MALMIN LENTOASEMA

YMPÄRISTÖHISTORIASELVITYS

30.6.2016

ARKKITEHTITOIMISTO FREESE OY • ARKKITEHTITOIMISTO SCHULMAN OY

MALMIN LENTOASEMA

YMPÄRISTÖHISTORIASELVITYS

30.6.2016

Arkkitehtitoimisto Freese Oy
Arkkitehtitoimisto Schulman Oy

Sisältö

TUTKIMUKSESTA s.1

TIIVISTELMÄ s.3

I Malmin lentoaseman synty ja kehitys

1. SUOMALAISEN ILMAILUN ALKUTAIVAL s.7

2. MAALENTOASEMA HELSINKIIN s.9

3. LENTOASEMAN SUUNNITTELU JA RAKENTAMINEN s.11
- 3.1 Kenttä ja kiitoradat s.11
- 3.2 Rakennukset s.15
- 3.3 Hallintorakennus - Terminaali s.17
- 3.4 Esikuvia ja vertailukohteita s.19
- 3.5 Terminaalin arkkitehtuuri ja rakenteet s.21
- 3.6 Ravintolan ja odotustilan sisutus s.23
- 3.7 Terminaalin pääpiirustukset vuodelta 1937 s.24
- 3.8 Hangaari s.33
- 3.9 Hangaarin pääpiirustukset vuodelta 1936 s.34
- 3.10 Malmin lentoaseman suunnittelijat s.37
- 3.11 Piha-alue s.39
- 3.12 Muut rakennukset ja kiinteistötekniikka s.39
- 3.13 Kentän laitteet s.39

4. LENTOASEMA SOTA-AIKANA 1939-1946 ..... s.41
- 4.1 Rakentaminen sodan aikana s.41
- 4.2 Parakit s.41
- 4.3 Puolustusrakennelmat s.43
- 4.4 Kiitoteiden rakennus- ja korjaustyöt s.43

5. LENTOASEMAN KULTA-AIKA 1947-1955 ..... s.45
- 5.1 Sodanjälkeiset korjaustyöt lentoasemalla s.45
- 5.2 Lentokentän laajentamiskysymys s.47
- 5.3 Olympialaiset ja siviililiikenteen kukoistus s.47

6. YLEISILMAILUN KEIDAS 1955-2016 ..... s.49
- 6.1 Malmi nousee siviililentokoulutuksen keskukseksi s.49
- 6.2 Modernin yleisilmailun läpimurto s.49
- 6.3 Lentoaseman peruskorjaus 1965-1967 s.49
- 6.4 Parakkikylän saneeraus ja uudisrakennukset s.49
- 6.5 Malmin lentoaseman toiminta 2016 s.53

7. RAKENTAMISVAIHEET KAAVIOINA s.57

II Malmin lentoaseman inventointi

8. KENTTÄ s.67
- 8.1 Inventointikartta s.67
- 8.2 Yksityiskohtia s.68
  - 8.2.1. Kiitoradat, pinnoitteet, maalaukset s.68
  - 8.2.2. Valaisimet s.69
  - 8.2.3. Opasteet s.70
  - 8.2.4. Muita rakennelmia s.71

9. TERMINAALI 2016 ..... s.73
- 9.1 Tilat s.75
  - 9.1.1. Keskihalli s.75
  - 9.1.2. Ravintola s.76
  - 9.1.3. Porrashuoneet s.77

9.1.4. Lennonjohtotorni s.78
9.1.5. Toimistotilat s.79
9.1.6. Itäinen ja eteläinen siipi s.80
9.1.7. Muita tiloja s.81
9.2 Julkisivut s.82
9.3 Tärkeitä rakennusosia s.84
9.3.1. Ovet s.84
9.3.2. Ikkunat s.85
9.3.3. Pinnat s.85
9.3.4. Valaisimet ja sähkökalusteet s.86
9.3.5. Opasteet s.87
9.3.6. Muita yksityiskohtia s.87
9.4 Piha s.88
9.5 Säilyneisyys s.89

10. HANGAARI 2016 ..... s.95
10.1 Tilat s.96
10.1.1. Lentokonehalli s.96
10.1.2. Sivutilat s.98
10.1.3. Toimistotilat s.99
10.2 Julkisivut s.100
10.3 Tärkeitä rakennusosia s.102
10.3.1. Ovet s.102
10.3.2. Pinnat s.102
10.3.3. Valaisimet ja sähkökalusteet s.104
10.3.4. Opasteet s.105
10.3.5. Muita yksityiskohtia s.106
10.4 Säilyneisyys s.107

11. LENTOKENTÄN MUUT RAKENNUKSET s.111

III Yhteenveto

12. SIVIILI-ILMAILUN MONUMENTTI s.117
12.1 Toiminnan, maiseman ja arkkitehtuurin yhdistelmä s.117
12.2 Säilyneisyys ja arvo s.119
12.3 Kehittämisnäkymiä s.119

LÄHDEVIITTEET s.120

LÄHTEET s.122

Kansikuva: Malmin lentoasema ilmavalikuvassa vuonna 1939. (SM)

Malmin lentoaseman avajaisiin 15.5.1938 saapunut runsas yleisöjoukko seuraa juhlapäivän kunniaksi järjestettyä lentonäytöstä. (Pietinen /MV)

TUTKIMUKSESTA

Helsingin kaupunki tutkii parhaillaan Malmin lentoaseman ja sen rakennusten tulevaisuutta. Alueen omistus on äskettäin siirtynyt valtiolta kaupungille. Vaikka tarvetta lentotoiminnan jatkamiselle olisi - päätellen kiivaasta keskustelusta - kaupungilla ei ole aikeita ryhtyä toimimaan lentoaseman operaattorina. Alueen muuttamisesta kokonaan asuinkäyttöön on jo tehty ensimmäinen luonnos. Kaavoituksen pohjaksi tarvitaan tutkittua tietoa Malmin lentoaseman olevasta tilanteesta ja huolellinen suojelukohteiden analyysi ja arvotus. Tämä ympäristöhistoriaselvitys (YHS) tehtiin kaavoituksen ja suojelutavoitteiden asettamisen tarpeisiin keväällä ja kesällä 2016 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston (KSV) tilauksesta ns. suppeana toimeksiantona.

YHS on tulevan kaavoituksen ja korjaussuunnittelun apuväline ja tietopankki, toisaalta dokumentti ja arviointi alueesta ja rakennuksista ennen niihin kohdistuvaa muutosta. Julkaisuun on valittu perustutkimuksessa kerätystä aineistosta oleellisimmaksi arvioitu tieto. Tutkimus jakaantui arkistotutkimukseen sekä kentän ja rakennusten inventointiin paikan päällä. Rakennukset inventointiin valokuvaamalla, samalla kirjattiin ominaisuudet ja säilyneisyysaste tiloittain, julkisivuittain ja rakennusosittain. Tilaukseen kuului myös pieni tutkielma terminaalin ja lentokonehangaarin restauroinnista ja sopivuudesta uusiokäyttöön.

YHS:n alussa käydään läpi aseman syntyvaiheet ja kehityshistoria, esitellään eurooppalaisia vertailukohtia sekä tärkeimmät asemarakennuksia suunnitelleet arkkitehdit tutkimuskohteiden viitekehykseksi. Inventointiosion alussa kuvataan kiitoratojen nykytila, mm. tärkeimmät rakenteet varusteet ja pintamateriaalit. Rakennuksista tutkittiin seikkaperäisesti terminaali ja hangaari, joihin tarkempi tutkimus oli jo ennakkoon tilauksen työohjeessa rajattu. Muut alueen rakennukset käytiin läpi arkistotietojen sekä paikalla tehtyjen havaintojen perusteella kevyemmällä kirjauksella, jonka jälkeen ne esitettiin rakennusvaihe- sekä arvotuskaavioissa. Terminaalissa ja hangaarissa keskityttiin tärkeimpiin tiloihin. Rakennusosien ja sisä- ja ulkotilojen ominaispiirteet analysoitiin läpileikkauksena valokuvin ja niihin liitetyin selityksin.

Tärkein Malmin lentoasemaa koskeva arkistokokonaisuus on Rakennushallituksen kokoelma Kansallisarkistossa, josta löytyvien piirustusten avulla on pääteltävissä rakennusten alkuperäisasu sekä keskeinen muutoshistoria. Vanhoja valokuvia löytyi lähinnä Sotamuseon, Kaupunginmuseon ja Museoviraston kuva-arkistoista sekä Veljekset Karhumäki Oy:n arkistosta. Aiheesta on kirjoitettu runsaasti, mm. julkaisussa ”Malmi – Helsingin lentoasema” (Sipilä-Hakkarainen-Wahl sekä Malmin lentoaseman ystävät ry, 2008) sekä aikanaan aseman avajaisiin laaditussa ”Helsingin lentoasema” (Lönnroth et. al.,1938). Antoisaksi osoittautui Jaana Mobergin Oulun yliopiston Arkkitehtiosastolle tekemä diplomityö ”Helsinki-Malmin lentoasema, Rakennushistoria, korjaus- ja käyttösuunnitelma” (1997, uusittu versio 2003).

Selvitystyö tehtiin kahden arkkitehtitoimiston yhteistyönä. Arkkitehtitoimisto Schulmanilta työhön osallistui arkkitehti, professori Sari Schulman, Arkkitehtitoimisto Freeseltä arkkitehdit Simo Freese ja Eva Knif sekä arkkitehtiylioppilas Hilda Uusitalo. Julkaisun ulkoasu on Eva Knifin käsialaa. Lentoaseman maiseman ja kasvillisuuden analyysissä auttoi maisema-arkkitehti Marja Mikkola. YHS ei sisällä pintojen väri- ja materiaalitutkimusta.

Työtä ohjasivat KSV:ssa Tuomas Hakala, Pia Kilpinen, Riitta Salastie, Sakari Mentu, Crista Toivola sekä Jouni Heinänen, kaupunginmuseolta Sari Saresto ja Anne Mäkinen.

Lämpimät kiitokset lentoaseman päällikkö Petteri Junnolle avusta ja yhteistyöstä aseman inventoinnin aikana sekä arvokkaista aseman historiaan ja nykytilaan liittyvistä haastattelutiedoista.

Helsingissä 25.6.2016
Simo Freese

1932

1950

1969

1988

2001

2015

TIIVISTELMÄ

Uusi lentoasema

Vuonna 1924 avattiin vesilentoasema Helsingin Katajanokalle, josta pystyttiin liikennöimään suurimpaan osaan maata sekä ulkomaille Tukholmaan ja Tallinnaan. 1930-luvun alussa lentotoiminnan siirtäminen maanvaraiseksi kävi ajankohtaiseksi mm. vesilentoliikenteen tehottomuuden ja kalleuden takia. Suomen tilanteeseen vaikutti ratkaisevasti Ruotsin päätös maalentoaseman perustamisesta Tukholmaan.

Sopivan rakennuspaikan valintaan vaikuttuvat mm. maaston muoto, maaperä ja vaatimus kohtuullisesta etäisyydestä pääkaupunkiin. Helsinki luovutti valtiolle 55 hehtaaria maata Tattarisuolta, jonne ”otaksuttavasti ei saada syntymään parempaa esikaupunkiasutusta” ja joka tarjosi kentän rakentamiseen tarvittavaa maa-ainesta sekä kelvollisen pohjaveden. Lentokentän rakentamiselle asetettiin kireä aikataulu, jotta lentoliikenne Helsingin ja Tukholman välillä ei katkeaisi. Lisäsysäyksen rakentamiselle antoi 1940 kesäolympialaisten haku.

Kentän ja kiitoteiden maanrakennustyö oli ennennäkemättömän suuri urakka, vain Turun Artukaisiin vuonna 1935 valmistuneesta kentästä oli vastaavaa kokemusta. Tukea haettiin myös Tukholman Bromman suunnittelijoilta. Ensimmäinen vuorokone laskeutui valtion toteuttamalle kiitoradalle joulukuussa 1936.

Kentän mitoitus alkoi käydä riittämättömäksi jo vuonna 1938. Ensimmäiset neljä kiitotietä olivat 800 metrin mittaiset. Betonisen kestopäällysteen tekeminen aloitettiin keväällä 1939. Olympialaisia varten pääkiitorataa jatkettiin 1400-metriseksi. Kiitoteiden leikkaamaan saarekkeeseen merkittiin suurin, ilmaan näkyvin kirjaimin ”HELSINKI”.

Hallintorakennus I. terminaali

Lentoaseman rakennusten suunnittelu tehtiin virkamiestyönä rakennushallituksessa, suunnittelijoina eri vaiheissa arkkitehdit Yrjö Waskinen, Dag Englund, Vera Rosendahl ja Onni Ermala. Pääjohtaja Väinö Vähäkallio ja yliarkkitehti Martti Välikangas johtivat työtä. Terminaalin rakennustyöt aloitettiin vuonna 1937 ja ne valmistuivat vihkiäisiin toukokuussa 1938.

Lentoasema oli suunnittelutehtävänä uusi. Vuonna 1937 Dag Englund ja Martti Välikangas tekivät opintomatkan Eurooppaan, jossa erityisesti Berliinin Tempelhof koettiin merkittäväksi. Retkikunta vieraili myös Budapestin vuonna 1937 valmistuneella lentoasemalla, jonka päärakennusta Malmin terminaali suuresti muistuttaa.

Symmetrisen rakennuksen sylinterimäisestä keskiosasta suunniteltiin kolmikerroksinen. Siitä erkani toisiinsa nähden suorassa kulmassa kaksi matalaa siipeä, jotka rajasivat väliinsä sisääntuloaukion. Yleisö pääsi kattoterasseille ulkoportaita pitkin. Kentän puolella päämassan yläpuolelle nousi yksikerroksinen lennonjohtotorni. Korkeaan keskihalliin saatiin luonnonvaloa lanterniini-ikkunoista. Ensimmäisessä kerroksessa oli tilat saapuville ja lähteville matkustajille, toinen kerros oli varattu ravintolalle ja kolmas toimistoille. Kokeellinen teräsbetoniseinärakenne teki mahdolliseksi mm. nauhaikkunat ympäri talon, terrastirapattujen vaakapintojen välissä.

Terminaalin rooli Suomi-kuvan luojana ymmärrettiin myös sisutuksia suunniteltaessa. Ravintolan sisustus hankittiin pääasiassa Artekista. Interiöörien värimaailman suunnitteli taiteilija Eino Kauria, jonka ohjeistamana maalauspinnoissa hyödynnettiin mm. erilasia kiiltoasteita.

Hangaari ja muut lentotoiminnan vaatimat rakenteet

Symmetrisesti terminaalin molemmin puolin varattiin paikat kahdelle suurikokoiselle lentokonehallille eli hangaarille. Niistä vain toinen valmistui, ensimmäisenä Malmin lentoaseman rakennuksista vuonna 1937, suunnittelijoinaan arkkitehdit Dag Englund, Onni Ermala sekä ylijohtaja Yrjö Sadeniemi. Funktio saneli pitkälle hangaarin arkkitehtuurin. Valtavat liukuovet ja kattoristikot olivat rakenteellisesti poikkeuksellisia, myös lämmitysjärjestelmä oli edistyksellinen. Hallin siipiosa edusti tavanomaisempaa rakentamista funktionalismille tyypillisin piirtein.

Lentotoimintaa varten pystytettiin apurakennuksia, kuten huoltoasema, kiinteistöteknisiä tiloja sekä varastoja. Asemalla oli oma vesijohtolaitos ja vedenpuhdistamo. Kentän valaistus ja viestintälaitteet edustivat aikansa uusinta tekniikkaa. Radioasema sijaitsi

Ilmavalokuvia Malmin lentoasemasta eri vuosikymmeniltä. (HKV)

asemarakennuksessa ja radiosuuntimisasema kiitotien pohjoispäässä. Sokkolaskulaitteet molempien pääkiitoteiden päissä tekivät laskeutumisen lentokentälle mahdolliseksi myös näkyvyyden ollessa huono. Pilvien korkeuden mittaamiselle oli omat laitteensa ja tuulensuunnan osoittamiselle tuulipussit.

Kiitoteiden pinta oli aluksi soraa, kunnes ne pinnoitettiin betonilla vuonna 1939. Malmin lentoasema oli ensimmäisiä Euroopassa, jossa oli kokonaan päällystetyt kiitotiet. Kiitoratoja on sittemmin paikkailtu, laajennettu ja päällystetty eri vaiheissa.

Sota ja olympialaiset

Toisen maailmasodan sytyttyä Malmin lentoasema otettiin sotilaskäyttöön. Jatkosodassa sieltä operoi Suomen ilmavoimien lisäksi myös Saksan Luftwaffe. Malmin lentoasema säästyi pommituksilta miltei kokonaan, mutta raskas sotalentoliikenne kulutti kiitoteiden betonipintoja huomattavasti. Välirauhansopimuksen jälkeen asema oli valvontakomission ja Neuvostoliiton ilmavoimien käytössä vuoden 1946 loppuun saakka. Saksalaisten ja neuvostoliittolaisten käyttöön pystytettiin Antero Pernajan suunnittelemat autosuojapaloasema, varastoparakki, virka-asunto, vahtitupa ja teatteriparakki eli klubirakennus. Myös hangaaria laajennettiin Pernajan suunnitelmien mukaan. Jäljet sodanaikaisesta rakennustoiminnasta näkyvät nykyisin parhaiten ns. parakkikylässä.

Siviililiikenteen palattua Malmille rakennukset ja kiitotiet olivat korjausten tarpeessa. Ensimmäiseksi kunnostettiin terminaali, sitten hangaari ja muut rakennukset, vähitellen myös parakit.

Kun vuoden 1952 olympialaiset lähestyivät, Malmin lentoasema oli jäänyt auttamatta jälkeen ilmailualan kehityksestä. Kiitotiet eivät kyenneet ottamaan vastaan kaukoliikenteen raskaita lentokoneita. Lentokentän laajentaminen osoittautui tontti- ja rakennuslunastuksineen kalliimmaksi kuin uuden raivaaminen, joten päätettiin perustaa uusi kenttä Vantaan Seutulaan, joka valmistuikin olympiavuodeksi. Kisaruljanssin jälkeen Malmin luonne muuttui kansainvälisestä lentoasemasta kotimaisen yleisilmailun keskukseksi.

Lentoaseman peruskorjaus 1965-1967

Vuodesta 1965 alkaen kentällä ja rakennuksissa tehtiin laajoja muutos- ja korjaustöitä. Sorapintaisten kiitoteiden jatkeet ja asemataso päällystettiin, kiitotiet kunnostettiin ja rakennettiin uusi rullaustie pääkiitotien rinnalle. Terminaali oli saanut osin uuden ulkoasun jo 1950-luvun loppupuolella, kun ylimpien kerrosten ulkoseinistä poistetun terrastirappauksen tilalle oli laitettu pellit. Ensimmäisen kerroksen ulkoseinät muurattiin kahi-tiilistä. Kummassakin rakennuksessa korjattiin vesikatot ja tehtiin taloteknisiä uudistuksia.

Terminaalin peruskorjaus vuosina 1966-67 muutti lisää ulkoasua ja sisätiloja. Näköalatasanteille johtavat ulkoportaat poistettiin ja ravintolasta terassille johtavat ovet korvattiin ikkunoilla. Alkuperäinen lennonjohtotorni purettiin ja uusi rakennettiin aikaisempaa kerrosta korkeampana. Ravintolan symmetrisistä portaista toinen peitettiin päältä lattialla ja aulan yhteydessä olevan baarin Artek-sisustus hävitettiin.

Sotien jälkeisinä vuosikymmeninä alueelle on rakennettu lukuisia uudisrakennuksia, mutta ne eivät ole kohonneet arkkitehtuuriltaan perustamisvaiheen rakennusten laatutasolle.

1960-luvulla Malmi oli ylivoimaisesti Suomen vilkkain siviililentoasema. Se on pysynyt pääkaupungin yleisilmailun keskuksena näihin päiviin asti. Keväällä 2016 asemalla oli kaikkiaan yli 40 eri harraste-, koulutus- ja viranomaislentoihin liittyvää toimijaa. Ilmailualan koulutuksessa Malmin lentokenttä on keskeisessä asemassa. Parhaillaan Helsingin kaupunki on suunnittelemassa alueelle maankäytön muutosta alueen omistuksen siirryttyä äskettäin valtiolta kaupungille. Kaavoittajan lähtökohtana on että lentotoiminta alueella loppuu.

Säilyneisyys

Terminaalin ja hangaarin ominaispiirteet ovat suhteellisen hyvin säilyneet – paljolti siksi, että rakennukset ovat pysyneet alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan. Kiitoteiden väliin kiilautuva vaalea terminaali on maiseman ehdoton keskipiste ja maamerkki.

Terminaalin symmetrinen tilajäsentely on säilynyt lähes muuttumattomana. Alkuperäisiä pintoja ja detaljeja on runsaasti jäljellä, mutta interiöörien alkuperäinen väritys on hävinnyt. Ulkoarkkitehtuurin suurimpia muutoksia ovat lennonjohtotornin korotus, pyöreän osan julkisivupellitys sekä maantasokerroksen seinien

kahi-tiilivuoraus. Kattotasanteiden putkikaiteet ja sinne johtavat yleisöportaat on purettu.

Hangaari on kokonaisuutena erittäin hyvin säilynyt. Se on kestänyt hyvin teollisella logiikalla tehtyjä talotekniikan muokkauksia. Ulkoarkkitehtuurin tärkein elementti, valtavat liukuovet, ovat alkuperäiset. Myös lentokonehallin puuikkunaseinät ovat vanhat. Lentokonehallin kuusikulmaisiin ruutuihin valettu betonilattia, liukuoviseinän keskipilari originaaliopasteineen sekä teräksiset kattotuolit luovat tilaan todistusvoimaisen historiallisen tapahtumapaikan tunnelman.

Kiitoteiden käytännöllisin perustein tehdyt muutokset ja laitelisäykset ovat luonteva osa kentän keskeytymätöntä käyttöhistoriaa. Maaston kasvillisuus on pidetty matalana. Kentällä on runsaasti näkyvissä eurooppalaisittain varhaista, betonista valettua kestopäällystettä.

Johtopäätöksiä

Malmin lentoasema on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Kenttä toimii pääkaupungin yleisilmailun keskuksena. Kansainvälisesti vertailtuna on harvinaista, että 1930-luvun lentoasema on pysynyt alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan.

Sotia edeltävää funktionalismia edustavat terminaali ja hangaari ovat puhdaslinjaista arkkitehtuuria ajalta, jolloin rakennustyypit olivat uusia ja vasta muotoutumassa. Ne kuuluvat Helsingin vuoden 1940 olympialaisia varten pystytettyjen rakennusten kokonaisuuteen. Näistä syistä ne ovat suojeltavia monumentteja. Säilyneistä rakennuksista myös aseman parakkikylä ja autosuoja kuuluvat vaalittavaan kokonaisuuteen. Sen sijaan näitä uudemmalla rakennuskannalla on lähinnä vain käyttöarvoa.

Perustamisvaiheen rakennukset tulee restauroida kiinnittäen huomio materiaaleihin, yksityiskohtiin ja vanhaan rakentamistapaan. Terminaalin restauroinnin tavoitteena tulee olla alkuperäisten ominaisuuksien palauttaminen julkisivuihin sekä keskeisiin sisätiloihin. Alkuperäinen värimaailma ja pintojen hienostuneet kiillot kohottavat interiöörit uuteen loistoon.

Hangaarin autenttisiin pintoihin ja rakenteisiin ei ole syytä koskea. Kentän puoleisen seinän avattavuus on tulevissa korjauksissa nähtävä ainutlaatuisena voimavarana.

Terminaali ja hangaari liittyvät elimellisesti lentokenttään, jonka avaraa maisemaa ne reunustavat. Ja toisin päin, avoin etutila kuuluu rakennusten arkkitehtuuriin. On tärkeää, että asetelma säilyy ja että kentällä ei esimerkiksi ole korkeaa kasvillisuutta tai rakenteita. Myös kiitotielinjojen jatkeiden pitäminen vapaana rakentamisesta on lentoaseman säilytettävä piirre. Kiitoteiden alkuperäiset betonilaatat ja HELSINKI -teksti ovat kentän arvokkaita yksityiskohtia.

Suojelu- ja kehittämisperiaatteiden tulee lähteä siitä, että alkuperäisen arkkitehtuurin arvokkuus palautetaan ja mahdollinen lisärakentaminen toteutetaan sen ehdoilla. Perustamisvaiheen rakennukset ja kiitotiet on syytä suojella sekä yksittäisinä rakenteina että maisemaltaan.

Malmin lentoaseman suoja-alueet Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 14.6.1934 tehdyn päätöksen mukaan, sekä 10.5 1935 tehdyn sopimuksen mukaan. Ei välttämättä toteutunut. (HKA)

Katajanokan vesilentoasema vuonna 1936. (HKM)

1. SUOMALAISEN ILMAILUN ALKUTAIVAL

Ilmailutoiminta Suomessa alkoi kehittyä osana kansainvälistä ilmiötä 1910-luvulta alkaen. Pioneerilentäjinä liikkeellä olivat harrastajat vuonna 1911. Varsinainen lentotoiminta alkoi kuitenkin maanpuolustuksesta, kun Suomen ilmavoimat otti käyttöön ensimmäisen koneensa vuonna 1918. [1]

Siviililentoliikenne alkoi Aero Oy:n (nykyään Finnair) perustamisen myötä vuonna 1923. Matkustajaliikennettä hoidettiin kellukekoneilla 1930-luvulle saakka, jolloin reittien päätepisteinä olivat nk. vesilentoasemat. Vesilentokoneet sopivat hyvin Suomeen, jossa on pitkä rannikko ja runsaasi vesistöjä ja järviä. Talvisin koneiden kellukkeet vaihdettiin suksiin. [2]

Vuonna 1924 avattiin Aero Oy:n rakennuttama vesilentoasema Helsingin Katajanokalle, josta pystyttiin liikennöimään suurimpaan osaan maata sekä ulkomaille Tukholmaan ja Tallinnaan. Lentoliikenne vilkastui nopeasti ja Katajanokan asema osoittautui pian riittämättömäksi. Kulkulaitosministeriön asettama komitea sai tehtäväkseen selvittää vaihtoehtoja uudelle asemalle, joista yksi oli maalentoaseman rakentaminen. Lentoliikenteen laajentamistavoitteista huolimatta maalentoaseman rakentamiseen ei vielä ryhdytty, koska Helsingin kaupunki piti kallista rakennushanketta lähinnä valtion ja puolustusvoimien tehtävänä. Päädyttiin perustamaan toinen vesilentoasema Helsingin Kellosaareen (nyk. Ruoholahti). [3]

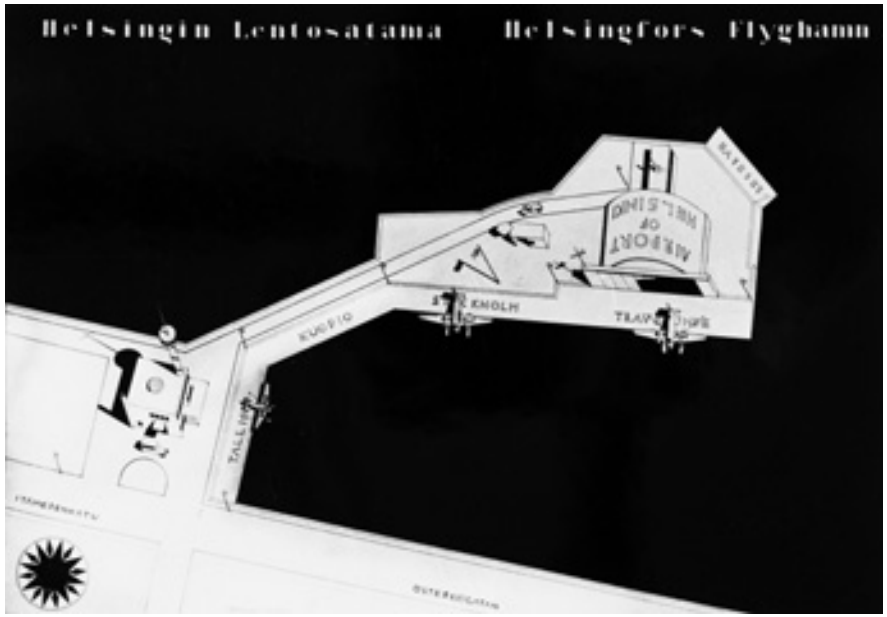
Kellosaaren lentoaseman suunnittelusta vastasi arkkitehti Gunnar Taucher, jonka funktionalistista kokonaisuutta hallitsi kaksi rakennusta: kaarikattoinen hangaari sekä lennonjohtotornilla varustettu terminaali- ja hallintorakennus. Suunnitelmista valmistui ainoastaan hangaari (1929) ja verstas. Käytännössä Kellosaaren lentoaseman rooli jäi toisarvoiseksi eikä sitä koskaan käytetty matkustajaliikenteessä, ainoastaan varastoja korjaussatamana. Katajanokan asema palveli siviili-liikennettä aina Malmin lentokentän valmistumiseen saakka. [4]

Ilmailuala kehittyi nopeasti. 1930-luvun alussa lentotoiminnan siirtäminen maanvaraiseksi kävi yhä ajankohtaisemmaksi. Osasyynä oli mm. vesilentoliikenteen tehottomuus ja kalleus. Koneiden raskaat kellukkeet pienensivät hyötykuormaa ja lentonopeutta. Lisäksi vesilentoliikenteen ylläpitäminen kaikkina vuodenaikoina osoittautui haasteelliseksi ilmastomme takia. Ratkaisevaa oli kuitenkin maalentoasemien varaan siirtyvä kansainvälinen lentoliikenne, jonka osana Suomen haluttiin pysyvän. [5]

Euroopan ensimmäisiä maalentoasemia, eli lentokenttiä, perustettiin 1920-luvulla suurkaupunkien yhteyteen. Näitä olivat Lontoon Croydon, Pariisin Le Bourget, Berliinin Tempelhof ja Kööpenhaminan Kastrup. Myös pohjoismaissa virisi keskustelu maalentoasemista. Suomen tilanteeseen vaikutti ratkaisevasti Ruotsin päätös maalentoaseman perustamisesta Tukholmaan. Mikäli lentoyhteytemme Tukholmaan haluttiin säilyvän, oli meidänkin siirryttävä maalentoliikenteeseen. [6] Lisäsysäyksen rakentamiselle antoi 1940 kesäolympialaisten haku. [7]

Suomen ensimmäinen siviililiikenteen maalentoasema valmistui Turkuun 1935, noin vuosi Tukholman Bromman lentokenttää aikaisemmin. Helsingin Malmiin rakennettu pääkaupungin ensimmäinen maalentoasema otettiin käyttöön kun valtion toteuttamalle kiitoradalle laskeutui ensimmäinen vuorokone joulukuussa 1936. Vihkiäiset pidettiin kuitenkin vasta 15. toukokuuta 1938 asemarakennusten valmistuttua. [8]

Gunnar Taucherin suunnitelma vesilentoasemaksi Kellosaareen. (HKM)



Malmin lentoasema 26.8.1938. Kiito- ja rullaustiet olivat sorapintaisia ennen kentän toista rakennusvaihetta, jolloin ne kestopäällystettiin betonilaatoilla. Kuvassa näkyvät tummat kiitorata-alueet oli käsitelty pölyä sitoviksi tietervalla. Asemarakennusten edustoilla näkyy kestopäällysteiset seisontapaikat (vaaleat ruudut), jotka betonoitiin ennen toista rakennusvaihetta. (Tietolähde: Lännroth, Helsingin lentoasema, Kuvalähde: SM)

2. MAALENTOASEMA HELSINKIIN

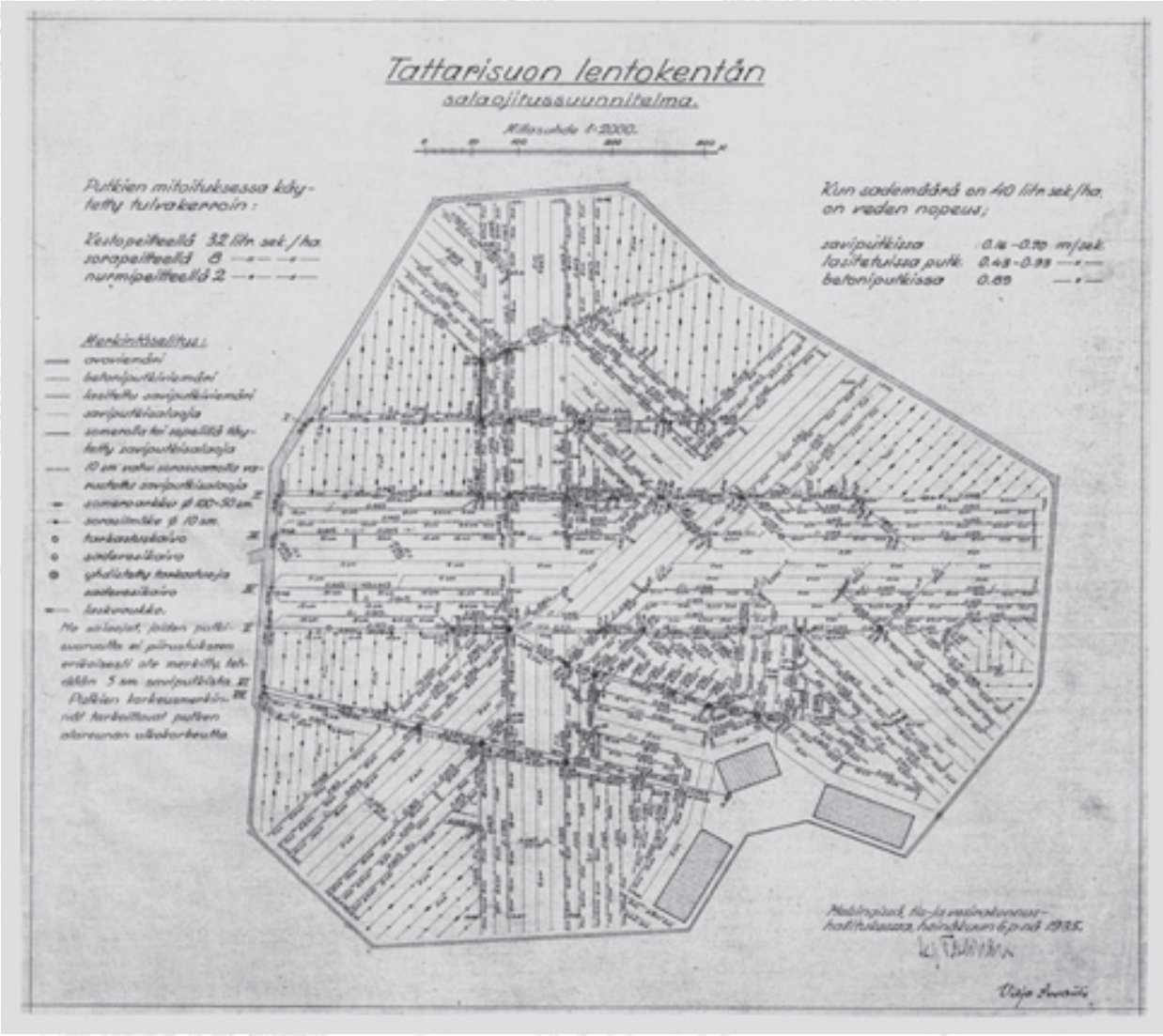
Vuonna 1932 valtioneuvosto asetti komitean ehdottamaan paikkaa Helsingin maalentokentälle. Ulkomailla pääkaupunkien lentokentistä tehtiin yleisesti valtakunnallisia keskuslentoasemia. Näin myös Suomessa, jossa Helsingin lentoasemasta oli tarkoitus muodostaa koti- ja ulkomaisen lentoliikenteen keskus. Pääkaupungin ensimmäiselle maalentoasemalle asetettiin tästä syystä kovat vaatimukset: lentokentän olisi oltava käytettävissä vuoden ympäri. Kiitoteitä täytyi olla useita ja niistä aina vähintään yhden pidettävissä kuivana. [9]

Sopivan rakennuspaikan löytäminen osoittautui vaikeaksi. Valintaan vaikuttuvat niin kaavoitustekniset seikat, alueen aikaisempi käyttö sekä maaston muodolle ja maaperälle asetetut vaatimukset. Tärkeää oli lisäksi paikan kohtuullinen etäisyys kantakaupungista. Valtioneuvoston asettaman komitean ensimmäinen ehdotus oli Vanhainkaupunginlahti. Paikka osoittautui jatkoselvityksissä kuitenkin liian ahtaaksi ja kalliiksi maanrakennustöitä ajatellen. [10]

Komitean työn jatkuessa sijaintivaihtoehtoja oli useita, mutta Tuomarinkylän ja Tattarisuon alueet pysyivät pisimpään mukana. Valtioneuvoston komitea piti Tuomarinkylän aluetta edullisimpana ja päätti ehdottaa lentokentän sijoittamista sinne. Helsingin kaupunginhallitus kuitenkin hylkäsi ehdotuksen ja teetti lisäselvityksiä. Niiden pohjalta päädyttiin Tattarisuon kannalle, koska kyseessä oleva rakentamaton viljelyalue ei soveltunut esikaupunkirakentamiseen kuten Tuomarinkylä. Tämän lisäksi Tattarisuo tarjosi kentän rakentamiseen tarvittavaa maa-ainesta sekä kelvollista pohjavettä. [11]

Useiden mietintöjen ja selvitysten jälkeen päätyivät kaikki osapuolet puoltamaan lentokentän sijoittamista Tattarisuolle. Neuvottelut maa-alueen luovuttamisesta ja kustannusten jaosta käynnistettiin Helsingin kaupungin ja valtion välillä. Sopimukseen päästin 10. toukokuuta 1935. Helsingin kaupunki luovutti valtiolle 55ha maata omistamaltaan Tattarisuon viljelysalueelta Helsingin pitäjän Malmin kylästä, jonne ”otaksuttavasti ei saada syntymään parempaa esikaupunkiasutusta”, [12] käytettäväksi ilmailuliikenteeseen, ensisijaisesti posti- ja siviili-ilmailuliikenteeseen, niin pitkäksi aikaa kuin valtio katsoo tarpeelliseksi, ei kuitenkaan 99 vuotta pidempään. Sopimuksen allekirjoittamispäivänä annettiin Tie- ja vesirakennushallinnon tehtäväksi lentokentän suunnittelu ja rakennustöiden valvonta. [13]

Ote vuoden 1937 sokkolaskukartasta. (KA)



Salaojitussuunnitelma vuodelta 1935. (KA)

Kentän salaojat työn alla (kuvat: Helsingin lentoasema, Lönnroth)

3. LENTOASEMAN SUUNNITTELU JA RAKENTAMINEN

Tattarisuolle rakennettavan Helsingin lentoaseman (jatkossa Malmin lentoasema) 55ha kokoinen alue jakautui kahteen osaan. Suurempi osa oli kenttäaluetta kiitoteineen ja pienempi osa rakennusaluetta, johon koillisessa oleva osittain kallioinen alue sopi hyvin. Varhaisissa yleissuunnitelmissa rakennusten sittemmin toteutunut asemointi oli jo nähtävissä. Vuoden 1934 geodeettiseen karttaan on merkitty suorakaiteenmuotoinen rakennusalue hallintorakennukselle, jonka molemmin puolin on symmetrisesti aluevaraukset kahdelle lentokonehallille. Tilavaraus toiselle hallille pysyi pitkään mukana, mutta sitä ei koskaan rakennettu ja symmetrinen rakennusasetelma jäi tältä osin toteutumatta. [14]

Lentokentän rakentamiselle asetettiin kireä aikataulu mm. siksi, että Tukholman lentokentän oli tarkoitus valmistua syksyllä 1936 ja Ruotsi luopuisi vesilentoliikenteestä kokonaan. Jotta lentoliikenne Helsingin ja Tukholman välillä ei katkeaisi, määrättiin Malmin lentokentän käyttöönotto saman vuoden loppuun. Lentoaseman rakentamisaikataulua jouduttiin kiristämään vuodella. Kiitoteiden käyttöönotto ei kuitenkaan edellyttänyt rakennusten valmistumista, mikä puolestaan määräsi rakennustöiden etenemisjärjestyksen: kenttä ensin, sitten rakennukset. [15]

3.1 Kenttä ja kiitoradat

Kentän ja kiitoteiden suunnittelusta vastasivat Tie- ja vesirakennushallituksen (jatkossa TVH) tierakennusinsinöörit. Hanke oli kuitenkin kokeneillekin suunnittelijoille ennenäkemättömän suuri maanrakennustyö. Suomessa vain Turun Artukaisiin vuonna 1935 valmistuneesta kenttähankkeesta oli saatu kokemusta vastaavasta työstä. Tukea haettiin tästä syystä myös ulkomailta, pääasiassa Tukholman Bromman lentokentän suunnittelijoilta.[16]

Lentoasemahankkeen päätöksenteon tueksi laadittuja alustavia suunnitelmia pystyttiin osittain hyödyntämään toteutuksessa. Salaojituksesta tehtyä yleissuunnitelmaa pidettiin onnistuneena ja sitä käytettiin jatkosuunnittelun pohjana. Työ- ja erikoispiirustuksia varten tarvittiin kuitenkin huomattava määrä lisätutkimuksia. Uuden lentokentän oli oltava käyttökelpoinen vuoden ympäri, joka asetti erityisen kovat vaatimukset alueen kuivatusjärjestelmälle. Pohjavedet oli pidettävä riittävän syvällä kuivapintakuoren vahvistamiseksi. Pintavedet oli nopeasti johdettava pois kiitoteiltä, jotta ne pysyisivät jatkuvasti liikennekelpoisina. [17]

Maalentoasemina oli 1920-luvulla tapana käyttää laajoja ruohopintaisia lentokenttiä, joille voitiin laskeutua tuulen mukaan valittuun suuntaan. Seuraavan vuosikymmenen puoliväliin asti noudatettiin vielä tätä tapaa ja pidettiin tärkeänä, että lentoaseman kenttäalueelle oli oltava mahdollista laskeutua kaikista ilmasuunnista. 1930-luvulla siirryttiin vähitellen avoimista ruohopintaisista kentistä järjestelmään, jossa lentokenttäalueelle oli rakennettu yksi tai useampi vahvistettu joko nurmi- tai sorapintainen kiitotie. Vain muutama lentoaseman Euroopassa sai kiitotielleen kestopäällysteen 1930-luvulla. Päällystetyt kiitotiet sisältyivät kuitenkin jo useimpien lentoasemien

Kentän salaojitustyöt käynnissä vuonna 1936. (SIL)

Malmin lentoaseman salaojien detaljeja kuvien taustalla. (KA)

Lentoasema kuvattuna virallisten avajaisten aikana 15.5.1938. (SM)

elsingin lentokentän laajentamista varten anottu maa-alue on kuva
mme merkitty mustalla. Pääkiitorata tulee olemaan etelä-pohjoisvuu
nassa ja kuvassamme alhaalta ylös.

1,5 km:n kiitorata Helsingin lentokentälle.

Kaupungilta anottu 71 ha:n lisäaluetta.

Koneita varten huoltoasema hallin viereen.

Helsingin lentokentän laajentamisesta olympialaisia silmälläpitäen on jo suunnitelmat valmiina ja kulkulaitosministeriön käsiteltävänä. Suunnitelman toteuttamiseksi tarvittavan lisämaa-alueen luovuttamisesta on tie- ja vesirakennushallitus jättänyt Helsingin kaupungille anomuksen, jossa pyydetään tarkoi-

myös varsamaan runsaasti tilaa aut
jen pysäköintiin.

Laajennussuunnitelmaa varten on ti
ja vesirakennushallitus anonut valt
neuvostolta 3,6 milj. mkn määrärah
minkä summan laajennukset tulev
maksamaan. Kiitorataa ei voida kuite
kaan tällä summalla kestopäällysti
vaan jää se tolstalseksi sorapäällyst
seksi.

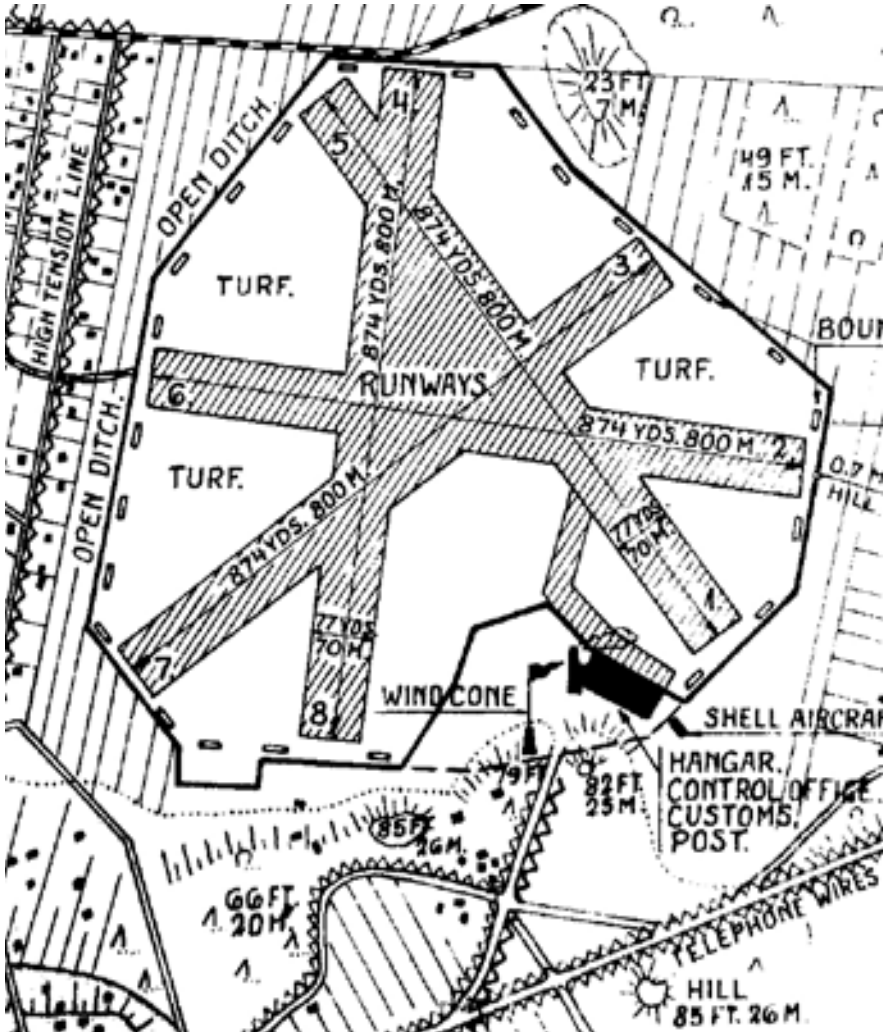
muutos- tai laajentamissuunnitelmiin 1930-luvun viimeisinä vuosina. Vaikka laskeutumissuuntia oli useita, laskeuduttiin käytännössä yhdelle tai kahdelle kiitoteille vallitsevien tuulten pääsuuntien mukaan. 1930-luvulla käyttöön tulleet sokkolaskulaitteet vaikuttivat nekin osaltaan siihen, että yleensä kaksi kiitotietä muodostui päälaskusuunniksi, jo pelkästään kustannussyistä. [18]

Malmin lentoasemasta tehtiin 1. luokan lentokenttä, jolle Kulkulaitosministeriö oli asettanut kovat vaatimukset. Ympärivuotisen käyttökelpoisuuden lisäksi kentälle oli pystyttävä laskeutumaan kahdeksasta eri suunnasta, josta seurasi neljän kiitotien sommitelma. Niiden pituus oli oltava 800m ja leveyden vähintään 120m. Malmin lentoaseman kiitotiet mitoitettiin näillä dimensiolla. Kiitoteiden keskellä oli 70m leveä varsinainen liikennealue, jonka molemmin puolin oli 25m leveä vahvistettu alue hätätapauksia varten. Reunakaistaleet ja kiitoteiden väliin jäävät alueet nurmetettiin. Kolmen kiitotien eteläpäihin tehtiin ympyränmuotoiset kääntöalueet. [19]

Kentän rakennustyöt jaettiin kahteen vaiheeseen, joista ensimmäisessä (1935-1936) kenttä saatettiin liikennekelpoiseen kuntoon ja toisessa (1939) kiitoteille rakennettiin kunnollinen kestopäällyste. Ensimmäinen työvaihe sisälsi maanrakennustyöt (salaojat, kuivatus ja maantäyttö), sorapintaisten kiitoteiden, seisontapaikkojen, niiden yhdysteiden sekä lentoaseman tulotien rakentamisen. [20]

Lentoliikenne Malmilla pääsi käyntiin ensimmäisen rakennusvaiheen valmistuttua joulukuussa 1936. Koska tähän aikaan Euroopassa ei vielä ollut yhtenäistä käytäntöä kiitoteiden numeroinnissa, merkittiin Malmin kentän kiitotiet luvuilla 1-8. Euroopassa oli kuitenkin yleistynyt tapa merkitä lentokentän palveleman kaupungin nimi suurin, hyvin ilmaan näkyvin kirjaimin. Näin tehtiin myös Malmilla, jossa HELSINKI-teksti sijoitettiin kiitoteiden leikkaamalle saarekkeelle. Tekstin eteläpuolelle suunniteltiin asennettavaksi savumerkkiuuni osoittamaan tuulen suuntaa. Tämä jäi kuitenkin toteuttamatta. [21]

Kiitoradat olivat kahdet ensimmäiset käyttövuotensa sorapintaisia. Ainoastaan terminaalin ja hangaarin edustalle oli järjestetty betonoidut seisontapaikat kunkin rakennuksen valmistuttua. Keväällä 1939 käynnistettiin suunnitellusti kentän toinen



Asemakartta (Aerodrome chart) vuodelta 1937.

Artikkeli lentoaseman lisämaa-alueiden lunastamisesta kiitoteiden pidentämistä varten. Helsingin Sanomat 20.12.1938. (KK)

Malmin lentoaseman terminaalin rakennustyöt käynnissä. Ilmavalokuva ajaltä 1937-38. (SM)

rakennusvaihe ja kiitoteiden sekä kentän liikennealueiden kestopäällystäminen aloitettiin. Kestopäällysteeksi valittiin betoni, jonka valu tehtiin paikan päällä 10 cm paksuina laattoina. Kaikki kiitotiet päällystettiin 800 metrin matkalta ja 30 metrin leveydeltä, lisäksi betonoitiin terminaalirakennuksen edustalle laajempi seisontatasanne, kiitotielle johtavat 20 metrin levyiset yhdystiet sekä kolme kääntymisympyrää kiitoteiden päässä. Malmin lentoasema oli täten ensimmäisiä Euroopassa, jossa oli kokonaan kestopäällystetyt kiitotiet. [22]

Helsingin vuoden 1940 olympialaisten lähestyminen teki lentoaseman saattamisen lopulliseen asuunsa kiireelliseksi. Toiseen rakennusvaiheeseen liitettiin akuuttina tarpeena myös kiitoteiden laajentaminen. Lentoliikenne ja matkustajakoneet kehittyivät niin nopeasti, että kiitoteiden mitoitus alkoi käydä jo vuonna 1938 riittämättömäksi. Samana vuonna kaupunginhallitus oli hyväksynyt tarvittavat maanluovutukset kahden kiitotien (etelä-pohjoissuuntaisen ja länsi-itäsuuntaisen) pidentämiseksi. Vuonna 1939 laajennustyöt käynnistettiin lentoaseman pohjoispäästä alkaen ja se tehtiin rinnan kestopäällystämisen kanssa. Sotien takia itäpään pidennystyöt venyivät aina seuraavan vuosikymmenen loppuun saakka (ks. 4.4 Kiitoteiden rakennus- ja korjaustyöt). Sorapintaisten pidennysten valmistuttua, etelä- pohjoissuuntaisen pääkiitotien pituus oli 1400m ja länsi-itäsuuntaisen 1100m [23]

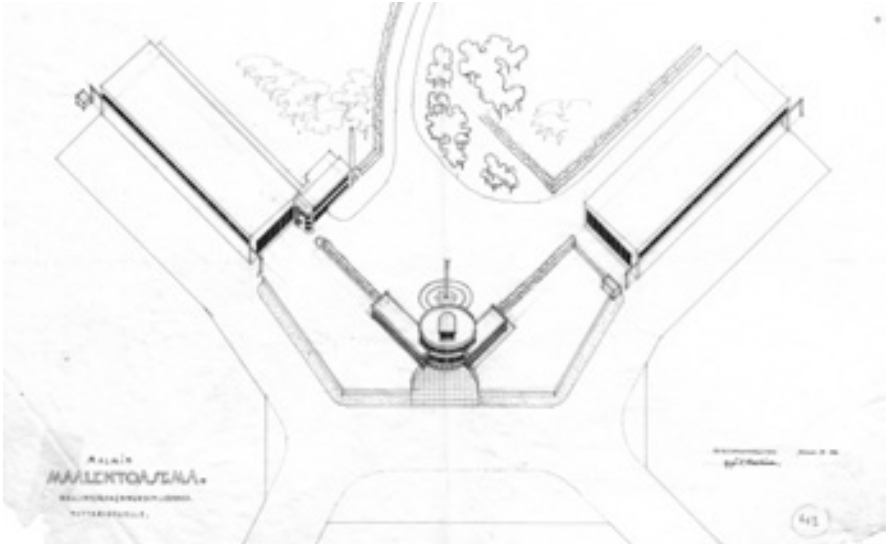
Kiitoteiden ja kentän laajamittaiseen asfaltointiin ryhdyttiin vasta 1960-luvulla, alkaen pääkiitoradoista ja asematasoista (ks. 6.3 Lentoaseman peruskorjaus). [24]

3.2 Rakennukset

Julkinen rakentaminen Helsingissä oli 1930-luvulla vilkasta johtuen mm. lähestyvistä vuoden 1940 Olympialaisista. Olympialaisia varten pystytetyt rakennukset muodostavat merkittävän suomalaista funktionalistista arkkitehtuuria edustavan kokonaisuuden. Malmin lentoaseman perustamisvaiheen rakennukset lukeutuvat tähän joukkoon. [25]

Lentoaseman rakennusten suunnittelu tehtiin virkamiestyönä. Hangaarin suunnittelusta vastasi Yleisten rakennusten ylihallituksen virka-arkkitehdit. Rakennuksista toteutettiin ensin hangaari syksyksi 1937, sitten terminaalirakennus, joka valmistui lentoaseman ja terminaalin vihkiäisiin 1938. [26] Keväällä pidettyihin vihkiäisjuhliin kuului vauhdikas lentonäytös. [27]

Värivalokuva avajaisista 15.5.1938. Paikalla valtion ylintä johtoa. (von Wendt / SLS)



Yrjö Waskisen aksonometria vuodelta 1936. (KA)

Terminaali ja hangaari kentän puolelta kuvattuina suunnilleen 1938. (Finnair)

Terminaalin eteläpuoli suunnilleen 1939 (Grunberg / KA)

3.3 Hallintorakennus - terminaali

Hallintorakennuksen suunnittelu aloitettiin vuonna 1935 TVH:n insinöörien luonnoksilla, joissa lentokenttäterminaaliksi ehdotettiin suorakaiteenmuotoista rakennusta varhaisten yleissuunnitelmien kaavan mukaisesti. Suunnittelun siirryttyä Yleisten rakennusten ylihallitukselle, virka-arkkitehdit päätyivät aivan toisenlaiseen ratkaisuun. Arkkitehti Yrjö Waskisen piirustuspöydällä syntyivät terminaalirakennuksen tunnistettavat pääpiirteet; keskilieriö ja symmetrisesti asemoidut matalammat siipirakennukset. [28]

Terminaalin suunnitteluorganisaatio muuttui, kun Yleisten rakennusten ylihallitus vuosina 1936-37 muutettiin Rakennushallitukseksi. Pääjohtajaksi nimitettiin eläkkeelle jääneen ylijohtaja ja arkkitehti Yrjö Sadeniemen jälkeen arkkitehti Väinö Vähäkallio, jonka alaisena arkkitehti Dag Englund sai tehtäväkseen jatkaa Waskisen aloittamaa luonnostelutyötä. Waskisen luonnoksista periytyi rakennuksen pääpiirteet, mutta Vähäkallion ja Englundin luoma arkkitehtuuri oli kuitenkin astetta modernimpaa - tämä lienee seurausta suunnitteluryhmän sukupolvenvaihdoksesta. Englundin vuonna 1937 laatimat pääpiirustukset esiteltiin samana vuonna Arkkitehti-lehdessä ja ne toimivat pohjana hallintorakennuksen pää- ja työpiirustuksille. Toteutussuunnittelusta vastasivat Dag Englund, Vera Rosendahl ja Onni Ermala yliarkkitehti Martti Välikankaan alaisina. Se, kuinka suuri vaikutus kullakin suunnittelijalla on ollut rakennuksen arkkitehtuuriin, on epäselvää. [29] Piirustuksista löytyy joka tapauksessa signeerauksia niin Waskiselta, Sadeniemeltä, Välikankaalta, Vähäkalliolta, Englundilta, Ermalalta kuin Rosendahliltakin. Esim. 4/1937 päivätyt luonnokset nimikirjoituksellaan vahvistaneet pääjohtaja Vähäkallio, suunnitteluosaston päällikkö Välikangas sekä ”piirtänyt” Englund arvatenkin kollegiaalisesti yhdessä pohtivat suunnitelmien sisältöä.

Terminaalin rakennustyöt aloitettiin vuonna 1937, eduskunnan myönnettyä sille tarvittavat varat. Urakka saatiin päätökseen lentoaseman virallisiin vihkiäisiin, jotka pidettiin 15. toukokuuta 1938.

Rakennuksen sisustukseen panostettiin yhtä huolellisesti kuin talon arkkitehtuuriin. Terminaalin roolia Suomi-kuvan luojana ei väheksytty. Olihan se ensimmäinen rakennus, jonka ulkomainen matkustaja kohtasi, joten sen antaman vaikutuksen oli oltava korkealuokkainen.

Terminaalin rakennustyöt 1937-38. (Pietinen / MV)

Terminaalin keskihalli 1938. Pintojen viimeistely työn alla. (Pietinen / MV)

(Kuvalähteet s.122)

VERTAILUKOHTEITA

Euroopan kolmesta jäljellä olevasta ennen toista maailmansotaa rakennetusta lentoasemasta (Lido Italiassa, Shoreham Iso-Britanniassa ja Malmin lentoasema) Malmi on säilynyt parhaiten.

1. BROMMA (Tukholma)

Kuva lentoaseman avajaisista 1936. Arkkitehdit Paul Hedqvist ja Nils Tesch.

2. SHOREHAM (Brighton)

3. BUDAÖRS (Budapest)

Valmistunut 1937. Arkkitehdit Virgil Bierbauer ja László Králik.

4. LIDO (Venetsia)

5. TEMPELHOF (Berliini)

Lentoasemaa alettiin rakentaa 1923 ja se valmistui 1941. Arkkitehti Ernst Sagebiel.

6. FORNEBU (Oslo)

Kuva lentoaseman avajaisista 1939.

7-9. TURUN LINJA-AUTOASEMA

Valmistunut 1938. Arkkitehdit Harald Smedberg ja Totti Sora, Turun talonrakennustoimisto.

MUITA SUOMALAISIA VERTAILUKOHTEITA:

- Immolan lentokenttä, puolustusvoimat
- Utin lentokenttä, puolustusvoimat
- Turun lentokenttä (Artukainen), siviili-ilmailu
- Tampereen lentokenttä (Härmälä), siviili-ilmailu

3.4 Esikuvia ja vertailukohteita

Siviililentoliikenne ja säännöllinen matkustajaliikenne vakiintuivat Euroopassa 1920-luvulla. Ensimmäisen maailmansodan aikaisilla sotilaslentokentillä toimivat maalentoasemat kävivät pieniksi vuosikymmenen puolivälissä, mikä pakotti kenttien laajentamiseen (esim. Schiphol Amsterdamissa ja La Bourget Pariisissa) tai kokonaan uusien perustamiseen, (Tukholma Bromma-Lindarängen, Tallinnan Ulemiste, Stavangerin Sola), joko vesilentoasemien yhteyteen tai kokonaan muualle. Ensimmäinen kokonaan siviililentoliikenteelle tarkoitettu lentoasema Euroopassa Devaussa Königsbergissä (Itä-Preussi) valmistui vuonna 1923. Vuosikymmenen puolivälissä rakennettiin jo useita lentoasemia, mm. Croydon Lontoon lähellä, Kastrup Kööpenhaminassa sekä Tempelhof Berliinissä.

Uudet lentoasemat pyrittiin sijoittamaan kohtuullisen matkan päähän kaupunkien keskustoista, osaksi toimivaa yhdyskuntaa. Laajentumiseen varauduttiin yleensä alusta pitäen. Liikennelentokoneiden koon ja painon kasvu asetti omat vaatimuksensa aluesuunnittelulle. [30]

Lentoasemarakennus oli rakennustyyppinä aivan uusi myös Suomessa, joten oli luonnollista että Helsingin lentoaseman suunnittelijat tutkivat muualla maailmassa aikaansaatuja vastaavia rakennuksia. Vuonna 1937 tekivät rakennushallituksen arkkitehdit Dag Englund ja Martti Välikangas opintomatkan Eurooppaan perehtyäkseen lentokenttien hallintorakennusten järjestelyyn ja sisustuksiin. Matkan kohteita olivat Vilna, Varsova, Budapest, Praha, Frankfurt am Main, Köln, Pariisi, Berliini ja Tukholma (Bromma). [31]

Erityisesti Berliinin Tempelhof nousi Suomessa alkamassa olevan lentoasemasuunnittelun kannalta merkittäväksi. Se oli ensimmäisiä, joihin suomalaiset viranomaiset tutustuivat tarkemmin. Matkakertomusten mukaan sitä pidettiin tulevaisuudessa Suomeen suunniteltavalle lentoasemalle erinomaisen ja nykyaikaisen rakennussuunnittelun ansiosta. Huomiota kiinnitettiin hallintorakennuksen suunnitteluun, matkustajien huomioon ottamiseen ja monipuolisiin liikennejärjestelyihin. [32]

Kaari ja ympyrä olivat funktionalistisessa arkkitehtuurissa yleisesti käytettyjä elementtejä. Rakennukset, joissa pohjaratkaisun lähtökohta on täysi ympyrä, ovat kuitenkin melko harvinaisia. Milanossa pidetyssä triennaalessa vuonna 1933 oli nähtävissä lentoasemarakennus, jonka kolmikerroksisen osan pohjamuotona oli ympyrä. Tähän liittyi kaksi ja kolmikerroksiset siipiosat. Vuonna 1936 valmistui Lontoon eteläpuolelle Gawickin lentoasema, jonka erikoisuutena oli keskellä lentoasemaa sijaitseva, pohjakaavaltaan pyöreä asemarakennus. [33]

Budapestin vanhan lentoaseman (nyk. Budaörs) päärakennus muistutti suuresti Helsinki-Malmin terminaalia. Sen suunnittelusta järjestettiin kilpailu 1935, jonka voittaneiden arkkitehtien Bierbauer ja Králik suunnittelema rakennus valmistui 1937. Se muodostui kolmikerroksisesta sylinterin muotoisesta osasta ja siitä kahteen suuntaan lähtevistä kaarevista, kaksikerroksisista siipiosista. Kiitotien puolella pyöreän osan toista ja kolmatta kerrosta kiersivät terassit. Vastakkaisella puolella toisessa kerroksessa sijaitsi pääsisäänkäynti, johon päästiin kadulta ramppeja pitkin. Sisääntulokerroksessa oli keskellä kahden kerroksen korkuinen pyöreä pääaula, joka sai valoa ylhäältä. Julkisivut olivat vaaleaksi rapatut. Ikkunarivistöt oli muodostettu yksittäisin ikkunoin, mutta ei nauhaikkunoin. [34] Lennonjohtotorni nousi yksikerroksisena pyöreän päämassan yläpuolelle samaan tapaan kuin Malmilla.

Budapestin lentoasema Budaörs. (Kuvalähde s.122)

Terminaalin keskihalli vuonna 1938. (Iffland / KA)

Terminaalin kentän puoli vuonna 1938. (Iffland / KA)

3.5 Terminaalin arkkitehtuuri ja rakenteet

Malmin lentoaseman terminaali edusti dynaamista ja funktionaalista rakentamista, kuin symbolina lentämisen ennakkoluulottomuudelle ja lentokoneiden virtaviivaisuudelle. Terminaali tarjosi lentomatkustajille modernit puitteet ja hyvät näköalat sekä lyhyet etäisyydet liikennealueille. [35]

Terminaalirakennuksen sylinterimäinen keskiosa oli kolmikerroksinen. Sylinterin halkaisija oli ylhäällä 29 m ja alimmassa kerroksessa 33 m. Sen ytimessä oli koko rakennuksen korkuinen keskihalli, johon tuli luonnonvaloa keskiössä olevan pyöreän lanterniinin kautta. [36] Ensimmäisessä kerroksessa sijaitsivat matkustajaliikenteeseen tarvittavat tilat saapuville ja lähteville matkustajille, kuten odotus-, tulli-, matkatavaratilat ja liikennetoimistot. Toinen kerros oli kokonaan varattu ravintolalle, josta oli suora kulkuyhteys kattoterasseille ja kerroksen ympäri kiertävälle parvekkeelle ulkoilmaravintolaan. Lentoesitysten aikana terasseja käytettiin yleisön katsomoina ja niille pääsi nousemaan myös suoraan pihalta ulkoportaita pitkin. Ylimmässä kerroksessa olivat aseman hallininnon ja lennonjohdon tilat, joista kuljettiin myös ylös lennonjohtotorniin ja ylimmälle kattoterasseille, joka oli henkilökunnan käytössä.

Pyöreästä rungosta erkani kaksi matalaa siipeä toisiinsa nähden suorassa kulmassa. Yksikerroksisissa siivissä sijaitsi lentotoiminnan aputiloja, kuten lentäjien majoitustilat, ensiapu- ja poliisitilat, varastoja yms. Perustukset ja kantavat rakenteet mitoitettiin siten, että siipien korottaminen yhdellä kerroksella olisi mahdollista. Myös pidentämistä pidettiin mahdollisena. [37]

Pyöreän osan kantava järjestelmä, joka muodostui pilareista ja kaksoislaattavälipohjista, oli erittäin joustava. Pohjaratkaisuja oli helppo muuttaa väliseiniä poistaen tai lisäten. Kokeellinen teräsbetoniseinärakenne teki mahdolliseksi mm. nauhaikkunat ympäri koko sylinterinmuotoisen rakennuksen. Molemmin puolin rapattu ulkoseinä koostui kantavasta 150 mm:n teräsbetoniseinästä ja 125 mm:n Siporit -lämmöneristeestä. [38]

Ulkoseinien rappaus oli kovaa sementtipitoista terrastirappausta. Sokkelit tehtiin 50 mm:n sahatuista graniittilaatoista. Ulkoportaat oli peitetty punaisella graniitilla, ulkoterssit punaisella klinkkereillä. Ikkunapuitteet olivat rautaa. Lattiamateriaalit olivat hallissa mosaiikkibetonia, ravintolassa, odotustiloissa, käytävissä ja pyöreissä porrashuoneissa kumimattoa, muut tilat linoleumia. Rapatut sisäseinät maalattiin käyttötarkoituksen mukaan kalkki- tai öljymaalilla. Ravintolassa ja odotustilassa oli myös puupaneelipintoja. [39]

Terminaalin keskihalli sekä ravintolaan ja odotustilaan johtava porras 1938. (Iffland / KA)

Rakennusta kiertävä nauhaikkuna mahdollisti huonejaosta riippumattoman ihanteellisen valon saannin. Auringon puolella ikkunoissa oli värikkäät markiisit.

Aulasta on helppo orientoitua haluamiinsa tiloihin: toisen kerroksen ravintola-osasto oli erotettu aulatilasta nauhaikkunalla ja kolmannen kerroksen toimistoihin johtaa aulatiloihin aukeava kehämäinen käytäväosa. [40]

Terminaalin alle laitettiin rautabetonipaalutus (420 kpl) 11-18 metrin syvyyteen kantavaan sora- tai kalliopohjaan ulottuen. [41]

Lentoaseman ravintola terminaalin 2. kerroksessa vuonna 1938. Kuvassa näkyy ravintolasalin alkuperäienen kalustus, joka sotavuosina hävitettiin. Kattovalaisimet integroituine ilmanvaihtoventtiileineen ovat säilyneet tähän päivään saakka. (Tietolähde: Arkitekten 1938, Kuvalähde: Iffland / KA)

3.6 Ravintolan ja odotustilan sisustus

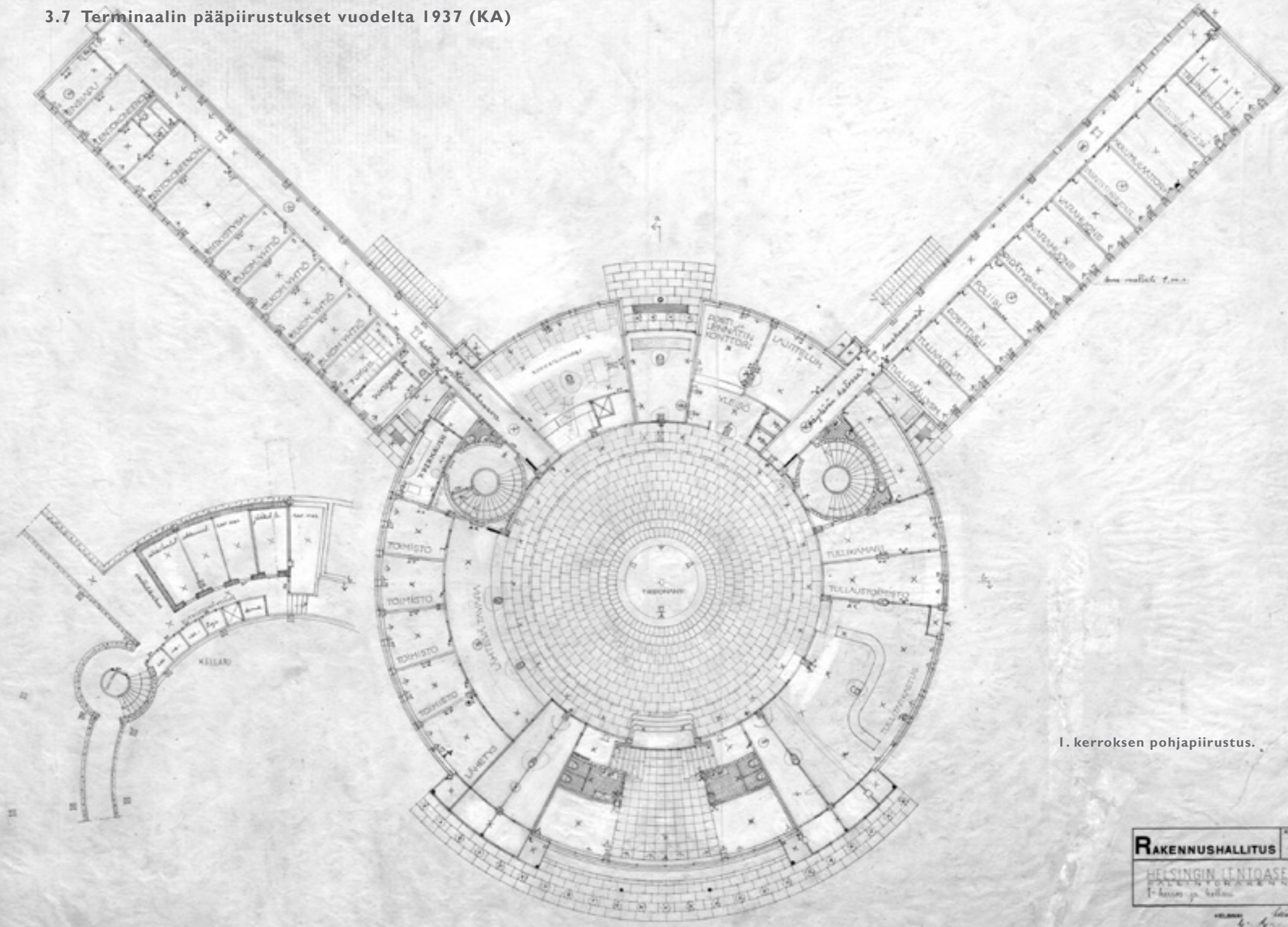
Lentoasema oli pääkaupungin ja koko Suomen käyntikortti ja näyteikkuna, joten terminaalin sisätilatkin suunniteltiin erikoisella pieteetillä. Suunnittelussa ja huonekaluhankinnoissa noudatettiin rakennusten arkkitehtuuriin soveltuvaa modernistista tyyliä. Huonekaluja toimittivat mm. J. Merivaara Oy, Keravan Puuteollisuus Oy sekä valaisimia Taito Oy ja Idman Oy. Interiöörien värimaailman suunnitteli taiteilija Eino Kauria, joka myös valvoi maalaustöiden toteutusta. [42] Vanhoista mustavalkoisista valokuvista voidaan todeta, että maalauspinnoissa hyödynnettiin taitavasti erilasia kiiltoasteita, hienona esimerkkinä ravintolasalin katon korkeakiiltoinen emalimaalaus.

Ravintolan sisustus ja huonekalut hankittiin pääasiassa Artekista. [43] Ravintolan ja odotussalin seinät oli päällystetty Artekin toimittamilla puupaneeleilla. [44] Kuten yleensä Artekin sisutuksissa, käytettiin tässäkin kohteessa standardihuonekaluja, mutta myös uniikkeja kalusteita suunniteltiin tarpeen mukaan. Artek sai kalustettavakseen myös ensimmäisessä kerroksessa sijainneen odotushallin tai ainakin osan siitä. Lisäksi Artekin piirustustoimistossa suunniteltiin odotushallin Oregon-männystä valmistettu ikkunapenkki ja lämpöpatterien suojus. [45]

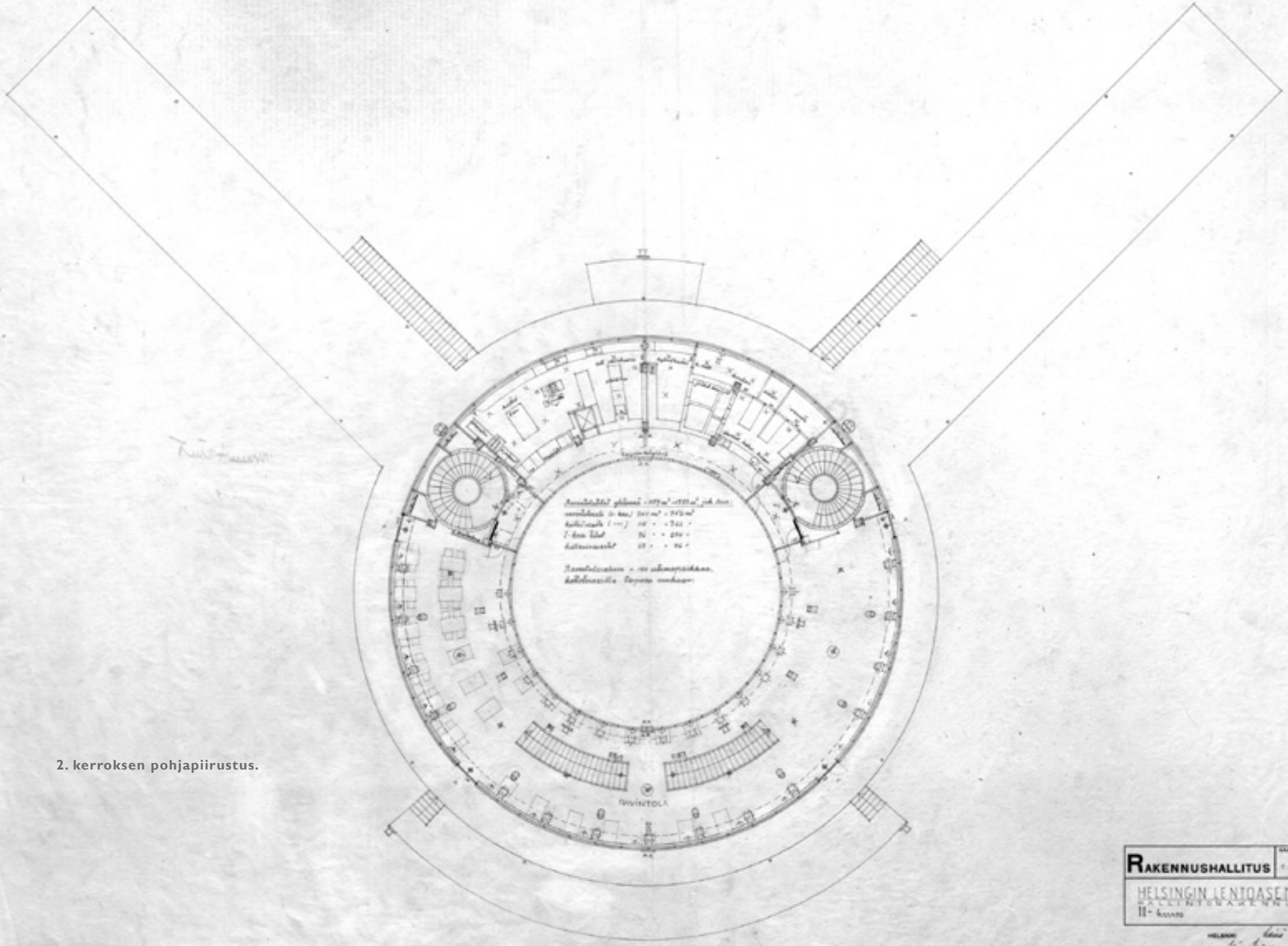
Lentoaseman odotustila 1938. (Finnair)

Lentoaseman ravintolan keittiö 1938. (Iffland / KA)

3.7 Terminaalin pääpiirustukset vuodelta 1937 (KA)



1. kerroksen pohjapiirustus.



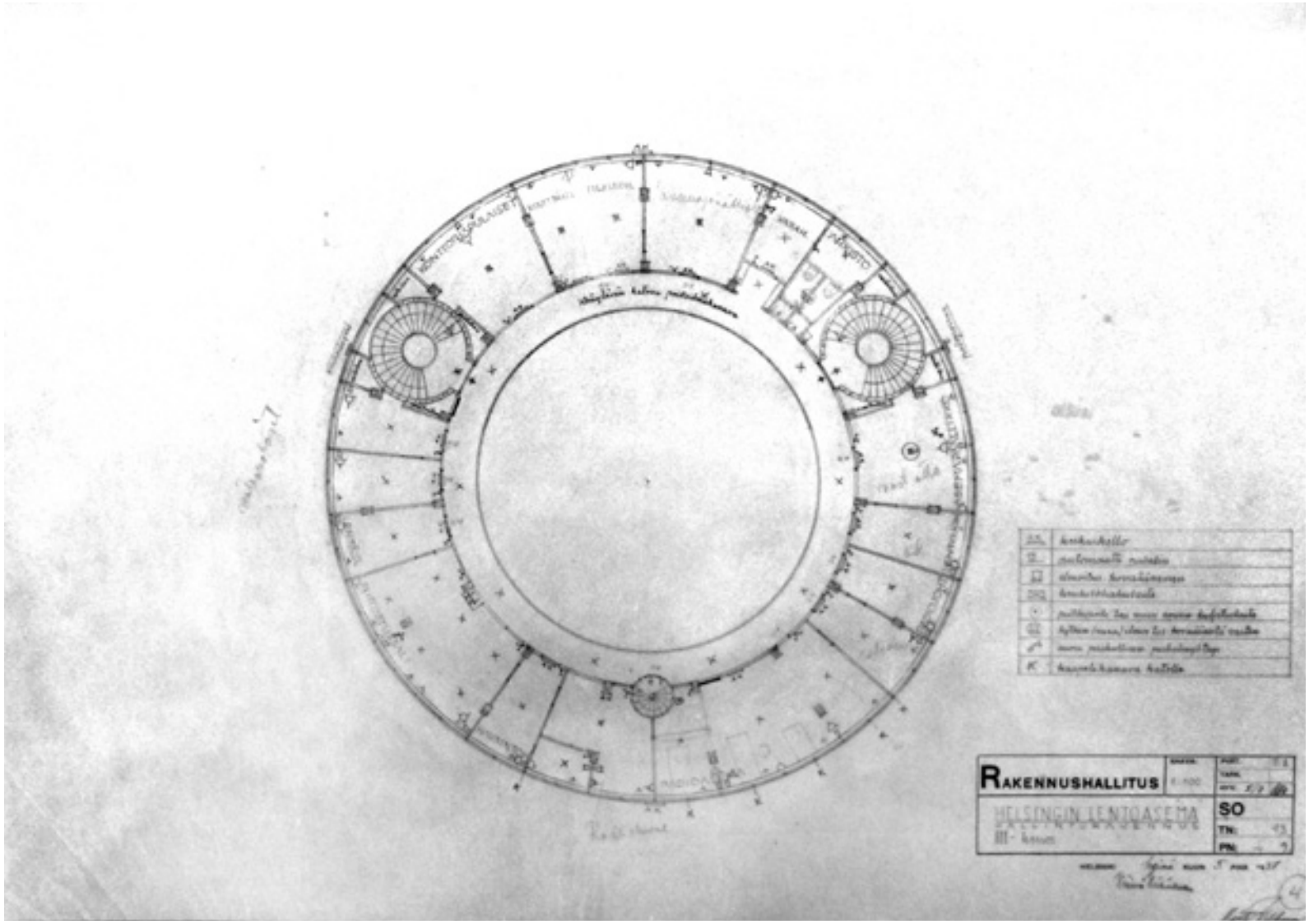
2. kerroksen pohjapiirustus.

RAKENNUSHALLITUS

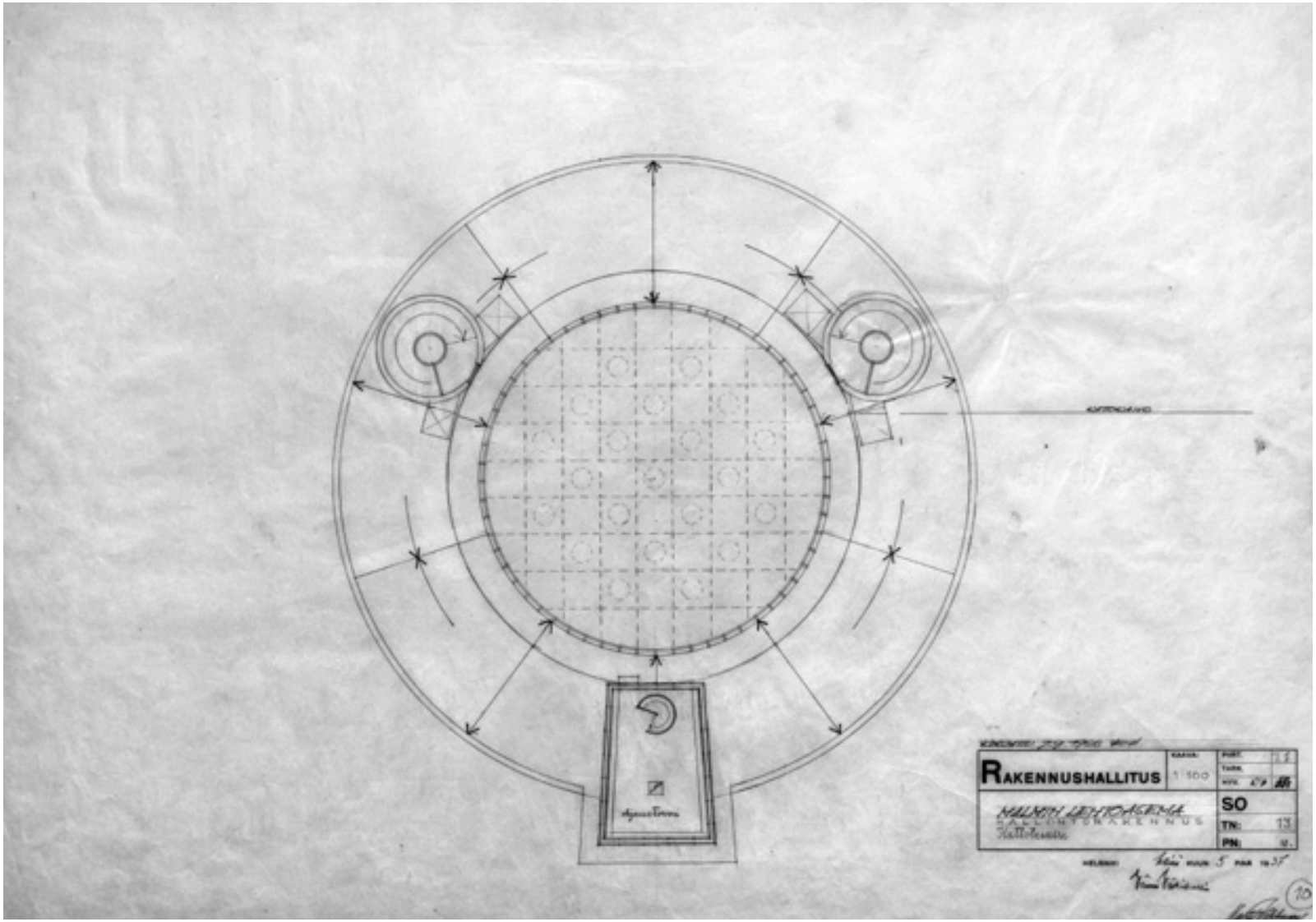
HELSINGIN LENTOASEMA
HALLINTORAKENNUS
II- kerros

SO

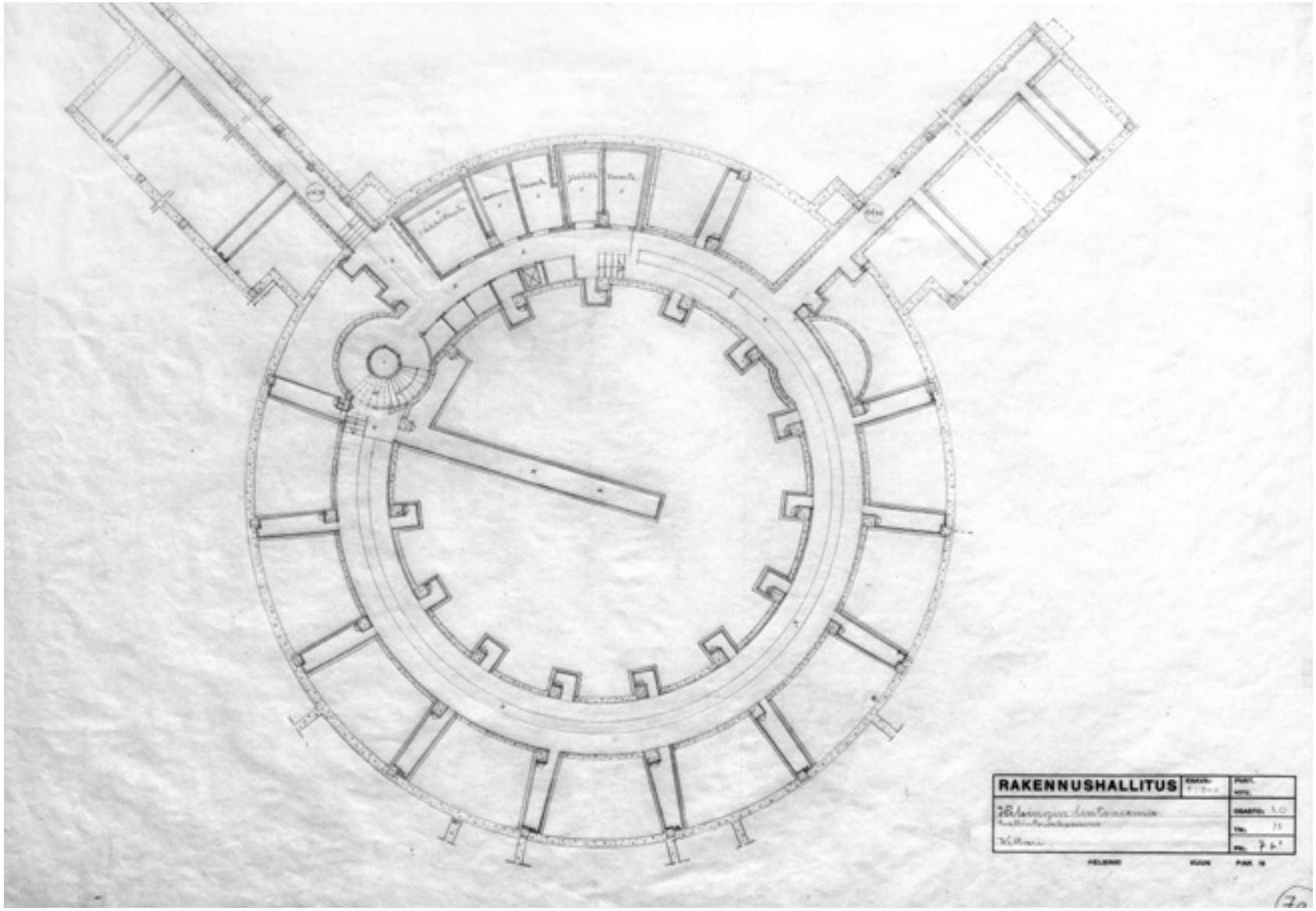
3. kerroksen pohjapiirustus.



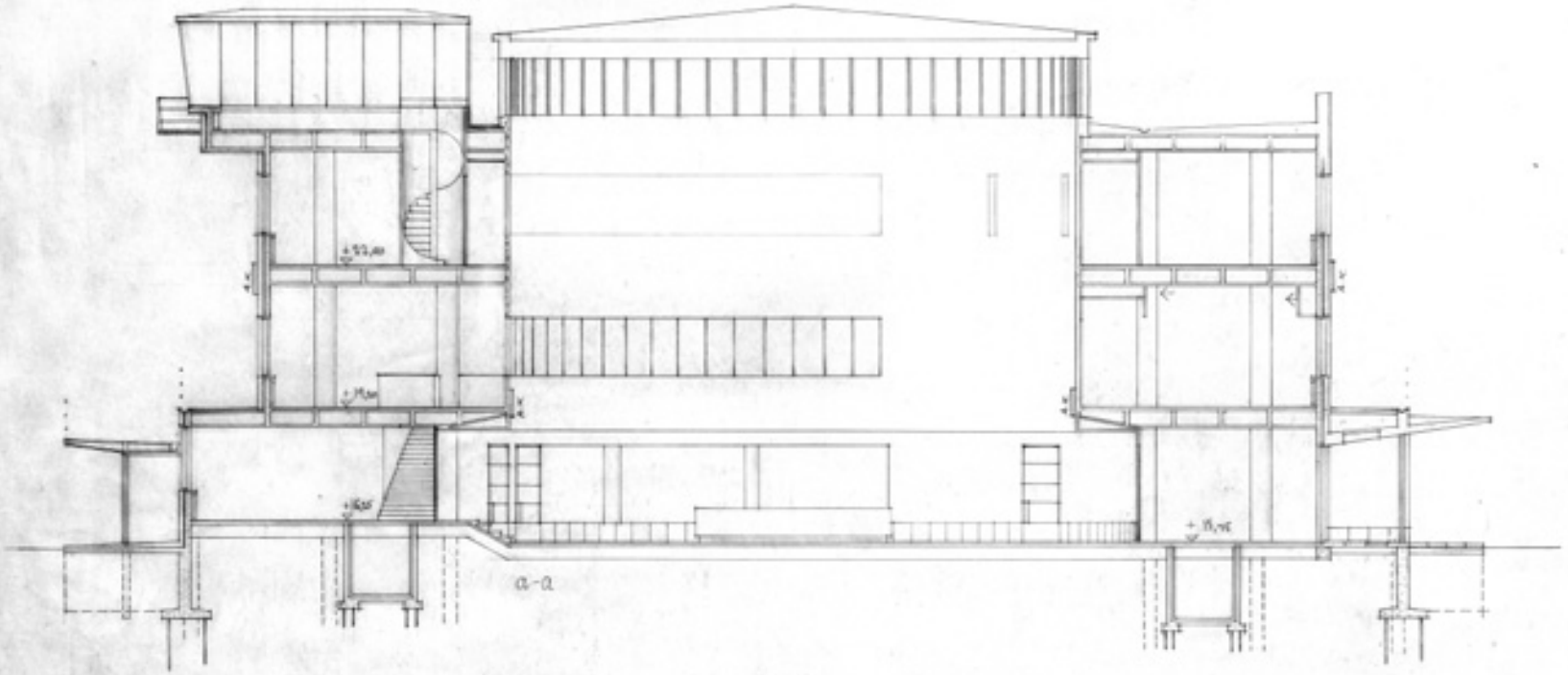
Kattopiirustus.

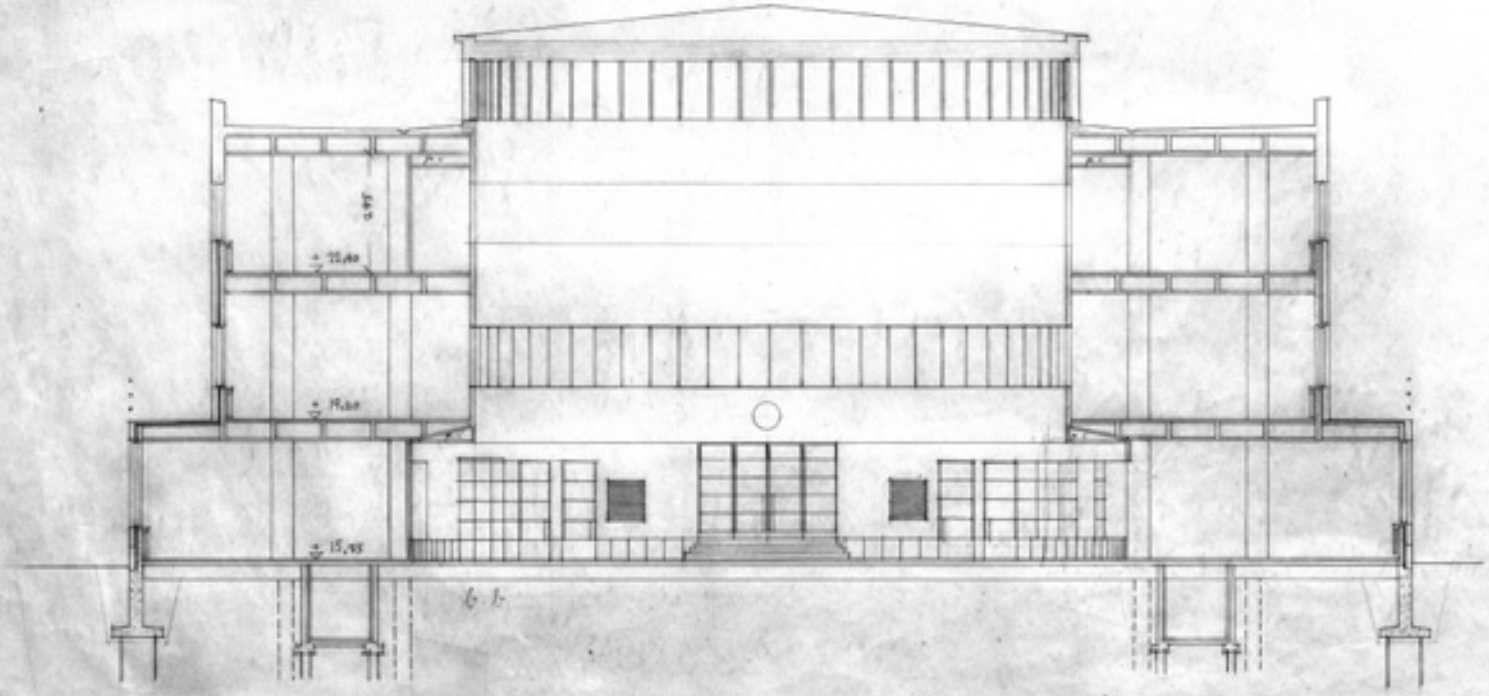


Kellarin pohjapiirustus.



Leikkaukset.

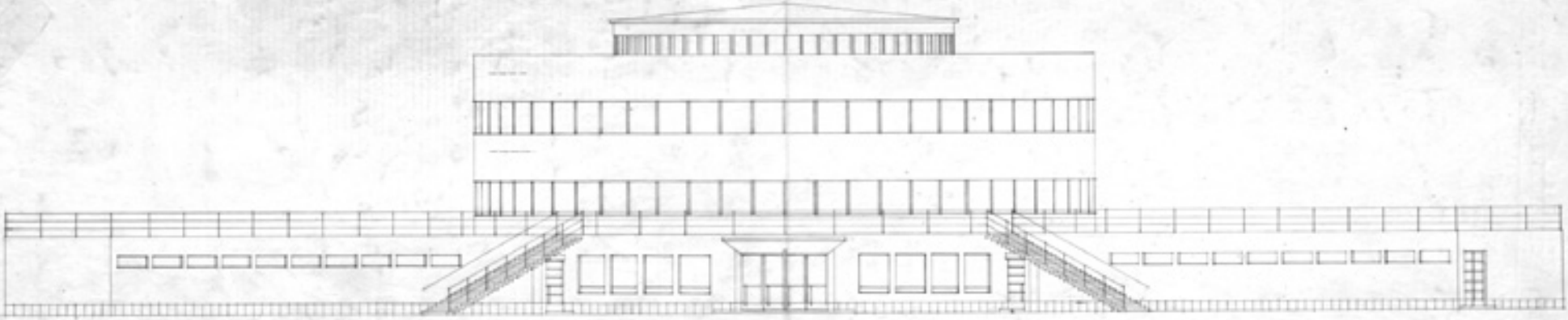




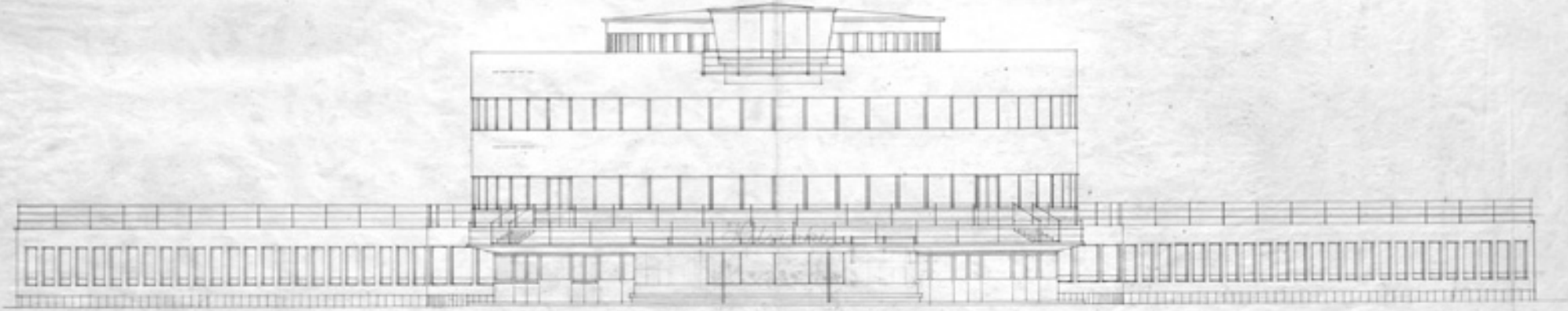
RAKENNUSHALLITUS	KAAVA: 1:100	PIIRT.	
		TARK.	
		HYV.	
HELSINGIN LENTOASEMA HALLINTORAKENNUS Leikkaukset a-a ja b-b		SO	13
		TN:	
		PN:	11.

HELSINKI kesäk KUUN 5 PNA 1937.

Julkisivut.



E

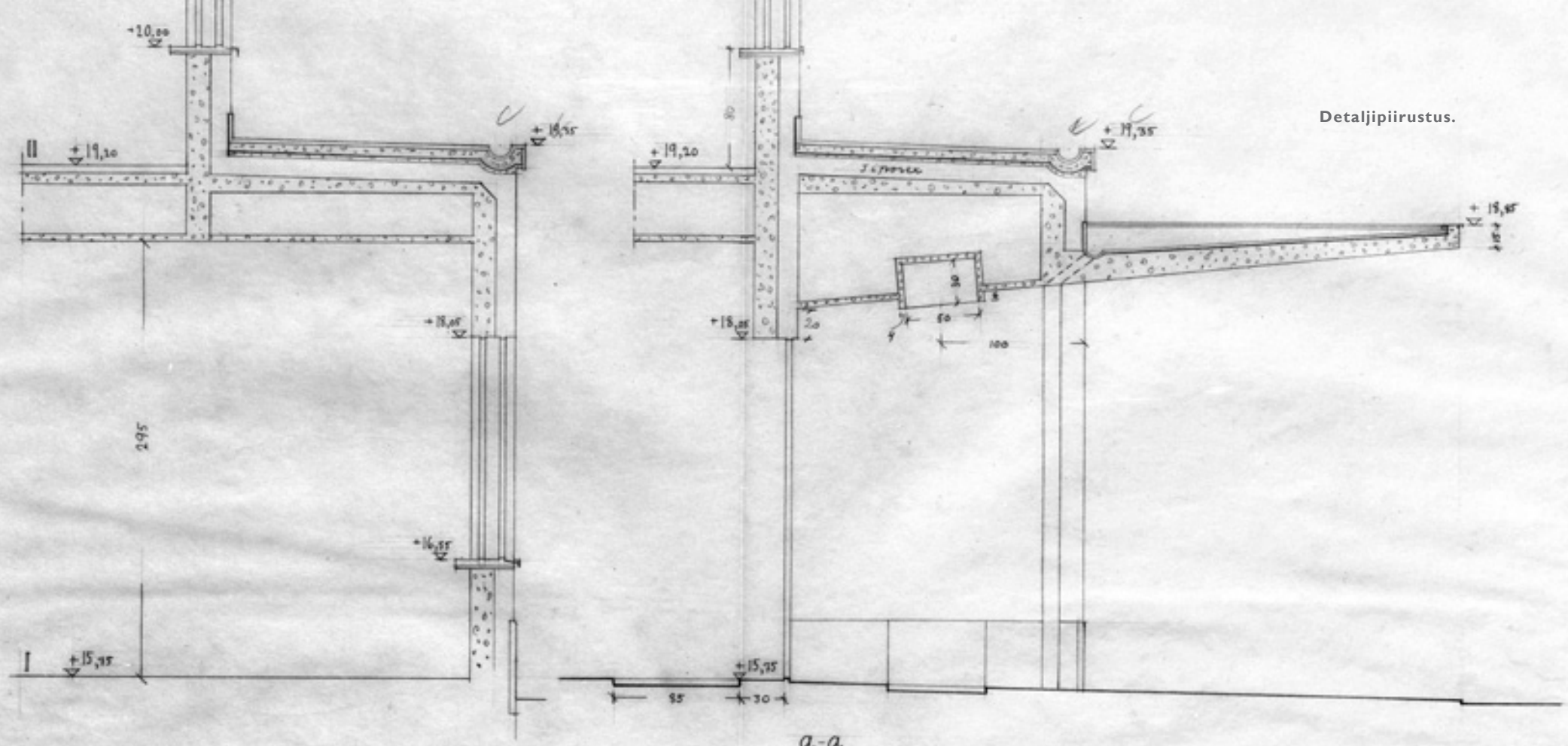


D

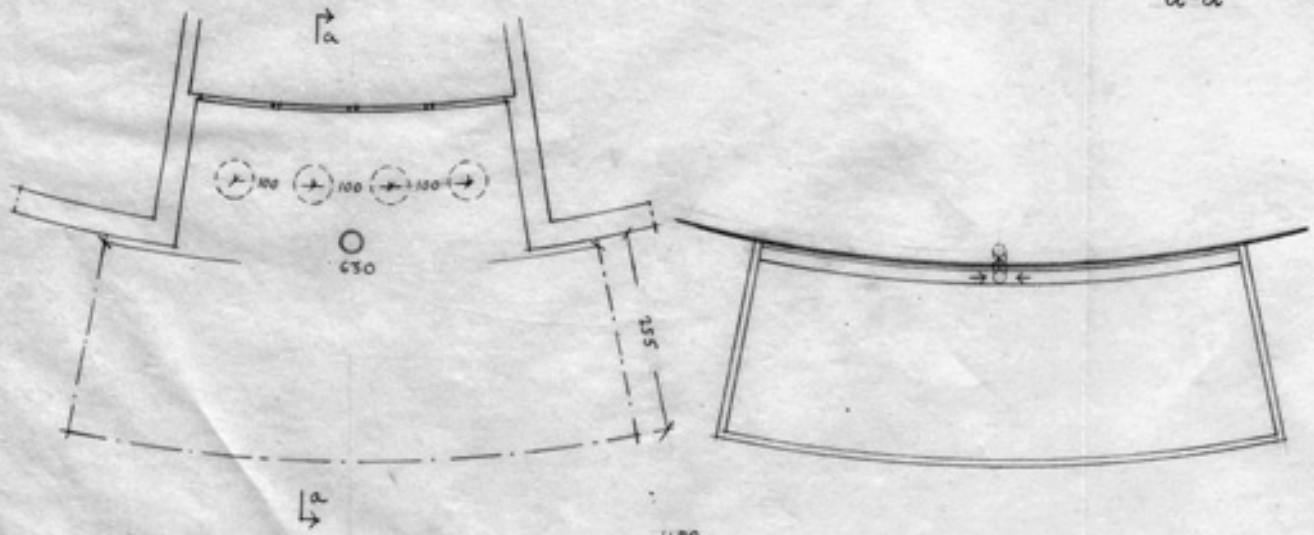
RAKENNUSHALLITUS	KARKA: 1:100	PUST. 21
		TARK.
		HYV.
HELSINGIN LENTOASEMA HALLINTORAKENNUS Julkisivut pohjoinen ja etelään		SO
		TN: 13
		PN: 19

HELSINKI Kuun 5 PAR 19 [illegible]

Detaljipiirustus.



a-a



1:50

RAKENNUSHALLITUS	KAAVA: 1:50 ; 1:20	PIIRT. VR HYV.
HELSINGIN LENTOASEMA HALLINTORAKENNUS Eteläpuolen katos.		OSASTO: 50 TN: 13 PN: 50

HELSINKI loka KUUN 15 PNÄ 1937

78

Hangaarin edustalla Lufthansan Junkers Ju-52 vuonna 1938. (Pietinen / MV)

3.8 Hangaari

Ensimmäisenä Malmin lentoaseman rakennuksista valmistui lentokoneiden suojaksi tehty, jättiläismäinen hangaari. Hangaarin rakentaminen aloitettiin kesällä 1936 ja se valmistui seuraavan vuoden lokakuussa. Lentokoneiden säilytykseen tarkoitetun hallin lisäksi hangaarirakennukseen kuului toimistoja, korjaamo- ja huoltotiloja sekä koko lentoaseman sähkö- ja lämmityskeskus. Terminaalin ollessa vielä rakentamatta, sijoitettiin myös lennonjohto-, tulli-, passintarkastus-, matkustaja- sekä matkatavaratilat aluksi hangaariin. [46]

Hangaarin rakennussuunnitelma perustui insinööritoimiston U. Varjon vuonna 1936 laatimaan suunnitelmaan. Kyseinen toimisto oli aikaisemmin osallistunut Tampereen Härmälän lentokonetehtaan suunnitteluun ja tätä osaamista hyödynnettiin Malmin hangaarissa, erityisesti kattorakenteiden osalta. Vaikutteita oli haettava myös ulkomailta, koska vastaavia rakennuksia oli Suomessa niukasti. Härmälän lisäksi oli lentokonehalleja ainoastaan puolustusvoimilla. Puolustusministeriössä vuonna 1935 laadittujen tyyppipiirustusten (arkkit. Elis Hyvärinen ja ins. Osmo Leiwo) mukaan pystytettiin hallit Immolaan, Uttiin ja Luonetjärvelle. Malmin hangaarin arkkitehtisuunnittelua johti Yleisten rakennusten ylihallituksen ylijohtaja Yrjö Sadeniemi, apunaan arkkitehdit Yrjö Waskinen ja Onni Ermala. Lentokonehallin arkkitehtuuri oli pitkälti rakennuksen funktion sanelemaa. Erityisvaatimuksia aiheutti ilmastomme, mutta myös käyttöön liittyvät seikat, kuten rakennuksen suuri koko ja sen pitkät jännevälit. Valmistuessaan hangaari oli yksi Euroopan suurimmista käytössä olevista yksittäisistä lentokonehalleista. [47]

Lentokonehallin arkkitehtuuri oli astetta maanläheisempää kuin terminaalin kansainvälinen tyyli. Pulpettikattoinen hangaari muistutti laadukasta teollisuusrakennusta. Rakennus oli taidonnäyte sekä kokonsa että rakennetekniikkansa puolesta. Halliin piti mahtua viisi Junkers Ju 52-konetta. [48] Hallissa oli poikkeuksellisen pitkälle jännevälille viritetyt teräskattotuolit virtaviivaisten betonipylonien varassa. Rakenneteknisesti 80 tonnia painavien teräsrakenteisten kattotuolien asennustyö oli haastavaa. Ne koottiin maanpinnalla ja nostettiin neljän puurakenteisen ristikkopilarin varassa paikoilleen. [49] Valoa tulvi sisään suurista ruutuikkunoista. Myös valtavat liukuovet (vapaa aukko 48 m) olivat rakenteellisesti ainutlaatuiset.

Rakennuksen tiilijulkisivut slammattiin. Hallin perustason betonilattia jaettiin liikuntasaumoin kiinnostavaksi kuusikulmiokuvioksi. Lentokonehallin toisella pitkällä sivulla on matala aputilavyöhyke ja kaksikerroksinen toimistosiipi, joiden arkkitehtuuri edusti tavanomaisempaa rakentamista, funktionalismille tyypillisin piirtein.

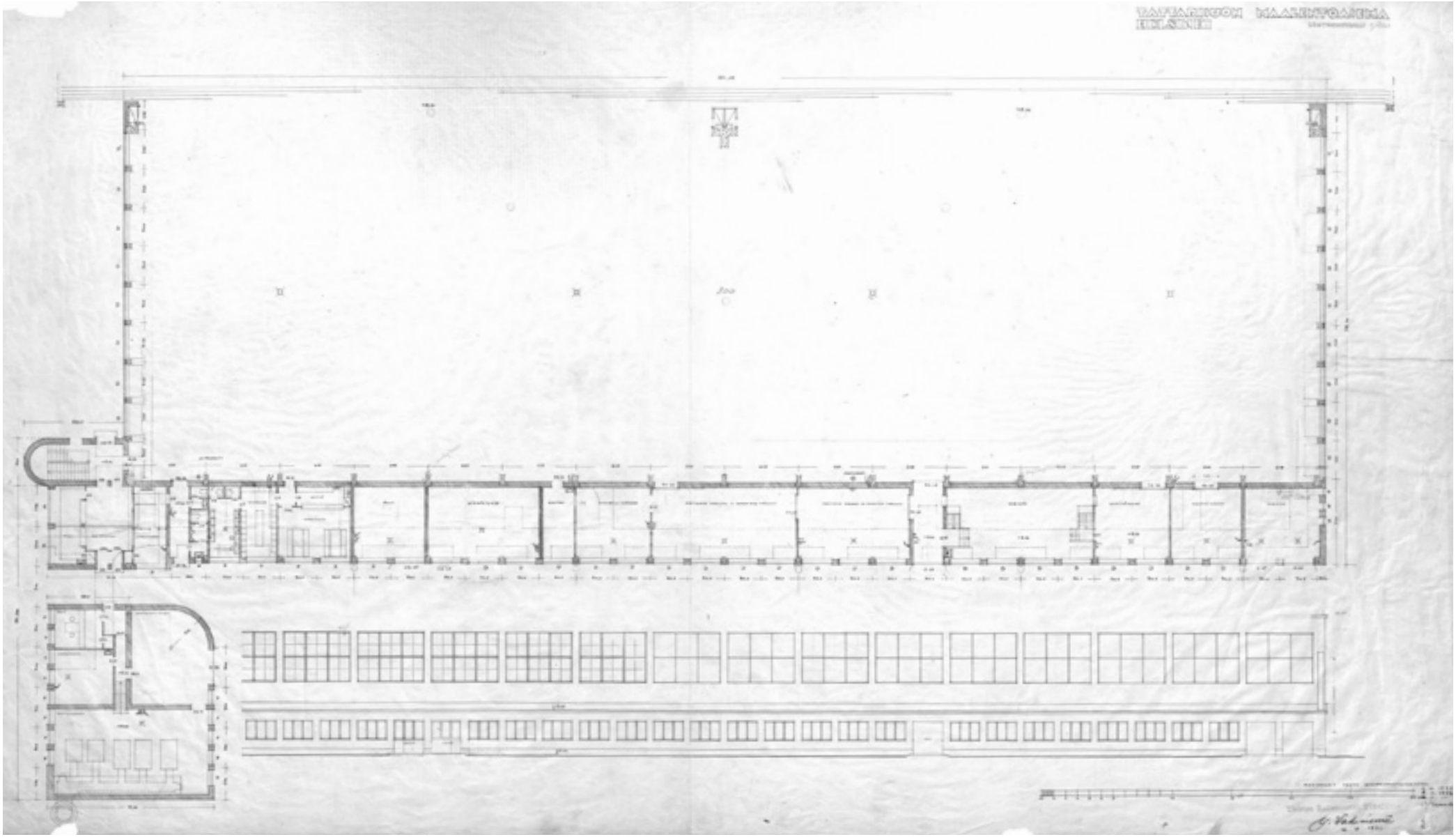
Edistyksellisenä on pidettävä myös lentokonehallin lämmitysjärjestelmää. Hallin lämpötila oli aina pysyttävä 0°C yläpuolella, jopa talvisin, kun valtavat liukuovet pidettiin auki. Lämpötilaa hallittiin radiaattoreilla ja lämpöpuhaltimilla, jolloin lämmitysjärjestelmän tehoa pystyttiin nopeasti säätämään. Lisäksi liukuoviin oli asennettu kynnystuulettajat, joiden tuottamalla ilmaverholla vähennettiin lämpöhäviötä ovien ollessa auki. [50]

Hangaarin alle laitettiin kantavaan sora- tai kalliopohjaan 11-18 m syvyyteen ulottuva rautabetonipaalutus (300 kpl). [51]

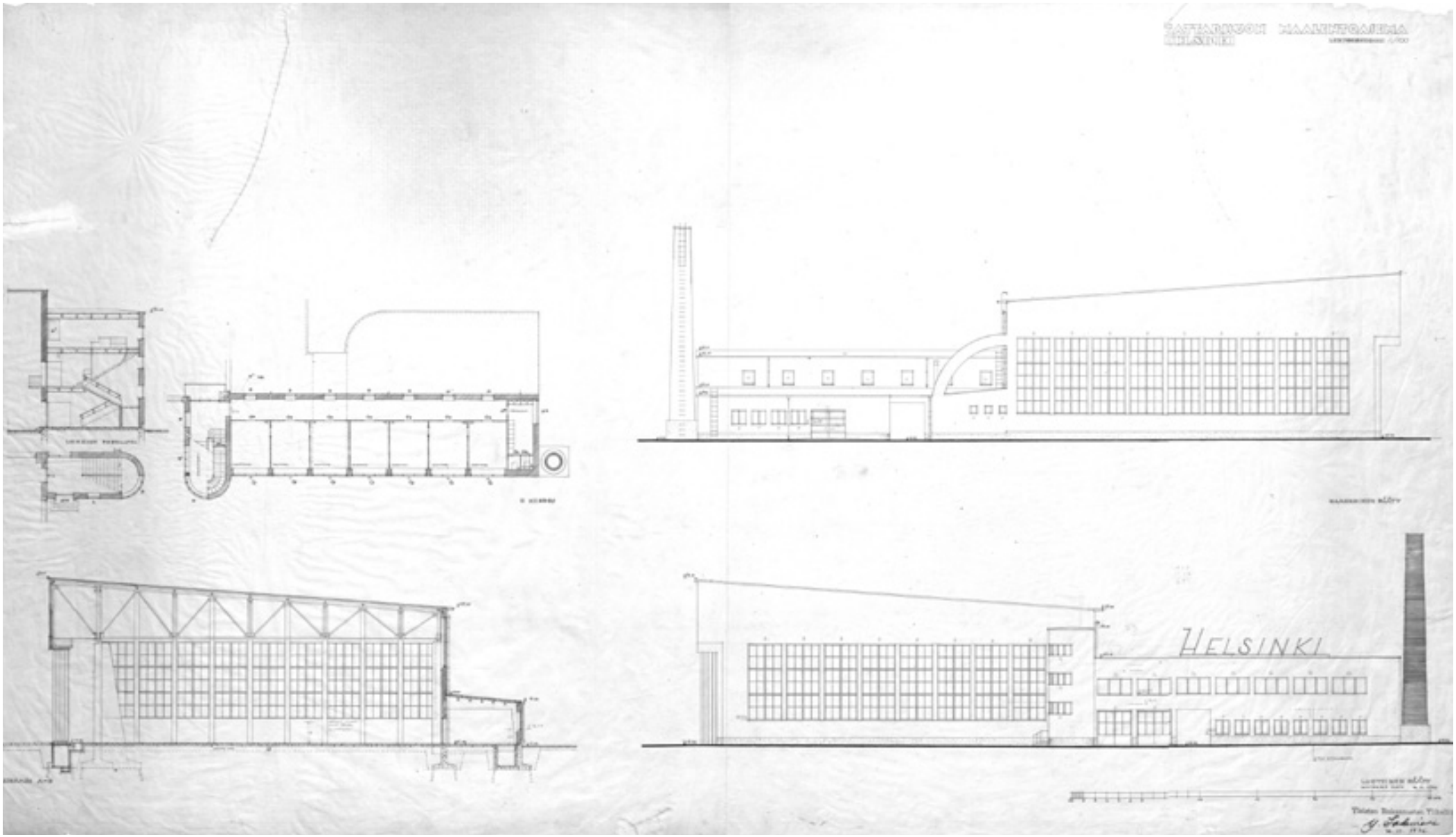
Hangaari rakenteilla marraskuussa 1936. (Pietinen / MV)

Lufthansan Ju 52/3m D-A HUS Heinrich Kroll. Taustalla Aeron samanniminen OH-ALL Kaleva. (Pietinen / MV)

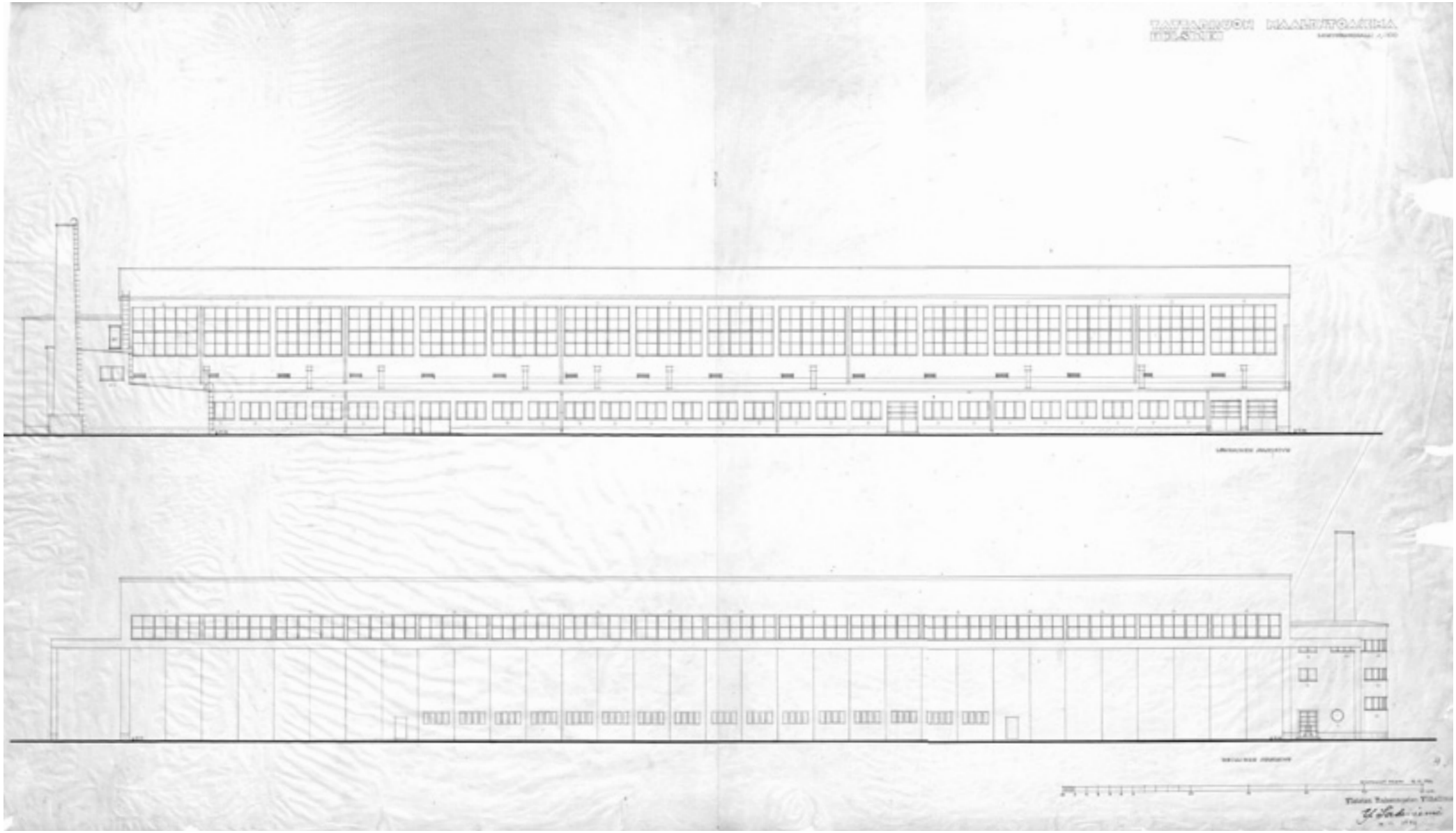
3.9 Hangaarin pääpiirustukset vuodelta 1936 (KA)



1. kerroksen pohjapiirustus.



2.-3. kerroksen pohjapiirustukset, leikkaus ja päätyjulkisivut.



Julkisivut koilliseen ja lounaaseen.

MALMIN LENTOASEMAN SUUNNITTELIJAT

PERUSTAMISVAIHEEN SUUNNITTELIJAT

YRJÖ WASKINEN (9.8.1892-22.7.1963) valmistui arkkitehdiksi 1919. Yrjö Waskinen työskenteli 1920–1952 Rakennusten ylihallituksen, sittemmin Rakennushallituksenarkkitehtina. Valtion rakennusten lisäksi hän suunnitteli 1920–1940-luvuilla kirkkorakennuksia, kouluja ja asemakaavoja. Waskisen suunnittelemista julkisista rakennuksista tunnetuimpia ovat Maanmittaus hallituksen virastotalo, Teknillisen oppilaitoksen päärakennus ja Eläinlääkintälaboratorion rakennus Helsingissä sekä Turun Maakunta-arkiston vanha osa.

YRJÖ SADENIEMI (28.11.1869-10.4.1951) oli suomalainen arkkitehti ja Yleisten rakennusten ylihallituksen ylijohtaja. Arkkitehtina Yrjö Sadeniemi tunnetaan erityisesti kirkko- ja koulurakennusten suunnittelijana. Hänen työnsä ovat tyyliltään lähinnä 1920-luvun klassisismia. Valtion rakennushallinnossa työskennelleenä hänen töitään löytyy ympäri Suomea.

VÄINÖ VÄHÄKALLIO (16.6.1886-20.3.1959) valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta 1909. Tämän jälkeen hän työskenteli noin vuoden Vilho Penttilän toimistossa. Vuosina 1911-41 Vähäkallio hoiti omaa arkkitehtitoimistoaan, jonka tuotantoon kului mm. usita Osuuliike Elanolle tehtyjä suunnitelmia, pankkirakennuskisa ja asuintaloja. Hän toimi Kulutusosuuskuntien Keskusliiton (KK) arkkitehtina 1928-34 ja rakennushallituksen pääjohtajana 1936-43. Vähäkallio kehitteli 1926-28 yhtenä komiteajäsenenä valtion rakennushallintoa. Yleisten rakennusten ylihallituksen muututtua 1936 rakennushallitukseksi Vähäkallio nimitettiin sen ensimmäiseksi pääjohtajaksi. Hän toimi suomalaisen rakentamisen näköalapaikalla vuoteen 1943 asti.

MARTTI VÄLIKANGAS (1.8.1893-9.5.1973) valmistui arkkitehdikdi 1917, jonka jälkeen Välikangas työskenteli puoli vuotta Venäjällä. Vuonna 1918 hän oli AB Brändö Villastadin palveluksessa, jonkin aikaa Gösta Juslénilla ja 1918-1920 Frosteruksen ja Gripenbergin toimistossa. Välikankaalla oli oma toimisto Helsingissä vuodesta 1920 lähtien. Vuosina 1937-40 hän toimi Rakennushallituksen yliarkkitehtina. Tämän jälkeen hän siirtyi Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön palvelukseen Viipurin rakennuspiirin päälliköksi. Tässä virassa hän johti valtiollista jälleenrakennustoimintaa 1942-44. Välikangas toimi pitkään Turun linnan restaurointivaltuuskunnan puheenjohtajana. Arkkitehti-lehden päätoimittaja hän oli vuosina 1928-30 ja vaikutti tässä ominaisuudessa funktionalismin läpimurtoon Suomessa.

DAG ENGLUND (19.10.1906-1.9.1979). Dag Englund kirjoitti ylioppilaaksi 1926 ja valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta 1933. Hän työskenteli aluksi yhdessä Kaj-veljensä kanssa ja vuosina 1939-44 arkkitehtina rakennushallituksessa. Hän perusti oman toimiston Helsinkiin vuonna 1945.
Englund menestyi hyvin arkkitehtuurikilpailuissa. Dag Englund suunnitteli lukuisia teollisuus- ja asuinrakennuksia eri puolille Suomea. Englundin mittava suunnittelutyö vuosina 1959-64 oli Eläinlääketieteellisen tiedekunnan rakennuskokonaisuus Helsingissä.

ONNI ERMALA (9.5.1904-29.9.1958) opiskeli Viipurin Taiteenystävien piirustuskoulussa vuosina 1920–1924 ja toimi Rakennushallituksen piirtäjänä 1929–1943, Rakennushallituksen suunnitteluosaston arkkitehtina 1943–1950 ja Kemin kaupunginarkkitehtina 1950–1958. Ermala ei ollut saanut arkkitehdin koulutusta, mutta siitä huolimatta hänet nimitettiin arkkitehdin virkoihin. Hän myös menestyi arkkitehtikilpailuissa. Näistä saavutuksista merkittävin oli ensimmäinen palkinto Helsingin olympiastadionin suunnittelukilpailussa (1930), lunastettu suunnitelma stadionin toisessa kilpailussa (1933) ja kutsu kolmanteen kilpailuun.

VERA ROSENDAHL (23.4.1908-k.) valmistui arkkitehdiksi 1934. Rosendahl työskenteli Hilding Ekelundin toimistossa vuosina 1934-37, jonka jälkeen hän siirty rakennushallitukseen ajaksi 1937-41. Vuodesta 1941 eteenpäin hän työskenteli Helsingin rakennustarkastuskonttorissa.

EINO KAURIA (s.17.4.1903-k.) oli suomalainen koristetaiteilija. Hän kävi taideteollisen keskuskoulun 1924–1927 ja teki opintomatkat Keski-Euroopan maihin 1933 sekä Yhdysvaltoihin 1951. Kauria erikoistui koristemaalaukseen ja puuintarsiaan. Hän teki useita seinä- ja lasimaalauksia sekä intarsiatöitä. Interiöörien värisuunnittelijalta hän toimi useassa suomalaisen arkkitehtuurin merkkiteoksessa, kuten esim. Paimion parantola, Lasipalatsi, Malmin lentoaseman terminaali ja Kino Tapiola.

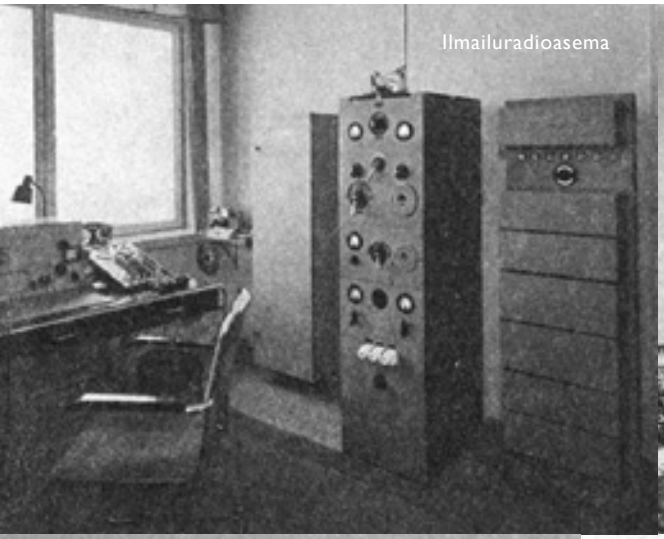
TERMINAALIN MUUTOKSET VUONNA 1948

ANTERO PERNAJA (22.8.1902-16.3.1985) oli suomalainen arkkitehti ja professori. Hän oli Teknillisen korkeakoulun huoneenrakennusopin professori 1951–1965. Hänen suunnittelelmia kohteita ovat esimerkiksi Postisäästöpankin pääkonttori Helsingissä (1943–1955) ja sen Hakaniemen konttorin (1960, Nils-Henrik Sandellin kanssa) sekä Kansallis-Osake-Pankin pääkonttorin uudisrakennuksen (1962, Nils-Henrik Sandellin kanssa).

SYLVI ERNO suunniteeili rakennushallituksessa Antero Pernajan alaisena Malmin lentoaseman muutoksia vuosina 1947-48. Ernon allekirjoitus löytyy useista hankkeeseen liityvisstä piirustuksista, joista suurin osa on kalustesuunnitelmia.

TERMINAALIN PERUSKORJAUS 1967

ANNIKKI VIRTANEN suunnitteli rakennushallituksessa Malmin lentoaseman terminaalirakennuksen peruskorjauksen vuosina 1966-67. Hänen nimikirjoituksensa löytyy useimmista hankkeeseen liityvistä piirustuksista.



Ilmailuradioasema

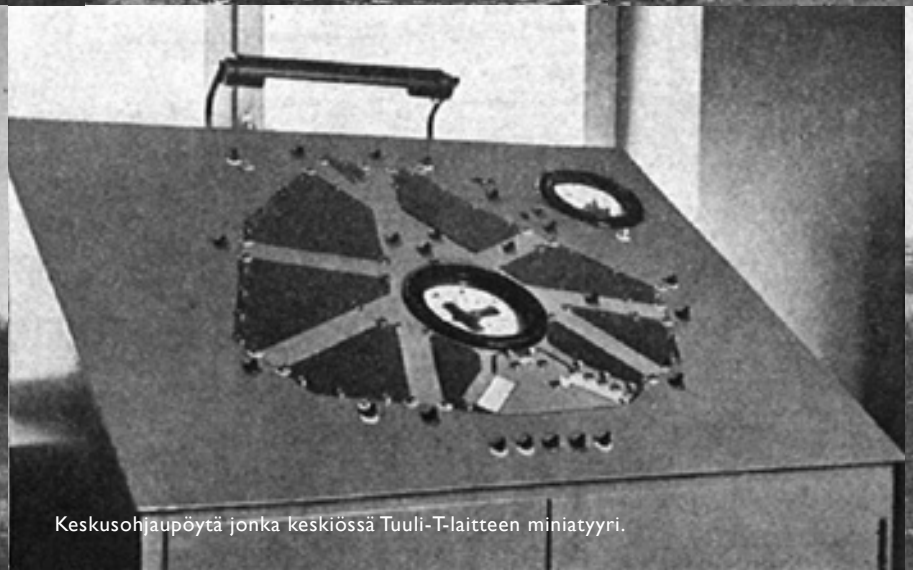
Suuntimisasema

Sokkolaskulaitteiden suuntalähettimen antenni.

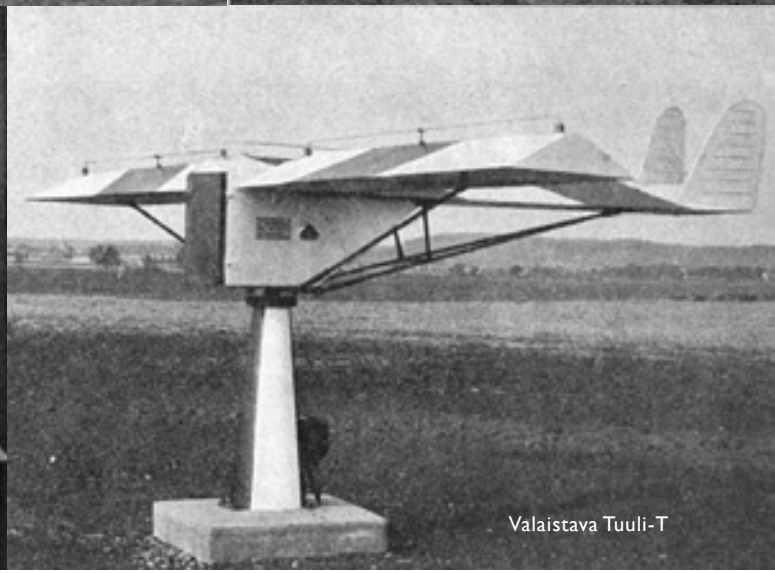
Sokkolaskulaitteiden päämerkkilähetin.

Kuvatlähde: Lönnroth, Helsingin lentoasema

Valonheitin



Keskusohjaupöytä jonka keskiössä Tuuli-T-laitteen miniatyyri.



Valaistava Tuuli-T

Kuvalähde: Helsingin lentoasema, Lönnroth

3.11 Piha-alue

Lentoaseman suunnitelmissa terminaalin edustaa ajateltiin oleellisena osana kokonaisuutta. Saapuessaan matkustajan oli tarkoitus nähdä pihan puutarhoineen ja koristeistutuksineen ennen siirtymistään sisätiloihin. Saattoliikenne ohjattiin suoraan aseman oven eteen. Pyöreä betonirakenteinen vesiallas istutuksineen toimi liikennejakajana. Pihalle muodostunut pysäköintialue tarkoitettiin ainoastaan väliaikaiseksi. Valokuvista voidaan päätellä että vesiallas valmistui vasta avajaisten jälkeen, mutta näkyy vuonna 1939 otetussa ilmakuvassa. [52]

Pihan istutuksia suunniteltiin vuosina 1938-39. Terminaalin edustaa haluttiin viimeistellä puistomaiseksi kokonaisuudeksi, jossa tulotietä reunusti näyttävä 500m puukujanne. Rakennusten reunoille ja vesialtaan yhteyteen oli ajateltu pensas- ja kukkaistutuksia. TVH:ssa laaditun suunnitelman ideana oli kohentaa piha-alueen ilmettä tulevia olympialaisia varten, mutta hanke jäi toteuttamatta, kuten kisatkin. Puistoistutusten oli tarkoitus korostaa terminaalin ja lentokonesuojan muodostamaa arkkitehtonisesti arvokasta miljöötä, lisätä matkustajien viihtyisyyttä ja antaa saapuville matkailijoille edullinen kuva Suomesta. [53]

Valokuvista päätellen pihaa alettiin istuttamaan vasta sotien jälkeen. Helsinki isännöi vuoden 1952 olympialaisia ja oletettavasti niitä ajatellen haluttiin kohentaa terminaalin edustan ilmettä.

3.12 Muut perustamisvaiheen rakennukset ja kiinteistötekniikka

Lentotoimintaa varten tarvittiin myös apurakennuksia kuten suuntimorakennus, huoltoasema polttoaineen jakeluun, erilaisia kiinteistöteknisisä tiloja sekä varastoja. [54]

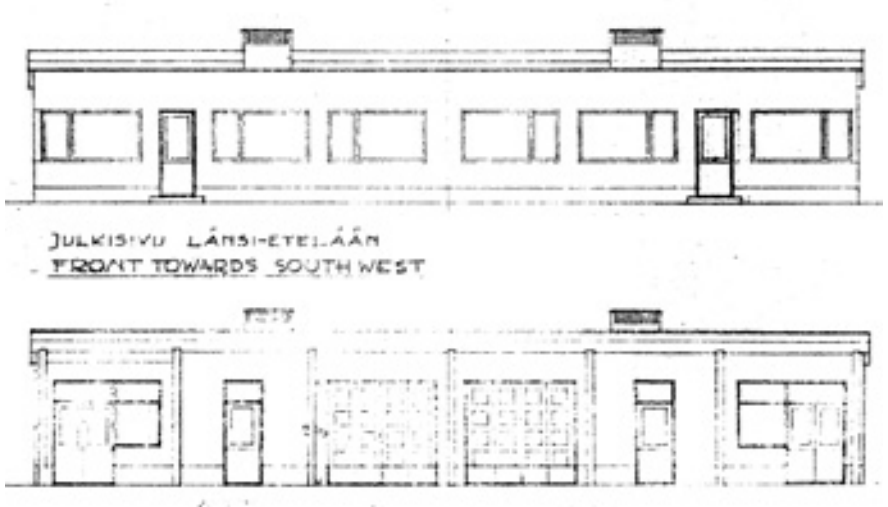
Koska lentokenttä sijaitsi varsinaisen kaupunkialueen ulkopuolella, olivat kiinteistötekniset verkostot osittain luotava omavaraisiksi. Asemalla oli oma vesijohtolaitos, joka sijaitsi lentoasema-alueen ulkopuolella Tattarisuon lähteen vieressä, sekä vesipuhdistuslaitos terminaalin lounaispuolella. Lentokoesuojan pohjakerroksessa sijaitsi aseman lämpökeskus, jossa vesikiertoista keskuslämmitystä tuotettiin. Lämpö siirrettiin terminaalirakennuksen kellariin putkitunnelia pitkin. Lennonjohtotornilla oli oma lämmitysjärjestelmänsä korkeusasemansa takia. Sähköä saatiin kaupungin sähköverkosta. [55]

3.13 Kentän laitteet

Kentän valaistus ja viestintälaitteet edustivat aikansa uusinta tekniikkaa. Yöliikennettä varten lentoasema oli varustettu sähköisellä kenttävalaistuksella. Valaisintyyppejä oli useita tyyppejä eri tehtäviin. Kentän kiitoteiden lisäksi valaistiin myös rakennukset ja esteinä olevat rakennelmat. Kaikkia valoja pystyttiin ohjaamaan lennonjohtotornissa olevan keskusohjauspöydän kautta. [56]

Tuulensuunnan osoittamiselle oli tuulipussi lentokonehallin katolla sekä Tuuli-T niminen laite kentän itäpuolella olevalla kukkulalla. Lennonjohdon ohjauspöydän keskiössä oli mittari, jossa pienoismalli Tuuli-T-laitteesta teki aivan samat suuntaliikkeet kuin kentällä oleva osoitin. Pilvien korkeuden mittaamiselle oli omat laitteet hangaarin katolla sekä lennonjohtotornissa. [57]

Viestitysliikenteeseen käytettiin erilaisia apuvälineitä. Radioasema sijaitsi asemarakennuksessa. Kiitotien pohjoispäässä sijaitsi radiosuuntimisaseman jonka avulla määritettiin matkalla olevien lentokoneiden paikat. Sokkolaskulaitteet molempien pääkiitoteiden päissä tekivät laskeutumisen lentokentälle mahdolliseksi myös näkyvyyden ollessa huono. [58]



Vuonna 1939 valmistuneen Shell-huoltoaseman julkisivut. (KA)

Ilmavalokuva vuodelta 1951. Kuvan alareunassa näkyy sotavuosina asemarakennusten eteläpuolelle muodostunut parakkikylä. (SIL)

4. LENTOASEMA SOTA-AIKANA 1939-1946

Toinen maailmansota käynnistyi Saksan hyökättyä Puolaan syyskuussa 1939. Suomi joutui sotaan Neuvostoliiton kanssa samana vuonna 30. marraskuuta. Malmin lentoasema, joka oli noin puolitoista vuotta aikaisemmin viettänyt vihkiäisiään, asettui sodan syttyessä toiminnallisesti täysin uuteen tilanteeseen. Hyvin käyntiin päässyt reittilentojen kehitys pysähtyi. Malmin lentokenttä otettiin sotilaskäyttöön ja jatkuvaa siviilimatkustajien reittiliikennettä oli vaikeata ja hetkittäin jopa mahdotonta ylläpitää. Helsingin olympialaiset, joita silmällä pitäen lentoaseman valmistumista oli kiirehditty, peruttiin. [59]

Malmin lentokentän sotahistoria voidaan jakaa kolmeen eri vaiheeseen kentän käyttäjäien perusteella. Ensimmäinen sotakausi alkoi talvisodasta, ja valtaosa lentoaseman henkilökunnasta siirtyi puolustusvoimien palvelukseen. Jatkosodassa lentoasema toimi Suomen ilmavoimien lisäksi myös Saksan Luftwaffen tukikohtana vuosina 1941-44. Saksalaisten yli kolme vuotta kestänyt oleskelu kentällä päättyi syyskuussa 1944, jonka jälkeen asemalle saapui uusi isäntä. Välirauhasopimuksen nojalla Helsingin lentoasema luovutettiin liittoutuneiden valvontakomission ja Neuvostoliiton ilmavoimien käyttöön aina vuoden 1946 loppuun saakka. [60]

Sotatoimista huolimatta Malmin lentoasema säästyi pommituksilta ja sotavaurioista miltei kokonaan. Ilmapommitukset osuivat lähinnä kentän lähialueille tai kiitoteiden vierustalle. Ehkä merkittävin vaurio syntyi ”hangaarin suuressa pamauksessa”, jossa saksalaisten käyttämän painekompressorin räjähdyksessä kuoli yksi henkilö ja 359 ikkunaruutua särkyi. Pahimmat vauriot syntyivät siis muissa kuin sotatilanteissa. [61]

4.1 Rakentaminen sodan aikana

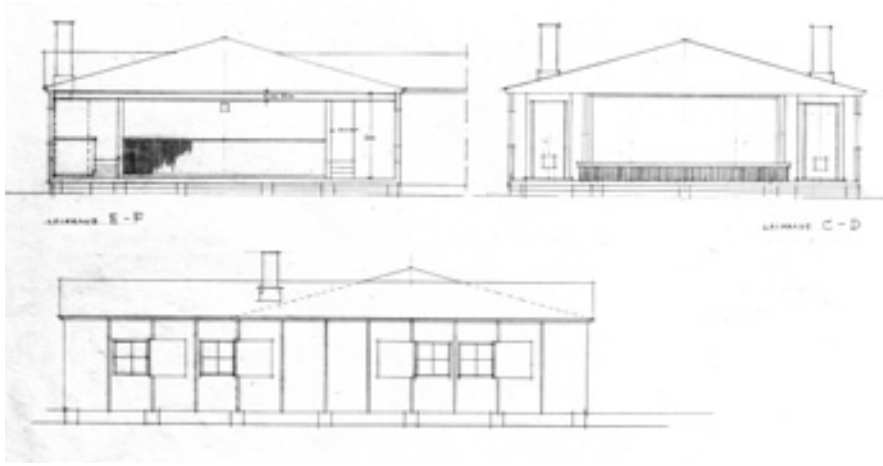
Sodan aikana lentoasemalla rakennettiin paljon. Saksalaisten ja neuvostoliittolaisten läsnäolo antoi Malmin lentoasemalle aivan uuden ilmeen. Näinä vuosina pystytettiin lentoaseman alueelle enemmän rakennuksia kuin koskaan aikaisemmin tai sen jälkeen. Sotatoimista huolimatta jatkettiin ennen sotaa aloitettua kiitoteiden laajennustöitä. [62]

Vastuu rakennus- ja korjaustöistä olivat poikkeustilanteesta huolimatta TVH:lla, joka puolestaan pyrki yhteistyöhön aseman kaikkien käyttäjäosapuolten eli Aero Oy:n, Suomen ilmavoimien, Saksan Luftwaffen sekä Neuvostoliiton ilmavoimien kanssa. Saksalaisten ja neuvostoliittolaisten rakentamista oli kuitenkin käytännössä vaikeata hallinnoida ja molemmat pystyttivät vuorollaan rakennuksia TVH:n tietämättä. [63]

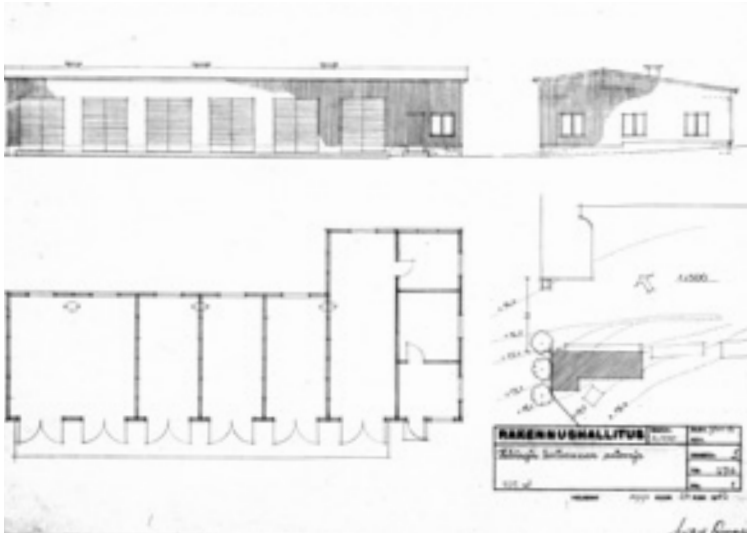
1940-luvun sotavuosien rakennushankkeista tiettävästi kuusi on suunniteltu rakennushallituksessa arkkitehti Antero Pernajan toimesta. Vuonna 1942 valmistui hangaarin eteläpuolelle autovaja, joka oletettavasti toimi myös paloasemana. Muita Pernajan suunnittelemia rakennuksia olivat varastorakennus, vahtitupa, teatteri (klubirakennus), asuinrakennus sekä hangaarin siipirakennuksen laajennus. Pernajan suunnitteluavustajina toimivat ainakin arkkitehdit Onni Ermala ja Lars Wiklund. [64]

4.2 Parakit

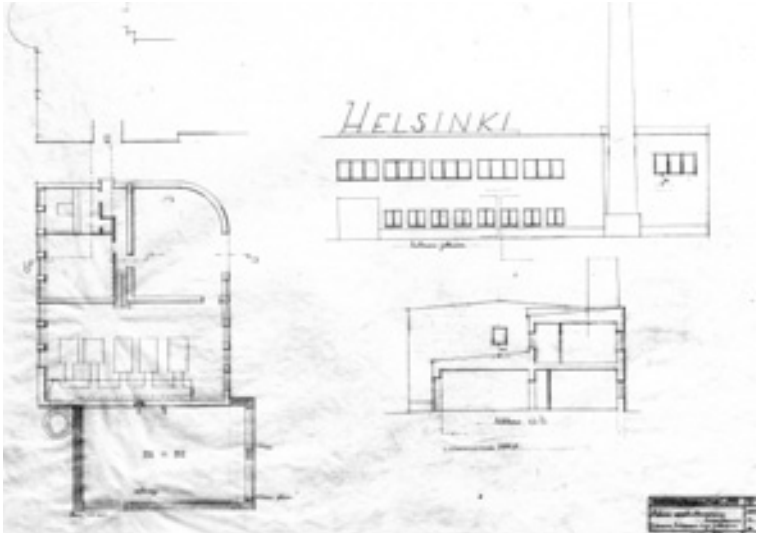
Sodanaikainen ripeä rakennustoiminta hahmottuu parhaiten terminaalin ja hangaarin eteläpuolelle 1940-luvulla syntyneestä parakkikylässä. Saksalaiset rakennuttivat yhteensä yli 15 parakkia tai muuta rakennelmaa kyseiselle alueelle. Neuvostoliittolaisten rakennustoiminta oli edeltäjäänsä verrattuna astetta vilkkaampaa. He pystyttivät kaikkiaan 24 parakkia tai rakennelmaa, mukaan lukien useita asuntoparakkeja, sauna-ja



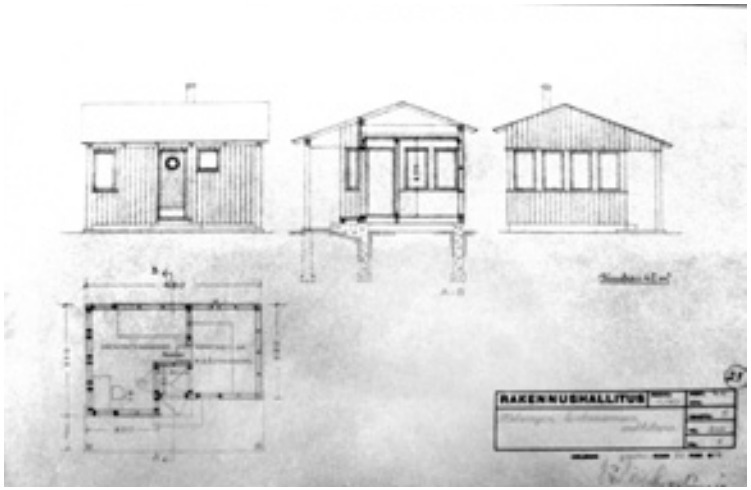
Teatteriparakin julkisivu- ja leikkauspiirustus vuodelta 1944, Pernaja & Ermala. (KA)



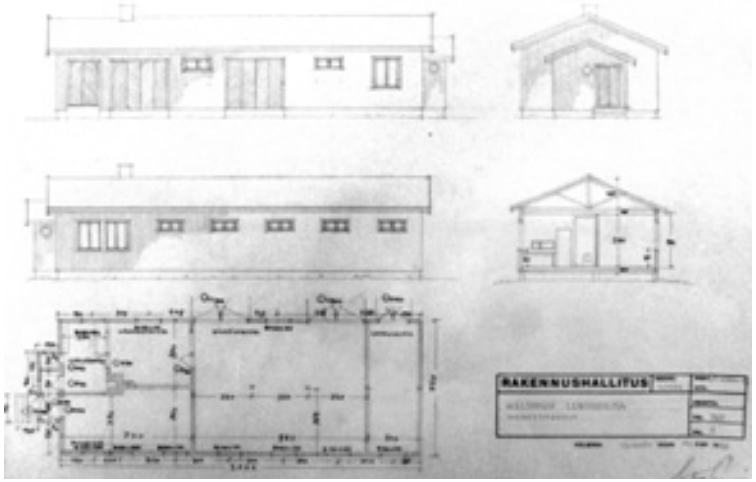
Autovajan piirustus vuodelta 1942, Pernaja. (KA)



Hangaarin siipirakennuksen laajennuspiirustus vuodelta 1943, Pernaja. (KA)



Vahtituvan piirustus vuodelta 1942, Pernaja. (KA)



Varastoparakin piirustus vuodelta 1945, Pernaja. (KA)

pesulaparkin, teatteriparakin (A. Pernaja), polttoainevaraston sekä käymälöitä. Kaikkiaan sodanaikaisesta parakkirakentamisesta löytyy huonosti piirustuksia. Syy lienee ollut rakennustoiminnan vaikea hallinnoiminen viranomaistahoilta sekä kyseisen rakennuskannan väliaikainen luonne. [65]

4.3 Puolustusrakennelmat

Toinen kerrostuma sotavuosien rakennustoiminnasta on puolustukseen liittyvät rakennelmat. Lentoaseman tärkeimmät rakennukset, eli terminaali ja hangaari, naamioitiin näreillä ja kuusipuilla. Kentän kiitoteiden betonipinnat peitettiin tummalla asfaltilla ja ”Kolori”-vesiväreillä etteivät betonilaattojen saumat erottuisi ilmasta katsoen. Muita puolustusrakennelmia olivat maanalaiset ilmatorjunta-asemat sekä lentokoneja sirpalesuojat. Talvisodan syttyessä lentoasemalla ei ollut minkäänlaista väestönsuojaa, mutta jatkosodassa varustettiin venäläisten ensimmäisessä maailmansodassa rakentamat linnoitusbunkkerit tähän käyttöön. [66]

4.4 Kiitoteiden rakennus- ja korjaustyöt

Kiitoteiden vuonna 1939 aloitettuja laajennustöitä jatkettiin sotatilanteesta huolimatta. Kun Helsingin 1940 olympialaisista oli luovuttu, laajennustöitä jatkettiin sotalentoliikenteen parantamista ajatellen. Jatkosodan alkaessa pohjois-eteläsuuntaisen kiitotien sorapintainen jatke oli valmis noin 70-60 metrin leveydeltä. Keskeneräisten reuna-alueiden vahvistustyöt valmistuivat kesällä 1942. Samana vuonna aloitettiin itälänsisuuntaisen kiitotien itäpään pidennystyöt, jotka kuitenkin keskeytettiin neuvostoliittolaisen valvontakomission käskystä. Itäpään laajennus saatiin valmiiksi vasta vuosia sodan päättymisen jälkeen. [67]

Raskas sotalentoliikenne kulutti kiitoteiden betonipintoja huomattavasti. Betonilaatat olivat päässeet paikoin liikkumaan roudan tai pehmeän pohjarakenteen takia. Pääkiitoteillä betonipäällysteeseen syntyi yhä pahempia kohoumia ja painanteita. Vuosina 1942-43 rikkoutuneita kohtia ryhdyttiin paikkaamaan, ensin nupukivillä, sitten asfaltilla, koska edellinen ratkaisu osoittautui monella tavalla epäkäytännölliseksi. Nupukivet poistettiin. [68]

Terminaalirakennuksen sodanaikaista naamiointia. (SM)

Kiitoteiden pidennykset näkyvät vuonna 1943 otetussa valokuvassa. Itäinen kiitotien laajennus vasta työn alla. (SIL)

Malmin lentoasema vuonna 1949.
(Sundström/ HKM)

5. LENTOASEMAN KULTA-AIKA 1947-1955

Vuoden 1947 alkaessa koitti hartaasti odotettu hetki, kun liittoutuneiden valvontakomissio luovutti kentän takaisin suomalaisille ja siviililiikenne palasi Malmille. Valvontakomission saapuessa syksyllä 1944 oli Suomen lentoliikenne miltei kokonaan pysähdyksissä. Aero Oy:n liikenne Helsingin lentoasemalta alkoi uudelleen 6. tammikuuta 1947. Valvontakomission luovuttua lentoasemasta asettui Suomen Ilmavoimien yhteyslentue Malmille, jossa se toimi aina vuoteen 1973 saakka operoiden aseman muun lentotoiminnan rinnalla. Vuonna 1948 valmistui tyyppipiirustusten mukaan rakennettu Ilmavoimien lentokonehalli huoltoaseman kaakkoispuolelle. [69]

5.1 Sodanjälkeiset korjaustyöt lentoasemalla

Sodan aikana lentoaseman rakennukset olivat kuluneet kovassa käytössä. Valvontakomission lähdettyä rakennukset ja kiitotiet olivat korjausten tarpeessa. Ensimmäiseksi kunnostettiin terminaali, sitten lentokonesuoja ja muut rakennukset, vähitellen myös parakit. Kiitoteiden osalta priorisoitiin itä-länsisuuntaisen laajennuksen loppuunsaattamista, josta syystä muut kentän kunnostustyöt saivat odottaa vuoroaan muutaman vuoden. Itä-länsi-suuntaisen kiitotien pidennys saatiin lopulta päätökseen vuonna 1951. [70]

Terminaalin kunnostamiseen kiinnitettiin erityistä huomioita. Rakennuksen ulkoasuun ei tehty havaittavia muutoksia, toimenpiteet kohdistuivat lähinnä vesikaton vuotojen aiheuttamien vaurioiden korjaamiseen. Suurimmat muutokset tehtiin sisätiloihin rakennuksen pohjakerroksessa. Keskihallin ilme muuttui uusien palvelutiskien, kevyiden jakoseinäkkeiden sekä kiinteiden kalusteiden myötä. Keskushallin muutoksia suunniteltiin rakennushallituksessa, pääasiassa arkkitehtien Sylvi Ernon ja Antero Pernajan voimin 1947. Muutostyöt olivat valmiina seuraavana vuonna. [71]

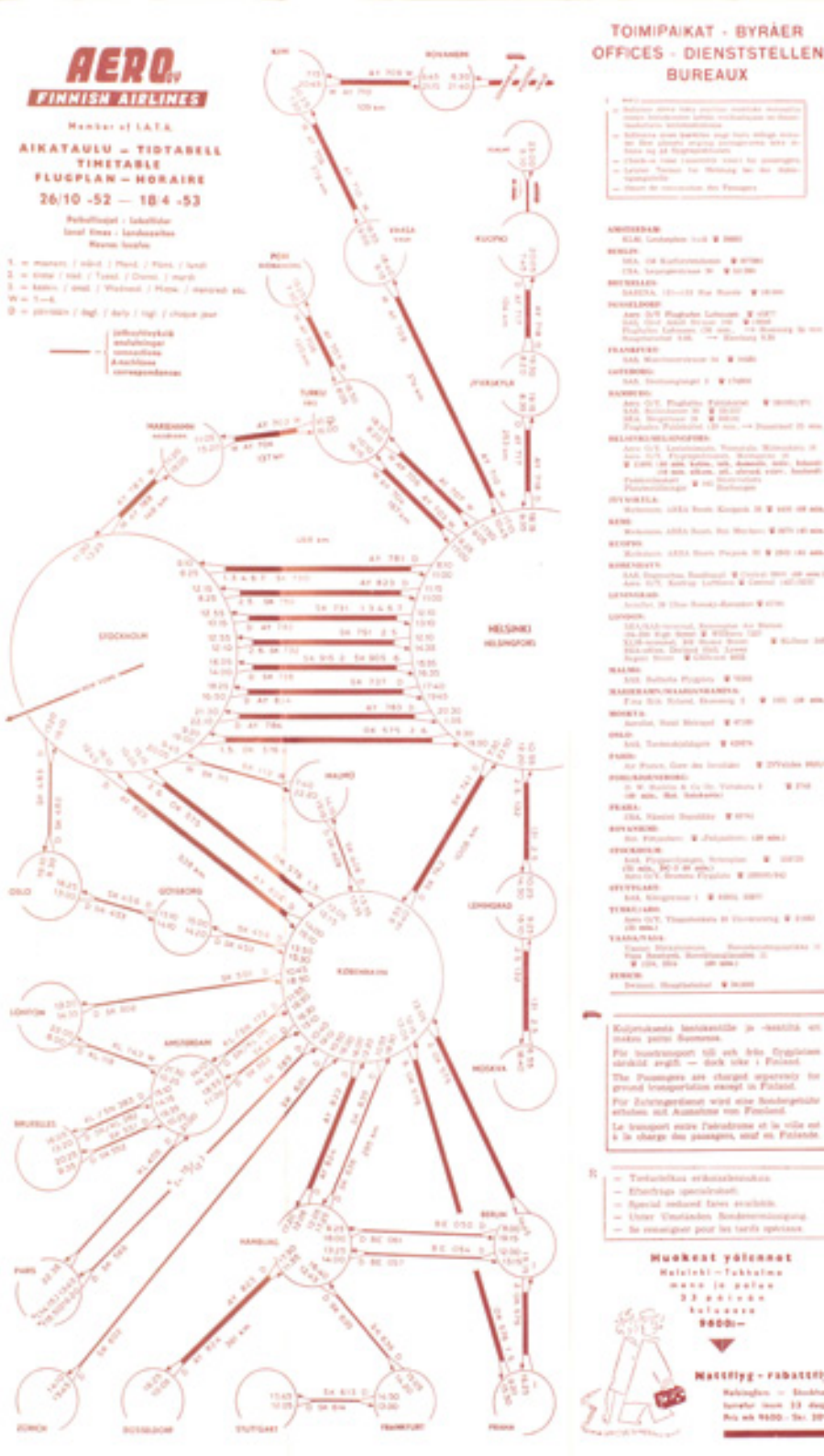
Kaikesta päätellen hallin keskipisteeseen rakennettu pyöreä penkkisaareke on Pernajan ja Ernon peruskorjausta varhaisempi lisäys. Penkki ei kuulu perustamisvaiheen varusteisiin mutta näkyy valokuvasta ajalta 1941-44.

Toisen muutoskokonaisuuden muodostivat terminaalin ravintolaan ja pohjakerroksen odotustilaan tehdyt uudistukset. Ravintolan tilajakoa ja kalustoa uusittiin. Vanha odotushuone yhdistettiin ravintolatoimintaan ja sisustettiin baariksi. Ravintolan alkuperäiset Artekin kalusteet olivat valvontakomission jäljiltä tuhoutuneet tai kadonneet. TVH:n määräyksestä noudatettiin alkuperäistä periaatetta ja hankittiin uudet

Ravintolan uudesta sisustuksesta vastasivat Aino Aalto ja Maija Heikinheimo. (AAM)

Ravintolan uudistettu sisustus 1940-luvun lopussa. Ravintolasalissa oli satakunta asiakaspaikkaa. Viherkasvit lisäsivät viihtyisyyttä, kun nekin toimivat samalla tilanjakajina. Ikkunaverhoiksi valittiin puiset säleverhot. Ravintolasalista veivät portaat alas odotushalliin ja sen baariin. (Tietolähde: Mikonranta, kuva: AAM)

Matkustajat tulliosaston edessä. Kaarevat kalusteet ovat arkkitehtien Antero Pernajan ja Sylvi Ernon suunnittelelmia. (Finnair)



kalusteet ja sisustuselementit Artekista. Ainoa perustamisvaiheen kaluste, joka oli säilynyt, oli odotustilan nahkasohva (ei Artek) ja se sisällytettiin uuteen sisustussuunnitelmaan. [72]

Artekin piirustuskonttorista tehdystä sisustussuunnittelusta vastasi arkkitehti Aino Aalto ja sisustusarkkitehti Maija Heikinheimo. Taitava piirtäjä Heikinheimo luonnosteli suunnitelmat kuviksi. [73]

5.2 Lentokentän laajentamiskysymys

Suomi oli sodan takia menettänyt vuoden 1940 olympialaiset, mutta sai tehtäväkseen isännöidä vuoden 1952 kisat. Suomen lentokentät eivät kuitenkaan enää olleet kansainvälisen lentoliikenteen edellyttämällä tasolla. Ainoastaan Porin kentälle pystyttiin laskeutumaan DC-4 koneella, jota käytettiin mannerten välisessä liikenteessä. Helsingin vuoden 1952 olympiakisoihin oli maahamme saatava ainakin yksi kansainvälisiä mittoja täyttävä lentokenttä. [74]

Malmin lentokentällä tehtyjen kokeiden perusteella todettiin, ettei kiitotiet kyenneet ottamaan vastaan kansainvälisen kaukoliikenteen edellyttämiä raskaita, yli 16 tonnia painavia lentokoneita. Tämän lisäksi lentokentän laajentaminenkin osoittautui tontti- ja rakennuslunastuksineen kalliimmaksi kuin uuden lentokentän raivaaminen. Malmin lentokenttä oli jäänyt ilmailualan kehityksen jalkoihin ja uuden lentokentän perustaminen oli edessä. [75] Vuonna 1949 paljastettiin, että Helsingin uusi lentokenttä rakennetaan Helsingin pitäjän (Vantaa) alueelle, Seutulan tien varrelle. Rakennustyöt etenivätkin pikavauhtia lähestyvien Olympialaisten takia ja viralliset avajaiset pidettiin heinäkuussa 1952. Uuden lentokentän viralliseksi nimeksi tuli ”Helsingin lentokenttä”, mutta myös nimitys ”Seutulan kenttä” oli yleisesti käytössä. Pääkaupungin vanhan lentoaseman kohdalla käytettiin tästä lähtien nimeä ”Malmin lentokenttä”, joka oli jo käytössä vakiintunut nimitys. [76]

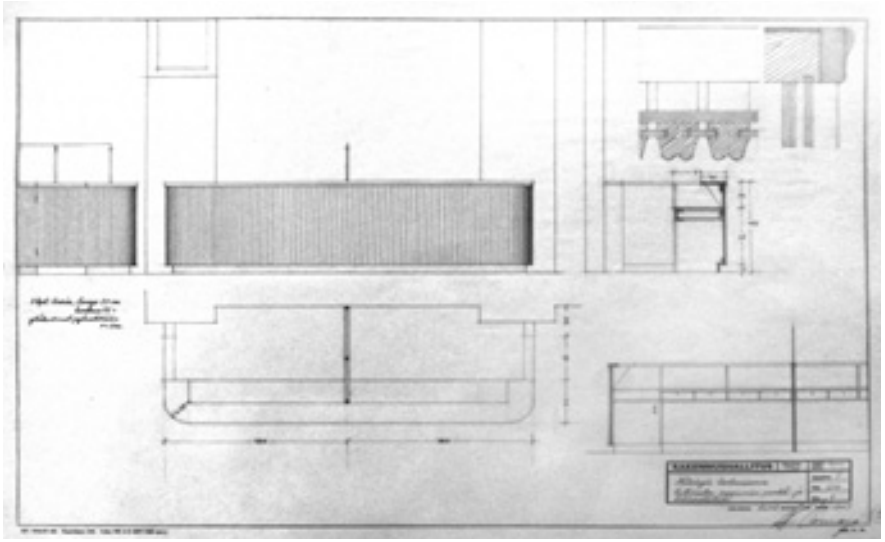
5.3 Olympialaiset ja siviililiikenteen kukoistus

Helsingin uuden lentokentän rakentaminen Seutulaan ei suinkaan tarkoittanut loppua Malmin lentoasemalle. Lentoliikenteen nopean kehityksen aiheuttamia muutostarpeita oltiin kohdattu muullakin Euroopassa ja suurkaupungeissa alkoi olla yleistä että rinnakkain toimi useita lentokenttiä. Siviililentoliikenne oli 1950-luvun alussa kovassa kasvussa. Kansainvälisten tilastojen mukaan henkilökuljetusten määrä kaksinkertaistui verrattuna vuoteen 1947. Malmin lentoaseman ensimmäiseen toimintavuoteen 1937 verrattuna oli maailman lentoliikenteen laajuus kokonaisuudessaan jopa 20-kertaistunut. [77]

Vuoden 1952 olympiakisat paisuttivat Helsingin lentoliikenteen tilapäisesti ennennäkemättömään laajuuteen. Seutulan ja Malmin kentällä nähtiin heinä-elokuussa lentoyhtiöitä kaikilta maailmankolkilta. Olympialiikenteen yhden kuukauden aikana rekisteröitiin kaikkiaan 862 lentoa. Saapuvia matkustajia oli 12907 ja lähteviä 14162. Malmin lentoasemalta hoidettiin olympialiikenteestä yhteensä 38 %. [78]

Olympialaisten jälkeen Seutulan lentokenttä suljettiin viimeisten rakennustöiden loppuun saattamiseksi. Kaikki Helsingin reittiliikenne palasi hetkeksi Malmin kentälle. Lokakuussa 1952 kaikki reittiliikenne siirtyi lopullisesti uudelle Helsingin lentoasemalle. Seuraavana kesänä lensivät enää Veljekset Karhumäki Oy:n reittikoneet Malmilta. Kokonaisuutena siirtymä ei ollut yhtäkkinen. Vuoteen 1954 saakka suoritettiin Aero Oy:n reittikoneiden huollot Malmilla. Ennen Seutulan toisen kiitotien valmistumista 1956 laskeutuivat toisinaan kovan sivutuulen vallitessa kaikki reittilennot Malmin kentälle. [79]

Deklaraatiotiskin suunnitelma vuodelta 1947, Pernaja ja Erno. (KA)



Aero Oy:n aikataulu kuvastaa rettiliikenneverkoston laajuutta vuosina 1952-53. (KA)

Terminaali 1950-luvun loppupuolella ennen peruskorjausta, jossa lennonjohtotorni uusittiin.
Julksivukorjauksessa terminaalin alun perin terastirapatut kaarevat julkisivut oli pinnoitettu 2-3 krs. osalta metallilevyillä, jotka myöhemmin maalattiin valkoisiksi. (MV)

6. YLEISILMAILUN KEIDAS 1955-2016

Säännöllisen reittiliikenteen siirryttyä Helsingin uudelle lentokentälle mukautui Malmin lentoasema luontevasti yleisilmailun tarpeisiin. Muutosta oli valmisteltu jo 1940-luvun lopulta ja siihen suhtauduttiin kaikesta päätellen myönteisesti. Pääkaupunkiseudun ilmailun uudelleenorganisointi ei ollut pelkästään logistinen välttämättömyys, vaan raskaan ja kevyen lentoliikenteen erottaminen oli myös lentoturvallisuuden kannalta perusteltua. [80]

Malmin lentoasemasta kehittyi 1950-luvulta lähtien yleisilmailun keskus, jonka laajaan toimintakenttään mahtui mm. lentokoulutus, ansiolentotoiminta, korjaamotoiminta sekä liike- ja harrastelennot. Pienilmailu ei ollut lentoasemalla uusi ilmiö, mutta raskaan liikenteen siirryttyä Seutulaan avautui yleisilmailulle aivan uudet kehitysmahdollisuudet. [81]

6.1 Malmi nousee siviililentokoulutuksen keskukseksi

Sotavuodet olivat merkittävästi hidastaneet maamme yleisilmailun kehitystä. Suomessa oli 1940-luvun lopussa 143 ohjaajalupaa, joista ainoastaan 37 yksityislentäjillä. Ruotsissa yksityislentäjiä oli 926 ja Yhdysvalloissa peräti 280 000. [82]

Pääkaupunki oli Suomen ilmailuharrastuksen kannalta keskeinen alue, joten oli luontevaa keskittää alan koulutusta juuri Malmille. Jo vuonna 1949 alkoi ensimmäinen laajamittainen lentäjien peruskoulutus Malmin lentoasemalla, kun Suomen Liikenne Oy:n ”Jokamiehen lentokoulu” aloitti toimintansa. [83]

Keskeisessä asemassa lentokoulutuksen ja ilmailualan kehittäjänä oli Suomen Ilmailuliitto. Ilmailuliitto järjesti moottorilentokursseja Mamilla ensi kertaa kesällä 1953. Vaikka toiminta oli 1950-luvulla vasta lapsenkengissä, oli lentäjien lupakirjojen määrä koulutusten ansiosta kolminkertaistunut puolessa vuosikymmenessä. 1950-luvun lopussa oli kuitenkin koulutusrintamalla tapahtumassa muutos. Alalle tulleet kaupalliset yrittäjät ja ilmailukerhot ottivat alkeiskoulutuksen hoitaakseen ja 1960-luvulle tultaessa he saivat Ilmailuliiton siunauksen organisoida pääkaupunkiseudun lentokoulutuksen kokonaan. [84]

6.2 Modernin yleisilmailun läpimurto

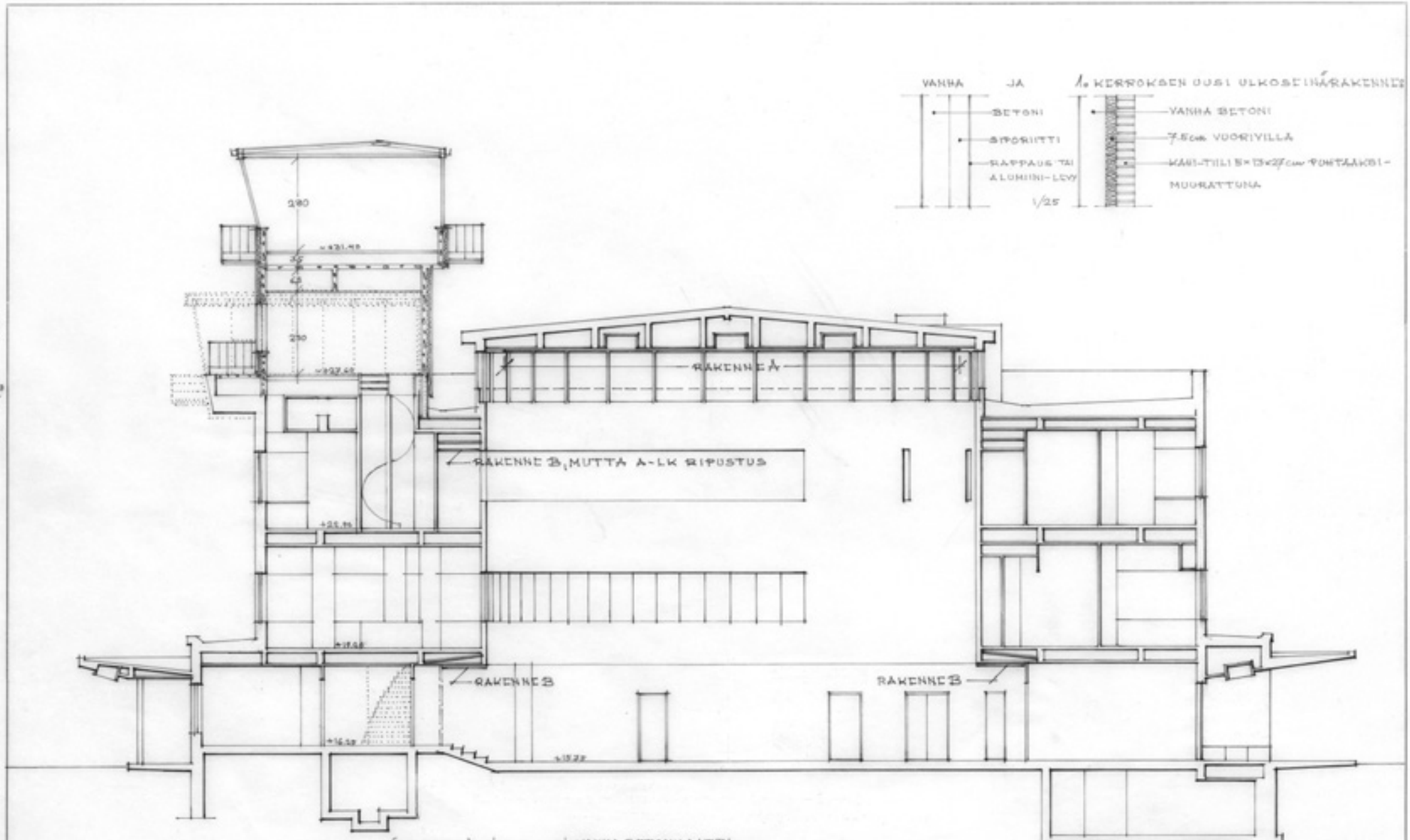
1960-luvulla yleisilmailun kehitys pääsi kunnolla vauhtiin. Vuosikymmenen lopussa näkyi kasvu sekä kaluston ja lentojen että toimijoiden ja toimintojen määrässä. Vuonna 1963 rekisteröitiin yhteensä 40 219 nousu- ja laskuoperaatiota. Malmi oli ylivoimaisesti Suomen vilkkain siviililentoasema. Helsingin lentokentän tapahtumamäärät olivat alle puolet tästä.

Vuonna 1971 lento-operaatioiden määrä Malmilla oli noussut yli 122 000:n, jolloin harkittiin toisen yleisilmailukentän rakentamista pääkaupunkiseudulle. Yleisilmailu on kuitenkin suhdanneherkkä ala, jonka menestykseen vaikuttivat yleistaloudellisten seikkojen lisäksi polttoaineiden hintamuutokset, verotuspolitiikka, vakuutukset yms. Tämä todettiin viimeistään vuoden 1973 öljykriisissä, jossa lentotoiminnan ja operaatiomäärät palasivat vuoden 1966 lukuihin. Nousuun päästiin taas 1980-luvun lopussa yleisen taloustilanteen myötävaikutuksesta. Vuonna 1990 saavutettiin lentoaseman ennätyslukemat: yli 160 000 lentotapahtumaa vuodessa. [85]

6.3 Lentoaseman peruskorjaus 1965-1967

Lentoaseman kunto alkoi huolestuttavasti heiketä 1960-luvulla. Hoitamiseen osoitetut määrärahat olivat riittämättömät, koska korjaushankkeissa reittiliikennekentät oli asetettu etusijalle. Lentoaseman pärjättyä miltei 30 vuotta ilmaan suuria rakennustoimenpiteitä käynnistettiin ensimmäiset merkittävät korjaus- ja parannustyöt vuonna 1965, sekä rakennusten että kentän osalta. [86]

Rakennukset olivat päässeet huonoon kuntoon ennen peruskorjausta vuonna 1966. (KA)



DUPLO/CANGON 75. Koko SFS A 3 (297x420 mm).

1000. 5. 65.

Vuoden 1947 jälkeen keskitettiin lentoliikenne aseman kahdelle pisimmälle kiitoteille; etelä-pohjoissuuntaiselle ja läsi-itäsuuntaiselle kiitoradalle. Kiitotiet olivat kuluneet niin huonoon kuntoon, etteivät täyttäneet edes kevyen lentoliikenteen vaatimuksia. Korjaustyöt käynnistettiin 1960-luvun puolessa välissä jolloin mm. pääkiitotiet ja asemataso asfaltoitiin (asfalttibetoni). Vuonna 1967 rakennettiin uusi rullaustie pienkoneille etelä-pohjoissuuntaisen kiitotien rinnalle. [87]

Myös terminaalia ja hangaaria korjattiin vuodesta 1965 lähtien. Hangaarin julkisivuslammausta uusittiin ja hallin liuku-ovet maalattiin. Kummassakin rakennuksessa korjattiin vesikatot ja tehtiin lvi- sekä sähköteknisiä uudistuksia. Terminaalirakennus oli saanut osin uuden ulkoasun jo 1950-luvun loppupuolella, kun ylimpien kerrosten ulkoseinistä poistettiin terrastirappaus sekä sen alla ollut siporiittieriste ja julkisivut pinnoitettiin pelleillä. [88]

Terminaalin peruskorjaus (1966-67) toi mukanaan merkittäviä muutoksia rakennuksen ulkoasuun ja sisätiloihin. Suunnittelusta vastasi Rakennushallituksen arkkitehti Annikki Virtanen. Terminaalin ulkohahmo muuttui peruskorjauksen myötä entisestään; näköalatasanteille johtavat ulkoportaat purettiin, ensimmäisen kerroksen julkisivukorjauksessa siporiitti-eriste ja terastirappaus korvattiin uudella eristeellä sekä kahi-tiilimuurauksella, ravintolasta terassille johtavat ovet korvattiin ikkunoilla ja alkuperäinen lennonjohtotorni rakennettiin uudelleen, kerrosta aikaisempaa korkeammalle. [89]

Sisätilojen muutokset kohdistuivat lähinnä pohjakerrokseen, jossa suurin osa 1940-luvun lopulla tehdyistä muutoksista ja lisäyksistä hävitettiin. Tullitilat muutettiin luokkahuoneiksi, ravintolan toinen portaikko poistettiin kokonaan käytöstä, aulan yhteydessä oleva baari ja sen korkealaatuinen Artek-sisustus purettiin. Tulliosaston poistaminen tarkoitti keskusaulaan 1940-luvulla rakennettujen palvelutiskien ja kalusteiden purkamista. Rakennuksen sisustuksen luonne muuttui kauttaaltaan, kun Artekin laadukkaat huonekalut korvattiin Tehokaluste Oy:n ja Isku-kaluste Oy:n kalusteilla. [90]

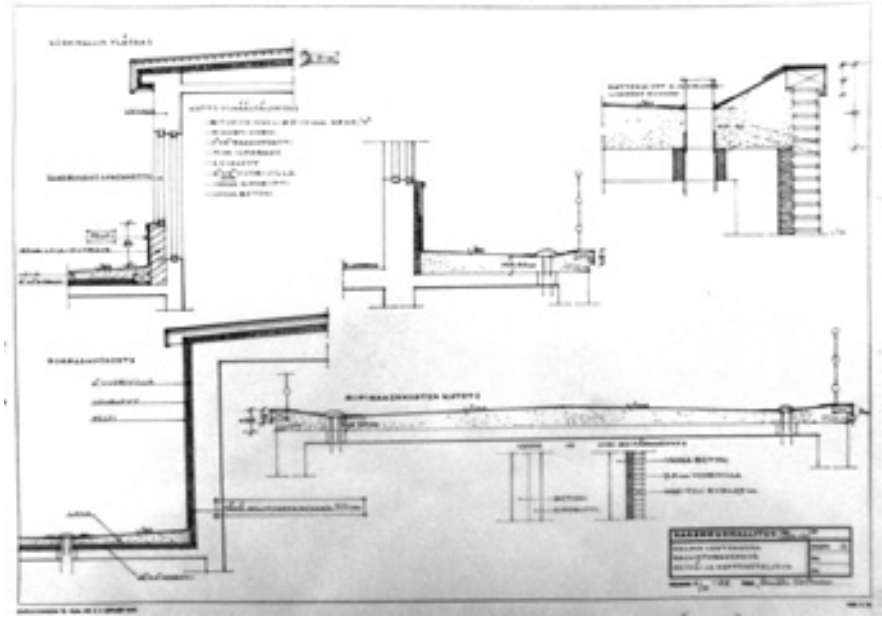
6.4 Parakkikylän saneeraus ja lentoaseman uudisrakennukset

Lentoaseman rakennusalueen eteläpuolelle sotavuosina syntyneen parakkikylän purkaminen pääsi vauhtiin 1960-luvulla. Rakennukset poistettiin osittain uusien rakennusten tieltä, oletettavasti huonokuntoisuutensa takia. Joitakin parakkeja kuitenkin käytettiin vielä 1960-luvulla yleisilmailun tarpeisiin, mm. harrastus- ja koulutustiloina. Sauna- ja pesulaparakki oli alkuperäisessä käytössä aina 1960-luvun alkuun saakka, jolloin se purettiin. Sodanaikaisista rakennuksista on purkuvimmasta huolimatta säilynyt kolme asuinparakkia sekä Antero Pernajan suunnittelema autovaja. [91]

Lentoasemalle rakennettiin myös uudisrakennuksia. Vuonna 1969 valmistui Ossi Rajalan suunnittelema Lentohuolto Oy:n (myöh. Wihuri-yhtymä Oy, nyk. Patria Oyj) korjaamohalli lentoaseman lounaiskulmaan. Vuonna 1970 valmistui Matti Hakurin suunnittelema autojen ja työkoneiden suoja. Vuonna 1975 valmistui edellä mainitun viereen saman arkkitehdin suunnittelema uusi paloasema. [92]

Suomen Ilmavoimat siirsi toimintansa Malmilta Tikkakoskelle vuonna 1973, jonka jälkeen heidän käytössä ollut lentokonehalli siirtyi kokonaan Rajavartiolaitoksen käyttöön. Ilmavoimien halli purettiin lopulta Osmo Siparin suunnitteleman, vuonna 1979 rakennetun Rajavartioston lentokonehallin tieltä. Rajavartioston hallia laajennettiin vuonna 1996 Arkkitehtitoimisto Virkkunen Oy:n suunnitelmien perusteella. [93]

Peruskorjauksen kattodetaljeja vuodelta 1966, Anikki Virtanen. (KA)



Terminaalin leikkauspiirustus vuodelta 1967, Anikki Virtanen. (KA)

Malmin lentoasema laskuvarjohyppääjän silmin. (SIM, Malmi ilmailee 2015)

6.5 Malmin lentoaseman toiminta 2016

Malmin lentoasema yhdistää laajan joukon ilmailualan ammattilaisia ja harrastajia. Kentällä on kaikkiaan yli 40 eri toimijaa. Toiminnot keskittyvät lähinnä harraste-, koulutus- ja viranomaislentotoimintaan. Liikenne on pääasiassa pienlento- ja helikopteriliikennettä. Tänä päivänä Helsinki-Malmi on Suomen toiseksi vilkkain lentoasema ja koko maan yleisilmailun operaatiosta noin puolet tapahtuu Malmilta käsin. [94]

Malmin lentokenttä on ilmailualan koulutuksessa keskeisessä asemassa. Lähes kaikki Suomen ammattilentäjät ovat saaneet ja saavat koulutuksensa Malmilla. Kentän toiminnasta n. 80-90% liittyy lentokoulutukseen. [95]

Parhaillaan Helsingin kaupunki on suunnittelemassa alueelle maankäytön muutosta. Finavian hallinnassa oleva lentoaseman alue ja rakennukset siirtyvät kaupungin hallintaan sopimuksen mukaisesti 1.1.2017. Finavia lopettaa lentoaseman pitämisen Malmilla 31.12.2016. [96]

MALMIN LENTOASEMAN KÄYTTÄJIÄ 2015:

FINAVIA
- Lentoaseman hallinto
- Lennonjohto
- Lennonneuvonta "Briefing"
- Kenttäpäivystys ja kunnossapito

KOULUTUSALAN YRITYKSET
- BF-lento
- Aeropole Oy

MUUT YRITYKSET
- GoodFlight Aviation Oy
- Aviastar Oy

VIRANOMAISTOIMINTA
- Rajavartiolaitoksen Vartiolentolaivueen Malmin tukikohta
- Helsingin pelastuslaitoksen Malmin pelastusasema

YHDISTYKSET
- DC-yhdistys ry
- Kevytilmailu ry
- Malmin ilmailukerho ry
- Malmin Tuulenkävijät ry

Lähde: SIM, Malmi ilmailee 2015

Kuvat: SIM, Malmi ilmailee 2015

...tä-Uudellamaalla ...epäillään Malmin kentän ...siirron välttämättömyyttä

...ee Malmin lentokenttää asuntoalueeksi

Hallitus valmistelee isojen valtion maa-alueiden myymistä kunnille

Luonnonsuojelij... eivät siirtäisi Malmin kenttää

Helsinki ■ STT

Luonnon- ja ympäristönsuo... jelun kannalta on edullista säi... lyttää lentokenttä Malmilla. Tä... mä vaihtoehto säästää mate...

Museovirasto säilyttäisi lentokentän Malmilla

▶ Museovirasto haluaisi säilyttää Helsingissä sijaitsevan Malmin lentokentän nykyisessä käytössään.

Pienkoneiden käyttämä lentokenttä on viraston mukaan valtakunnallisesti arvokas kokonaisuus sekä 1930-luvun rakennustensa että koko historiallisen merkityksensä ansiosta. Sitä korvaavaa vaihtoehtoa ei ole.

Virasto moittii liikenne- ja viestintäministeriölle antamassaan lausunnossa asiaa selvittänyttä työryhmää siitä, ettei lentokentän säilyttämistä nykypaikallaan ole edes tutkittu.

Sen sijaan on ehdotettu kentän siirtämistä Askolaan, Mäntsälään, Riihimäelle, Inkooseen, Lopelle, Porvooseen tai Sipooseen.

Museoviraston mukaan mikään kaavailluista alueista ei ole kulttuurihistoriallisesti merkittävä. Monet kuitenkin sijaitsevat tällaisten alueiden tuntumassa, ja siksi lentokentän aiotun siirron vaikutus uutta paikkaa ympäröivään kulttuurimaisemaan ja mahdollisiin esihistoriallisiin jään...

STT

Museovirasto säilyttäisi lentokentän Malmilla

Museovirasto haluaisi säilyttää Helsingissä sijaitsevan Malmin lentokentän nykyisessä käytössään.

Pienkoneiden käyttämä lentokenttä on viraston mukaan valtakunnallisesti arvokas kokonaisuus sekä 1930-luvun rakennustensa että koko historiallisen merkityksensä ansiosta. Sitä korvaavaa vaihtoehtoa ei ole.

Virasto moittii liikenne- ja viestintäministeriölle antamassaan lausunnossa asiaa selvittänyttä työryhmää siitä, ettei lentokentän säilyttämistä nykypaikallaan ole edes tutkittu.

Sen sijaan on ehdotettu kentän siirtämistä Askolaan, Mäntsälään, Riihimäelle, Inkooseen, Lopelle, Porvooseen tai Sipooseen.

Kunnat pohtivat kiiva... Malmin lentokentän sij...

Malmin kentälle aiot... kerää yhä uusia vast...

▶ Ilmailuväen ja museoviraston lisäksi myös lähialueiden asukkaat säilyttäisivät lentokentän

▶ Helsinki haluaisi päättää asuntojen rakentamisesta syksyn yleiskaavakäsittelyn yhteydessä

Malmin vaihtoehdot eivät kelpaa Helsingille

▶ Helsinki nostaisi parhaimpien ryhmään myös Sipoon Boxin ja Lopen Keihäsjärven

Ilmailulaitos ei halua siirtää lentokenttää pois Malmilta

Ilmailulaitos ei siirtäisi pienlentokenttää muualle Helsingin Malmilta. Laitoksen mukaan Malmi on sijainniltaan paras paikka pääkaupunkiseudun pienkoneiden harrastajille.

Ilmailulaitos ehdottaa kuitenkin tutkittavaksi yhden kiitotien ratkaisua. Sitä kautta voisi selvittää, mitä alueita vapautuisi asuntokäyttöön ja mitä rajoituksia se aiheuttaisi kentän nykyiselle lentotoiminnalle.

Ehdotus sisältyy lausuntoon, jonka Ilmailulaitos antoi liiken-

Helsingin kaupunginhallitus:
Malmin kenttä pitäisi
rtää korkeintaan
kilometrin päähän

lentokenttää pitää siir-
taan 50 kilometrin etäi-
elsingistä, jotta se pal-
aupunkiseutua hyvin.
kaupunginhallituksen
liikenneministeriölle
ä 80 kilometrin etäi-
i ja juuri hyväksyttä-
nginhallitus suhtau-
ähankkeeseen pessi-
kilometrin etäisyys
todellisten vaihto-
yyden vuoksi.
isteriön työryhmä
aina vaihtoehtoi-
nninkylää, Mänt-
raa ja Riihimäen
ota. Myös Lopel-
luetta ovat olleet
ana, samoin Si-
Boxin alue.
kunnioitettava-
on selvittänyt

kaikkiaan 37 sijoitusvaihtoehtoa Uudenmaan alueella. Vaihtoehtojen välisiä kustannuseroja ei ole kuitenkaan selvitetty.

Kiitotieratkaisusta Helsinki-Malmin

Pääkaupunkiseudulta löydettävissä 67 uutta asuntoalueta

STT

Pääkaupunkiseudulla on aloitettava vuosina 2005–2010 67 :n uuden asuntoalueen rakentaminen, jos nykyinen noin 10 000:n asunnon vuosituotanto halutaan jatkossakin turvata. Tähän tulokseen päädytään ympäristöministeriön tilaamassa selvityksessä.

Selvityksen toistaina vastaanottanut asuntoministeri Suvi-Anne Siimes (vas.) kiinnitti alueen kuntien tonttimaan hankintaa ja poliittisten päätösten tekoa, jotta uusien asuntoalueiden rakentamiseen päästäisiin vuosikymmenen jälkipuoliskolla.

pien valtion omistamien maa-alueiden myyminen kunnille on parhaillaan valmisteilla. Valtio on myös valmis ostamaan osaltaan huopumaan Malmin lentokentästä aiottua ropeamunin, jos vapautuva alue kaavoitetaan pääosin asuntokäyttöön.

Valtion omistamia maita si
jaitsee Marja-Vantaalla, Helsi
gin Hakuninmaalla ja Järv
pään Lepolassa. Näiden a
den käyttöönotto vaatisi k
kin merkittäviä inves
Näitä olisivat selvity
kaan Vuosaaren sata
taminen, lisäraiteet
taradalla, Malmi
siirto ja Marja-Va
nen.

Selvityksen
Juhani Kulo
satamaa ka
nyskyvyy
päätettä
Hel
ra
lo

Kauppakamarikin haluaa Malmin lentokentän asunnoiksi

▶ Helsingin kauppakamari kannattaa Malmin lentokentän toimintojen siirtämistä muualle ja alueen kaavoittamista pääosin asuntokäyttöön. Kauppakamari esitti kantansa liikenne- ja viestintäministeriön pyytämässä Malmin lentokentän korvaavia järjestelyjä koskevassa lausunnossa.

Kauppakamari pitää tärkeänä, että valmisteluja kentän vapauttamiseksi asuntokäyttöön jatketaan mahdollisimman nopealla aikataululla. Rahoitusvaihtoehtoja selvitettäessä tulisi sen mukaan myös tutkia laajapohjaisen julkisen ja yksityisen sektorin käsittävän rahoituskonsortion muodostamista.

Kauppakamarin mielestä pääkaupunkiseudun yhä paheneva asuntopula on uhka elinkeinoelämän myönteiselle kehitykselle seudulla.

HS

Malmin lentokentän kohtalo jakaa asukkaiden mielipiteet

Jatkoa sivulta 3

Matti "Mr. Lentokenttä" Visanti

Alueurakointi Veli-Jussi Koskinen teossi tulevaisuuden visioinsia MaTaPuPu -alueen ja erityisesti Mosabuckun hyvin tuntevalle kolegoilleen, arkkitehti Matti Visannille. Malmin lentokenttäprojektista vastaava kaupunginsuunnitteluviraston virkamies vetosi erityisesti alueen viestiön, jotka luovat Helsingistä ainutlaatuisen kylähengen.

- Tiedän, että tällä asuu luontoa ja viheryötä rakastavia ja suojelevia ihmisiä. Viimeistavasti mehi vetää puolleensa melua. Lentokenttä, kartingrata, Kivikon hevikosemmsuora ja päiväyöllen humina yhteenlaskettuna ovat yhden asukkaan liepeille liikaa. Paljon keskustelua herättänyt karting-rata käytetään ymmärtääkseni lasjahi muuhun kuin nuorten liikennekoulutukseen, Visanti pohti.

- Olen saanut tehtäväkseni luoda visuaalisessa sihi varalta, että lentokenttialue päätetään rakentaa. Työnsäni tässä ei ole tilaa tunteille, enkä halua henkilöitvä jonkun vaihtoehdon kannattajaksi tai vastustajaksi. Pyrin asiantuntemukseni avulla tuomaan esiin kaikki ne asiat, jotka tulevat vaikuttamaan tulevaisuudessa.

Kenttä osa pääkaupungin imagoa

Malmin lentokentän kehittämistä ja säilyttämistä nykyisellä paikallaan ei tällä hetkellä aktiivisesti selvitellä. Tässä onkin ongelman ydin. Matapupulaisille alkaa muodostua käsitys, että kaupunki mettä pysyyn. Tasapuolisuuden nimissä nykyisenon jatkuuuisen mahdollisuudet on myös otettava huomioon.

Illan raikuvimmat spiödit kerkisi **Klaus "Klaude Kopterl" Bremer**, joka puhui jämukisti kotidikentteen merkityksestä maapallöistavalla pöneetallaamse. Autoilijoiden aitut muistutti, että vanhoja kaupunkikenttiä otetaan Euroopassa jatkuvasti uudelleen käyttöön. Stadilla ei ole varaa menettää Malmin lentokentän kaltaista ainutlaatuista valtikenttiä.

Alppilyälin etelläpuolella päävyöhyke välissä löytyy Tattarisuon pohjoisrinnepuupaamo.

Melukortilla pelataan

Lentomelu puhuttaa jatkuvasti. Erityisesti helikopterien pöttä harmittaa ymmärrettävästi kentän välittömässä läheisyydessä asuvia. Yleisön joukosta kuulsi syytös koneiden ilmeisille aiheuttamasta koskevettisesta vaarasta. Asiasta ahuti **Kaisa Mäkelä** ilmailulaitokselta.

- Pienkoneiden melu pyyty sallittuissa rajoissa. Väitteet hellitotuudesta ja piittaamattomasta lentäjäkulttuurista eivät ole täysin vailla perusteita. Onnettomuuksia tai meidän asettamia tutkimustoimikuntia ei kuitenkaan ole tarvittu. Tietyissä asioissa kurtin on kuitenkin pyydetty kiinnittämään huomiota, Mäkelä arvioi.

Yrittäjät huolissaan

Kentällä toimivat lukivat yrittäjät ja järjestöt ovat syytä huolissaan. Epävarmuus tulevasta ei innosta investoimaan, mutta peitkä ei aiota antaa. Lentokentän vuokrasopimus on voimassa vielä muutta kymmentä vuotta. Talkea haetaan nyt matapupulaisilta, ilmailun harrastajilta ja televisiotoimikunnilta.

Yleistarkastelun pohjalta sai sen käsityksen että pulkalle saapuneet paljaajulkaiset matapupulaiset ovat valmiita puolustamaan kenttää, joka on muodostunut osalkoi omaa identiteettiä.

Vastapuolella ovat mehesta kiinnostuneet ja asuntorakentamisen aiheuta järkevänä vaihtoehtona kokevat. Lavassa on pitkä kädenväntä. Kaikkia kommeja ei vielä paljastettu, mutta tilaisuuksia tulee, kunhan eri osapuolet kerääväät joukkonsa.

Ristiriidat ilmeisiä

Puistola-Seuran puheenjohtaja **Hilkka Saarinen** on soivaantunut karting -autojen melusta, mutta haluaisi säilyttää kentän nykyisellään.

Liikennekoulutusalue tulee kuitenkin merkittävällä vaimuudella säilymään, mikäli lentokenttä ei muuta. Vihreät arvot ja vuokra-asumisen puute ovat myös vaikuttaneet viheltava osgelma monelle päättäjälle.

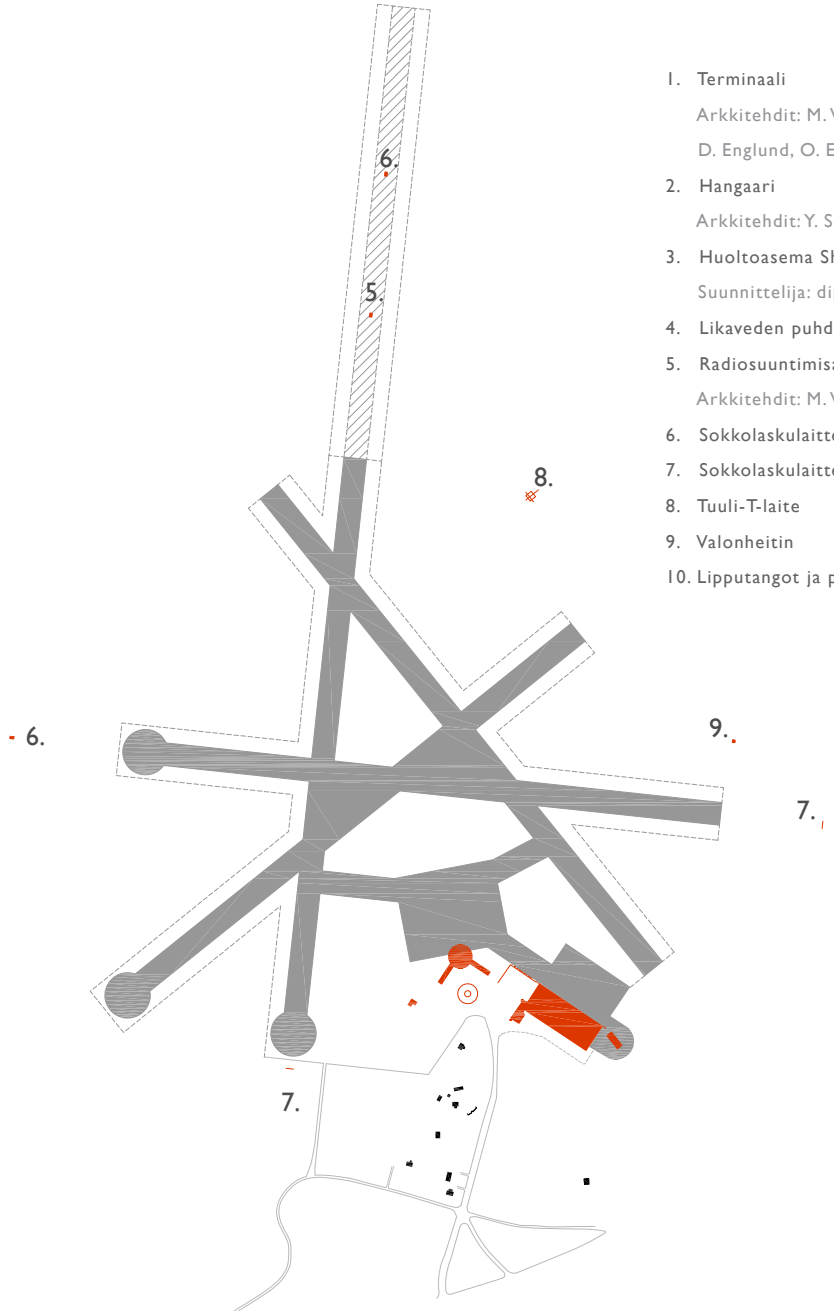
- Poliitmuotorien uusi rakvoittuttaa Suurmetsäntien pohjoisperuelle asuvia perustolaisia. Me olemme matapupun kaupunginosayhdistyksistä ainoa, jolka on jo vuosia johdonmukaisesti yrittänyt saada päättäjät huomaamaan lentokentän ja sen ympäristön merkitys kaulliseen asukkaiden historiallisena javihreänä henkirikkinä. Tattarisuon metsien suojelusta voimme onkaan myös Suurmetsä-Jakomäki -seuran jaMalmi-seuran, Saarinen puotti paikallisen yhteistyön merkityistä.

- Paikalla olleet valtuutetut hupaisivat tulla meidän kanvalemaamme hevos-, traktori- ja apostolinkyydillä järjestettävään kiertoajeluun kentän ympäri. Tarkoitus olisi tutustuttaa häppeniski Helsinki Päivän aikoihin. Lisäksi ons tulossa vuorovaikutusseminaari Puistola Päivien yhteyteen 13 -15. syyskuuta.

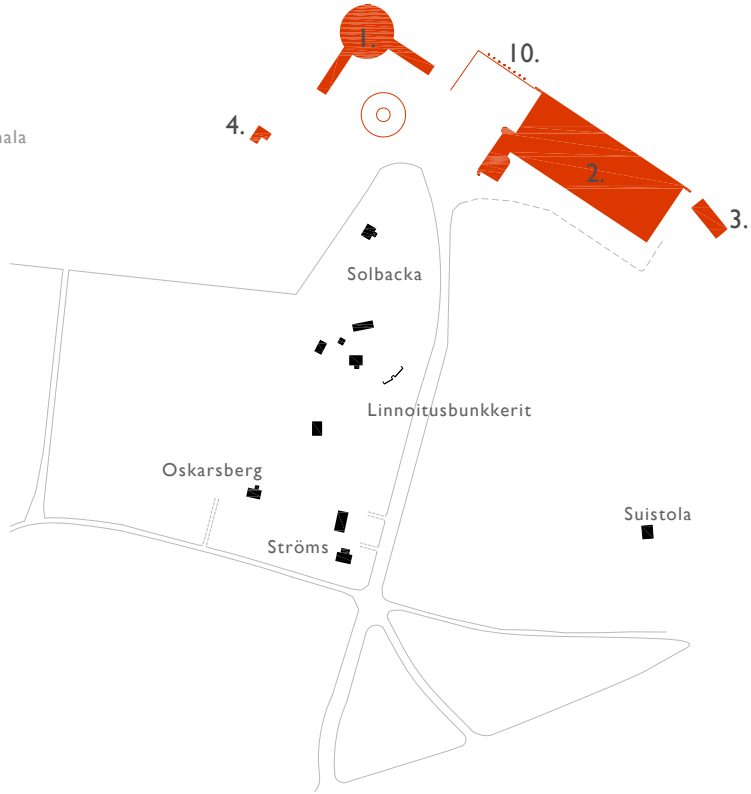
Harri Pirhonen

Malmin lentoaseman tulevaisuudesta käydään vilkasta julkista keskustelua: Lehtileikkeet (KA).

7. RAKENTAMISVAIHEET KAAVIOINA



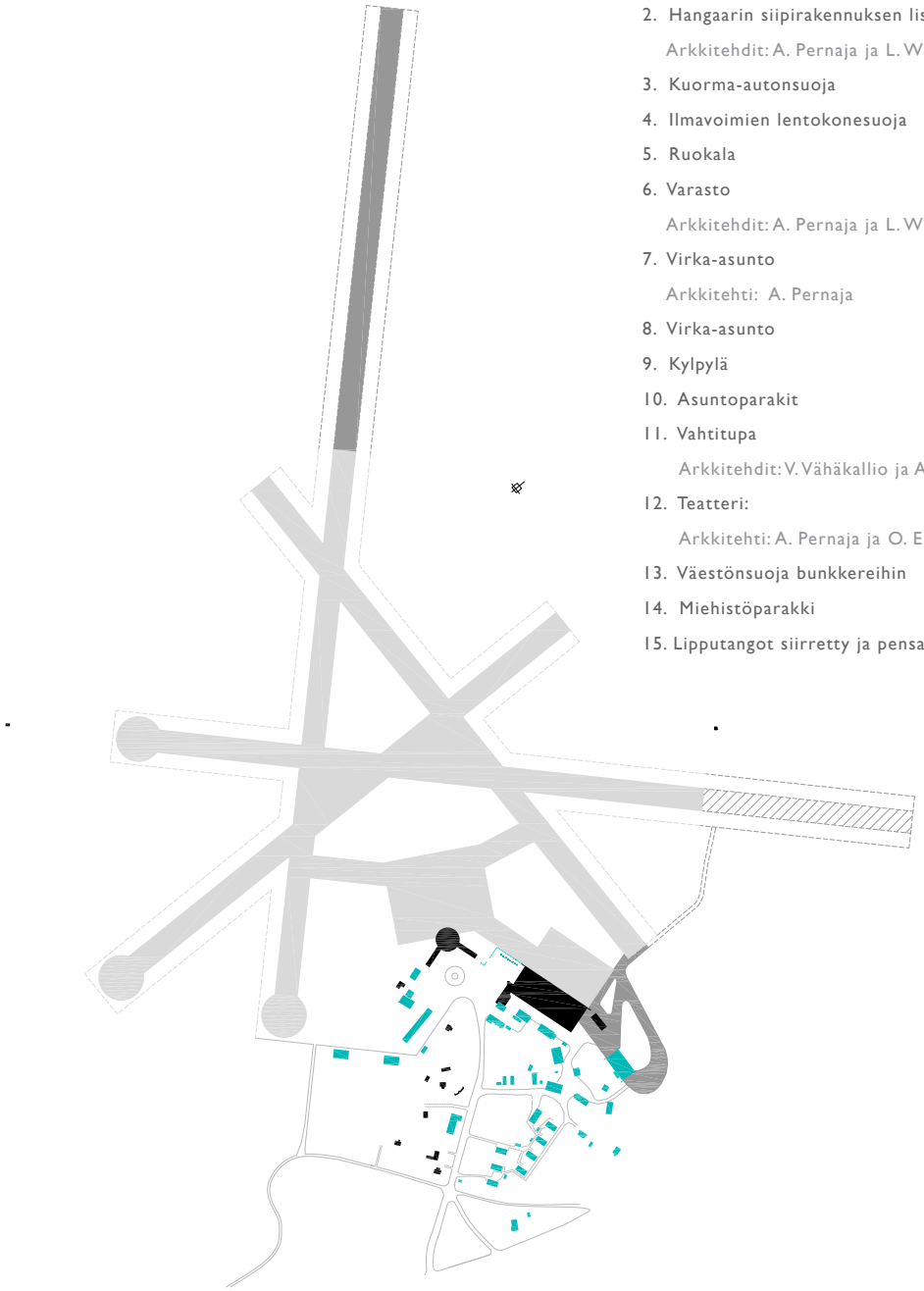
1. Terminaali
   Arkkitehdit: M. Välikangas, V. Vähäkallio, D. Englund, O. Ermala ja V. Rosendahl
2. Hangaari
   Arkkitehdit: Y. Sadeniemi, Y. Waskinen ja O. Ermala
3. Huoltoasema Shell / Standard
   Suunnittelija: dipl.ins. Matti Janhunen
4. Likaveden puhdistuslaitos
5. Radiosuuntimisasema
   Arkkitehdit: M. Välikangas ja V. Vähäkallio
6. Sokkolaskulaitteen päämerkkilähetin
7. Sokkolaskulaitteen suuntalähetin
8. Tuuli-T-laite
9. Valonheitin
10. Lipputangot ja puuaita



1937-1940

- Uusi kiito- tai rullaustie
- Kiitotien rakennustyöt käynnistetty
- Uusi rakennus
- Vanhempi rakennus

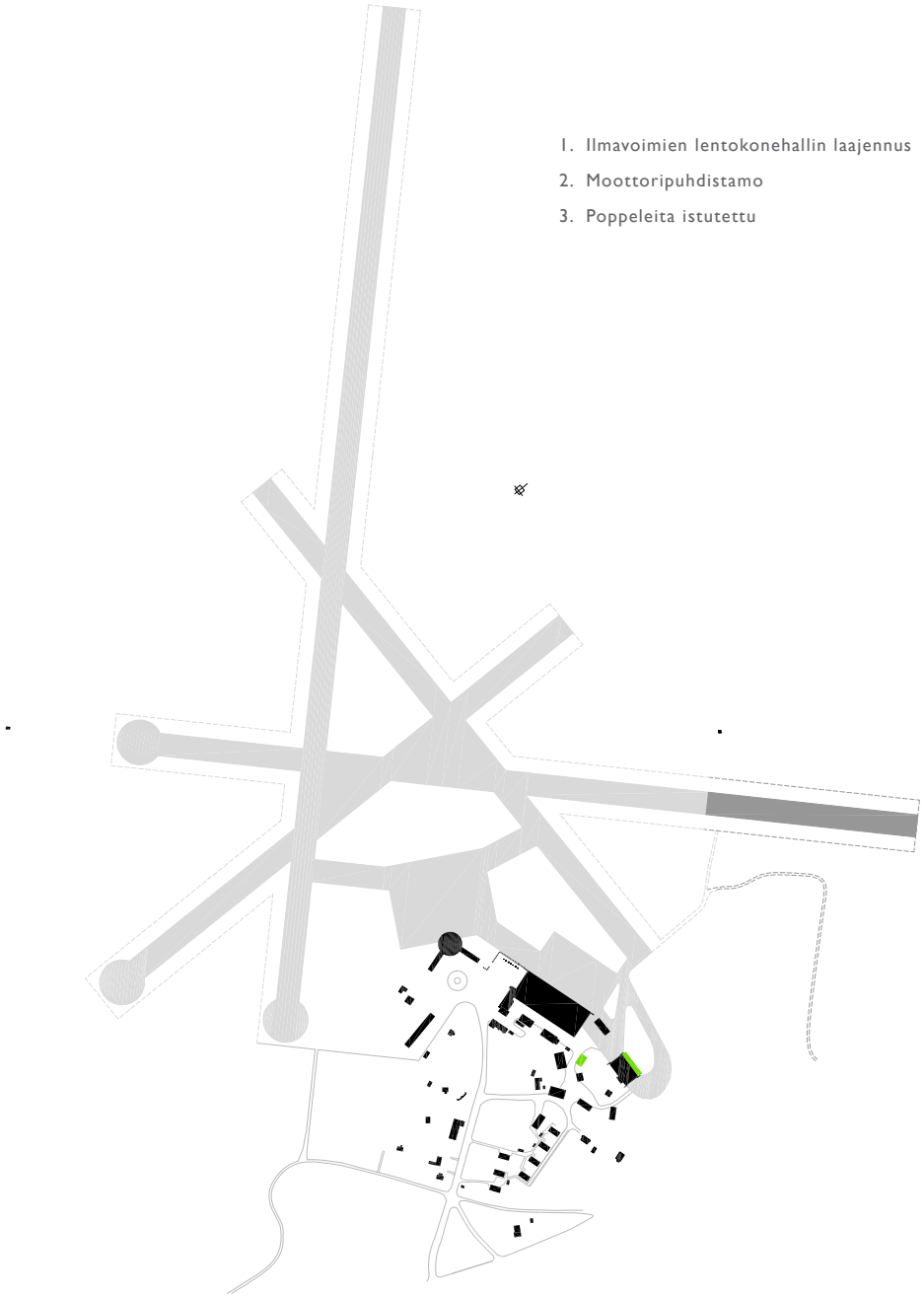
1. Autosuoja ja paloasema
   Arkkitehti: A. Pernaja
2. Hangaarin siipirakennuksen lisärakennus
   Arkkitehdit: A. Pernaja ja L. Wiklund
3. Kuorma-autonsuoja
4. Ilmavoimien lentokonesuoja
5. Ruokala
6. Varasto
   Arkkitehdit: A. Pernaja ja L. Wiklund
7. Virka-asunto
   Arkkitehti: A. Pernaja
8. Virka-asunto
9. Kylpylä
10. Asuntoparakit
11. Vahtitupa
    Arkkitehdit: V. Vähäkallio ja A. Pernaja
12. Teatteri:
    Arkkitehti: A. Pernaja ja O. Ermala
13. Väestönsuoja bunkkereihin
14. Miehistöparakki
15. Lipputangot siirretty ja pensasaidat istutettu



1941-1949

- Uusi kiito- tai rullaustie
- Kiitotien rakennustyöt käynnistetty
- Uusi rakennus tai istutus
- Maatilat virka-asunnoiksi
- Vanhempi rakennus

1. Ilmavoimien lentokonehallin laajennus
2. Moottoripuhdistamo
3. Poppeleita istutettu



1950-1959

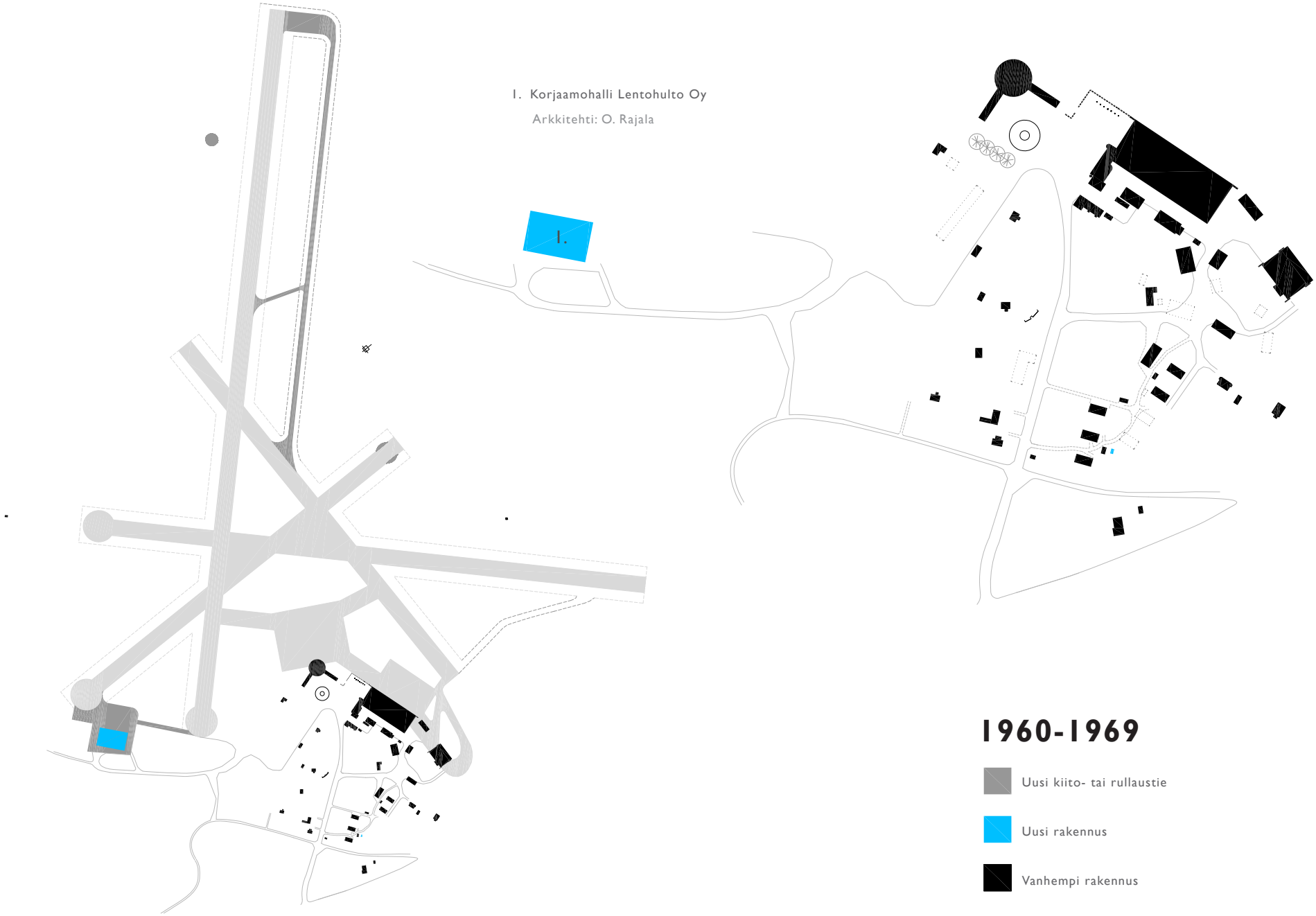
Uusi kiito- tai rullaustie

Uusi rakennus tai istutus

Vanhempi rakennus

1. Korjaamohalli Lentohulto Oy

Arkkitehti: O. Rajala

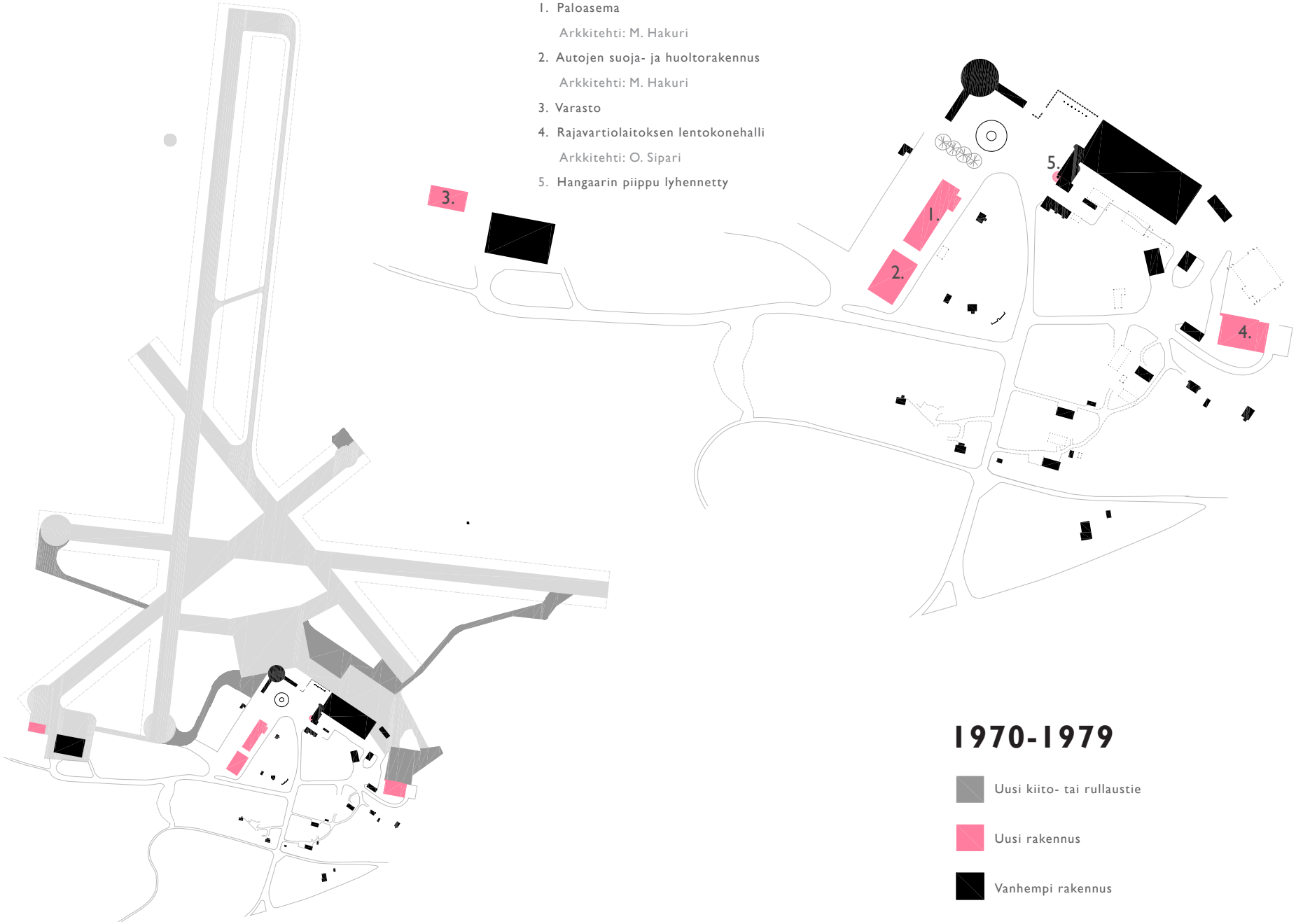


1960-1969

Uusi kiito- tai rullaustie

Uusi rakennus

Vanhempi rakennus



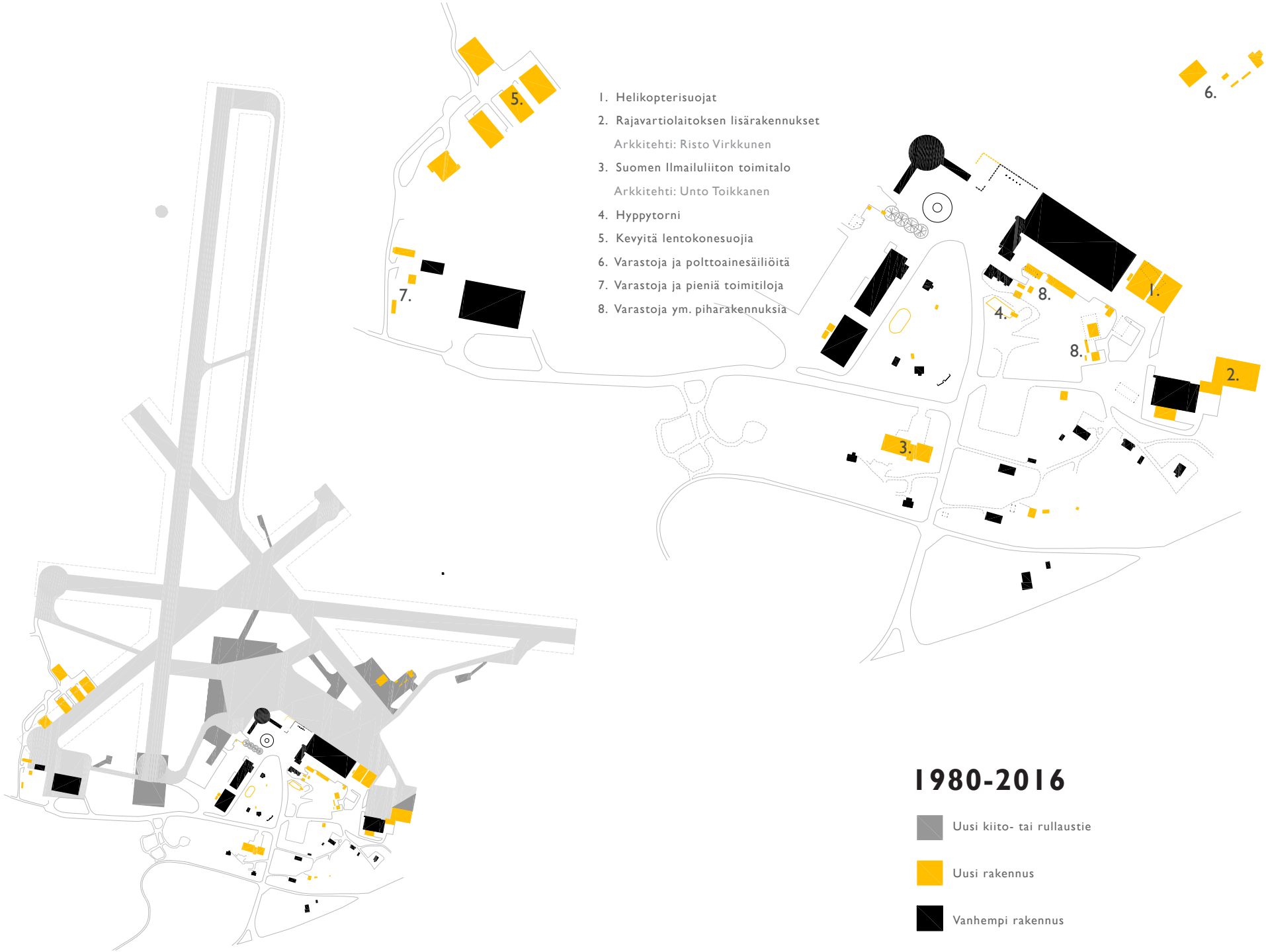
1. Paloasema
   Arkkitehti: M. Hakuri
2. Autojen suoja- ja huoltorakennus
   Arkkitehti: M. Hakuri
3. Varasto
4. Rajavartiolaitoksen lentokonehalli
   Arkkitehti: O. Sipari
5. Hangaarin piippu lyhennetty

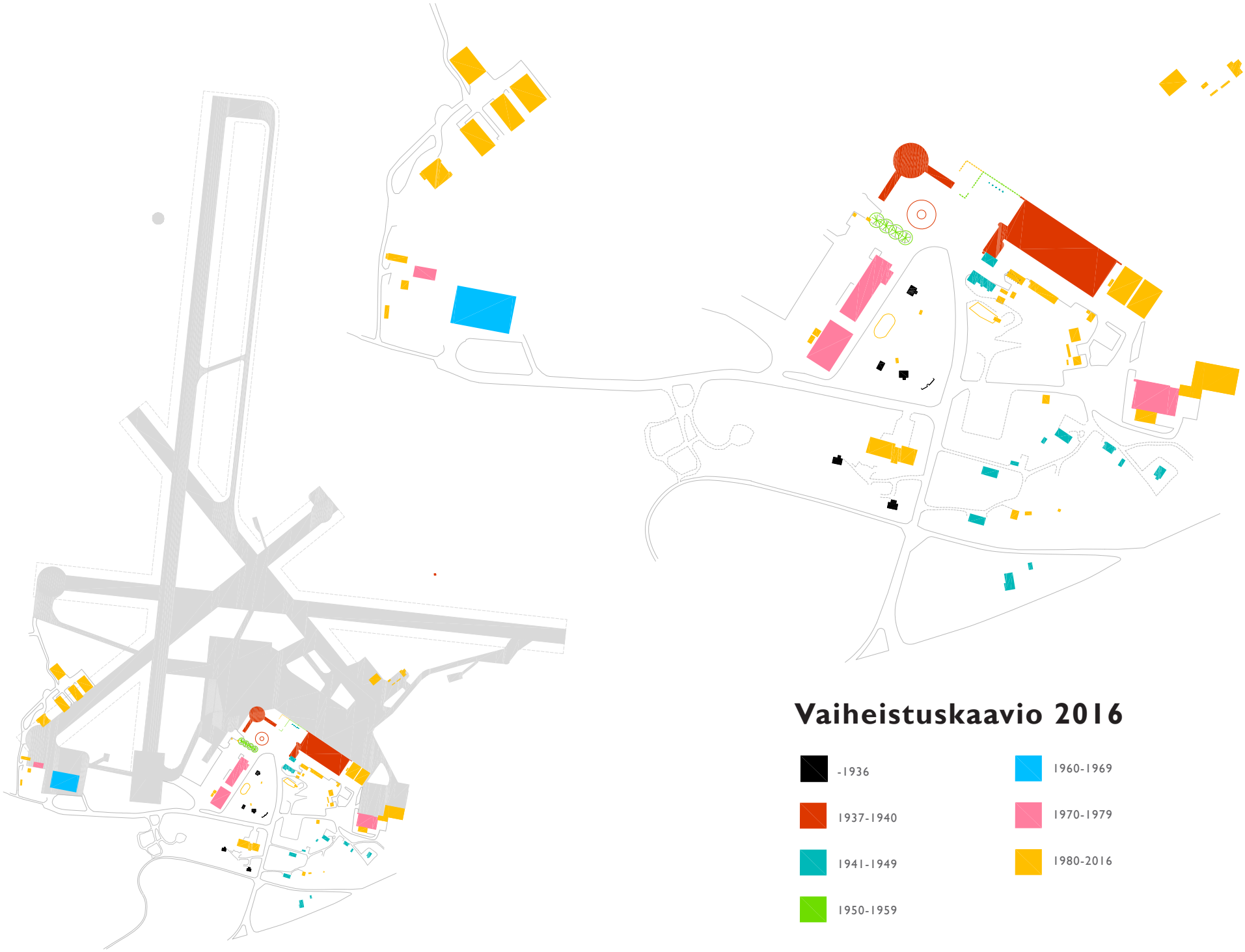
1970-1979

Uusi kiito- tai rullaustie

Uusi rakennus

Vanhempi rakennus


1. Helikopterisuojat
2. Rajavartiolaitoksen lisärakennukset
Arkkitehti: Risto Virkkunen
3. Suomen Ilmailuliiton toimitalo
Arkkitehti: Unto Toikkanen
4. Hyppytorni
5. Kevyitä lentokonesuojia
6. Varastoja ja polttoainesäiliöitä
7. Varastoja ja pieniä toimitiloja
8. Varastoja ym. piharakennuksia
1980-2016
Uusi kiito- tai rullaustie
Uusi rakennus
Vanhempi rakennus


Vaiheistuskaavio 2016
-1936
1937-1940
1941-1949
1950-1959
1960-1969
1970-1979
1980-2016

MALMIN LENTOASEMAN INVENTOINTI

8.1 Inventointikartta

8. KENTTÄ
HELSINKI
36

8.2 Yksityiskohtia

8.2.1 Kiitoradat, pinnoitteet ja maalaukset

1-3. Perustamisvaiheen vuodelta 1939 säilyneitä alkuperäisiä betonilaattoja. Laatta-alueiden kunto vaihtelee. Kuvassa 3. esitetty laatoituksen porrastettu limitys.

4. Laskuvarjohyppääjien laskeutumispiste.

5-7. Kiito- ja rullausteiden maalauksia.

8. Valurautakannen merkintä.

9. Etelä-pohjoissuuntaisen pääkiitotien maalauksia etelään päin katsottuina.

8.2.2 Valaisimet

1-2. Kiitoteiden päissä olevia lähestymislinjavaloja.

3. Yhdistetty pylväsvalaisin ja tuulipussi.

4. Rullaustievalo.

5-6. Papinvaloja.

7. Kynnysvalo.

8. Kiitotien reunavalo.

9. Lähestymislinjavalo.

8.2.3 Opasteet

1. Kentän keskellä oleva Helsinki-teksti on replika alkuperäisestä perustamisvaiheen opasteesta. Uusi opaste alkuperäisellä paikalla.

2. Opaste kertoo kyseisen kiitotien tunnukset.

3-5. Erilaisia kentän liikennemerkkejä ja opasteita.

8.2.4 Muita rakennelmia

1. Perustamisvaiheen valonheittimen raunioitunut jalka on säilynyt kentän laidalla.

2. Sähkökeskus.

3. Polttoaineenerotin.

4. Säätutka.

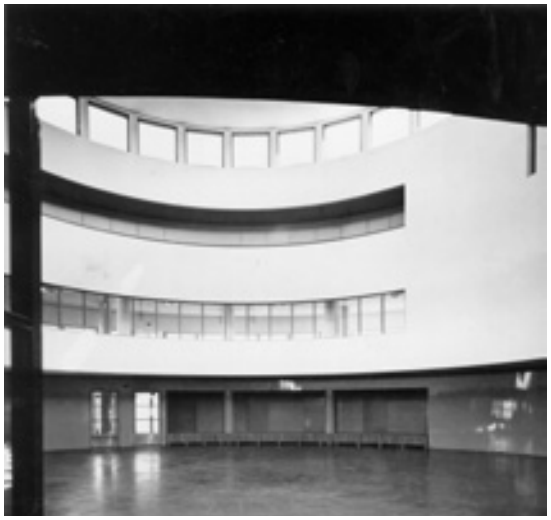
5. Tuulimittari.

6. Laiteaitaus.

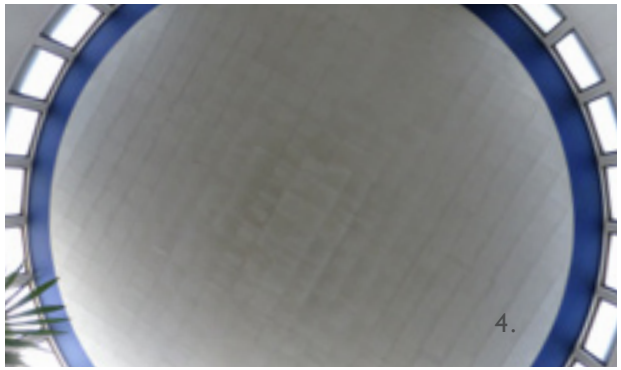
9. TERMINAALI

1.

2.



3.


4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

9.1 Tilat

9.1.1 Keskihalli

1. Keskihalli pääsisäänkäynniltä kuvattuna. Vastakkaisella sivulla on ravintolan sisäänkäynti. Hallin keskellä oleva pyöreä penkkisaareke ei ole perustamisvaiheen varusteita (vrt. kuva 2.) mutta näkyy jo 1940-luvun alussa otetussa valokuvassa (vrt. kuva 3).

2. Keskihalli kuvattuna vuonna 1938. Ensimmäisen kerroksen seinät on kiiltomaalattu muita seiniä tummempaan sävyyn, Eino Kaurian värisuunnitelman mukaan. (Kuva: Iffland/KA)

3. Saksan ilmavoimien sotilaita ja lentäjiä terminaalin keskihallissa 1941 -1944. (Kuva: Hintzell/HKM)

4. Keskihallin kattoikkunat. Ikkunoiden ulkoruudut lyhennettiin alapäästään peruskorjauksessa 1967.

5. Alkuperäinen mosaiikkibetonilattia.

6. Ravintolan sisäänkäynti. Kello ja valaisimet eivät ole alkuperäisiä (vrt. kuva 3.).

7. Alkuperäinen matkatavarahuolto on otettu toimistokäyttöön (vrt. kuva 2.).

8. Keskihalli 3. kerroksesta katsottuna. Penkkisaarekkeen ritilän alla on lämmityslaitteita.

9. Ravintolan alkuperäisen portaan pinnat on uusittu.

10. Porrashuoneen alkuperäinen teräslasiovi.

11. Lasikuvullinen seinävalaisin.

9.1.2 Ravintola

1. Näkymä ravintolasalista.

2. Toinen alkuperäisistä portaista on edelleen käytössä. Toisesta symmetrisestä portaasta on säilynyt porrassyöksy, mutta sen päälle on rakennettu ravintolan lattia.

3. Alkuperäiset teräsrakenteiset sisäikkunat. Keskihallin puolella lakatut puiset lasituslistat.

4. Alkuperäisiin ulkoikkunoihin on lisätty eristyslasi sisäpuitteeseen. Alkuperäiset ikkunapenkit ovat kiveä.

5. Vanha seinäpaneeli on maalattu. Puiset jalka- ja mattolistat ovat maalattuja.

6. Nykyinen uusittu linoleum.

7. Suurin osa alkuperäisistä kattovalaisimista on säilynyt. Niihin on integroitu tuloilmaventtiilit.

8. Ei-alkuperäinen kattovalaisin.

9. Lämpöpatterit ulkoseinällä.

9.1.3 Porrashuoneet

1. Alkuperäinen kierreporras ylhäältä katsottuna. Pinnat uusittuja.

2. Alkuperäinen puinen käsijohde.

3. Kierreporras alhaalta katsottuna.

4. Kaarevaksi muotoilu porrashuoneen patteri.

5. Porrashuoneen ovi keskiaulasta katsottuna.

6. Portaan pinnat on uusittu.

7. Porrashuoneen katossa on alkuperäinen kattoikkuna.

8. Vanha sähkökaluste.

9. Portaan opastetaulu.

9.1.4 Lennonjohtotorni

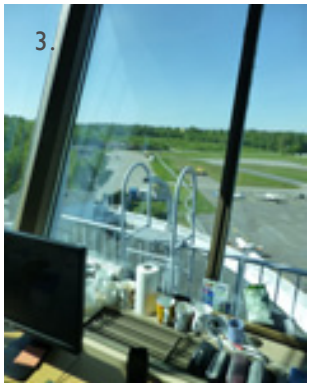
1-2. Lennonjohtotornin kierreporras vuodelta 1967.

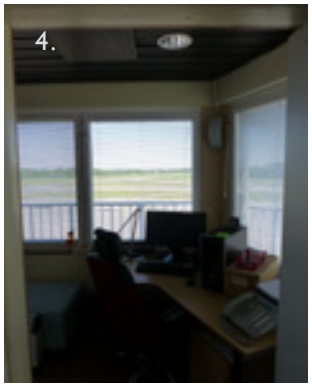
3. Ulkoseinän Ikkunat.

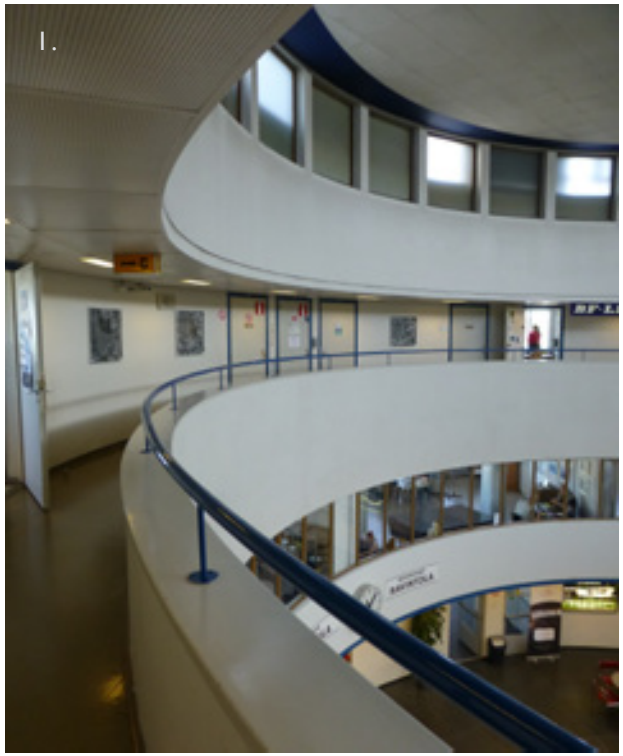
4. Lennonjohtotornin alemmassa kerroksessa on nykyään lepohuone.

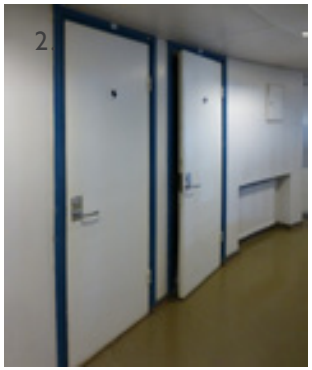
5. Lennonvalvonta tornin ylimmässä kerroksessa.

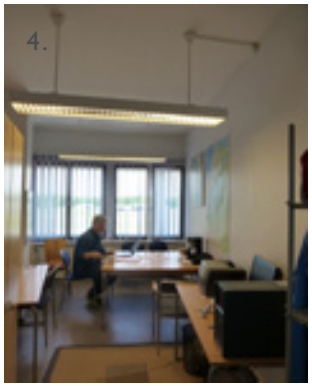
6. Ylimmän kerroksen sisäkatto.

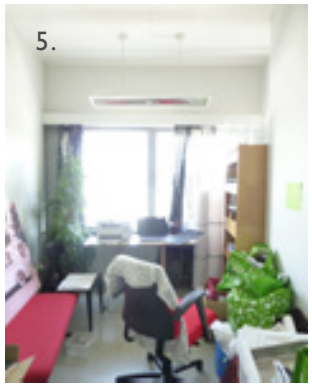












9.1.5 Toimistotilat

1. Keskihallin käytävä 3. kerroksessa, jossa toimistotiloja.

2. Käytävän alkuperäisiä puuväliovia.

3. Käytävän jalka- ja mattolista.

4-5. Toimistotiloja.

6. Alkuperäiset ikkunat ovat säilyneet. Sisäpuolelle lisätty eristyslasi.

7. Toimistotila.

9.1.6 Itäinen ja läntinen siipi

1. Itäisen siiven käytävä, jossa säilyneitä alkuperäisiä väliovia. Katossa lasikupuvalaisimia. Pinnat uusittuja.

2. Opastetaulu.

3. Toimistohuone.

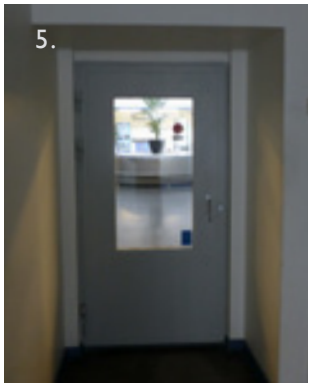
4. Alkuperäisen välioven ovipumppu.

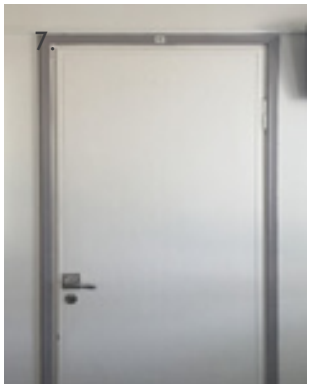
5. Ovi keskihalliin.

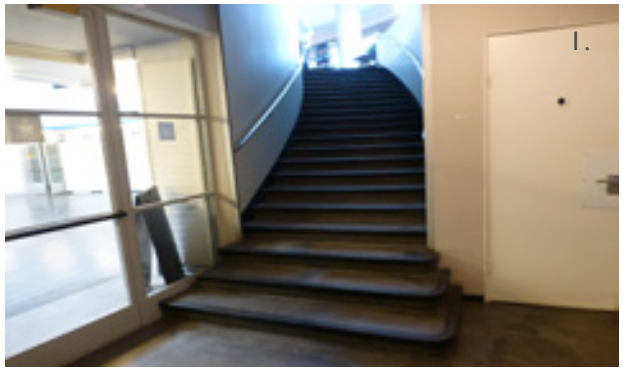
6. Käytävien alkuperäiset yläikkunat.

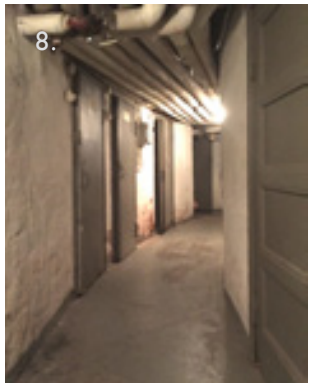
7. Alkuperäinen puinen väliovi.

8. Jalka- ja mattolista. Lattiassa ovistoppari.









9.1.7 Muita tiloja

1. Ravintolaan johtava alkuperäinen porras. Pinnat uusittuja.

2. Alunperin odotustilana, myöhemmmin baarina toiminut huone on nykyään Finavian käytössä.

3-5. Sisäänkäyntien eteistilat, joissa alkuperäiset ovet ja lattiapinnat säilyneet. Ovien edessä upotetut kuramatot.

6. Kentän puolella olevan sisäänkäynnin eteisessä on alkuperäinen mosaiikkibetoniporras.

7. Alkuperäinen tavarahissi kellarissa. Nykyään ei käytössä.

8. Kellarin käytävä.

9.2 Julkisivut

1-2. Eteläpuolen sisäänkäynti.

3-4. Terminaali kentän puolelta. Yleisölle on katettu terassi. Katoksessa alkuperäiset valaisimet säilyneet.

5. Lennonjohtotorni.

6. Lanterniinin kattoikkunat ja lennonjohtotorni.

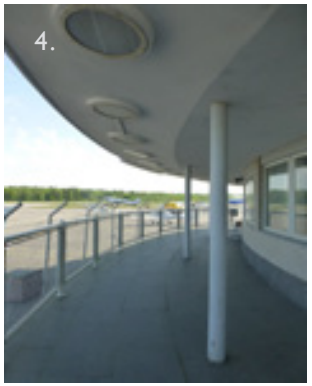
7-8. Itäisen siipirakennuksen päätysisäänkäynti. Katos mahdollisesti alkuperäinen.

9. Terminaali kentän puolelta katsottuna. Ensimmäisen kerroksen julkisivun pinta muurattu kahi-tiilestä vuoden 1967 peruskorjauksen yhteydessä. Ylempien kerrosten valkoiseksi maalattu pellitys 1950-luvun lopulta.

10. Alkuperäinen julkisivupinta oli terastirapattu. Kuva vuodelta 1938. (Kuva: Iffland/KA)

11. 1950-luvun lopussa tehty pellitys ennen maalausta. (Kuva: MV)

12. Julksisivun yksityiskohtia.



9.

10.

11.

12.

9.3 Tärkeitä rakennusosia

9.3.1. Ovet

1. Alkuperäinen puuväliovi.

2. Alkuperäinen teräslasiovi porrashuoneeseen

3. Alkuperäinen ulko-ovi.

4. Sisäänkäynnin sisäovissa alkuperäiset vetimet.

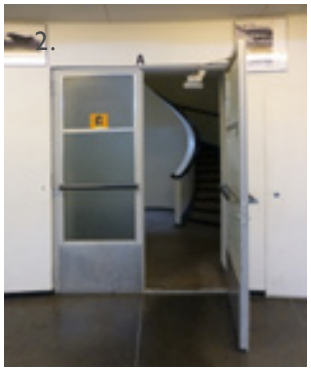
5. Alkuperäisen puuvälioven yksityiskohtia.

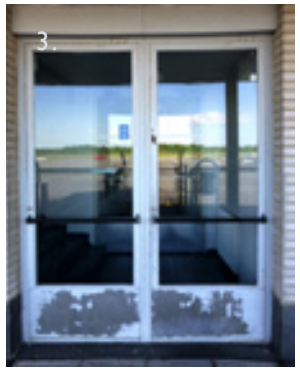
6. Välioven painike.

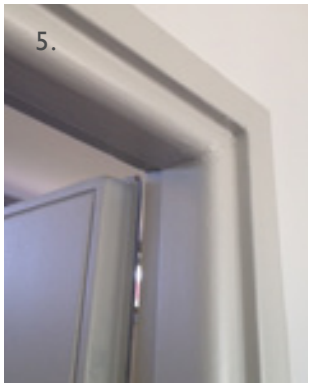
7-8. Sisäänkäynnin ovien vanhat ripustetut ovipumput.

8. Välioven painike.

9. Sisäänkäynnin alkuperäisen ulko-oven yksityikohtia.







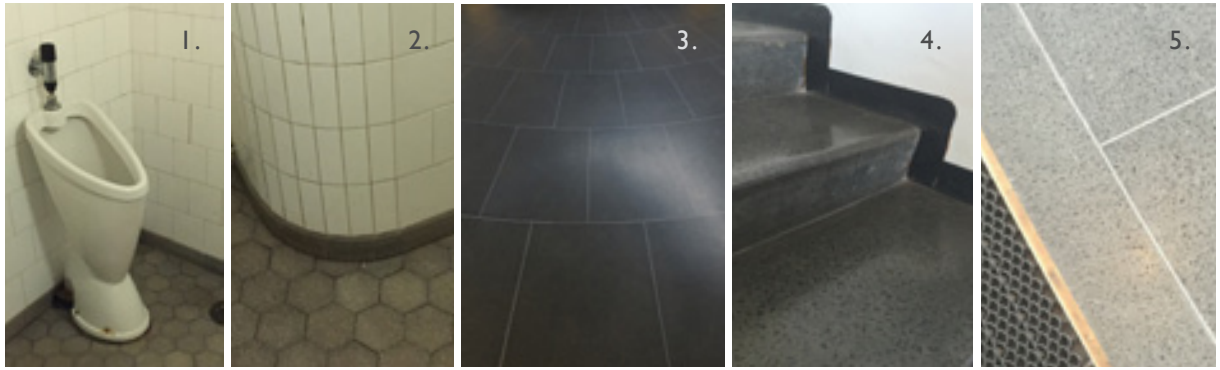
9.3.2. Ikkunat

1-3. Erilaisten alkuperäisten ulko-ikkunoiden yksityiskohtia. Joihinkin ikkunoihin lisätty eristyslasi sisäpuitteeseen.

4. Toimistotilan ikkuna 3. kerroksessa.

5. Siipirakennuksen käytävän yläikkuna

6. Ravintolakerroksessa alkuperäiset teräsrakenteiset sisäikkunat. Keskihallin puolella olevat lasituslistat lakattua puuta.



9.3.3. Pinnat

1-2. Alkuperäisiä märkätilan laatoituksia.

3-5. Keskihallin ja sisäänkäyntien lattiapinnat alkuperäistä mosaiikkibetonia.

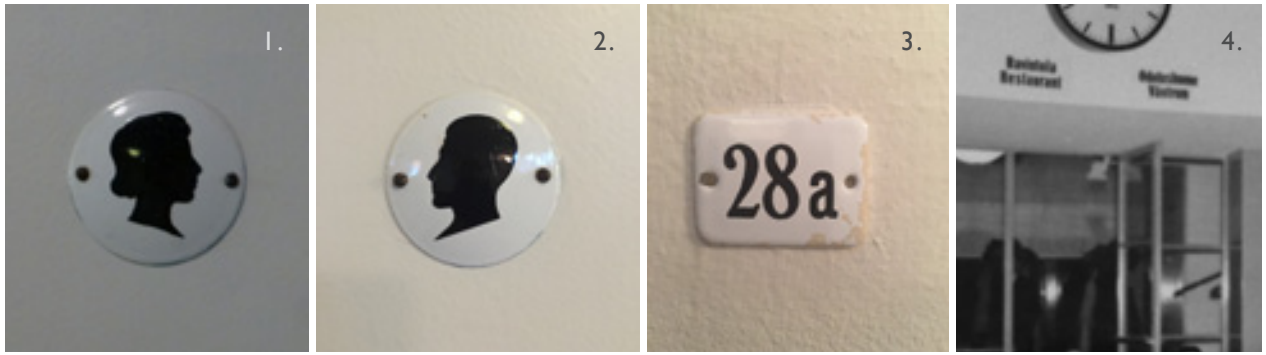
9.3.4. Valaisimet ja sähkökalusteet

1. Ulkokatosten alkuperäiset upotetut valaisimet.

2. Ravintolan alkuperäinen kattovalaisin johon integroitu ilmanvaihtoventtiili.

3-4. Lasikupuvalaisimia

5-8. Sähkökalusteita



9.3.5. Opasteet

1-2. WC-opasteita.

3. Tilanumerointi.

4. Ote vuoden 1938 valokuvasta, jossa keskihallissa ravintolan sisäänkäynnin yläpuolella opasteet ja alkuperäinen seinäkello näkyvät. Molemmat ovat tänä päivänä hävinneet. (Kuva: Pietinen / MV)

9.3.6. Muita yksityiskohtia

1. Ilmanvaihtosäleikkö.

2. Lämpöpatteri.

3. Pikapaloposti.

4. Ryhmäkeskuskaappi.

5. Jalka- ja mattolista.

6. Ravintolan portaan käsijohde.

9.4 Piha

1-2. Lentoaseman sisäänkäynnin edustalla oleva suihkulähde istutuksineen. Altaan ympärillä on symmetriset hurmehappomarja- ja serbiankuusi-istutukset, jotka mahdollisesti suunniteltu värin mukaan. Hurmehappomarjaa leikataan.

3. 1950-luvulla riviin istutetut poppelit terminaalin eteläpuolella ovat ikääntyneitä ja huonokuntoisia. Niissä on kuolleita haaroja ja yhden juuressa valtava kääpä.

4. Terminaalin sisäänkäynnin edustalla asfaltoitu liikenne- ja pysäköintialue.

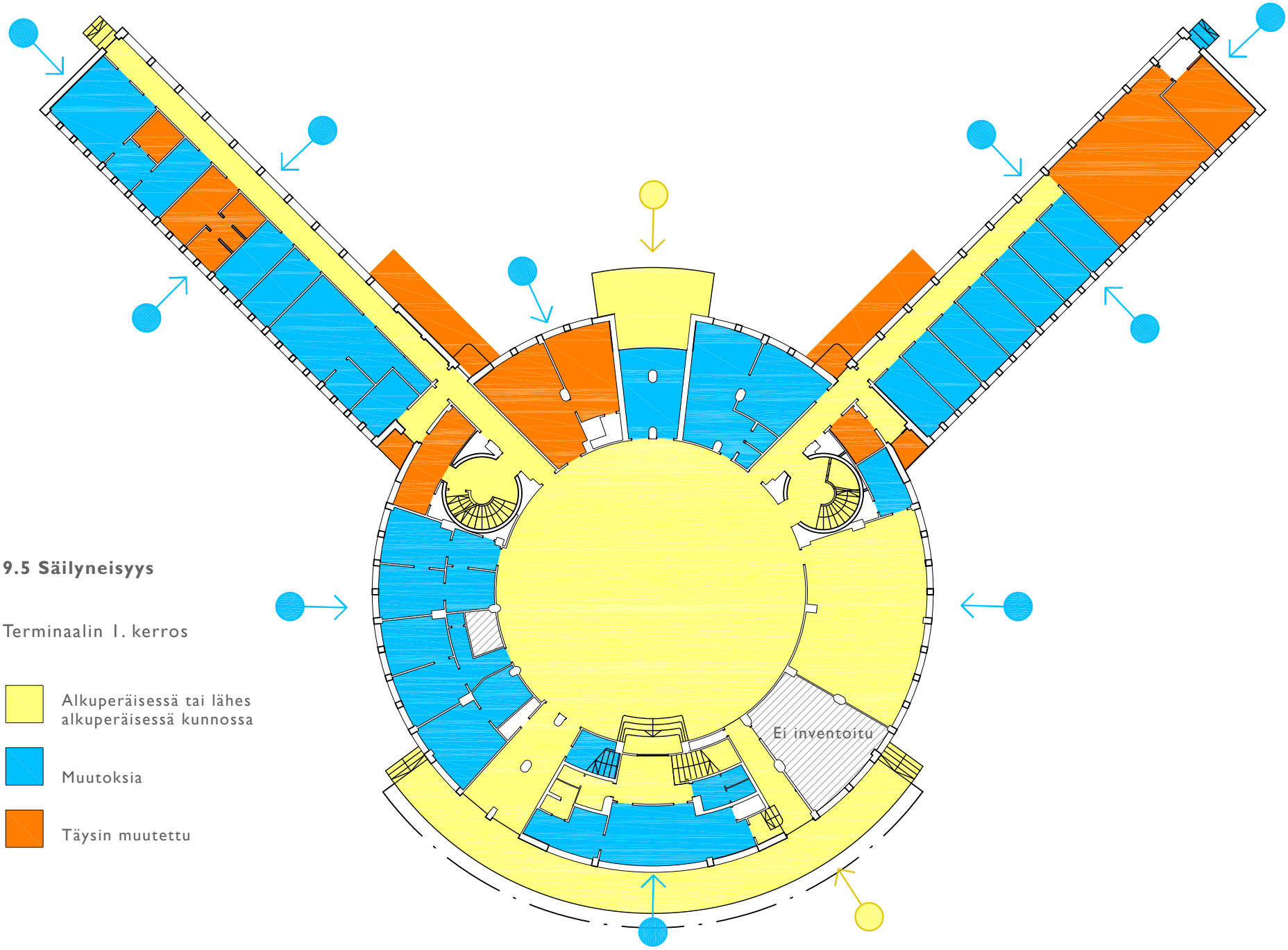
5. Terminaalin ja hangaarin välissä oleva aidattu pysäköintialue. Alue on rajattu myös sinikuusama-aidanteilla.

6. Terminaalin siipirakennusten seinustoilla on leikatut sinikuusama-aidanteet ja päädyisssä mongolianvaahterat.

7. Terminaalin kentänpuoleinen kapeahko pihaalue on rajattu teräsverkkoaidoin kenttäalueesta.

9.5 Säilyneisyys

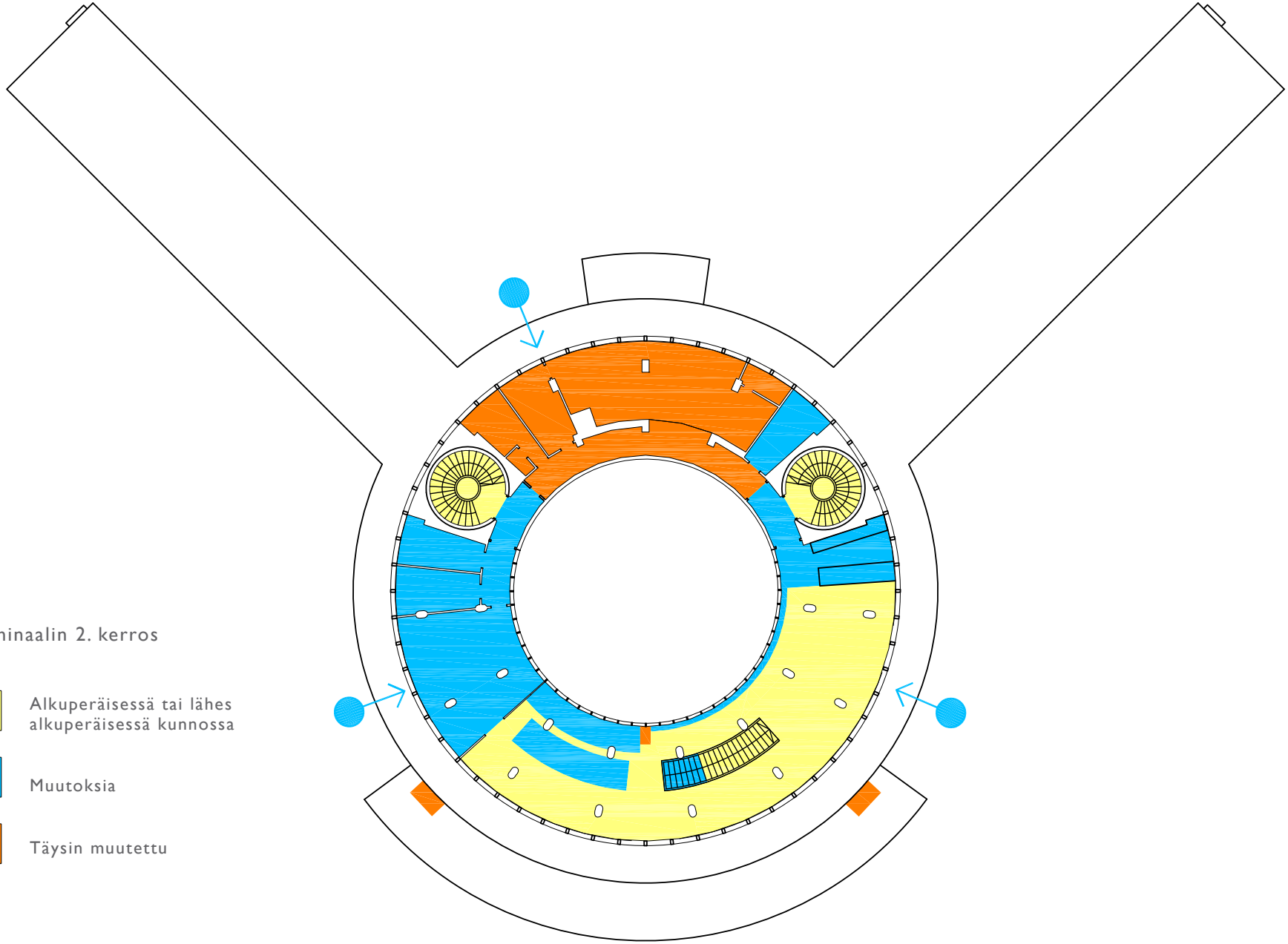
Terminaalin 1. kerros

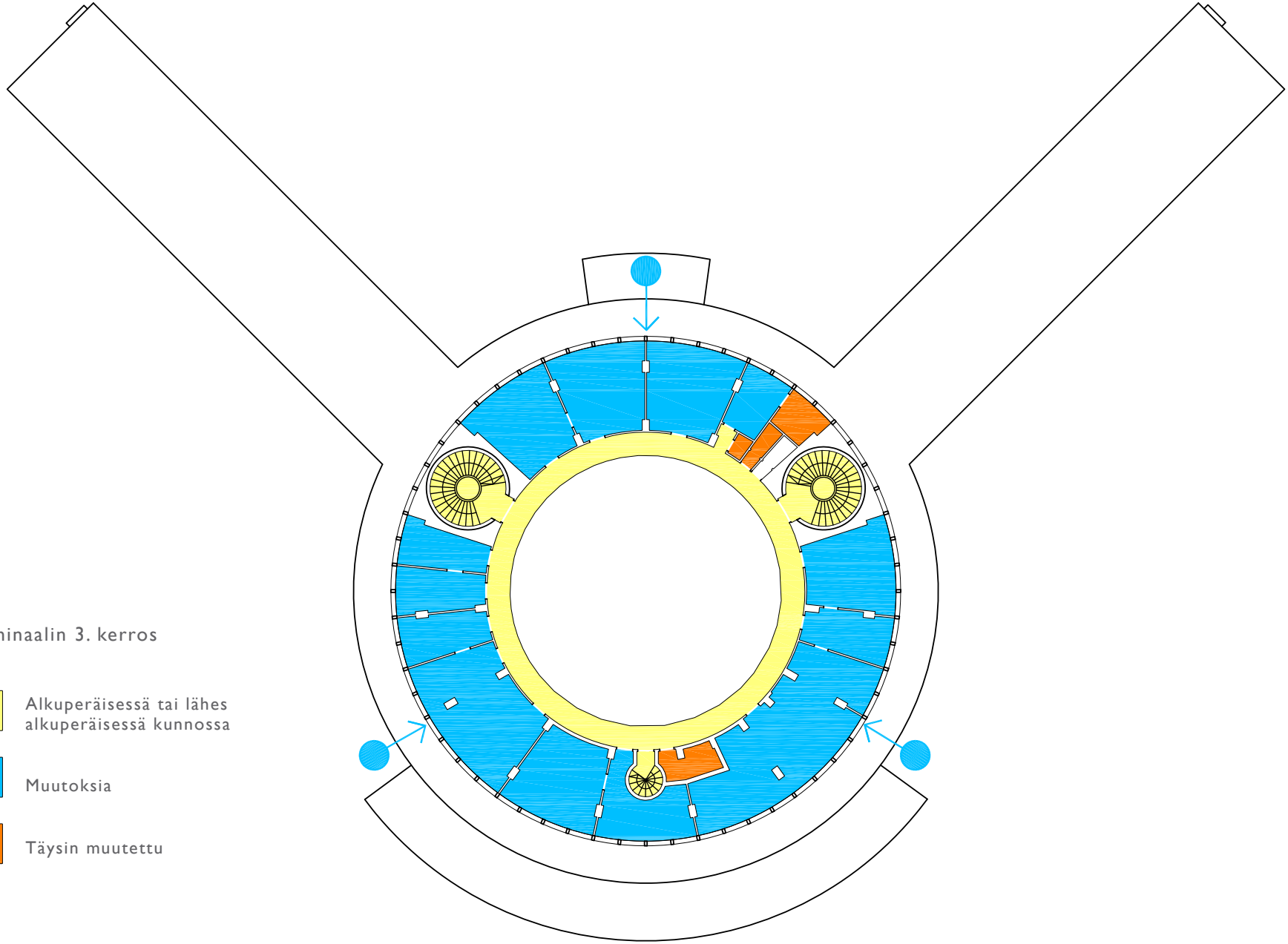


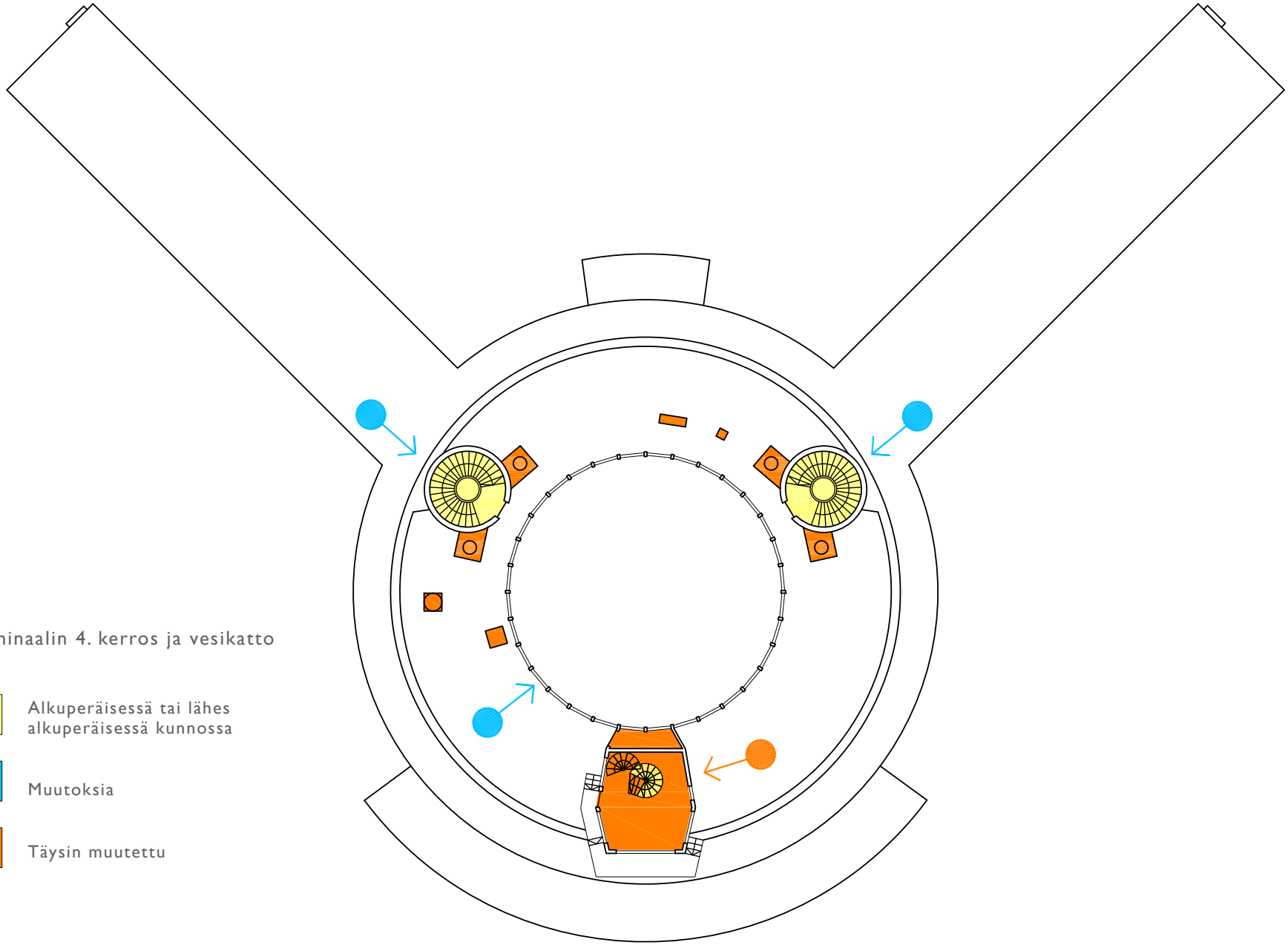
Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa

Muutoksia

Täysin muutettu


Terminaalin 2. kerros
Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa
Muutoksia
Täysin muutettu


Terminaalin 3. kerros
Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa
Muutoksia
Täysin muutettu

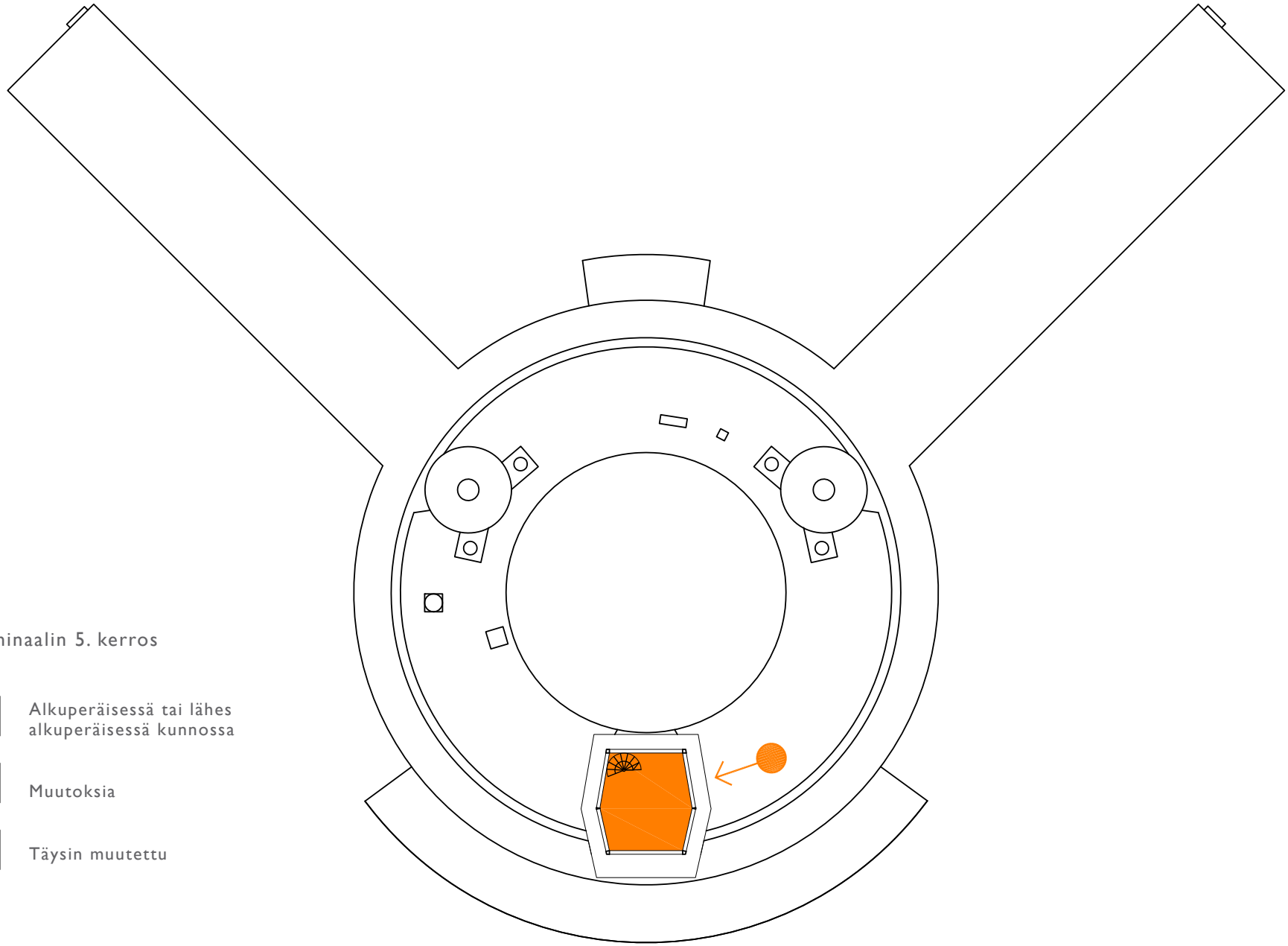


Terminaalin 4. kerros ja vesikatto

Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa

Muutoksia

Täysin muutettu



Terminaalin 5. kerros

Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa

Muutoksia

Täysin muutettu

10. HANGAARI

10.1 Tilat

10.1.1 Lentokonehalli

1-3. Hallin alkuperäiset liukuovet ja niiden yksityikohtia.

4. Ilmanvaihtolaitteita.

5. Lentokonehallissa on suuret ikkunapinnat.

6. Liukuovet avattuina.

7. Arkkitehti Antero Pernajan vuonna 1943 suunnittelema tarkkailusuoja.

8. Tarkkailusuojan vieressä olevan parvekkeen kaide.

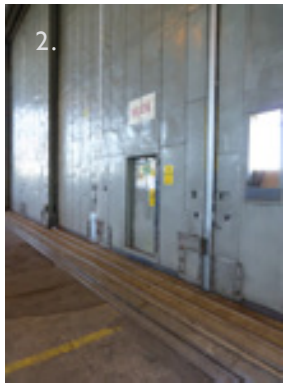
9. Lentokonehallin valtava keskipilari.

10. Alkuperäinen betonilaattalattia on säilynyt. Liikuntasaumat muodostavat kiinnostavan kuusikulmaisen kuvion.

11. Yleisnäkymä (vrt. kuva 12.).

12. Valokuva 1930-luvun lopulta. (Kuva: Pietinen/MV)

13. Yleisnäkymä (vrt. kuva 12.).



10.

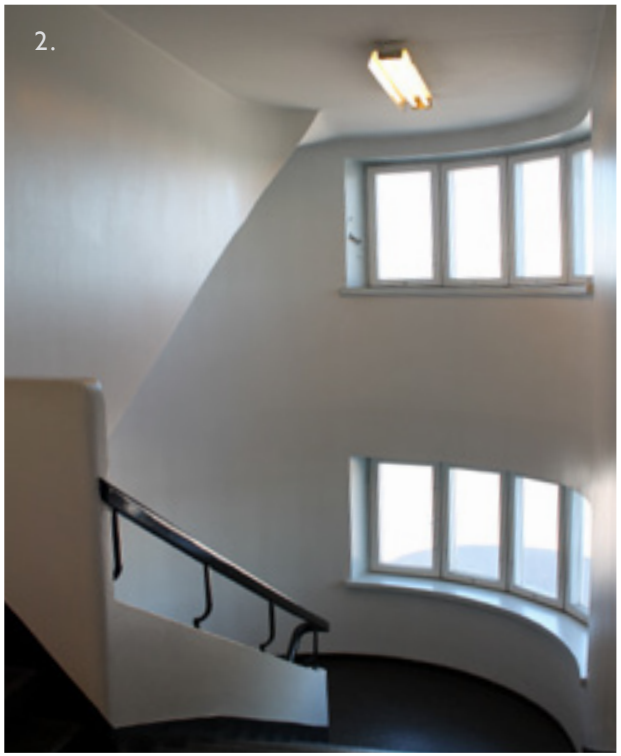
11.

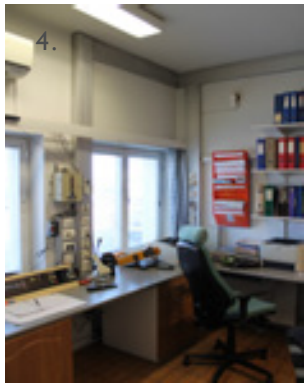
12.

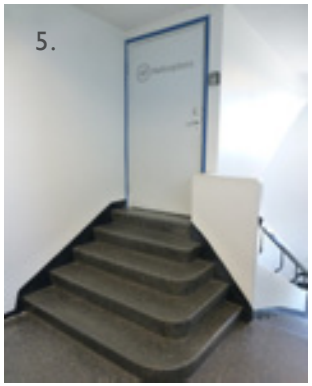
13.

10.1.2 Sivutilat

1-8. Lentokonehallin sivutilojen yksityiskohtia.







10.1.3 Toimistotilat

1. Porrashuoneen ala-aula ja sisäänkäynti.

2. Porrashuone.

3. Toimistokäytävä.

4. Toimistohuone.

5-6. Porrashuoneen yksityiskohtia.

10.2 Julkisivut

1. Hangaarin toimistosiipi lounaasta katsottuna. Lämpökeskuksen piippua on lyhennetty 1970-luvulla.

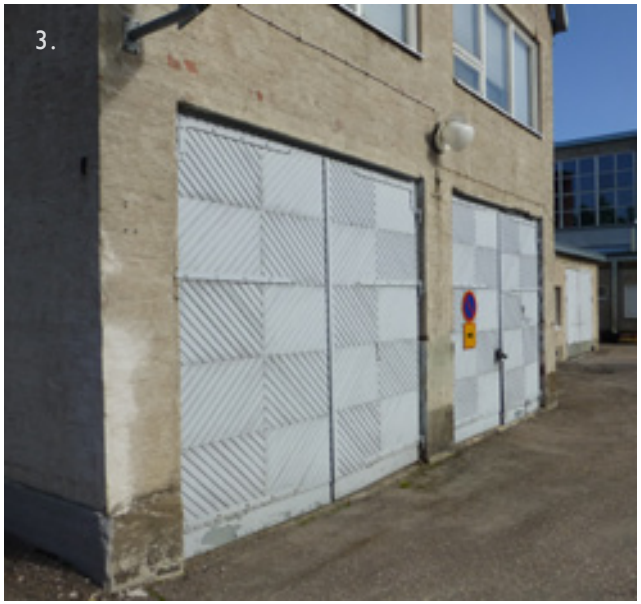
2. Hangaarin eteläjulkisivu.

3. Antero Pernajan 1940-luvulla suunnittelman laajennuksen alkuperäiset ulko-ovet.

4. Hangaarin kaakkoiskulman tukikaari.

5. Valokuva vuodelta 1930. (Pietinen/MV)

6-7. Hangaarin alkuperäiset säilyneet liukuovet. (vrt. kuva 5.)



5.
HUS

6.

7.

10.3 Tärkeitä rakennusosia

10.3.1 Ovet

1-2. Ulko-ovia.

3-5. Teräsrakenteisia väliovia.

6-7. Antero Pernajan 1940-luvulla suunnittelemia puuovia.

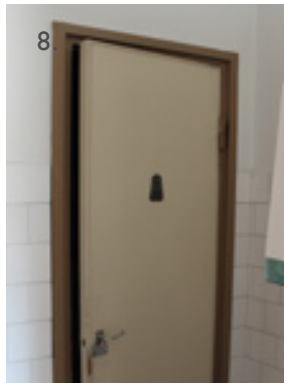
8-9. Alkuperäinen puuväliovi ja sen yksityiskohta.

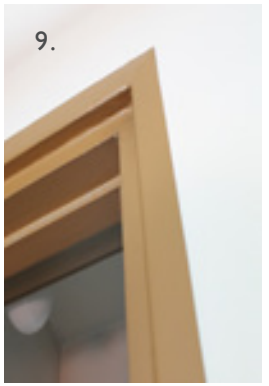
10-13. Lentokonehallin liukuovet ja niiden yksityiskohtia.

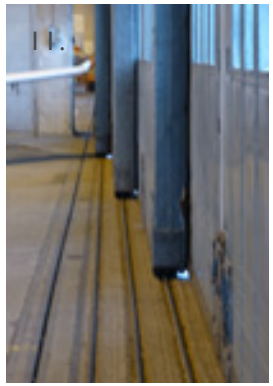
14. Wc-oven lukko ja painike.

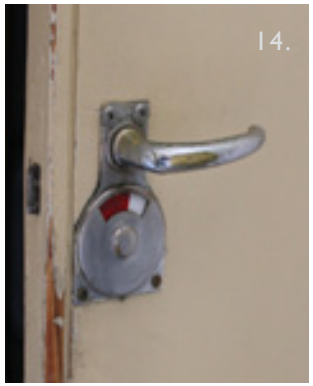
15-16. Vanhoja väliovien painikkeita ja lukkoja.

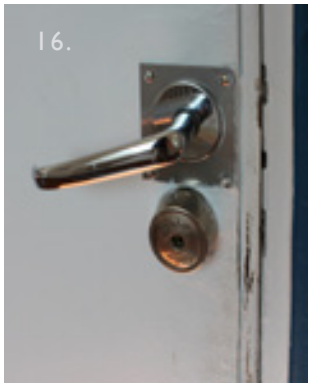
17. Ovipumppu.

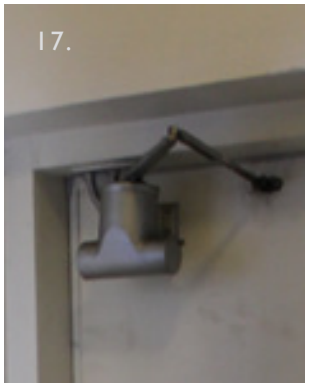


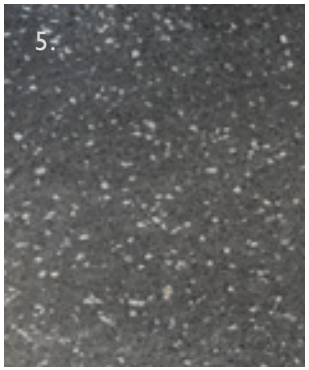












10.3.2 Pinnat

1. Lentokonehallin alkuperäinen betonilaattalattia.

2. Lentokonehallin liukuovien peltipinta.

3. Märkätilan laattalattia.

4. Märkätilan seinälaatoitus

5. Porrashuoneen mosaiikkibetonilattia.

6. Lentokonehallin kattoristikot ja sisäkaton alkuperäinen levytys.

10.3.3 Valaisimet ja sähkökalusteet

1-3. Variaatiota samasta lasikupuvalaisinmallista.

4. Tyypillinen lasikupuvalaisin.

5-9. Sähkökalusteita.

10.3.4 Opasteet

1. Liukuoviseinän keskipylonissa olevan alkuperäisen opasteen kielet ovat suomi, ruotsi, saksa, englanti, ranska ja puola.

2.-4. Lentokonehallin erilaisia opasteita.

5. Tilanumerointi.

10.3.5 Muita yksityiskohtia

1. Lämpöpatteri.

2. Ilmanvaihtoritilä.

3. Peruallas.

4. Paloposti.

5. Lentokonehallin valurautakansi.

6. Porrashuoneen kaiteen yksityiskohta.

7. Jalkalista betonista lentokonehallissa ja joissakin sivutiloissa.

8. Jalka- ja mattolista puusta.

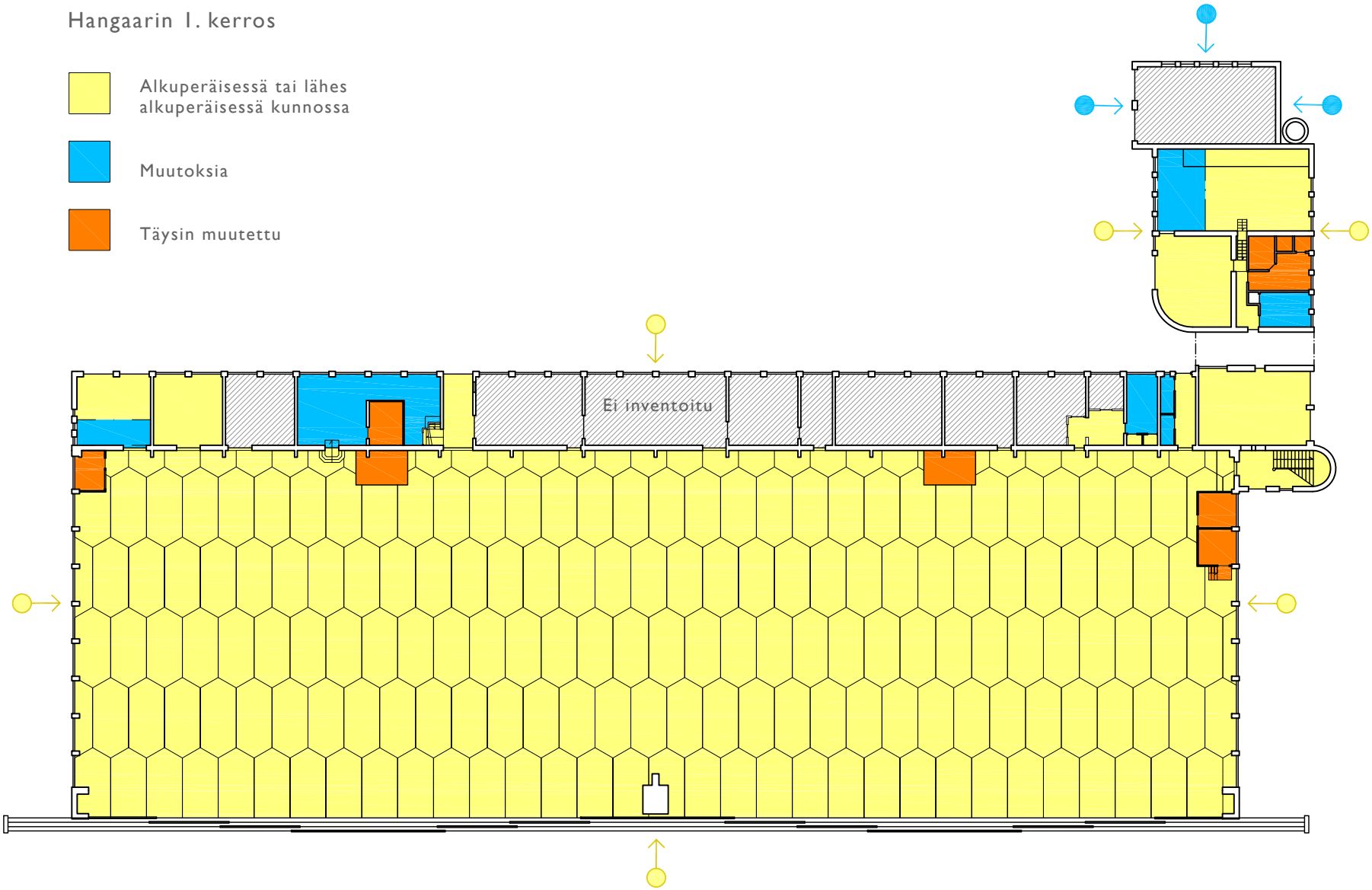
9.4 Säilyneisyys

Hangaarin 1. kerros

Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa

Muutoksia

Täysin muutettu

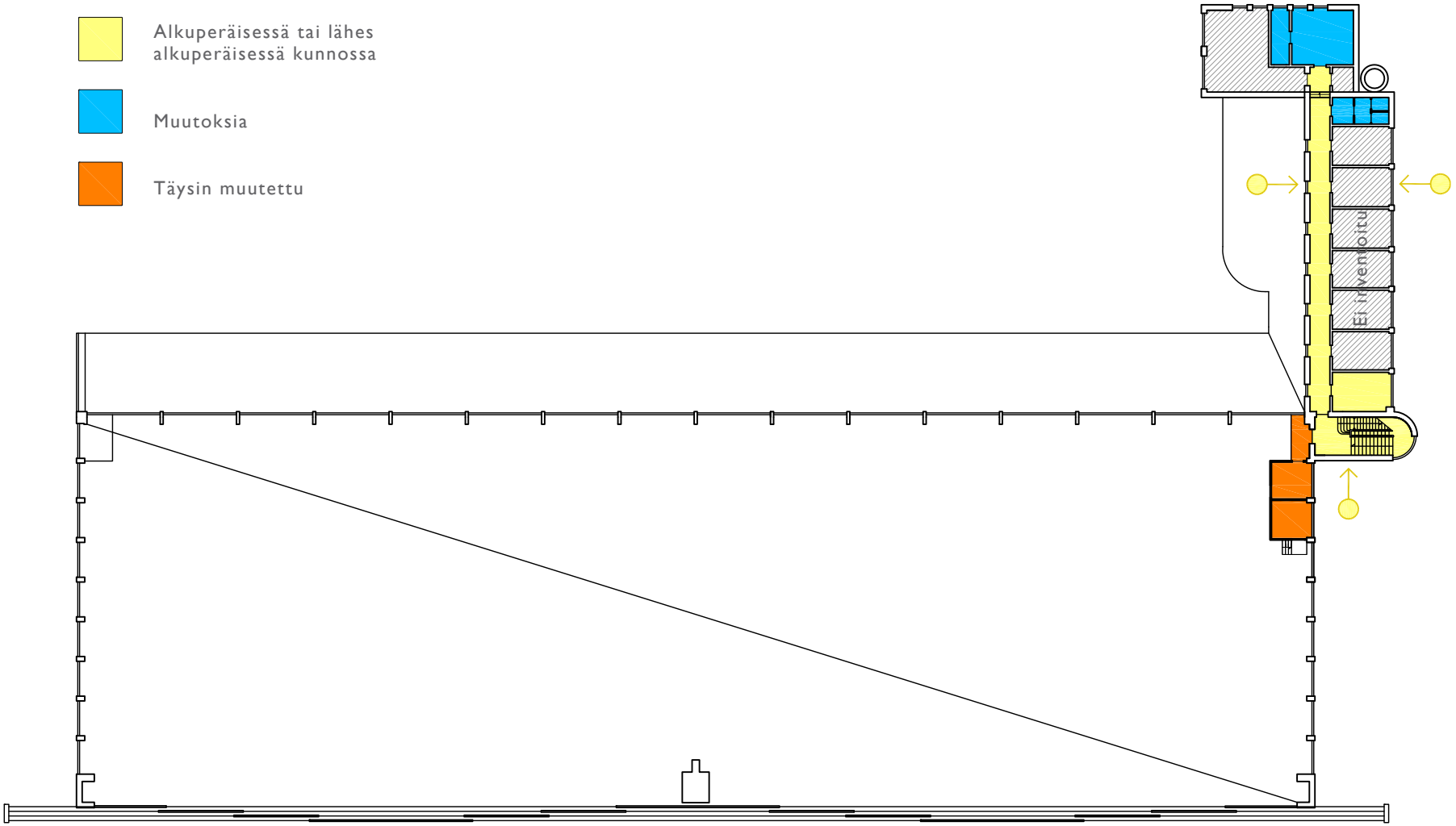


Hangaarin 2. kerros

Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa

Muutoksia

Täysin muutettu

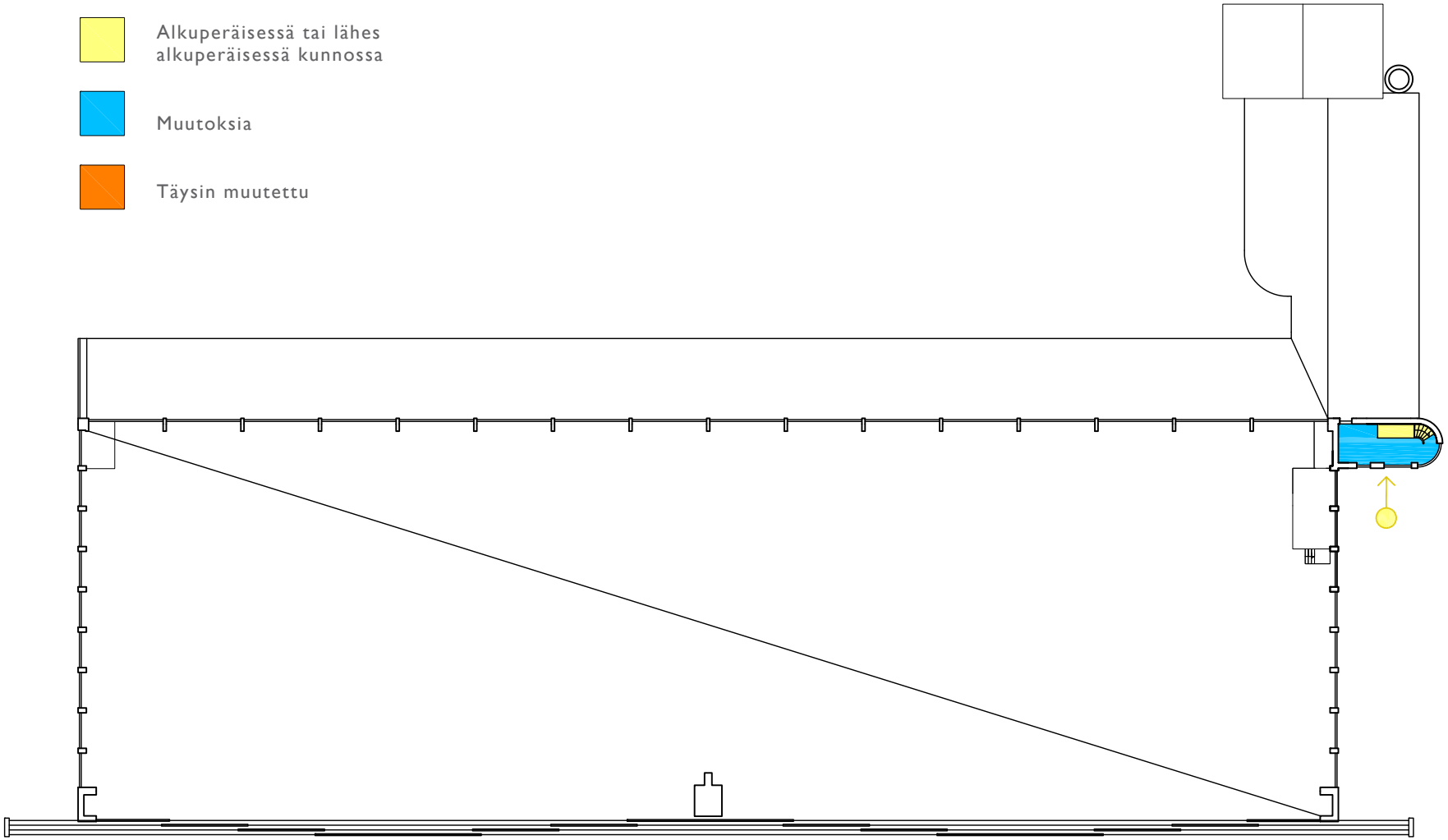


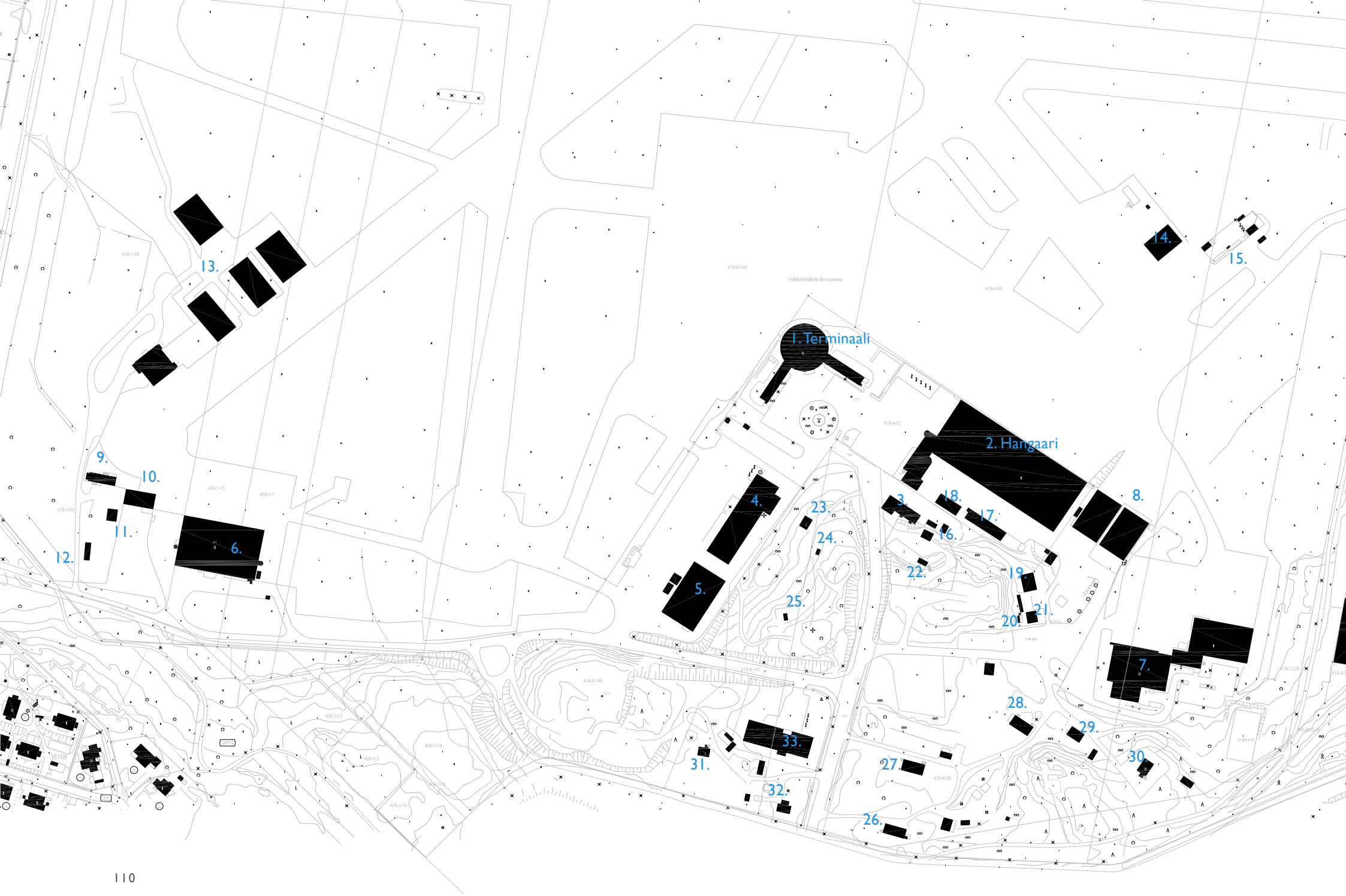
Hangaarin 3. kerros

Alkuperäisessä tai lähes alkuperäisessä kunnossa

Muutoksia

Täysin muutettu




1. Terminaali
2. Hangaari
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.
21.
22.
23.
24.
25.
26.
27.
28.
29.
30.
31.
32.
33.

11. LENTOKENTÄN MUUT RAKENNUKSET

3. Autovaja ja vanha paloasema

Rakennettu: 1940-luvulla

Arkkitehti: Antero Pernaja

3.

3.

4. Paloasema

Valmistunut: 1977

Arkkitehti: Matti Hakuri

5. Autosuoja ja huoltorakennus

Valmistutnut 1970

Arkkitehti: Matti Hakuri

6. Lentokonehalli

Rakennettu: 1960-luvulla

Arkkitehti: Ossi Rajala

7. Rajavartioston lentokonehalli

Rakennettu: 1970-luvulla, laajennus valmistunut 1996.

Arkkitehdit:

Osmo Sipari (1970-luku)

Risto Virkkunen (1996-luku)

8. Helikopterihallit

Valmistuneet: 2001

9. Toimitilarakennus

Rakennettu: 2000-luvulla

10. Varasto

Rakennettu: 1970-luvulla

11. Varasto

Rakennettu: 2000-luvulla

12. Toimitilarakennus

Rakennettu: 2010-luvulla

13. Lentokonesuojat

Rakennettu: 2000-2010-luvuilla

14. Varasto

Rakennettu: 2000-luvulla

15. Polttoainesäiliö

Rakennettu: 2000-luvulla

16. Piharakennus

Rakennettu: 2010-luvulla

17. Jätekatokset

Rakennettu: 1990-2000-luvuilla

18. Katokset

Rakennettu: 2000-luvulla

19. Pakkaushalli

Rakennettu: 2000-luvulla

20. Piharakennus

Rakennettu: 2000-luvulla

21. Piharakennus

Rakennettu: 2010-luvulla

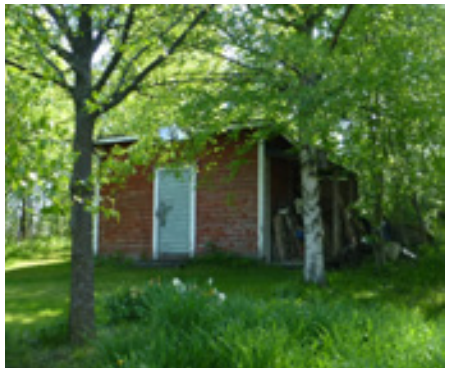
22. Hyppytorni

Valmistunut: 1994

Suunnittelija: Kristiina Koski

23. Asuinrakennus

Valmistunut: 1929



24. Piharakennus

25. Piharakennus

Rakennettu: 2000-luvulla

26. Asuinparakki

Rakennettu: 1940-luvulla

27. Asuinparakki

Rakennettu: 1940-luvulla

28. Asuinparakki

Rakennettu: 1940-luvulla

29. Asunto

Valmistunut: 1942

Arkkitehti: Antero Pernaja

30. Asunto

Valmistunut: 1941

31. Asunto (ent. Oskarberg)

Valmistunut: 1900

32. Asunto (ent. Ströms)

33. Toimitilarakennus

Valmistunut: 1985

Arkkitehti: Unto Toikkanen

YHTEENVETO

Malmin lentoasema toimii pääkaupungin yleisilmailun vilkkaana keskuksena. Kansainvälisesti vertailtuna on harvinaista, että 1930-luvun kenttä on pysynyt alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan. Keskeytymättömän käytön, kehittämisen ja hoidon myötä on syntynyt yksinkertaisuudessaan vaikuttava kulttuurimaisema, jonka ehdoton keskipiste ja maamerkki on kiitoteiden väliin kiilautuva vaalea terminaalirakennus.

Terminaalin molemmin puolin on symmetrisesti ilmailua palvelevia rakennuksia, niistä merkittävimpänä aseman vanhin rakennus, lentokonehangaari. Terminaali ja hangaari liittyvät elimellisesti avaraan lentokenttään, jonka kiitoratoja ne reunustavat – ja toisin päin, rakennusten edustalla oleva avoin kenttä kuuluu niiden arkkitehtuuriin, ovathan ne alun perin luotu juuri lentotoimintaa palvelemaan.

Maiseman keskeinen piirre on, ettei kentällä ole korkeaa kasvillisuutta tai rakenteita. Myös kiitotielinjojen jatkeiden säilyminen vapaana rakentamisesta on lentoaseman historiallinen ominaisuus. Kiitoteiden vanhat betonilaatat, opasteet ja asfalttiin tehdyt maalaukset sekä HELSINKI -teksti ovat maiseman tärkeitä yksityiskohtia.

Säilyneisyys

Terminaalin ja hangaarin alkuperäisen arkkitehtuurin ominaispiirteet ovat säilyneet suhteellisen hyvin – paljolti siksi, että rakennukset ovat pysyneet alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan.

Terminaalin tilajäsentely ei ole juuri muuttunut, lukuun ottamatta ravintolan toisen portaan sulkemista peittämistä ravintolan lattiaksi (pääosa portaasta on edelleen olemassa varastohuoneen sisällä) ja aulan läpinäkymien aulasta kentälle rakentamista. Alkuperäisiä pintoja ja detaljeja on runsaasti jäljellä, mm. keskihallin mosaiikkibetonilattia, ikkunoiden teräspuitteet ja –karmit sekä suuri osa sisäovista heloineen. Taitelija Eino Kaurian luoma väritys on hävinnyt. Maalauspinnoissa taitavasti hyödynnetyt erilaiset kiiltoasteet ovat nähtävissä enää vanhoissa valokuvissa, samoin kuin ravintolan kadonnut Artek-kalustus. Aulan lanterniini-ikkunoiden valoaukko on pienentynyt vesikaton juuripellin nostamisen myötä.

Ulkoarkkitehtuurin suurimpia muutoksia ovat lennonjohtotornin korotus, pyöreän osan julkisivupellitys sekä maantasokerroksen seinien kahi-tiilivuoraus. Siipirakennusten kattotasanteille sisääntulopihalta johtavat portaat ja putkikaiteet on purettu, joten terassit eivät ole enää alkuperäisen ajatuksen mukaisesti yleisökäytössä.

Hangaari on kokonaisuutena erittäin hyvin säilynyt. Se on kestänyt teollisella logiikalla tehtyjä talotekniikan muokkauksia. Ulkoarkkitehtuurin näkyvin elementti, valtavat liukuovet, ovat alkuperäiset. Myös lentokonehallin puuikkunaseinät ovat vanhat. Lämpökeskuksen piippua on lyhennetty 1970-luvulla. Lentokonehallin kuusikulmaisiin ruutuihin valettu betonilattia, liukuoviseinän keskipilari originaaliopasteineen (suomi-ruotsi-saksa-englanti-ranska-puola) sekä teräksiset kattotuolit luovat tilaan todistusvoimaisen, historiallisen tapahtumapaikan tunnelman.

Kiitoteiden lukuisat käytännöllisin perustein tehdyt lisäykset ja muutokset ovat luonteva osa kentän keskeytymätöntä käyttö- ja laitehistoriaa. Kentän valaistus ja viestintälaitteet ovat aina edustaneet aikansa uusinta tekniikkaa. Maaston kasvillisuus on pidetty matalana. Huomionarvoista on, että kentällä on runsaasti näkyvissä betonista valettua, eurooppalaisittain hyvin varhaista kiitoteiden kestopäällystettä.

Arvo

Museovirasto on luokitellut Malmin lentoaseman valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Lentoasema on myös listattu kansainvälisen World Monument Fundin uhanalaisten kulttuuriympäristöjen joukkoon. Lisäksi se on Europa Nostra Finlandin 2015 nimeämä Suomen uhanalaisin kulttuuriperintökohde. Malmin lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia.

Malmin lentoasema on pääkaupunkiseudun ensimmäinen siviililentoliikenteen maalentoasema, joka on yhdistänyt maamme kansainväliseen lentoliikenteeseen. Kentällä on merkittävä historia siviili- ja sotilaskenttänä sekä yleisilmailun tukikohtana.

Malmin lentoaseman perustamisvaiheen rakennukset ovat monumentteja ajalta, jolloin maalentoasema oli rakennustehtävänä uusi ja rakennustyypit vasta muotoutumassa. Puhdaslinjaiset terminaali ja hangaari edustavat dynaamista arkkitehtuuria, kuin symbolina lentämisen ennakkoluulottomuudelle ja lentokoneiden virtaviivaisuudelle. Suunnittelijoilla oli ymmärrys terminaalin roolista modernin Suomi-kuvan luojana, erityisesti lähestyviä olympiakisoja ajatellen. Terminaali on tyylipuhdasta funktionalismia edustava rakennus. Rakennukset eivät ole arvokkaita ainoastaan yksittäisinä

N:o 7972 **HELSINKI**, Lentokenttä
HELSINGFORS, Flygstationen

taidonnäytteinä, vaan myös kontekstiltaan ja maisemaltaan, mukaan lukien kiitotiet ja niiden yksityiskohdat kuten 1930-luvun betonilaatat ja HELSINKI -teksti.

Säilyneistä rakennuksista myös sodan aikaiset hangaarin laajennus, parakkikylä ja autosuoja kuuluvat vaalittavaan kokonaisuuteen. Sen sijaan näitä uudemmalla rakennuskannalla on lähinnä vain käyttöarvoa, joka sekin pienenee talotekniikan ja rakenteiden vanhetessa.

Suojelu ja restaurointi

On ilmeistä, että Malmin lentoaseman kulttuurihistorialliset arvot säilyvät parhaiten ilmailutoiminnassa. Toimintaa ei voi keinotekoisesti suojella, mutta sen edellytyksistä voidaan pitää huolta. Malmilla tämä tarkoittaa vähintään kiitoteiden ja niiden turva-alueiden pitämistä vapaana rakentamisesta, ainakin vanhimmilta osiltaan.

Perustamisvaiheen rakennukset tulisi restauroida pieteetillä kiinnittäen huomio materiaaleihin, yksityiskohtiin ja vanhaan rakentamistapaan. Tähän on hyvät mahdollisuudet, sillä pilatut rakennusosat ovat määrältään rajallisia ja teknisesti korjattavia.

Terminaalissa tavoitteena tulee olla arkkitehtuurin alkuperäisten ominaisuuksien, abstrahoidun geometrian ja pintojen palauttaminen julkisivuihin sekä keskeisiin sisätiloihin. Poikkeuksena lennonjohtotornin korotus voidaan jättää muistumaksi ilmailutekniikan vaatimasta muutoshistoriasta. Alkuperäinen ulkoarkkitehtuuri palautetaan rekonstruoimalla puretut portaat ja räystäskaiteet sekä rappaamalla julkisivut alkuperäiseen asuun. Ulkoportaiden myötä kattoterassit tulevat jälleen yleisön käyttöön.

Sisällä ravintola palautetaan alkuperäiseen laajuuteensa ja sen symmetrinen porrasjärjestely palautetaan. Aulan ei-alkuperäinen sisäkatto poistetaan ja lanterniini-ikkunoiden valoaukot avataan täyteen korkeuteensa. Uuden talotekniikan sijoittamiselle interiööreihin niitä pilaamatta on hyvät lähtökohdat kellarissa olevien kanaalien ja talon rakennejärjestelmän ansiosta. Esteettömyyden toteuttaminen vaatii suunnittelijalta erityisosaamista. Sisätilojen alkuperäinen värimaailma tulee selvittää ja palauttaa. Pintojen kiiltomaalauksien myötä interiöörit saavat takaisin alkuperäisen loistonsa.

Hangaarin pinnat ja rakenteet on säilytettävä autenttisina. Kentän puoleisen seinän avattavuus on tulevissa korjauksissa nähtävä voimavarana, huolimatta liukuovien heikosta lämmöneristävyydestä. Myös yläpohjan mahdollinen lisäeristäminen on tehtävä sisätilan ja ulkoarkkitehtuurin laatua pilaamatta. Yksi mahdollisuus kestävän kehityksen mukaiseksi lämmitysratkaisuksi voisi löytyä laajan maa-alueen ja kattopinnan hyödyntämisestä maalämpöpumppujen ja aurinkopaneelien avulla.

Sisääntuloaukio tulee huolitella viimeisteltyyn asuun, jonka se sai viimeistään vuoden 1952 olympialaisia varten. Parakkikylän säilyneitä rakennuksia voidaan tulevaisuudessa vaalia esimerkiksi korttelitaloina tai puistopaviljonkeina.

Malmin lentoaseman suojelu- ja kehittämisperiaatteiden tulee lähteä siitä, että alkuperäisen arkkitehtuurin arvokkuus säilyy tai se palautetaan, ja mahdollinen uusi käyttö ja lisärakentaminen toteutetaan sen ehdoilla. ”Arkkitehtuurin arvokkuuteen” kuuluu, että rakennus on sille sopivassa käyttötarkoituksessa, mieluiten siinä, johon se on alun perin suunniteltu.

Malmin lentoasema 1950-51. (Veljekset Karhumäki Oy / HKM)

LÄHDEVIITTEET

1 Moberg s.5
2 Wahl s.14, Moberg s.6
3 Moberg s.6
4 Moberg s.6
5 Lönnroth s.7-8
6 Wahl. s.12, Moberg s.5
7 Museovirasto, RKY, Malmin lentoasema
8 Lönnroth s.8, Wahl s.12-13
9 Wahl s.15
10 Moberg s.7, Wahl s.15
11 Moberg s.7, Wahl s.16,
12 Museovirasto, RKY, Malmin lentoasema
13 Moberg s.7, Wahl s.17-18, Kertomus Helsingin kunnallishallinnosta 1935 s.19-21
14 Wahl s. 18
15 Moberg s.7, Wahl s.18
16 Wahl s.20-21
17 Lönnroth s.20-21
18 Wahl s.13
19 Wahl s.20-21, s.24, Lönnroth s. 20-24
20 Wahl s.20-21
21 Wahl s.26-27
22 Wahl s.84
23 Sipilä s.73-75, s.77, Wahl s.143
24 Sipilä s. 251
25 Moberg s.9
26 Moberg s.8
27 Museovirasto, RKY, Malmin lentoasema
28 Wahl s.29-32
29 Wahl s.32, Moberg s.9
30 Wahl s.12
31 Moberg s.15-18
32 Wahl s.12
33 Moberg s.15-18
34 Moberg s.15-18
35 Museovirasto, RKY, Malmin lentoasema
36 Keskihallin kattoa ilmeisesti harkittiin tehtäväksi lasista, mutta lopulta päädyttiin perinteisiin lanterniini-ikkunoihin, ”av konstruktiva skäl” Arkitekten 1938, s. 97.
37 Arkitekten 1938, s. 102
38 Työpiirustuksissa käytettiin myös tuotenimeä Siporex, esim. Rosendahlin sokkelirakenneleikkaus vuodelta 1937.
39 Arkitekten 1938, s. 102
40 Moberg s.18
41 Arkitekten 1938, s. 102
42 Wahl s.34, Arkitekten 1938
43 Mikonranta, Alvar Aalto-museo verkkonäyttely Malmilta maailmalle. Oy/Ab Artek oli arkkitehti Aino Aallon johtama moderni sisustusliike. Kalusteiden hankinnasta vastasi Tie- ja vesirakennushallitus. Sen ja Artekin välisestä kirjeenvaihdosta käy ilmi, että Artekin puolesta neuvottelut oli hoitanut itse Alvar Aalto.
44 Wahl s. 34
45 Mikonranta, Alvar Aalto-museo verkkonäyttely Malmilta maailmalle. Irrallisia huonekaluja halliin toimitettiin seuraavasti: kaksi ”seinäsohvaa”, sohva, lehtipöytä, kaksi puhelinpöytää (no 76), neljä ”Tankki-nojatuolia” (no 37) ja kaksi jakkaraa (no 60). Odotushallin sohvan edessä puhelinpöydäksi kutsuttu pöytä no 76 on eräs variaatio Alvar Aallon suunnittelemasta ”kehäpöydästä”. Artekin sisustustoimiston verhoilumateriaaleista esitettiin tilaajalle usein eri vaihtoehtoja. Tilaaja valitsi odotushallin sohvaan tummansinisen tekonahkan. Jykevät Tankki-tuolit verhoiltiin ruskeavalkoisella villakankaalla (toiseksi ylin mallipala). Jakkaroiden kannet olivat keltaiset.
Malmin lentokenttä jouduttiin luovuttamaan vuonna 1944 liittoutuneiden valvontakomissiolle. Kun komissio oli poistunut Suomesta vuonna 1947, ryhdyttiin lentoaseman sisätiloja heti kunnostamaan. Tuolloin Artek sai sisustettavakseen ensimmäisen kerroksen odotushallin, toisen kerroksen ravintolan ja todennäköisesti vielä lentoupseerien huoneen. Lentokentän ravintola kunnostettiin samaan tilaan missä se oli ollut ennen sotaakin.
46 Moberg s.8
47 Wahl s.27-28, Mäkinen s.153-154
48 Konetyyppi oli ajan yleisempiä lentoliikenteessä käytettäviä malleja.
49 Moberg s.8
50 Lönnroth s.60
51 Lönnroth s. 52-53
52 Wahl s.35
53 Wahl s.35-36
54 Moberg s.10
55 Lönnroth s.63-65
56 Lönnroth s.66-68
57 Lönnroth s.67-69
58 Lönnroth s.69-70
59 Wahl s. 98-101
60 Wahl s. 114-149, s.150-160
61 Wahl s.121
62 Wahl s.99-100, s.122-124, s.143-144

63 Wahl s.114
64 Wahl s. 124, s.157
65 Wahl s.122-124, s.156-160
66 Wahl s.98, s.115, s.138
67 Wahl s.99-100, s.143-144, s.151-152
68 Wahl s.144
69 Sipilä s.168-169, Wahl s.160, s.176, Moberg s.11
70 Sipilä s.168, Wahl s.170
71 Wahl s.183-186
72 Wahl s.183-186
73 Mikonranta, Alvar Aalto-museo verkkonäyttely Malmilta maailmalle. Ravintolan sisustustyöhön Artekissa paneutuivat sekä arkkitehti Aino Aalto että sisustusarkkitehti Maija Heikinheimo. Taitava piirtäjä Heikinheimo luonnosteli suunnitelmat kuviksi. Ravintolan pöydiksi valittiin Artekin vakiomallistoon kuuluvat L-jalkaiset koivupuiset pöydät. Aino Aallon ja/tai Maija Heikinheimon suunnittelema tuoli no 11.96 suunniteltiin tätä ravintolaa varten. Rakenteita kantavat pylväät saivat keveyttä niitä ympäröivistä kukkasäleiköistä ja niiden köynnöskasveista. Savoy-vaasit pöydillä antoivat sisustukseen pikantin lisän. Tilanjakajina toimineet seinäkkeet - sermit - suunniteltiin juuri tätä ravintolaa varten. Viherkasvien valintaan kiinnitettiin paljon huomiota. Alustavassa hankintalistassa mainitaan mm. kissus, muratti, aralia, sitruuna- ja appelsiinipuu, kalla sekä fiikus. Kukkien aluslautaset ja joitakin ruukkuja tilattiin Kera Oy:stä. Maija Heikinheimo piirsi toukokuussa 1947 Aino Aallon suunnitteleman ravintolan tarjoiluhyllyn ja kirjoituspulpetin. Molemmat huonekalut palvelivat ravintolan henkilökuntaa.
Lentokenttäravintolalle myönnettiin anniskeluoikeudet vasta tässä vaiheessa (1947) ja Artekin piirustuskonttorin tehtäväksi tuli myös baaritiskin suunnittelu. Tämän työn eri vaiheista on jäljellä useita dokumentteja, jotka kertovat perinpohjaisesta suunnittelutyöstä. Baarista tuli ilmeisesti varsin uudenaikainen marmorisine tarjoilutiskeineen, messinkisine kaatoaltaineen ja Oregon-mäntyisine paneeleineen. Aistikkaasti sisustettu baari purettiin ensimmäisen kerroksen sisätilojen muutostöiden yhteydessä vuosina 1966–1967.
74 Sipilä s.192-193
75 Sipilä s.192-193
76 Sipilä s 196, Moberg s.11
77 Sipilä s.192, s.226
78 Sipilä s.231-232
79 Sipilä s.234-235
80 Moberg s.12, Sipilä s.193
81 Moberg s.12
82 Sipilä s.209
83 Sipilä s.239, s.209
84 Sipilä s.239-241
85 Sipilä s.249, s256, s.260
86 Sipilä s. 249-251
87 Sipilä s.251, Wahl s.255
88 Sipilä s.251, Wahl s.
89 Wahl s.252
90 Wahl s.252
91 Wahl s.257
92 Wahl s.257
93 Paiho s.293
94 www.Ilmailumuseo.fi/malmi-ilmailee-2015, Malmi ilmailee 2015 s.5
95 Moberg s.20
96 www.finavia.fi/fi/tiedottaminen/ajankohtaista/2016/helsingin-kaupunki-ja-finavia-valmistelevat-malmin-lentoasemaalueen-hallinnan-siirtoa/

KIRJALLISET LÄHTEET

Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit - STS:n ja TFiF:n julkaisema matrikkeli. (1965).

Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit 2000 1-2. (2000).

Hakola, M. (1997). *Ilmailuasiain esittelijästä ilmailulaitokseksi.* Helsinki.

Hakola, M. (2007). *Aikamatka kiitotiellä - The Finavia Story.* Helsinki.

Keinänen, T.;& Paatero, K. (1993). *Martti Välikangas 1893-1973 arkkitehti.*

Koskimies, S. (2004). *Unelma lentämisestä: Helsingin lentoasema 1932-38 ja 1930-luvun moderni elämä.* Helsingin kaupunginmuseo.

Kuipers, M. (ei pvm). Aviation Architecture and its Message of Modernity. Teoksessa *Docomomo Conference Proceedings 1994* (ss. 131-134).

Lahti, J. (2000). *20th century architecture. 7, Finland. Malmi airport Helsinki 1935-1938.*

Linjama, H. (2006). *Malmin lentokenttä maankytön konfliktina - Pro Gradu.* Helsingin Yliopisto.

Lönnroth, A. (1938). *Helsingin lentoasema : Helsingin lentoaseman juhlallisten avajaisten johdosta.* Helsinki. *Malmin lentoasema 40 vuotta.* (1978). Helsinki.

Mikonranta, K. (2009). Malmilta maailmalle. Alvar Aalto-museon verkkonäyttely

Moberg, J. (Uusittu versio 14.4.2003). *Helsinki-Malmin lentoasema : rakennushistoria, korjaus- ja käyttösuunnitelma.* Diplomityö: Oulun yliopisto, Arkkitehtuurin osasto.

Mäkinen, A. (2000). *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926-1939.*

Oksanen, L.;Lindfors, O.;& Sistonen, V. (1993). *Aerosta Finnairiin.* Helsinki.

Paavola, I.;& Seppänen, R. (1988). *Helsinki-Malmin lentoasema 1938-1988.* Tampere.

Piirainen, R. (2000). *Malmin lentokenttää korvaavat järjestelyt.* Helsinki.

Pirkkamaa;& Stiina-Liisa. (2005). *Malmi maineikas kautta aikojen.* Loviisa.

Rajamäki, T. (27. Helmikuu 2016). Turvapaikka lentojen lähtöhallissa. *Helsingin sanomat*, s. B4.

Sipilä, S.;Haikarainen, R.;& Wahl, H.-M. (2008). *Malmi - Helsingin lentoasema.* Hämeenlinna.

LEHDET

Arkitekten-Arkkitehti, vuosilta 1938 ja 1939
Helsingin sanomat
Hufvudstadsbladet
Kenttäpostia - Malmin lentokentän ystävät Ry

INTERNET-LÄHTEET

www.kotiseutuliitto.fi/toiminta/europa-nostra

www.kotiseutuliitto.fi/malmin-lentoasema-suomen-uhanalaisin-kulttuuriperintokohde

www.kotiseutuliitto.fi/malmin-lentoasema-suomen-uhanalaisin-kulttuuriperintokohde

www.ilmailumuseo.fi/malmi-ilmailee-2015/

www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1560

www.alvaraalto.fi/net/malmilta_maailmalle/index.htm

MUUT KIRJALLISET LÄHTEET

Europa Nostra Finland - tiedotteet

Suomen ilmailumuseo - “Malmi ilmailee 2015”-hanke

Suomen kotiseutuliiton tiedotteet

Museovirasto, RKY- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Alvar Aalto-museo - Verkkonäyttely Malmilta maailmalle

Helsingin kaupunginmuseo - Lausunto Malmin lentokentän alueen kaavarungosta.
HEL 2011-005466 T 10 03 02 00

MUUT KUVALÄHTEET

- Budaörs: www.eyeresonator.c3.hu/en/publications/
- Bromma: www.sffsto.se/ValkommentillforedragomBrommaFlygplats75ar.htm
- Lido: www.dieselpunks.blogspot.fi/2011_10_01_archive.html
- Tempelhof: www.plazalondon.wordpress.com/2011/06/21/berlin-tempelhof-airport
- Shoreham: www.grandma-p-ramblings.blogspot.fi/2012/06/shoreham-airport-sussex.html
- Fornebu: www.wikipedia.org/wiki/Oslo_Airport,_Fornebu
- Turun linja-autoasema: kahvila.matkahuolto.fi/2011/02/turun-funkiskaunotar

HAASTATTELUT

2016 Junno, Petteri. Malmin lentoaseman päällikkö.

LÄHDEARKISTOT

AAM	Alvar Aalto-museo
FINNAIR	Finnairin kuvakokoelma
HKA	Helsingin kaupunginarkisto
HKM	Helsingin kaupunginmuseo
HKV	Helsingin kiinteistöviraston maanmittausosasto
KA	Kansallisarkisto
KAR	Veljekset Karhumäki Oy, Valokuvakokoelma
KK	Kansalliskirjasto
KSV	Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
MV	Museoviraston arkisto
RAKV	Helsingin rakennusvalvontavirasto
SAM	Suomen arkkitehtuurimuseo
SIM	Suomen ilmailumuseo
SIL	Suomen ilmavoimamuseo
SM	Sotamuseo
SLS	Svenska litteratursällskapet i Finland

MUUT KÄYTETYT ARKISTOT

Senaatti kiinteistöt
Ilmailulaitoksen arkisto
Finavia Oy
Kansanarkisto
Työväen arkisto

Takakannen kuva: Malmin lentoasema 1948. (Veljekset Karhumäki Oy/HKM)