



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



VETREÄMMÄT VEET

Selvitys Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöistä

Uudenmaan liiton julkaisu E 160 - 2016

Uudenmaan liiton julkaisu E 160 - 2016
ISBN 978-952-448-438-1, ISSN 2341-8885 (pdf)

Ulkoasu: Anni Levonen
Kansi: Hangon Kappelisatama, kuva Tuula Palaste-Eerola
Käännös: Patricia Karlsson

Helsinki 2016

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

VETREÄMMÄT VEET

Selvitys Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöistä

SISÄLLYS

Kuvailulehti	5
Presentationsblad	5
Lukijalle	7
Till läsaren	7
Selvityksen taustaa	9
Bakgrund	9
Päätelmiä	12
Konklusioner	12
1. UUDENMAAN RANNIKON MAISEMAN ERITYISPIIRTEET	16
2. ASUTUS	19
2.1 Asutuksen historiaa	19
2.2 Ruotsalaisasutus	21
2.3 Uudenmaan rannikon vanhat kaupungit ja pitäjät	22
2.4 Virolaisasutus 1700–1800-luvuilla	25
3. RAKENNUSKULTTUURI	26
3.1 Kartanot	26
3.2 Talonpoikais- ja kalastajakylät	29
4. MERENKULKU	32
4.1 Meriväylät	32
4.2 Historialliset merikartat	35
4.3. Luotsilaitos	39
4.4 Majakat	41
4.5 Satamat	46
4.6 Kauppamerenkulku	50
4.8 Talviliikenne	53
4.9 Siirtolaisuus	54
5. SOTIEN VARUSTUKSET JA LINNOITTEET	55
6. SAARISTON PERINTEISIÄ ELINKEINOJA: KALASTUS, METSÄSTYS, MAA- JA METSÄTALOUS SEKÄ TEOLLISUUSPERINTÖ	60
6.1 Kalastus	60
6.2 Metsästys	63
6.3 Maa- ja metsätalous	63
6.1 Veneenrakennus ja telakkateollisuus	63
6.2 Muu rannikon ja saariston teollisuus	66
6.3 Pirtun salakuljetus kieltolain aikana	70
7. VIRKISTYS	71
7.1 Höyrylaivaliikenne	71
7.2 Kylpyläkulttuuri ja huvila-asutus	72
7.3 Kansanpuistot	76
7.4 Pursiseurat	76
LIITTEET	79
Käsitteistöä	79
Neljänneen vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristön asiantuntijaryhmä 2015	81
Luettelo Uudenmaan rannikko- ja saaristoalueita koskevista yleiskaavatasoisista kulttuuriympäristöselvityksistä	81
Selvityksen liitekartat	83
Kirjallisuus- ja lähdeluettelo	83

KUVAILULEHTI PRESENTATIONSBLAD

Julkaisun nimi | Publikation

Vetreämmät veet – Selvitys Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöistä
Livskraftiga vatten – Utredning om kulturmiljöerna vid Nylands kust och skärgård

Julkaisija | Utgivare

Uudenmaan liitto | Nylands förbund

Tekijät | Författare

Uudenmaan liitto | Nylands förbund: Heli Vauhkonen, Oskari Orenius, Henri Jutila

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero | Seriens namn och nummer

Uudenmaan liiton julkaisuja E 160 | Nylands förbunds publikationer E 160

Julkaisuaika | Utgivningsdatum

2016

ISBN

978-952-448-438-1

ISSN

2341-8885

Kieli | Spårk

suomi | finska

Sivuja | Sidor

85

Tiivistelmä | Sammanfattning

Selvityksessä kerrotaan historian taustoja ja lähtökohtia, jotka ovat vaikuttaneet ja muokanneet Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöjä. Selvityksessä käydään läpi yleispiirteisesti alueen asutushistoriaa ja rakennuskulttuuria, merenkulkua ja sen luomia elinkeinoja ja rakenteita, muita saariston perinteisiä elinkeinoja, teollisuusperintöä, sotien puolustusvarustuksia ja linnoitteita, sekä rannikon ja saariston virkistyksen ja vapaa-ajan viettoon liittyvää kulttuuriperintöä.

I utredningen redogörs för den historiska bakgrunden och utgångsläget som har inverkat på och format kulturmiljöerna i skärgården och vid kusten i Nyland. I utredningen behandlas allmänt områdets bosättningshistoria och byggnadskultur, sjöfarten och de näringar och strukturer som den medför, andra traditionella näringsformer, försvarsfästen från krigstiden och befästningar samt kulturarv som hänför sig till rekreation och fritid vid kusten och i skärgården.

Avainsanat (asiasanat) | Nyckelord (ämnesord)

Uudenmaan rannikko ja saaristo, kulttuuriympäristö, kulttuurihistoria, merenkulku, saariston kulttuuriperintö
Nylands kust och skärgård, kulturmiljö, kulturhistoria, sjöfart, skärgårdens kulturarv

Huomautuksia | Övriga uppgifter

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.
Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.



Hangon kylpyläpuisto.
Kuva Tuula Palaste-Eerola

LUKIJALLE

Uudenmaan keskeisin erityispiirre on merellisyys. Maakunnan yhteiskunnallinen kehitys alkoi keskiajalla saaristosta ja rannikolta, kun ruotsalaiset asuttivat Suomenlahden rannikon 1200-luvulla. Myöhemmin 1700- ja 1800-luvuilla saapui myös virolaisia maahanmuuttajia rannikolle ja saaristoon. Strategisen sijaintinsa vuoksi lännen ja idän välissä alueen kulttuurihistoria on kiinteästi sidoksissa merenkulkuun ja kanssakäymiseen Itämeren ja Pohjanmerenkin rantavaltioiden kanssa niin rauhan kuin sotien aikana. Uudenmaan rannikon ja saariston merkitys maamme puolustuksessa ilmentyy puolustusvarustuksina, arvokkaimpana Suomenlinna, joka on Unescon maailmanperintökohde.

Rannikkomme ja saaristomme elinkeinot liittyvät meren tarjoamiin mahdollisuuksiin. Meri on antanut ja ottanut. Perinteisin elinkeino, kalastus on ollut riippuvainen kalakannoista, jotka ovat vaihdelleet vuosisatojen ja -kymmenien aikana. Saariston maa- ja metsätalouden harjoittamisen mahdollisuudet ovat olleet niukat luonnon olosuhteiden vuoksi. Lisätuloja on saatu mm. luotsitoiminnasta, joka on karikkoisen rannikkomme takia ollut välttämätöntä merenkululle. Meren pohjassa lepäävät hylt kertovat rannikkomme merenkulun vaikeudesta sekä myös käydyistä sodista. Kauppamerenkulun historia on pitkä ja talonpoikaispurjehdusta harjoittivat aikoinaan talonpoikien lisäksi muut säädyt. Uudenmaan rannikon vienti- ja tuontisatamat ovat edelleenkin maakuntamme ja myös koko maan elinkeinoelämän ja talouden perustana.

Kun saariston ja rannikon perinteiset elinkeinot ovat vähentyneet, yhä merkittävämpi rooli on matkailu-, virkistys- ja vapaa-ajan palveluilla. Jo 1800-luvun loppupuolella rannikkomme kylvylät ja niiden huvila-alueet houkuttelivat

TILL LÄSAREN

Havet är Nylands mest väsentliga särdrag. Den samhälleliga utvecklingen i landskapet tog vid på medeltiden längs kusten och i skärgården då svenskarna bosatte sig vid Finska vikens kust på 1200-talet. Senare på 1700- och 1800-talet anlände också estniska immigranter till kusten och skärgården. Till följd av havets strategiska läge är kulturhistorien på området mellan öst och väst starkt kopplad till sjöfart och affärer med strandstater i Östersjön och även Nordsjön, såväl i freds- som krigstid. Den nyländska skärgårdens och kustens betydelse för vårt lands försvar syns i form av försvarsfästen, av vilka det mest värdefulla är Sveaborg, som också ingår i Unescos lista över världsarv.

Näringarna vid kusten och i skärgården är beroende av havet och vad det har att erbjuda. Havet har givit och tagit. Den mest traditionella näringsgrenen, fisket, har varit beroende av fiskbeståndet, som har ändrat under århundranden och -tenden. Möjligheterna att utöva jord- och skogsbruk har varit dåliga på grund av naturförhållandena. Extra inkomster har man fått bland annat från lotsverksamheten, som har varit nödvändig då vår kust är full av grynnor. Vraken som vilar på havsbotten berättar om hur besvärlig sjöfarten har varit vid kusten samt även om krig som har förts. Handelsjöfarten går långt tillbaka i tiden och allmogeseglation utövades en gång i tiden förutom av bönderna även av de andra samhällsklasserna. Import- och exporthamnarna vid den nyländska kusten utgör fortfarande i dag grunden för landskapets och även hela landets näringsliv och ekonomi.

Samtidigt som de traditionella näringsformerna i skärgården och vid kusten har minskat, har turism-, rekreati- och fritidstjänsterna fått en allt större roll. Redan i slutet av 1800-talet lockade kustens badinrättningar och

matkailijoita. Nyt kylpylöiden ja höyrylaivaliikenteen myötä syntynyt huvilakulttuuri on levinnyt vapaa-ajanasutuksena lähes kaikkialle Uudenmaan rannikolle ja sisäsaaristoon. Alueen ainutlaatuiset luonnon- ja kulttuurimaisemat luovat myös tulevaisuudessa uusia mahdollisuuksia elinkeinojen kehittämiseksi. Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöt ovat myös tärkeä osa maakuntamme ja koko maamme imagoa ja identiteettiä.

Vetreämmät veet -selvitys Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöistä on osa Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristöteeman kokonaistarkastelua. *Missä maat on mainiommat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt* (2012) -julkaisun päivitystä täydennetään tämän selvityksen keskeisimmillä tiedoilla muiden neljännen vaihemaakuntakaavan aikana tehtyjen kulttuuriympäristöjen selvitysten ohella.

Maakuntakaavaa varten laaditaan useita selvityksiä, joiden johtopäätökset ja tiedot eivät välttämättä suoraan näy maakuntakaavassa. Selvityksiä voidaan kuitenkin käyttää taustoittamassa kaavaratkaisuja ja niitä voidaan käyttää hyväksi muilla suunnittelutasoilla tai hankkeissa. Selvityksen tarkoituksena on myös tehdä tunnetuksi Uudenmaan kulttuuriympäristöjä, mikä on neljännen vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristöteeman yksi kärkitavoitteista.

Uudenmaan liitto kiittää kulttuuriympäristön asiantuntijaryhmän jäseniä ja muita asiantuntijoita, jotka ovat auttaneet selvityksen tekemisessä. Selvityksen toivotaan antavan lukijoilleen taustatietoa seikoista, jotka ovat muokanneet Uudenmaan saariston ja rannikon kulttuuriympäristöjä. Selvityksen toivotaan olevan myös hyödyksi, kun alueelle laaditaan yksityiskohtaisempia selvityksiä ja suunnitelmia.

Merja Vikman-Kanerva
Aluesuunnittelun johtaja, Uudenmaan liitto

sommarstugeområden turister. Kulturen med sommarvillor, som fick sin början av badinrättningarna och ångfartygstrafiken, har i dag spridit sig i form av fritidsbosättning längs så gott som hela Nylands kust och den inre skärgården. Områdets unika natur- och kulturlandskap skapar även i framtiden nya möjligheter för att utveckla näringarna. Kulturmiljöerna längs kusten och i skärgården i Nyland är också en viktig del av vårt landskaps och hela landets image och identitet.

Utredningen Vetreämmät veet (Livskraftiga vatten) behandlar kulturmiljöerna vid kusten och skärgården i Nyland och är en del av granskningen av kulturmiljöerna som ingår som ett eget tema i etapplandskapsplan 4 för Nyland. Den uppdaterade versionen av kulturmiljöutredningen Missä maat on mainiommat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt (2012) kompletteras med de mest centrala uppgifterna från den här utredningen, och även från andra utredningar om kulturmiljöerna som har gjorts i samband med etapplandskapsplan 4.

Då en landskapsplan är under arbete genomförs också många utredningar. Resultatet och informationen i flera av dem syns nödvändigtvis inte direkt i planen. Utredningarna kan ändå användas för att ge bakgrund till planlösningar och de kan också utnyttjas på andra planeringsnivåer eller i projekt. Syftet med utredningen är också att göra kulturmiljöerna i Nyland mer kända, vilket är ett av huvudmålen för kulturmiljötemats del i etapplandskapsplan 4.

Nylands förbund tackar medlemmarna i sakkunnigruppen för kulturmiljöfrågor samt övriga sakkunniga som har hjälpt till med att göra denna utredning. Målet är att utredningen ska ge läsarna bakgrund till fenomen och förhållanden som har format kulturmiljöerna i skärgården och vid kusten i Nyland. Vi önskar också att utredningen är till nytta då mer detaljerade utredningar och planer görs på området.

Merja Vikman-Kanerva
Direktör för regionplaneringen, Nylands förbund

SELVITYKSEN TAUSTAA

Uudenmaan maakunnalliset kulttuuriympäristöt selvitettiin ja arvotettiin maakuntakaavaa varten *Missä maat on mainiommat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt* -selvityksessä (2012). Työn aikana todettiin joitakin täydentävien selvitysten tarpeita. Rannikko- ja saaristoalueiden osalta todettiin, että lähtöaineistot ovat puutteellisia, joten saariston ja rannikon kokonaisvaltaista tarkastelua oli tarpeen täydentää.

Selvityksen yhtenä lähtökohtana on ollut myös Uudenmaan liiton kulttuuriympäristön asiantuntijaryhmälle suunnattu saaristo- ja rannikkotyöpaja marraskuussa 2011. Työpajassa tehtiin muistio, johon koottiin lisätietojen tarpeita.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa käsitellään kulttuuriympäristöjä kokonaisuudessaan. Tämä selvitys on osa 4. vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristöteeman tausta-aineistoja, joita on täydennetty vuoden 2014 aikana Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaita teitä sekä maisemahäiriöitä koskevilla selvityksillä. Rannikon ja saariston kulttuuriympäristöjen taustaselvitystä on tehty kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen kesällä ja syksyllä 2015.

Tämän selvityksen tavoitteena on tuoda yleispiirteisesti esiin lähtökohtia, jotka ovat muokanneet Uudenmaan saariston ja rannikon kulttuuriympäristön ominais- ja erityispiirteitä. Selvityksessä käsitellään lähinnä aikaa ennen toista maailmansotaa. Selvitysalueeksi on määritelty väljästi Uudenmaan ulko- ja sisäsaaristo sekä rannikkovyöhyke, joka ulottuu mantereella likimain Suureen Rantatiehen.

Uudenmaan maakuntakaavassa rannikko, saaristo ja merialue on jaettu mantereen rantavyöhykkeeseen, sisäsaaristoon, ulkosaaristoon ja

BAKGRUND

Kulturmiljöerna på landskapsnivå i Nyland utredes och värderades i utredningen *Missä maat on mainiommat* (2012). I samband med arbetet konstaterades att det finns behov för kompletterande utredningar. Gällande kust- och skärgårdsområdena konstaterades att utgångsmaterialet är bristfälligt. Således fanns det skäl att komplettera den övergripande granskningen av skärgården och kusten.

En utgångspunkt för utredningen var en workshop med fokus på skärgården och kusten som ordnades för Nylands förbunds sakkunniggrupp för kulturmiljöfrågor i november 2011. I promemorian i anslutning till workshopen sammanställde man behovet av ytterligare uppgifter.

I etapplandskapsplan 4 för Nyland behandlas kulturmiljöerna i sin helhet. Den här utredningen är en del av bakgrundsmaterialet till kulturmiljötemat i etapplandskapsplan 4 för Nyland.

Bakgrundsmaterialet har under 2014 kompletterats med utredningar om kulturhistoriskt värdefulla vägar i Nyland samt om störningar i landskapet. Bakgrundsutredningen om kulturmiljöerna i skärgården och vid kusten genomfördes sommaren och hösten 2015, efter att planutkastet var framlagt till påseende.

Syftet med den här utredningen är att på en allmän nivå lyfta fram utgångspunkter som har format den nyländska kustens och skärgårdens särdrag. I utredningen behandlas främst tiden före andra världskriget. Till utredningsområdet hör Nylands yttre och inre skärgård samt skärgårdszon, som på fastlandet sträcker sig nästan ända fram till Stora Strandvägen.

I landskapsplanen för Nyland har kusten, skärgården och havsområdet indelats i en strandzon,

Porkkalanniemi
Kirkkonummella.
Kuva Tuula Palaste-
Eerola.



merivyohtykeeseen. Jokaiselle vyöhykkeelle on maakuntakaavassa oma suunnittelumääräyksen-
sä, jossa annetaan määräykset alueen kulttuuri-
ja luonnonmaiseman arvojen huomioon ottami-
sesta ja turvaamisesta.

Selvitys perustuu pääosin laajaan saaristoa,
rannikkoa ja merenkulkua koskevaan kirjalliseen
aineistoon, Uudenmaan liiton ja aiemmin seutu-
kaavaliittojen kulttuuriympäristöjen inventointei-
hin ja selvityksiin, Museoviraston Meriväyliä ra-
kennusperintö -raporttiin ja RKY 2009 -inventoi-
ntiin, valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-aluei-
den inventointiin vuonna 1992 ja täydennysinven-
tointiin vuonna 2013 sekä saariston ja rannikon
osayleiskaavojen kulttuuriympäristöselvityksiin.
Selvityksen liitekartat on tehty Museoviraston ja
maanmittauslaitoksen paikkatietoaineistojen poh-
jalta. Vanhat merikartat ovat eri arkistolähteistä.
Jokaisen teeman jälkeen on luettelo tausta- ja
lähdeaineistosta lukijoiden hyödynnettäväksi.

Kesän 2015 aikana tehtiin muutamia maas-
tokäyntejä Raaseporin, Hangon ja Loviisan

inre skärgård, yttre skärgård och en havszon. I
landskapsplanen har varje zon sin egen plane-
ringsbestämmelse som innehåller bestämmelser
om hur kultur- och naturlandskapets värden på
området ska beaktas och tryggas.

Utredningen grundar sig till största del på
omfattande skriftligt material som gäller skärgår-
den, kusten och sjöfarten, Nylands förbunds och
de tidigare regionplanförbundens inventeringar
och utredningar om kulturmiljöer, Museiverkets
rapport Meriväyliä rakennusperintö (Byggnads-
arvet vid sjövägarna) och RKY 2009-inventering-
en, inventeringen av nationellt värdefulla land-
skapsområden från 1992 och den kompletterande
inventeringen från 2013 samt kulturmiljöutred-
ningar i anslutning till delgeneralplaner för kus-
ten och skärgården. Utredningens kartbilagor har
framställts utifrån Museiverkets och lantmäteri-
verkets geografiska information. De gamla sjökor-
ten härstammar från olika arkiv. Efter varje tema
finns en förteckning över bakgrundsmaterial och
källor som läsaren kan utnyttja.

saaristoon sekä Uudenmaan rannikolle saariston vyöhykkeiden ja erityispiirteiden tunnistamiseksi. Maastokäyntien perusteella esitetään kahta uutta maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä mantereen rantavyöhykkeellä Raaseporissa. Myös joitakin aluepienennyksiä ja -laajennuksia yksittäisten kulttuurihistoriallisten kohteiden osalta on ehdotettu ja ne käsitellään 4. vaihe-maakuntakaavan ehdotusvaiheessa.

Pääosin maakunnalliset saariston ja rannikon kulttuuriympäristöt on otettu huomioon jo Missä maat on mainiommat -selvityksessä (2012) ja ne on osoitettu 4. vaihe-maakuntakaavan ehdotuskartalla. Joitakin uusia aluelaajennusehdotuksia saatiin syksyn 2015 aikana, mutta aluetarkistuksiin maastossa ei ollut enää mahdollisuutta. Selvityksen aikana todettiin myös, että saariston laajamittaiset maastokäynnit ja tarkempi inventointi eivät olleet tämän työn resurssien puitteissa mahdollisia.

Uudenmaan rannikolle ja saaristoon on laadittu viime vuosina useissa kunnissa osayleiskaavoja, joiden yhteydessä on tehty yksityiskohtaisia maisema- ja rakennusperintöä koskevia erillisselvityksiä ja inventointeja. Näistä selvityksistä ja inventoinneista on luettelo liitteenä tämän selvityksen lopussa.

Vetreämmät veet -selvitys on laadittu Uudenmaan liitossa ja työryhmään ovat kuuluneet erityisasiantuntija Henri Jutila ja maakunta-arkkitehdit Oskari Orenius ja Heli Vauhkonen. Heli Vauhkonen on vastannut selvityksen teksteistä, Oskari Orenius on koonnut ja tarkistanut lähtötietoja Itä-Uudenmaalta ja Henri Jutila on laatinut kartta-aineiston. Selvitystä on kommentoinut sama kuntien viranhaltijoista, sidosryhmistä ja yhteistyökumppaneista koostuva asiantuntijaryhmä kuin aikaisempia kulttuuriympäristöselvityksiäkin.

Under sommaren 2015 gjordes några besök i terrängen i skärgården i Raseborg, Hangö, Lovisa och på kusten i Nyland för att identifiera skärgårdens olika zoner och särdrag. Utgående från terrängbesöken föreslås två nya kulturmiljöer av betydelse på landskapsnivå inom fastlandets skärgårdszon i Raseborg. Utvidgningar och förminskningar föreslås för några enstaka områden med kulturhistoriska objekt och de behandlas i den fjärde etapplandskapsplanens förslagsfas.

Skärgårdens och kustens kulturmiljöer har till största del beaktats i utredningen Missä maat on mainiommat (2012) och de har anvisats på kartan till förslaget till etapplandskapsplan 4. Under hösten 2015 kom det fram några nya förslag på områden som borde utvidgas men då var det inte längre möjligt att granska områdena i terrängen. I samband med arbetet med utredningen konstaterades också att omfattande besök i terrängen i skärgården och en noggrannare inventering av områden inte skulle vara möjliga att genomföra med de resurser som fanns till förfogande för den här utredningen.

Under de senaste åren har generalplaner för kusten och skärgården i Nyland utarbetats i flera kommuner. I samband med planerna har mer detaljerade utredningar och inventeringar gjorts beträffande landskaps- och byggnadsarvet. I slutet av den här utredningen finns en förteckning över dessa utredningar och inventeringar.

Utredningen Vetreämmät veet har utarbetats vid Nylands förbund och till arbetsgruppen hörde sakkunnig Henri Jutila och landskapsplanearkitekterna Oskari Orenius och Heli Vauhkonen. Heli Vauhkonen har svarat för utredningens texter, Oskari Orenius har samlat och granskat källorna för östra Nylands del och Henri Jutila har sammanställt kartmaterialet. Samma grupp med sakkunniga bestående av kommunala tjänstinhavare, intressenter och samarbetspartner som har kommenterat tidigare utredningar om kulturmiljöer har också kommit med kommentarer till den här utredningen.

PÄÄTELMIÄ

Uudenmaan saaristolla ja rannikolla on mielenkiintoinen ja rikas luonnon- ja kulttuurihistoria. Rannikon maisema on muuttunut maankohoamisen vuoksi vuosituhansien aikana. Tässäkin selvitksessä käytetyt aineistot ovat osoittaneet arkeologisten lisäselvitysten tarpeen sekä merkityksen merenalaisten ja maankohoamisen vuoksi hylättyjen vanhojen satamapaikkojen löytämiseksi.

Uudenmaan rannikko- ja saaristomaiseman tärkein ominaisuus on veden ja maan vaihtelu, joka on erilaista rannikon eri osissa. Itä- ja länsiosissa saaristoa jakavat ruhjevöhykkeet, pitkät ja kapeat merenlahdet ja mantereen läheiset suuret saaret. Läntisen Uudenmaan keskirannikolla on rantaviivan suuntaisia pitkänomaisia saaria, joiden edustalla on pienistä saarista muodostunut saaristomeri. Samantapainen kapeaväyläinen sisäsaaristoalue on sekä Inkoon ja Porkkalan että Sipoon edustalla. Pääkaupunkiseudun edustalla on ulkosaaristoa, jossa saaret ovat luotomaisia ja kaukana toisistaan. Myös Hangon edustan saaristo on pääosin karua ulkosaaristoa. Merestä nouseva Ensimmäinen Salpausselkä luo Hankoniemelle erityispiirteisen maaston ja maiseman dyneineen ja hiekkarantoi- neen sekä jääkauden muovaamine silokallioineen. Idässä rannikko ja saaristo muuttuvat karummiksi.

Pääosin samat sisä- ja ulko meriväylät ovat olleet käytössä jo keskiajalla kuin nykyäänkin. Vaikeakulkuisen ja sokkeloisen saariston vuoksi sisäsaariston ahtaat väylät otettiin kuitenkin käyttöön vasta sitten, kun saaristo oli asutettu ja merenkulkijoiden apuna olivat alueen väylät tuntevat paikalliset luotsit. Suomessa on ollut poikkeuksellisen tiheä luotsiasemaverkko.

Saariston ja rannikon kulttuuriympäristöt käsittävät meriväyliä, merimerkkejä, linnoituksia ja muita sotahistorian kohteita, hylkyjä, sata- mia, majakoita sekä luotsiasemia. Saariston ja rannikkomaiseman rakennusperintöön kuuluu

KONKLUSIONER

Den nyländska kusten och skärgården har en intressant och rik natur- och kulturhistoria. Kustlandskapet har förändrats under årtusenden på grund av landhöjningen. Materialet som har använts i den här utredningen har framhållt behovet av arkeologiska tilläggsutredningar samt vikten av att finna de gamla hamnplatserna som övergivits till följd av landhöjningen.

Det nyländska kust- och skärgårdslandskapets viktigaste egenskap är variationen i vattnet och markytan, som är olika vid olika delar av kusten. I de östra och västra delarna delas skärgården av krosszoner, långa och smala havsvikar och stora öar intill fastlandet. Vid västra Nylands mellersta kust finns det långsmala öar som går i riktning med strandlinjen och utanför dem finns skärgårdshavet med små holmar. Ett liknande smalt område i inre skärgården finns också utanför Ingå och Porkkala samt Sibbo. Utanför huvudstadsregionen finns yttre skärgård där öarna är mer lika kobbar och ligger långt ifrån varandra. Skärgården utanför Hangö är också huvudsakligen karg yttre skärgård. Den första stängselåsen (Salpausselkä) som stiger upp från havet ger Hangö udd en säregen terräng och ett landskap med dyner och sandstränder samt släta klippor som istiden har format. Österut är kusten mera karg.

Redan på medeltiden har i huvudsak samma inre och yttre vattenvägar använts som nu. Eftersom skärgården är svårframkomlig och labyrinthartad togs de trånga lederna i bruk först då skärgården var bebyggd och lotsar, som var ortsbor och kände till lederna, fanns där för att hjälpa sjöfararna. Finland har haft ett sällsynt tätt nätverk av lotsstationer.

Kulturmiljöerna i skärgården och vid kusten omfattar sjövägar, sjömärken, fästningar och andra krigshistoriska objekt, vrak, hamnar, fyrar och lotsstationer. Till skärgårdens och

kartanoita, kalastajailoja, satamapaikkoja laituneeseen sekä kylpyläkulttuurin ja höyrylaivaliikenteen myötä rakennettuja huviloita. Rannikolle ja saaristoon on syntynyt monipuolista teollisuutta; merkittävämpänä on alueen ruukkiteollisuus, mutta myös merenkulkuun liittyvää veneenrakennus- ja telakka- sekä maamme viennille tärkeää puu- ja elintarviketeollisuutta.

Rannikkomme asutus- ja elinkeinohistoria on ollut aina tiivistä sidoksissa Itämeren takaisiin naapurimaihimme. Uusmaalaiset ovat käyneet kauppaa kautta aikojen etenkin ruotsalaisten ja virolaisten, mutta myös muiden Itämeren sekä Pohjanmeren rantavaltioiden kanssa. Rannikon ja saariston kulttuurin kannalta keskeistä on ollut 1200-luvulta alkanut ruotsalaisasutus, mutta maahanmuuttoa on ollut muualtakin, kuten Virosta 1700–1800-luvuilla.

Maamme vanhimmat kartanot syntyivät jo keskiajalla Uudenmaan merenlahtien rantamille ja jokilaaksoihin. Suurin osa säilyneistä kartanorakennuksista on 1700-luvun lopulta ja 1800-luvulta. Rakennustaiteen ja maatalouden historian ja kehityksen kannalta kartanot ovat olleet hyvin merkittäviä suunnannäyttäjiä ympäristössään niin virkamiehille, suurtilallisille kuin talonpojillekin.

Porvoo on yksi Suomen kuudesta keskiaikaisista kaupungistamme. Porvoo ja Länsi-Uudenmaan Tammisaari olivatkin aikaisemmin maakunnan merkittävimmät kaupungit. Helsingin perustaminen Kustaa Vaasan toimesta Vantaanjoen suulle vuonna 1550, Suomenlinnan puolustuslinnakkeen rakentaminen 1700-luvun puolivälin jälkeen ja Helsingin pääkaupunkiasema vuodesta 1812 ovat vaikuttaneet koko maakunnan kaupunkien ja maaseudun kehitykseen. Helsingin valta-asema maakunnan ja valtakunnan keskuksena on vahvistunut, ja kehitys pääkaupunkiseudulla on ollut muuta maakuntaa voimakkaampaa.

Pääkaupunkiseudulla väestön kasvu ja rakentamispaineet ovat muuttaneet varsinkin rantaviivaa, kun saaria on liitetty mantereeseen ja kaupunki on kasvanut täyttömaiden avulla merelle. Viime vuosikymmeninä vanhat telakka- ja

kustlandskapets byggnadsarv hör herrgårdar, fiskehemman, hamnplatser jämte bryggor samt sommarvillor som har byggts som en följd av badinrättningskulturen och ångfartygstrafiken. Mångsidig industri har uppkommit i skärgården och vid kusten; den mest betydande är bruksindustrin på området men också båtbyggar- och varvsindustri i anknytning till sjöfarten och även trä- och livsmedelsindustri som är viktiga för vårt lands export.

Bosättningens och näringslivets historia vid vår kust har alltid haft en stark koppling till våra grannländer på andra sidan Östersjön. Nylänningarna har genom tiderna idkat handel med framför allt svenskarna och esterna, men också med andra strandstater kring Östersjön och Nordsjön. Mest betydelse för kulturen i skärgården och vid kusten har den svenska bosättningen haft, som kom till området på 1200-talet. Immigranter har också anlänt från andra länder, till exempel från Estland på 1700–1800-talet.

Vårt lands äldsta herrgårdar byggdes redan på medeltiden vid stränderna intill havsvikar och ådalar i Nyland. Största delen av herrgårdsbyggnaderna som fortfarande finns kvar är byggda i slutet av 1700-talet och på 1800-talet. Med tanke på byggnadskonstens och jordbrukets historia och utveckling har herrgårdarna haft en viktig roll i att visa riktningen för omgivningens utveckling såväl för tjänstemän och storgodsägare som bönder.

Borgå är en av Finlands sex medeltida städer. Borgå och Ekenäs i västra Nyland var tidigare landskapets mest betydande städer. Grundandet av Helsingfors vid Vanda åmynning genom Gustav Vasas försorg 1550, byggandet av Sveaborgs fästning i mitten av 1700-talet och inrättandet av Helsingfors som huvudstad 1812 har inverkat på städernas och landsbygdens utveckling i hela landskapet. Helsingfors maktställning som landskapets och rikets centrum har stärkts och utvecklingen i huvudstadsregionen har varit kraftigare än i det övriga landskapet.

I huvudstadsregionen har befolkningstillväxten och byggnadstrycket i synnerhet förändrat strandlinjen då öar har anslutits till fastlandet

satama-alueet on rakennettu asuinalueiksi.

Saariston ja rannikon talonpojat harjoittivat kauppamerenkulkua eli talonpoikaispurjehdusta keskiajalta 1800-luvun loppupuolelle saakka, kunnes höyry- ja teräsrakenteiset laivat muuttivat merenkulkua. Talonpoikaspurjehdus oli tärkeä si-
vuelinkeino saaristossa. Valtio pyrki rajoittamaan sitä monin tavoin, koska talonpoikaispurjehduksesta ei tarvinnut maksaa tullia. Varhaisen talonpoikaispurjehduksen aikaan talonpojat toimivat itse laivanvarustajina ja kylän asukkaat saattoivat yhdessä varustaa aluksen.

Uloimmaksi merelle työntyvät Hankoniemi ja Porkkalanniemi ovat olleet keskeisiä alueita maamme merenkulku- ja sotahistoriassa. Tärkeitä historiallisia satamapaikkoja ja tukikohtia ovat olleet myös Jussarö sekä Pellingin saaret. Suomenlinnan puolustuslinnoitus on maailmanlaajuisestikin arvokas puolustusvarustus, jolla on suuri merkitys Uudenmaan asutushistorian, rakennuskulttuurin, elinkeinojen ja talouden kehityksessä.

Kulttuuriympäristön säilyminen edellyttää useimmiten alueen erityis- ja ominaispiirteet luoneen elinkeinon tai muun toiminnan jatkumisen tai muutoin sopivan uuden käyttötarkoituksen alueelle. Rannikon ja saariston kulttuuriympäristöt ovat olleet herkimpiä muutokselle, kun saariston perinteisten elinkeinojen ammatit ovat vähentyneet tai loppuneet kokonaan tekniikan kehityksen ja automatisoinnin sekä yhdyskuntarakenteen muutoksen myötä.

Kulttuuriympäristöjen näkökulmasta mm. vakituisen henkilökunnan poistuminen luotsi- ja majakkasaarilta on johtanut paitsi asemajiljojen vähittäiseen rapistumiseen myös uusien käyttötapojen tuomiin muutoksiin. Kalastus on mm. Itämeren pienentyneiden kalakantojen ja kalastuksen rajoitusten vuoksi vähentynyt voimakkaasti Uudenmaan rannikon vesiltä. Perinteisten käsityöammattien harjoittajia, kuten veneenveistäjiä tai verkontekijöitä on enää vain vähän. Saariston pieniä peltoaloja ei enää hyödynnetä viljelykseen. Peltoalojen ja niiden perinnebiotooppien säilymiseksi onkin luotu maisemanhoitohankkeita, joiden

genom broar och staden har utvidgats på havet med hjälp av fylljord. Under de senaste årtiondena har gamla varvs- och hamnområden byggts om till bostadsområden.

Bönderna i skärgården och vid kusten idkade handelssjöfart, det vill säga allmogeseglation från och med medeltiden fram till slutet av 1800-talet då ångfartyg och fartyg med stålkonstruktion förändrade sjöfarten. Allmogeseglation var en viktig binäring i skärgården. Staten försökte begränsa verksamheten på många sätt eftersom man inte behövde betala tullavgifter för allmogeseglationen. Då allmogeseglation fortfarande var rätt så nytt utrustade bönderna själva sina båtar och byns invånare hjälpt tillsammans till att förse båtarna med varor.

Hangö udd och Porkala udd som sträcker sig längst ut på havet har varit viktiga områden i vår sjöfarts- och krigshistoria. Jussarö och öarna i Pellinge har också varit viktiga krigshistoriska hamnplatser och baser. Sveaborgs försvarsbefästning är även globalt en värdefull fästning som är av stor betydelse för utvecklingen av Nylands bosättningshistoria, byggnadskultur, näringar och ekonomi.

För att en kulturmiljö ska bevaras krävs ofta att näringsformen eller verksamheten som har gett området dess särdrag fortsätter eller att området används för ett annat lämpligt ändamål. Skärgårdens och kustens kulturmiljöer har varit mest känsliga för förändringar i och med att de traditionella näringarna i skärgården har minskat eller upphört helt och hållet som en följd av teknikens utveckling och automatiseringen samt samhällets förändring.

Då den stadigvarande personalen på lots- och fyröar har försvunnit har det med tanke på kulturmiljöerna inte bara lett till att stationsomgivningarna långsamt har förfallit utan även till förändringar i och med nya verksamhetssätt. Fisket har minskat, bland annat till följd av begränsningar i fisket och att fiskbeståndet i Östersjön har minskat. Traditionella hantverkaryrken såsom båtbygge och tillverkning av nät utövas i väldigt liten grad i dag. De små åkerområdena i

kautta laiduntava karja pitää rantojen maisemia avoimina.

Saariston asutuksen määrä on vaihdellut vuosisatojen saatossa paljon riippuen yleisistä elinolosuhteista. Vaikka monet saaret ovat liitetty mantereeseen rakentamalla siltoja ja niiden saavutettavuus on parantunut, on saariston vakituinen asutus jatkuvasti vähentynyt. Kesällä puolestaan saariston väkiluku voi moninkertaistua, kun loma-asukkaat saapuvat.

Vanhat kalastajatilat ja muu saariston ja rannikon rakennusperintö ovatkin muuttaneet muotoaan, kun vapaa-ajan asutus, mökit, huvilat ja huvivenesatamat ovat korvanneet rantojen vanhan kulttuuri- ja rakennusperinnön. Samalla ne ovat luoneet uusia kulttuuriympäristökerroksia ja elinkeinojen mahdollisuuksia saariston asukkaille. 1860-luvulla käynnistynyt säännöllinen höyrylaivaliikenne Helsingistä levitti huvila-asutusta niin itäiseen kuin läntiseen saaristoon. Terveyskylpylöitä rakennettiin Helsingin Kaivopuistoon, Hankoon ja Loviisaan. Niiden myötä kehittyivät myös rannikkokaupunkien matkailu ja vapaa-ajan harrastukset, kuten tennis ja purjehdus. Myös työväestön työolojen parantuminen ja lisääntyvä vapaa-aika sekä muuttuvat käsitykset terveydestä synnytti useita kansanpuistoja, esimerkiksi Seurasaaressa ja Korkeasaarella. Nämä alueet ovat edelleenkin keskeisiä ja vetovoimaisia kaupunkien vapaa-ajan vieton, virkistymisen ja matkailualueita.

Maakuntakaavassa osoitetut kulttuuriympäristöt saaristossa ja merellä ovat usein laajalaisia alueita, sillä niihin kuuluvat yksittäisten vanhojen kalastajatilojen tai huvilamiljöiden rakennusperinnön lisäksi saarien väliset vesialueet. Maakuntakaavan suuri mittakaava edellyttää yleispiirteisiä rajauksia, siksi alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee alueen kulttuuriympäristöarvot tarkistaa ja arvioida tapauskohtaisesti. Toisaalta saariston kulttuuriympäristöt voivat olla ulkosaariston maiseman avoimuudesta ja sitä myötä sen herkkyydestä johtuen jo yksittäisinä ja pienialaisina kohteina seudullisesti arvokkaita, esimerkiksi majakat tai meriväylät merimerkkeineen.

skärgården används inte längre för odlingar. Det förekommer landskapsvårdsprojekt med syfte att bevara åkerområdena och deras vårdbiotoper genom att med hjälp av kreatur som betar på områdena hålla strandlandskapen öppna.

Antalet invånare i skärgården har varierat mycket under årens gång beroende på de allmänna levnadsförhållandena. Även om många öar har anslutits till fastlandet med broar och öarna lättare kan nås har de fast bosatta invånarna i skärgården kontinuerligt minskat. På sommaren däremot kan skärgårdens invånarantal öka mångdubbelt då sommargästerna anländer.

Gamla fiskehemman och annat byggnadsarv i skärgården och vid kusten har förändrats då fritidsbosättning, stugor, sommarvillor och småbåtshamnar har ersatt det gamla kultur- och byggnadsarvet. Samtidigt har dessa medfört nya kulturmiljöskikt och näringsmöjligheter för skärgårdens invånare. Den regelbundna ångfartygstrafiken som fick sin början på 1860-talet spred sommarstugebosättningen från Helsingfors såväl till den östra som den västra skärgården. Hälso- bad byggdes i Brunnsparken i Helsingfors, Hangö och Lovisa. I och med att badinrättningar byggdes ökade också turismen och fritidssysselsättningarna i skärgården, såsom tennis och segling. Arbetarnas arbetsförhållanden blev också bättre samtidigt som fritiden ökade och uppfattningarna om hälsa förändrades, vilket resulterade i att flera nationalparker inrättades, till exempel Fölisön och Högholmen.

Kulturmiljöerna som i landskapsplanen har anvisats i skärgården och på havet är ofta vidsträckta områden. Till områdena hör utöver gamla fiskehemman och sommarstugemiljöernas byggnadsarv även vattenområden mellan öarna. På grund av landskapsplanens omfattning krävs riktgivande områdesgränser. I den mer detaljerade planeringen ska områdets kulturmiljövärden granskas och utvärderas skilt för varje område. Eftersom landskapet i den yttre skärgården är så öppet och således känsligt kan enskilda och små områden i sig vara värdefulla på regional nivå, såsom fyrar och sjöleder jämte sjömärken.

1. UUDENMAAN RANNIKON MAISEMAN ERITYISPIIRTEET

Viimeisen jääkauden kylmimmän vaiheen aikana 18 000–20 000 vuotta sitten Skandinavian mannerjäätikkö oli laajimmillaan ulottuen Pohjo-lasta aina Keski-Eurooppaan asti. Vuosituhansien aikana valtava jäämassa painoi alla olleen maan-kuoren lommolle. Mannerjäätikön sulaminen ja oheneminen käynnistivät maankohoamisen.

Maan kohotessa ja Itämeren väistyessä pienet järvet kuroutuivat merestä itsenäisiksi järviksi korkeutensa mukaisessa järjestyksessä. Järvien pohjakerrostumia tutkimalla ja ajoittamalla on voitu laatia rannansiirtymiskäyriä, joiden perusteella on määritetty jääkauden jälkeistä maankohoamisen nopeutta ja eri korkeuksilla olevien muinaisrantojen iä.

Jäätikön sulaessa ja maan kohotessa Itämeri kävi läpi useita vaiheita. Itämeren ensimmäistä merivaihetta jääkauden jälkeen 11 590–10 800 vuotta sitten on kutsuttu Yoldiamereksi. Sitä seuraavaa vaihetta noin 10 800 vuotta sitten Ancy-lusjärveksi, jonka alkuvaiheessa vielä osa Fenno-skandiaa oli jäätikön peitossa. Litorinameren aika alkoi noin 9000 vuotta sitten, kun valtameren pinnan noustessa suolaista vettä alkoi virrata Tanskan salmien kautta Itämereen. Suomenlahden hahmo on pysynyt pääpiirteissään samana jo Litorinameren ja Ancy-lusjärven ajoilta, vaikka maankohoaminen ja maatuminen ovat kaventa-neet sitä huomattavasti.

Jäätikön häviämistä seuranneen ensimmäisen vuosituhannen aikana maankohoaminen oli yli kymmenen kertaa suurempaa kuin nykyisin, yli 10 metriä 100 vuodessa. Sen jälkeen kohoami-nen on koko ajan hidastunut ja viimeisen 4 000

vuoden aikana se on ollut keskimäärin 10 mm vuodessa. Nykyinen maankohoamisen nousuno-peus laskee Perämeren rannikolta (noin 7–9 mm vuodessa) kohti itää, kaakkoa ja pohjoista ollen hitainta kaakossa (noin 2 mm vuodessa).

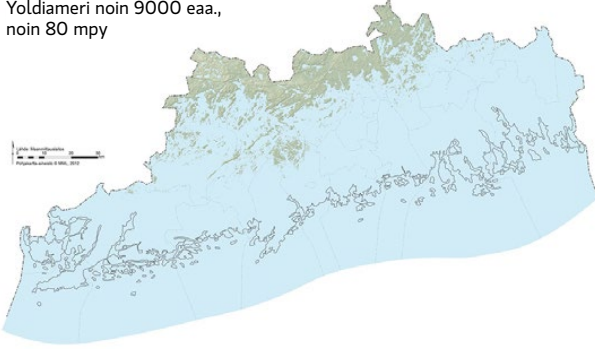
Uudenmaan läntisellä rannikolla, Hankonie-mellä merestä nousee Ensimmäinen Salpaussel-kä sora-, hiekka-, ja särkkämuodostumana. Se luo Hankoniemelle erityispiirteisen maaston ja maise-man dyyneineen ja hiekkarantoineen sekä jääkau-den muovaamine silokallioineen. Tammisaaren läntisen saaristorannikon läpi kulkee puolestaan myös lounais-koillissuuntaisena Toinen Salpaus-selkä, joka tuo maisemaan kapean saaria yhdistä-vän harjujakson.

Suomen rannikot ovat luonto-olosuhteiltaan varsin erilaisia ja kullakin saaristoalueella on omi-naispiirteensä. Maantieteelliseltä rakenteeltaan Uudenmaan saaristorannikko on harvinaista sekä maassamme että muualla maailmassa. Saaris-torannikkotyyppistä aluetta on Suomessa vain etelä- ja lounaisrannikolla. Merenpohja nousee vain lievästi kohti rannikkoa, niin että luotojen ja saarien lukumäärä ja koko kasvaa mantereelle päin siirryttäessä.

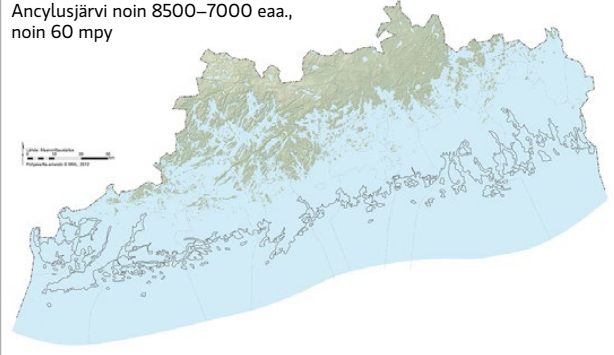
Uudenmaan rannikko kuuluu Eteläiseen rannik-komaahan ja tarkemmin Suomenlahden saaristo-rannikkoon ympäristöministeriön maisematyöryh-män vuonna 1992 tekemän jaotuksen mukaisesti.

Suomenlahden saaristorannikko käsittää noin 10–20 kilometriä leveän ja noin 300 km pitkän Hankoniemen länsipuolelta valtakunnan rajal-le idässä ulottuvan alueen. Merenrantaa on yli 6300 kilometriä. Saaristo vaihtuu merirajalta

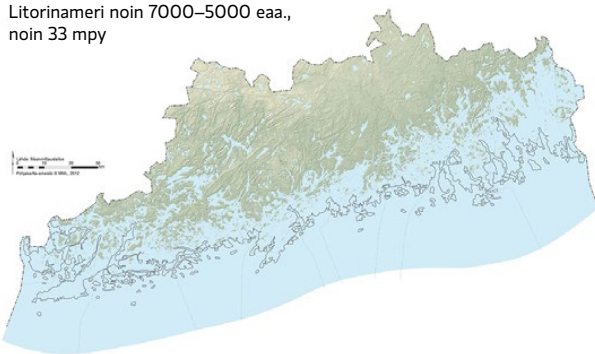
Yoldiameri noin 9000 eaa.,
noin 80 mpy



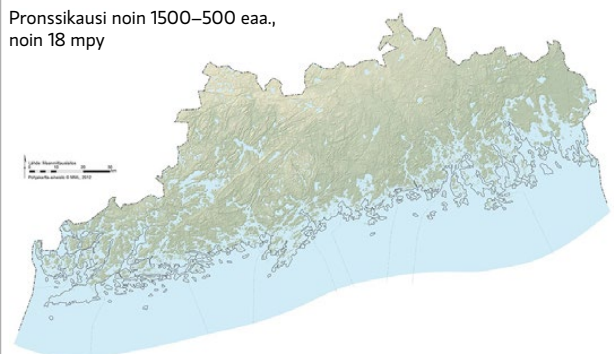
Ancylusjärvi noin 8500–7000 eaa.,
noin 60 mpy



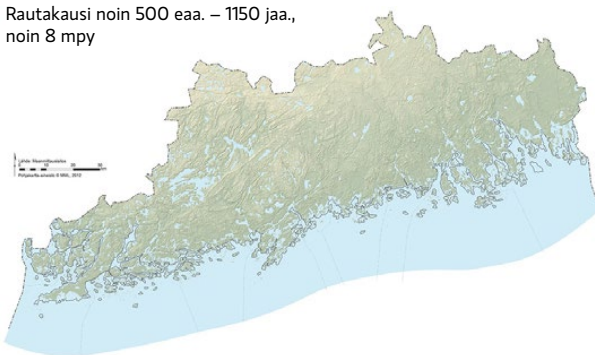
Litorinameri noin 7000–5000 eaa.,
noin 33 mpy



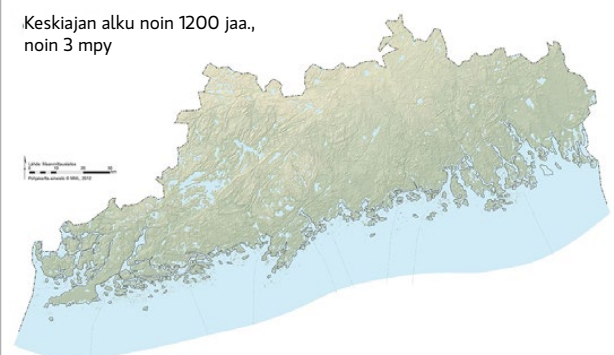
Pronssikausi noin 1500–500 eaa.,
noin 18 mpy



Rautakausi noin 500 eaa. – 1150 jaa.,
noin 8 mpy



Keskiajan alku noin 1200 jaa.,
noin 3 mpy





Kuva: Tuula Palaste-Eerola

ulkosaaristoon, sisäsaaristoon ja rannikkoon. Rannikko- ja saaristomaiseman tärkein ominaisuus on veden ja maan vaihtelu. Saaristorannikko voidaan jakaa luotojen ja pienten saarien luonnehtimaksi avoimeksi ulkosaaristoksi ja suljetummaksi sisäsaaristoksi. Rannikkokaistalle ovat tyypillisiä melko avoimet saariryhmien väliset selät, jyrkkärinteiset saaret ja puuttomat rapakivikallioiset lintuluodot.

Uudenmaan saaristorannikon itä- ja länsiosissa saaristoa jakavat ruhjevöhykkeet, pitkät ja kapeat merenlahdet kuten Pernajanlahti ja Pohjanpitäjänlahti ulottuvat syvälle mantereeseen, johon läheisesti liittyy suuria saaria. Läntisen Uudenmaan keskirannikolla on rantaviivan suuntaisia pitkänomaisia saaria, joiden edustalla on laaja pienistä saarista muodostunut saaristomeri. Samantapainen kaheväyläinen sisäsaaristoalue on sekä Inkoon ja Porkkalan että Sipoon edustalla. Pääkaupunkiseudun edustalla on ulkosaaristoa, jossa saaret ovat luotomaisia ja kaukana toisistaan. Myös Hangon edustan saaristo on ulkosaaristotyyppistä.

Uudenmaan edustalla on kaikkiaan lähes 5500 saarta ja suurin piirtein saman verran luotoja. Kuusi saarta on kooltaan yli 10 km². Porvoon Vessölandet kuuluu Suomen suurimpiin saariin ja sen pinta-ala on 52 km².

Saariston geologisista muodoista seuraavat erilaiset liikenne- ja asutusolosuhteet. Suuriin mannermaisiin saariin on maayhteys, ja niissä on asutusta kuten mantereella. Saariston pysyvä asutus on kuitenkin vähentynyt saariston perinteisten elinkeinojen loppuessa. Sisäsaaristossa on nykyisin runsaasti loma-asutusta ja vilkasta vesiliikennettä. Ulkosaaristo on laivaväyliä halkomaa, kalastajien ja merilintujen aluetta, purjehtijoiden harrastusaluetta ja vain paikoitellen asuttua karuudesta ja tuulisuudesta johtuen.

lähteet:

Maisema-alueryhmän mietintö I, YM 1992

Saaristoluonto ja rakentaminen, arkkitehti Maisa Siiralan (SYKE) artikkeli julkaisussa Rakennustekniikka 42 (1986): 5, s. 307–312

www.geologia.fi/index.php/2011-12-21-12-30-30/2011-12-21-12-39-11/2011-12-21-12-39-51/itaameren-historia (luettu 4.11.2015)

www.gtk.fi/export/sites/fi/ajankohtaista/painotuotteet/geofoorumi/arkisto/Retkella2009.pdf (luettu 4.11.2015)

Härö, Mikko (1993), Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto.

2. ASUTUS

2.1 Asutuksen historiaa

Saariston asutuksen ikä on epäselvää, sillä Uudenmaan rannikolta on hyvin vähän arkeologista jäämistöä. Aikaisemmin on ajateltu, että Uudenmaan saaristo on ollut autio ruotsalaisasutukseen saakka. Nykyään oletetaan, että saarilla on ollut aktiivista maanviljelystoimintaa jo 500-luvulla, ei ole kuitenkaan tiedossa, tarkoittiko maanviljelystoiminta jo pysyvää asutusta.

Asutus keskittyi hyvien kalavesien läheisyyteen. Turvallisen suojaisan sataman paikka oli asutuksen sijoittumisen elinehto. Rakennukset sijoitettiin suojaisiin paikkoihin kumpareille, joista oli näkymät peltojen ja niittyjen yli merelle. Meren saaristolla oli tärkeä merkitys hylkeenpyynnille ja kalastukselle sekä merellä liikkumiselle jo keskiajalla. Uloimmillekin luodoille pystytettiin tukikohtia silakan ja hylkeenpyyntiä varten.

Uudenmaan rannikkoseuduille saapui ruotsalaisia uudisasukkaita ristiretkiaikana (1025–1300 jaa.). Uudisasukkaiden asettuminen seudulle tapahtui rauhanomaisesti, koska seutu oli vielä harvaan asuttua. Varsinkin Itä-Uudenmaan rannikkoseutu oli ollut aikaisemmin pääasiassa hämäläisten eränkäyntialuetta.

Karut saaristoseudut asutettiin myöhemmin kuin viljelykelpoisemmat rannikot. Viljelyn kannalta parhaita alueita olivat jääkauden jälkeisen Litorinameri-vaiheen aikana Etelä-Suomen rannikkovyöhykkeelle muodostuneet hienojakoiset ns. litorinasavet. Saariston asutuskuvasta muodostui luonnostaan hajanainen.

Saaristolaisasutusta vakiinnutti kruunun 1500-luvulla aloittama ammattiluotsijärjestelmä, jossa luotsausvelvollisuutta vastaan talonpoika sai kruunun tilan asuttavakseen ja viljeltäväkseen sekä vapautuksia valtiollista velvollisuuksista. Esimerkiksi Porvoon saaristossa Pellingin Österbyn



Rannikko ja saaristo ovat yksi omaleimaisimmista suomalaisista kulttuuriympäristöistä.”

Mikko Härö

ja Vähä-Pellingin kylien kantatilat ovat kaikki josakin historian vaiheessa ylläpitäneet luotseja. Luotsausvelvoitetta hoitivat myöhemmin myös niin sanotut perintötilat.

Pyyntivälineiden kehityttyä yhä useampi pystyi kalastamaan. Myös muita luonnonvaroja hyödynnettiin tehokkaammin kuin ennen. Kun karjalalle ei enää riittänyt luonnonlaidun, alettiin kulottaa nummia. Myös metsiä käytettiin yleisesti laitumina kuten mantereella. Metsiä hakattiin sekä kotitarvekäyttöön että myytäväksi mm. ruukkien käyttöön 1500-luvun puolivälistä alkaen.

1500-luvun lopulta koko 1600-luvun kestäneiden sotien, linnaleirirasitusten ja katovuosien seurauksena monet talonpojat joutuivat luopumaan viljelystä ja kokonaisia kyliä autioitui. Esimerkiksi Raaseporin läänin saariston taloista autioitui vaikeiden olosuhteiden vuoksi lähes puolet 1600-luvun loppuun mennessä. Rannikon kylätontteja autioitui paikoitellen myös maankohoamisen aiheuttaman rantaviivan siirtymisen vuoksi.

Uudenkaupungin rauhaa vuonna 1721 seurannut vuosisata oli ilmastollisesti ja taloudellisesti parempaa aikaa kuin edellinen ”kriisivuosisata”. Isojako edisti uusien tilojen muodostumista ja asutuksen leviämiseen 1700- ja 1800-luvuilla. Saaristossa isojaon vaikutukset olivat kuitenkin vähäisemmät, sillä karuissa oloissa, joissa viljelyalaa oli vähän, ei ollut tarvetta siirtää asutusta pois pienistä kylistä.

Saariston väkiluku kehittyi hitaasti aina 1800-luvun keskivaiheille saakka. Saaristolaiset

elivät vielä luontaistaloudessa. Yhdistelmänä oli erilaisia elinkeinoja vuodenaikojen kierron ja luonnonolojen mukaan. 1800-luvun loppupuolella saariston asuttaminen kasvoi melko voimakkaasti, jolloin meren saaristo pystyi tarjoamaan varmemman toimeentulon kuin muu maaseutu. Sisäsaaristossa elinkeinoina oli maanviljely ja karjanhoito, ulompana karjanhoitoa, pyyntiä ja kalastusta, rahtipurjehdusta ja luotsausta.

Torppien ja lampuotitilojen asukkaiden saadessa oikeudet ”torpparilainsäädännön” myötä 1918–1919 mahdollisuuden lunastaa vuokraamansa alueen, syntyi saaristoon uusia itsenäisiä tiloja 1900-luvun alkupuolella, mutta samaan aikaan saariston väkiluku alkoi vähetä. Teollistuminen vei asutusta mantereeseen kasvaviin kaupunkeihin, kun samalla kaupungistumisen myötä saariston elinkeinot jäivät jälkeen kehityksestä.

Lähteet:

Härö, Mikko (2001), Maan ja veden rajalla. Teoksessa Rakennerintomme – Kulttuuriympäristön lukukirja Toim. Irma Lounavuori ja Lauri Putkonen. Ympäristöministeriö ja Museovirasto, 40–42.

Pellingin saariston kulttuuriympäristöselvitys. (2008) FCG Planeko Oy.

Siirala, Maisa (1986), Saaristoluonto ja rakentaminen, artikkeli julkaisussa Rakennustekniikka 42: 5, 307–312
wiki.narc.fi/portti/index.php/Teema:_Kruununtilojen_katselmukseen_liittyv%C3%A4t_aineistot

<https://fi.wikipedia.org/wiki/Lampuoti>

<http://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:kantatila>

<http://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:maanluonnot>

<https://fi.wikipedia.org/wiki/Kartano>

TEKSTISSÄ KÄYTETTYJÄ TILOJA JA MAANOMISTUSTA KUVAAVIA TERMEJÄ:

Kantatila, tila joka lohkomisessa on jäänyt emätilasta jäljelle, päätila.

Kruununtila oli kruunun pysyvää omaisuutta, johon sitä viljelevä talonpoika sai vain käyttöoikeuden. Talonpojan velvollisuus oli suorittaa valtiolle vuosittainen vero, joka vertautui vuokramaksuun.

Perintötilan asukkaalla oli tilaansa omistus- ja käyttöoikeus ja tilan sai vapaasti myydä, pantata tai vuokrata. Kruunulla oli oikeus suorittaa maaveroa osaan tilan tuotosta.

Rälssitila oli verovapaa tila, joka sai verottomuuden, kun ylläpiti sotilasta varusteineen. Rälssitiloja saivat Ruotsissa ja siihen kuuluneessa Suomessa alkuun omistaa vain aateliset, vuodesta 1723 lähtien lisäksi papit ja porvarit. Rälssitilan keskus oli asuinkartano, jota kutsuttiin säteriksi.

Kartano tarkoittaa suurtilaa tai sen isoa päärakennusta. Suomessa kartanoihin luetaan 1) rälssisäterit, 2) kruununkartanot 3) muunlaiset suuret tilat, jotka historiallisesti ovat olleet säätyläisten omistuksessa. Myöhemmin kartanoita saattoivat omistaa myös talonpojat.

Lampuoti oli maanviljelyyn tarkoitettun koko tilan vuokraaja. Lampuodit eivät maksaneet tuloistaan veroja yhteiskunnalle, vaan kaikki suoritukset tapahtuivat tilan omistajalle, joka puolestaan usein nautti verovapautta. Lampuodit kuuluivat maaseudun tilattomaan väestöön.

Torppari oli vuokraviljelijä, joka oli vuokrannut viljeltäväkseen osan suuremmasta maatilasta työvastiketta vastaan. Torppari työvoima oli pitkään aatelisten erioikeus. Vuodesta 1740 lähtien saivat myös talonpojat ottaa perintötiloilleen torppareita. Torpparit kuuluivat maaseudun tilattomaan väestöön.

Mäkitupalaiset olivat vuokranneet maatilalla olevan vuokra-asumuksen, johon yleensä ei kuulunut viljelypinta-alaa. Järjestelmä oli käytössä 1700-luvun loppupuolelta lähtien 1900-luvun alkupuolelle torpparilakiin asti. Mäkitupalaiset työskentelivät yleensä palkkolisina ulkopuolisissa töissä ja he kuuluivat maaseudun tilattomaan väestöön.

On huomattava, että näiden kaikkien käsitteiden sisältö ja tulkinta on sidoksissa aikaan, tässä yhteydessä käsitteistä on käytetty tietosanakirjamaista yleistystä.

2.2 Ruotsalaisasutus

Ruotsinkielinen väestö asettui asuttamisen ensimmäisessä vaiheessa suomenkielisen rannikkoasutuksen lomaan läntiselle Uudellemaalle, erityisesti Tenholaan ja Karjaalle, sitten Kirkkonummelle ja Itäiselle Uudellemaalle Pernajaan. 1200-luvulta alkaneessa toisessa vaiheessa muutto suuntautui Pohjaan, Inkooseen, Siuntioon, Espooseen, Sipooseen ja Porvooseen. Vaikka ruotsalaisasutus keskittyi vahvasti rannikkoseudulle ja varsinkin Uudenmaan länsiosiin, asutuksen tihtyessä ja tilan loppuessa ruotsalaisasutus levisi 1300-luvulla sekä saaristoon että myös sisämaahan.

Ruotsalaisten Suomeen saapumista edisti Ruotsissa syntynyt väestöpaine. Asutustoiminta saattoi olla kirkon ohjailemaa, sillä kirkon etujen mukaista oli vakiinnuttaa kristinuskon asemaa Suomessa. Uudet talonpoikaistilat merkitsivät samalla kirkon verotulojen kasvua. Ruotsalaisten maahanmuuton ansiosta myös kaupan elinkeino piristyi, kun syntyi uusia tiloja ja kyliä, joissa ihmiset olivat vähemmän omavaraisia. Tarvittiin toisten tekemiä palveluja ja tuotteita. Ruotsalaisperäinen asutus oletettavasti turvasi myös yhteydet rannikkolinjalla sekä merellä että myöhemmin Suurella Rantatiellä keskiajalla perustettuun Viipuriin.

Suomen ja ruotsin kielirajojen välinen raja oli niin jyrkkä, että sen sijainti voitiin paikallistaa talolta. Keskiajan kuluessa muodostuneet seurakunta- ja hallintopitäjärajat sijoituivat kielirajojen mukaan. Kielirajojen toiselle puolelle ei siirrytty pysyvästi ennen teollistumisen 1800-luvun loppuvuosikymmeniä, mihin saakka ruotsinkieli pysyi myös hallinnon ja säätyläisväestön kielinä. 1940-luvulla siirtolaisasutusta Karjalasta jatkosodassa Venäjälle luovutetuilta alueilta ei yleensä sijoitettu rannikon ruotsinkielisille alueille, koska ruotsinkielisten ja siirtoväen kulttuurierojen katsottiin olevan liian suuret.



Suomen asukkailla on kaksi kieltä. Sillä Viipurista aina Porvooseen ja Sipooseen asti merenrannalla he puhuvat ruotsinkieltä, mutta maakunnan

sydämessä heillä on omituinen kielensä. Mutta monissa paikoissa puhutaan molempia ja siksi näille seuduille on asetettu kunkin kielisiä saarnaajia.”

Ote Richard Slotboomin tekstistä (1589) Spieghel der Zeevaerdt -kartaston myöhemmissä painoksissa

SAARISTON RUOTSINKIELINEN NIMISTÖ ON 1200–1300 LUKUJEN MUUTTOLIIKKEIDEN TULOSTA:

Kobb ja **kubb**-päätteiset nimet tarkoittavat yleensä jyrkkärantaisia saaria, tyypillisesti se sijaitsevat myös lähellä suurempaa saarta.

Grund-sanat merkitsevät pieniä ja metsättömiä luotoja, ne voivat olla joko kalliota tai moreenia.

Ör-sanat saarissa tavataan usein hiekkaa tai some-rikkoa, suomeksi ör tarkoittaa särkkää.

Holm tarkoittaa useimmiten metsäpeitteistä saarta.

Skär-sana ei tarkoita pelkästään metsätöntä luotoa, mutta metsä voi olla kasvanut myöhemmin kuin saari on saanut nimensä.

Ö-sana tarkoittaa isoa saarta.

Lähde:

Helsingin seudun saaristorannikkoselvitys (1974) toim. Riitta Kuoppamäki-Kalkkinen. Helsingin seutu-kaavaliitto, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki.

Lähteet:

Länsi-Uusimaa Rautakaudesta tietokoneaikaan (1985)

Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto.

Ockenström, Katariina (2007), Itä-Uudenmaan rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (RAKU). Itä-Uudenmaan liitto.

Miekkavaara Leena (2008), Suomi 1500-luvun kartoissa. Kuvia ja paikannimiä. Jyväskylä.

<http://www.karjalanliitto.fi/siirtokarjalaisuus> (luettu 10.12.2015)



Porvoon kirkko ja vanhaa kaupunkia. Kuva Tuula Palaste-Eerola.

2.3 Uudenmaan rannikon vanhat kaupungit ja pitäjät

Uudenmaan maakunta muodostettiin 1300-luvun alussa, jolloin alue käsitti Tenholasta Kymenlaaksoon ulottuneen rannikkoalueen. Uusimaa jaettiin 1370-luvulla kahteen alueeseen: Porvoon ja Raaseporin linnalääneihin, jonka raja oli nykyisen Espoon itäosissa. Linnaläänit järjestettiin hallintopitäjiin ja verokuntiin. Porvoon linnalääniin kuuluivat Helsingin, Sipoon, Porvoon, Pernajan ja Pyhtään hallintopitäjät. Raaseporin linnalääniin kuuluivat Tenholan, Pohjan, Karjaan, Inkoon, Siuntion, Kirkkonummen, Espoon ja Lohjan hallintopitäjät. Kirkollinen pitäjäjako, jonka rajat eivät aina vastanneet hallintopitäjien rajoja, alkoi muodostua 1300-luvun alussa.

Suomen rakennusperinteen kannalta keskiajan huomattavimpana ja lähes ainoana kulttuuriperintöä linnojen ja muutamien kivisten kartanoiden lisäksi on Ahvenanmaalta Viipuriin ulottuva kirkkokenkäketju Suuren Rantatien varrella.

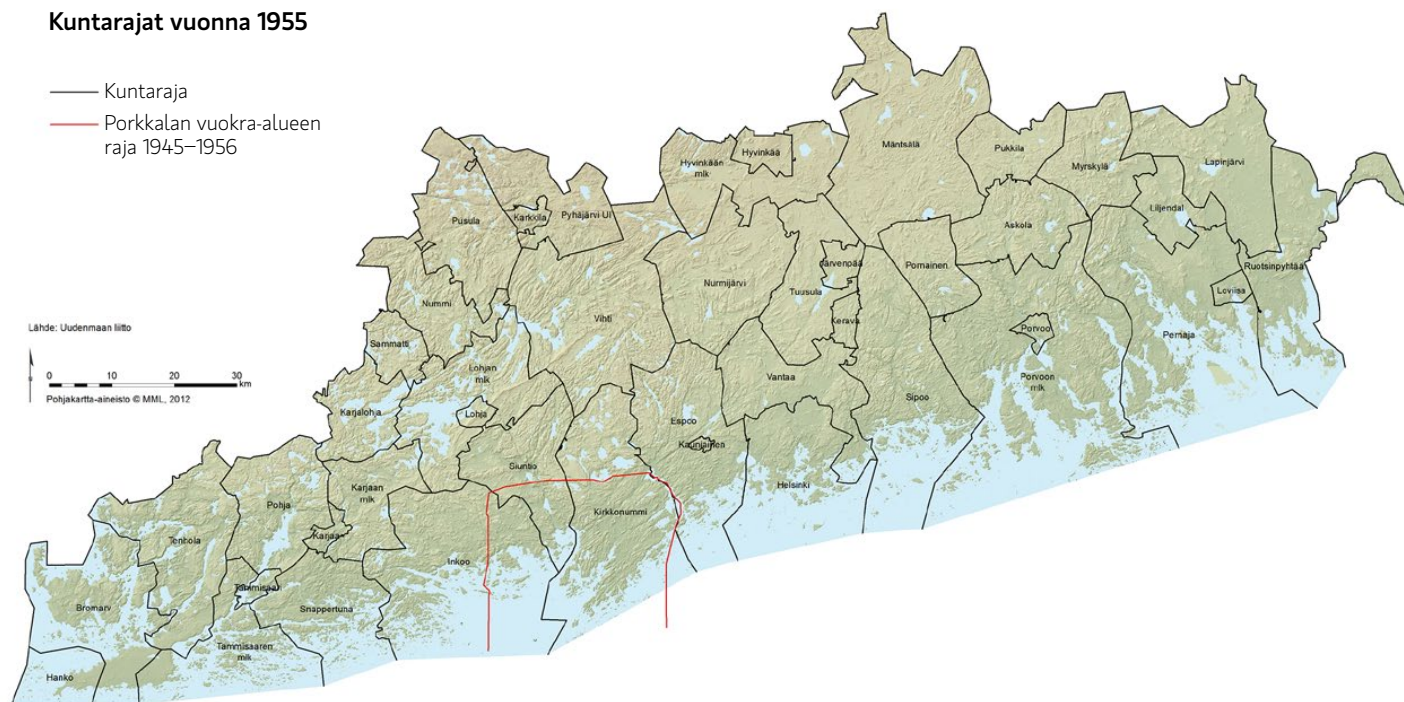
Uudellamaalla on runsas kymmenkunta kirkkoa, joista parhaiten keskiaikaisen asunsa säilyttäneenä pidetään Pernajan kirkkoa.

Porvoo

Porvoon seurakunta syntyi jo 1200-luvun jälkipuolella. Seurakuntaan kuului lähes koko Itä-Uusimaa. Porvoo on Uudenmaan vanhin ja Suomen toiseksi vanhin kaupunki, joka on perustettu vuonna 1346 Porvoonlahden pohjukkaan. Kustaa Vaasa määräsi vuonna 1550 Porvoon asukkaat muuttamaan vasta perustettuun Helsingin kaupunkiin. Porvoon kaupungin kehitys pysähtyi. Porvoon kaupunkioikeudet palautettiin vasta vuonna 1579.

Nykyiseen Porvoon kaupunkiin liitettiin Porvoon maalaiskunta vuonna 1997.

Kuntarajat vuonna 1955



Tammisaari

Tammisaari on Uudenmaan toiseksi vanhin kaupunki, joka syntyi valtiovallan aktiivisen kaupunkipolitiikan tuloksena vuonna 1528. Kaupunki perustettiin kuningas Kustaa Vaasan toimesta kilpailijaksi Tallinalle. Tammisaaren kaupunkirakenne noudatti keskiaikaisia perinteitä. Kustaa Vaasa määräsi vuonna 1550 Tammisaaren asukkaat muuttamaan vasta perustettuun Helsingin kaupunkiin. Tammisaaren porvarit pääsivät palaamaan kotikaupunkiinsa kuitenkin jo vuonna 1556.

Nykyiseen vuonna 2009 perustettuun Raaseporin kaupunkiin kuuluvat vanhat Tammisaaren, Karjaan, Tenholan, Bromarvin, Pohjan ja Snappertunan pitäjät.

Helsinki

Helsinki perustettiin Vantaanjoen suulle 1550 kaupp- ja satamakaupungiksi Ruotsin kuningas Kustaa Vaasan kilpaillessa Itämeren meri- ja sotilaskuljetuksista muita Itämeren rantavaltioiden kanssa. Helsingin perustamisella oli vaikutusta kaikkien Uudenmaan kaupunkien asemaan. Kustaa Vaasa määräsi Porvoon ja Tammisaaren sekä Ulvilan ja Rauman asukkaat muuttamaan vasta perustettuun Helsingin kaupunkiin. Helsingin kaupungin hallinnollinen keskus siirrettiin Vironniemelle vuonna 1640. Viaporin linnoituksen rakennustöiden alku 1700-luvun puolivälissä muutti ja vaikutti merkittävästi Helsingin suhteisiin ympäröiviin alueisiin. Helsingistä tuli maan pääkaupunki vuonna 1812, jonka jälkeen kaupungin väkiluku kasvoi nopeasti. Helsinki on laajentunut vuosisatojen kuluessa monien alueliitosten ansiosta; yksi merkittävimmistä oli vuoden 1946 alueliitos, jolloin Helsinkiin liitettiin mm. Kulosaari ja Lauttasaari.

Loviisa

Loviisan kaupunki perustettiin vuonna 1745 silloisen Pernajan kunnan alueelle Loviisanlahden pohjukkaan. Kaupungin nimenä oli Degerby. Hamina oli jouduttu luovuttamaan Turun rauhassa Venäjälle. Loviisasta tuli Ruotsin itäisin kaupunki ja samalla Kymenkartanon läänin pääkaupunki 1748–1775. Loviisaa alettiin linnoittaa tavoitteena bastionein ympäröity kaupunki. Linnoitusvyöhykkeelle ei sallittu puisia rakennuksia. Koska rakentaminen kivistä oli huomattavasti puura kentamista kalliimpaa, syntyi suunnitelmista poiketen puinen esikaupunki kaupungin ulkopuolelle. Vuonna 1831 Kymenkartanon lääni lakkautettiin ja Loviisa liitettiin Uudenmaan lääniin.

Vuodesta 2010 Loviisan kaupunkiin on kuulunut Liljendalin, Ruotsinpyhtään ja Pernajan kunnat.

Hanko

Hangon kaupunki perustettiin talvisataman ja rautatieliikenteen varaan vuonna 1874. Alue erotettiin Bromarvin pitäjistä. Aikoinaan Hangosta kuviteltiin tulevan Turun ja Helsingin välille merkittävä kaupunki, johon maamme kaupparenkulku keskittyisi ainoan talvisataman ansiosta. Kaupunkirakenteesta tuli kolmiosainen: satama-alue, ruutukaava-alue ja vapaamuotoinen kylpylä- ja huvila-alue. Hankoon liitettiin vuonna 1977 Tvärminnen kylä Tammisaaren maalaiskunnasta, Koverharin yksinäistalo, Lappohjan ja Sällvikin kylät Tenholan kunnasta sekä Täktomin ja Bengtsårin kylät ja Santalan yksinäistalo Bromarvin kunnasta.

Espoo

Aluksi Espoo oli Kirkkonummen alainen kappeliseurakunta, mutta jo 1400-luvulla Espoosta tuli itsenäinen pitäjä. Vanhin nykyisin tunnettu

kirjallinen maininta Espoosta on vuodelta 1431. Espoo muuttui 1500-luvulta lähtien vähitellen suurtilojen ja kartanoiden pitäjäksi ja vielä itsenäisyyden alkuaikoina Espoo oli maatalousvaltainen pitäjä. Sodan jälkeen 1940-luvun lopulla alkoi nopea väestönkasvu. Espoosta tuli kauppa-alue vuonna 1963 ja kaupunki vuonna 1972.

Vantaa

Helsingin kirkkopitäjä syntyi nykyisen Vantaan alueelle 1300-luvun loppupuolella. Pitäjästä tuli maalaiskunta vuonna 1865, jolloin se ympäröi Helsingin kaupunkia sen kaikilta puolilta. Vuoden 1946 alueliitoksessa noin kolmasosa Helsingin maalaiskunnasta liitettiin Helsingin kaupunkiin. Pitäjän suora yhteys merelle poistui vuonna 1966, kun Vuosaari liitettiin Helsinkiin. Vantaasta tuli kauppa-alue vuonna 1972 ja kaupunki vuonna 1974.

Nykyisissä Uudenmaan rannikon kunnissa: Inkoossa, Siuntiossa, Kirkkonummella ja Sipoossa on muinaisjäännösten perusteella ollut asutusta jo kivikaudella. Kaikista neljästä kunnasta on kirjallisia mainintoja keskiajalta. Myös kuntien säilyneet keskiaikaiset kirkot osoittavat kuntien vanhaa asutushistoriaa. Sipoo itsenäistyi vuonna 1425 Porvoon kappeliseurakunnasta. Inkoosta tuli itsenäinen vuonna 1865 ja Degerbyn kunta liitettiin Inkooseen vuonna 1946.

Lähteet:

Uudenmaan liitto (2011), Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan, Uudenmaan paikkatietoaineistot. Uudenmaan liiton julkaisuja E113-2011.

www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Historia#Kylien_Espoo_keskiajalla (luettu 11/2015)

www.helsinginseutu.fi/hki/hs/Helsingin+Seutu/Kaupunkitieto+ja+tilastot/Historia (luettu 11/2015)



Kalastaja Nyholmin talo ranta-aittoineen Espoon Pentalassa 1800–1900-luvukujen vaihteessa. Kuva Museovirasto.

2.4 Virolaisasutus 1700–1800-luvuilla

Ruotsi menetti Uudenkaupungin rauhassa vuonna 1721 Baltiassa hallitsemansa alueet. Saksalaisen aateliston asema vahvistui Virossa, kun talonpoikien asema vastaavasti heikkeni. Kun lisäksi nuoret miehet pelkäsivät joutumista Venäjän sotapalvelukseen, pakolaisten virta vilkastui Virosta Suomeen. Virolaisten talonpoikien pako Suomeen oli Venäjän ja Ruotsin välisten sopimusten mukaisesti laitonta. Ruotsi joutui Venäjän kanssa hankaluuksiin, kun Ruotsin valtiovalta päätti sallia pakolaisten asettumisen Suomeen. Ongelmasta käytiin vilkasta kirjeenvaihtoa eri tahojen kanssa ja vasta vuoden 1749 kuninkaallisen käskykirjeen ansiosta virolaiset saivat asettua rauhassa Suomeen.

Virolaisten sijoittumisesta suomalaisen yhteiskuntaan ei ole tehty tarkempaa tutkimusta, mutta valtaosa pakolaisista on ilmeisesti saapunut Uudellemaalle. He asettuivat yleensä rannikolle ja saaristoon, jossa he toimivat kalastajina. Virolaisia asettui myös Uudenmaan kaupunkeihin.

Kirkollisista väestörekistereistä selviää, että Espoossa asui huomattava määrä virolaispakolaisia jo 1700-luvun puolivälissä. Monet Espooseen tulleet virolaiset saapuivat sinne naapuripitäjien

esimerkiksi Kirkkonummen kautta. Espoossa oli 1770-luvun jälkipuoliskolla kaksi merkittävää virolaiskeskusta: Lehtisaarella ja Miessaarella. 1800-luvun alkuun tullessa Espoon väkiluvusta oli jo 6 % virolaissyntyisiä.

Virolaiset olivat kehittyneempiä kalastajia kuin suomalaiset, siksi heidät hyväksyttiin luontevana osana saariston väestöön. Koko Uudenmaan rannikon alueella monet aatelliset, joilla oli maata ja kalavesiä rannikolla ja saaristossa, perustivat mailleen kalastajatorppia ja ottivat niihin virolaisia torppareiksi. Suurelta osin virolaisten ansiosta syntyi Uudellemaalle 1700-luvun jälkipuolella elinvoimainen torppari- ja mäkitupa-

asutus saaristoon ja rannikolle.

Myös Porvoon edustalla Emäsalon ja Hakasalonsaariin asui 1800-luvun alussa virolaisia. Useat virolaisperheet saivat talollisilta luvan asettua asumaan siihen saakka asutusta vailla oleville rannoille. He hankkivat toimeentulonsa kalastajina, merimiehinä, luotseina, metsänvartijoina sekä palkollisina taloissa. Virolaisten jälkeläiset asettuivat usein asumaan suvun ensimmäisen tulijan asuinpaikan läheisyyteen. Virolaiset integroituivat nopeasti Porvoon saariston talonpoikais- ja kalastajayhteisöön, kun he omaksuivat ruotsinkielen. Vironkielen taidosta oli hyötyä silloin, kun purjehdittiin Tallinnaan tai oltiin tekemisessä satokauden ajaksi Virosta saapuneen sesonkityövoiman kanssa.

Kun Suomi liitettiin Haminan rauhassa vuonna 1809 Venäjään ja maaorjuus lakkautettiin vuonna 1816, väheni talonpoikien muutto Virosta.

Lähde:

www.genealogia.fi/genos-old/67/67_98.htm
(luettu 29.10.2015)

3. RAKENNUSKULTTUURI

Saariston rakennuskulttuuri noudattaa olosuhteisiin sovellettuna samoja kehityslinjoja kuin mantereellakin: rakennuskantaan kuuluivat asuin- ja karjarakennukset, aitat, riihet, ladot ja tuulimyllyt. Sen lisäksi rakennetulle ympäristölle tunnusomaista on tiiviiden ranta-aittojen, venevajojen ja venelaitureitten ryhmät. Kantatilojen sekä myöhempien torppien tai asutustilojen erot saattaa havaita yhä sekä tilojen sijoittumisessa, myös niiden rakennusten mittakaavassa ja määrässä.

Maalaistalojen asuinrakennukset perustuvat yleisimmin paritupapohjaan – varakkaimmilla tiloilla myös keskeisälipohjaan, joskus sydänseläiseen pohjaan. 1800-luvun lopulta alkaen on selvästi nähtävissä kaupunki- ja huvilarakentamisen vaikutus maalaistalojen malleihin.

Rakennukset olivat usein pienempiä kuin mantereella. Torppien asuinrakennukset olivat saaristossa usein vain kahden huoneen, porstuan ja tuvan käsittäviä tai eteiskamarillisia tuparakennuksia. Torppien vanhoja rakennuksia korotettiin 1920–30-luvuilla usein taitekattoisiksi, mikä oli tunnusomaista myös saaristossa.

Paritupatyypin soveltui hyvin hirsirakentamiseen, se oli salvottu, suorakaiteinen ja pitkänomainen rakennus. Hirsirakentaminen antoi luontevasti mahdollisuuden vaihteittain rakentamiseen, johon parituvat perustuivat ensivaiheessa: savutuvan ovipäätyyn rakennettiin toinen hirsikehikko ns. omille nurkilleen ja kun kehikoiden väliin jäävä tila rakennettiin umpeen porstuaksi, syntyi paritupa. Rakennusta voitiin helposti jatkaa päätykamareilla.

Ulkorakennukset tehtiin myös hirrestä, myöhemmin myös laudasta. Ulkosaarilla rakennuskanta oli yleensä vähäisempi. Kaikkiin tiloihin kuului kuitenkin ranta-aitat laitureineen suojaissa lahdelmassa.

3.1 Kartanot

Kartanokulttuuri on perustunut ensisijaisesti maanomistukseen sekä siihen liittyneisiin moniin erioikeuksiin ja vapauksiin. Varhaisempia kartanoita olivat aatelin asuinkartanot eli säteritilat. Säteritiloja oli Suomessa 1600-luvulla yli 300, useimmat etelä- ja lounaisrannikolla. Uudenmaan säteritilat muodostivat osan etelärannikkoa seurailevasta keskiaikaisesta kartanovyöhykkeestä, jossa kartanot sijoittuivat hienojakoiselle savimaalle.

Kartanoita syntyi myös autiotilojen hankinnan ja läänitysten sekä maan ostojen ja raivausten myötä. Kartanoiden viljelyalat suurenivat 1700- ja 1800-luvuilla huomattavasti. Vastaavasti 1900-luvulla torpparivapautus ja 1940-luvun asutustilat supistivat kartanoiden maa-aloja.

Kartanoita syntyi myös autiotilojen hankinnan ja läänitysten sekä maan ostojen ja raivausten myötä. Kartanoiden viljelyalat suurenivat 1700- ja 1800-luvuilla huomattavasti. Vastaavasti 1900-luvulla torpparivapautus ja 1940-luvun asutustilat supistivat kartanoiden maa-aloja.

Kartanot alkoivat ottaa mailleen torppareita 1600-luvulla helpottamaan kartanoiden työvoimapulaa. Torpparit saivat kartanon mailta



*Perinteistä rakentamista
Porvoon Pirttisaarella.
Kuva Tuula Palaste-
Eerola.*



*Huvila Helsingin
Kaivopuistossa noin vuonna
1890.
Kuva A. E. Rosenbröijer,
Helsingin kaupunginmuseo.*



Tjusterbyn kartano Pernajassa. Ruotsalaisen arkkitehti C.J. von Heideckenin suunnittelema päärakennus valmistui 1859. Kuva Museovirasto.

vuokratilan viljeltäväkseen kartanolle tehtyä päivätyötä vastaan. Torpparityövoima oli pitkään aatelisten erioikeus. Vuodesta 1740 lähtien saivat myös talonpojat ottaa perintötiloilleen torppareita. Torppien määrää kasvatti samanaikaisesti ruotusotilasjärjestelmä, joka velvoitti talonpoikaistiloja ylläpitämään torppia ruotusotilaille.

Torpparilaitos olikin yksi merkittävimmistä 1700–1800-lukujen yhteiskunnallisista reformeista. Torppien määrä nousi ripeästi ollen 1800-luvun lopulla jo 70 000. Vuonna 1918 säädetty torpparilaki oikeutti vuokratilalliset halutessaan lunastamaan tilansa.

Varhaisimpina aikoina useat kartanot eivät rakennustavaltaan poikenneet kansanrakentamisesta. Talot olivat matalia hirsitaloja suljetussa

pihapiirissä. Myöhemmin kartanot kehittyivät vastaamaan nykyistä määritelmäänsä laajoin kulttuurimaisemakokonaisuuksina lukuisine rakennuksineen, jossa ympäristön sosiaalinen hierarkia oli selkeä. Hierarkia koski myös rakentamista ja toimintojen sijoittamista kartanopihilla. Arvokkaimmat rakennuksia korostettiin puistoistutuksilla ja mahdollisesti päärakennuksen yhteyteen voitiin rakentaa esim. ns. flyygelirakennukset. Päärakennuksen läheisyyteen rakennetut talousrakennukset suunniteltiin sopimaan kokonaisuuteen. Esim. Sarvilahden kartanopuistoa rajaamaan rakennettiin klassismin mukaan symmetrisesti identtiset kaksikerroksiset tiilirakennukset, joista toinen palveli vaunuhevosten tallina, kun taas työhevosten talli rakennettiin kauemmas omaan pihansa.

Itä-Uudenmaan Porvoolle ja Pernajalle on luonteenomaista sen lukuisat eri-ikäiset ja -tyyppiset kartanot, joilla on ollut suuri vaikutus alueen asutuksen ja maiseman luonteeseen. Pernajanlahden länsiranta on merkittävää vanhaa kartanoseutua laajoine viljelymaineen. Lahden rannalla on tasaisin välimatkoin Tervikin, Tjusterbyn, Sjögårdin, Isnäsin, Labbyn, Idlaxin ja Näsen kartanot. Lisäksi lännessä on niemen jatkeena Sarvisalo omalla saarellaan. Pernajanlahden itäpuolta hallitsee Sarvilahden kartano (Sarvlax), joka ulottui eteläpuolisiin saariin ja kalastajakyliin saakka. Pernajassa säilyneistä 1800-luvun kartanoista moni on perusrungoltaan yksikerroksinen, mutta varustettuna keskiosan frontespiisi- eli poikkipäätykorotuksella.

Porvoon pitäjässä oli jo keskiajalla monia kartanoita. 1700-luvun lopulla kartanoita oli jo nelisenkymmentä. Historiallisesti ja maisemallisesti merkittäviä kartanoita ovat esimerkiksi Strömsberg, Stensböle, Kiiala, Boe, Treksilä, Sannainen, Haikko, Kulloo, Sannäs, Jakari ja Strömsberg.

Sipoossa merkittäviä kartanoita olivat esimerkiksi Östersundomin, Hitån, Eriksnäsin ja Löparön kartanot.

Pääkaupunkiseudun vanhimpia kartanoita ovat mm. Vuosaaren kartano (ruots. Nordsjö gård), jonka historia ulottuu aina 1540-luvulle. Kuningas Kustaa Vaasan käskystä perustettiin Espooseen vuonna 1556 kuninkaankartano Espabyn ja Manbyin kylien alueille. Kuninkaankartanoita perustettiin eri puolille valtakuntaa ja ne olivat voutien johtamia suurtiloja, jotka antoivat tehokkaan viljelyn ja karjanhoidon malleja talonpojille. Useimmat pääkaupunkiseudun kartanoista muodostuivat 1700-jälkipuoliskolla, kun Suomenlinnassa palvelleet upseerit ostivat maatiloja Helsingin ympäristössä. Eriaikoina syntyneitä merkittäviä kartanoita pääkaupunkiseudulla ovat esimerkiksi Tuomarinkylän, Herttoniemen, Kumpulan, Dege-ron, Munkkiniemen, Talin, Albergan ja Träskändan kartanot.

Myös Länsi-Uudenmaan viljelylle suotui- sille merenlahtien rannoille ja pohjukoihin



Mustion kartano. Kuva Tuula Palaste-Eerola

rakennettiin monia kartanoita. Vanhimmat säilyneet kartanot ovat Siuntion Suitia ja Sjundby, jotka ovat linnamaisia kivikartanoita, joiden historia alkaa jo keskiajalta. Siuntion nuoremmat, Störsvikin ja Pikkalan kartanot sijaitsivat meren läheisyydessä. 1700-luvun rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimpia kartanoita Uudellamaalla ja maassamme edustavat Inkoon Fagervikin ja Raaseporin Mustion ruukinkartanot, joista viimeksi mainittua pidetään kustavilaisen klassismin edustavimpana kartanona. 1800-luvun alun uusklassismia ja empiretyylisuuntia edustavat Fiskarsin, Riilahden ja Gullön kartanot ja 1800-luvun muita merkittäviä kartanoita ovat mm. Karsby, Präskulla ja Lindö nykyisen Raaseporin alueella.

3.2 Talonpoikais- ja kalastajakylät

Rannikon merenrantakyläen asutus oli pienimittakaavaista ja se rakentui usein kyläteiden varsille, merenrantaan laskeville etelärinteille. Tiiviimpää asutusta syntyi usein veden äärelle ja teiden risteyskohtiin. Rannikon ja saariston kylät ovat olleet pieniä, ne käsittivät usein vain kaksi kolme taloa. Kylät olivat itäisellä Uudellamaalla suurempia kuin läntisellä. Pienehköihin maalaistaloihin liittyivät vanhat hirsiaitat ja muut piharakennukset ja niitä rajaavat kiviaidat.



Nuotta kuivumassa Kirkkonummen Järvössä 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa. Kuva Museovirasto.

Pernajassa on noin 60 keskiajalle periytyvää kylää. Näiden kylien ryhmä- ja rivikylämainen rakenne on monin paikoin säilynyt. Rakentamista ohjasivat käytettävissä olevat materiaalit, työkalut ja menetelmät.

Kylä saattoi saada alkunsa yhdestä talosta ja sen maista, joita sitten jaettiin perillisten kesken. Esimerkki tällaisesta tiiviistä sukukylästä on Våtskärin saaristolaiskylä Pernajassa. Saaristossa ja alueen eteläisissä osissa on myös muita ominaisuuksia kyläyhteisöjä kuten Rösundin kylä- ja huvila-alue.

Porvoon saaristossa on säilynyt merkittäviä rakennettuja ympäristöjä, kuten Emäsalon ja Vessölandetin Bengtsby, Sondby ja Londbölle. Läntisen ulkosaariston Onaksessa, Pirttisaaressa ja Söderskärrissä on luotsaustoimintaan ja

kalastukseen liittyvä arvokas asutushistoria.

Kirkkonummen Porkkalan kylä oli 1500-luvun lopun Suomenlahden eteläpuolelle suunnautuvien sotilaskuljetusten, 1600-luvun postitien päätepisteenä sekä vilkkaan kaupan vuoksi perustetun tulliaseman ansiosta keskeinen kylä satamineen. Porkkalan kylässä oli useampi luotsi-tila. Porkkalasta pohjoiseen on useita kyliä, joissa suuret maatilat ovat laajojen viljelysmaiden entisten merenrantakallioiden lomassa. Syväälle Porkkalanniemeen ulottuvan Tavastfjärdenin lahden pohjukassa on Saltfjärdenin laaja peltoaukea, joka kuuluu Eestinkylään ja Piispankylään. Monet tiloista kärsivät tuhoja ja menetyksiä Neuvostoliiton vuokratena vuosina 1944–56.

Raaseporin saariston laajuus ja syvyys tekevät siitä yhden Suomenlahden monipuolisimmista



Jussarön merivartioasema vuonna 2015. Kuva Henri Jutila.

saariston kulttuuriympäristöistä. Sisäsaariston kyliä ovat mm. Skäldö, Torsö ja Växar ja Älgö. Ulkosaaristossa on Espingskär, Alglo, Gästans ja Halstö. Lukuisat saariston tilat ovat olleet luotsitiloja. Jussarö ja Hästö-Busö ovat olleet 1800-luvulla kukoistavia saaristokeskuksia.

Inkoon saaristo on Raaseporin tavoin yhtenäisen kulttuurimaisemakokonaisuus. Vanhoja, merkittäviä kyliä ovat olleet Barosund, Bjurs, Bästö ja Andö. Barösundin vilkkaalla väylällä tarvittiin monia luotseja, mikä teki väylän varren tiloista ja kylistä merenkululle tärkeitä.

Hangon vanhimpia kalastaja- ja luotsikyliä olivat Tvärminne, Tåktom ja Hangonkylä, joissa löytyi viljelyskelpoista maata muutoin maaperältään karulla ja hiekkaisella Hankoniemellä. Hangon edustan saarissa on ulkosaariston olosuhteet,

siksi niille ei syntynyt pysyvää asutusta yhtä poikkeusta lukuunottamatta: Gunnarsöarna-saarella asuttiin ja harjoitettiin pienimuotoista maataloutta 1950-luvulle saakka.

1900-luvun jälkipuoliskolta alkaen loma-asutus on suurimmaksi osaksi korvannut vanhojen kalastaja- ja talonpoikaiskylien rakennuskannan.

Lähteet:

Backman, Sigbritt (1991) Kirkkonummen rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Kirkkonummen kunta.

Flink, Seija(1996) Pernajan eteläosien rakennusinventointi.

Härö, Mikko (1993), Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto.

<https://fi.wikipedia.org/wiki/Torppari> (luettu 9.11.2015)

4. MERENKULKU

Suomi on kuin saari, sillä Itämeri erottaa maan läntisistä ja eteläisistä naapurimaista. Karjalankannas oli ainoa maayhteys, jolla oli taloudellista merkitystä, kun muu Suomi oli vielä harvaan asuttua erämaata. Merenkululla ja meriyhteyksillä on ollut keskeinen sija maamme historiassa.

4.1 Meriväylät

Suomenlahden pohjoisrannikon merenkulun varhaisista vaiheista tai vanhimmista käytetyistä väylistä ei ole tarkkaa tietoa. Alueelta löydetty pronssi- ja rautakautiset muinaisjäännökset kertovat alueen merenkulusta, pyynnistä ja kaupankäynnistä. Oletetaan, että Suomenlahtea itään kulkenut meritie oli käytössä 500-luvulla jo ennen viikinkiretkiä (800–1050 jaa.).

Keskiajan uusmaalaisille vesireitit olivat tärkein liikennemuoto. Maaliikenne oli vähäistä ja puolustuksellistakin näkökohdista hankalaa. Muinainen purjehdusväylä Tanskasta ja Ruotsista Suomeen, Tallinnaan ja Novgorodiin seuraili Uudenmaan rannikkoa, suojaisia saaristoväyliä pitkin. Väylä alkoi Tukholman saaristosta. Se johti Ahvenanmeren poikki Lemböteen, sieltä Kökarin tai Sottungan kautta Hankoon ja Porkkalaan, josta Tallinnaan purjehtivat kääntyivät etelään. Tallinna oli uusimaalaisten tärkein kauppapaikka keskiajalta aina 1700-luvun alkuun saakka, kun Viro siirtyi Ruotsilta Venäjälle.

Varhaiset väylät ovat seurailleet rantoja sekä vältelleet niemien ja saarien edustojen avoimia vesiä tai ulapoita. Ne ovat olleet yhteydessä sisämaahan kurottuviin reitteihin. Ikivanha tuloväylä jatkui rannikolta Nevaa pitkin Laatokalle. Itä-Uudellamaalla Sipoonjoki toimi jo viikinkiaikana kulkuväylänä Suomenlahden rannikolta Hämeeseen.

1200- ja 1300-luvulla ruotsalaiset uudisasukkaat purjehtivat jokea ylös ja perustivat asuinpaikkoja Sipoonjoen laaksoihin. Myös Vantaanjoki oli tärkeä talonpoikien harjoittaman kaupan kulkuväylä.

Purjehdusreitteihin vaikutti myös pysyvämman asutuksen leviäminen saaristoon. Suomenlahden pohjoisrannikkoa seuraava väylä siirtyi todennäköisesti ulkosaaristosta sisäsaaristoon sen jälkeen, kun asutus saaristossa oli vakiintunut. Kun saaristo oli asutettu, oli vierailta kulkeilla mahdollisuus käyttää apunaan sisäsaariston ahtaat väylät tuntevia paikallisia luotseja.

Sisäsaaristossa kulkevia väyliä oiottiin rakentamalla niin kutsuttuja vetokannaksia (ruots. drag, led), joita pitkin veneet voitiin vetää. Näin vältettiin pitkät purjehdusmatkat niemien ympäri. Vetokannaksia sijaitsi muun muassa Länsi-Uudellamaalla Porkkalanniemellä, Tenholassa Bromarvin kirkonkylässä ja Lindön kartanon mailla, Lappohjassa Hankonniemellä sekä Tammisaaren Dragsvikissä.

Uudellamaalla on ollut käytössä joitakin kanavia. Vanhin tunnettu kanava on Grabben kanava keskiajalta. Se kulki aikoinaan noin 10 metriä leveänä kaivantona Lohjanharjun poikki Mustionjoen tuntumaan. Nyt jo maastossa lähes täysin hävinnyt kanava lieenee yhdistänyt Lohjanjärven merelle ja Raaseporin linnalle.

Rannikkoliikenteen pienille aluksille avattiin suojaisia väyliä, joiden yhteydessä kaivettiin kapeita kanavia, jotta voitiin lyhentää saaristossa asuvien matkoja. 1800-luvun loppupuolella kaivettiin 120 metriä pitkä Degerön kanava, muita vanhoja kanavia Helsingin ympäristössä olivat Katajanokan, Hevossalmen ja Tammisalonskanavat. Vuonna 1898 valmistui Jomalsundin kanava Ruotsinpyhtäälle. Jomalvikin kanava Raaseporissa rakennettiin vuosina 1937–1951.



Keskiajalla merenpinta oli huomattavasti korkeammalla kuin nykyisin. Maankohoaminen on vuosisatojen kuluessa muuttanut rannikkoseutua ja madaltanut vanhoja vesiväyliä ja satamapaikkoja, joista monet ovat kasvaneet umpeen tai maatuneet.

Länsi-Uudenmaan rannikolla on käytetty esihistoriallisilta ajalta nykypäiviin länsi-itäsuuntaisia yhteyksiä, joiden kulku on saattanut hieman vaihdella. Ensimmäiset kirjalliset tiedot rannikon väylistä ovat tanskalaisessa 1200-luvun matkoppaassa, kuningas Valdemar II:n Itinerariossa. Sen perusteella väylän etappipaikkoja ovat olleet Hankoniemen kärki ja Kappelisatama, Tvärminne, Älgö, Jussarö, Barösund ja Porkkalan kärki. Selostus osoittaa, että pääosin samat sisä- ja ulkoväylät ovat olleet käytössä kuin nykyään.

Suomenlahden eteläpuolelle suunnattiin

Hankoniemeltä, Porkkalasta ja myös Jussaröstä sekä ennen Barösundia Svartön ja Tostholmenin välistä. 1600-luvun kartat osoittavat Tallinan väylän haarautuneen samasta kohdasta, mutta Porkkalaan vieneen reitin kulkeneen itse salmen läpi.

Barösundin väylän merkitys Suomen merenkulun historiassa on keskeinen. Barösund on noin kuuden kilometrin pituinen, kapeimmillaan 50 metrin levyinen, lounais-koillissuuntainen salmi Inkoon saaristossa. Lähisaarten talonpojat olivat 1500-luvulta 1850-luvulle luotsitulallisia. Barösundin lounaiskulmassa oli 1650-luvulta 1800-luvun alkuun tulliasema sekä Stångholmenilla ja myöhemmin Skansuddenilla luotsiasema. Väylän sotilaallisesta arvosta kertovat Kustaa III:n sodan aikaiset varustukset ja taistelupaikka. Väylän arvokasta kulttuurimaisemaa korostavat salmen eri aikoina käytetyt merimerkit.

MERIMERKIT

Suomenlahden purjehdusreittejä on jo keskiajalla merkitty kruunun ja yksityisten rakentamilla kivikummeilla ja puisilla purjehdusmerkeillä. Lisäksi väylän suuntimina käytettiin muita merelle näkyviä kiinteitä rakennelmia, kuten kirkkontorneja tai korkeita puita. Tämän vuoksi ei esimerkiksi Jussarön metsäiseltä saarelta saanut kaataa puita, koska sen tunnistettavuus merenkulkijoille olisi hävinnyt.

Kummelit ovat kivistä kasattuja, usein valkoisiksi kalkittuja päivämerenkulun kiintopisteitä. Tavallisesti ne ovat 1,5–2,5 metriä korkeita jyrkkäreunaisia kivikumpareita, mutta suurimmat tornikummelit ovat jopa 10 metriä korkeita. Valtio luopui kivikummeiden rakentamisesta 1900-luvun alussa. Merkittäviä kummeita Uudellamaalla ovat Helsingin Svartbådan ja Kirkkonummen Kråklan.

Pookit eli tunnusmajakat ovat puisia tai kivisiä torneja, joiden tärkein tehtävä oli toimia väylän alkua ja luotsiaseman paikkaa osoittavina tunnisteenä. Pookien pystyttäminen liittyi kaupunkien ja merenkulun voimistumiseen. Ne olivat purjelaivakauden tärkein merimerkkiryhmä, jonka syrjäytti valomajakat 1800-luvun lopulla. Merkittäviä tunnusmajakoita Uudellamaalla ovat Loviisan Orrengrund ja Raaseporin Storgadd&Segelskär.

Ensimmäiset **loistot** hankittiin Suomen merialueille vuonna 1883. Ne olivat vaatimattomia puu- tai valurautakoppeja, joita sijoitettiin kapeiden väyliä tuntumaan. Yleisin käytössä oleva loistomalli on kahdeksankulmainen valurautakoppi. Merkittäviä loistoja Uudellamaalla ovat Helsingin Vasikkasaaren ja Kustaanmiekkan loistot.



Kummelit ovat kivistä kasattuja, usein valkoisiksi kalkittuja päivämerenkulun kiintopisteitä. Kuva Henri Jutila.

Lähteet:

Härö, Mikko (1993), Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto.

Nyman, Harri (2001) Loistoin merkitty meri. Teoksessa Rakennusperintömme – Kulttuuriympäristön lukukirja. Toim. Irma Lounavuori ja Lauri Putkonen. Rakennustieto Oy. Hämeenlinna, 106-110.

Inkoon rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, (2012). Stadionark Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson ja Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy

4.2 Historialliset merikartat

Merenkulkijoiden tärkeimmät dokumentit olivat keskiajalla meri- ja satamareittien sanalliset selostukset ja rannikkokuvaukset. Kartat pysyivät ylimalkaisina aina 1500-luvulle saakka.

Olaus Magnuksen kuuluisa Carta Marina vuodelta 1539 oli ensimmäinen yksityiskohtainen kartta Pohjoismaista ja maita ympäröivistä lähivesistä.

Ensimmäinen painettu erilliskartta Suomen

rannikosta on hollantilaisen Waghenarin laatima *Merenkulun peili – Spiegel der Zeevaerdt* –merikartasto vuosilta 1584–1585. Kartasto sisälsi 44 erilliskarttaa, joista yksi kuvasi Suomen rannikkoa. Kartassa on Suomen ja Ruotsin rannikolle piirretty paljon saaria kuvaamaan alueille ominaista ”ihmeellistä ja erikoista saaristoa”, kuten Waghenar kuvasi. Karttojen lisäksi selostettiin purjehdusreittejä ja paikallisia oloja. Uudelta-maalta karttaan on merkitty Raasepori, Tammi-saari, Helsingin pitäjä, Jussarö ja Pellinki.

Hollanti hallitsi maailman merien ja merikarttojen tuotantoa 1600-luvulla. Ruotsin ensimmäiset merimittaajien ja kartanpiirtäjien merikartat julkaistiin 1600-luvun puolivälissä. Sen jälkeen alettiin Pohjoismaissa tehdä systemaattisesti merikarttoja. Ruotsi laati merikarttoja Suomen rannikolle aina 1800-luvun alkuun, autonomian alkuun asti.

Vanhemman perämiehen Johan Månssonin merikirjan vuodelta 1645 esikuvana oli hollantilainen kompassikartta. Hän oli saanut tehtävän



Ote
Petter Geddan Itämeren
karttasarjasta vuodelta
1695.



Ote
vuonna 1791
rekognosoidusta
kartasta.



Ote
Gustaf av Klintin
Suomenlahden kartasta
vuodelta 1809.

amiralteetilta vuonna 1643 ja hän purjehti samana kesänä eteläisellä Itämerellä, Suomenlahdella ja Ahvenanmerellä. Kartan perustana olivat käytännön kokemukset, ei astronomiset seutupaikannukset. Reitti Tukholmasta Hankoniemelle oli oikein laadittu, mutta muutoin väylien suunnat ja paikat eivät olleet tarkkoja. Månssonin merikirjasta tuli suosittu opas Pohjoiselle Itämerelle ja se julkaistiin 1700-luvulla saksaksi, tanskaksi ja venäjäksi.

Helsingin rannikkoalueesta julkaistiin vuonna 1646–48 kartta *Inäst omliggande byar wedh Helsingfors stadh*. Pellingin saariston kartta ilmestyi vuonna 1651 ja Hans Hanssonin merikartta Inkoon saaristosta julkaistiin vuonna 1652.

Raaseporin läänissä virkaatekeväksi maanmittariksi tuli Lars Forssell vuonna 1689. Hänen toimestaan Tammisaaren ja Snappertunan saaristossa tehtiin mittauksia ja saariston merikartta julkaistiin vuonna 1690.

Maanmittari Petter Geddan karttasarja Itämereltä, *General hydrographisk chartbook öfver Östersjön, och Kattegatt* julkaistiin vuonna 1695.

Nils Ströncronan *Karta över Hangö Udd och Tvärminne* on vuodelta 1723. Siihen oli merkitty rannikon pahimmat karikot, Hankoniemellä olleet tilat; Hangonkylä ja Tvärminne, Kappelisataman kappeli sekä Ryssarön merkimerkki.

Kapteeniluutnantti Jonas Hahn opiskeli Holanissa kartanpiirtoa. Hänen laatimissa Uudenmaan rannikkoa ja saaristoa kuvaavissa kartoissa vuodelta 1751 oli uusi koristeellinen piirtotyyli.

C.N. af Klerckerin johdolla tehtiin vuosina 1791–1796 *Kuninkaallinen Suomenlahden merikartasto*, joka kuvasi Suomenlahden rannikkoa Ahvenanmaalta Kymijokeen saakka. Rannikkoalueiden merikartat yhdistettiin maa-alueiden topografisiin karttoihin. Kartasto liittyy suurempaan kokonaisuuteen, joka tunnetaan *Kuninkaan Kartastona*.

Gustaf av Klintin Suomenlahden kartassa vuodelta 1809 on merkitty useita saaristo-rannikon sekä ulkomeren väyliä.

Suomenlahden kartoitus vuodesta 1828 alkaen

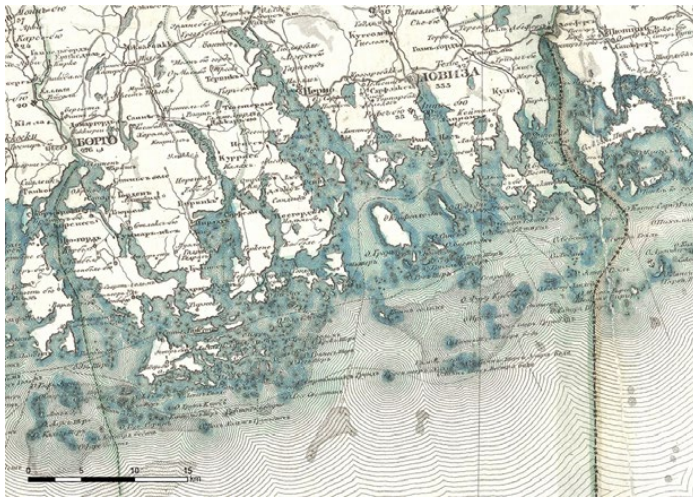
Vuonna 1828 Venäjällä aloitettiin kaikkia siihenastisia laajempi ja systemaattisempi hanke Itämeren ja Suomenlahden kartoittamiseksi. Hankkeen alullepanija oli Venäjän sotilaskartografian suuri nimi, kenraali F. F. Schubert. Toteutus vuosina 1828–1859 tapahtui amiraalien Wilhelm Wrangel ja Michael Reinecke johdolla.

Työn geodeettiseksi perustaksi rakennettiin Suomenlahdelle kolmioverkko, joka ylettyi Karjalan kannakselta Ruotsin Grislehamniin. Suomen vesien kartoitus Hangosta Karjalan kannaksen Seivästölle toteutettiin vuosina 1833–1850. Vedet noin kymmenen kilometrin etäisyydelle ulko-saarista luodattiin systemaattisesti. Alue jaettiin neliövirstan (noin neliökilometrin) suuruisiin neliöihin. Työn lopputuloksena syntyi yli sata käsin huolella mittakaavaan 1:16 800 piirrettyä mittapöytälehteä käsittänyt kartasto. Yli sadan vuoden ajan tämä kartasto muodosti perustan niin venäläisille kuin suomalaisillekin Suomenlahden merikartoille. Mittausten tuloksia käytetään jossain määrin edelleen Suomen digitaalimerikartoissa.

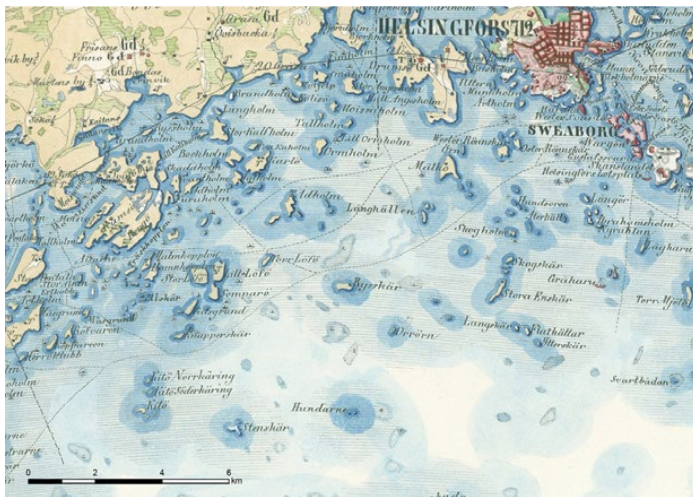
Schubertin kartoitushankkeen katsottiin päättyneen vuonna 1859. Tällöin Venäjän Itämeren rannoista oli kartoitettu Suomenlahti, Riianlahti sekä Baltian rannikko.

Saaristomeren kartoitus Hangosta länteen aloitettiin vuonna 1861. Menetelmät ja tarkkuus olivat täällä samat kuin Suomenlahdellakin, mutta koska työhön oli täälläkin nyt aiempaa vähemmän resursseja käytössä, eteni työ merkittävästi hitaammin kuin Suomenlahdella.

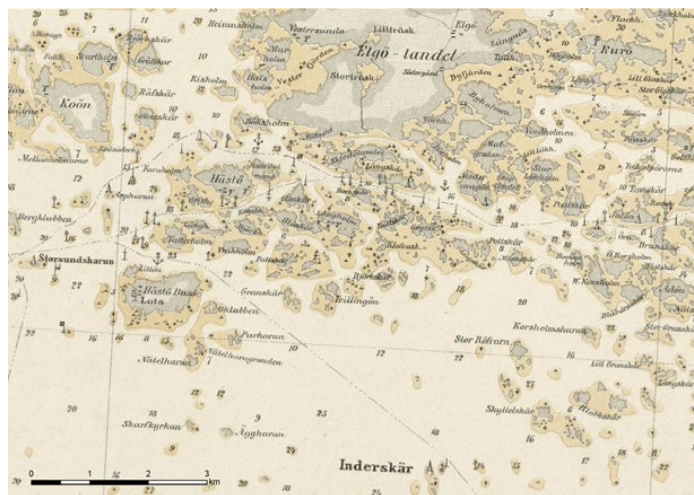
Vuoteen 1917 mennessä venäläiset olivat tuottaneet merikarttoja Suomen vesistä enemmän kuin muut maat yhteensä. Venäjän meriministeriön hydrografinen osasto (MHO) painatti vuodesta 1840 lähtien useita Suomenlahden vesialueita kuvaavia tarkkoja karttasarjoja mittakaavassa 1:16 800 sekä Suomenlahden yleiskarttoja ja satamien ja kapeikkojen erityiskarttoja. Kaikista



Ote vuoden 1843
F.F. Schubertin
kartastosta.



Ote
Kalmbergin kartastosta
vuodelta. 1855.



Ote
K.G. Ekebomin vuosina
1880–1886 julkaisemasta
Suomen etelärannikon
merikarttasarjasta.

näistä painetuista kartoista valtaosa oli kuitenkin vain Venäjän sotalaivaston käyttöön tarkoitettuja sotasalaisuuksia, eikä niitä annettu siviilien käyttöön.

Tie- ja vesikulkulaitoksen ylläpidon piirittäjän K.G. Ekebomin vuosina 1880–1886 julkaissama *Suomen etelärannikon merikarttasarja* oli ensimmäinen kotimainen Suomen merialueiden kartasto. Se oli aikansa paras kauppamerenkulun ja orastavan huviveneilyharrastuksen tarpeisiin tehty kartasto.

Karttasarja sisälsi kahdeksan lehteä 1:72 000 mittakaavassa ja se kattaa rannikkoalueen Viipurista Hankoon. Kartat oli laadittu venäläisten laattimien karttojen pohjalta. Kun venäläiset kartat olivat sotalaivaston tarkoin varjelemia salaisuuksia, on ihmeellistä, kuinka Ekebon on saanut kartat käsiinsä. Kartat olivat Ekebomin yksityinen hanke, jonka hän kustansi itse.

Lähteet:

Eriksson, Bengt, (2009) Talonpoikaipurjehdus Helsingin pitäjässä 1500-luvulla. Tallinn.

Farlederna berättar- Gamla sjökartor över Finlands skärgårdar (1997). Konstsförbundet. Helsingfors.

Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796. C.N af Klerckerin johtama kartoitustyö Suomenlahdella (2009) Toim. Erkki Sakari Harju ja Heikki Tiilikainen. Jyväskylä.

Miekkavaara Leena (2008), Suomi 1500-luvun kartoissa. Kuvia ja paikannimiä. Jyväskylä.

Suomenlahden saaristokartasto 1880 (2006), toim. Jan Strang, Erkki-Sakari Harja ja Seppo. Laurell. Helsinki.

4.3. Luotsilaitos

Uudenmaan rannikon karikoista ja avomerelle ulottuvista matalikoista ja navigoinnin vaikeudesta kertovat monien haaksirikkoutuneiden alusten hylät, jotka ovat maanneet rannikkomme tuntumassa meren pohjassa vuosisatoja. Vaikeakulkuisen ja sokkeloisen saariston vuoksi Suomessa on ollut poikkeuksellisen tiheä luotsiasemaverkko. Ruotsin tuli tuntee vaaralliset vedet ja kaikki

karikot, merenpohjan laatu ja pystyä hallitsemaan alusta kaikissa oloissa.

Jo Ruotsin kuninkaan Maunu Eerikinpojan hyväksymässä kaupunkilaissa 1350-luvulta oli ensimmäisiä mainintoja luotsien tehtävistä ja vastuusta. Alkuun luotsausta harjoittivat saariston talonpojat ja kalastajat sivutoinään. Ammatilliseksi luotsaus alkoi kehittyä Kustaa Vaasan aikaan 1500-luvulla. Kruunun laivojen luotsausta vastaan talonpojalle luovutettiin kruunun tila asuttavaksi ja viljeltäväksi sekä myönnettiin vapautuksia valtiollista velvollisuuksista, kuten veroista ja velvollisuuksista luovuttaa miehiä sotaväkeen. Kauppalaivat maksoivat luotseille korvauksia rahassa tai viljana ja suolana. Vuonna 1642 julkistettiin ensimmäinen luotsaushinnasto, jossa etapit oli hinnoiteltu jokainen erikseen. Ns. luotsitilajärjestelmä lakkautettiin vuonna 1888. Silti ammattiluotsien rinnalla tarvittiin vielä pitkään myös sivutoimisia luotseja.

Ruotsin suurvalta-aikana vuonna 1667 säädettiin merilaki, joka velvoitti myös Suomen rannikolle luotsipakon. Sopiville paikoille rannikolla asetettiin valtion luotseja, joiden tehtävänä oli laivojen luotsaus ja merkkitulien ja tunnusmajakoiden ylläpito. Suomen rannikolla merkkitulien ja pookien rakentamisesta vastasivat pääosin laivanvarustajat, kauppahuoneet sekä kaupungit. Eteläinen Suomi liitettiin vuonna 1696 Ruotsin valtakunnan luotsiorganisaatioon, ja vasta vuonna 1756 Suomeen muodostettiin omat luotsipiirit, jotka jakautuivat Etelä-Suomessa Tammisaaren ja Loviisan luotsipiiriin.

Suomen sodassa vuosina 1808–09 suurin osa eteläisen Suomen luotsiasemista ja majakkarakenteista tuhoutui. Venäläiset hävittivät lähes kaikki Suomenlahden majakat ja merimerkit pyrkimään katkaisemaan Suomen ja Ruotsin väliset meriyhteydet. Suomen majakka- ja luotsilaitosasetuksessa vuodelta 1812 määrätään, että luotsien piti huolehtia, että kaikki karikot on merkitty näkyvillä viitoilla tai reimareilla. Luotseilla tuli olla tarkoituksenmukainen vene, joka soudettaessa tuli merkitä valkoisella lipulla etumastoon ja

purjeissa punaisella vaatekaistaleella.

Suomen intendenttikonttori Turussa Charles Bassin johdolla v. 1811 ja konttorin siirryttyä Helsinkiin v. 1824 johtajanaan Carl Ludvig Engel tehtiin jälleenrakennussuunnitelmat majakoille ja luotsiasemille. Aiemmin luotseille kuulunut laivojen tullaus siirrettiin tullilaitokselle vuonna 1838.

Luotsit ottivat alukset vastaan usein väylien suille tai risteyskohtiinrakennetuilla luotsiasemilla. Luotsien tehtävänä oli luotsata aluksia seuraavalle luotsipaikalle tai lähellä olevaan turvalliseen ankkuripaikkaan. Jussarössä tämä tarkoitti sitä, että luotsi ohjasi aluksen joko Tvärminneen, Tammisaareen tai Barösundiin, joissa sijaitsivat seuraavat luotsiasemat. Porkkalassa ja sen ympäristössä oli 35 luotsitilaa vuonna 1583.

Vuonna 1912 vietiin läpi koko luotsikunnan venäläistäminen ja maan majakka- ja luotsilaitos alistettiin Venäjän meriministeriön alaisuuteen. Tämä herätti majakka- ja luotsikunnassa vastustusta; esimerkiksi Jussarössä kaikki luotsit lopettivat työt. Ensimmäisen maailmansodan aikana luotsitoiminta oli pysähdyksissä.

Luotsien vartiotuvat

Luotsit päivystivät pitkään omissa kodeissaan ja kalastajatuissa. Vasta 1800-luvulla alettiin rakentaa varsinaisia vartiotupia, lotstuberget, jotka sijoitettiin näkyville paikoille niemien kärkeen ja korkeille kallioille. Varhaiset vartiotuvat olivat vaatimattomia hirsirakennuksia. Ne olivat pieniä, kahden-kolmen huoneen satulakattoisia rakennuksia. Usein tupien katonharjoille rakennettiin tähystystorni. Koska luotsit asuivat tuvillaan vahtivuoronsa ajan, vain viikon kerrallaan, ei luotsitupien yhteyteen juuri tarvittu muita rakennuksia joitakin pieniä varastorakennuksia lukuun ottamatta. Tornillista rakennustyyppiä edustaa Porvoon 1800-luvun lopun asussa säilynyt Äggskärin luotsivartiotupa.

1850-luvulla tehtiin uudistuksia, jossa luotsikunta keskitettiin päivystyspaikoille ja hajallaan sijainneita luotsitiloja lakkautettiin. Luotsien vartiotupien ympärille alkoi muodostua pieniä



*Hangon luotsiasema Tulliniemessä.
Kuva Tuula Palaste-Eerola.*

luotsikyliä, joissa luotsit rakensivat valtion maalle torppansa. Joillekin saarille rakennettiin luotsikarsameja ts. luotsiperheiden työsuhteasuntoloita. Niistä edustavia esimerkkejä ovat Helsingin Valisaaressa vuonna 1878 rakennettu suuri punatiilinen asuinkasarmi ja Hylkysaareen vuonna 1910 rakennettu luotsikasarmi.

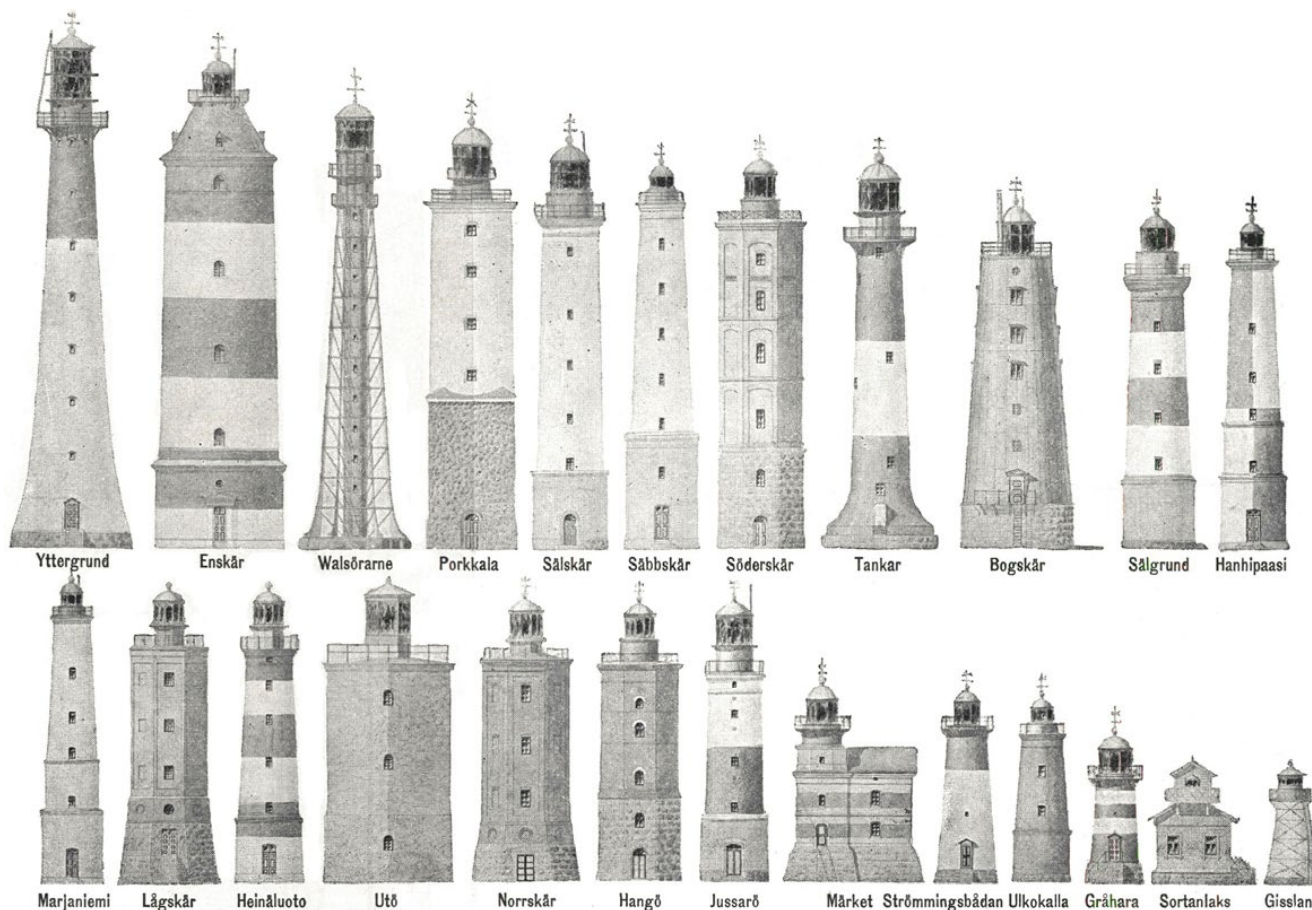
Luotsiasemat

1900-luvun puolivälissä luotsiperheet muuttivat pois saarilta. Luotsimiesten asuminen järjestettiin uudella tavalla. Alettiin rakentaa kerrostaloja muistuttavia rakennuksia, joissa asuintilojen päälle sijoitettiin yleensä suuri-ikkunainen valvontahuone. Näitä rakennuksia alettiin kutsua luotsiasemiksi. Loviisan Orregrundin saarelle Suomenlahden ulkosaaristoon ja Hangon Tulliniemeen, Skansuddeenin kärkeen rakennettiin vuonna 1952 funktionaalista tyyliä edustavat luotsiasemat, jotka hahmoiltaan ja sijainniltaan muistuttavat toisiaan.

Lähteet:

Nyman, Harri (2001) Loistoin merkitty meri. Teoksessa Rakennusperintömme – Kulttuuriympäristön lukukirja. Toim. Irma Lounavuori ja Lauri Putkonen. Rakennustieto Oy. Hämeenlinna, 106-110.

Eriksson, Bengt, (2009) Talonpoikaispurjehdus Helsingin pitäjässä 1500-luvulla. Tallinn.



Suomen majakat vuonna 1898. Lähde: Suomen maantieteellinen seura: Suomen kartasto (1899)

4.4 Majakat

Majakat ovat valaistuja merimerkkejä, jotka on tehty varoittamaan matalikoista ja ohjaamaan tärkeiden väylien alkuun. Suomen ensimmäinen valolla varustettu majakkatorni valmistui Utön saarelle vuonna 1753 ja toinen, Rönnskär, Porkkalanlahti edustalle vuonna 1800. Majakat tehtiin aina 1870-luvulle asti tiilestä ja myöhemmin teräselementeistä. Majakkayhteisöt rakennuksiensa erottuvat avoimesta maisemasta ja niissä korostuvat merenkulun virkamiesyhteisölle tyyppilliset piirteet, merellisyys ja eristyneisyys. Usein

majakoiden läheisyydessä oli luotsivartiotuvat ja myöhemmin itse luotsiasemat.

Majakoiden kehitys on ollut sidoksissa kautta historian tekniikan keksintöihin. Ranskalainen valo-opin tutkija Augustin Jean Fresnell teki yhden majakkatekniikan vallankumouksellisimmista keksinnöistä, kun hän kokosi linssistä ja prismoista lasikehikon eli linssistön. Suomen majakkalaitos tilasi ensimmäiset Fresnell-linssistön vuonna 1862 Söderskärin ja Hangon majakoille. Suomen majakoissa käytettiin 1800-luvun puoliväliin asti



Vuonna 1883 rakennettu Harmajan majakka oli Helsingin kaupunkiväylän tärkein merimerkki. Kuva Tuula Palaste-Eerola.

polttoaineena hamppu- ja pellavaöljyä. Ruotsalaisen insinöörin Gustaf Dalen kaasulaitteistojen keksinnöt mahdollistivat majakoiden automatisoinnin 1900-luvun alussa. Majakat pysyivät Suomessa kaasukäyttöisinä aina 1895-luvulle saakka.

Valolaittein varustetut majakat olivat merenkulun luotettavimpia turvalaitteita niin kauan kuin laivojen paikanmääritys perustui näköhavaintoihin. Majakoiden merkitys merenkulussa vähentyi elektroniikan ja satelliitteihin perustuvien paikanusjärjestelmien yleistymisen myötä.

Uudenmaan rannikolle on rakennettu historian kuluessa useita majakoita ohjaamaan meriliikennettä. Joidenkin majakoiden kohdalla huomattiin jo niiden valmistuttua niiden huono sijainti tai niiden riittämätön korkeus ohjaamaan laivaliikennettä karikkoisilla laivaväylillä. Monien

majakoiden yhteydessä toimi myös luotsiasema.

Russarön kahdeksankulmainen tiilimajakka rakennettiin vuonna 1863 saarelle Hangon eteläpuolella. Majakkayhteisö on saaren eteläpuolella ja luotsiasema on erillään saaren korkeimmalla kohdalla keskiosassa. Saarella on myös puolustushallinnon rakennelmia. Hangossa on myös vanhalla Gustavsärnin linnoitusaaressa vuonna 1951 rakennettu majakkamainen loisto.

Jussarön majakka vuodelta 1891 on yksi neljästätoista 1800-luvulla rakennetusta tiilimajakasta, jonka yläosa räjäytettiin toisessa maailmansodassa. Jussarön Sundharu sijaitsee avomeren ympäröimällä luodolla. Se on maamme ensimmäinen miehittämätön merimajakka, joka rakennettiin betonista vuonna 1922.

Rönnskärin majakka, kuten aikaisemmin



Porvoon Söderskärin majakka valmistui vuonna 1862. Kuva Tuula Palaste-Eerola.

mainittiin, on Suomen toiseksi vanhin majakka. Rönnskärin majakan sijainti todettiin kuitenkin huonoksi ja sen valolaitteet poistettiin vuonna 1928. Majakan viereen valmistui vuonna 1919 luotsiasema. Saarella on myös puolustushallinnon rakennelmia.

Kallbådan vuonna 1920 valmistunut majakka korvasi Rönnskärin majakan. Kallbådan on Suomen viimeinen miehitetyksi tehty merimajakka. Sen tunnuspiirteitä ovat vahvat betonirakenteet ja kirkkaan punainen väritys.

Helsingin kaupunkiväylän tärkein merimerkki, **Harmajan majakka**, on vuodelta 1883. Rakennus koostuu rautatornista ja myöhemmin vuonna 1900 rakennetusta graniittijalustasta. Saaren alkuperäinen rakennuskanta on muuten purettu. 1960-luvulla on rakennettu luotsiasema

ja tutkamasto. Saarella on myös eri-ikäisiä linnoituslaitteita.

Suomenlinnan kirkon keskustorniin asennettiin majakan valolaitteet vuonna 1929. Loisto toimii sekä lento- että merimajakkana ja muodostaa yhdessä Harmajan majakan kanssa toiminnallisen parin.

Porvoon **Söderskär** kuuluu Suomen arvokaimpaan merenkulun rakennusperintöön. Majakka on kahdeksankulmainen tiilimajakka. Se valmistui vuonna 1862 ja oli toiminnassa aina vuoteen 1989. Majakan ympärillä on majakanvarjijoiden puisia rakennuksia ja viereisellä saarella on 1900-luvun luotsivartiotupa.

Kalbådagrund Porvoon edustalla on Suomen vanhin pohjamajakka vuodelta 1950. Meren pohjaan perustetut pohjamajakat korvasivat

siihen asti käytetyt majakkalaivat vaarallisilla matalikoilla.

Pellingin Glosholm oli maamme neljäs valomajakka, joka valmistui vuonna 1835. Majakan valot sammutettiin jo vuonna 1863, kun Söderskär valmistui. Majakka toimi tunnusmajakkana, kunnes se räjäytettiin vuonna 1940.

Teräsbetonirakenteinen **Tiiskerin** majakka Loviisan edustalla avomerialueella on valmistunut vuonna 1940 ja se on ainutlaatuinen muodoltaan, samankaltaisia ei ole muualla Suomessa.

Orrengrundin majakka sijaitsee metsäisellä saarella ulkosaaristossa Loviisaan johtavan väylän lähtöpisteessä. Saarella on ollut tunnusmajakoita jo 1700-luvulta lähtien. Nykyinen kivitorni rakennettiin vuonna 1858 ja vaikka sitä on muutettu useaan otteeseen, alkuperäinen olemus on säilynyt. Alueella on myös vanha luotsivartiotupa ja vuonna 1952 rakennettu valkoinen, viisikerroksinen luotsiasema.

Elämä majakkasaarilla

Majakkapaikkojen henkilökuntaan kuului 1800-luvun puolivälistä alkaen yleensä neljä virkamiestä: majakkamestari ja kolme majakanvartijaa. He asuivat perheineen majakan pihapiiriin rakennetuissa virkarakennuksissa. Majakkamestari oli majakan päällikkö. Majakanvartijat olivat yleensä lähiseudun väkeä. Heidän tehtäviinsä kuului valaistuksen hoito ja yölliset vahtivuorot.

Elämä majakkasaarilla oli karua ja vaatimatonta. Kunnollista juomavettä ei ollut aina saatavilla, siksi kaikki sadevesi kerättiin tarkoin talteen. Jos suinkin oli mahdollista, pidettiin lehmä, sikoja ja lampaita, joille oli tuotava usein rehua omaa saarta kauempaa. Kotikasvi- ja ryytimaita tehtiin pienille maatiluille. Lisäelantoa saatiin kalastuksesta ja talvisin hylkeenpyynnistä.

1800-luvulla majakkasaarilla oli majakan lisäksi asuinrakennus, varasto, sauna ja pesutupa, liiteri, kellari, kaivo sekä laiturit. Rakennukset suunniteltiin Yleisten rakennusten ylihallituksen tai luotsi- ja majakkalaitoksessa. Rakennukset

olivat yleensä nelihuonepohjan sovelluksiin ja sydänseinään perustuneita hirsirakennuksia. Korkeammassa asemassa olleella majakkamestarilla oli enemmän tilaa.

Vaikka majakan valot sammutettiin talveksi, kun merenkulku kävi jättien vuoksi mahdottomaksi, jäivät majakkamiesperheet asumaan saarilleen yli talven. Kelirikkokausina he olivat saarillaan omillaan. Majakkasaarille piti hankkia hyvissä ajoin yli talven riittävät elintarvike- ja polttoainevarastot.

Krimin sota 1800-luvun puolivälissä tuhosi rannikon majakoita, luotsiasemia ja merimerkkejä.

Lähteet:

Ockenström, Katariina (2007), Itä-Uudenmaan rakennetun ympäristön selvitys. Itä-Uudenmaan liitto.

Laurell, Seppo (2009), Valo merellä-Ljusets till havs. Suomen majakat 1753–1906. Porvoo.

Suomenlahden saaristokartasto 1880. Uusintapainos K.G.Ekebomin merikartoista Viipurista Hankoon (2006, toim. Jan Strang, Erkki-Sakari Harju ja Seppo Laurell. Porvoo.

Meriväylien rakennusperintö. Museoviraston rakennushistorian osaston raportteja 21. Museovirasto 2009.

Hylt

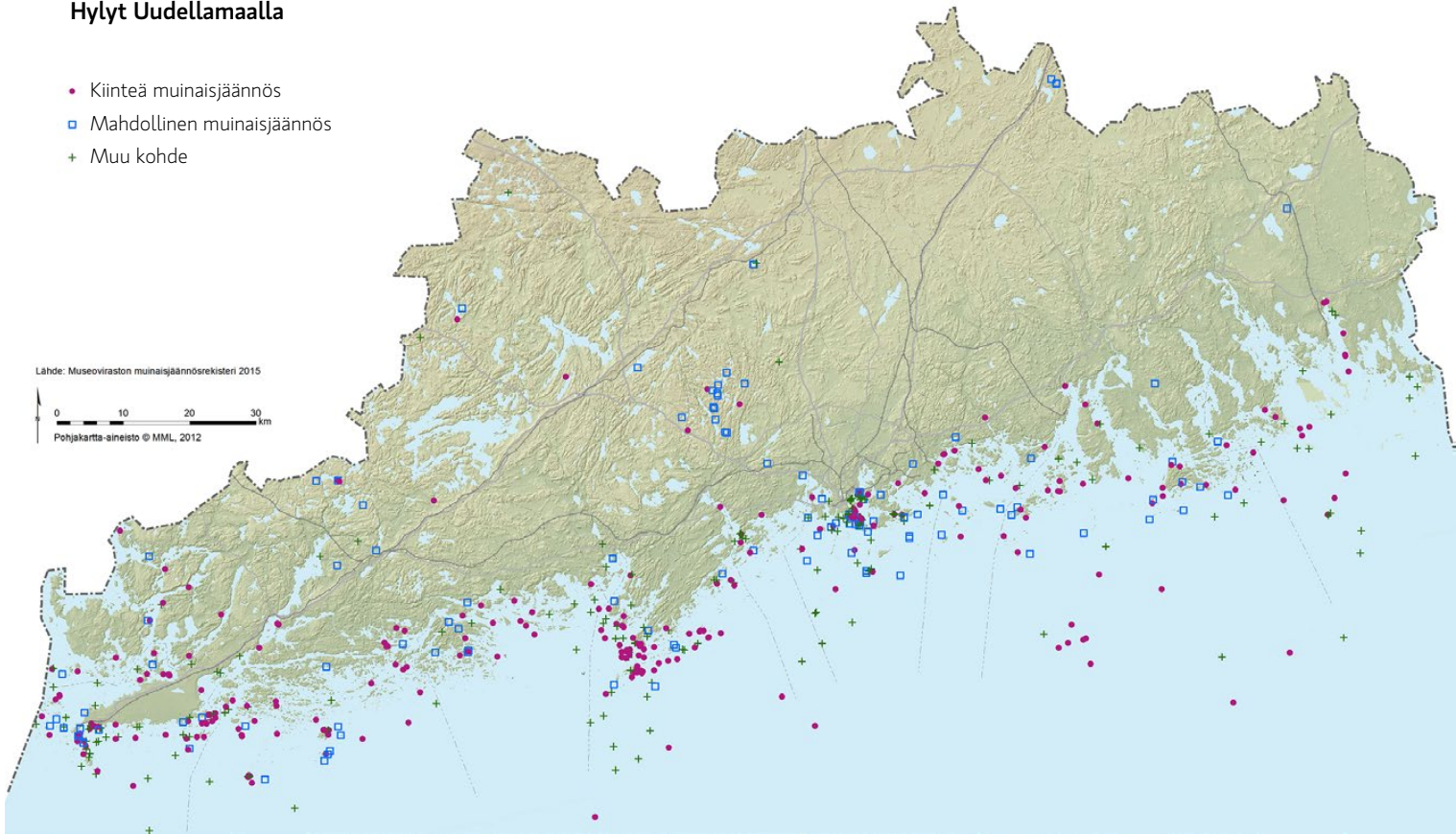
Lukuisat löydetty laivojen hylt kertovat sekä rannikkomme edustan matalikoista ja karikoista ja navigoinnin vaikeudesta että alueella käydyistä sodista ja valtataisteluista Itämeren herruudesta. Taisteluista käytiin etenkin Ruotsin, Venäjän ja Tanskan laivastojen välillä.

Helsingin, Hangon ja Kirkkonummen vesialueilta tunnetaan erityisen paljon vedenalaislöytöjä (Helsinki 205 kpl, Hanko 118, Kirkkonummi 109). Suurin osa näistä on hylkyjä ja hyllyn osia.

Arvokkaita hylkylöytöjä ovat mm. Hangossa Mulan-saaren luona oleva 1600-luvun alun hylky. Kyseessä on pienehkön puurunkoisen aluksen hylky. Aluksesta on jäljellä vain pohjaosa. Alus

Hylt Uudellamaalla

- Kiinteä muinaisjäänös
- Mahdollinen muinaisjäänös
- + Muu kohde



on ollut rakenteeltaan limisaumainen ja pääosin mäntyrakenteinen. Nuorin hylystä löytynyt raha, Alankomaiden taaleri, on löyty vuonna 1611. Hylystä on nostettu myös kaksi kirkonkelloa, joista toisessa on vuosiluku 1598.

Kaapelihylky, hollantilainen kauppa-alus, kaljuutti, joka on uponnut vuonna 1647 tai 1648 Hangon Hauensuolessa 17 metrin syvyyteen. Aluksessa on ollut sortoköli. Hylystä on löytynyt mm. sinikuvioisia kaakelinpaloja, jotka hollantilainen kaakeleihin erikoistunut museo on ajoittanut 1600-luvun puoliväliin. Lastina on ollut mm. viljaa. Rakennusmateriaali on tammea ja alus on ollut yksimastoinen.

Kirkkonummen vesillä oleva mahdollisesti 1700–1800-lukujen vaihteen purjelaivan hylky,

joka sijaitsee Helsingin kasuunin lähellä. Kyseessä on puurunkoisen tasasaumaisen kolmimastoinen purjelaivan hylky, jonka pituus on noin 29,5 metriä ja leveys 6,3 metriä. Hylky on rungoltaan hyvin säilynyt.

Porvoossa on vanhan, ilmeisesti 1700-luvulta peräisin olevan sotalaivan hylky avomerellä Kalbådagrundin majakan lähellä. Kyseessä on puurunkoisen aluksen hylky, jonka pituus on noin 36 ja leveys 8,3 metriä. Aluksessa on ollut kaksi tykkikantta. Paapuurin kyljen tykit ovat lähes alkuperäisillä paikoillaan laveteillaan tykkiporteissaan.

Jussarö II, on 1700-luvulla uponneen kauppa-aluksen hylky, mahdollisesti venäläinen priki Graf Nikita (uponnut 1784) tai englantilainen Constant Trader (uponnut 1785). Puurunkoisen

purjealuksen hylyn pituus on noin 28 metriä ja leveys noin 7 metriä.

Hylky löytyi 1968. Tutkimusten yhteydessä hylystä on nostettu mm. lasipulloja ja ranskalaisia sinappipurkkeja. Esineet ovat Museoviraston Suomen merimuseon kokoelmissa.

Lähteet:

Vaheri, Päivi, Hyvärinen, Jari, ja Saari, Jukka (1996), Hylkyjä Suomenlahdella ja Saaristomerellä. Hämeenlinna.

http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteri-portaali/portti/default.aspx?sovellus=mjreki&taulu=T_KOHDE&tunnus=1336

http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteri-portaali/portti/default.aspx?sovellus=mjreki&taulu=T_KOHDE&tunnus=2381

http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteri-portaali/portti/default.aspx?sovellus=mjreki&taulu=T_KOHDE&tunnus=2490

http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteri-portaali/portti/default.aspx?sovellus=mjreki&taulu=T_KOHDE&tunnus=1440

http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteri-portaali/portti/default.aspx?sovellus=mjreki&taulu=T_KOHDE&tunnus=1392

4.5 Satamat

Suomen kaupan ja merenkulun varhainen historia on melko vaatimatonta. Ensimmäiset uudenaikaiset kaupungit syntyivät vasta 1200-luvun lopulla tai seuraavan vuosisadan kuluessa. Vanhemmat kauppapaikat olivat lähinnä maalaiskyliä. Usein ne sijaitsivat jokien varsilla melko kaukana merestä. Lounais-Suomi asutettiin jo paljon ennen Uttamaata.

Jokisuut olivat tärkeitä satamapaikkoja ja liikenteen solmukohtia, joissa rannikkoväylät, Suuri Rantatie, vesiyhteydet sisämaahan ja myöhemmin rautatiekin ristesivät. Suomenlahden rikkonainen rannikko lahtineen ja jokisuineen tarjosi monia hyviä luonnonsatamapaikkoja. Varhaisten satamapaikkojen, joiden jäljet ovat hävinneet maastosta

maankohoamisen myötä, tutkiminen vaatisi tarkempia arkeologisia tutkimuksia.

Tanskalaisessa 1200-luvun väyläselostuksessa kerrotaan rannikon etappipaikoista: *Hangethe* tarkoittanee Hangon Kappelisatamaa, *Lowicsand* Tvärminnea, *Karienkaskean* Raaseporin Älgöä, *Juxaraea* Jussaröä. Jussaröllä oli erityisen edullinen sijainti kahden perinteisen sisääntuloväylän varrella ja suojainen kahden saaren välissä oleva satamapaikka. Barösundin ja Porkkalan vanhoja satamapaikkoja ei varmuudella tunneta.

Muita vanhoja luonnonsatamapaikkoja olivat Tenholan monet suojaiset lahdet, Pohjanpitäjänlahden perukka, Pikkalanjoen suu ja reitti Sjundbyn koskille, Kirkkonummen lahdet ja Espoonlahden pohjukka. Pikkalanlahden satama- ja suojapaikka oli 1700–1800-luvuilla yksi tärkeä markkinapaikka Länsi-Uudellamaalla. Rannikon merenkulkuun ja satamiin liittyi myös vanhoja kirkon paikkoja ja hautausmaita.

Merkittävä ankkuripaikka oli Hankoniemen kärjen tuntumassa oleva luoto, Hauensuoli, jonka monet vanhat merenkulkijoiden kalliokaiverrukset kertovat saaren antamasta suojasta keski-ajalta lähtien. Raaseporin linnan satamapaikkana toimi Raaseporin suussa sijainnut Prästhholm. Nykyisen Raaseporin alueella on ollut useita satamapaikkoja, joista viittaavat alueen nimet.

Mahdollisesti myös Porvoonjoen varressa on ollut vanha kauppapaikka ennen kaupungin syntyä. Tiheästi asuttujen jokivarsien kauppapaikojen ohella tavaroita vaihdettiin myös saariston luonnonsatamissa. Keskiajalla Itämeren hansakauppiaiden tiedetään käyneen vilkasta kauppaa kolme kilometriä jokivartta pohjoiseen sijainneessa Saksalassa. Porvoonjoen mataloitumisen vuoksi 1700-luvulla Porvoon satamaa ei voitu enää käyttää ja laivat alkoivat purkaa lastejaan Hamarissa ja Kokkonniemessä.

Satamat kehittyivät rinta rinnan laivanrakennuksen kanssa. Kun purjealusten aikakautena satamaksi riitti suojaisa lahdenpoukama, laivojen kehittyessä alettiin rakentamaan sopiviksi katsottuihin ankkuripaikkoihin valjeja ja aallonmurtajia



Hangon Länsisatama
1800- ja 1900-lukujen
vaihteessa.
Kuva Hangon museo.



Merenkulkijoiden
kalliokaiverruksia
Hauensuolen luodolla
Hangossa.
Kuva Tuula Palaste-Eerola.

ja laitteita alusten lastien käsittelyä varten.

Uudellamaalla oli vuonna 1751 Porvoon, Tammissaaren, Helsingin ja Loviisan satamakaupungit. Ruotsin vallan loppuvaiheessa vuonna 1805 Helsinki ja Loviisa olivat kaksi Suomen kuudesta merkittävimmistä merikaupungista. Läntisellä Uudellamaalla Pohjankurun lastauspaikka syntyi ruukkien tarpeita varten; myös Fagervikin lahden satamapaikka palveli Fagervikin ruukkia, joka toimitti tuotteet suoraan Ruotsiin ja hankki myös raaka-aineen Ruotsista.

Talven tulo katkaisi purjehduskauden viimeistään ennen vuodenvaihdetta, kun jäänmurtajia ei vielä ollut keksitty talvimerenkulun avuksi. Talvimerenkulkua varten rakennettiin Hangon satama vuosina 1872–75 ja laajennettiin 1903–09. Satamien tavarankuljetusten jatkoyhteyksiä paransi rautateiden rakentaminen 1800-luvun lopulla. Helsingin Sörnäisten satama ja rautatieyhteys satamaan rakennettiin vuonna 1864. Munkkisaa- ren telakkaa ja satamaa palveleva, koko Helsingin niemeä kiertävä satamarata valmistui 1890-luvulla. Loviisasta Lahteen rakennettiin kapearaiteinen rautatie, joka valmistui vuonna 1901. Loviisan Valkon satama toimi sen jälkeen Päijänteen alueen puutavaran ja sahojen tärkeimpänä vientisatamana. Kuitenkin vasta 1880-luvulla alkoivat suurimpien rannikkokaupunkiemme satamien varsinaiset rakennustyöt.

Helsingin satama siirrettiin vuonna 1813 Pohjoisrannasta uuteen Eteläsatamaan. Pohjoissatamasta tuli tärkeä halkosatama ja sitä alettiin kutsua Halkolaituriksi. Myös Merisatama toimi vielä 1900-luvun alkupuolella pääosin halko- ja kalasatamana; Kaivopuiston kylpyläalueen ja puiston, lisääntyneen vapaa-ajan ja pursiseurojen perustamisen myötä Merisatamasta kehittyi yksi maamme suurimmista pienvenesatamista. Hangon ulkomaankauppaa varten perustetun Länsisataman viereen rakennettiin 1800-luvun loppupuolella kauppa-, kalastus- ja myöhemmin huvivenesatamaksi muotoutunut Itäsatama.

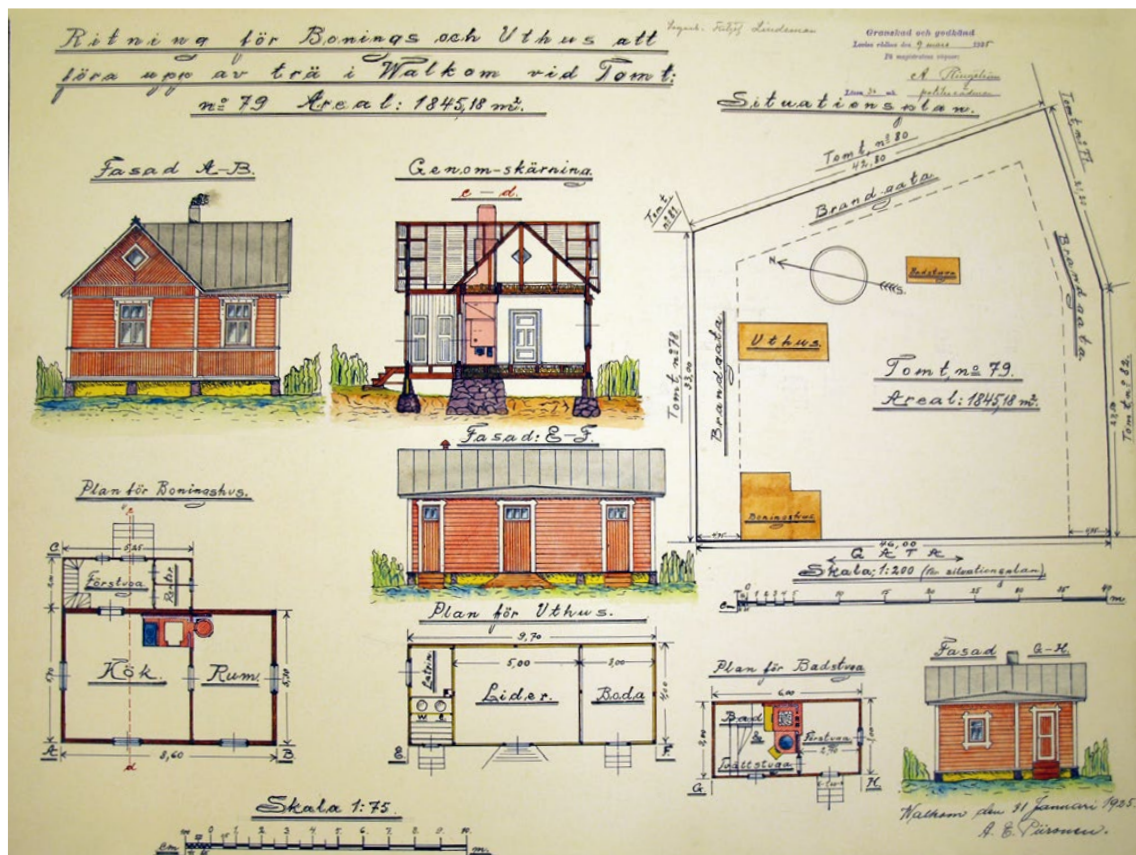
Länsi-Uudellamaalla Tammissaaren ja Pohjankuru olivat kilpailevia satamia. Lappohjaan

rakennettiin satama 1900-luvun vaihteessa puutavaran vientisatamaksi mm. läheisen Skogbyn sahan tarpeisiin. Sitten suurteollisuus synnytti useita satamia Uudellemaalle, kuten Koverharin, Joddbölen, Pikkalan, Kantvikin ja Sköldvikin ja Kalkkirannan satamat.

Satamaympäristöt

Loviisan Valkon sataman ympäristössä on ollut luotsien, kalastajien ja satamatyöläisten asuinrakennuksia 1900-luvun vaihteesta alkaen. Pienet mökkimäiset asunnot rakennettiin vapaamuotoisesti ja tiiviisti satama-alueen viereen. Rakennukset olivat tyypillisimmin rungoltaan yhden huoneen syvyisiä, yksikerroksisia ja satulakattoisia hirsirakennuksia 1920-luvulle asti, jolloin kaupungin rakennusjärjestys salli taitekaton. Sisäänkäynti oli lautarakenteisen umpikuistin kautta, jossa oli tarpeelliset ruokakomerot. Alueen säilyneistä rakennuslupakuvista nähdään, kuinka työväestön asuntoihin välittyi vuosikymmenien viiveellä varakkaamman väestön suosimat tyyli. Esimerkikiipirustuksen uudisrakennus on suunniteltu 1927. Sen pysty- ja vaakalaudoitettu julkisivulaudoitus ja T-karmi-ikkunat edustavat tyypillisimmin 1800-luvun uusrenessanssia. Päätykolmion vinolaudoitus oli 1900-luvun vaihteessa varakkaamman väestön koristeellisemmista puurakennuksista yksinkertaistettu paikallinen muotiaihe Loviisassa.

Helsingin keskustan satamien, Pohjoissataman, Eteläsataman, Sörnäisten, Hietalahden ja Länsisataman rakennuskanta, makasiinit ja rakenteet, satama-altaat, laiturit ja laivasillat ja nosturit, ovat aina olleet kaupunkikuvaa vahvasti muokkaavia elementtejä. Vuosaaren sataman valmistuminen on pääosin hävittänyt ja vähentänyt satamien tavaraliikenteen toiminnallisia rakenteita. Vanhoja makasiini-, varasto- ja tullirakennuksia on edelleen jäljellä ja uudessa käytössä. Parhaiten säilyneet ja yhtenäisemmät alueet muodostavat Katajanokan punatiiliset satamarakennukset ja Länsisataman tavaramakasiinit.



Valkon sataman työväenasunnon lupapiirros vuodelta 1927. Kuva Loviisan kaupunki.

Hangon Länsisataman rakennuskantaan ovat kuuluneet komea aallonmurtaja, tulli- ja pakahuone sekä makasiinirakennukset. Komean, graniittiverhotun voimakasiinin suunnitteli arkkitehti Gustaf Nyström ja se rakennettiin vuosina 1909–10. Voi oli Suomen tärkeimpiä vientiartikkeleita. Itäsataman Itäsataman pohjoisrannassa on 1880–90-luvuilla rakennetut hirsiset ja punamullalla maalatut tavaramakasiinit.

Hangossa Länsisataman kylkeen syntyi 1800- ja 1900-luvun vaihteessa vapaasti maastoon sijoittunut Gunnarsinrannan asuinalue. Gunnarsinrannan asutusta muokkasivat merelliset elinkeinot. Hiekkarannan tuntumassa sekä entisen troolisataman lähellä olevat pienet, usein punamullalla maalatut kalavajat muodostavat oma-laatuisen rakennusmiljöön. Hangossa kalavajojen

alueita on myös Kappelisatamassa ja Hangonkylän satamassa.

Lähteet:

Ockenström, Katariina (2007). Itä-Uudenmaan rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (RAKU). Itä-Uudenmaan liitto 2007/ julkaisu 90.

Lehto, Tiina (1997), Hangon rakennuskulttuuri ja kulttuuri-maisema. Hangon museon julkaisuja n:o 8.

Meriväylien rakennusperintö. Museoviraston rakennushistorian osaston raportteja 21. Museovirasto 2009.

Härö, Mikko (1993), Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto.

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3, (1994 toim. Erkki Riimala, Porvoo.

www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama/historia (luettu 9.11.2015)



Kuva Heli Vauhkonen

4.6 Kauppamerenkulku

Talonpoikaispurjehdukset

Talonpoikaispurjehdukseksi kutsutaan kauppamerenkulkua, jota harjoittivat muut kuin ammattimaisesti laivanvarustusta harjoittavat kaupunkilaiset kuten maaseudun rahvas, itselliset torpparit, tilalliset, saariston ja rannikoiden asukkaat, kalastajat ja jopa papisto ja aateli. Saariston ja rannikon asukkaat harjoittivat talonpoikaispurjehdusta keskiajalta lähtien aina 1800-luvun loppupuolelle asti. Esimerkiksi vähintään kymmenen laivurin keskittymiä oli Uudellamaalla Helsingin pitäjässä, Inkoossa ja Pohjassa. Laivojen koon kasvaessa ja niiden muuttuessa teräsveneiksi menetti talonpoikaispurjehdus elinkeinona kilpailukykyään. Lisäksi höyrylaivat kehittyivät merkittäviksi henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Talonpoikaispurjehdus oli rannikolla ja saaristossa sivuelinkeino, jonka avulla hankittiin aluksi hyödykkeitä lähinnä omaan käyttöön. Kaupankäynti oli pitkälti vaihtokauppaa. Vaihdon välineitä olivat muun muassa oman maan tuotteet, käsityöt ja metsästyksestä saadut saaliit. Näitä vaihdettiin esimerkiksi suolaan ja viljaan, joiden loppuminen pakotti talonpojan vesille kevättalvella. Varhaisen talonpoikaispurjehduksen aikaan talonpojat itse toimivat laivanvarustajina ja kylän asukkaat saattoivat yhdessä varustaa aluksen.

Purjehdusta harjoittivat niin mantereen puolelta rannikolla asuneet kuin varsinaisessa saaristossakin asuneet talonpojat. Saaristolaiten elinolot olivat karummat kuin rannikon talonpoikien. Siitä

syystä heidän tuotevalikoimiansakin oli suppeampi ja koostui tavallisesti kalasta. Rannikon talonpoikien viemät tuotteet olivat monipuolisia: kalaa, turkiksia, vuotia, nahkoja, sarkaa, tuohta, puutavaraa, parruja ja lehtereitä, tervaa, voita, ja eläviä eläimiä. Baltiasta tuotiin erityisesti viljaa ja suolaa, Ruotsista myös rautatavaraa. Polttopuun vienti Tukholmaan oli erityisen voimakasta 1600-luvulla, kun Tukholman asukasluku kuusinkertaistui.

Valtio pyrki rajoittamaan talonpoikaispurjehdusta monin tavoin. Talonpoikien mahdollisuutta harjoittaa tuontia ja vientiä rajoitettiin, koska talonpoikaispurjehduksesta ei maksettu tulleja. Talonpoikaispurjehtijoiden kuljettama tavara ei ollut tarkoitettu vain omaan käyttöön, vaan sitä toimitettiin maakauppiaille ja sisämaassa asuville talonpojille. Länsi-Uudenmaan saariston kalastajat kuljettivat jo 1400-luvulla rahtitavaraa Tukholman ja Tallinnan tai Narvan, Riian ja Pärnun välillä toisen henkilön laskuun. Kaupungit valittivat jatkuvasti siitä vahingosta, jota rannikkolaisten merenkulku aiheutti niiden kaupalle. Kruunun mielestä ainakin ulkosaaristossa asuville tuli sallia vaatimaton kotitarvepurjehdus.

Suurvalta-ajalla, 1600-luvulla, ulkomaankauppaa saivat harjoittaa vain tapulikaupungit. Suomen ainoat ulkomaankauppaa käyvät tapulikaupungit olivat aluksi Turku, Helsinki, Porvoo ja Viipuri. Myöhemmin Porvoo menetti oikeutensa vuonna 1640. Loviisa sai kauppoikeudet vuonna 1743 Haminalta, kun Hamina jäi Turun rauhassa Venäjän puolelle. Talonpoikaispurjehtijat ohjattiin kotimaisiin satamiin, mikä merkitsi elinkeinon harjoittamisen edellytysten kaventumista. Näillä määräyksillä ei kyetty kuitenkaan hävittämään vuosisatoja jatkunutta elinkeinoa.

Purjehdusoikeus myönnettiin vuoden 1617 ordinatiassa luetelluille paikkakunnille. Ordinatiassa lueteltiin paikkakunnat, joille purjehdusoikeus oli myönnetty. Tästä syystä katsottiin, että talonpoikaispurjehdus perustui paikallisiin erioikeuksiin. Vuosisadan lopulle tultaessa lähes koko rannikon asukkaille oli myönnetty anomuksesta laillinen purjehdusoikeus, jolloin ordinaation teksti

oli menettänyt merkityksensä. Vuonna 1789 annetuilla ns. rahvaan privilegioilla kaikki talonpojat saivat oikeuden purjehtia kaikkiin kotimaisiin satamiin.

Suomen liittäminen Venäjään 1809 toi talonpoikaispurjehduksen jälleen esille. Vaikka kaikille säädyille, myös talonpojille, oli taattu entiset erioikeudet, aiheutti talonpoikien oikeus purjehtia vain kotimaisiin satamiin kiistaa. Entiseen emämaahan, Ruotsiin, purjehtiminen oli elintärkeää ja Haminan rauhansopimuksessa nämä kauppasuhteet säilyivätkin ennallaan.

Ruotsin kiristäessä tullipolitiikkaansa joutui Venäjä laajentamaan talonpoikien purjehdusoikeuksia. Vuonna 1830 annettiin maaseudun ja kaupunkien asukkaille toistaiseksi lupa harjoittaa vientikauppaa kaikkiin Itämeren piirissä oleviin koti- ja ulkomaisiin satamiin, mutta alukset eivät saaneet olla 50 lästiä suurempia ja niiden alusten tuli olla katettuja. Tuonti omaan tai toisen laskuun oli kiellettyä. Alusten kokoa koskevia määräyksiä lievennettiin myöhemmin.

Talonpoikaispurjehduksen vapautuminen alkoi, kun vuonna 1839 annettiin merilaki, jossa myös talonpoikaispurjehtijat oikeutettiin purjehtimaan Kattegatin rannalla oleviin Tanskan satamiin. Vuosisadan puolivälissä annettiin uusi päällykkyysasetus, jolla käytännössä poistui maalais- ja kaupunkilaisalusten välinen ero ja purjehdusoikeutta määrääväksi tuli päällikön tutkinto.

Itämainen sota eli Krimin sota 1800-luvun puolivälissä merkitsi suurta käännekohtaa talonpoikaispurjehduksen historiassa. Sodan vuoksi kaupunkien laivakanta oli vähentynyt voimakkaasti ja tarvittiin lisää kauppa-aluksia. Senaatti lisäsi talonpoikaislaivureiden oikeuksia, sillä talonpoikaislaivastosta saatiin maalle sopivaa reservitonistoa. Tämä merkitsi sitä, että näillä aluksilla saatiin kuljettaa rahtia aluksi Itämerellä ja myöhemmin laajemmaltikin.

Kaupankäynnin rajoitukset poistuivat vuonna 1868. Se tarkoitti uutta kukoistuskautta sekä talonpoikaispurjehdukselle että suomalaiselle laivanrakennukselle. Rahdin kuljettaminen

mahdollisesti käteisvarojen hankkimisen ja käteisvarojen sijoittamisen yhä suurempiin hankkeisiin. Talonpoikaispurjehduksen uuden kukoistuksen aikana purjehdittiin ennen kaikkea Tukholman ja Pietarin suuntiin, mutta myös Baltiaan ja Puolan Gdanskiin. Liikennöinti oli tässä vaiheessa jo enemmän rahdinkuljetusta kuin perinteistä vaihtokauppaa. Merenkulun vanha kastijako hävisi uuden merilain myötä vuonna 1873.

Lähteet:

Eriksson, Bengt (2009) Talonpoikaispurjehdus Helsingin pitäjässä 1500-luvulla. Tallinn.

Kaukiainen Yrjö. Ulos maailmaan! (2008), Suomalaisen merenkulun historia. Hämeenlinna.

www.O3.edu.fi/oppimateriaalit/vesi/kulttuuri_teksti_talonp.htm (luettu 15.6.2015)

Kauppamerenkulun kehityksestä

Kauppamerenkulku on aina kuulunut rannikon tärkeimpiin elinkeinoihin talonpoikaispurjehduksesta alkaen. Koska Uudenmaan rannikon viljantuotanto oli vaatimatonta, viljaa hankittiin etelästä, Pohjois-Virolasta. Suomalaiset kalastajat purjehtivat Tallinaan tai Viron pieniin rantasatamiin vieden suolattua tai kuivattua silakkaa, jota vastaan he saivat ruista. Tästä alkoi suomalaisvirolaisen ”seprakaupan” pitkä perinne. Silakan kalastus oli tuottavampaa Suomen rannikolla, jossa oli silakalle hyviä kutupaikkoja. Viron puolella viljanviljely oli kannattavaa hyvillä pelloilla.

Suomen 1300-luvun merenkulkua valaiseva lähdeaineisto on hyvin niukkaa. Vaikutelmana on, että Suomen kaupunkien merenkulku oli vielä vaatimatonta. Porvoo on Uudenmaan vanhin ja Suomen toiseksi vanhin kaupunki, joka sijoitettiin jo lähemmäs merta jokisuulle. Kaupungeissa ei rakennettu suuria laivoja, joilla olisi voitu purjehtia pitkiä matkoja yli Itämeren. Luultavasti Porvoon kaupungistakaan ei aluksi purjehdittu Suomen rannikkoa kauemmas.

Kattavampia tietoja Suomen kaupunkien

merenkulusta on vasta 1500-luvun puolivälistä. Hansa-kaupan mahti väheni Itämerellä 1500-luvulla. Kustaa Vaasa houkutteli hollantilaisia kauppiaita Ruotsin satamiin yrittäen sillä heikentää Tallinnan asemaa kieltämällä purjehduksia tai tiettyjen tuotteiden viennin sinne. Raaseporin kauppasataman siirtäminen Tammisaareen vuonna 1528 ja Helsingin perustaminen Vantaanjoen suulle vuonna 1550 tähtäsivät saksalaisten kaupan roolin heikentämiseen Itämerellä.

Satamakaupunkien porvareiden ja rannikkopitäjien talonpoikien harjoittama lähinnä Itämerelle keskittynyt purjelaivaliikenne hallitsi merenkulkua 1800-luvun jälkipuolelta saakka. Höyrylaailiikenteen kasvaessa talonpoikien laivanvarustus menetti asemansa.

Höyrykoneet toivat suuria uudistuksia meriliikenteeseen, mikä edesauttoi varsinaisen laivalinjaliikenteen alkamisen höyrylaivojen mahdollistaessa aikataulujen laatimisen. Suomenlahdella linjaliikenne alkoi 1840–50-luvulla. Rannikon säännöllisellä höyrylaivaliikenteellä oli 1920-luvulle saakka purjehduskauden aikana huomattava merkitys sekä matkustaja- että kappaletavari-liikenteessä. Ne huolehtivat rannikko- ja saaristopaikkakuntien liikenteestä. Rannikkoliikenteen verkkoa täydensivät saariston asukkaiden perinteiset asiointimatkat veneillään kaupunkeihin.

Merenkulusta tuli ammatti; 1800-luvun loppu merkitsi erityisten kuljetusammattien syntymistä.

Kun Helsingistä tuli maan pääkaupunki vuonna 1812, alkoi suuri rakennusbuumi vuonna 1808 tulipalossa tuhoutuneeseen kaupunkiin. Uudet rakennusohjeet määrsivät rakentamaan Suurtorin ympäristöön ainoastaan kivitaloja. Se merkitsi tiilen ja muurauslaastin kulutuksen kasvua. Laastin tekoon tarvittiin suuria määriä kalkkia ja hiekkaa. Kalkkia tuotiin Paraisilta ja Förbystä ja hiekkaa varsinkin Itä-Uudeltamaalta. Hiekkakuljetukset hoidettiin yksimastoisilla jahdeilla ja kaksimastoisilla kaljaaseilla sekä jaaloilla. Ensimmäinen tunnettu hiekanlastauspaikka oli Majvik Vessöössä Porvoon pitäjässä.

Hiekan lisäksi laivattiin Helsinkiin myös tiiliä itäiseltä Uudeltamaalta, jonne syntyi monia

tiilitehtaita. Myös polttopuiden kuljetukset työllistivät rahtipurjealuksia.

Lähteet:

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3, (1994) toim. Erkki Riimäla. Porvoo.

Salonen, Torsti(1992), Länsi-Uudenmaan liikenteen historia. Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto.

Tullilaitos

Aluksi kauppa-alusten tullaus kuului luotsien tehtäviin. Tullilaitos organisoitiin ja varsinaiset tulliasemat rakennettiin saaristoon ja rannikolle. Vasta Kustaa Vaasan aikana 1500-luvulla, jolloin muodostui kiinteä valtionhallinto, tullimaksuilla alkoi olla merkitystä.

Vuonna 1812 keisari Aleksanteri I hyväksyi ohjesäännön Suomen suuriruhtinaskunnan tullihallinnolle. Tuolla säädöksellä Suomeen perustettiin oma tulliasioista vastaava keskusvirasto – päätul-
lijohtokunta (generaltulldirektion). Sen nimi vaihtui Tullihallitukseksi vuonna 1885.

Lähde:

www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/historia/index.jsp
(luettu 15.11.2015)

Merivartiolaitos

1920-luvun lopussa maan hallitus katsoi viinan salakuljetusta vastaan käydyn taistelun epäonnistuneen. Syiksi todettiin merialueen vartiointin heikkouden sekä vartiojärjestelmien ja kaluston toivottoman vanhuuden. Lisäksi todettiin, että tullilaitoksen varsinainen tehtävä oli veronkanto eikä merirajan valvominen.

Merivartiolaitos perustettiin vuonna 1930. Merivartiolaitoksen tehtävänä oli yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen merirajoilla sekä tullivalvonta tullilaitoksen ohella.



*Harmajan majakka ja luotsiasema vuonna 1956.
Kuva Volker von Bonin, Helsingin kaupungin museo.*

Lähde:

www.raja.fi/rajavartiolaitos/historia_perinteet_ja_museotoiminta/merivartiolaitoksen_historia (luettu 15.11.2015)

4.8 Talviliikenne

Suomi on ainoa Euroopan maa, jonka jokainen satama on normaalin talven aikana jäiden saartama. Purjelaivojen aikakaudella liikenne pysähtyi talven ajaksi. Myös ensimmäiset höyrylaivat siirtyivät etelämmäksi liikennöimään talvikaudeksi.

1860-luvun ankarien nälkävuosien jälkeen alettiin suunnitella ympärivuotisen laivaliikenteen aloittamista jostakin Etelä-Suomen satamasta. Sopivimmaksi talviliikenteen satamaksi nähtiin Hanko, jonka satama pysyy pitkään jäättömänä. Sataman tueksi Hankoon rakennettiin rautatie vuosina 1872–73. Vuonna 1878 liikemies Korsman aloitti vuokraamallaan aluksella talviliikenteen Hangon ja Tukholman välillä.

*Suomen ensimmäinen
jäänmurtaja Murtaja
Helsingin Eteläsataman
edustalla vuonna 1902.
Kuva W. Gestrin, Helsingin
kaupunginmuseo.*



Hangosta kehittyi nopeasti vilkas talvisatama. Vuonna 1887 avattiin laivayhteydet sekä Lyypekkiin että Kööpenhaminaan, ja vuonna 1888 Englannin Hulliin.

Hangon talviliikenne ei ollut ongelmatonta. Epäedulliset tuulet ja merivirrat kasasivat jäät satamaan, jossa puristuksessa olevia laivoja piti irrottaa jäitä sahaamalla tai räjäyttämällä. Varustamot kylästyivät tilanteeseen ja vaativat, että Hankoon tuli hankkia erityinen jäänmurtajahöyrylaiva. Suomen ensimmäinen jäänmurtaja Murtaja aloitti työnsä talvella 1891 Hangossa. Se lisäsi Hangon sataman kapasiteettia odotetulla tavalla, vaikka ei riittänyt-kään Hangon talviliikenteen ylläpitämiseen.

Vuonna 1898 saatiin uusi ja tehokkaampi jäänmurtaja Sampo ja vuonna 1907 Tarmo helpottamaan talvimerenkulkua. Vuosisadan vaihteessa Suomella oli kolme jäänmurtajaa ja 12 talvilaivaa. Turkulaiset aloittivat talviliikennöinnin Tukholmaan. Helsingin, Kotkan ja Selkämeren satamat pystyivät pidentämään liikennöintikausiaan.

Sota-ajat ja niiden jälkeiset vuodet ovat olleet vaikeita myös Suomen talviliikenteelle sota-korvausluovutusten vuoksi. Esimerkiksi vuosina 1947–48 kaikki Suomen satamat Hankoa ja Turkua lukuun ottamatta olivat osan talvea suljettuina.

Lähde:

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3 (1994), toim. Erkki Riimala, Porvoo.

4.9 Siirtolaisuus

Vuosina 1880–1930 lähti eri puolilta Suomea ja Venäjää vajaa 400 000 siirtolaista länteen, pääosin Yhdysvaltoihin ja Kanadaan, mutta osa suuntasi välietapista Englannista myös Australiaan. Lähtemistä helpotti rautatie- ja höyrylaivaliikenteen kehitys. Hangosta tuli merkittävin lähtösatama, josta lähti noin 250 000 siirtolaista merten taakse tavoittelemaan parempaa elintaso.

1880-luvulla saksalaiset höyrylaivayhtiöt kulljettivat siirtolaisia Hangosta Tukholmaan, Kööpenhaminaan ja Lyypekkiin. Vuonna 1891 aloitti Suomen Höyrylaivayhtiö Oy säännöllisen suoran yhteyden Hangosta Englannin Hulliin. Hangon elinkeinoelämälle siirtolaisuudella oli aikoinaan suuri merkitys, ja monet siirtolaisuuteen liittyneet rakennukset kuuluvat yhä Hangon kaupunkikuvaan.

Lähteet:

Wall, Marketta, (2006) Hanko siirtolaisten lähtökaupunkina teoksessa Lähdön ja saapumisen paikat, toim. Anna-Maija Halme, Suomen Kotiseutuliitto. Forssa. 122-131.

www.migrationinstitute.fi/files/pdf/titanic-aiheisia_esityksia_ja_artikkeleita/siirtolaisten_matkareitit_amerikkaan.pdf



Raaseporin linna.
Kuva Tuula Palaste-Eerola.

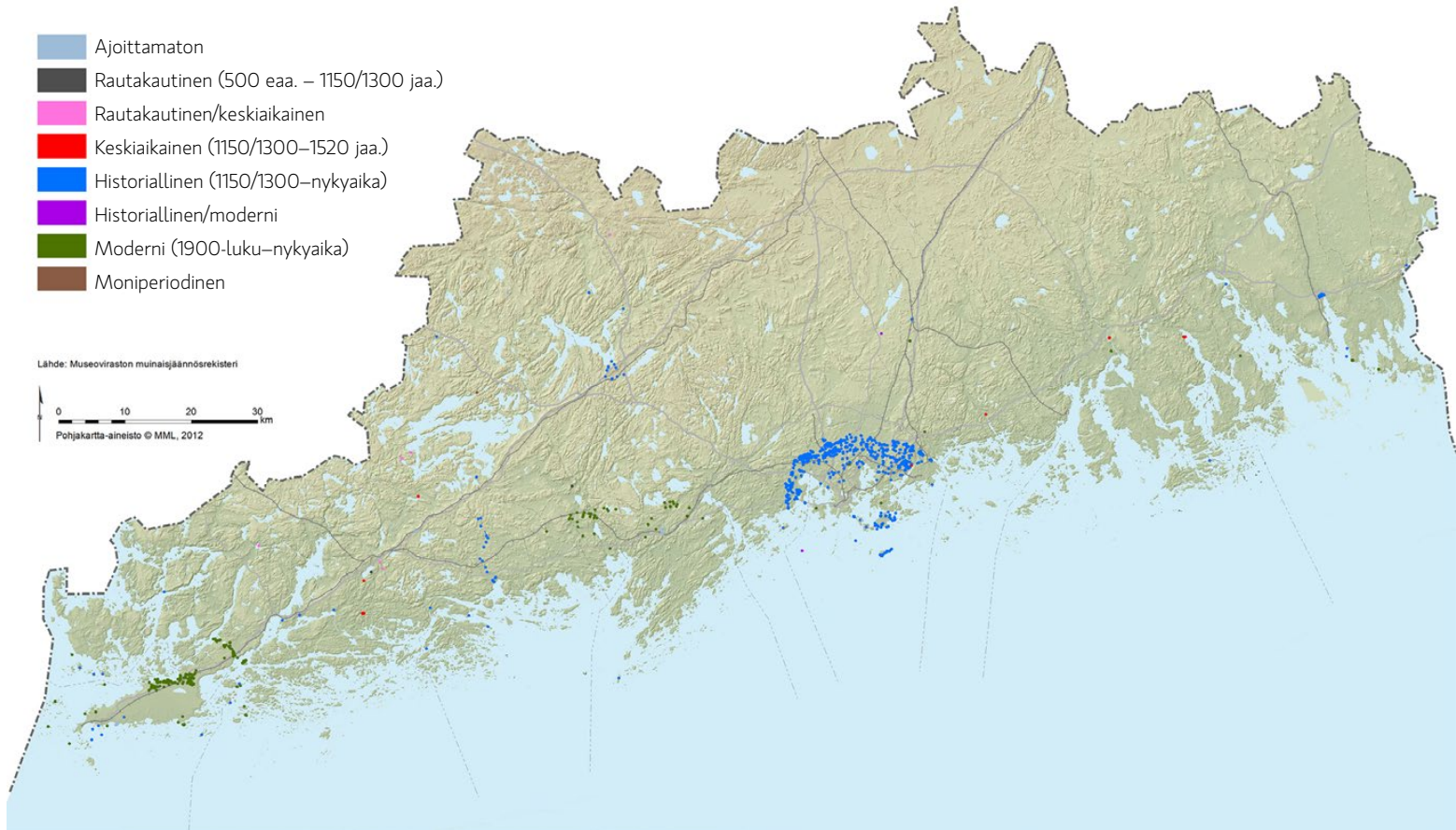
5. SOTIEN VARUSTUKSET JA LINNOITTEET

Uudeltamaalta on todettu kymmenkunta esihistoriallisen ajan muinaislinnaa. Muinaislinnojen historiaan liittyy paljon epävarmuutta niiden rakentamisesta ja ajoituksesta. Muinaislinnoilla on useita yhteneväisiä piirteitä: Ne kaikki ovat muinaisten mantereeseen työntyneiden vesireittien äärellä ja ne ovat rakennettu maastostaan korkeammille kallioille tai moreeniharjanteille.

Uudenmaan muinaislinnoja ovat mm. Tenholan Bonäsholmen, Karjaan Läppträsketin ympäristön linnavuoret, Siuntion Skällberget, Helsingin Vartiokylän linnavuori, Sipoon Sibbesborg ja Porvoon Isolinnamäki.

Linna on keskiajalle tyypillinen rakennustyyppi, jossa asuminen ja puolustautuminen yhdistyivät. Raaseporin linna oli yksi Suomen kuudesta

Puolustusvarustukset aikakausittain



ns. valtakunnanlinnasta, joka oli linnalääninsä sotilaallinen ja hallinnollinen keskus 1300-luvulta 1500-luvulle. Läntisellä Uudellamaalla on ollut myös Junkarsborgin linna, joka on säilynyt vain rauniovallina.

Raaseporista hallittiin myös 1300-luvulla Jussaröhön muodostunutta Ruotsin laivaston Suomen osaston tukikohtaa; Jussarö oli perimätiedon mukaan myös merirosvojen suosiossa. Keskiajan merirosvot purjehtivat yleensä Suomenlahdelle Tanskasta tai Saksasta.

Kenttälinoitteita rakennettiin 1700-luvun isonvihan (1714–21), Kustaa III:n sodan (1788–90), Suomen sodan (1808–09) ja 1850-luvun Krimin sodan aikana. Porkkalanniemen eteläkärkeen ja

sen lähisaarille rakennettiin skansseja ja Barösundin väylän pohjoisosaan kenttäasemia.

Ruotsi käynnisti 1740-luvulla Suomen rannikon suuren merilinnoitushankkeen, kun Venäjä vahvisti 1700-luvulla valtaansa Itämerellä ja se oli miehittänyt Suomen isonvihan (1714–21) sekä pikkuvihan (1741–43) aikana. Ruotsin armeijan pätevän tykistöupseerin Augustin Ehrensvärdin ajatuksista alettiin suunnitella Helsingin ja Loviisan saarien linnoittamista Suomen rannikon suojaksi. Ehrensvärd sai myös tehtäväkseen toteuttaa ajatuksensa. Suomenlinnan (Viaporin, Sveaborg) ja Loviisan Svarholman sekä muut kaupungin linnoitustyöt aloitettiin vuonna 1748. Suomenlinnan rakennustyöt kestivät useiden vuosikymmenien ajan.

Turun rauhassa 1743 Ruotsin ja Venäjän välinen rajalinja vedettiin pitkin Kymijokea, ja vanha Pyhtään pitävä jakautui Kymijoen länsirannan Ruotsinpyhtääseen ja itärannan Pyhtääseen. Kymijoen ja Suuren Rantatien leikkauskohdassa on Ahvenkosken raja- ja ylityspaikka 1700-luvulta. Rajan molemmin puolin on ruotsalaisten ja venäläisten 1700-luvun lopulla rakentamia linnoituslaitteita.

1790-luvulla rakennettiin viimeisen ja läntisimmän Suomenlahden bastionijärjestelmän linnoitukset Hangon edustan saarille ja osin mantereelle. Venäjän armeijan johto päätti kuitenkin räjäyttää Gustavsvärnin, Gustaf Adolfin ja Meijerfeldtin pikkusaarten linnoitukset Krimin sodan alussa.

Suomenlinnan tueksi rakennettiin pattereita sekä Lauttasaareen että Santahaminaan Krimin sodan aikana 1850-luvulla. 1800-luvun lopussa linnoituksia vahvistettiin itse Suomenlinnassa että sen merenpuolisilla lähisaarilla. Santahaminaan rakennettiin suuri varuskunta ja uusia linnoituslaitteita.

1910-luvulla venäläiset rakensivat Helsingin seudulle maa- ja merilinnoitteiden renkaan. Ensimmäisen maailmansodan taistelut eivät Suomen suuriruhtinaskuntaa paljon koskeneet, mutta keisari Nikolai II pelkäsi Saksan hyökkäystä Suomen kautta Pietariin. Siksi aloitettiin valtava rakennusurakka, jonka tarkoituksena oli suojata Helsinki yhtenäisellä maalinnoituksella.

Maalinnoitus oli ensimmäisiä ns. hajautetun järjestelmän mukaan rakennettuja linnoituksia maailmassa. Erilliset linnoituksen osat rakennettiin yleensä jollekin maastoa hallitsevalle kukkulalle, jonka edustalta kaadettiin metsä. Linnoitusosan takana kulki yhtenäinen, yleensä mukulakivistä rakennettu tykkitieverkosto. Linnoituslaitteiden maarintaman varustukset kiertävät Helsinkiä kahtena kaarena.

Vallihautojen ketju kulki aina Espoon Westendistä Helsingin Vartiokylään. Iso rakennusurakka vaati paljon työvoimaa ja niinpä esimerkiksi Leppävaaran pelloille nousi tuhansien venäläisten sotilaiden ja venäläisten sotavankien leiri.

UUDENMAAN RANNIKOLLA JA SAARISTOSSA KÄYTYJÄ SOTIA

1521–1523 Tanskan ja Ruotsi-Suomen välisessä sodassa taisteltiin mm. Raaseporin linnan omistuksesta

1570–1595 pitkä viha eli 25-vuotinen sota Venäjää vastaan. Uudenmaan rannikkoseutu joutui hävityksen kohteeksi: Porvoon, Sipoon, Helsingin, Espoon, Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon pitäjät saivat kokea sodan tuhoa. Porvoon ja Helsingin kaupungit tuhoitiin. Sota päättyi Täyssinän rauhaan vuonna 1595.

1788–1790 Kustaa III:n sota. Ruotsin aloittama sota Venäjää vastaan. Kiivaita taisteluja Suomenlahdella, esim. Ruotsinsalmen taistelut.

1808–1809 Suomen sota. Venäjä valloittaa Suomen etelärannikon nopeasti, kun Viaporin ja Svartholman linnoitukset antautuvat. Haminan rauhassa Suomesta tulee osa Venäjää.

1853–1856 Krimin sota. Oolannin sodassa Englannin ja Ranskan laivastot aiheuttavat suurta tuhoa Suomen rannikolla.

1914–1918 ensimmäinen maailmansota. Suomen alueella ei käydä juurikaan sotatoimia, mutta Venäjän armeija tekee Suomessa runsaasti linnoitustöitä.

1918 sisällissota punaisten ja valkoisten välillä. Neuvosto-Venäjä tuki punaisia ja keisarillinen Saksa valkoisia. Saksalaiset joukot nousivat maihin Hangossa ja Loviisassa. Valkoisten voitettua sodan, häviäjät, punaiset vietiin vankileireille, joita oli Uudellamaalla Suomenlinnassa ja Tammisaarella.

1939–1940 talvisota. Neuvostoliitto hyökkää Suomeen. Moskovan rauhassa Hanko vuokrataan Neuvostoliitolle.

1941–1944 jatkosota. Suomalaiset lähtevät valtaamaan Neuvostoliitolle talvisodassa menettämää aluetta. Rauhassa joudutaan vuokraamaan Porkkala 50 vuodeksi.

Lähteet:

https://fi.wikipedia.org/wiki/Suomen_sis%C3%A4llissota

www.pohjanprikaatinkilta.fi/PohPr/sodat/pitka_viha.htm (luettu 11/2015)



Suomenlinnan
rakennustyöt aloitettiin
vuonna 1748.
Kuva: Tuula Palaste-Eerola



Hangon Russarö.
Kuva: Tuula Palaste-Eerola

Maalinnointi ei koskaan täysin valmistunut, sillä Venäjän vallankumous v. 1917 keskeytti työt ja linnoituslaitteet jäivät käyttämättä.

Vanhasta Suomenlinnasta tuli laivastotuki-kohta, jota suojasi meren puolelta linnoitettujen ulkosaarien kehä. Pietari Suuren ns. merilinnoituksen rakentaminen Pietarin kaupungin suojaamiseksi oli tarkoitus toteuttaa siten, että Suomenlahden molemmat puolet linnoitetaan ja lahti miinoitetaan, jolloin vihollinen ei pääse etenemään Suomenlahden pohjukkaan Pietariin. Läntisellä Uudellamaalla linnoitettiin Porkkalan Mäkiluoto ja Stora Träskö, Hangossa Russarö ja vastaavasti Viron puolella kaksi saarta. Lisäksi linnoitettiin Hangon ja Tammisaaren välisen merialueen pieniä saaria venäläisten käyttämän Lap-pohjan sataman suojaksi.

Myös Dragsvikin kasarmien rakentaminen Tammisaareen 1910-luvulla liittyi Venäjän keisarikunnan ensimmäisen maailmansodan kynnyksellä toimeenpanemaan sotilasrakennushankkeeseen, jonka tuloksena Suomeen valmistui kymmenkunta ns. punatiilikasarmia.

Pietari Suuren merilinnoituksen toteuttamisen viimeinen vaihe koski Hankoniemellä vuosien 1940–41 sekä Porkkalassa vuosien 1944–56 Neuvostoliiton varuskuntia linnoitustöineen.

Hangon vuokra-aika 1940–41

Välirauhansopimuksen 1940 perusteella osa Hankoniemeä läheisine saarineen vuokrattiin 30 vuodeksi Neuvostoliitolle. Hankolaiset evakuoitiin kaupungista ja tilalle muutti noin 28 000 neuvostoliittolaista. Venäläiset tekivät laajoja linnoitusrakennustöitä kaupungin alueella ja saarissa, esimerkiksi tykistöradan Hankoniemmen etelärannalle ja lentokentän Täktomin kylän peltoalueille. Kesällä ja syksyllä 1941 käytiin ankaria saaristotaisteluja. Venäläiset tyhjänsivät tukikohdan joulukuussa 1941 ja lähtiessään tuhosivat kaupunkia esimerkiksi räjäyttämällä vanhan graniittisen vesitornin ja kaupungintalon.

Porkkalan vuokrakausi 1944–56

Toisen maailmansodan loputtua 1944 kaksi kolmasosaa Kirkkonummesta, lähes puolet Siuntiossa ja koko Degerbyn kunta vuokrattiin Neuvostoliitolle merisotilaalliseksi tukikohdaksi. Suomalainen väestö evakuoitiin kymmenessä päivässä.

”Porkkalan vuokra-alueesta” tuli osa Neuvostoliittoa. Rajat suljettiin ja alueelle siirrettiin neuvostosotilaita ja siviilejä lähinnä Leningradin lähialueilta. Hallinnollisesti alue kuului Leningradiin. Sotilastukikohtaan rakennettiin isoja kasarmeja, bunkkereita, sotasatama ja lentokenttä. Alueella asui enimmillään ainakin 10 000 siviiliä ja 20 000 sotilasta. ”Porkkalan vuokra-alue” oli sotilaskaupunki, jossa oli myös sairaala, koulu ja päiväkoteja. Eri puolilla aluetta on edelleen maastossa jäljellä kymmeniä bunkkereita ja muita sotilasteknisiä rakennelmia todisteena ajasta, jolloin alue oli osa Neuvostoliittoa.

Alkuperäisen vuokrasopimuksen mukaan vuokra-aika oli 50 vuotta eli Suomi olisi saanut alueen takaisin vasta vuonna 1994, mutta asiasta päästiin sovintoon jo aiemmin ja Porkkalan vuokra-alueen rajat avattiin 26.1.1956. Vuokrakauden jälkeen alkoi alueen nopea teollistuminen ja väestörakenteen muutos. Alueelle muutti suomenkielistä väestöä ja maanviljelyksen merkitys väheni.

Lähteet:

Museovirasto, RKY-2009 inventointi:

www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1163

www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1202

Porkkalan vuokra-aika: www.kirkkonummi.fi/prime_612.aspx (luettu 11/2015)

Hangon kansallinen kaupunkipuisto, perustamisselvitys 2000–2007, (2008). Hangon kaupunki, Tekninen ja ympäristövirasto.

6. SAARISTON PERINTEISIÄ ELINKEINOJA: KALASTUS, METSÄSTYS, MAA- JA METSÄTALOUS SEKÄ TEOLLISUUSPERINTÖ

6.1 Kalastus

Kaupallinen kalastus Itämeren sisäosissa oli vielä 1600-luvulla pienimuotoista. Perinteisesti alueen kalastus oli keskittynyt jokiin, joista pyydettiin vaelluslajeja kuten lohta, purotaimenta, siikaa, vimpaa, kuoretta, ankeriasta ja nahkiaista. Jokikalastus oli helpompaa ja se ei vaatinut kalliita välineitä. Vähitellen kalastuksen painopiste kuitenkin siirtyi joilta merelle, kun jokikalastus pienensi kalakantoja.

Kalastusoikeus on kuulunut yhteen rannan omistuksen kanssa. Kun vähitellen siirryttiin ulommas merelle, rannan omistuksella ei ollut enää niin suurta merkitystä, mutta avomerelle sopivan kaluston hankintaan tarvittiin pääomia.

Ruotsin kruunu pyrki 1700-luvun puolivälistä lähtien edistämään kalastuselinkeinoa. Se antoi kalastusyhtiöiden perustajille taloudellista tukea. Espooseen perustettiin kaksi kalastusyhtiötä kirkkoherra Cajanderin ja Espoon kartanon omistajan Ramsayn toimesta. Kalastajiksi he palkkasivat erityisesti virolaisia, koska virolaisten avomerikalastustekniikka oli huomattavasti kehittyneempi kuin suomalaisten.

Espoolaiset eivät olleet muiden uusimaalaisten tapaan yhtä innokkaita kalastajia kuin turunmaalaiset. Kalastusta harjoitettiin enimmäkseen kotitarpeiksi. Silakka oli tärkeä osa ravintoa ja sitä pyydettiin nuotalla. Lisäksi kalastuksessa käytettiin verkkoja, katiskoja, rysiä ja mertoja.

1800-luvulla pyydettiin silakkaa ja suomukalaa nuotalla; 1900-luvun alussa verkkokalastus

syrytytti nuottapyynnin. Myös rysäkalastusta harjoitettiin vilkkaasti 1800- ja 1900-luvuilla. Aluksi varsinaisia ammatikseen kalastavia ei ollut, vaan talonpojat, heidän talonväkensä ja torpparit kalastivat lisätienestikseen.

Silakasta tuli alueen kaupallisen kalastuksen pääsaalis 1800-luvun kuluessa. Ensimmäinen avomerikalastuksen muoto oli 1800-luvun puolivälin jälkeen Suomessa ajoverkkopyynti, ns. räkki-pyynti, joka levisi Suomenlahdelle Perämereltä ja Saaristomereltä hitaasti, vasta 1900-luvun alkupuolella. Valtamerikalastusta suomalaiset harjoittivat noin 1860-luvulta lähtien, jolloin nälkävuodet ajoivat väestöä Pohjois-Suomesta Jäämeren rannoille Ruijaan.

1900-luvun alkuvuosikymmeninä tehtiin troolaukskeita, joiden perusteella todettiin, että Itämeren epätasainen merenpohja repi troolin helposti rikki. Vasta pintatroomin kehittäminen muutti tilanteen ja 1950-luvulta lähtien maahamme alettiin hankkia käytettyjä kalastusaluksia troolausta varten. Troolareiden saalis oli lähes yksinomaan silakkaa. Troolarit edellyttivät yleensä erillistä kalasatamaa, vanhat kotilaiturit eivät olleet tarpeeksi syviä eikä niihin päässyt noutamaan suuria saaliita kuorma- tai säiliöautolla. Esimerkiksi 1960-luvun lopulla Loviisan Valkon satamaa rakennettiin troolauksen tarpeita varten.

Maassa oli kysyntää suolasillille. Parhaat silliapajat olivat Islannin vesillä; laskettiin, että parempilaatuinen silli korvaisi pidemmän



Silakoiden perkaamista Strömsbyssä Kirkkonummella noin vuonna 1910. Kuva E.W. Suomalainen, Museovirasto.



Vanha kalastajatila
Raaseporin saaristossa.
Kuva Heli Vauhkonen.



*Espoon Penttalan saarella on hyvin säilynyt kalastatila, jota Espoon kaupunki kunnostaa museokäyttöön.
Kuva Heli Vauhkonen.*

pyyntimatkan kulut. Ensimmäisiä sillinpyytäjiä oli hankolaisen konsulin ja kauppaneuvoksen H.A. Elfvingin laivue, joiden alukset oli vuokrattu Norjasta. Myöhemmin Elfvingin omistama Suomen Lokki oli maamme ensimmäinen valtamerikalastusala. Sillisaaliit käsiteltiin jo pyyntipaikalla ja varastoituihin laivoihin. Sillinpyynti ja matkat kestivät useamman viikon loppukesästä- alkusyksyyn. 1930-luvulla Islannin vesillä kalasti toinenkin suomalainenlaivue: laivanvarustaja Ragnar Nordströmin Loviisan Kalastus Oy:n alukset. Vuonna 1936 Elfvingin Kalastuslaivue Oy ja Loviisan Kalastus Oy yhdistivät voimansa ja yrityksen uudeksi nimeksi tuli Suomen Kalastus Oy - Finska Fiskeri Ab.

Suomalaiset joutuivat lopettamaan valtamerikalastuksen Koillis-Atlantin kalastuskomitean asetettua rajoituksia pyynnille kalakannan romahdettua 1970-luvulla. Suomalaisten sillinpyyntäjien saaliit eivät olleet riittäneet tyydyttämään suomalaisten sillin tarvetta kuin sotia edeltävä aikana.

Kalastuksella oli suuri merkitys Espoon

talouselämässä vielä viime vuosisadan keskivaiheilla. Vuosisadan jälkipuoliskolta alkaen huvila-asutus on suurimmaksi osaksi peittänyt alleen vanhat kalastajatilat. Parhaiten alkuperäisen asunsa on säilyttänyt Penttalan saaren kalastajakylä, jota kunnostetaan museoalueeksi.

Porvoon Onaksen saaristoon kuuluva Långholmen osoitettiin kausiluontoista kalastusta varten vuonna 1948 Porkkalan Mäkiluodosta vuokra-alueelta siirretyille 14 kalastajalle. Kalastajat pyysivät silakkaa ja kilohailia valtalon vesillä vuoteen 1956 saakka, kunnes he pääsivät palaamaan takaisin Kirkkonummelle.

Lähteet:

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3 (1994) toim. Erkki Riimä, Porvoo.

Ockenström Katariina (2007). Itä-Uudenmaan rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (RAKU). Itä-Uudenmaan liitto 2007/ julkaisu 90.

Pekkanen Johanna ja Heininen Virve, (2013), Kuninkaankartanosta kaupungiksi, Viisi vuosisataa espoolaiselämää.

6.2 Metsästys

Ulkosaariston pienet luodot olivat arvokkaita riistamaita hylkeen ja lintujen pyyntiin. Kalastus ja talvinen hylkeenpyynti olivat pääelinkeino- ja 1700-luvun loppuun saakka. Hylkeenrasva ja -nahat sekä kalansaaliit olivat tärkeitä vienti- ja vaihtotuotteita. Hylkeenrasvaa myytiin mm. nahkureille ja sitä käytettiin sideaineena rakennusten maalauksessa.

Haahka on aina ollut monipuolinen luonnonvara. Haahkanliha sekä -munat olivat saaristossa tärkeää ravintoa, sillä suuresta linnusta saa paljon lihaa. Arvokkaita untuvia on myös kerätty pesistä runsaasti. Myös munia poimittiin aiemmin, vaikka se oli linnuille melko tuhoisaa. Ulkoluodoilla viihtyvän haahkan pyynti vaatii hyvän veneen ja taitoa liikkua merellä.

Koska välimatkat pyyntipaikan ja kodin välillä olivat pitkiä ja silloiset veneet eivät olleet yhtä tehokkaita kuin nykyiset, oli metsästäjien ja kalastajien asuttava kalastusretkien aikana tilapäisesti ulkoluodoilla. Alussa rakennettiin tuulensuojia kivistä ja purjeista. Niiden jäännöksiä on löydetty monelta luodolta. Ensimmäiset hirsiset kalasauvat rakennettiin 1600-luvulla.

Lähteet:

Eriksson, Bengt (2009) Talonpoikaispurjehdus Helsingin pitäjässä 1500-luvulla. Tallinn.

www.merenkurkku.fi/maailmanperintoalue/merenkurkun-historia/topdf (luettu 29.10.2015)

6.3 Maa- ja metsätalous

Saariston viljelysalat eivät olleet suuria. Rannikolla saatiin paikoin maan merestä kohoamisen ja niittyjen ojitamisen kautta laajojakin ja hedelmällisiä peltoaloja, mikä osaltaan edisti rannikkovyöhykkeen kartanotaloutta. Pellot ja niityt raivattiin lahtien ja salmien rannoille tai suurempien saarten sisäosiin, rakennusten läheisyyteen. Ulkosaarilla raivattiin vähäiset painanteet karjan

laitumiksi, rehun tuotantoon tai vihannes- ja juuresmaiksi. Kaikki heinää tuottavat maa-alat olivat erityisen arvokkaita. Saaristossa oli aina puute heinästä ja sitä kerättiin ja säilöttiin kaikista mahdollisista paikoista, sillä muuten karja ei selvinnyt talven yli. Vesi yhteydet helpottivat kuljetuksia, talvella kuljetettiin heinää jääteitä pitkin kauempana olevien niittyjen ladoista. Rannikon maataloilta vietiin usein lampaat kesäksi ulkosaarille, jossa niitä ei tarvinnut erikseen hoitaa eikä valvoa. Myös nuori karja ja hevoset, etenkin varsat vietiin kesäisin saarille, mistä kertovat monet hevos-, vasikka- tai muut kotieläimiin liittyvät saarten nimet.

Polttopuiden myynti toi tärkeitä käteistuloja saariston talonpojille varsinkin talonpoikaispurjehdusten aikaan, kun nopeasti kasvavien kaupunkien lämmitykseen käytettävien halkojen tarve lisääntyi.

6.1 Veneenrakennus ja telakkateollisuus

Vanhimmat veneet eli ruuhet tehtiin yhdestä puusta kovertamalla. Ruuhesta kehittyi aikojen saatossa sen laitoihin lisäautoja lisäämällä limisaumaiset veneet. 1500-luvun veneistä ja laivoista on kuitenkin vähän tietoa, sillä silloin rakennettujen veneiden ja laivojen hylkyjä on löydetty vähän, koska niissä yleisesti käytetty mänty tai kuusi ei ole kestänyt aikaa. Rakennusmateriaalina käytettiin useimmiten tiukkasyistä mäntyä ja veneenrakennusta harjoitettiin siellä, missä materiaalia oli parhaiten saatavilla. Veneen käyttöikä oli 15–20 vuotta, jonka jälkeen vene hylättiin, poltettiin tai otettiin asumuksen rakennusaineeksi.

Veneen- ja laivanrakennus oli pääosin keskittynyt maassamme Pohjanmaalle, etenkin Närpiöön, ja Varsinais-Suomeen. Uudellamaalla rakennettiin keskiajalla veneitä etenkin Pohjan ja Pernajan pitäjissä. Saaristolaiset ja rannikon kalastajat rakensivat veneensä itse tai alueilla kehittyi veneenrakentajasukuja, joissa taito kulki isältä pojalle. Usein kalastajatilalla saattoi olla veneitä



*Hangon Kappelisatamassa toimii veneveistämö Äminne, joka jatkaa yhtä saariston ja rannikon perinteisistä elinkeinoista.
Kuva Tuula Palaste-Eerola*

eri tarkoituksiin; nuotta- tai verkkovene, käyttöveeneä purjehdittava jolla sekä eka, pieni, merikelpoinen soutuvene.

Veneen tekotavat ja veneen muodot eroavat toisistaan jonkin verran eri rannikkoalueilla paikallisten olojen ja veneiden käyttötarkoitusten mukaan. Talonpoikaisveneet olivat pienehköjä 5–8 metriä tai keskisuuria 8–12 metriä pitkiä kannettomia yksi- tai kaksimastoisia rannikkoaluksia eli skuuetteja. Ne olivat olemuksiltaan veneitä, joita ei voinut käyttää nuotanvetoon tai silakanpyyntiin.

Kustaa Vaasa perusti 1550-luvulla laivakartanoita, joissa toimi laivastoasema ja veistämö. Helsingissä sijaitsi yksi laivakartano ja Tammisaaressa kruununveistämö. Vanhankaupunginlahdella työskenteli laivatimpureita Viikin Kuninkaankartanon veistämöllä jo ennen laivakartanon perustamista. Lähitienoon metsistä oli pian käytetty sopiva laivapuu ja puuta jouduttiin uittamaan pohjoisempaa Vantaanjokea pitkin. Vahvempaa laivapuuta, tammea, tuotiin Etelä-Ruotsista ja Baltian maista.

Maamme vanhin telakka perustettiin Suomenlinnaan 1700-luvulla. Sen merkitys on keskeinen osa Suomenlinnan historiaa. Niin sanottu kaleeritelakka rakennettiin Susisaaren pohjoisosaan,

jossa sijaitsi pienten saarten rajaama merenlahti. Valmiit telakka-altaat käsittivät säilytysosaston ja pienemmän korjausaltan. Niissä oli tilaa viidelletoista saaristofregatille.

Porvoon Hamarissa aloitettiin 1700-luvun puolivälin jälkeen laivanrakennus. Hamarin telakalla rakennettiin 1800-luvulla useita suuria laivoja, mutta 1920-luvulla telakkatoiminta lopui. Telakan toiminta otettiin uudelleen käyttöön vuonna 1945, kun se toimi sotakorvaustelakkana. Myös itäsuomaalaisten pellinkiläisten veneveistämöiden veneet ovat tunnettuja jo 1800-luvulta. ”Pellinkiläinen” on nopea merikelpoinen puufiskari. Veneenveisto kehittyi merkittäväksi elinkeinoksi 1900-luvun alussa. Porvoon seudun merkittävien veneveistämökeskittymä oli Kråkössä Pellingin ulkopuolella. Alueella toimi kuusi veneveistämöä, joiden kookkaat verstrasrakennukset olivat näkyviä rantamaisemassa.

1900-luvun alussa rakennettiin vielä pääosin pelkästään purjein kulkevia aluksia, mutta myös ensimmäiset hehkukuulamoottorit asennettiin kaljaaseihin apumoottoreiksi. Porvoon Emäsalossa rakennettiin kymmenittäin apumoottorilla varustettuja kaljaaseja. Aikaisemmin hankitut jaalat ja kaljaasit oli yleensä rakennettu Suomenlahden

saarilla tai Viipurin lahden rannikkopitäjissä. Näiltä seuduilta hankittiin laivanrakentajia opettamaan saariston ja rannikon kirvesmiehille purje-laivantekoa. Yksi tunnetuimmista mestareista oli Erik Tyni Pyhtään Kaunissaaresta.

Sodan jälkeen puulaivoja rakensi vielä Valkon laiva Oy Loviisassa ja August Eklöf Ab Porvoossa. Porvoolaisen Eklöfin telakan laivatoimitukset päättyivät sotakorvauksiin, mutta sotien jälkeen rannikoille syntyi uusiakin telakoita. Porvoonjoen länsirannalla sijaitseva ja edelleen toiminnassa oleva Wileniuksen telakka perustettiin vuonna 1932. Telakka tunnetaan erityisesti sekä kansallisesti että kansainvälisesti merkittävien puisten kilpa- ja matkapurjeveneiden valmistajana.

Yhtenä syynä rautarunkoisten alusten yleistymiseen 1850-luvulla oli laivanrakennuspuun väheneminen. Rautainen laivanrunko osoittautui puurunkoista kestävämmäksi ja taloudellisemmaksi ratkaisuksi. Muotoilu oli vapaampaa ja rautarunkoiset alukset voitiin rakentaa pidemmiksi ja kevyemmiksi, jolloin lastia voitiin kuljettaa enemmän. Teräksen käyttöönotto laivanrakennuksessa lisäsi merenkulun taloudellisuutta.

Suomessa rakennettujen höyrylaivojen historia on samalla suomalaisten konepajojen historiaa, sillä laivapajojen tuotevalikoima oli laaja. Laivojen ohella markkinoitiin muun muassa rautatiekalustoa, maatalousvälineistöä ja työkaluja. Telakka-alueet levittyivät laajalle, sillä konepajarakennuksen lisäksi alueella oli esimerkiksi erilinen valimo, pannuverstas, laivanrakennussuoja ja varastoja.

Apteekkari Johan Julin perusti maamme ensimmäisen konepajan Fiskarsiin vuonna 1830. Fiskarsin konepajan toiminta alkoi hyvään aikaan, sillä höyrykoneista oli tulossa teollisuudessa ja liikenteessä välttämättömyys; aiemmin koneet oli jouduttu hankkimaan ulkomailta.

Helsingin vanhin konepaja J.D. Stenberg & Pojat perusti vuonna 1852 Sörnäisiin ja Hakaniemen työhuoneen ja mekaanisen verstaan. Hakaniemen konepajan työt olivat aluksi vaatimattomia; Helsingin lähiliikenteelle rakennettiin

muutama höyryvene. Myöhemmin pienehköjä aluksia syntyi viiden kuuden kappaleen vuosivauhdilla.

Sörnäisissä toimi 1870-luvun alkuvuosina konealan yritys *Osberg & Bade*, joka oli Suomen suurin konepaja aina vuoteen 1882, jolloin se lopetti toimintansa. Vasta vuonna 1891 Osbergin työpaja yhdistettiin Oy Siltarakennukseen ja uusi yhtiö *Kone- ja Siltarakennus Oy* aloitti toimintansa Sörnäisten rantatien molemmilla puolilla. Kone ja Silta oli menestyvä laivanrakennusyritys, joka toimitti laivoja Venäjälle.

Helsingin kolmas tärkeä laivanrakennustelakka *Helsingin laivatelakka* sijaitsi Hietalahdessa. Se rakennettiin vuosina 1865–68. Hietalahden telakan alkuvaiheet olivat vaikeita, ja vasta 1890-luvulla omistajan vaihtuessa telakasta kehittyi yksi maamme merkittävimmistä telakoista. Helsinki pysyi maamme tärkeimpänä telakkateollisuuden kaupunkina aina 1980-luvun puoliväliin saakka. Hietalahti on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti merkittävä telakka- ja satamamiljö, sillä siellä on säilynyt paljon telakkahistoriaan kuuluvaa rakennuskantaa.

Porvoon konepaja aloitti toimintansa vuonna 1880. Paja erikoistui valmistamaan höyryvenettä ja hinaajia, joita rakennettiin etelärannikolle ja Päijänteelle, myös vähemmässä määrin Venäjälle. Loviisan Valkossa toimi vuosina 1945–65 laivanvarustustelakka, jonka toiminta liittyi aluksi sotakorvausten suorittamiseen.

Lähteet:

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3 (1994), toim. Erkki Riimala. Porvoo.

Suomenlinnan rakennusten historia (1997) Museoviraston rakennushistorian julkaisuja 17. Jyväskylä.

Eriksson, Bengt (2009), Talonpoikaipurjehdus Helsingin pitäjässä 1500-luvulla. Tallinn.

Porvoon kansallinen kaupunkipuisto: http://www.porvoo.fi/fi/palvelut/ymparisto_ja_luonto/puistot_viheralueet_metsat/porvoon_kansallinen_kaupunkipuisto/porvoojoen_rannat#Wileniuksen_telakka (luettu 20.11.2015)



Fiskarsin ruukin perusti hollantilainen Peter Thorwöste vuonna 1649. Kuva Tuula Palaste-Eerola.

6.2 Muu rannikon ja saariston teollisuus

Teollisuuslaitosten sijoittumiseen ovat vaikuttaneet mm. käyttövoiman, raaka-aineiden ja työvoiman saanti sekä liikenneyhteydet. Aluksi vesivoima saneli tuotantolaitosten, kuten ruukkien ja sahojen sijainnin. Myöhemmin meri- ja rautatieyhteydet ovat vaikuttaneet rannikolle sijoituneiden tuotantolaitosten sijaintiin. Saaristossa on vielä jäljellä merkkejä alueella toimineesta teollisuudesta kuten sahoista, kaivoksista ja kivilouhoksista.

Uudenmaan varhainen teollisuus käsitti lähinnä pieniä myllyjä, joita rakennettiin jokien

virtapaikkoihin eri pitäjiin. Koko Uudenmaan valtakunnallisestikin merkittävin teollisuusperintö on 1500–1600-luvuilla syntyneet ruukkiympäristöt. Vanhin ruukeista on Mustion ruukki, joka perustettiin vuonna 1562. Muita merkittäviä ruukkiyhdyskuntia rannikon tuntumassa olivat Fagervik, Fiskars, Billnäs, Åminnefors ja Antskogin ruukit. Raudanvalmistusta harjoitettiin 1600-luvulta lähtien myös itäisen Uudenmaan Koskenkylän ja Strömforsin ruukeissa. Entisen Tenholan pitäjän alueelle olivat myös Kullan ja Trollshovdan sekä Skogbyn masuunit.

Ruukkiympäristöihin kuuluivat tuotanto- ja varastorakennukset, kartanot puistoineen, työntekijöiden asuinrakennukset ja alueet, julkisten



Trollshovdan masuunit Raaseporissa. Kuva Heli Vauhkonen

palveluiden ja yhdistysten rakennukset, maatalouden rakennukset sekä liikennerrakennukset ja -rakenteet.

Vuonna 1748 alkaneet Suomenlinnan rakennustyöt vaikuttivat voimakkaasti Uudenmaan rannikon elinkeinoelämän ja teollisuuden syntyyn ja kasvuun, sillä Suomenlinnan rakennustyömaalle tarvittiin paljon työvoimaa ja rakennusmateriaaleja.

Helsingin pitäjän, osittain nykyisen Vantaan, alueella mainitaan olleen vuonna 1750 viisi vesisaha, yhdeksän vesimyllyä, kaksi tiiliruukkia ja yksi kaivos. 1800-luvulle tultaessa louhittiin rautamalmia Sillbölen ja Hämeenkyön suurehkoista kaivoksista. Vantaankoskella toimi rautaruukki, Königstedtin lasitehdas, Dahlforsin villatehdas sekä Tikkurilassa väri- ja silkkitehtaat.

Helsingissä merkittäviä vanhoja teollisuusalueita, jotka kehittyivät 1800- ja 1900-luvuilla,

ovat Sörnäisten rannan ja Suvilahden alue, Hietalahden telakka-alue ja Sinebrychoffin panimo ja Punavuoren teollisuuskorttelit sekä VR:n Pasilan konepaja-alue.

Metsiä omistavat talonpojat rikastuivat, kun puun arvo nousi. Suomenlahden rannikolle syntyi huomattavia puuteollisuuden keskuksia. Skogbyn masuuni oli osa Fagervikin ruukkia, ja se toimi vuosina 1789–1908. Vuonna 1888 Skogbyn teollinen toiminta sai jatkoa, kun saha aloitti toimintansa. Skogbyn alueelle muodostui monipuolinen sahayhdyskunta. Sahan toiminta päättyi 1980-luvulla.

Itä-Uudenmaan 1800-luvun teollisuuslaitokset kuuluivat maamme edistyneimpiin. Puunjalostusteollisuutta kehitettiin Porvoon Hamarissa ja Tolkkisissa sekä Pernajan Isnäsissä ja Koskenkylässä. Hamarin edustalle Kaunissaarelle perustettiin Suomen etelärannikon ensimmäinen höyrysaha vuonna 1870. Isnäsin vanha teollisuusalue

Teollinen kulttuuriperintö

- Rautaruukit
- Tiiliruukit
- + Lasiruukit
- × Keramiikkatehtaat
- Paperimyllyt
- Kaivokset
- ▲ Louhokset
- ★ Hiekanottokuopat
- Masuunit
- Raudanvalmistuspaikat
- Pajat
- + Potaskauunit
- × Tiilenpolttouunit
- ◆ Kalkkiuunit
- ▲ Hiilimiilut
- Tervahaudat
- ★ Vesisahat
- Höyrysaht
- Tuulimyllyt
- ▼ Vesimyllyt

Lähde: Museovirasto

0 10 20 30 km
Pohjakartta-aineisto © MML, 2012

sijaitsee Isnäsinlahden rannalla. Saha-alue rakennettiin 1890-luvulla keskiajalta peräisin olevan rälssisäterin maille. Sahatoiminta jatkui aina 1990-luvun alkuun saakka.

Porvoon Svartbäckissa toimi 1880-luvulta 1930-luvulle kivilouhos, jonka kivityömiehet tulivat Ruotsista. Louhoksen kiviainesta käytettiin ilmeisesti Pietarin rakennustöissä. Svartbäckin alueella on myös pronssikautisia kalmistoja. Porvoossa oli Svartbäckin lisäksi kivilouhoksia Pellinissä, Onaksessa ja Tjusterbyssä.

Sipoon edelleen toimiva kalkkiteollisuus alkoi jo 1500-luvulla. Kalkkirannan teollisuusmiljö sijaitsee meren rannalla Sipoon kaakkoisosassa. Kalkkia tarvittiin paljon Suomenlinnan linnoitustöitä varten. Kalkin kaivaminen ja polttaminen tehtiin kruunun laskuun. Kaivoksen toiminta

lakkautettiin 1700-luvun loppupuoliskolla. Kaivostoiminta aloitettiin suurteollisena toimintana uudelleen vuoden 1933 jälkeen, kun Lohja Oy hankki alueen omistukseensa.

Suomenlinnan rakentaminen vaikutti myös siihen, että monet Espoosta ja Helsingin pitäjästä kartanon hankkineet upseerit perustivat mailleen tiilitehtaita vastaamaan suureen rakennusmateriaalien kysyntään. Tiilitehtaiden kukoistuskausi oli kuitenkin vasta 1800-luvun loppupuolella. Erityisesti Kauklahteen keskittyi monia eri teollisuuden aloja. Espoossa teollisuuden voimakkaan kehityksen aloitti Helsingin-Karjaan välisen rautatien valmistuminen vuonna 1903, jolloin asemien ja pysäkkien läheisyyteen perustettiin keskisuuria ja pieniä teollisuusyrityksiä.

1800-luvun alussa Suomen rautaruukit olivat

riippuvaisia Ruotsista tuodusta rautamalmista. Suomen autonomian alkuvuosina tehostettiin maan omien malmiesiintymisen etsintää. Jussarön pohjoisosasta löydettiin lupaava malmisuoni vuonna 1834. Malmiesiintymäalue lunastettiin kruunulle ja saman tien aloitettiin malminlouhinta. Louhinta keskeytettiin muutamiksi vuosiksi, mutta saaren pohjoisosan avolouhosten jono syntyi jo vuonna 1840 ja jatkui 1860-luvulle, jolloin se oli maamme merkittävin kaivoshanke. Vuodesta 1841 lähtien käytettiin kaivostyössä vankityövoimaa, jotta tuotantokustannuksia olisi voitu laskea. Jussarö oli tuolloin monipuolinen kaivosyhteisö, jossa oli erillinen rakennuskanta kaivoshallinnolle, tuotannolle, vangeille ja sotilaille. Suurin osa Jussarön malmista myytiin Trollshovdan, Daalin ja Vantaan masuuneille. Senaatin tekemän sopimuksen mukaan malmia voitiin myydä alle tuotantokustannusten. Kaivos ei ollut taloudellisesti kannattava. Toiminta lopetettiin vuonna 1861.

Oy Vuoksenniska Ab teki rautamalmilöydön Jussarön eteläpuolelta meren alta 1950-luvulla. Saaren eteläosaan rakennettiin kaivostunnelit ja -torni sekä kaivokseen liittyvät rakennukset 1950- ja -60-luvuilla. Ensimmäinen malmilasti lähti vuonna 1961 jalostettavaksi Hangon Koverharin tehtaalle. Kaivostoiminta lakkasi kuitenkin kannattamattomana vuonna jo 1967.

Pienempiä rautakaivoksia toimi 1800-luvun puolivälin molemmin puolin myös Ängholmenilla ja Lökhölménilla Tammisaaren saaristossa. Ängholmenin rautamalmia käytti Mustion ruukki ja Lökhölménin esiintymiä hallitsi Fagervikin, Billnäsin ja Skogbyn omistanut Hisingerin suku.

Hangon talvisatama ja rautatien suomat hyvät kuljetusmahdollisuudet synnyttivät kaupunkiin teollisuutta. Hanko Pohjoisen teollisuusalue muodostui 1910-luvulta lähtien; tosin siellä oli sijainnut jo aikaisemmin Börtzellin höyrysaha, jonka nimeksi tuli myöhemmin Hangö Ångsåg & Snickeri. Yritys oli kuuluisa tehdasvalmisteisista huvilaosistaan. Hanko Pohjoisen tehdasrakennukset olivat valmis- tettu Tvärminnen tiilitehtaan (perustettu 1908)

kalkkiahiekkatiilistä. Elintarviketeollisuutta alueella harjoittivat Suomalais-Englantilainen Biscuittehdas Oy ja Margariinitehdas Oy Elo Ab.

Suomen kalastus Oy:n kalanjalostustehtaat, jotka tekivät kalasäilykkeitä islanninsillistä ja kotimaisesta pikkukalasta toimivat Loviisassa ja Hangossa. Myös Kirkkonummen Porkkalassa toimi virolaisten perustamia kalanjalostustehtaita 1900-luvun alussa, kuten esimerkiksi Tullandetin kalasäilyketehdas.

Oy Granit Ab -kiviteollisuusyritys perustettiin vuonna 1886 Hangon Itäsatamaan hyvien louhimis- ja kuljetusolosuhteiden läheisyyteen. Viereistä Kuningatarvuorta oli louhittu jo Hangon linnoitusta ja kaupungin rakennuksia, satamaa ja katuja varten. Yhtiö vei kiveä pääkaupunkiin ja Pietariin sekä Venäjän muihin suurimpiin kaupunkeihin. Yhtiön tuotanto keskittyi hienompien rakennuskivien ja muistomerkkien valmistukseen. Granitista tuli alansa johtava yritys Suomessa, mutta toiminta keskeytyi ensimmäisen maailmansodan aikana. Hangon vuokra-ajan (1940–41) jälkeen yritys ei enää palannut Hankoon. Hangon kaupungin edustan saarilla ja luodoilla on nähtävissä kiviteollisuuden jäljet saariston louhituissa graniittikallioissa.

Alun perin Tenholan pitäjään kuulunut Oy Forcit Ab:n räjähdysainetehtas on sekä tuotantoltaan että ympäristöltään harvinainen tehdas, jonka räjähdysaineita on käytetty mm. Uudenmaan kaivosteollisuudessa.

Lähteet:

Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Helsingin seutukaavaliiton julkaisu B22-1986.

Härö, Mikko (1993), Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto.

Ockenström, Katariina (2007), Itä-Uudenmaan rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (RAKU). Itä-Uudenmaan liitto 2007/ julkaisu 90.

Putkonen, Lauri (1989), Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat teollisuusympäristöt. Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto, tutkimus 4/1988. Helsinki.



Takavarikoituja viinakanistereita lastataan Helsinkiin kuljetusta varten 1920-luvulla. Kuva A. Rönnberg, Helsingin kaupunginmuseo.

6.3 Pirtun salakuljetus kieltolain aikana

Suomeen säädettiin kieltolaki vuonna 1919 ja sitä tiukennettiin vuonna 1922. Kieltolain syntymiseen vaikuttivat kansalaisten lisääntynyt alkoholin käyttö ja sen myötä yhteiskunnalle aiheutuneet haitat.

Rajoitukset, kiellot ja verotus sekä alkoholin saatavuuden huonontuminen loivat edellytykset Virossa meritse tapahtuvan spriin salakuljetukseen. Virossa valmistettu pirtu oli halpaa ja arveltiinkin, että kolmasosa Viron spriituotannosta salakuljetettiin Suomeen.

Aluksi salakuljetus oli vaatimatonta ja sitä harjoitettiin pienehköillä suomalaisilla ja virolaisilla kalastusaluksilla Tallinnasta suoraan Suomenlahden yli Suomeen. Kieltolain myötä järjestelmällinen ja suurimittainen salakuljetus alkoi. Isot sprii-lastissa olevat niin sanotut depot-alukset ankkuroivat tullialueen ulkopuolelle ja möivät lastinsa pienempiin aluksiin, jotka kuljettivat lastin rannikolle. Ankkuripaikat sijaitsivat yleensä kaupunkien ja taajamien edustalla lähellä markkinoita, salakuljetusveneitä suosivan, vaikeakulkuisen ja sokkeloisen saariston ulkopuolella.

Suomenlahden rannikolla ankkuripaikkoja oli etenkin Sipoon, Helsingin, Espoon ja Inkoon

edustalla. Rannikolla salakuljetukseen käytettiin pieniä nopeita moottorialuksia, jotka pääsivät tullin veneiltä karkuun. Sprii oli yleensä pakattu 10 litran peltikanistereihin, jotka oli helppo siirtää miesvoimin aluksen kannelta toiselle.

Salakuljettajat olivat aluksi pääasiassa saaristolaisia. Toiminnan muututtua haasteellisemmaksi, salakuljetus keskittyi erityisten pirtuisäntien johtamille ja rahoittamille organisaatioille. Tunnetuin pirtukuninkaista oli Algot Niska. Pirtun salakuljetus ylitti viranomaisten voimavarat. Pirtusodassa tulitaistelut olivat usein arkipäivää eikä uhreilta välttytty.

Salakuljetus kääntyi laskuun vasta merivartiolaitoksen perustamisen jälkeen vuonna 1930, jolloin uusi organisaatio sekä valvontaan kehitetty moottorialuskalusto alkoivat tuottaa tulosta. Alkoholin kysyntä kääntyi laskuun uuden alkoholilain kumottua kieltolain vuonna 1932. Kieltolain päättyminen ei kuitenkaan lopettanut spriin salakuljetusta, vaan suurtakavarikkoja tehtiin vielä 1960-luvullakin.

Lähde:

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3 (1994) toim. Erkki Riimala, Porvoo.

7. VIRKISTYS

7.1 Höyrylaivaliikenne

Höyrylaivaliikenne Helsingistä länteen käynnistyi 1860-luvulla ja säännölliset laivavuorot loivat edellytyksiä yritystoiminnan kehittymiselle. Höyrylaivat kulkivat Helsingin lähiliikenteessä useilla paikallis- ja saaristoreiteillä varhaisesta keväästä myöhään syksyyn. Lähiliikenteen lähtölaiturit sijaitsivat Pohjoissatamassa, Eteläsatamassa, Kaupattorin vieressä ja Ruoholahdessa.

Säännöllinen höyrylaivaliikenne muutti myös kaupunkien yhdyskuntarakennetta. Rannikkolaivaliikenne toi mukanaan kesähuvila-asutuksen. Helsingissä huvila-asutus levisi 1800-luvun lopulta lähtien ensin lähisaarille ja rannoille, myöhemmin etäämmälle, kun lähisaaret alkoivat täyttyä. Helsingissä esimerkiksi Stansvikin kartanon huviloita vuokrattiin kesäasukkaille jo 1860-luvulta lähtien. Laivat liikennöivät 1870-luvulta säännöllisesti 1940-luvulle saakka keväällä jäiden lähdöstä myöhään syksyyn. Vilkkaimpana aikana lähes

jokaisen asutun saaren tai suuremman huvilan rannassa oli oma laivalaituri. Laivat kuljettivat matkustajien ohella talonpoikien tuotteita kaupunkiin myytäväksi.

Toisen maailmansodan jälkeen suurin osa höyrylaivoista luovutettiin sotakorvauksina Neuvostoliittoon. Kun Porkkalanniemi jouduttiin vuokraamaan Neuvostoliitolle, aikaisemmin länteen suuntautunut liikenne päättyi Espoonlahdelle.

Jotta liikennettä voitiin sodan jälkeen jatkaa, hankittiin vanhoja höyrylaivoja sekä rakennettiin puurunkoisia moottorialuksia, joita alettiin kutsua vesibusseiksi. Vesibussit liikennöivät Ruoholahdesta Espoon Suvisaariston lukuisiin saariin sekä lähiliikennettä oli Seurasaareen, Mustasaareen ja Lauttasaareen.

Etelä- ja Pohjoissatamasta suunnattiin Sipoon ja Porvoon saaristoon, Emäsaloon, Pirttisaareen ja Pellinkiin. Osa aluksista teki viikonloppuisin



Helsingiläisten muuttoa kesähuviloilleen saaristoon 1910-luvulla. Kuva on Helsingin Eteläsatamasta. Kuva: Ivan Timiriasev, Helsingin kaupunginmuseo.

huvimatkoja mm. Porvooseen. Lähiliikenteen vuoroja ajettiin Laajasaloon, Villinkiin, Lekholmeniin sekä Vartiosaareen.

Yhteysliikenteen Kauppatorin ja Suomenlinnan välillä hoitivat vuosikausia puolustusvoimien alukset aina vuoteen 1952, jolloin valmistui Suomenlinnan Liikenne Oy:n – Sveaborgs Trafik Ab:n tilaama moottorilautta Suomenlinna-Sveaborg. Samana vuonna Helsingin olympialaisiin valmistui useita vesibusseja, jotka tarjosivat kisavieraille erilaisia risteilyjä.

Lähteet:

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3 (1994) toim. Erkki Riimala, Porvoo.

Härö, Erkki (1984), Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuuri-maisema. Espoon kaupunginmuseo.

Pekkanen Johanna ja Heininen Virve, (2013), Kuninkaan-kartanosta kaupungiksi, Viisi vuosisataa espoolaiselämää. Riika.

7.2 Kylpyläkulttuuri ja huvila-asutus

Saariston ja rannikon kesäiseen arvonnousuun vaikuttivat 1800-luvun alkupuolella ajan politiikka sekä muuttuneet käsitykset luonnosta ja terveydestä. Itämeren rannoilla Saksassa perustettiin ensimmäiset merikylpylät jo 1800-luvun taitteessa ja niiden ympärille syntyi huvilayhdyskuntia. Merikylpylöiden rakentamiseen Suomen rannikolle vaikutti Venäjän sisäpolitiikka, joka rajoitti venäläisten matkustamista ulkomaille 1820-luvulta alkaen. Pietarilaiset etsiytyivät viettämään kesä- ja kylpysesonkia rannikkokaupunkeihin.

Rannikko- ja saaristoelämän suureen suosioon 1800-luvun lopussa ja vuosisadan alussa vaikuttivat kasvanut varallisuus, uudenlaisen luontoromantiikan ihailu, ulkoilmaelämän ja urheilun harastus sekä kiinnostus terveellisiin elintapoihin.

Uudellamaalla terveyskylpylöitä rakennettiin mm. Helsingin Kaivopuistoon, Hankoon ja Loviisaan. Kylpylät vilkastuttivat kesällä talvisin uinnua kaupunkia. Kylpyläkaupungit olivat aikanaan seuraelämän keskuksia. Kylpylöiden ympärille

rakennettiin puistoja ja lomanviettoa elävöittivät erilaiset konsertit, teatteriesitykset sekä liikunnalliset harrastukset kuten kroketi, tennis ja purjehdus. Huvi- ja kilpapurjehdus levisi Itämerelle Englannista 1850- ja 60-luvulla.

Itämeren muiden kylpyläkaupunkien esimerkien mukaisesti myös Hankoon rakentui kylpylän läheisyyteen huvila-alue, jonka huviloissa herrasväki vietti kesäänsä, ja jonka pensionaatit majoittivat Hankoon tulleita kylpylävieraita.

Hangon kylpyläpuiston huvila-alue syntyi keskustan kaavoitetun alueen ulkopuolelle. Ensimmäiseksi rakentui ns. Läntisen Kylpyläpuiston huvila-alue Kasinon ja entisen kylpylän läheisyyteen, Tammisaareen johtavan tien (nykyisin Appelgrenintie) varrelle 1880–1890-luvuilla. Koska alueella ei ollut asemakaavaa, tontit olivat suuria eikä rakentamista koskenut määräykset, vaan huvilat saattoivat olla suuria, kaksi- ja jopa kolmekerroksisia rakennuksia.

Hangon Kylpyläpuiston huvila-alueen erityispiirteenä on se, ettei huviloilla ole omaa rantaa, vaan rannat ovat kaupungin omistuksessa.

Loma-asumisen varhaisimpana muotona oli majoittuminen paikkakuntalaisten asuinrakennuksiin talon asukkaiden muuttaessa kesäksi ulkorakennuksiin kuten aittoihin tai erityisesti tätä tarkoitusta varten rakennettuihin piharakennuksiin. Arkkitehtien suunnittelemat komeat kylpylärakennukset vaikuttivat osaltaan paikalliseen rakentamiseen. Esimerkiksi Loviisassa kaupunkilaiset koristelivat rakennuksiaan ja lisäsivät niihin lasi- ja avokuisteja oleskeluun luultavasti kylpylävieraiden houkuttelemiseksi.

Kesäasutus levisi saaristoon höyrylaivaliikenteen myötä. Myös saaristossa säätyläiset vuokrasivat jo 1800-luvun alussa kalastajatorppia kesäasunnoikseen ja ilmiö jatkui huvilarakentamisen rinnalla. Kalastajat muuttivat itse kesäksi rantaaittoihin tai muihin vaatimattomimpiin tiloihin.

Saaristoon nousi suuri määrä sekä upeita että vaatimattomampia kesähuviloita, ja kaupunkien keskiluokka etsiytyi rannikon asukkaiden kesävieraksi viettämään yksinkertaista elämää.



N:o 341.
LOVIISA. Huvipuutarhaston
LOVIISA. Huvipuutarhaston
Daniel Nyblin. Huvipuutarhaston. 1893.

Loviisan kylpylä ja kylpylävieraita vuonna 1893. Kuva Daniel Nyblin, Museovirasto.



Villa Bergenheim Hangossa.
Kuva Hangon museo.



Helsingin Villinki oli suosittu kesäviettopaikka, johon rakentui laaja huvilayhdyskunta. Kuva Tuula Palaste-Eerola.

Saaristosta ja rannikosta tuli myös taiteen kohteita, joita taidemaalarit ja kirjailijat kuvasivat töissään. Lisäksi 1900-luvun alkuvuosien jälkeen suomalainen saaristomaisema alettiin nähdä tavoiteltavana maisemaihanteena.

Laajamittaista huvilatonttipalstoitusta harjoitti mm. Ab Sommaröarna -niminen yhtiö Espoon Suvisaaristossa 1900-vuosisadan alussa. Kiinteistöyhtiö oli palstoittanut Svinön ja Moisön tiloille 1910-luvun loppuun mennessä 120 huvilatonttia. Iso Vasikkasaari on yksi Espoon hienoimpia huvilasaaria. Monet Espoon saariston huviloista ovat kulttuurihistoriallisesti hyvin arvokkaita kuuluisan suunnittelijansa tai rakennuttajansa ansiosta.

Itä-Helsingin laajin ja merkittävin huvilayhdyskunta on Villinki, jossa on 60 rakennustaitteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokasta huvilaa. Myös pohjoisempana oleva Vartiosaari on tunnettu monista arvokkaista huviloistaan.

Laajasalon kanavan rakentaminen ja avaaminen vuonna 1874 lisäsi huvila-asutusta ja vilkastutti höyrylaivaliikennettä itäsaaristossa.

Myös Sipoon ja Porvoon saaristoon rakennettiin kesäkäyttöön tarkoitettuja huviloita 1880-luvulta alkaen. Sipoon ensimmäiset huvilat rakennettiin rannikolle ja saariin suurten kartanoiden omistamille maille.

Tyyliltään 1800-luvun lopun huvilarakentaminen edusti aikakauden arkkitehtuurissa suosittuja kertaustyyplejä. Aikakauden uutena rakennustyyppinä huvila synnytti myös käsitteen huvilatyylistä, jolle oli ominaista parvekkeet, kuistit ja runsas koristelu. 1900-luvun vaihteessa huviloissa ja kylpylärakennuksissa olivat suosittuja kansallisromanttiset aiheet kuten myös matkailuteemaan hyvin sopivat, eksoottisia tyylipiirteitä tarjoavat sveitsiläistyyli ja ns. lohikäärmetyyli. 1900-luvun alussa rakennettiin jugendhuviloita.

Huvilarakennukset olivat usein suurikokoisia puistomaisen pihan ympäröimänä. 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alkukymmenien huviloita ei koskaan sijoitettu aivan rantaan. Koska ihanteena oli näkymät ympäröivään maisemaan ja raikas ilma, oli suosittua rakentaa mäkien harjujen rinneille. Aikakaudella huvila käsitteenä ei tarkoittanut pelkästään loma- ja kesäasuntoa, vaan se edusti uutta modernia terveellisempään elämään soveltuvaa asuinmuotoa. Esim. Loviisan kaupunkia rajaavalle Myllyharjulle kaavoitettiin huvilatontteja helsinkiläisen arkkitehtitoimisto Jung & Bomanndsson 1900-luvun alun huvilakaupunkiihanteita seuraillen.

Huviloiden suunnittelijoina on ollut ajan kuuluisimpia arkkitehtejä mm. Theodor Höijer ja Lars Sonck. Ajan tavan mukaisesti myös rakennusmesarit suunnittelivat huviloita.

1800-luvun lopun ja 1900-alkukymmenien huviloita ei koskaan sijoitettu aivan rantaan. Huvila-asutus voidaankin jakaa autonomian ajan suurhuviloihin, 1920–30-lukujen vakiintumiskauteen sekä sodan jälkeisen ajan mökkirakentamisen voimakkaaseen leviämiseen. Lisäksi saaristoon on rakennettu lukuisia yhteisöjen henkilökunnille perustamia lomanviettokiinteistöjä.

Myös rautateiden rakentaminen Helsingistä Hämeenlinnaan vuonna 1862 ja Helsingistä Karjaalle vuonna 1903 vaikutti huvilayhteisöjen rakentamiseen rautatieasemien ja -pysäkkien läheisyyteen. Esimerkki merkittävästä radanvarren huvilayhdyskunnasta on Kauniainen, jonka rakennuskaavan arkkitehti Lars Sonck suunnitteli 1900-luvun alussa. Kauniaisissa toimi myös ajan hengen mukaisesti terveyskylpylä, Bad Grankulla.

Palstojen ja saarien myyminen huvilatonteiksi oli harvinaista aina viime sotiin asti. Ensimmäiset huvilat rakennettiin vuokramaille, kuten vanhojen torppien pihapiiriin. Talojen vuokraustoiminnan vähentyminen toi tilalle tonttikaupan. Rantatonttien myyminen ja kesämökkien rakentaminen vilkastui 1930-luvulta lähtien ja on jatkunut aina näihin päiviin asti.

Puistot ja pihapiirit

Modernin kaupunkisuunnittelu ja hyvinvoinnin politiikat muotoutuivat teollistumisen ja urbanisaation myötä 1800-luvulla. Modernin kaupunkikäsityksen mukaiseen terveelliseen kaupunkiin kuuluvat myös viheralueet, kuten puisto, metsät, viljelypalstat tai kotipihojen istutukset.

Kylpyläkulttuuri kehitti julkisten puistojen ja yksityisten puutarhojen suunnittelua ja loi taloudelliset mahdollisuudet niiden rakentamiseen, kun ajan hyvinvoinnin ihanteisiin kuului enenevässä määrin ulkoilmaelämä ja seurustelu luonnon kanssa. Myös kylpylän hoitoihin kuuluivat erilaisten terveyskylpyjen lisäksi kävelyretket raittiissa ulkoilmassa.

Hangon Kylpyläpuiston yleiset puistoalueet suunniteltiin englantilaisen maisemapuiston periaatteiden mukaisesti. Englantilainen luonnonmukaisuutta korostava maisemapuistotyylly syntyi jo 1700-luvulla, ja se säilytti pitkään suosion julkisissa puistoissa, joista sitä sovellettiin myös mahdollisuuksien mukaan kotipuutarhoihin.

Herrasväen keskuudessa yleistyi 1800-luvulla huvilapuutarhaharrastus. Sen katsottiin olevan kauneusaistia kehittävä ajanviete. Huvilan lähiympäristöön luotiin uusien virtausten mukainen puutarha, johon kuului oleskeluterasseja, lehtimajoja, pelikenttiä ja värikkäitä istutuksia, kauemaksi metsämastoon polveilevia polkuja ja oleskelupaikkoja tukimuurien suojaan.

Sodanjälkeinen loma-asutus poikkeaa edellisestä lähes kaikilta piirteiltään; tontit ja rakennukset ovat pieniä ja ne sijaitsevat rannassa, jolloin sopeutumista ympäröivään maisemaan ei ole voitu ottaa huomioon yhtä hyvin kuin perinteisen huvilakunnan syntyessä. Usein vierekkäin sijaitsevat pienet tontit muodostavat läpäisemättömän esteen rannoilla.

Lähteet:

Klinge, Matti (1994) Itämeren maailma.

Lehto, Tiina (1989), Hangon rakennuskulttuuri ja kulttuuri-maisema. Hangon museon julkaisusarja n:o 8.

Härö, Erkki (1984) Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuuri-maisema. Espoon kaupungin museo.



Vapaa-ajan viettoa Seurasaaressa 1890-luvulla.
Kuva Helsingin kaupunginmuseo.

7.3 Kansanpuistot

1800-luvun lopulla alkanut teollistuminen ja sen myötä urbanisoitumisen aikakausi oli murroskautta yhteiskunnan kaikilla aloilla. 1880-luvulta alkaen perustetut kansanpuistot edustivat uuden teollistuvan kaupunkiyhteisön urbaania huiielämän muotoa, joka pyrki tavoittamaan myös laaja-alaisemman yleisön, uudet sosiaaliluokat. Aiemmin huiielämä oli keskittynyt ylempien yhteiskuntaryhmien ylläpitämiin seurahuoneisiin, kylpylöihin ja kylpyläpuistoihin. Nyt huviretket ja ulkoilu siirtyivät myös tavallisen kansan ja työväestön pariin, kun vapaa-aika lisääntyi.

Uudenmaan ja maamme ensimmäiset kansanpuistot perustettiin Korkeasaareen ja Seurasaaressa 1880-luvulla. Lähes luonnontilaiset saaret, joihin rakennettiin ravintola, käymälät, uimahuone, näköalapaikkoja huvimajoineen, tanssilavat sekä polkuverkosto, olivat kaupungin omistuksessa. Saariin oli järjestetty säännöllinen höyrylaivaliikenne, jota varten oli rakennettu laivalaiturit.

Hyväntekeväisyyttä harjoittanut Helsingin aniskeluyhtiö vuokrasi saaret ravintola- ja muulle toiminnalleen.

Helsingissä kansanpuistoja perustettiin myöhemmin myös mm. Töölönlahdelle, Mustikkamaalle, Tullisaareen, Lauttasaareen, Pihlajasaaressa ja Mustasaareen.

Helsinkiin toteutettujen puistojen mallin mukaan perustettiin työläisväestölle kansanpuistoja myös muualle Uudellemaalle. Tammisaaressa otettiin kaupunkilaisten virkistyskäyttöön kaupungin eteläpuolella sijaitsevat Hagen ja Ramsholmen jo 1870-luvulla. Porvoossa vihittiin käyttöön vuonna 1909 Kokkonniemen kansanpuisto.

Lähteet:

Knapas, Marja Terttu (1980), Korkeasaari ja Seurasaa-
ri, kansanpuistot www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1574 (luettu 27.11.2015)

Museovirasto, Korkeasaari ja Seurasaa-
ri, kansanpuistot www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1574 (luettu 27.11.2015)

Porvoon kansallinen kaupunkipuisto: www.porvoo.fi/easydata/customers/porvoo2/files/uuuut_liitetiedostot/ymparisto_ja_luonto/kansallinen_kaupunkipuist/reitit_kansallisessa_kaup/veneretki.pdf (luettu 23.11.2015)

7.4 Pursiseurat

Suomen ensimmäinen huvipurjehtijoiden seura perustettiin Porissa jo 1800-luvun puolivälissä, mutta ensimmäinen ”virallinen” pursiseura, Nyländska Jaktklubben, sai esivallan vahvistamat säännöt vuonna 1861. Pursiseuroja perustettiin 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alkupuolella useita, vaikka nykyaikainen urheilutoiminta ei ollut vielä kovin kehittyntä. Helsingfors Segelsällskap perustettiin vuonna 1893, Tammisaareen Ekenäs Segelsällskap r.f. vuonna 1897, Östra Nylands Segelförening vuonna 1888 Loviisaan sekä Hangö Seglarförening r.f ja Borgå Segelsällskap r.f vuonna 1906.



Purjehdus oli jo 1800-luvun lopulla suosittu urheilulaji, eikä sen harrastaminen rajoittunut vain varakkaimpaan väestöön. Rannikkoseuduilla purjehduskilpailut kuuluivat kesäjuhlien vakio-ohjelmaan. Kilpaveneinä käytettiin usein kalastajaveneitä. Saaristolaispurjehdukset johtivat jollain paikkakunnilla jopa pursiseurojen perustamiseen, jolloin saaristolaisveneille järjestettiin omia kilpailuja.

Pursiseuroihin kuului alusta asti myös moottoriveneet. Ne yleistyivät 1910-luvun alussa, mutta vasta toisen maailmansodan jälkeen niiden määrä kasvoi nopeasti.

Vanhimmat ja suurimmat pursiseurat olivat ensisijassa ruotsinkielisiä, ylemmän keskiluokan yhdistyksiä. Purjehduksesta kiinnostui myös alemmat yhteiskuntaluokat jo ennen vuosisadan vaihdetta. Esimerkiksi vuonna 1899 perustettuun

Helsingfors Arbetare Segelklubb -pursiseuraan jäsenistöön kerrotaan kuuluneen muun muassa lauttasaarelaisia kalastajia.

Helsingissä puhui äidinkielenään suomea vuonna 1910 jo noin 60 % asukkaista. Se johti myös yhä useamman suomenkielisen yhdistyksen perustamiseen. Suomalainen pursiseura perustettiin vuonna 1913. Sen kotipaikaksi tuli Nihtisaari Sörnäsissä, jonne rakennettiin komea pursiseuran paviljonki ja jossa pursiseura toimi 1960-luvulle saakka, ennen kuin Sompasaaren satama rakennettiin. Suomalainen pursiseura muutti silloin Sirpalesaareen.

Pursiseuroilla oli monipuolista virkistystoimintaa purjehduskilpailujen ohella. Vapaa-ajan veneily, retket ja ulkoilu olivat tärkeässä osassa. Koska ihmisillä oli vielä 1900-luvun alkupuolella varsin vähän yhtäjaksoista vapaa-aikaa ja veneet olivat pieniä, matkapurjehdukset suuntautuivat aluksi vain lähisaaristoon. Huvipurjehdus toi uuden näkökulman koko saariston kulttuurimaiseman kokemiseen. Purjehduskilpailuja järjestettiin useimpien merenrantakaupunkien edustalla. Avomeripurjehduskisojen läpimurto oli vasta 1960-luvun lopulla. Maineikkain purjehduskisa lienee Hangon Regatta, jota on järjestetty vuosittain vuodesta 1910 lähtien sotavuosia lukuun ottamatta.

Neuvostoliiton Porkkalan vuokrakausi (1944–56) oli Uudenmaan rannikon purjehtijoille hankalaa aikaa, sillä saaristoväyliä pitkin oli totuttu purjehtimaan Hankoon ja pidemmälle. Vuokra-alue ulottui kauas ulkomerelle. Vuokra-alueen eteläraja oli merkitty numeroiduin pohjoisviitoin, merimailin päässä toisistaan. Purjehtijoiden tuli siis kiertää Porkkalan alue avomeren kautta. Moni pääkaupunkiseudun veneilijöistä suuntasi tuolloin meriretkensä itään päin, Sipoon ja Pellingin saaristoon.

Pursiseuran paviljongit, klubiravintolat, ovat tärkeä ja näkyvä osa toimintaa pursiseurojen kotisatamissa. Klubiravintolat olivat jäsenten suosittuja illanviettopaikkoja ja matkapurjehdusten tukiasemia. Pursiseurojen rakennukset ovat usein ajan tunnettujen arkkitehtien suunnitteleamia ja



*Kansainväliseen regattaan osallistuvia purjeveneitä Nyländska Jaktklubbenin venesatamassa Valkosaarenkarin ympärillä vuonna 1895.
Kuva Daniel Nyblin, Helsingin kaupunginmuseo.*

siten rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita. Monet pursiseuran paviljonkien arkkitehteistä olivat myös itse aktiivisia purjehtijoita. Monet pursiseurat hankkivat myös kauempaa saaristosta omat "tukisatamat", joissa on ollut tarvittavat palvelut veneretkiä varten.

Nyländska Jaktklubben (NJK) -klubirakennus sijaitsee Etelä-Sataman edustalla Valkosaassa. Pitsihuvilatyyppinen rakennus vuodelta 1900 ja sen suunnitteli Estlander & Zettergren -toimisto. Arkkitehti Sigurd Frosterus piirsi Esbo Segelförening r.f. pursiseuran rakennuksen, Pavenin vuonna 1912 ja lisäosan Matti Finell vuonna 1938. Hangon Itäsatamassa on Hangö Segelförening rf purjehduspaviljonki, joka on Bertel Liljeqvistin suunnittelema. Tyyliään funktionalistinen rakennus valmistui vuonna 1938. Helsingfors Segelsällskap-seuran satama on Liuskasaassa. Nykyinen seuran paviljonki on Runar Finnilän suunnittelema vuodelta 1947.

Lähteet:

Kaukiainen Yrjö, Lehesmaa Esko ja Leino-Kaukiainen Pirkko (1988), Suomalainen Pursiseura 1913-1988.

Hangon kansallinen kaupunkipuisto-perustamisselvitys 2002-2007. (2008) Hangon kaupunki, tekninen virasto.

Lehto Tiina (1989), Hangon rakennuskulttuuri ja kulttuuri- maisema (1989) Hangon museon julkaisusarja n:o 8.

Pekkanen, Johanna, Heininen Virve (2013), Kuninkaankartanosta kaupungiksi, viisi vuosisataa espoolaiselämää. Riika.

RKY-2009, Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus. Museoviraston verkkosivut: www.rky.fi/read/asp/r_mkl_list.aspx (luettu 11/2015)

Käsitteistöä

Kiinteät muinaisjäännökset on Suomessa rauhoitettu muinaismuistolailla (1963/295). Sen mukaan kiinteät muinaisjäännökset ovat rauhoitettu- ja muistoina Suomen aikaisemmasta asutuksesta ja historiasta. Ilman lain nojalla annettua lupaa on kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty.

Museoviraston ylläpitämässä Muinaisjäännösrekisterissä on perustiedot Manner-Suomen kiinteistä muinaisjäännöksistä. Lisäksi rekisteriin on syötetty tietoja kohteista, joita ei ole toistaiseksi vahvistettu muinaisjäännöksiksi, irtainten muinaisesineiden löytöpaikoista sekä luonnonmuodostelmiksi tulkituista kohteista. Rekisteri sisältää myös vedenalaiset löydöt. Rekisterin tiedot karttuvat ja päivittyvät tutkimusten, inventointien ja tarkastusten myötä. Ahvenanmaan muinaisjäännösten hallinnoinnista ja tiedoista vastaa maakuntahallinto.

Rekisteri sisältää kohteista sijainti-, tyyppi- ja ajoitustiedot, kuvauksen sekä tietoja kohteen tutkimuksista, kunnosta ja säilyneisyydestä. Ajoitusluokituksessa on muinaisjäännösaineiston kuvaustietojen mukaan yhteensä 16 luokkaa. Luokat ovat:

- ei määritelty
- ajoittamaton
- moniperiodinen
- pronssi- ja /tai rautakautinen
- pronssikautinen
- rautakautinen
- rautakautinen ja/tai keskiaikainen
- varhaismetallikautinen
- esihistoriallinen
- keskiaikainen

- moderni
- historiallinen
- kivi- ja/tai pronssikautinen
- kivikautinen
- kivi- ja/tai varhaismetallikautinen
- rautakautinen / historiallinen

Muinaisjäännösrekisterin kohteiden luokittelua niiden syntyajankohdan mukaan vaikeuttaa se, että luokkia ei ole riittävän täsmällisesti määritelty sekä se, että useat käytössä olevat ajoitusluokat ovat toistensa kanssa päällekkäisiä. Samaan aikaan syntyneet kohteet voivat olla luokiteltuna eri ajoitusluokkiin riippuen tiedon tallentajan tekemistä valinnoista. Kaiken lisäksi tallentaja on voinut luoda itse uusia yhdistelmäluokkia, joita ei ajoitusluokituksessa ole valmiina.

Museoviraston tietokannoissa on osalle historiallisen ajan kohteista annettu ajoitustarkenne, jonka avulla kohde voidaan ajoittaa tarkemmin kuin pelkän epämääräisen ajoitusluokan perusteella. Tarkenne voi olla esimerkiksi ”1800-luku” tai jos kohdetta on modernisoitu myöhemmässä vaiheessa, voi tarkenteita olla kaksikin, ”1800 ja 1900-luku”.

Puolustusvarustuksia käsittelevässä kartassa XX on käytetty kahdeksaa ajoitusluokkaa. Näistä yksi, ”historiallinen/moderni”, on ”viralliselta” listalta puuttuva yhdistelmäluokka. Koska ajoitusluokkien, ja erityisesti yhdistelmäluokkien tulkinta on hankalaa, on seuraavassa kartan sisällön ymmärtämisen helpottamiseksi määritelty keskeiset käsitteet. Yhdistelmäluokat tulee ymmärtää joko siten, että kohde on luokiteltu kuuluvaksi joidenkin ajanjaksojen vaihtumisaikaan kuten esimerkiksi luokassa ”rautakautinen/keskiaikainen” tai

että käytetyt ajoitusluokat täydentävät toisiaan kuten esim. luokassa ”historiallinen/moderni”.

Rautakaudella rauta otettiin yleiseen käyttöön erilaisten tarve-esineiden raaka-aineena siihen saakka käytetyn pronssin rinnalle ja sijaan. Pohjois- ja Keski-Euroopassa rautakauden alkua voidaan pitää esihistoriallisena kautena, aikana ennen kirjoitustaitoa. Sen sijaan siellä, missä kirjoitustaito oli keksitty jo kauan ennen raudan keksimistä, rautakausi ajoittuu ns. historialliselle ajalle. Suomeen raudan käsittelytaito levisi vuoteen 500 eaa. mennessä, joten Suomen rautakauden katsotaan alkavan noin vuonna 500 eaa. Rautakauden katsotaan päättyneen Suomessa alueesta riippuen hieman eri aikaan, mutta viimeistään vuoden 1300 jaa. tienoilla, jolloin keskitetyn hallinnon saapuminen ristiretkien myötä päättivät Suomessa esihistoriallisen ajan.

Keskiaika on Euroopan historian periodisoinnissa ajanjakso karkeasti 500-luvun alusta 1400-luvulle. Keskiaika on käsitteenä varsin ongelmallinen ja sen alkamisesta kuin myös sen päättymisestä on erilaisia näkemyksiä. Usein keskiajan lasketaan alkavan Länsi-Rooman tuhosta vuonna 476, jolloin edellisen aikakauden, antiikin ajan, katsotaan päättyvän. Tämän näkemyksen ongelmana on tiukka länsikeskeisyys ja yksinomaan poliittisluonteisten tapahtumien merkityksen korostaminen. Toisaalta joskus myös islamin syntymistä pidetään merkittävänä keskiajan alkamista määrittävänä tekijänä. Jotkut tutkijat korostavat puolestaan keskiajan määrittelyssä taloudellis-yhteiskunnallisia murroksia ja toiset taas kansankielten etääntymistä latinasta. Keskiajan päättymistä perustellaan mm. kansallisvaltion synnyllä, suurilla löytöretkillä ja keksinnöillä ja varsinkin protestanttisten alueiden historiankirjoituksessa reformaatiolla. Keskiajan määritelmällisen ongelmallisuuden vuoksi useimmat nykytutkijat käyttävätkin ilmaisua keskiaika vain käytännöllisenä lyhenteenä ajanjaksolle, joka alkoi joskus 400–600-luvuilla ja päättyi joskus 1300–1500-luvuilla.

Keski- ja Pohjois-Euroopassa keskiajan katsotaan yleensä alkaneen vasta kristinuskon saatua vallan. Keskiaika Suomessa alkoi hieman maantieteellisestä sijainnista riippuen vuosien 1155 ja 1300 välillä keskitetyn hallinnon vakiintuessa ja katsotaan päättyvän vuoden 1523 tienoilla Kustaa Vaasan noustessa valtaan. Toisaalta, jotkut pitävät yhteiskunnallisen kehityksen valossa keski- ja uuden ajan rajana paremminkin 1570-lukua. Suomen keskiaika oli joka tapauksessa paljon lyhyempi ajanjakso kuin useimmissa muissa Euroopan osissa.

Historiallinen aika tarkoittaa aikaa, jolta on säilynyt kirjoitettua lähdeaineistoa, ja jota sen vuoksi on mahdollista tutkia historiatieteen menetelmillä. Historiallista aikaa edeltää aika ennen kirjoitustaitoa, esihistoriallinen aika. Historiallinen aika alkaa maailman eri osissa hyvinkin eri aikoina. Egyptissä ja Mesopotamiassa se alkaa jo noin vuoden 3000 eaa. tienoilla, kun taas Suomessa sen katsotaan alkavan vasta 1100- tai 1200-luvuilla jaa., Pohjois- ja Itä-Suomessa vasta vuoden 1300 tienoilla. Historiallisen ajan alku osuu Suomessa yksin keskiajan alkamisen kanssa. Museovirastossa käytetään määritelmää historiallinen sellaisille historiallisen ajan kohteille, joilla tarkempaa ajoitusta ei ole tiedossa.

Modernilla viitataan yleensä keskiajan jälkeeseen historialliseen vaiheeseen ja näin se liittyy vahvasti Euroopan historian periodisoinnissa käytettyyn käsitteeseen ”uusi aika”, jolla silläkin tarkoitetaan useimmiten ajanjaksoa, joka kattaa ajan 1400–1500-luvuilta nykypäiviin saakka. Moderni on kuitenkin oma erillinen käsitteensä, jolla viitataan erityisesti kapitalismin nousun sosiaaliin suhteisiin. Moderni voi myös viitata maallistumiseen liittyneisiin älyllisen kulttuurin suuntauksiin sekä jälkiteolliseen aikaan. Museoviraston aikakausiluokittelussa modernilla tarkoitetaan 1900-lukua, mutta usein kuitenkin vielä tarkemmin aikaa toisesta maailmansodasta nykyaikaan.

Lähde: Museovirasto

Neljännen vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristön asiantuntijaryhmä 2015

Ahtokivi Nicole, seutuedustaja/Länsi-Uusimaa
Ailus Rauli, seutuedustaja/Länsi-Uusimaa
ElHarouny Elisa, Museovirasto
Hellas Kirsi, Uudenmaan ELY-keskus
Hirvonen Auli, Pro Agria
Holsti Jaakko, MTK Uusimaa
Gestrin Tryggve, seutuedustaja/Espoon
kaupunginmuseo
Jaakkola Maria, seutuedustaja/PKS
Katajamäki Mirkka, seutuedustaja/PKS
Kiljunen-Sirola Raisa, seutuedustaja/PKS
Koivula Iiris, seutuedustaja/Länsi-Uusimaa
Kuokkanen-Suomi Liisa, seutuedustaja/PKS
Kytö Inka, Uudenmaan liitto
Lehtoranta Suvi, seutuedustaja/Länsi-Uusimaa
Mansikka Ilona, Uudenmaan liitto
Mäkynen Anne, seutuedustaja/PKS
Mäntysaari Maaria, seutuedustaja/Itä-Uusimaa
(05/2015 alkaen)
Nicklen Mervi, seutuedustaja/PKS
Niskanen Riitta, seutuedustaja/Päijät-Hämeen
maakuntamuseo
Oijala Hanna, seutuedustaja/Itä-Uusimaa (05/2015
saakka)
Orenius Oskari, Uudenmaan liitto
Perttula Minttu, Metsähallitus
Pyykkönen Sonja, Uudenmaan ELY-keskus
Saresto Sari, Helsingin kaupunginmuseo/Keski-Uuden-
maan MKM
Sarkki Asta, Metsänomistajien liitto
Silvennoinen Suvi, Uudenmaan liitto
Tamsaari Sara, seutuedustaja/Länsi-Uudenmaan
maakuntamuseo
Tiitinen Teija, Museovirasto
Toivonen Kirsi, seutuedustaja/Itä-Uudenmaan
maakuntamuseo
Upola Ulla-Maija, seutuedustaja/Keski-Uusimaa
Vauhkonen Heli, Uudenmaan liitto

Vuojolainen Anne, seutuedustaja/ Vantaan
kaupunginmuseo
Wager Henrik, Uudenmaan ELY-keskus
Westerlund Bjarne, Nylands Svenska
Producentförbund
Österman Pertti, seutuedustaja/Itä-Uusimaa

Luettelo Uudenmaan rannikko- ja saaristoalueita koskevista yleiskaavatasoisista kulttuuriympäristöselvityksistä

Aluekohtaisia selvityksiä:

Läntinen Uusimaa:

Härö, Mikko (1993), Läntisen Uudenmaan rakennusten
ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi Läntisen
Uudenmaan seutukaavaliitto.

Salonen, Torsti (1992) Länsi-Uudenmaan liikenteen his-
toria, Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto.

Pääkaupunkiseutu:

Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaise-
ma. Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja B22- 1986.

Helsingin seudun saaristorannikkoselvitys (1974) toim.
Riitta Kuoppamäki-Kalkkinen. Helsingin seutukaavaliit-
to, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki..

Maalle! Helsingin seudun kulttuuriympäristöö-
pas(2012), toim. Hanna Galtat ja Riitta Tornivaara-Ruik-
ka. Rakennustaiteen seura.

Itäinen Uusimaa:

Ockenström, Katariina (2007), Itä-Uudenmaan raken-
netun kulttuuriympäristön selvitys (RAKU). Itä-Uuden-
maan liitto 2007/ julkaisu 90.

Kuntakohtaisia selvityksiä:

Hanko

Lehto Tiina(1989) Hangon rakennuskulttuuri ja kult-
tuurimaisema. Hangon museon julkaisusarja n:o 8.
Tammisaari

Tehtaanniemi, Itäsatama:

[http://hangonitasatamakaava.info/wp-content/uplo-
ads/2015/03/Hangon_Tehtaanniemi_ESISELVITYK-
SET_150115.pdf](http://hangonitasatamakaava.info/wp-content/uploads/2015/03/Hangon_Tehtaanniemi_ESISELVITYK-SET_150115.pdf)

Tulliniemi: <http://www.luontoon.fi/uddskatan>

Hangon kansallinen kaupunkipuisto, perustamisselvitys 2000–2007(2008). Hangon kaupunki, Tekninen ja ympäristövirasto.

Raasepori

Tammisaaren ja Hangon itäisen saariston hoito- ja käyttösuunnitelma, Metsähallitus 2007

Inkoo

Inkoon sisäsaariston osayleiskaava, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. Stadionark 2013.

Siuntio

Kirkkonummi

Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi, Porkkalan maisemainventointi 2013

Backman, Sigbritt (1991), Kirkkonummen rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Kirkkonummen kunta.

Kirkkonummi, Luonto ja maisema, yleiskaavallinen tutkimus luonnon- ja maisemanhoidosta Kirkkonummella, Pekka Borg, Kirkkonummen kunta 1969

Espoo

Härö, Erkki(1984) Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Espoon kaupunginmuseum. päivitetty 1991

Saariston osayleiskaava, liite 19, Kulttuurihistoria ja –ympäristöt, kooste inventoinneista ja rekisteritiedoista. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus

Hakanpää, Päivi (2005) Espoon eteläosien historiallisen ajan kyläpaikkojen yleiskaavainventointi. Museovirasto, rakennushistorian osasto.

Lehto, Peltonen, Valkama (2005) Espoon eteläosien yleiskaavatyössä tarvittavat kulttuurihistorialliset inventoinnit.

Ryssjeholmenin saaren rakennuskannan inventointi. A-Insinöörit Suunnittelu Oy ja Selvitystyö Ahola. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisuja 11/2011

Bergö, Stora Bodö, Fridhemminkallio, osayleiskaava, selvitys kulttuurimaisemasta ja rakennetusta kulttuuriympäristöstä. A-Insinöörit Suunnittelu Oy ja Selvitystyö Ahola. Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, 2012.

Espoon ja Helsingin kaupungit, Saaristo-opas, Helsingin kaupungin liikuntavirasto

Pekkanen, Johanna, Heininen Virve. (2003),Kuninkaan-
kartanosta kaupungiksi, viisi vuosisataa espoolaiselämää. Riika.

Helsinki

Helsingin kaupungin yleiskaavan 2050 maisema- ja kulttuuriympäristöselvitykset

Teemakartta, kulttuuriympäristöt: http://www.hel.fi/hel2/ksv/Liitteet/2015_kaava/teemakartta_kulttuuriymparistot_061015.pdf

Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17.

Meri-Helsinki yleiskaavassa. Rannikko, saaristo, meri ja satamatoiminnot. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:15.

Meri-Helsinki yleiskaavassa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:18.

Espoon ja Helsingin kaupungit, Saaristo-opas, Helsingin kaupungin liikuntavirasto

Sipoo

Saariston ja Rannikon osayleiskaava 2011, luonto ja maisema sekä rakennettu kulttuuriympäristö

Porvoo

FCG Planeko Oy, Pellingin kulttuuriympäristöselvitys. Porvoon kaupunki 2008.

Suunnittelukeskus Oy, Onaksen saariston luonto- ja maisemaselvitys. Porvoon kaupunki 2006.

Pirttisaaren virkistysalueen hoito- ja käyttösuunnitelma. Uudenmaan virkistysalueyhdistys 2009.

Kulla-Lappom osayleiskaava, kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi.

Söderskär-Glosholmen oyk

Loviisa

Flink, Seija(1996) Pernajan eteläosien rakennusinventointiselvitys.

Gäddbergsön ja Vahterpään osayleiskaava-alue, kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. Insinööritöistämisto Risto Ristola Oy, 1999.

Selvityksen liitekartat

Selventävä rannikon aluekartta, jossa on määritelty inventointia koskeva alue

Rannikon kohoaminen, kuusi ajanjaksokarttaa, joihin on merkitty nykyinen rantaraja.

Kuntakartta 1955-luvulta, sis. Porkkalan Neuvostoliiton vuokrakauden 1944-56 aluerajauksen

Otteita vanhoista merikartoista

Teollisuusperintökartta: kaivos-, ruukki-, kivi- ja sahateollisuuden merkittävimmät laitokset

Eri aikakausien puolustusrakennelmat/linnoitukset

Hylt

Kirjallisuus- ja lähdeluettelo

Backman, Sigbritt (1991), Kirkkonummen rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Kirkkonummen kunta.

Eriksson, Bengt, (2009), Talonpoikaispurjehdus Helsingin pitäjässä 1500-luvulla. Tallinna.

Flink, Seija(1996) Pernajan eteläosien rakennusinventointi.

Farlederna berättar- Gamla sjökartor över Finlands skärgårdar (1997). Konstsamfundet. Helsingfors.

Hangon kansallinen kaupunkipuisto, perustamisselvitys 2000–2007, (2008).Hangon kaupunki, Tekninen ja ympäristövirasto.

Helsingin seudun saaristorannikkoselvitys (1974) toim. Riitta Kuoppamäki-Kalkkinen. Helsingin seutukaavaliitto, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki.

Hiekkanen Markus (2003), Suomen kirkot keskiajalta. Helsinki.

Härö, Erkki (1984) Espoon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. Espoon kaupungin museo. päivitetty 1991

Härö, Mikko, (1993), Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto.

Inkoon rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (2012). Stadionark Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson ja Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy

Jansson Henrik, ja Latikka Jaakko, (2003) Länsi- ja Keski-Uudenmaan saariston ja rannikkoalueiden inventointi 2002–2003, HY, Kulttuurien tutkimuksen laitos.

Kaukiainen Yrjö. Ulos maailmaan!(2008) Suomalaisen merenkulun historia. Hämeenlinna

Kaukiainen Yrjö, Lehesmaa Esko ja Leino-Kaukiainen

Pirkko (1988), Suomalainen Pursiseura 1913-1988.

Klinge, Matti (1994), Itämeren maailma.

Knapas, Marja Terttu (1980), Korkeasaari ja Seurasaari, Helsingiläisten ensimmäiset kansanpuistot. Helsinki-seura.

Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796. C.N af Klerckerin johtama kartoitustyö Suomenlahdella(2009). Toim. Erkki Sakari Harju ja Heikki Tiilikainen. Jyväskylä.

Laurell, Seppo (2009), Valo merellä-ljuset till havs, Suomen majakat 1753–1906. John Nurmisen säätiö.

Lehto, Tiina, Hangon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema (1989). Hangon museon julkaisuja n:o 8.

Länsi-Uusimaa, rautakaudesta tietokoneaikaan (1985) Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto.

Maisematyöryhmän mietintö I. Ympäristöministeriö, 1992.

Missä maat on mainiommat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt (2012)Uudenmaan liiton julkaisuja E114-2012

Maisemat, asuinympäristöt (1993), toim. Pentti Alalammi. Maanmittaushallitus, Suomen maantieteellinen seura.

Meriväylien rakennusperintö. Museovirasto, 2009. (<http://www.nba.fi/fi/File/1005/merivaylien-rakennusperinto.pdf>)

Metsähallituksen selvitys Suomenlahden merikansallispuistojen täydentämistarpeista ja -mahdollisuuksista, Metsähallitus, 2014.

Miekkavaara Leena (2008), Suomi 1500-luvun kartoissa. Kuvia ja paikannimiä. Jyväskylä.

Navis Fennica, Suomen merenkulun historia 1-4, osa 3 (1994), toim. Erkki Riimala. Porvoo.

Ockenström, Katariina, Itä-Uudenmaan rakennetun ympäristön selvitys. Itä-Uudenmaan liitto 2007.

Pekkanen Johanna ja Heininen Virve, (2013), Kuninkaan-kartanosta kaupungiksi, Viisi vuosisataa espoolaiselämää.Riika.

Pellingin saariston kulttuuriympäristöselvitys (2008) FCG Planeko Oy.

Putkonen, Lauri (1989) Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat teollisuusympäristöt. Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto, tutkimus 4/1988. Helsinki.

Härö, Mikko(2001) Maan ja veden rajalla ja Nyman Harri(2001) Loistoin merkitty meri teoksessa Rakennusperintömme – Kulttuuriympäristön lukukirja, toim. Irma Lounavuori ja Lauri Putkonen. Rakennustieto Oy. s. 40 - 42 s. 106-110.

Salonen, Torsti (1992) Länsi-Uudenmaan liikenteen historia. Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto.

Suomenlahden saaristokartasto 1880, (2006), toim. Jan Strang, Erkki-Sakari Harja ja Seppo. Laurell. Helsinki.

Suomenlinnan rakennusten historia. Museoviraston rakennushistorian julkaisuja 17. Jyväskylä 1997.

Uudenmaan liitto, Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan -Uudenmaan paikkatietoaineistot (2011). Uudenmaan liiton julkaisuja E113-2011

Uudenmaan liitto, Rannikkolinnakkeiden tulevaisuus (2008), Uudenmaan liiton julkaisuja E101.

Uudenmaan liitto, Tien päällä – Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit (2014) Uudenmaan liiton julkaisuja E132-2014.

Vaheri, Päivi, Hyvärinen, Jari, ja Saari, Jukka (1996) Hylkyjä Suomenlahdella ja Saaristomerellä. Hämeenlinna. artikkelit

Siirala, Maisa (1986) Saaristoluonto ja rakentaminen, artikkeli julkaisussa Rakennustekniikka 42: 5. 307–312.

Painamattomat lähteet

Dragsvikin varuskunta: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1202

Porkkalan vuokra-aika: http://www.kirkkonummi.fi/prime_612.aspx

Talonpoikaispurjehdukset: http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/vesi/kulttuuri_teksti_talonp.htm (luettu 15.6.2015)

Porvoon kansallinen kaupunkipuisto:

https://www.porvoo.fi/easydata/customers/porvoo2/files/muut_liitetiedostot/ymparisto_ja_luonto/kansallinen_kaupunkipuist/reitit_kansallisessa_kaup/veneretki.pdf (luettu 20.11.2015)

http://www.porvoo.fi/fi/palvelut/ymparisto_ja_luonto/puistot_viheralueet_metsat/porvoon_kansallinen_kaupunkipuisto/porvoojoen_rannat#Wileniuksen_telakka (luettu 20.11.2015)

Uudenmaan rannikon geologiaa:

<http://www.geologia.fi/index.php/2011-12-21-12-30-30/2011-12-21-12-39-11/2011-12-21-12-39-51/itaameren-historia> (luettu 4.11.2015)

<http://www.gtk.fi/export/sites/fi/ajankohtaista/painotuotteet/geofoorumi/arkisto/Retkella2009.pdf> (luettu 4.11.2015)

http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Historia#Kyllien_Espoo_keskiajalla

<http://www.helsinginseutu.fi/hki/hs/Helsingin+Seutu/Kaupunkitieto+ja+tilastot/Historia>

Virolaisasutus: http://www.genealogia.fi/genos-old/67/67_98.htm (luettu 29.10.2015)

<https://fi.wikipedia.org/wiki/Torppari> (luettu 9.11.2015)

https://www.portofhelsinki.fi/helsingin_satama/historia (luettu 9.11.2015)

http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/vesi/kulttuuri_teksti_talonp.htm (luettu 15.6.2015)

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/historia/index.jsp

http://www.raja.fi/rajavartiolaitos/historia_perinteet_ja_museotoiminta/merivartiolaitoksen_historia

Porkkalan vuokra-aika: http://www.kirkkonummi.fi/prime_612.aspx

https://fi.wikipedia.org/wiki/Suomen_sis%C3%A4llissota

http://www.pohjanprikaatinkilta.fi/PohPr/sodat/pitka_viha.htm

www.merenkurkku.fi/maailmanperintoalue/merenkurkun-historia/topdf (luettu 29.10.2015)

RKY-2009, Museovirasto, Museoviraston internet- sivut:

Museovirasto, RKY-1993: <http://www.nba.fi/rky1993/> ja RKY- 2009 inventoinnit: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus. http://www.rky.fi/read/asp/r_mkl_list.aspx

Korkeasaari ja Seurasaari, kansanpuistot http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1574 (luettu 27.11.2015)

Helsingin itäisen saariston asemakaavaluonnoksen selostus: http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2013_kaavakuvat/0752_1_selostusluonnos.pdf

Merikarttojen lähdetiedot:

Senaatin kartasto

Arkistolaitos, [digitaaliarkisto](#), maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto

Rekognosointikartat

teoksissa: Kuninkaan kartasto Etelä-Suomesta 1776-1805 ja Kuninkaallinen merikartasto 1791-1796, C.N. af Klerckerin johtama kartoitustyö Suomenlahdella

Kalmbergin kartasto

[Doria](#), Kansalliskirjaston ylläpitämä julkaisuarkisto, sisältää usean organisaation tuottamaa sisältöä

Gustaf af Klintin kartat

[Doria](#), Kansalliskirjaston ylläpitämä julkaisuarkisto, sisältää usean organisaation tuottamaa sisältöä

Schubertin kartasto

Timo Meriluodon vanhat kartat, <http://koti.kapsi.fi/~timomeriluoto/>

Johann Nordenankar 1797 General charta til Sveriges sjö-atlas: första delen

[Doria](#), Kansalliskirjaston ylläpitämä julkaisuarkisto, sisältää usean organisaation tuottamaa sisältöä

Petter Gedda 1699

[Doria](#), Kansalliskirjaston ylläpitämä julkaisuarkisto, sisältää usean organisaation tuottamaa sisältöä

Helsingin edusta 1850 (1908) MHO ja Helsingin edusta 1887 (1897) MHO

Timo Meriluodon vanhat kartat, <http://koti.kapsi.fi/~timomeriluoto/>

Saaristomeri-Läntinen Suomenlahti 1861 (1880) MHO

Timo Meriluodon vanhat kartat, <http://koti.kapsi.fi/~timomeriluoto/>

von Scharenberg 1835

[Doria](#), Kansalliskirjaston ylläpitämä julkaisuarkisto, sisältää usean organisaation tuottamaa sisältöä

Johann Nordenankar 1800

[Doria](#), Kansalliskirjaston ylläpitämä julkaisuarkisto, sisältää usean organisaation tuottamaa sisältöä

Ekebom 1880

teoksessa: Suomenlahden saaristokartasto 1880 - Uusintapainos K.G. Ekebomin merikartoista Viipurista Hankoon

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi