jolloin Hyvinkään keskuskonepaja korvasi sen.

RAUTATEIDEN KONEPAJOJEN ARKKITEHTUURI

Rautateiden arkkitehtuuri Suomessa heijastaa aikakautensa yleisiä arkkitehtuurivirtauksia, joihin vaikutteet tulivat Euroopasta yleensä Ruotsin kautta. Samoin toiminnalliset ja tekniset mallit haettiin suoraan rautateiden syntysijoilta Englannista ja manner-Euroopasta. Carl Albert Edelfeltin suunnitelmien ensimmäisten asemarakennusten myötä rautateiden arkkitehtuuriksi vakiintui Suomessa, kuten jo aiemmin muuallakin Euroopassa, eräänlainen synteesi 1850-luvulla vallinneista historisoivista arkkitehtuurityyleistä. Nimitys pittoreski eklektismi kuvaa hyvin silloisten asemarakennusten arkkitehtuuria. Konepajojen arkkitehtuurissa on lisäksi nähtävissä 1800-luvun lopun teollisuusrakentamiselle tyypillisiä piirteitä.

Suomen Valtionrautateiden vanhat konepajat muodostavat tyyliltään melko yhtenäisen kokonaisuuden. Konepajat rakennettiin vain muutaman arkkitehdin piirustusten mukaan samanaikaisesti rautatieverkoston kanssa.

Konepajojen arkkitehtuurissa taiteelliset tavoitteet eivät olleet ensisijaisia. Tämä ilmenee mm. rakennuspiirustuksista, jotka yleensä ovat kuivan asiallisia ja teknillisipainotteisia, rakennusten luonnetta havainnollistavat laveeratut piirustukset ovat

melko harvinaisia. Tästä huolimatta rakentaminen oli korkeatasoista käsityötä, jossa punatiilijulkisivujen yksityiskohdat tehtiin uusrenessanssin perinteen mukaan. Tässä suhteessa konepajojen arkkitehtuuri noudattaa teollisuusrakentamisen 1800-luvun jälkipuoliskon traditioita.

Tekniset vaatimukset sekä junanvaunujen ja veturien mitoitusvaatimukset ilmenevät arkkitehtuurissa yhtenäisenä mittajärjestelmänä. Julkisivujen aukotus ja rakennusten moduulijako on kaikkialla tämän vuoksi samankaltainen.

Rautateiden rakentaminen oli yhteiskunnalle suuri taloudellinen ponnistus. Koska investointi tehtiin pitkällä tähtäyksellä tulevaisuutta varten, ei laadusta kuitenkaan tingitty. Kuvaavaa rakentamisen korkeatasoisuudelle on, että vuosisadan vaihteessa Valtionrautatiet asetti selvitystyöryhmän tutkimaan miksi rautateiden rakennukset osoittautuivat rakennuskustannuksiltaan huomattavasti yksityisiä rakennushankkeita kalliimmiksi. Lausunnossaan Selim A. Lindqvistin johtama selvitysryhmä totesi, että kustannukset johtuivat yksinkertaisesti siitä, että rautateiden rakennuksissa käytettiin parempia materiaaleja ja huolellisempaa rakennustapaa kuin keskimäärin. Yksin se seikka, että junien aiheut-

tama tärinä vaati perustamaan rakennukset tavanomaista paremmin, aiheutti suuret lisäkustannukset. Huolellisen rakennustavan ja kunnossapidon ansiosta esimerkiksi Pasilan konepajan rakennukset ovat käyttö- ja korjauskelpoisia.

Nissi (2011, 37) erottaa rautateiden konepajojen arkkitehtuurissa autonomian aikana ja itsenäisyyden alkuvuosikymmenenä kolme ajanjaksoa, jotka heijastavat teollisuusrakentamisen kehitystä yleisemminkin. Pasilan konepajan arkkitehtuuria leimaa etenkin Bruno F. Granholmin pitkäaikainen suunnittelijan työ.

Pasilan konepajan vanhimmissa, nyt suojeltavaksi esitetyistä rakennuksista Granholmin piirtämiä ovat konttori, voimalaitos, paja, kokoonpanohalli ja maalaamo. Aluskehysosasto ja ruokala ja oppilaskoulu ovat muiden arkkitehtien kädenjälkeä. Niidenkin suunnittelua Granholm valvoi Rautatiehallituksen huoneenrakennustoimiston esimiehen asemassa.

Pasilan konepaja on valtakunnallisesti merkittävä teollisuus- ja kulttuuriympäristö. Bruno F. Granholmin rikasmuotoinen konepaja-arkkitehtuuri muodostaa Pasilassa ainutlaatuisen laajan ja ehjän miljöökokonaisuuden.



Great Western Railway Company,
veturhalli, Swindon 1830.

RAUTATEIDEN KONEPAJOJEN ENSIMMÄINEN RAKENNUSVAIHE

Edelfeltin – Nylanderin kausi

Todennäköisesti C.A.Edelfeltin suunnittelemat Helsingin konepajan ensimmäiset rakennukset loivat standardin, joka vaikutti myös seuraaviin rataosiin liittyneiden konepajojen arkkitehtuuriin. Edelfeltin jälkeen rautateille suunniteltiin 1880-luvun puoliväliin asti hänen oppilaansa ja avustajansa Knut Nylander.

1800-luvun puolivälistä alkaen vakiintui teollisuusrakennuksissa punatiilen käyttö julkisivuissa. Myös Helsingin konepajan rakennukset tehtiin puhtaaksimuurattuina punatiilestä. Rautateiden konepajoissa punatiiltä käytettiin sittemmin lähes poikkeuksetta. Lauri Putkonen on esittänyt, että puhtaaksimuuratun punatiilen suosio tehdasrakennuksissa liittyy höyryvoiman käyttöön ja kivihiilen polttoon. Tummissa julkisivupinnoissa nokeentumista ei pidetty ongelmallisena. Rautatierakennuksissa tämä punatiilen käytön perustelu vaikuttaa ilmeiseltä, koska nokeentumista aiheuttivat tehtaan oman voimanlähteen lisäksi höyryveturit.

Julkisivujen aukotuksessa pyrittiin rakennustekniikka huomioonottaen mahdollisimman suureen valonsaantiin. Tässä suhteessa yleinen vaatimustaso ei tosin vielä pakottanut rakenteellisiin innovaatioihin. Satulakattoisten rakennusten päädyt varustettiin mahdollisimman suurilla ikkunoilla.

Konepajojen rakennusten toiminnallinen jäsentely on yleensä sellainen, että raskaampien tuotteiden ja työkalujen käsittely tapahtuu maantasokerroksessa, kun taas rakennusten yläkerrassa tai parvikerroksissa on varastoja ja kevyempien töiden vaatimia tiloja. Rautateiden konepajoissa tämä jako on erityisen selvä. Niissä on laaja vapaa pinta-ala maantasolla, jossa vaunuja ja vetureita voidaan liikuttaa ja siirtää ulos rakennuksesta.

RAUTATEIDEN KONEPAJOJEN TOINEN RAKENNUSVAIHE

Bruno F. Granholmin suunnitelmia

Rautateiden rakentamisen huippukautena 1890-luvulla ja vuosisadan vaihteessa rakennettiin se työparakennuskanta, joka nykyäänkin hallitsee näiden vanhojen konepajojen miljööttä. Tänä aikana rautatiehallituksen kaikesta huonerakennustoiminnasta, niin asema- kuin hyötyrakennuksista, vastasi yksi arkkitehti, vuonna 1892 virkaansa valittu Bruno Ferdinand Granholm. Hänen henkilökohtainen vaikutuksensa konepaja-arkkitehtuuriin on siten huomattava.

Tämä rautateiden konepajarakentamisen huippukausi ulottuu noin vuoteen 1910, jolloin huomattavimmat Pasilan konepajan rakennukset olivat valmistuneet. Rakennusteknisesti tämän jälkimmäisen kauden konepajarakennuksissa on aiempiin verrattuna mm. kehittyneemmät teräksiset kattotuoli- ja kattoikkunarakenteet.

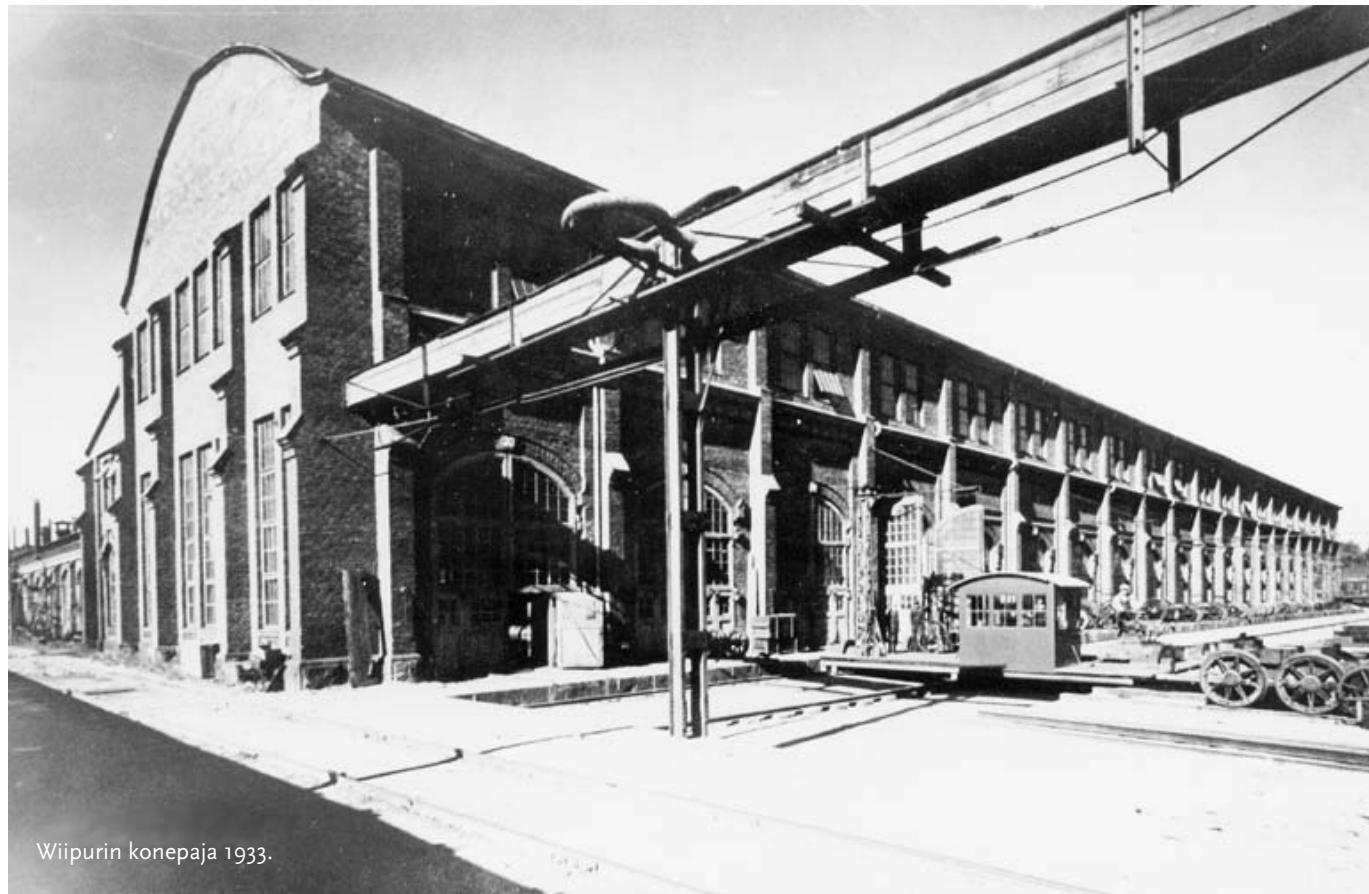
1800-luvun jälkipuolella teollisuushalleissa käyttöön otetut teräksiset kattotuolit mahdollistivat varsin suurten jänneväliden käytön. Tiilimuurien segmenttikaariaukotus ja ratalinjoista lähtevä toistuva mitoitus luonnehtivat rautateiden konepajojen julkisivuarkkitehtuuria.

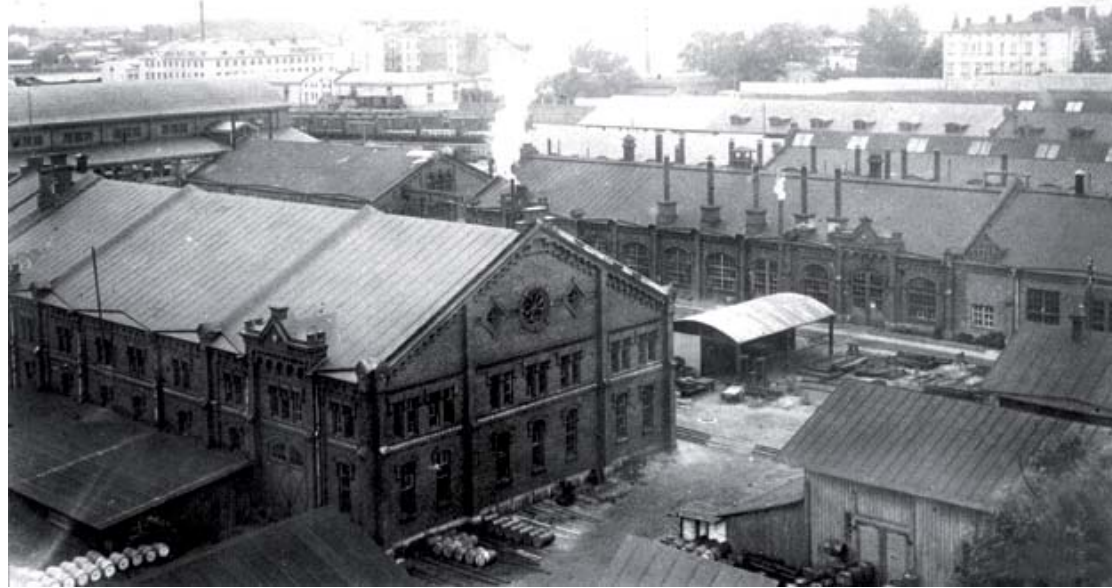
Viipurin konepajan laajennusvaihe

Yksi 1800-luvun lopulla valmistuneista suurista rautateiden rakennuksista, Viipuri-Antrea-Imatra-Sortavala-Joensuu, rakennettiin 1890–94. Tämän vuoksi Viipurin konepajaa laajennettiin voimakkaasti vuodesta 1893 alkaen. Pääosa konepajan tämän vaiheen rakennuksista on vuonna 1892 pitkän uransa rautatiehallituksen arkkitehtina aloittaneen Bruno F. Granholmin piirtämiä.

Granholmin ensimmäinen huomattava työ rautateille oli Viipurin konepajan veturien korjauspaja, joka rakennettiin vuosina 1893–95. Rakennus oli punatiilinen, satulakattoinen, kaksilaivainen halli. Kattorakenteen muodostivat teräspalkit ja vetotangot, pilarilinja kulki harjan kohdalla. Huolimatta rakennusvolyymin yksinkertaisuudesta julkisivut olivat uusrenessanssin henkeen rikkain tiilideteljein jäsenellyt. Granholm heijastaa tässä aikansa teollisuusarkkitehtuurin julkisivuvaihanteita ja esimerkkejä.

Viipurin konepajan muut Bruno F. Granholmin piirtämät rakennukset ovat myös julkisivuiltaan rikasta tiiliarkkitehtuuria. Pajarakennus sekä varastomakasiini, jonka toisessa kerroksessa on konttori, ovat vuosilta 1895–97. Vaunujenkorjaushalli rakennettiin vuosina 1900–1902, kattilapaja 1902–04 sekä ruokasalirakennus 1905.





Viipurin konepaja-alue.

Bruno F. Granholmin vuosina 1899–1902 piirtämät työpajarakennukset

Konepajojen laajennusvaiheiden tyypillinen rakennustyyppi oli punatiilinen satulakattoinen työpajahalli, jossa oli rautaiset pilarit ja kattotuolit.

Katon harjalla, rakennuksen koko pituudella oli kattoikkuna. Hallien karaktäärijulkisivuina toimivat porrastetut koristeelliset päädyt. Tämä hallityyppi oli ehkä Bruno F. Granholmin näkyvintä arkkitehtuuria rautateiden konepajoilla. Näistä ovat muuttuneina säilyneet vain Turun ja Vaasan työpajahallit. Turun halli on uusien rakennusmassojen puristuksessa ja Vaasan hallissa lisärakentamisen ohella myös lanterniin muoto on muutettu.

Turun ja Karjaan välisen rataosa valmistui vuonna 1899. Sen vuoden tammikuussa on päivät-

ty piirustukset Turun työpajarakennukselle, joka mallia sitten sovellettiin muidenkin konepajojen vastaavissa rakennuksissa.

Eryteisesti kattolanterniin muoto ja tiilipäätyjen koristelu on näissä yhdistävä tekijä. Lanterniin ulkomuoto vakiintui juuri näinä vuosina Granholmin piirtämissä valtionrautateiden konepajoissa tyypilliseksi, vaikka eri konepajoilla pilarilinjojen sijainti ja sen myötä kattokannattajien rakenne vaihtelivatkin. Viipurin 1900–1902 rakennettu vaunujenkorjaustyöpaja puusepän- ja maalausverstaineen on kaksilaivainen halli, jossa kattovalolanterniini on konstruoitu satulakattoisen rakennuksen harjalle pilarilinjan kohdalle. Viipurin työpajarakennuksen

teräksiset kattoristikot ovat alaspäin kaarevat antaen sisätilalle erikoisen 'lempeän' hahmon. Myös pilarit olivat teräsristikkorakenteisia. Viipurin vaunuhalli tuhoutui sodassa vuonna 1944. Tätä työpajaa rakenteeltaan muistuttaa lähinnä vuosina 1901–02 rakennettu kaksilaivainen Vaasan konepajan vaunujen korjaushalli. Myös Ouluun rakennettiin vastaava vaunujenkorjaushalli.

Pasilan konepajan suuret työpajat ovat tämän tyyppin jatkokehitemä, jossa useita päätyjä asetetaan rinnakkain. Turun konepajan uudemman vaunuhallin vuosilta 1920–21 voi vielä liittää tähän perinteeseen.

RAUTATEIDEN KONEPAJOJEN KOLMAS RAKENNUSVAIHE

Rautatiehallituksen huonerakennustoimisto 1906–1926

Vuodesta 1892 alkaen rautateiden arkkitehtina käytännössä yksin suunnittelijana toimineen Bruno F. Granholmin asema muuttui. Vuosina 1906–1926 hän toimi esimiehenä rautatiehallituksen huonerakennustoimistossa, jossa arkkitehteina toimivat mm. Thure Hellström, K. F. Andersson, Axel Åberg ja John Stolpe. Rautatiehallituksen ulkopuolisia arkkitehteja käytettiin ainoastaan poikkeustapauksissa tärkeimpien kaupunkien asemarakennuksia suunniteltaessa. Siten voidaan olettaa että anonyymit suunnitelmat on yleensä tehty rautateiden omana virkatyönä. Kaikkien edellä mainittujen arkkitehtien piirtämiä rakennuksia on Pasilan konepajalla. Merkittävimmät rakennukset ovat Bruno F. Granholmin

piirtämiä, mutta siis ajalta ennen em. organisaatiomuutosta.

Näinä vuosina on nähtävissä tyylimurros rautateiden konepajojen arkkitehtuurissa. Yhtenä selittävänä tekijänä on, että alettiin laajemmin käyttää betonirakenteita.

Granholm toimi virassaan 1920-luvulle asti, mutta vuodesta 1906 alkaen hänellä oli apunaan nuorempia arkkitehteja, joista erityisesti mainittuna vuonna aloittanut Thure Hellström vaikutti rautateiden arkkitehtuurin tyylimurrokseen uusrenessanssista kansallisromanttisempaan suuntaan. Tyylimurros ilmeni lähinnä asemarakennuksissa. Konepajojen rakennustyyliä ei tapahtunut oleel-

lisiä muutoksia niin kauan kun pitäydettiin perinteisessä rakennustekniikassa. Vasta teräsbetonin laajempi käyttö 1920-luvulta alkaen muutti uusien rakennusten ilmettä. Tällöin kansallisromanttinen suuntaus oli jo ohi. Vielä Hellströmin 1925 piirtämässä Pieksämäen konepajassa esiintyy perinteinen tiilipilasterijäsentely, vaikka rakennusrunko on betonia.



Turun konepaja-alue 1976.
(Kuva: Suomen Rautatiemuseo.)

PASILAN KONEPAJA-ALUE NYT

Pasilan (Fredriksbergin)¹ konepajaa voi kutsua toisen sukupolven konepajaksi. Sen rakentaminen ajoittuu edellä esitettyjen vanhojen konepajojen laajennusvaiheeseen, jossa vanhempien konepajojen käyttökokemukset voitiin ottaa jo huomioon. Bruno F. Granholmin kauden rikasmuotoinen konepaja-arkkitehtuuri muodostaa Pasilassa ainutlaatuisen laajan ja ehjän miljöökokonaisuuden, joka on paitsi valtakunnallisesti merkittävä myös Helsingin kaupunkikuvassa huomattava.

Pasilan konepajan perustaminen ei muodollisesti liittynyt minkään uuden radan rakentamisorga-

nisaatioon. Tilanne vuosisadan vaihteessa tosin oli sellainen, että Helsingin konepajaa olisi pitänyt voimakkaasti laajentaa mm. kohta valmistuvan Helsingin ja Turun välisen uuden rautatieyhteyden vuoksi.

Asuinkortteleihin rajautuva konepajan pohjoinen alue, jolla sijainneet vähäpätöisemmät rakennukset on purettu, on asemakaavoitettu ja rakennettu asuinkerrostaloin.

Tänään entinen konepaja-alue erottuu yhä omaleimaisena vyöhykkeenä tiiviisti rakennetun kaupungin keskellä. Entinen Sörnäisten järvi ja suo voidaan yhä suurpiirteisesti hahmottaa kaupungin

kartalta. Järven laskujoen paikka on dynaamisimmin muuttuneita kohtia Helsingissä. Joen korvasi ensin rautatie, sitten autojen virta. Metrojunatkin sukeltavat ulos tunnelistaan samassa kohdassa. Tämän modernin kosken yläpuolella suvannossa on rauhallinen alue, jonka aikanaan rautatiekiskojen kauttaaltaan peittämä maanpinta ehdottoman tasaisena, mutta kuitenkin vaikeakulkuisena, ajatuksellisesti rinnastuu yhä järven pintaan.

¹ Tässä yhteydessä käytän nimeä Pasilan konepaja, vaikka alkuperäinen nimi oli virallisesti (myös suomeksi) Fredriksbergin konepaja. Fredriksbergin tilan kohdalle valmistui 1888 pysäkki ja myöhemmin asema. Se sai nimen tilan mukaan. Rautatiehallitus vahvisti nimen 1925. Samalla suomenkieliseksi nimeksi tuli Pasila.

² Schultz 1916, s. 10

³ Sundman, s.17–21

⁴ Pohjanpalo 1916, s. 555–559

⁵ Koskinen 1990, s.248 [Valokuva Helsingin kaupunginmuseo]



Konepaja-alue vuonna 1990. Valtaosa tuotantorakennuksista myös kevyet sivurakennukset ovat tässä vaiheessa jäljellä. (Kuva: Leif Rosnell)

SUUNNITTELU- JA SUOJELUTILANNE

Suojelun tarve

Pasilan konepajan merkitys liikenne- ja teollisuus-historiallisena monumenttina on ollut tunnistettuna ja yleisesti tunnustettuna jo pitkään ennen konepajatoiminnan päättymistä alueella. Konepajan aluetta koskee VR:n ja Museoviraston 1998 tekemä sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta. Sopimuksen mukaan sen tarkoittamien alueiden suojelu ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä – esimerkiksi alueen käytön muutoksen tullessa ajankohtaiseksi.

Pasilan konepaja on yhdessä viereisen SOK:n teollisuuskorttelin ja pääradan länsipuolella olevien veturitallien kanssa mukana Museoviraston kokoomassa Valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen luettelossa (RKY). Vuonna 2009 päivitetty luettelo kuvaa aluetta seuraavasti (otteita):

”Pasilan veturitallit, VR:n entinen konepaja sekä SOK:n edustavat funktionalistiset tuotantolaitokset Vallilassa muodostavat laajan 1900-luvun

teollisuusympäristön. VR:n konepajan alue, joka on ollut Helsingin suurimpia teollisuuslaitoksia, on Sörnäisten satamaradan varteen rakentuneen laajan teollisuusalueen varhaisimpia tuotantolaitoksia. Kokonaisuus ilmentää liikenneyhteyksien ja erityisesti rautatien merkitystä pääkaupungin teollistumiselle. (...) Konepaja-alueella (...) on seitsemän suurta tiilihallia, voimalaitos piippuineen sekä konttori- ja varastorakennuksia. Suuret hallit ovat alueen keskiosassa, konttori- ja varastorakennukset ovat osa alueen muusta kaupunkirakenteesta sulkevaa aitausta. (...)” (Valtakunnallisesti merkittävät... 2012 www.rky.fi)

RKY-luettelo on hyväksytty valtioneuvoston päätöksellä maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Tämä vahvistaa jo aiemmin hahmottunutta linjaa, jossa alueen tärkeiden ominaispiirteiden säilyminen pyritään varmistamaan asemakaavassa määritellyllä suojelulla.

Asemakaavoitus

Asemakaavan muutosluonnos, jossa esitetään Pasilan konepaja-alueen kaupunkirakenteellinen idea, käyttötarkoitukset sekä rakennusoikeudet, on hyväksytty Kaupunkisuunnittelulautakunnassa 6.3.2003. Säilyvien konepajarakennusten pohjoispuolisen alueen asemakaavat on hyväksytty osa-alueittain vuosina 2005–2008.

Konepajan eteläosan alueella on edelleen voimassa vuonna 1901 vahvistettu asemakaava n:o 449 (Pasilan konepajan teollisuusrakennusten kortteli 390). Sitä ollaan nyt osa-alue kerrallaan muuttamassa samaan tapaan kuin pohjoisosassa. Kaavamuutokset nojaavat pääpiirteissään mainittuun vuoden 2003 asemakaavan muutosluonnokseen. Lisäksi Kaupunginhallitus on vuonna 2005 hyväksynyt siihen pohjautuvan maankäyttösopimuksen.

Vuoden 2003 asemakaavan muutosluonnoksessa vanhat konepajarakennukset ja niiden välinen ulkotila on merkitty alueeksi, ”jolla ympäristö säilytetään”. Tässä Rakennushistorian selvityksessä



Pasilan konepaja, asemakaavan muutosluonnos vuodelta 2003.
Asuinkerrosala on 98 000 k-m² ja toimitilakerrosala 73 400 k-m².
Säilyvien rakennusten kerrosala 55 900 k-m²
(Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.)

ja inventoinnissa käsiteltävät seitsemän rakennusta, Konttori, Kokoonpanohalli, Maalaamo, Paja, Voimala, Aluskehysosasto ja Ruokala ja oppilaskoulu, on jo tässä vaiheessa esitetty suojeltavaksi tarkemmin sr-1 merkinnällä.

Vuonna 2011 konepaja-alueen eteläisen osan asemakaavoitus on lähtenyt liikkeelle Aleksis Kiven kadun varresta, jonne asemakaavan muutosehdotuksessa (Pasilan konepaja, osa-alue 4, nro 12087, 29.11.2011) sijoittuu uutta asuntorakentamista, mutta Konttori ja Ruokala ja oppilaskoulu on määritelty toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY): ”Rakennuksiin saa sijoittaa julkisia palvelutiloja, liike-, toimisto- ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia teollisuustiloja, opetus-, koulutus-, studioita näyttelytiloja, kokoontumistiloja, kahvila- ja ravintolatiloja sekä liikunta- ja vapaa-ajan toimintaa palvelevia tiloja.”

Konttorin ja Ruokalan ja oppilaskoulun suojele (sr-1) on määritelty entistä tarkemmin: ”Rakennustaiteellisesti, kaupunkikuvallisesti ja teollisuushistoriallisesti huomattavan arvokas rakennus. Rakennus-

nusta tai sen osaa ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos- tai lisärakentamistöitä, jotka heikentävät rakennuksen, sen julkisivujen, vesikaton tai arvokkaiden sisätilojen rakennustaiteellista tai teollisuushistoriallista arvoa tai muuttavat arkkitehtuurin ominaispiirteitä. Mikäli rakennuksessa tai sen arvokkaissa sisätiloissa on aikaisemmin tehty tällaisia toimenpiteitä, tulee ne kyseisiin rakennuksen osiin kohdistuvien korjaus-, muutos- ja lisärakentamistöiden yhteydessä palauttaa alkuperäistoteutuksen mukaisiksi. Myöhemmät arvokkaat kerrostumat tulee kuitenkin säilyttää. Korjaamisen lähtökohtana tulee olla rakennuksen ja sen arvokkaiden sisätilojen alkuperäisten tai niihin verrattavien rakenteiden, rakennusosien ja niiden yksityiskohtien, materiaalien ja värien säilyttäminen. Mikäli alkuperäisiä rakennusosia joudutaan pakottavista syistä uusimaan, se tulee tehdä alkuperäistoteutuksen mukaisesti. Laajempia korjaus- ja muutostöitä suunniteltaessa tulee hankkeeseen ryhtyvän teettää rakennuksesta asiantuntijan laatima rakennushistoriaselvitys, joka on liitettävä lupahakemukseen.

Ennen lupapäätöksen tekemistä hakemuksesta tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.”

Tämä muotoilu saattaa kuitenkin vielä muuttua, kun asemakaavoitus on yhteydessä alueen uusien käyttömahdollisuuksien lähempään selvittämiseen. Myös nyt käsillä oleva Konepajan rakennushistorian selvitys ja inventointi saattaa osaltaan täsmentää sekä yleisiä että rakennuskohtaisia suojelutavoitteita. Suojeltavaksi esitetyistä rakennuksista Ruokala- ja oppilaskoulu jatkaa nykyisen kaltaisessa opetuskäytössä. Muutkin rakennukset ovat valtaosin ulos vuokrattuna ja käytössä, mutta monet käytöt ovat tilapäisiä ja toissijaisia, kuten varastoja. Konttori on tätä kirjoitettaessa tyhjillään.

2011 kaavaehdotuksen selostuksessa koko Konepajan eteläosan suunnittelutavoitteista todetaan muun muassa, että ”(...) Suunnittelun lähtökohta on konepaja-alueen vahvan luonteen säilyttäminen ja hyödyntäminen osana uutta kaupunkitilaa, alueen liittäminen ympäröiviin kaupunginosaan kaupunkikuvallisesti, toiminnallisesti ja liikenteellisesti luontevalla tavalla (...)”



Osa-alueen 4 asemakaavaehdotus 2011.
(Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.)

YHTEENVETO

Konepajan kokonaisuuden ja ulkotilojen erityispiirteitä rakennushistorian selvityksen ja inventoinnin valossa.

Yksittäisten rakennusten erityispiirteiden ja säilyneisyyden lisäksi on oleellista ymmärtää Konepajan kaupunkirakenteellinen ja –kuvallinen rooli sekä vaununtuotannon toimintalogiikka. Näiden Konepajan kokonaisuutta hahmottavien piirteiden tunnistaminen voi antaa oman lisänsä alueen ja sen rakennusten uusien käyttäjien suunnitteluun.

Konepaja kaupunkirakenteessa

1. Ensiksi, jo aiemmin mainitussa vuoden 1901 suhteellisen kunnianhimoisessa asemakaava-suunnitelmassa (G. Idström, G. Nyström) Konepaja on esitetty yhtenä laajana ja jakamattomana tonttina. Rakennuksia ei ole esitetty. Myös Nyströmin ideoma Brahenesplanadin (nyk. Brahenkentän) monumentaaliosmittelma loppuu julkiseen rakennukseen ennen Konepajaa. Konepaja on selvästi ajateltu omalakisena teollisuusvyöhykkeenä, jota ei sidota katulinjoin eikä visuaalisin keinoin ympäröivään katurakenteeseen, vaan joka päinvastoin määrittää ympäröivän kaupungin kehitystä. Alue on ollut suljettu ja osittain suojavyöhykkeiden takana.

2. Toisaalta liikenteellisesti Konepajan etelänurkkaus on keskeinen. Sörnäisten satamarata muodostaa teollisuusvyöhykkeen selkärangan. Sen yli on vain kaksi siltaa: Itäisen Viertotien (Hämeentien) ja Sturenkadun sillat. Aleksis Kiven katu (Fredriksberginkatu), yksi vuoden 1901 kaavas suunnitelman kolmesta pääkadusta, leikkaa Sturenkadun Konepajan nurkalla. Keskeistä paikkaa on korostettu pienellä aukiolla. Aleksis Kiven katu on istutettu epäsymmetrisesti, kuin suojaksi Konepajaa vasten.

3. Kolmanneksi, Sörnäisten järven muistumana alueen laaksomaisuus ja etenkin ehdoton tasaisuus ovat maininnan arvoisia piirteitä. Koko Helsingin niemi on kallioista kukkulamaastoa, jossa tasamaata on vähän. (Nykyisin tosin täytetyt suuret satamakentät ovat muuttaneet tätä yleiskuvaa.) Kuivattu tasainen järven pohja on morfologinen harvinaisuus, joka olisi syytä ottaa tärkeänä jatkosuunnittelun arvona huomioon ja välttää keinotekoisia kumpareita ja tasoeroja, joita mm. Teollisuuskadun varteen Harjun ruumishuoneen lähelle on viime aikoina tehty.

Konepajan sisäinen logiikka

Mitkä konepaja-alueen piirteet kertovat vielä vuonna 2012 kertovat vaununtuotannon logiikasta?

Koko alueen kattanut raiteisto, poikkisuuntaiset traverssit, Kokoonpanohallin eteläsivun kääntölevyt ja junien mittoihin perustuva läpikäyvä ja toistuva mitoitus ovat rakennusten ulkopuolella erityistä huomiota vaativia piirteitä. Traverssit ja paljon raiteistoa lienee menetetty. Siksi on erittäin tärkeää, että ajoväylien, pysäköintipaikkojen, teknisten installaatioiden ja työmaajärjestelyjen takia ei vahingossa tai puutteellisen suunnittelun takia menetetä lisää ulkotilojen historiallista todistusvoimaa ja maanpinnan ratateknistä laitteistoa.

Rakennusten ja ulkotilan suhde on toinen ilmeinen erityispiirre. Konepajan tuotanto – raaka-aineiden, puolivalmiiden osien ja eri vaiheissa viimeistelyjen vaunujen virrat – ovat olleet lineaarisia: tavara on pääasiassa liikkunut pohjois-eteläsuunnassa rakennuksesta toiseen. Kaksi traverssia, Kokoonpanohallin sisäinen 1960-luvun alkupuolella (Salerma 2011) käytöstä poistettu siirtolava sekä Ko-

Pasilan Konepaja luoteesta.
Valokuva v.1971.
O. Karasjoki. Suomen rautatiemuseo.



nepajan ja Maalaamon välinen siirtolava ovat olleet poikkisuuntaisen liikkeen vyöhykkeet, joiden käyttö on eri aikoina vaihdellut. Traversseilta on ollut maksimaalinen määrä ovia toisaalta Aluskehysosastoon ja toisaalta Maalaamoon. Tämä vilkas tavaraliikenteen risteikkö, sen päälinjat ja suunnat ovat tärkeitä erityispiirteitä.

Kokoonpanohalli ja Maalaamo ovat Konepajan ilmiselvät keskusrakennukset. Tuotantorakennusten julkisivut ovat olleet kehys, jonka sisällä tuotannon logiikka on ohjannut sisätilojen käyttöä ja esimerkiksi parvikerrosten rakentamista. Sisätila on ollut vapaata ja muuntuvaa tuotantoympäristöä. (Katso Kokoonpanohalli ja Maalaamo, Aluskehysosasto ja Paja -raportit, joissa tarkemmin tuotannon logiikka.)

Toisaalta tuotanto on vaatinut paljon varastointia ja monenlaista aputoimintaa. Nämä muodostavat ikään kuin pyörteitä tai saarekkeita säännöllisen raideverkon liepeille. Suuri osa alueen reunoista on ollut erilaisina varastoina, ja lukuisia varastorakennuksia on edelleen jäljellä. Myös Aluskehysosaston ja Kokoonpanohallin välissä on ollut Pajan ja Voimalan lisäksi erilaisia apurakennuksia, joista Polttoleik-

kaamo ("Lasipalatsi") on arvokas, samoin sen vierustan kujanne koivuineen. Myös Voimalasta Pajaan ja Kokoonpanohalliin ja edelleen Maalaamoon johtavat putkisillat ja suuret painesäiliöt ovat tuotannon ja teollisuushistorian kannalta tärkeitä. Ne kertovat tilanteesta, jossa Konepaja oli vielä kaupungin ja sen teknisten verkkojen ulkopuolella niin että kaikki käyttövoima tuli omasta voimalasta. Voimalan piippu on luonnollisesti tärkeä maamerkki.

Maalaamon ja Kokoonpanohallin välinen tila on erityinen tapaus. Se on jo vuonna 1909 suunniteltu katettavaksi. Alueen perustukset vastaavat rakennusten perustuksia (suullinen tieto Matikkala 2012) ja väliosasta on myös Granholmin piirustukset. Jossakin vaiheessa (ajoitus puuttuu) tässä välissä on ollut asennettuna kaksilavainen siirtolavarata (Eerola 2005, 94–95). Tämän välitilan avaaminen julkiseksi kulkuväyläksi ei ole historiallisessa katsannossa itsestäänselvä ratkaisu, vaikka lieneekin tulevien käytöjen kannalta toiminnallisesti luontevaa. Kuten jo yllä todettu, kaupunkimorfologisesta näkökulmasta konepaja-alueetta ei ole erityisen perusteltua liittää ympäröivien kaupunkien katuverkkoon suorina

jatkuvien läpikaduin, vaan liittymät olisi syytä ajatella nimenomaan Konepajan entisen ja muuttuvan logiikan kautta.

Sörnäisten satamarata kulki aina 1960-luvun alkuun asti Konepajan itäisivulla. Radalta ei ollut suoraa yhteyttä Konepajalle. Radan varrella oli puutavaravarastoja ja tavaramakasiineja, jotka muodostivat kulkuesteen. Itäisivua voitaneen luonnehtia eräänlaiseksi Konepajan takapihaksi. Nyt kun Teollisuuskatu on laajemman kaupunkialeen pääkatu (Aleksis Kiven kadun jäätyä vähempimerkitykseksi), tilanne muuttuu. Tässäkin ajatus Konepajan omalakisuuudesta ja tietystä riippumattomuudesta suhteessa ympäröiviin, sen jälkeen muotoutuneisiin kaupunginosiin saattaa olla avuksi.

Lopuksi on syytä muistuttaa maan alla olevasta rakennus- ja teollisuushistoriasta. Sörnäisten järven vesijättömaalle miesvoimin tehdyt raskaiden rakennusten paalutukset ja perusmuurit ovat oleellinen osa konepajan materiaalista olemusta. Alueen halki pohjoisesta etelään kulkee edelleen käytössä oleva sekaviemäri, ns. kiviviemäri. Voimalasta Aluskehysosastoon menee maanalainen voimakana.



Panoraama idästä 1968. Edessä Sörnäisten satamarata ja sen varren varastoja – Konepajan takapihaa.
(Kuva: O. Karasjoki, kuvankäsittely Mikko Mälkki / Livady)

RAKENNUSVAIHEET

(Kuva: Pasilan ja Vallilan rautatieympäristöjen kehittämissuunnitelma / Nissi 1997: 34.)

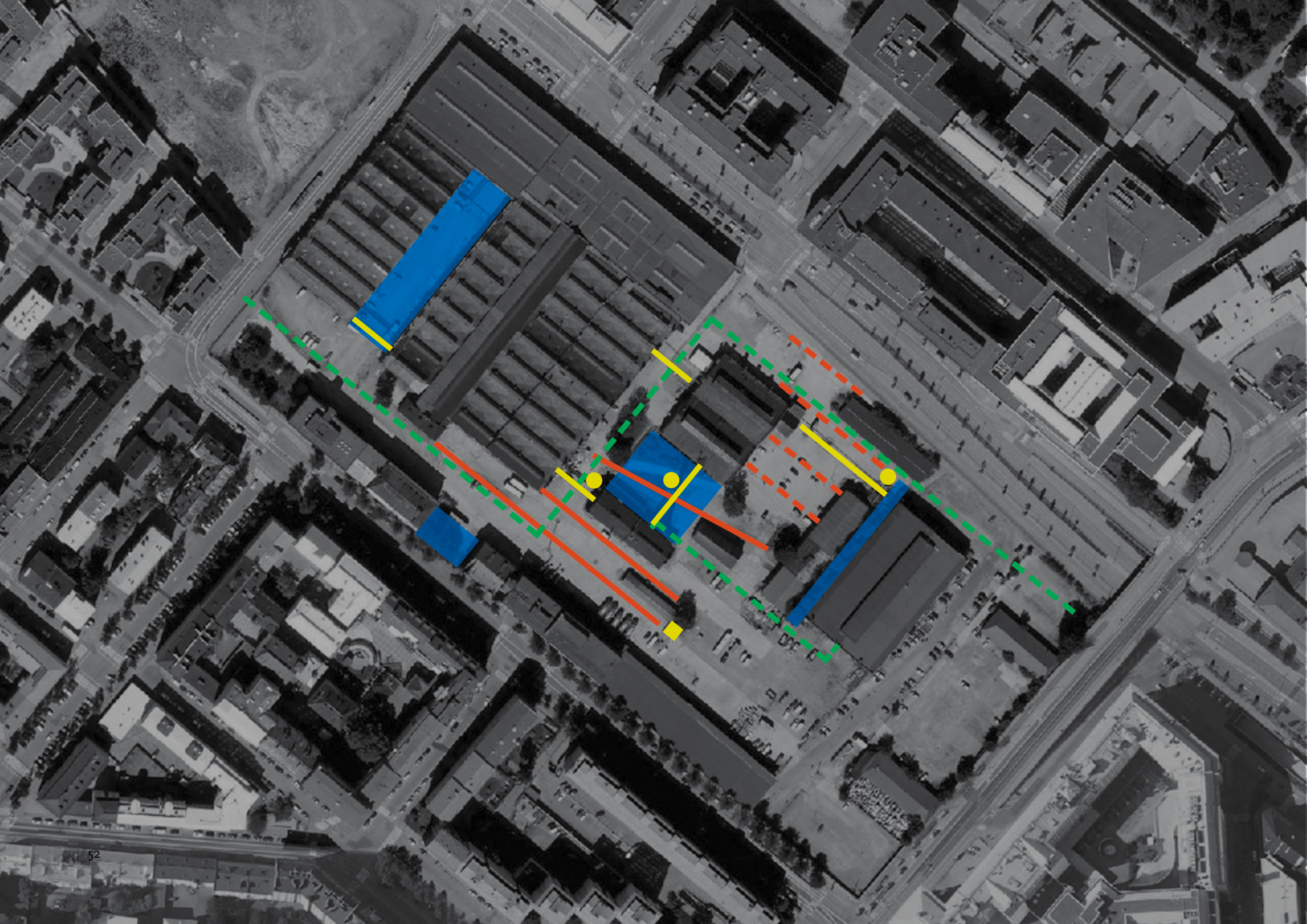


Konepajan ratapiha.
(Kuva: Suomen rautatiemuseo.)

HAHMOTELMA KONEPAJAN TUOTANNON VIRROISTA






Voimalan halkovarastoa 1950-luvulla. Voimalassa poltettiin myös Kokoonpanohallin puutyöosastolta tulevaa jättepua. Myöhemmin 1960-luvulla puutyöt siirrettiin omaan rakennukseen Sahanmäkeen. Osasuurennos.



ALUERAKENTEIDEN INVENTOINTI

Tässä kaaviossa esitetään rakennusten inventoinnin yhteydessä tehdyt havainnot ulkotilojen erityisistä kohteista ja tuotannon logiikan näkymisen kannalta tärkeimmistä rakenteista.

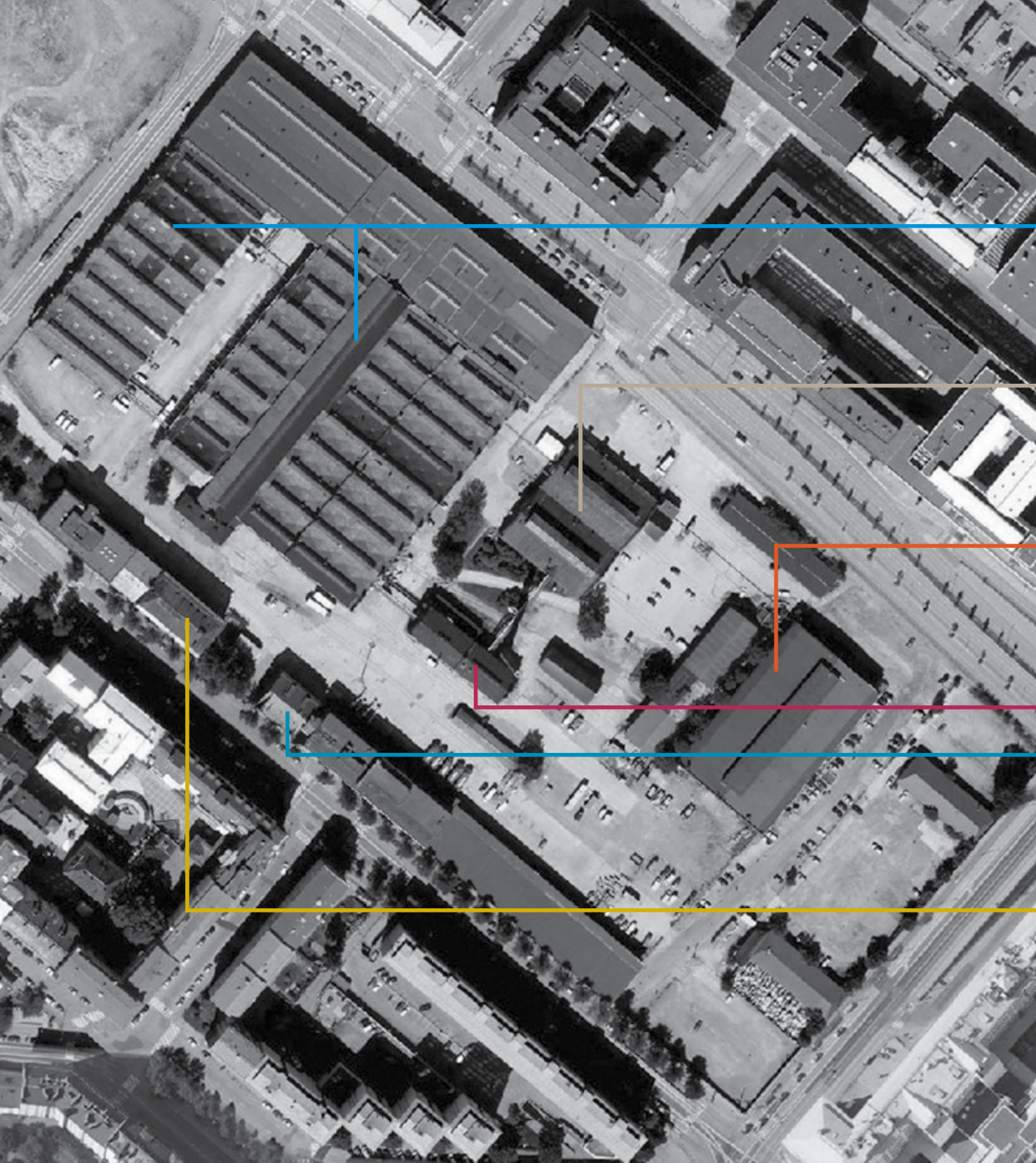
MERKKIEN SELITYS

-  ILMAJOHDOT
-  PAINESÄILIÖT
-  NOSTURI
-  TÄRKEIMMÄT SÄILYNEET RAITEET
-  OSITTAIN SÄILYNEITÄ RAITEITA
-  ARVIO MAANALAISTEN RAKENTEIDEN SIJAINNISTA
 - Kiviviemäri, edelleen toiminnassa oleva konepajan 1. rakennusvaiheen sekaviemäri noin vuodelta 1899
 - Voimakanava noin vuodelta 1916
-  ALUEET JOILLA ON ERITYISTÄ LUONNETTA JA HISTORIALLISTA TODISTUSVOIMAA
 - Koivukuja ja lasipalatsi
 - Pajan ja voimalan välinen alue
 - Konttorin puistikko
 - Traverssipiha

HUOM.

Aluerakenteiden inventointia on syytä täydentää ulkotilojen suunnittelun edetessä.





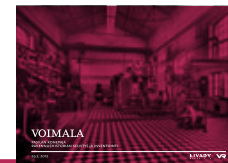
KOKOONPANOHALLI
MAALAAMO



PAJA



ALUSKEHYSOSASTO



VOIMALA



KONTTORI



RUOKALA
OPPILASKOULU

KIRJALLISUUS

- Castrén, Jalmar (1935). *Rautateittemme kehitysvaiheista. Valtionrautatiet*. toim. Kaskimies, Einari.
- Eerola, Jouni (2005). *Pasilan konepaja 1903–2003, Sata vuotta rautatievaunujen valmistusta ja korjausta Helsingissä*. Pasilan konepajan perinneyhdistys ry, Helsingin kaupunginmuseo. Memoria sarja 17.
- Hakkarainen, Helena ja Putkonen, Lauri (1996). *Inventointiluettelo, Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt*. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/95, Helsinki 1996.
- Hakkarainen, Helena (1996). *Teollisuuden Helsinki, Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt*. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/95.
- Heinonen V. (1916). *Matkustajavaunut. Suomen valtionrautatiet 1862–1912, Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II*.
- Kaskimies, Einari (toim.) (1935). *Valtionrautatiet*.
- Koskinen, Juha (1990). *Kallion historia, Kallio-seura r.y. – Sörkan Gibat 50 v*.
- Lehtinen, Pekka (2003). *Helsinginkadun bulevardi. Asemakaavoitus, kaupunkirakentaminen, katu ympäristö*. Diplomityö TKK:n Arkkitehtiosasto.
- Lehtinen, Sari (1992). *Pasilan konepaja – aluesuunnitelma ja taustaselvitys*. Teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtiosasto, diplomityö.
- Lindh, Tommi (1997). *Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri. Vallilan ja Hermannin kaupunginosien inventointi*. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/1997.
- Meurman, Otto-I. (1969). *Piirteitä Helsingin asemakaavan historiasta*. Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto, toim. Olof Stenius, Pro Helsingfors –säätii.
- Moudon, Anne Vernez (1994). *Getting to know the built landscape: typomorphology*. Teoksessa: Franck, Karen A., Linda H.Schneekloth (toim.), *Ordering space: Types in Architecture and Design*. Van Nostrand Reinhold.
- Nissi, Aimo (1997). *Pasilan konepaja, Valtionrautateiden konepajojen arkkitehtuurihistoriallinen selvitys sekä Pasilan konepaja-alueen pitkän tähtäyksen käyttösuunnitelma ja kaupunkikuvallinen tarkastelu*. Diplomityö TKK.
- Pasilan Ja Vallilan rautatieympäristöjen kehittämissuunnitelma*. TKK Arkkitehtuurin historian laitos 1/1987
- Pasilan konepaja-alue, perustiedot*. Kantola, Eero (toim.) (1990). Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavaosaston selvityksiä Y 1990:14.
- Pettersson, Hjalmar (1916). *Tavaravaunut. Suomen valtionrautatiet 1862–1912, Historiallis-teknillistaloudellinen kertomus II*.
- Pohjanpalo, Santeri (1916). *Valtionrautateitten konepajat. Suomen valtionrautatiet 1862–1912, Historiallis-teknillistaloudellinen kertomus II*.
- Putkonen, Lauri (1989). *Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat teollisuusympäristöt*. Ympäristöministeriö, Kaavoitus- ja rakennusosasto, tutkimus 4/1988.
- Putkonen, Lauri (1996). *Ketkä suunnittelivat Helsingin teollisuusrakennukset? Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt*. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/95.
- Pöyhö, Eljas (1987). *Yleishistoria. Valtionrautatiet 1962–1987*.
- Rossi, Aldo (1982). *Architecture of the City*. MIT Press.
- Salastie, Riitta (1995). *Pasilan veturitallit. Rakennushistoriallinen tarkastelu*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1995:10.
- Salonen, Marja (2002). *VR:n Pasilan konepaja-alue*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2002:16.
- Sopimus valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta* (YM, päätös 9.12.1998 diarionro 2/562/96).
- Stenius, Olof (toim.) (1969). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. Pro Helsingfors –säätii.
- Sundman, Mikael (1983). *Helsingin rakentamisen vaiheet*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu YB 1/83.
- SUOMEN VALTIONRAUTATIET 1862–1912, Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I*. Helsinki 1912
- SUOMEN VALTIONRAUTATIET 1862–1912, Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II*. Helsinki 1916.
- Sörnäisten elintarviketeollisuusalueen kehittämissuunnitelma*. TKK Arkkitehtuurin historian laitos, 1/1990.
- Valanto, Sirkka (1982). *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. Museoviraston rakennushistorian osasto, julkaisu n:o 11, 1/1982.
- Valanto, Sirkka (1984). *Rautateiden arkkitehtuuria. Asemarakennuksia 1857–1941*. Suomen rakennustaiteen museo, Alvar Aalto -museo, näyttelyluettelo.
- Valtionrautatiet 1962–1987*. Helsinki 1987
- Verwijnen, Jan (1997). *Type, typology and morphology*. Teoksessa: Mälkki, Mikko ja Jan Verwijnen (toim.), *Avauksia. Kaupungin anatomiaa*. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Waris, Heikki (1973). *Työläisyhteiskunnan syntyminen Helsingin Pitkänsillan pohjoispuolelle*. 2., tarkistettu painos (1. painokset 1932 ja 1934). Weilin + Göös.
- Åström, Sven-Erik (1957). *Samhällsplanering och regionsbildning i kejsartidens Helsingfors*.

