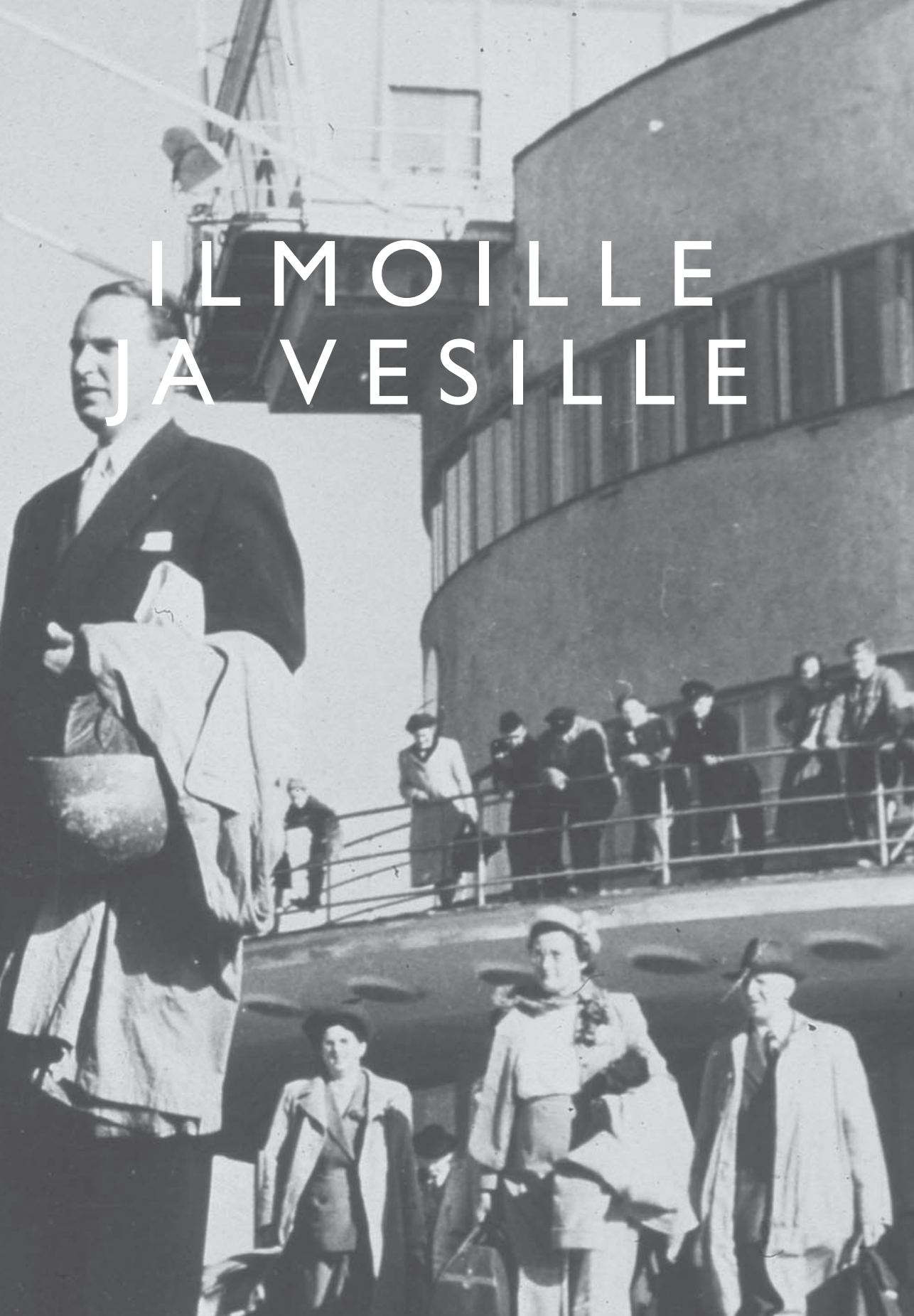




Matkustajia Malmilla. Kuva: Finnair.

ILMOILLE JA VESILLE



ILMATIE – VIIMEISENÄ RAKENNETTU

Seppo Sipilä
tekn. tri, Ilmailumuseoyhdistys

“Ja sitten äkkiä olemme keskellä säteilevää auringon paistetta yläpuolella sumun. Ja kaikki tyyntyy äkkiä mielessä, taivaan suunnattomasta sinestä, auringon säteilystä, alla loppumattomiin leviävistä pilvimaistemista vuotaa suunnaton rauha mieleen.”

Mika Waltari, 1937

Ilmailu on kaikista liikennemuodoista nuorin. On kulunut vasta sata vuotta ilmaa raskaampien lentokoneiden ensimmäisistä lyhyistä ponnistuksista irti maankamarasta. Lentokoneen koko kehityskaari tienraivaajien puu- ja kangaspäällysteisistä rakennelmista nykyisiin valtaviin matkustajakoneisiin on tapahtunut 1900-luvulla. Vuosisatoja sitten purjeiden ja höyryn aikakaudella perustettuja satamia ja rautatieasemia on edelleen laajalti käytössä, mutta maailman ensimmäiset varta vasten matkustajaliikenteelle suunnitellut lentoasemat ovat peräisin 1920-luvulta.

Ilmaliikenteen yleistyminen merkitsi ennennäkemätöntä mullistusta maailman mittasuhteisiin. Ennen lentokoneen aikakautta matkanteko maas-

ta toiseen saattoi kestää päiviä tai jopa viikkoja. 1930-luvun lopulla oli jo mahdollista päästä mantereelta toiselle vuorokaudessa ilman välilaskuja.

Maailman nopea muuttuminen on saattanut ilmailun rakennus- ja miljööperinnön vaaraan. Lentokoneiden ja matkustajamäärien kasvu on usein johtanut lentoasemien laajentamiseen, jossa vanhaa rakennus- ja kiitotiekantaa ei ole säästetty. Uudempia ja suurempia lentoasemia rakennettaessa on lukuisia vanhoja ilmailupaikkoja kokonaan lakautettu ja otettu muuhun käyttöön. Kun vanhimpienkin tarkoitukseensa erityisesti suunniteltujen matkustajalentoasemien rakentamisesta on kulunut vain ihmisikä, ei niiden kulttuurihistoriallista arvoa jälkipolville ole useinkaan osattu ymmärtää.

MATKUSTAJALIIKENTEEEN VARHAISVAIHEET

Matkustajalentoliikenne oli 1920-luvulla vielä lapsenkengissään ja liikenne vähäistä. Suppeaan reittiverkostoon kuului sekä maa- että vesilentoasemia.

Pohjoismaat rannikoineen ja järvineen olivat vesilentoliikenteelle erityisen otollisia. Suomessa suhtauduttiinkin penseästi kalliiden maalentokenttien rakentamiseen – olihan tuhansien järvien maa pitkin rannikoineen kuin luotu vesikoneliikenteeseen, jota lensi jo vuonna 1924 kotimainen lentoyhtiö Aero. 1930-luvulle tultaessa matkustajaliikennettä palvelevat maalentasemat olivat kuitenkin jo vakiinnuttaneet asemansa Manner-Euroopassa siinä määrin, ettei lentosatamilla ollut käytännössä mahdollisuuksia laajenevan reittiverkon täysipainoiseksi osaksi.

Muun Euroopan näkökulmasta saarta muistuttavalle Suomelle oli tärkeää olla putoamatta kehityksen kelkasta. Niinpä myös Suomen suurissa kaupungeissa alkoi 1930-luvun alkuvuosina maalentasemien suunnittelu. Vuo-

sikymmenen lopulla säännöllistä reittiliikennettä palvelivat jo useat lentoasemat, mm. Artukaisten kenttä Turussa, Malmin kenttä Helsingissä, Oritkarin kenttä Oulussa sekä Viipurin, Imatran, Vaasan ja Kemin kentät.

Matkustajaliikennettä palvelleet ensimmäisen sukupolven lentoasemat Suomessa olivat pääasiassa karuja ja pelkistettyjä, eivätkä niiden vaatimattomat puurakenteiset terminaalit ja konesuojat tavoitelleet rakennustaiteellisia arvoja. Poikkeuksen tekivät kansainväliset lentoasemat Turun Artukaisissa ja Helsingin Malmilla.

Artukaisten lentoasema oli ensimmäinen Suomeen valmistunut matkustajaliikenteen maalentokenttä. Sen vihki juhlallisesti käyttöön presidentti P. E. Svinhufvud syyskuussa 1935. Terminaaliksi oli modernisoitu funktionalis-



Turun Artukaisten lentoaseman vihkiäiset 8. syyskuuta 1935. Kuva: G. Ståhlen kokoelma.

tiseen tyyliin vanhan Artukaisten kartanon entinen pehtorin asunto. Artukaisten kenttä oli tärkeä kansainvälisen liikenteen portti ja välietappi Helsingin ja Tukholman upouuden Bromman lentoaseman välisellä lentoreitillä. Reitti avattiin vuoden 1936 lopussa Helsingin Malmin lentoaseman kiitoteiden valmistuttua toimintakuntoon. Artukaisista lennettiin myös kotimaan reittiliikennettä Helsingin ja Vaasan uusille maalentokentille.

Malmin alusta alkaen lentoasemakokonaisuudeksi suunnitellut massiiviset rakennukset kohosivat paitsi palvelemaan käyttötarkoitustaan, myös 1930-luvun funktionalismin sulavia linjoja ilmentäviksi rakennustaiteen monumenteiksi. Lentoasema on näytävä avantgardistinen kokonaisuus ja oman aikansa rakennusteknillinen taidonnäyte, joka keräsi valmistuttuaan kansainvälistä tunnustusta.

Malmin lentoasema on maamme ensimmäinen lentoasema, joka on rakennuksineen suunniteltu alusta alkaen kansainväliseksi matkustajalentoasemaksi. Sen vaativaan maaperään rakennetut 800-metriset betonipäälysteiset kiitotiet, mittarilähestymislaitteet ja muu varustelu edustivat aikanaan kaikkein moderneinta lentokenttärakentamista. Kenttä otettiin käyttöön joulukuussa 1936 kiitoteiden valmistuttua toimintakuntoon, jottei pääkaupunki jäisi ilmaliikennemottiin lentokaluston siirryttyä kellukkeilta Turun ja Tukhol-

man maakentille. Terminaali ja lentokonehalli olivat tuolloin vielä kesken-eräisiä.

Malmin lentoaseman funktionalistiset rakennukset ovat Yleisten rakennusten ylihallituksen virastoarkkitehtiryhmän Dag Englundin, Onni Erman ja Vera Rosendahlin käsialaa. Hohduttavan valkoinen pyöreä päärakennus siipineen ja yhtenäisine näköalaparvekkeineen on sijoitettu kiitoteihin nähden optimaaliseen paikkaan. Puolipyöreästä asemaravintolasta avautuu loistava näköala sekä lentoliikenteen että lähtö- ja tuloaulan hyörintän seuraamiseen. Tyylikäs yli satametrinen lentokonehalli oli valmistuessaan vuonna 1937 Euroopan toiseksi suurin, ja sen sisään mahtui yhtäaikaa kuusi suurta Junkers Ju-52-matkustajakonetta. Halli oli täysin varusteltu myös lentokoneiden, moottoreiden ja potkureiden huolto- ja korjaustöitä varten.

Helsingin lentoaseman juhlallisissa avajaisissa toukokuussa 1938 oli paikalla 2 000 kutsuvierasta, joukossa pääministeri Cajander, eduskunnan puhemies Hakkila, ulkoministeri Holsti ja muita hallituksen jäseniä, marsalkka Mannerheim, korkeimman sotilasjohdon muita edustajia, diplomaattikunta lähes kokonaisuudessaan, suuri joukko kansanedustajia, kaupungin edustajia sekä 25 000 innokasta katsojaa. Avajaiset kruunasi suurin Suomessa siihen mennessä järjestetty lentonäytös.

Matkustajaliikenteen kasvunäky-

ERNST ISO-KEISARIN LENTOMATKA HELSINGISTÄ VIIPURIIN VUONNA 1937

1930-luvun loppupuolella uusi elementti ja matkustustapa oli tullut toden teolla jokamiehen ulottuville, joskaan ei hinnoiltaan aivan jokapäiväiseksi huviksi. Tunnettu matkakirjailija Ernst Iso-Keisari, entiseltä nimeltään Lampén, kuvaili Suomen Kuvalehdessä toukokuussa 1937 lentomatkaa uutukaisella kotimaanreitillä Helsingistä Viipuriin Aero Oy:n Salama-nimisen koneen kyydissä:

“Huhkittiin ensin kenttää ristiin rastiin, kunnes kone vähitellen irtautui maasta. Paljon tuntu mattomammin kuin vesitaso nousee veden pinnalta. Kaunis oli ilma ja aurinko paistoi täydeltä terältä. Näkyväisyys vallan mainio. Meteorologinen keskuslaitos oli ennustanut sumua ja sadetta, mutta onneksi ei ennustus pitänyt kutiaan. Partasuu foxterrier-narttukin nuoleskeli viiksiään pelkästä riemun tunnusta. Niin sitä sitten käännettiin itää kohti. Jo kahdeksantoista minuutin kuluttua nähtiin Porvoon tuomiokirkko. Seurasi seitsemän minuutin kuluttua Loviisan pikkuinen kaupunki. Kovin pieniltä ja mitättömiltä näyttivät nämä kaupungit sieltä 900 metrin korkeudelta. Kotka oli jo vähän muhkeampi. Lennettiin juuri keskeltä kaupunkia. (...) Nähtiin Säkijärven kirkonkylä ja kohta sen jälkeen alkoivat Viipurin esikaupungit näkyä silmissä. Koneen pärinä alkoi saada vähemmän tärisyttävän äänen. Kohta

alkoi kone laskeutua hiljalleen alaspäin, ja eipä aikaakaan niin Viipurin lentokenttä keikutteli meitä pehmeällä hiekallaan. Matkaa oli kestännyt pilkulleen 1 tunti. Kaikinpuolin ihana matka. Ainoa haitta oli, ettei saanut puhella koko sinä tuntina, sillä koneen ryske teki kaikki juttelut mahdottomiksi. Siis kokonainen tunti piti pitää suunsa kiinni, joka kylläkin oli kova koettelemus, mutta sujui se silti kivuttomasti, kun oli niin paljon kaunista katseltavaa koneen ikkunoista.” (...)

“Hinnat eivät ole suinkaan ylettömän korkeat. Edestakaisin Viipuriin lippu maksaa alle 500 Smk. Siis jonkin verran kalliimpi kuin ensimmäisen luokan piletti rautatiellä. Liikemiesten kukkaro sen maksun helposti kestää, jos on tärkeitä ja kiireellisiä asioita hoidettavana. Tavallinen turisti taas saa nähdä niin paljon kaunista, että hänen kerran elämässään kyllä kannattaa uhrata vähän rahaa saadakseen nähdä, minkä näköinen tämä meidän tuhatjärvinen maa todellakin on. Sanon sen uudelleen: Pilvien reunoilta Suomen maisemat on katsottava.”*

**Ostovoimaltaan 500 markkaa vuoden 1937 rahaa vastaa noin 150 nykyistä euroa. Vuonna 1937 työmiehen kuukausipalkka oli alle 2000 markkaa.*

mät olivat lupaavat. Monet ulkomaiset lentoyhtiöt, etunenässä AB Aerotransport, LOT ja Lufthansa, avasivat säännölliset lentoreitit Helsinkiin. Touko-kuussa 1937 Malmin lentoasemalla oli päivässä jo 14 säännöllistä nousua tai laskua, joista neljä kotimaanlentoja Viipuriin ja Tampereelle.

Maa ilma oli kutistunut merkittävästi: Tukholmaan pääsi Helsingistä kahdessa tunnissa, ja Aeron omat ulkomaanreitit ylsivät kesällä 1938 Tukholman lisäksi kuuden ja puolen tunnin matkan päähän Berliiniin reittiä Tallinna – Riika – Kaunas – Königsberg. Lontoo ja Pariisi olivat vain 11 tunnin matkan päässä. Euroopan pisin, LOT-yhtiön lentämä reitti ulottui Helsingistä Jerusalemiin. 4 500 kilometrin matkan

taittaminen kesti puolitoista vuorokautta.

Poikkeuksellisen tyylikäs ja moderni lentoasema oli valmistunut juuri sopivaan aikaan, vuoden 1940 Helsingin olympialaisten lähestyessä. Se oli nuoren, itsenäisen ja kansainvälistyvän maan komea näyteikkuna ulkomaille. Jo vuoden 1939 syksyllä aloitettiin pohjois-eteläsuuntaisen pääkiitotien pidentäminen 1 400-metriseksi uusien suurempien liikennekoneiden ja olympiakisojen vilkasta lentoliikennettä ajatellen.

SOTAVUODET

Historian tapahtumat kääntyivät kuitenkin toiseen suuntaan syyskuussa 1939. Maailmansodan puhjettua vuoden 1940 olympiakisat peruuntuivat ja Aeron jo tilaamat kaksi nelimototorista Focke-Wulf Condor -matkustajakonetta jäivät saamatta. Loppuvuodesta 1939 alkaneet KLM:n ja British Airwaysin reittilennot loppuivat lyhyeen, kuten muidenkin yhtiöiden liikenne Helsingin lentoasemalle.

Talvisodan sytyttyä Malmin lentoasema otettiin ilmavoimien käyttöön, ja matkustajaliikenne joutui siirtymään muille kentille. Ulkomaanyhteydet lennettiin Vaasasta ja Turusta. Talvi- ja jatkosodan aikana lentoliikenne oli vähäis-



Aero oy:n kotimaanreittien laajentuminen 1937–1939.
Kuva: Finnair.



Lapsia Malmin lentoasemalla matkalla turvaan Ruotsiin toukokuussa 1942. Kuva: Finnair.

tä, eivätkä lähtötunnelmat olleet kuten ennen: Suomen lentoasemilta lennätettiin tuhansia sotalapsia turvaan Ruotsiin.

Välirauhan aikana vuosina 1940 – 1941 liikennekoneet kuitenkin palasivat pääkaupunkiin. Välirauha oli jännittynyttä ja kireää aikaa. Kesäkuussa 1940 Neuvostoliitto miehitti Baltian maat ja Aeron Kaleva-niminen Junkers Ju-52 ammuttiin alas reittilennolla Tallinnasta Helsinkiin. Reittiverkosto kuitenkin jatkoi laajenemistaan. Aeron kolmesti viikossa lennettävä, Petsamon pikalinjaksi nimitetty, laajennettu pohjoinen reitti Helsinki – Tampere – Vaasa – Kokkola – Oulu – Kemi – Rovaniemi – Sodankylä – Petsamo teki mah-

dolliseksi matkan Suomen etelärannikolta Jäämerelle vain kahdeksassa ja puolessa tunnissa.

Jatkosodassa Malmin lentoasema palveli Suomen ja Saksan ilmavoimien lisäksi matkustajaliikennettä. Toisin kuin lukuisat sotaa edeltäneen aikakauden lentoasemat muualla Euroopassa, Malmin kenttä säästyivät tuhoutumasta ilmapommituksissa. Suomen ja Neuvostoliiton välisen aselevon jälkeen syksyllä 1944 saksalaiset joukot poistuivat Malmin lentoasemalta sitä vahingoittamatta. Myöhemmin Lapin sodassa useat pohjoisen lentoasemat eivät olleet yhtä onnekkaita.

Sodasta selviytynyt Malmin lentoasema joutui liittoutuneiden valvonta-

komission käyttöön, ja koko maassa vallitsi tammi-helmikuuta lukuun ottamatta lentokielto heinäkuuhun 1945 saakka. Pääkaupungin lentoliikenne hoidettiin Hyvinkään pienen lentokentän kautta aina vuoden 1947 alkuun asti, jolloin Malmin kenttä palautui suomalaisten hallintaan.

MATKUSTAJALIIKENTEEN UUSI TULEMINEN

Matkustajaliikenne nousi uuteen kukoistukseen sodan jälkeen. Helsinkiin lensi uusi pohjoismainen yhteenliittymä Scandinavian Airlines, jolla oli Tukholmasta yhteys New Yorkiin. Vuonna 1946 alkoi säännöllinen Englannin-yhteys, jota lensi British European Airways. Aeron lentokalusto täydentyi tammikuussa 1947 peräti kahdeksalla Douglas DC-3-matkustajakoneella. Yhtiötä alettiin kutsua myös nimellä Finnish Air Lines, joka pian lyheni Finnairiksi, ja sen ensimmäiset lentoemännät aloittivat työnsä.

American Overseas Airlines ja Pan American Airways ulottivat reittinsä Malmille. Aeroflot avasi vuonna 1948 yhteyden Moskova – Leningrad – Helsinki, ja vuotta myöhemmin Czechoslovak Airlines aloitti lennot Helsingistä Prahaan ja Kööpenhaminaan. Vuonna 1947 Aero kuljetti 38 811 matkustajaa, mutta neljä vuotta myöhemmin luku oli jo 91 387. Yhtiön omat reittilento-kohteet ulottuivat jo Tanskaan, Länsi-

Saksaan ja Hollantiin.

Aeron lisäksi ulkomaanreittiliikennettä lensi 1950-luvun alkuvuosina myös yksityinen Karhumäki Airways, jonka olivat perustaneet ilmakuvistaan ja monipuolisesta ilmailutoiminnastaan tunnetut Karhumäen veljekset. Yhtiöllä oli Pohjanlahden yli yhteys Helsinki – Joensuu – Jyväskylä – Vaasa – Sundsvall sekä sittemmin yhteys Helsingistä Tampereen kautta Tukholmaan.

1940-luvun lopulla oli käynyt selväksi, ettei Malmin savikkoinen maaperä kestänyt uusia suuria matkustajakoneita. Kiitoteiden pidentäminen ja vahvistaminen osoittautuivat liian kalliiksi, joten päätettiin rakentaa uusi pääkaupunkia palveleva lentoasema.

Kun Helsingin olympialaiset vihdoin toteutuivat vuonna 1952, pääsi Malmin lentoasema palvelemaan olympialiikennettä Seutulan keskeneräisen, tilapäisesti avatun kentän rinnalla. Vielä tuolloin säännöllistä reittiliikennettä lensivät Aeron lisäksi Karhumäki Airways ja mikkeliäinen Savon lentolinjat Oy.

Reittiliikenne siirtyi saman vuoden lopulla Malmilta Seutulaan, nykyiselle Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Uuteen lentoasemaan kuului aluksi lennonvarmistusrakennus, 2 000 metriä pitkä kiitotie, asemataso sekä matkustajaparaki.

Malmin lentoasema palveli vielä pitkään matkustajaliikennettä kaupallisen ilmailun uuden aluevaltauksen, ti-

lausmatkojen, palveluksessa. Aero lensi ensimmäisen tilauslentosensa vuonna 1949 Nizzaan Viri-matkatoimiston toimeksiannosta. Karhumäki Airways aloitti kansainväliset tilauslennot vuonna 1951 Olympia-Auto-matkatoimiston palveluksessa. Matkat ulottuivat Malmilta pian mm. Tukholmaan, Lontooseen, Roomaan, Madridiin, Algeriin – aina Syyriaan, Israeliin ja Egyptiin saakka. Vuosikymmenen loppupuolella myös tilauslennot siirtyivät Seutulaan suuremman kaluston tullessa käyttöön.

Ilmavoimien yhteyslentue toimi Malmilla aina vuoteen 1973 asti, jolloin esikunta siirtyi Tikkakoskelle. Rajavartiolaitoksella on Malmilla edelleen tärkeä tukikohta. Yleisilmailun palveluksessa Malmin lentoasemasta on kehittyneet pääkaupunkiseudun kevyen lentoliikenteen keidas ja maamme merkittävien lentäjien koulutuskeskus, jossa nykyisin saa oppinsa kaksi kolmannesta Suomen ammattilentäjistä ja puolet kaikista lentäjistä.

VARHAISVUOSIEN RAKENNUS- JA MILJÖÖPERINTÖ

Kiitoteiden ja rakennuskannan laajentaminen liikenneilmailun tarpeiden kasvaessa on tuhonnut matkustajaliikenteen alkuaikojen lentoasemamiljöitä kaikkialla maailmassa. Kotimaisia esimerkkejä vanhan ilmailurakentamisen katoamisesta uudemman alle ovat mm. Joensuun, Vaasan ja Porin lentoasemat.

Alkuperäisestä 1950-luvun alun Seutulan lentoasemasta, nykyisestä Helsinki-Vantaan lentoasemasta, ei liioin ole säilynyt juuri mitään.

Myös sota on verottanut ankarasti vanhimman polven eurooppalaisia lentoasemia. Suomessa vetäytyvät saksalaiset joukot tuhosivat miinoittamalla ja räjäyttämällä ensimmäisen polven lentoasemista mm. Kemin ja Rovaniemen kentät sekä Ivalon kentän, jonka tosin olivat rakentaneetkin. Sitten nämä kentät on otettu uudelleen käyttöön. Sotaa seuranneissa alueluovutuksissa menetettiin Neuvostoliitolle Viipurin Suur-Merijoen sotilaskenttä sekä Petsamon Yläluostarin kenttä.

Uusien lentoasemien rakentamisen myötä useita vanhoja kenttiä on myös tyystin lakkautettu ja niiden maat otettu muuhun käyttöön. Oulun vuonna 1936 avattu Oritkarin kenttä jäi pois liikennekäytöstä vuonna 1953 uuden kentän valmistuttua Oulunsaloon. Kokkolan Laajalahden vanha kenttä jäi pois ilmailukäytöstä 1950-luvun lopulla. Turun Artukaisista reittiliikenne siirtyi uudelle Ruskon kentälle vuonna 1955 ja muu lentoliikenne lakkasi kymmenen vuotta myöhemmin. Tampereen Härmälän kenttä sinnitteli matkustaja- ja sotilaskäytössä aina vuoteen 1979, jolloin Pirkkalan lentoasema valmistui.

Turun Artukaisten ja Tampereen Härmälän lentoasemien alkuperäiset terminaalit ovat säilyneet vain käyttö-

tarkoituksestaan irrallisina rakennuksina. Kordelinin yrittäjäperhe pelasti ansiokkaasti huonoon kuntoon rappeutuneen Artukaisten terminaalin 1990-luvun lopulla ja muutti sen hotelliksi. Artukaisten ilmailumiljööstä ei kuitenkaan ole säilynyt juuri mitään. Myös Tampereen Härmälän kenttä on menettänyt miljöönä asuinalueeksi Pirkkanen suuren kentän valmistuttua, vaikka pieni puurakenteinen terminali edelleen palveleekin paikallista laskuvarjokerhoa.

Sotilasilmailun saralla rakennusperintöä on jäljellä enemmän. Tampereen Härmälässä on säilynyt 1930-luvulta puolustusministeriön, Valtion lentokonetehaan ja Ilmailuvarikon merkittävä rakennuskokonaisuus. Kauhavalla sotilasilmailun rakennusperintöä edustaa kunniakkaasti Lentosotakoulu ja Imatalla Immolan lentokentän rakennuskokonaisuus.

Vaikka siviililentoliikenteen rakennusperinnöstä onkin menetetty paljon,

on suomalaisilla yhtä kaikki syytä ylpeyteen. Maassamme on yhä elävänä kokonaisuutena ilmailukäytössä yksi maailman parhaiten säilyneistä varhaisaikojen siviililentoasemista, Malmin lentoasema Helsingissä.

Helsingin seudulla sodan jälkeisen ajan kasvupaineet ovat kohdistuneet Malmin lentoaseman sijasta uudempaan Helsinki-Vantaan lentoasemaan, jonka alkuperäisistä 1950-luvun alun rakenteista ei olekaan enää juuri mitään jäljellä. Raskaan lentoliikenteen siirtyminen toisaalle ja pääkaupunkiseudun vilkkaat yleisilmailutarpeet ovat säästäneet Malmin useimpien muiden vanhojen siviililentoasemien kohtalolta.

Malmin lentoaseman kiitotiet ja arkkitehtonisesti merkittävät rakennukset ovat säilyneet ilmailukäytössä lähes alkuperäisessä asussaan ja laajuudessaan. Malmin lentokenttä on monimuotoisen ja rikkaan historiansa nykyvaiheessa yksi eheimmistä ja autenttisimmista varhaisista lentoasemamiljöistä maailmassa. Sellaisena se auttaa osaltaan täyttämään aukkoa kansainvälisen liikenneilmailun kulttuuri- ja miljööhistoriassa.

Malmin kentän tulevaisuutta ovat



Malmin lentoasema 67-vuotispäivänään 15.5.2005. Kuva: Seppo Sipilä.

varjostaneet kuitenkin pyrkimykset ottaa kentraal alue asuinrakentamiskäyttöön. Tällöin suojellut rakennukset jäisivät vain käytöstään poistetuiksi sirpalemuistumiksi Artukaisten ja Härmälän tapaan.

Malmin lentoasema on vuonna 1993 luetteloitu Museoviraston ja ympäristöministeriön laatimaan valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon ja valittu myös kansainvälisen DoCoMoMo-järjestön modernin arkkitehtuurin merkisteosten valikoimaan.

Elävänä rakennusperintökokonaisuutena Malmin lentokenttä on maailmanluokan harvinaisuus. Tätä kansainvälistä arvostusta heijastaa kentän valinta World Monuments Fundin maailmanlaajuiselle 100 uhanalaisimman kulttuurikohteen listalle 2004–2005 ja 2006–2007.

Kirjallisuutta

- Uola, Mikko. *Suomen Ilmailuliitto 75 vuotta 1919–1994*. Suomen Ilmailuliitto 1994.
- Wegg, John. *Finnair: The Art of Flying since 1923*. Finnair, Helsinki 1983.
- Koskimies, Sini. *Unelma lentämisestä: Helsingin lentoasema 1932–1938 ja 1930-luvun moderni elämä*. Helsingin kaupunginmuuseon tutkimuksia ja raportteja 1/2004.
- Moberg, Jaana. *Helsinki-Malmin lentoasema. Rakennushistoria ja korjaussuunnitelma*. 2003 täydennetty laitos Oulun yliopistoon 1997 tehdystä diplomityöstä.

LUFTVÄGEN – DEN SENAST INRÄTTADE

RESUMÉ

Det har inte gått mer än hundra år sedan flygmaskinerna första gången lyfte från marken. De första flygplatserna i världen, avsedda enkom för passage-
rartrafik, kom till på 1920-talet.

Första generationens flygplatser för passagerartrafik i Finland var mestadels kala och spartanska. Undantag var de internationella flygstationerna i Artukais i Åbo och i Malm i Helsingfors. Av dem finns endast flygstationen i Malm kvar i ursprungligt funktionalistiskt skick och i luftfartsbruk, färdig för trafik år 1938 och ritad av Dag Englund, Onni Ermala och Vera Rosendahl.

Som ett levande byggnadsarv är Malms flygplats en raritet i världsklass. Det internationella erkännande flygplatsen fått avspeglar sig i att den av World Monuments Fund blivit vald till ett av de hundra mest hotade kulturmonumenten i världen 2004–2005 och 2006–2007 samt i att den av DoCoMoMo klassats som ett värdefullt kulturmonument inom modern arkitektur.

Framtiden för Malms flygfält förmodas av strävanden att ta fältet i bruk för bostadsbyggande. Om så sker skulle de skyddade byggnaderna fortleva bara som reminiscenser av en tid som var, i stil med Artukais i Åbo och Härmälä i Tammerfors.

VESILIIKENTEEN RAKENNUKSIA

Jarmo Saarinen
amanuessi, Forum Marinum

Suomen merisatamat ovat aina vastanneet suurimmasta osasta maamme vientiä ja tuontia. Tästä näkökulmasta vanha sanonta Suomesta saarena pitää yhä paikkaansa. Tämä pätee myös matkustajaliikenteeseen.

Sataman syntyminen edellytti suotuisia luonnonolosuhteita. Satamaksi soveltui ranta, joka oli tarpeeksi syvä laivan tulla, mutta töyräältäään matala, jotta lastaus ja purkaminen onnistuivat. Lisäksi tuli satamaan johtavan väylän olla leveä eikä se saanut olla karikkoinen.

Pitkälle 1700-luvulle oli terva tärkein vienti- ja suola tuontituote. Suolan ohella tuotiin runsaasti viljaa, mikä vähitellen tulikin tärkeimmäksi tuontituotteeksi suolan menettäessä asemansa.

Tervaa vietiin aluksi eniten Kaakois-Suomen kaupungeista. Kun ne oli menetetty Venäjälle, siirtyi tervakauppa Pohjanlahden rannikolle. Tervan rinnalle vientituotteena nousi myöhemmin sahatavara. Molempien kuljetuksessa meren äärelle oli tärkeää joki-yhteys sisämaahan. Etenkin puutavaran

kuljetuksessa oli parempi mitä suurempi joki oli kyseessä. Luonnonolosuhteet olivat joka tapauksessa hankalat, sillä meren jäätyminen lopetti purjelaivaliikenteen. Ainakin ulkomaiset laivat pyrkivät pois rannikoltamme syksyisin peläten jään vangiksi jäämistä.

Satamiin rakennettiin varastoja, tullimakasiineja, pakkahuoneita ja viljamakasiineja. Tynnyrikentät ja puutapulit olivat hieman syrjemmällä palovaaran takia. Laki kunnallisista satamajärjestyksistä annettiin vasta vuonna 1976, mutta satamilla oli usein omat satamajärjestyksensä jo paljon aiemmin, esimerkiksi Turun Pikisaarella sellainen oli jo vuonna 1796 ja Helsingissä vuonna 1848. Palovaaran vuoksi saattoi ruuan valmistus aluksella olla kielletty – sitä varten oli tehty erityinen keittihuone. Höyrylaivojen yleistymisen myötä näistä luovuttiin.

Satama ja kaupunki liittyivät erottamattomasti toisiinsa, koska molemmat olivat pieniä. Tuontitavara siirtyi melko nopeasti kaupunkiin ja sen takamaalle. Vientitavaraa kerättiin satamaan pitkin talvea, mutta omia raken-



Satamat olivat ennen paikkoja, joihin keräännuttiin ihmettelemään ja ihastelemaan kaukaa tulleita laivoja ja vieraita ihmisiä. Kotkan sataman laituriin on kiinnittynyt Tornion ja Pietarin välisellä reitillä liikennöinyt höyrylaiva Aawasaksa. Kuva: Daniel Nyblin 1890, Suomen merimuseo.

nuksia eivät tärkeimmät vientitavarat tarvinneet. Varsinaisia satamakortteleita ja monikerroksisia varastoja Etelä-Itämeren ja Pohjanmeren satamien tapaan ei tänne syntynyt.

Krimin sodan kesinä 1854 ja 1855 englantilaiset laivasto-osastot tuhosivat etenkin Pohjanlahden satamia. Myös 1860-luvulla tapahtui monenlaisia muutoksia. Helsingin ja Hämeenlinnan välinen rata valmistui vuonna 1862 ja sen jatkeena rata Sörnäisten satamaan seuravana vuonna. Maakauppa vapautui vuonna 1863 ja kaupunkien jako tapuli- ja maakaupunkeihin lopetettiin

vuonna 1868. Enää ei kaupunkien kauppaa ja meriliikennettä rajoitettu.

Tervan ja sahatavaran rinnalle vientituotteeksi tuli vähitellen voi, jota myytiin etenkin Englantiin suuria määriä. Sen varastoimiseksi rakennettiin mm. Turkuun, Helsinkiin ja Hankoon modernit varastosuojat. Turun voimakasiini on nykyään Viking Linen matkustajaterminaali. Hangossa vastaavasti entistä voimakasiinia isännöi Rostockiin liikennöivä Superfast Ferries Hangon Sataman ja ahtausliike Stevenan ohella. Paperi muodostui tärkeäksi vientituotteeksi 1930-luvulta lähtien.

NOSTURIENVAIKUTUS

Satamatyö oli ruumiillista ja keveni vähän vasta höyrylaivojen ja niiden vinsien myötä – varsinaisia sähkökäyttöisiä satamanostureita oli yleisesti käytössä 1920-luvun lopulta lähtien. Helsinkiin ensimmäisen nosturin hankki rautatielaitos jo vuonna 1894. Nosturit ovat kuntien omistamia – kuten satamatkin. Niissä toki operoivat yksityiset ahtaus-, huolinta-, laivakauppa- ym. liikkeet. Ruotsissa käytäntö oli pitkälti samanlainen, mutta ahtauskin kuului useimmiten kunnalle. Virossa satamat omisti valtio, mutta niitä käyttivät yksityiset yrittäjät.

Ahtaajia tarvittiin nosturien tulosta huolimatta paljon. Heitä varten ra-

kennettiin sosiaalityö- ja työhönottokonttori, minne aamuisin kokoonnuttiin ”huutoon”. Päivän työt jaettiin paikalla olevien kesken. Usein tiloissa toimi myös työmaaruokala. Merenkululaitos oli antanut 1950-luvulla asiasta suosituksen, mitä paikoin noudatettiinkin, mutta lakisääteisiksi tällaiset tilat tulivat vasta vuonna 1972. Ahtaajien ammattikunta syntyi 1800-luvun loppupuolella. Sitä ennen miehistö lastasi ja purki laivat.

SATAMIEN OHEISRAKENNUKSET

Satamiin ja niiden liepeille rakennettiin 1900-luvun alussa runsaasti kahvikioskeja sekä ahtaajien että myöhemmin



Dragsfjäddisissä olevan Taalintehtaan sataman harkittu ja uljas julkisivu merelle muodostuu kolmesta empirekauden rakennuksesta, jotka ruukinpatruuna Ramsay rakennutti sataman tarvitsemia toimintoja varten. Kuva Elias Härö. Museovirasto.

myös kuorma-autoilijoiden tarpeisiin. Niitä oli esimerkiksi Turussa muutamman sadan metrin välein. Jotkut toimivat yhä – asiakaskunta tosin koostuu lähinnä turisteista tai läheisten verstaiden väestä. Nykyään ahtaajat haetaan tauoilleen laivoilta ahtausliikkeen pikubussilla.

Laitureilla oli toisenlaisia kioskeja. Niistä oli näkyvyys ainakin kolmeen suuntaan. Sisällä oli työpöytä, puhelin ja ovelta luki tulli. Nykyään satamien tehokkaissa valomastoissa on myös valvontakamerat.

Ahtaajat yleensä asuivat itse hankkimissaan asunnoissa, mutta ainakin Turussa ahtausliike A.E. Erikson saattoi tarjota työntekijöilleen asuntoja puutaloissa Linnankadun ja Mittarin kadun varrella. Vastapäätä Forum Marinum -merikeskusta sijaitsevat talot on suojeltu. Ahtaajia ei asukaskuntaan enää juurikaan kuulu.

Valopetrolia eli lamppuöljyä ryhdyttiin tuomaan Suomeen 1870-luvulla Kaspianmeren rannalta. Öljy oli lastattu tammitynnyreihin ja sitä kuljetettiin hinaajien vetämissä proomuissa. Melko pian käyttöön otettiin tankkiproomut ja oikeat tankkilaivatkin.

Suomen ensimmäinen öljysäiliö rakennettiin Sörnäisiin vuonna 1888 ja pian tehtiin seuraavat Viipuriin ja Vaasaan sekä 1900-luvun alkuvuosina Tammissaareen, Turkuun ja Mäntyluotoon. Turussa tällä hetkellä vanhimmat betonikuorisat säiliöt ovat 1930-

luvulta. Sitten on säiliöitä rakennettu moniin eri satamiin. Öljysatamat ovat olleet yleisöltä suljettuja, mutta suuret, joskus öljy-yhtiöiden välein maalatut, säiliöt näkyvät kauas. Vastavasti satamissa on kuntien pelastuslaitosten öljyntorjunta- ja sammutusalusten tukikohdat kalustevajoihin.

HÖYRYLAIVAT JA MATKUSTAJALIIKENNE

Höyrylaivaliikenteen alettua rannikkolamme syntyivät välittömästi matkustajalaivalinjat. Niistä pisin oli rannikkola seuraava Pietarista aina Tornioon jatkunut reitti. Harvat matkustivat koko linjan, mutta monien kaupunkien välillä höyrylaiva oli kaikkein mukavin vaihtoehto. Matkustajia varten rakennettiin satamiin paviljonkeja, odotushuoneita. Alusten aikataulut eivät kovinkaan paljoa heittäneet, mutta kauempaa saapuvilla saattoi joutoaikaa jäädä.

Turussa höyrylaivaterminaali oli aluksi lähellä Aursiltaa. Nykyisin rakennuksessa toimii ravintola Samppalinna. Laivojen koon kasvun ja joen mataloitumisenkin vuoksi matkustajasatama siirtyi ulommas.

Kanavaniemen kärjessä oleva matkustajaterminaali vuodelta 1956 kävi myös liian pieneksi ja jäi mm. satamavalvojen käyttöön. Siitä sisämaahan päin rakennettiin vuonna 1972 Silja Linen uusi terminaali, josta muutaman sadan metrin päähän tehtiin vastaava

tila Viking Linelle. Viking Line on sittemmin saanut uuden terminaalin.

Suomen ensimmäinen autolautta aloitti liikenteen linjalla Korppoo – Maarianhamina – Gräddö vuonna 1959. Sitä seurasivat Turku – Norrträle ja Helsingistä Hansa Express vuonna 1963.

Matkustajat nousivat aluksiin ensin korkeilta portailta, mutta pian rakennettiin kaksikerroksisia terminaaleja, joiden yläkerrasta kuljettiin laivaan erillisiä sillakkeita pitkin – kuten nykyäänkin. Alun perin sillakkeet olivat avonaisia, mutta saivat pian katteen. Helsingissä terminaalirakennus – Olympiaterminali vuodelta 1952 – oli rakennettu rinteeseen, joten matkustajat tulivat suoraan toiseen kerrokseen. Terminaalirakennukseen sijoittuivat lipunmyynti, varustamon toimistotiloja, tulli, rajavartiolaitos passintarkastuksineen, kioski tai kahvila sekä odotussali.

LASTI NOUSEE PYÖRILLE

Autolauttojen perässä tulivat ro-ro-alukset, joissa kaikki lasti kulkee pyörillä. Satamiin rakennettiin uusia rakennuksia: suojia vetomestareille ja trukeille.

Ro-ro-tekniikka on vähentänyt nostureiden määrää sekä satamarautateiden merkitystä. Rahdin kulkeminen yhä enemmän pyörillä on muuttanut sekä laivoja että laitureita. Laivat lastataan keulasta tai perästä tai molemmista, ei

enää kyljestä. Lisäksi perävaunuissa tai konteissa kulkeva tavara voidaan varastoida ulos. Tarvitaan vain laaja kenttä. Tämä on johtanut ulkosatamien rakentamiseen, koska läheskään aina ei enää ole ollut mahdollista laajentaa laituri-aluetta tai varastoaluetta vanhan sataman vieressä.

Samoihin aikoihin ro-ro-alusten kanssa tulivat uudet entistä voimakkaammat jäänmurtaajat. Nyt sekä Suomenlahden että Pohjanlahden satamat pyrittiin pitämään avoinna kovinakin jäätälvinä. Tämän muutoksen myötä jäivät käytöstä Hangossa rakennukset, joita oli käytetty majoitettaessa suljetuista satamista tulleita ahtajia. Talot ovat toki yhä pystyssä. Jo paljon aiemmin oli siellä jouduttu sulkemaan siirtolaishotelleja, joihin Suomesta ulkomaille pyrkivät majoittuivat.

Pitkään oli satamissa eri-ikäisiä varistorakennuksia: puisia, tiilisiä ja peltisiä. Betonielementit ja pelti sekä teräs-rakenteet ja muovitetut kankaat ovat nykyään vallitsevia useimmissa paikoissa. Ulkomaanliikenteen satamissamme ei taida olla montaa makasiinia 1950-luvultaan.

Heinäkuun ensimmäisenä päivänä 2004 astui Suomessakin voimaan kansainvälinen laivojen ja satamien turvallisuusjärjestelmä ISPS (International Ship and Port Facility Security Code). Tämä merkitsi satamien aitaamista, kulunvalvontaa sekä matkustajien ja lastien turvatarkastuksia. Käytännössä

satamiin pääsee nykyään vain laivamatkustajille varatuille alueille – eli terminaalista käytävää tai laituria pitkin laivaan.

Kokkolan ulkosatamassa Ykspihlajassa on pohjoismaiden ensimmäinen täysin katettu lastiterminaaali – kaikki ahtaustyöt voidaan melkoisen suurtenkin alusten kanssa tehdä katon alla. Paikkakunnalla on viritelty keskustelua joidenkin rakennusten siirtämisestä pois aidatulta satama-alueelta.

Sotien jälkeiseen aikaan saakka katsottiin hyvään satamaan mahtuvan paljon laivoja kerrallaan. Sittenmin on ajateltu, että hyvässä satamassa tavara ja matkustajat liikkuvat nopeasti eikä alusten ole tarpeen jäädä päiviksi, ei edes tunneiksi, laituriin.

SUOMALAINEN SATAMAMAISEMA

Suomeen ei ole syntynyt satamiin tai niiden välittömään tuntumaan monista ulkomaisista satamista tuttua ”waterfrontia” satama- ja varustamokonttoreineen, telakoineen, laivatarvikekauppoineen, merikouluineen, merimieskirkkoineen ja -kapakoineen, ilotaloineen, tatuointiliikkeineen. Osa näistä laitoksista ei tosin soveltunut täkäläiseen lainsäädäntöönkään ja muut niistä ovat pienissäkin satamakaupungeissa selkeästi erillään.

Laivamuonittajilla, meklareilla ym. on aikoinaan ollut rakennuksia satamis-



Mäntyluodon pooki, ”Ryssäntorni”. Porin kaupungin omistaman pookin, tunnusmajakan, suunnitteli Gustaf Nyström ja se valmistui 1903 tärkeimpien satamatöiden tultua Mäntyluodossa tehtyä. Kuva: Jarmo Saarinen.

sa, mutta autojen yleistymisen myötä niiden sijainnilla ei enää ole ollut suurta merkitystä ja ne ovat muuttaneet pois useimmista satamista. Lisäksi Suomessa on, monien muiden maiden tavoin, satamien ja kaupunkien yhteys katkaistu leveillä valtakaduilla tai moottoriteillä. Satamien reuna-alueet ovat muuttuneet varastoalueista pienimuotoisiksi maaliikennekeskuksiksi ja toimisto-alueiksi.

Sen sijaan satamakäytöstä jääneitä alueita on venesatamineen, kahviloineen, pienine bulevardeineen ja puistikkoineen tullut yleiseen käyttöön vapaa-ajan virkistysalueiksi. Muutamissa

satamissa tai niiden sisään tuloväylien varsilla on mielenkiintoisia vanhoja rakennuksia: pursiseurojen paviljonkeja.

Etenkin saha- ja paperiteollisuutta on ollut Suomenkin satamien tuntumassa, samoin runsaasti hiiltä käyttäviä voimalaitoksia. Monilla teollisuuslaitoksilla, kuten Nesteellä, Rautaruukilla ja Outokummulla, on jo pitkään olleet omat, muilta täysin suljetut satamansa.

Kalastuksessa ryhdyttiin 1950-luvun lopulta lähtien Suomessakin käyttämään troolareita. Se edellytti erillisiä kalasatamia, sillä kalastajien vanhat kotilaiturit eivät usein riittäneet syvydeltään eikä niihin juuri päässyt ajamaan kuorma- tai säiliöautolla. Kalasatamia ryhdyttiin rakentamaan 1960-luvun lopulla ja nyt niitä on kautta rannikon. Kalasatamissa on kylmätiloja ja usein myös tiloja kalan jalostukseen sekä kalastajien huolto- ja varastorakennuksia.

SATAMIEN KATOAVA RAKENNUSPERINTÖ MEILLÄ JA MUUALLA

Vanha rakennuskanta on satamistamme pääosiltaan hävinnyt. Sen sijaan alueilla, joita ei ole enää käytetty varsinaiseen satamatoimintaan, sitä on vielä jonkin verran jäljellä. Rakennuksia on säästynyt erityisesti niissä kaupungeissa, joissa satama on joutunut väylän mataloitumisen ja alusten koon kasvun vuoksi siirtymään ulommas merta kohti. Ranta-aittoja yms. on jäänyt jäljelle alueille, joita käytetään enää korkeintaan pienvenesatamina – esimerkiksi Porvoossa, Uudessakaupungissa ja muutamissa Pohjanlahden rannikko-kaupungeissa.

Verrattaessa Suomen ja muiden pohjoismaiden satamien rakennusperintöä on muistettava sotien aikaiset pommitukset, jotka saivat paljon tuhoa aikaan lähes jokaisessa satamassa Suomessa.

Keskeisimmissä vienti- ja tuonti-tuotteissa on ollut eroja. Suomen satamakaupungit ovat olleet pienempiä kuin muualla ja oikeastaan vain Pohjois-Ruotsin satamien kanssa samalla



Tapulikaupunkioikeuksien vuoksi kaupunkien tuli perustaa "tullikamari siihen kuuluvain pakkahuoneen, vaaka-huoneen, kiinnipano- ja varastomakasiinien kanssa". Kemin kivinen tullikamari rakennettiin vuonna 1912 ruutu-kaava-alueen laitaan niin, että sen komea pääjulkisivu antaa satamaan. Klassillisia piirteitä omaava jugendkauden rakennus on arkkitehti Walter Thomén suunnittelema. Kuva: Elias Härö, Museovirasto.

viivalla talviolosuhteita ajatellen. Rannikkoliikenne pienillä rahtialuksilla, pientonnistolla, on Suomessa jäänyt vähiin mutta kukoistaa muualla.

Viron satamissa on paikoin säilynyt vanhaa rakennuskantaa, samoin neuvostoajasta, mutta uusiakin satamia suunnitellaan ja rakennetaan. Väylien mataloituminen on ongelmana sielläkin. Tallinnan runsaan rakennusperinnön joukossa on satamien osuus verrattavissa Suomen tilanteeseen: vanhaa rakennuskantaa on, mutta ei enää juurikaan nykyisellä toimivalla satama-alueella.

Kirjallisuutta

Ekström Söderlund, Birgitta; Marketta Wall.
Alussa oli satama. Hangon satama 1873–2001. Hangon museo, Hanko 2001.

Erävuori, Jukka. *Helsingin sataman ja satamahallinnon historia.* Helsingin kaupunki 1981.

Lappalainen, Jussi T. (toim.). *Turun sataman historia.* Turun satama, Turku 1999.

Naski, Kimmo. *Itämeren satamien omistus ja organisaatorakenteet – eroavaisuudet ja yhteiset tekijät siirtymä- ja markkinatalousmaissa.* Turun yliopiston merenkulkualan koulutus ja tutkimuskeskus, Turku 2001.

Pylkkänen, Ali; Tapio Bergholm; Kari Teräs.
Satamillaan maa hengittää. Suomen Satamaliiton historia 1923–2000. Suomen Satamaliitto, Jyväskylä 2002.

Satamien omat internet-sivustot löytyvät usein kaupunkien sivustojen kautta.

RESUMÉ

BYGGNADER FÖR SAMFÄRDSEL TILL SJÖSS

Hamnarna vid kusten i Finland har alltid stått för den största delen av exporten och importen, som en följd av vårt läge i förhållande till Europa i övrigt.

I hamnarna uppfördes lagerbyggnader, tullmagasin, packhus och spannmålsmagasin. Tjärtunnor och brädstaplar placerades lite på sidan om på grund av brandfaran. För stuvorna byggdes personalrum och ett anställningskontor, där man om morgnarna samlades till ”upprop”. Dagens arbeten fördelades mellan dem som var till städens. Ofta fanns det i lokaliteterna också en personalmatsal, och i hamnarna och i närheten av dem byggdes på 1900-talet kaffekiosker i stort antal.

När ångbåtstrafiken kom i gång vid kusten startades omedelbart linjer för passagerartrafik. Längst av dem var den som sträckte sig från S:t Petersburg till Torneå. För passagerarna inrättades i hamnarna paviljonger, väntrum.

Det gamla byggnadsbeståndet i hamnarna har i huvudsak gett vika för ny teknik och ett nytt byggnadsbestånd. Sjöbodar och liknande lever kvar på platser som numera på sin höjd fungerar som småbåtshamnar – som fallet är i Borgå, i Nystad och i några städer längs den österbottniska kusten.

SATAMAN TALOJA JA VALOJA

KUOPION JA MUIDEN SISÄVESISATAMIEN RAKENNUKSIA

Helena Riekki
rakennushistorian tutkija, Kuopion kaupunki

“On lämpöinen sunnuntaiaamu, kun saavumme laivassa Kuopion satamaan. Päivä paistaa kirkkaana, ja vilpoisa tuulenhenkäys käy halki maiseman”, kirjoittaa arkkitehti Juhani Vikstedt vuonna 1926 ilmestyneessä kirjassaan *Suomen kaupunkien vanhaa rakennustaidetta*.

1920- ja 1930-luku olivat järvilii-kenteen vilkkaimmat vuosikymmenet. Kuopiossakin matkustajalaivoja saapui ja lähti päivän mittaan kymmenittäin pohjoiseen Iisalmen suuntaan, itään Muuruveden ja Juantehtaan sekä Vehmersalmen ja Heinäveden suuntaan samoin kuin etelään Leppävirralle ja Varkauteen. Pitemmät reitit veivät Varkauden ja Heinäveden kautta Savonlinnaan, sieltä Lauritsalaan ja Lappeenrantaan. Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856 avasi väylän Viipuriin ja Pietariin sekä kauas maailmanmerille.

Kuopiolaiset kauppiaat varustivat laivoja. Ensimmäinen höyrylaiva oli Wiikin veljesten, kondiittori Carl Gustaf Wiikin ja arkkitehti Jean Wiikin

vuonna 1845 rakentama *Kuopio*. Lähirantojen varveilla rakennetut kuunarit ja lotjat veivät ja toivat tavaraa.

Kun Kuopio vuonna 1858 sai meri- ja tapulikaupungin oikeudet, satamaan rakennettiin tavaraliikennettä palveleva tulli- ja pakkahuone. Ennestään siellä oli kauppiaiden rantamakasiineja. Nämä makasiinit on sittemmin purettu.

TAVARALIIKENTEEN PALVELUKSESSA

Ensimmäisenä pystytettiin satamassa yhä oleva tulli-, pakka- ja vaakahuone. Se rakennettiin Carl Albert Edelfeltin intendentinkonttorissa laatimien suunnitelmien mukaan vuosina 1859–60. Rakennus on ainakin osittain pystyhirsinen. Muodoltaan se on ristipäätyinen suorakaide ja korostukset ovat sveitsiläistyyllisiä. Samantyylinen pakka- ja vaakahuone nousi 1860-luvun puolivälissä Joensuuhun. Se rakennettiin Edelfeltin allekirjoittamien Hugo Trappin piirustusten mukaisesti.

Kuopion tulli- ja pakkahuonetta laajennettiin eteläsivulta vuonna 1889 arkkitehti Leander Ikosen suunnitelmien mukaan. Jo kymmenen vuotta aiemmin oli rakennettu erillinen vaakahuone lääninarkkitehti Ferdinand Öhmannin piirustuksia noudattaen. Näitä kahta rakennusta täydentää sataman koilliskulmassa kolme kaupungin 1910-luvun puolivälissä pystyttämää kaksikerroksista satamamakasiinia. Nyt ne toimivat ravintoloina ja vesillä liikumiseen kytkeytyvinä liikkeinä ja varastoina.

Tulli- ja pakkahuone on satamatoimintojen päätyttyä palvellut näyttely- ja ravintolatiloina. Vaakahuone toimii satamakonttorina, satamapäällikön työtiloina. Satamassa ollut odotuskatos on purettu. Risteilyt ovat korvanneet matkustaja- ja tavaraliikenteen.

MATKUSTAJIEN MUKAVUUDEKSI

Ruutukaavan rajaama satamatori on vähin erin istutettu puistoksi. 1800-luvun lopulla torille rakennettu puinen vesimyymä, kioski, sai ensin vierelleen muutaman puun. Bengt Schalin laati 1930-luvulla aksiaalisen puistosuunnitelman, mutta puisto istutettiin vasta 1900-luvun puolivälissä. Muutama vuosi sitten tehdyssä saneerauksessa otettiin mukaan aineksia aikoinaan toteuttamatta jääneestä Schalinin suunnitelmasta. Puiston uusiminen oli osa matkustajasataman mittavaa peruspa-



Kuopion satamaa vuonna 1880. Etualalla Viipurissa vuonna 1878 rakennettu Rauha, taaempaan Saima ja Yrjö-Koskinen. Niiden takana tulli- ja pakkahuone ja vasemmalla rakenteilla oleva vaakahuone, nykyinen satamakonttori. Kuvan on ottanut Arnold Boos. Se sisältyy Johan Vilhelm Snellmanille hänen 75-vuotispäivänään ojennettuun onnittelualbumiin. Kuva: Museovirasto.

rannusta.

Vastaavanlainen laajamittainen uusiminen on viime vuosina toteutettu muun muassa Lahdessa Sibeliustalon naapurina sijaitsevassa satamassa. Muuallakin satamista on tullut kesäisiä keitaita kioskeineen, kahviloineen, ravintoloineen ja monine tapahtumineen. Kuopiossa kokonaisuutta täydentää 1900-luvun lopulla rakennettu esiintymislava.

KAUPUNGIN PORTTI

Puiston erikoisuuksiin kuului siinä 1940-luvulta 1970-luvulle sijainnut Osuusliike Kallan rakennuttama funktistyylinen satamaravintola, joka tun-



Kuopion sataman "merellisiä" kasvoja vuonna 1978. Kuvassa kolmen keskusliikkeen 1940-luvulla rakentamat toimisto- ja varastorakennukset. Oikealta SOK, Kesko ja OTK. Kuva: Helena Riekkö, Kuopion kulttuurihistoriallinen museo.

nettiin kansan suussa *Toprukkina*. Tämä lisänimi oli lainaa Libyan satamakaupungista Tobrukista, joka tuli tunnetuksi toisessa maailmansodassa vuonna 1941 saksalaisten ja liittoutuneiden käymästä taistelusta ja jonka tunnettuutta lisäsi vuonna 1953 valmistunut Robert de Wisen elokuva *Erämaan rotat* ja sen savunhämyinen satamaravintola.

Satamaan rakennettiin 1940-luvulla keskusliikkeiden funkistyylliset varastot. Puiston pohjoispuolelle nousivat Hankkijan ja Suomen Maanviljelijäin Kaupan nyttemmin suurelta osin purettu rakennukset. Eteläisivulle tulivat nyt uuteen käyttöön siirtyneet Suomen Osuuskauppojen Keskuskunnan, Savo-Karjalan Tukkuliikkeelle rakennetun Keskon sekä Osuustukkukaupan keskusvarasto- ja toimistorakennukset.

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVIÄ YMPÄRISTÖJÄ

Funkistalot muodostavat sataman 1800-luvulta periytyvän rakennuskerrostuman kanssa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun ympäristön. Vastaavanlaisia paikkakunnan omasta historiasta kertovia ja ympäristöllisesti merkittäviä kokonaisuuksia on useitakin eri puolilla maata.

Lappeenrannassa kokonaisuutta täydentää satamaa reunustavassa rantapuistossa sijaitseva kylpylä. Myös Heinolan rantapuistossa on ollut aikoinaan kylpylä, mutta se on sittemmin purettu. Hämeenlinnassa ja Heinolassa satamat ja rantapuistot ovat osa näiden kaupunkien kansallisia kaupunkipuistoja.

Valtakunnallisesti merkittäviin ympäristöihin kuuluu myös Heinäveden kirkonkylän satama punamullattuine makasiineineen ja asuinrakennuksineen korkealle kohoavan kirkonmäen juurel-



Satamapuiston Toprukkina tunnettu ravintola vuonna 1968. Kuva: Antero Nederström, Kuopion kulttuurihistoriallinen museo

la. Saman reitin varrella on punaisten makasiinien täplittämä Oravin satamaranta.

Myös kanavaympäristöt toimivat satamina. Siitä ovat hyviä esimerkkejä Heinäveden reitin Vihovuonne, Karvio ja Kerma, Vääksy Lahden ja Heinolan välillä tai Murole Runoilijan reitillä Tampereen ja Ruoveden välillä. Satamien tavoin myös kanaville on tultu saatamaan ja vastaanottamaan vieraita tai vain katselemaan saapuvia ja lähteviä laivoja.

Kirjallisuutta:

Lilius, Henrik. *Joensuun kaupunki 1848-1890.*

Erään suomalaisen puukaupungin vaiheita.

Joensuun kaupungin museot, Joensuu 1972.

Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16. Ympäristöministeriö ja Museovirasto, Helsinki 1993.

Rieki, Helena. *Kuopion kaupungin rakennushistoria. Kaupungin rakentamisvaiheita vuodesta 1875. Kuopion historia 6.* Kuopion kaupunki, Kuopio 2005.

Vikstedt, Juhani. *Suomen kaupunkien vanhaa rakennustaidetta.* Otava, Helsinki 1926.

RESUMÉ

HAMNENS HUS OCH LJUS

När Kuopio år 1858 fick stapelrätt, dvs. rätt att driva utrikeshandel, byggdes i hamnen efter ritningar från Carl Albert Edelfelts intendentkontor ett tullhus, ett packhus och ett våghus som alla ännu står kvar. Ett packhus och ett våghus i samma stil byggdes i mitten av 1800-talet i Joensuu.

I Kuopio har hamntorget, avgränsat av den rutmönstrade stadsplanen, efter hand gjorts om till en park med planteringar. En lika genomgripande förnyelse har på senare år genomförts bland annat i Lahtis. Även på annat håll har hamnarna blivit sommaroaser med kiosker, kaféer, restauranger och många begivenheter. I Tavastehus och Heinola är hamnarna och strandparkerna en del av de nationella stadsparkerna.

I Kuopio kompletteras helheten av en utescen som uppfördes i slutet av 1900-talet. Lagerbyggnaderna i funktionsstil från 1940-talet bildar tillsammans med hamnbyggnaderna från 1800-talet en nationellt värdefull bebyggd miljö.

JUURIKORI TÄYTEEN MAKEITA EVÄITÄ - SISÄVESIEN LAITURIVERKOSTOJA JA HUVILOIDEN LAITUREITA

Kirsti Kovanen
arkkitehti, Etelä-Savon ympäristökeskus

Muinainen kulkija liikkui järvisuilla jalkaisin, suksilla tai ruuhilla ja veneillä, ja rantautui asettuakseen suojaisille ja kauniille hiekkarannoille, joilta on löydetty myös asumisen merkkejä. Reittimäiset vesistöt olivat hyviä kulkuväyliä sellaisenaan, eikä järvien välisten kannasten ylittäminen ollut ongelma. Tarvittaessa vedettiin vene niiden yli. Nykyiset Veneveto- ja Taipale-nimiset paikat kertovat vieläkin tällaisesta kulkureitistä.

Talven rakentama jääsiltakin käytettiin hyödyksi. Vielä viime vuosisadan alussa liikkui tavarat ja kulkijat nopeammin talvella kuin kesällä. Talviset oikotiet ovat vieläkin paikoitellen käytössä, perinteisesti havuilla merkittyinä. Vakituinen talvitieverkosto ja kulkijoita palvelemaan perustetut talvikievarit lakkautettiin virallisesti vuoden 1956 alusta.

VESIREITIT

Luonnon vesireittejä on parannettu 1700-luvun lopulta lähtien, ensin puo-

lustuksen ja 1800-luvun lopulta lähtien tavaraliikenteen tarpeita varten. Saimaan kanavan avaaminen sysäsi sekä vesiliikenteen että väylien rakentamisen nopeaan kasvuun 1850-luvulla ja väylien syventäminen alkoikin pian.

Nykyajan vesitieverkosto muodostuu edelleen luonnon muokkaamista reiteistä ja 1800-luvun lopun ja 1900-luvun kanavista. Sisävesillä on ollut parhaimmillaan satoja sekä kauko- että lähiliikennettä, jopa ulkomaan liikennettä, palvelevia lähtö- ja tulopaikkoja.

Järvillä liikuttiin aluksi soutamalla ja purjeitten avulla ja kuljetettiin suuriakin lasteja. Kyydissä oli kauppatavaraa, kirkkoväkeä, sotaväkeä tai sotavarusteita. Veneitten ja alusten malli on vaihdellut lastin, veneen purjehdusominaisuuksien ja väylän mittojen mukaan. Milloin alukset ovat olleet leveitä, milloin taas kapeita, milloin matalalaitaisia, milloin taas korkealaitaisia.

Matkustajaliikenteestä tuli linjaliikennettä jo 1800-luvun lopulla. Järvi- maisemaa saattoi tuolloin päästä ihaile-



Tampereen Pyynikin venerantaa. Postikortti on päivätty 14.8.1904. Vapriikki kokoelmayksikkö.

maan jopa kolmelta päällekkäiseltä kan-
nelta Lappeenrannan ja Joensuun väliä
matkatessa. Kaupunkien lähistöllä hoi-
tivat paikallisliikennettä pienemmät,
kylälaitureissa pistäytyvät saaristoaluk-
set. Suosituin reitti suuntautui Savon-
linnasta itään Punkaharjulle ja Putik-
koon. Pisimpään toimi Savonlinnasta
Pihlajavedelle suuntautunut saaristo-
reitti.

TERVAHÖYRYLLÄ HALKOJA JA VILJAA

Erityisesti järviliikenteeseen kehitetty-
jä aluksia on ollut monia tyyppisiä. Yksi
kuuluisimmista on tervahöyry. Vilk-

kaimmalla kaudella 1920-luvulla oli
Saimaalla noin 200 tervahöyryä. Ne
poikkisivat mihin tahansa laituriin ha-
kemaan puutavaraa, erityisesti halkoja,
viljaa ja muutakin tavaraa. Lempinimi
pikinytky kertoo niiden jokakeväsistä
tervaamisesta ja pienestä koneesta, jon-
ka avulla matkaa tehtiin.

Tervahöyryt talvehtivat ja kunnos-
tettiin pienillä telakoilla eri puolilla ve-
sistöä. Kun kuljetukset Viipuriin ja
merelle katkesivat vuonna 1944, terva-
höyryt jäivät seisomaan telakoille ja
rannoille. Muutamat höyryt ovat säily-
neet käytössä matkailutarkoituksissa,
mutta proomurannat ovat raunioina tai
kokonaan kadonneet.

RANTAUTUMISPAIKAT

Rantautumispaikoista yleisin on ollut avoin luonnonranta. Soutuveneitten vetämiseen tarvitaan avuksi vain rulliksi sopivia puita. Suurille soutuveneille, mm. kirkkoveenille, on ollut tapana rakentaa myös puinen katos. Hyvät, suojaisat ja matalat kirkko- ja venerannat ovat säilyneet monien sukupolvien käytössä.

Varhaisista laiturirakenteista ei ole kovin paljon tietoa. Sulkavan Telataipa-
leen kanavan suussa on säilynyt hirsien osia, 1700-luvulla kanavan päähän rakennetun aallonmurtajan arkkujen jäänteitä. Hirsiarkkujen päällä olleet puiset kannet ovat kadonneet, mutta niiden piirustukset ovat säilyneet. Samaa puusilloissa käytettyä rakennustapaa noudattelevat monet myöhemmätkin lastaus- ja satamalaiturit. Varhaisten sahojen ja ruukkien pitkät lastauslaiturit olivat puupaaluista rakennettuja ristikkorakenteita. Tämä rakennustapa on

ollut käytössä satamalaitureissa meidän aikaamme asti.

Satamalaiturien rakennustapa näyttää seurailleen sillanrakennustaidon kehitystä. Kun luonnonkiviarkut ilmestyivät siltoihin, ilmestyivät ne myös laitureihin, samoin kävi betonirakenteiden omaksumisessa. Pukkien päälle asennetut "sillat" tai "lankonkit", missä pari lankkua toimittaa laiturin virkaa, ovat toimineet enemmän tai vähemmän tilapäisesti laitureina kautta aikojen. Tällainen lankkusilta oli tuttu mm. tervahöyryjen lastaajille.

HUVILALAITURIT

Kun kaupunkilaiset alkoivat 1800-luvun jälkipuoliskolla rakentaa huviloita, erottuivat sekä huvilat maaseudun tavanomaisista rakennuksista että huvilan asukkaat maalaisista monella tavalla. Näkyviä merkkejä olivat huviloiden tyylikkää, uusimman muodin mukaiset rakennukset, huvilan värisiksi maalatut soutuveneet taikka purjeveneet ja kanootit, jotka nyt ilmestyivät maalaisten tervattujen veneitten joukkoon. Ensimmäisiä huvila-alueita oli laivareit-



Entisen kauppias Pulkisen huvilan ranta on rakennettu kiviarkkoista 1900-luvun alussa. Kuva: Kirsti Kovanen.

SETÄLÄN PERHEEN KEVÄT MUUTTO HELSINGISTÄ RISTIINAAN

Rautatie teki mahdolliseksi kauempaakin matkustavien kaupunkilaisten kevätmuutot. Salme Setälän kuvauksessa jokakeväisestä matkasta Helsingistä huvilalle Ristiinaan viime vuosisadan alussa on meidänkin ajan mökille matkaajille joitakin tuttuja piirteitä: "... yhtä varmasti kuin kevään hanget sulivat vuosittain ja kaupungin kivekadut paljastuivat, yhtä varmasti joka vuosi varattiin iso juurikori täyteen makeita eväitä, köytettiin pärekoreja ja matka-arkkuja, ja nuori toime-
lias perheenäiti keräsi laumansa Helsingin asemalle. Junayhteys Mikkeliin ei siihen aikaan suinkaan ollut yhtä mutkaton kuin nykyään: ei ollut suoria, mukavia makuuvaunuja Mikkeliiin, vaan Kouvolassa sai yösydännä odottaa parisen tuntia ja vaihtaa Savon junaan. Siinä äiti ja uskolliset palkolliset kantoivat nukkuvat, matkan vaivalloisuudesta autuaasti tietämättömät tenavat Kouvolan asemapen-
kile jatkamaan onnellista olotilaansa, kiikuttivat heidät taas uuteen junaan käsivarret herpaantuneina, ja niin oli joukko aamun valjetessa pyhässä Mikkelissä. Siellä sitten se eväs-

kori kovaksi keitettyine munineen ja makeine piirakkoineen tutkittiin perusteellisesti aseman naistenhuoneessa ja syötyä kulutettiin aikaa kaupunkia ja sen lähiympäristöä ihmetellen, milloin mitenkään, kunnes kuuden tunnin kärsimättömän odotuksen jälkeen 'Sorea'-laiva ja myöhemminä vuosina vallan 'Louhi' puhalsi lähtötörähdyksen ja alkoi sätkyttää Saimaan sisävesiä Kallionientä kohti. Eväskoria oli jo monesti tullattu, kun viimein neljän, viiden maissa iltapäivällä laiva puhalsi komean pitkän puhalluksen – ja katsokaa, tuolla Otrasaaren ja Tiposaaren välistä, katsos tuolla vilkahtikin jo Kallioniemen valkea huvilapäätty, sydäntä salpasi onnesta, oli vaikea seisoa alallaan – kunnes jyrävä kapteeni Karhu komen-
si yläkannelta: "Sakta ramoot, takapakkia, top tykkänään" – ja nyt heitettiin rossi, ja riemukas joukko seiso i matkan rasiutket täysin poispuhallettuina ikiomalla laivasillalla."

(Setälä, Salme. Kallioniemi – isänmaa. Suomen kirja, Helsinki 1945.)

tien varsilla varsinkin Kuopiossa sekä Savonlinna – Punkaharju ja Mikkeli – Ristiina -reiteillä. Sysmän Suopeltoon syntyi jo varhain kokonainen huvilayhdyskunta.

Huvilan laituri oli tuolloin yleensä

kiviarkkulaituri ja sen kansi suorakaiteen, t-kirjaimen tai nuolen muotoinen. Arkut oli rakennettu hirsisalvoksista, sisus täytetty kivillä ja salvokset yhdistetty suurten parrujen varaan tehdyillä silloilla. Joskus tehtiin arkku kokonaan

kivilohkareista tai kivihiroista, jotka sidottiin toisiinsa raudoilla.

Laiturin varusteisiin kuului yleensä penkki ja kaiteet, nimikyltti ja lipputan-ko. Useimmilla huviloilla oli oma laituri, muttei yhteislaiturikaan vieras ollut. Silloin laivalaiturin ja oman rannan väli kuljettiin soutaen.

Omissa laitureissa oli myös uima-huone, josta pääsi suoraan portaita pit-kin uimaan laivamatkustajien katseilta suojassa. Jotkut uimahuoneista olivat näyttävän koristeellisia ja toimivat lai-vareitillä paikannusmerkkeinä. Suuri osa oli kuitenkin vaatimattomia puna-mullattuja koppeja. Heinäveden reitil-lä laiva teki jyrkän mutkan Koukunpol-vessa juuri Kiuruveden apteekkarin ui-mahuoneen kohdalla.

VENEILYN UUDET TARPEET

Sisävesiliikenteen vilkasta kautta jatkui 1950-luvulle asti, jolloin sitä tallentui

elokuvaan ja iskelmiinkin. Laivaliiken-ne taantui nopeasti 1960-luvulla auto-istumisen ja yksityisten moottoriveneit-ten yleistymisen takia.

Vanhat laiturit jäivät rappiolle ja raunioituivat. Hirsirakenteita kevyem-mät laiturit ja venevajat valtasivat yksi-tyisrannat ja harventuvien laivarantojen laiturit uusittiin betonirakenteisina. Kevyt ponttoonilaituri on varmasti ny-kyisin yleisin mökkilaituri. Hirsiaikut olivat kuolla sukupuuttoon ja käyttä-mättömien laituriin jäänteet poistettiin rannoilta 1980-luvun kuluessa. Vuosi-tuhannen lopulla on joitakin yksittäisiä hirsiaikkulaitureita rakennettu uudes-taan veneilyn käyttöön ja samalla muis-tuttamaan entisajan liikenteestä.

Vesiliikenne on painottunut viime vuosikymmeninä pitkien matkojen uit-toihin ja tavarakuljetuksiin ja toisaalta yksityisveneilyyn. Matkustajaliikennet-tä palvelevat risteilyalukset ovat sen si-jaan pitkälti kadonneet väyliltä. Laitu-reita rakennetaan edelleenkin – palve-lemaan nyt huviveneilyn, moottorive-neitten ja purjeveneitten, tarpeita. Lai-turien muodot ovat moninaiset ja vaih-



Ristiinan Pyöräsalmen huvilan laituri on tekeillä uudes-taan. Kuva: Kirsti Kovanen.

televat suuresti pistolaitureista monimuotoisiin merillä purjehtijoiden huvivenekeskuksiin, marinoihin.

Vanhoista reiteistä kertovat vielä muutamat vanhat kummelit, käytöstä poistettuina ja mustiksi maalattuina. Tavarasatamia on Saimaalla parikymmentä ja liikenne on ympärivuotista. Kaupunkien ja kirkonkylien satamat ovat niillä paikoilla, mihin ne vilkkaana höyrylaivakautena tehtiin. Satamalaitureita on toki uusittu jo useaan kertaan. Joissakin satamissa on vielä tallella alkuperäisiä kiveyksiä ja höyrylaivakauden rakennuksiakin ja Savonlinnan torilla voi sentään vielä tuntea samoja lyhyen ja kiihkeän kesän laivakauden tunnelmia kuin isoisä ja isoäiti kokivat.

Eväitä laiva- ja laiturimatkoille:

Kauppinen, Eeva-Liisa. *Kesä Saimaalla*. Savonlinnan maakuntamuseo, Savonlinna 1998.

Kuusisto, Esko (toim.). *Elävä Saimaa*. Tammi, Helsinki 1999.

Hakkari, Lasse; Saukkonen, Sari (toim.). *Päijänne, suomalainen suurjärvi*. Jyväskylän yliopisto/ympäristötieteet, Jyväskylä-seura ry. ja Päijänne-luontokeskus, Jyväskylä 1998.

Setälä, Salme. *Kallioniemi – isänmaa*. Suomen kirja, Helsinki 1945.

www.nba.fi > Suvorovin kanavat

www.steamengine.cc

www.savonlinna.fi/museo > Riihisaari

RESUMÉ

NÄTVERK AV KAJER OCH VILLABRYGGOR I INSJÖFINLAND

En forntida resande rörde sig i Insjöfinland till fots, på skidor, med eka eller båt, och tog iland på skyddade och vackra sandstränder. Vattendragen i sig var utmärkta farleder, sommartid såväl som vintertid. Vintervägar är ställvis ännu i bruk, men de permanenta vintervägarna och vintergästgiverierna till resandes tjänst lades officiellt ned i början av år 1956.

Vid insjöarna har det som mest funnits hundratals ställen för av- och ombordstigning av passagerare, ställen som tjänade både fjärr- och närtrafiken, till och med trafik på utlandet. Passagerartrafiken blev linjetrafik redan i slutet av 1800-talet.

Under senare delen av 1800-talet började stadsborna bygga sommarvillor vid insjölederna. Till utrustningen på en brygga hörde i allmänhet en bänk och räcken, en namnskylt och en flaggstång. De flesta villor hade egen brygga, men gemensamma bryggor var inte okända de heller. På den egna bryggan fanns också en badhytt med trappor som ledde direkt ut i vattnet, i skydd för båtpassagerarnas blickar.

KANAVAT SISÄVESI- MATKOJEN KOHOKOHTINA

Päivi Vattulainen
tarkastaja, Kanavamuseo

Kanavat ovat aina olleet matkustajia kiinnostavia paikkoja järvi- ja jokimaisemassa – saapuivat he niille vesitse tai maitse. Sulkurakenteet ja itse sulutus-tapahtuman erikoisuus kiehtovat edelleen ihmisiä. Yleensä satamien ja liikenneväylien kohdalla kulkuneuvo on liikkuva, toimiva osapuoli. Kanavalla sen sijaan sulkurakenteiden toiminta saa aikaan jännittävän tapahtumasarjan, jonka seurauksena alus siirtyy vedenpinnan tasolta toiselle. Sulkukammion hämäryys ja raskaat portit, joiden luukuista vesi kuohuen ryöppyä, luovat tilanteelle oman tunnelmansa.

KANAVAMAISEMAN SYNTY

Kun valtio alkoi 1800-luvun alkupuolella rakennuttaa liikennekanavia, kiinnitettiin jo alussa huomiota myös ympäristön kehittämiseen niiden matkailullisen suosion lisäämiseksi. Kanavien käyttöön tarvittavat rakennukset tehtiin kulloisenkin rakennustyylin mukaisesti, usein hyvinkin näyttäviksi.

Parhaan ja monipuolisimman esimerkin tästä on muodostanut Saimaan

kanava, jonka maine on houkuttellut matkailijoita ulkomailta saakka. Aikanaan Pietarin ja Viipurin läheisyys toi sinne kesäisin huomattavan määrän matkailijoita. Osa matkustajista oli pysyviä kesäasukkaita, jotka saapuivat vieraan vuorolaivoilla suoraan omaan laituriinsa. Osa taas oli läpikulkumatkalla järviolueelle tai sisämaasta rannikolle.

Kanavien merkitystä silloiselle Suomen suuriruhtinaskunnalle korostettiin kiinnittämällä erityistä huomiota alueen rakennusten, rakenteiden ja maiseman edustavuuteen. Matkustavaisia varten oli sulkujen yhteydessä pieniä puistikkoja hyvin hoidettuine pensasaitoihin ja koristeistutuksineen. Saimaan kanavalla keskeisiä paikkoja komisti usein myös kanavan rakentajille omistettu muistokivi tai -kirjoitus. Lauritsalassa sijaitseva ylin sulku ja rullasilta olivat samalla portti kanavalle ja Saimaalle. Korkean sillan kivikaarien yläpuolelle oli kiinnitetty keisarien muistolaatat juhlistamaan läpiajoa.

Pielisjoen kanavan ensimmäinen sulku, Joensuun sulku, rakennettiin

myös keisarivallan kunniaksi vaikuttavaksi sisääntuloksi vesireitille. Kanavan suulla oli kaksoiskotkapatsas ja sulun vieressä sijaitsivat kanavapäällikön ja kasöörin varsin suuret ja komeat virkatat. Koristeellinen rullasilta täydensi vaikutelmaa.

Tärkeimpien virkatalojen ympärille rakennettiin hienostuneet puutarhat hiekkakäytävineen ja kukkaistutuksineen. Kanavien varsilla sijainneille huviloille ja virkataloille oli tyypillistä, että niiden paraatipuoli ei ollut tielle, vaan kanavalle päin.

Puustoa hoidettiin kanavilla esimer-

killisesti. Jo ensimmäinen valtiollinen sulkukanava, vuonna 1840 valmistunut Taipaleen kanava, reunustettiin pitkin koivurivein. Pitkät puurivit ovat sen jälkeen olleet tunnusomaisia suomalaisille kanavaympäristöille. Ne ovat rajanneet kanava-alueen ympäristöstä ja tarjonneet samalla juhlanan kehyksen kanavan läpikululle. Niillä on ollut käytännöllinenkin merkitys, sillä ne ovat toimineet tuulensuojina aluksille. Kotimaisten puulajien ohella kanaville istutettiin myös vierasperäisiä lajeja, kuten tammia, lehmuksia, vaahteroita ja pihtoja, joita käytettiin varsinkin mer-



Mustolan sulkua Saimaan kanavalla pari vuotta uudelleenrakentamisen jälkeen vuonna 1939. Sulku ja sen käyttö-rakennukset uusittiin jälleen 1960-luvulla. Kuva: Kanavamuseon kuvakokoelmat.

kittävien kanavakohteiden, muistomerkkien ja rakennusten korostamiseen.

Varsinkin Saimaan kanavan varrella oli paljon ulkopuolisille vuokrattuja kanavapalstoja. Niille pyrittiin saamaan vuokralaisia, jotka kykenivät kustantamaan komeita rakennuksia ja puutarhoja kanavaympäristön kaunistukseksi. Yhdessä kauniiden luontokohteiden kanssa tästä kaikesta syntyi maisemallinen kokonaisuus, josta on jäänyt paljon ylistäviä matkakuvauksia ja muistelmia jälkipolville. Sodan ja kanavan uudelleen rakentamiset 1930- ja 1960-luvuilla ovat aiheuttaneet sen, että vain pieni osa vanhasta rakennuskannasta ja ympäristöstä on säilynyt.

MATKAILIJA KANAVALLA

Kanavalle saapuminen ja sieltä lähteminen ovat aina olleet kokemuksena erilaisia, riippuen kokijan asemasta ja tehtävästä.

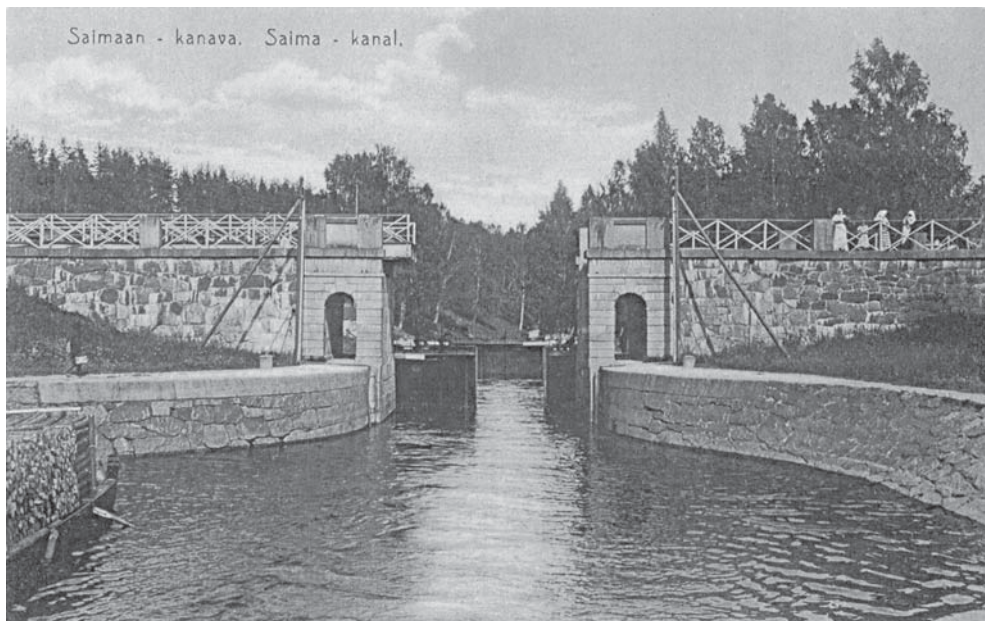
Matkailija kiinnittää huomionsa kanavan kauneuteen ja hyvin hoidettuun puistoon sekä rakennuksiin. Hänelle ovat tärkeitä myös palvelut, esimerkiksi kioskit ja hotellit. Kanavalle saapuminen merkitsee toisinaan pitkään matkaan mielenkiintoista vaihtelua, jolloin voi olla mahdollista vähän jaloitella maissa, katsella maisemia ja kanavan toimintaa.

Siihen aikaan, kun matkustaminen sisävesilaivoilla oli yleistä, saapui kanavalle usein säännöllisesti myös lähiympäristön asukkaita ja kesävieraita. Laivoja "passattiin", toisin sanoen menttiin vastaan, kun vuorolaiva kulki kanavan läpi. Siinä oli samalla mahdollista tarkkailla matkustajia, laivoja ja niiden miehistöä, tavaroiden ja karjan lastaamista ja purkamista sekä kuulla uutisia. Suilulle kerääntyi paikallisia asukkaita myös myymään marjatuokkosia ja käsitöitä.

Mikäli huvila sijaitsi sopivassa paikassa, saattoi sillä olla oma laivalaituri.



Joensuun sulku oli portti Pielisjoen kanavareitille. Oikealla on keisarillinen kaksoiskotka, vasemmalla sulku, rullasilta sekä kanavan virkataloja. Postikortti 1900-luvun alusta. Kuva: Kanavamuseon kuvakokoelmat.



Lauritsalan rullasilta on vedetty syrjään, kun alus saapuu kanavalle. Sillan kivikaarien yläpuolelle on kiinnitetty keisareille omistettut muistolaatat. Postikortti 1900-luvun alkupuolelta. Taisto Revon kokoelma.

Muussa tapauksessa turvauduttiin kanavan yhteisiin laitureihin, joiden yhteydessä oli kenties odotuskatos ja kioskikin. Varsinaisia odotushuoneita oli muutamia. Niistä nykypäiviin saakka on säilynyt ainoastaan Vääksyn kanavan odotushuone. Taipaleen kanavalla Varkaudessa matkustajien odotushuoneen kanssa samassa rakennuksessa oli kanavanvartijan asunto.

Varhaisemmista ajoista on jäänyt tietoja kanavien kievareista, mm. 1700-luvun lopulla venäläisten sotajoukkojen rakentamalta Käyhkään kanavalta. Niistä ei kuitenkaan ole säilynyt kuvia. Varsinaisia hotelleja ei kanavilla ole ollut muualla kuin Saimaan kanavalla, jossa niitä oli Rättijärven lisäksi myös

Juustilassa ja Lauritsalassa.

Juustilan hotelli oli paikallinen seuralämän keskus, jonne autojen yleistyttyä saavuttiin Viipurista saakka iltaa viettämään. Hotelliin kuului useita rakennuksia, joissa oli majoitustiloja, ravintola, pesula ja vieläpä sievä leikkimökki.

Saimaan kanavalla tärkein saapumis- ja lähtöpaikka oli kuitenkin Rättijärvi. Kesäisin alueella riitti vilskettä, kun Viipurista saapui päivittäin jopa kymmeniä pieniä matkustaja-aluksia. Niiden matkustajat siirtyivät Rättijärven hotellin pihalta lähteviin diligenssivaunuihin ja jatkoivat matkaansa kohti maineikasta Imatran koskea. Diligenssit olivat usean hevosen vetämiä

tilavia kaarevakattoisia umpivaunuja.

Lauritsalan sulun lähellä sijaitsi aikanaan kanavan suurin hotelli *Saimaa* sekä olutpanimo, joka tarjosi virvokkeita matkustavaisille. Nämä rakennukset ovat yhä olemassa ja nykyisin asuinkäytössä.

LAIVA SAAPUU KANAVALLE

Vaikka kauniit kanavat ovat varmasti viehättäneet myös kanavalaivojen miehistöjä ja kanavalla työskenteleviä, on heidän näkökulmansa ollut erilainen kuin matkailijalla ja satunnaisella ohikulkijalla.

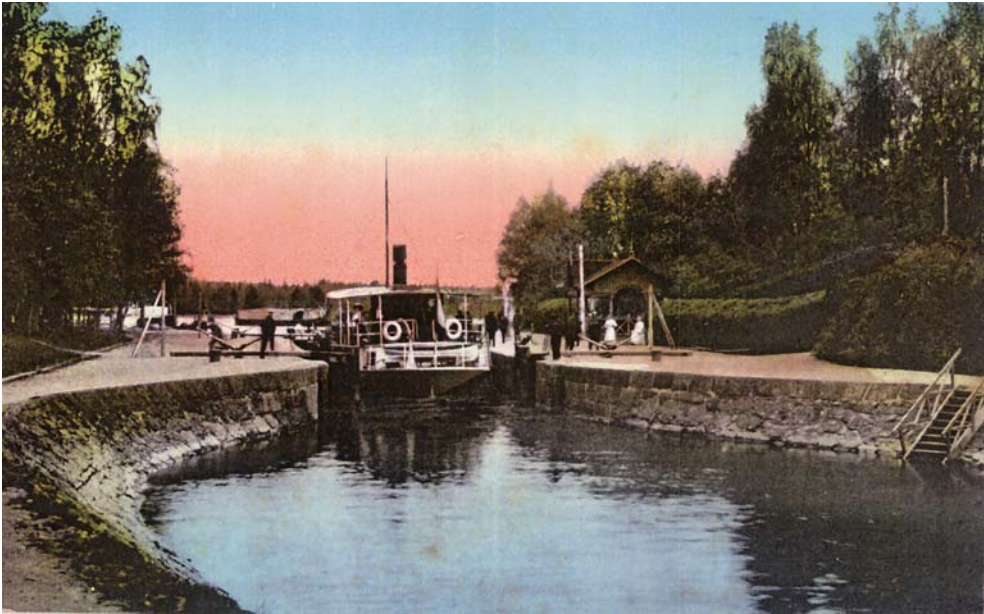
Miehistön kannalta on ollut keskeistä nopea pääsy kanavan sulkujen läpi. Heitä kiinnostavat myös esimerkiksi väylämerkit ja merkkivalot sekä lastauspaikat. Saapuvaa alusta ohjaavat kanavalle väylämerkit. Entisaikaan kanavan päissä sijaitsivat usein kummelit ja joissakin oli oma loisto. Saimaan kanavan yläpäässä oli aikanaan pieni puinen majakka, joka korvattiin tiilisellä majakkarakennuksella 1930-luvulla.

Aina ei kanavan läpi kulkeminen onnistunut ilman viivytyksiä. Rahtialukset odottivat etuajo-oikeutettujen matkustaja-alusten sulutusta tai joskus päiväkausia alusruuhkan purkautumisesta, hinausta tai korjaustelakalle pääsyä. Lähistöltä oli toisinaan tarjolla ajankulua odotteluajaksi. Saimaan kanavan suulla Lauritsalassa sijaitsee Saunasaari, jonka palveluiden hieman kyseenalainen maine takasi paikalle aikanaan vanhan suosion laivamiesten keskuudessa.

Kun kanavat vielä olivat maksullisia, kapteenin oli tehtävä kanavakasöörin toimistossa selkoa aluksen lastista. Kullakin kanavareitillä oli yleensä yksi maksunkantokonttori, mutta Saimaan kanavalla niitä oli kaksi, toinen Mustolassa ja toinen Juustilassa. Kanavien hoitajat, *kasöörit*, olivat merkittäviä virkamiehiä ja heidän virkatalonsa sen mukaisia. Esimerkkinä näistä rakennuksista mainittakoon Kolun kanavalla Tervossa säilynyt kanavanhoitajan talo, jonka kuusikulmaista kuistia koristavat kauniit puuleikkaukset. Konttorin ja kuistin välisessä seinässä on puinen luukku maksutoimitusta varten. I.O.



Väkeä on saapunut Juustilan sululle vastaanottamaan Kuopio-alusta. Postikortti 1900-luvun alusta. Kuva: Kanavamuseon kuvakokoelmat.



Höyryalus Lavolan sulussa Saimaan kanavalla. Oikealla on matkustajien odotuskatos taustanaan hyvin leikatut, pitkät pensasaidat. Postikortti Taisto Revon kokoelmasta.

Telénin suunnittelema suurikokoinen rakennus valmistui vuonna 1894.

Kanavien yhteydessä oli myös muiden virkamiesten asuinrakennuksia, kuten sulkuvahtien ja -renkien, rakennusmestarien ja puutarhurien taloja. Oli myös virkamiesten asuinkasarmeita, joissa oli useita huoneistoja. Niihin kuului omat talouskellarit ja osuudet yhteisestä ulkorakennuksesta. Useita tällaisia, yleensä kolmen perheen käyttöön tarkoitettuja taloja, on säilynyt Saimaan kanavalla. Ne ovat kaikki arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelema. Hellström suunnitteli 1900-luvun alkuvuosikymmeninä huomattavan määrän rakennuksia valtion laitoksille. Muita tärkeitä kanava-arkkitehtejä oli-

vat Heinäveden Karvion kanavarakennukset suunnitellut Bruno Granholm sekä Nilsin Lastukosken ja Virtain Herraskosken kanavien rakennukset piirtänyt Gustaf Nyström.

Pienemmillä kanavilla oli yleensä vain sulkuvartijan talo ulkorakennukseksi. Saimaan kanavalla sen sijaan oli kaksi hallinnollista keskusta, Mustola ja Juustila, jotka muodostivat oikeita kanavayhdyskuntia. Niissä oli verstaita, varastoja, kirjastoja, ylempien virkamiesten asuintaloja jne. Uudet, vastaavat yhdyskunnat rakennettiin 1960-luvulla Mustolaan ja Nuijamaalle kanavan uudelleenrakentamisen yhteydessä.

Valtion virkataloille oli pitkälti ominaista yhteiset tyylipiirteet ja tilarat-

kaisut. Kun rautateitä alettiin rakentaa, kopioitiin monia rakennussuunnitelmia kanavien vastaavista. Niinpä esimerkiksi sulkuvahtien ja ratavahtien virkatalot muistuttavat suuresti toisiinsa. Sekä kanavilla että rautateillä oli myös omat puutarhurinsa ja taimitarhansa, jotka huolehtivat alueidensa istutuksista.

Lähtevät alukset tarvitsivat välillä myös luotsia avukseen ja monilla kanavilla onkin sijainnut luotsien virkataloja. Niitä on nykyisin jäljellä mm. Taipaleen, Oravin ja Ahkionlahden kanavilla. Alusten halkojen ym. tavaroiden lastausta varten oli lastauslaitureita, makasiineja ja kellareita. Kanavien yhteydessä toimi myös useita telakoita, mm. Taipaleen, Jakokosken ja Mustolan telakat, joissa alukset saattoivat poiketa korjauttamaan matkan varrella satuneita kolhuja.

Kanavan työntekijöiden kannalta aluksen tai tukkilautan tulo merkitsi työtä ja tarkkavaisuutta. Sulkuvartija vastaanotti aluksen avaamalla kanavan portit ja huolehti sulutuksen turvallisesti. Sulun äärellä sijaitsi myös pieni vahtikoppi, jossa vartija odotteli aluksen saapumista. Sähköistytksen myötä vahtikopit korvattiin uusilla käyttökeskuksilla. Nykyisin nämä ovat vaihtuneet kaukokäyttökeskukseksi ja sulkujen toiminta on pitkälle automatisoitu. Samalla suuri joukko entisiä kanavien virkataloja on jäänyt tarpeettomiksi.

KANAVAT NYKYAJASSA

Kanava-alueilla on ollut monenlaista toimintaa. Pieni syrjäseudun kanavakin on voinut olla varsin eloisa, jos se on sijainnut suosituksen matkailureitin varrella tai uittoväylän osana, kuten Heinäveden kanavat. Eri toimintojen vaatimat rakennukset ja rakenteet muodostavat kokonaisuuksia, jotka ovat kehittyneet ja muuttuneet aikojen saatossa. Tärkeimmät kanavareitit on uusittu useaan otteeseen ja muutosvaiheissa on entisestä aina myös hävinnyt jotakin.

Kanavien toiminta on yhä pitkälti samanlaista kuin ennen, vaikka höyryalusten tilalle ovat tulleet nykyaikaiset rahtilaivat ja soutuveneiden tilalle moottoriveneet. Vanhat kanavat ja niiden ympäristöt tarjoavat menneiden aikojen nostalgiaa ja uudet kanavat taas nykyaikaista teknologiaa. Itse sulutus-tapahtuma on säilyttänyt mielenkiintonsa, vaikka sen ohjaus tapahtuu automaattilaitteiden tai kaukokäytön avulla.

Matkustamisen painopisteen muuttuminen aiheuttaa sen, että kanavalle saavutaan useimmiten autolla, jolloin vilkkaimpien teiden varsilla olevat kanavat saavat eniten kävijöitä. Kanava-alueen tapahtumat, museot ja mielenkiintoiset kanavarakenteet ovat tuoneet kuitenkin aluksia ja väkeä syrjemmällekin. Kanavien ja vesiliikenteen värikäs menneisyys hahmottuu nykyajan ihmisille aivan uudella tavalla autenttisessa ympäristössä vanhojen sulkujen äärel-

lä. Kanavareittien matkailumahdollisuuksia ei ole meillä, päinvastoin kuin monissa maissa, vielä täysin hyödynnetty, vaikka juuri sitä kautta voitaisiin turvata moni hieno kokonaisuus jälkipolvien ihailtaviksi.

Kirjallisuutta:

Myllykylä, Turkka. *Suomen kanavien historia*. Otava, Helsinki 1991.

Paaskoski, Jyrki. *Viipuriin ja maailmalle*. Saimaan kanavan historia, Otava, Helsinki 2002.

Suominen, Timo; Vattulainen, Päivi. "Puolivivallinen kauneus vesipeilissä. Kanavien maisemat kultakaudella". Teoksessa Halme, Anna-Maija (toim.). *Puistot ja puutarhat. Suomalainen puutarhaperinne*. Suomen Kotiseutuliitto, Helsinki 2005.

Suominen, Timo. "Vanha Saimaan kanava". Teoksessa Häyrynen, Maunu (toim.). *Suomen puutarhataide*. Suomen Puutarhataiteen seura, Viherympäristöliitto, Helsinki 2001.

RESUMÉ

KANALBYGGNADER

När staten i början av 1800-talet började bygga trafikkanaler, gick man genast från början in för att skapa en miljö som skulle locka turister till kanalerna. Byggnader för bruk vid kanalerna uppfördes enligt gängse byggnadsstil, ofta mycket ståtliga byggnader. För de resande fanns det vid slussarna små parker med välskötta häckar och prydnadsväxter.

Den främsta kanalen, Saima kanal, har lockat resande ända från utlandet, i synnerhet från S:t Petersburg och Viborg. En del sommarboende anlände med sina gäster med kanalbåt direkt till den egna bryggan. Andra var på genomresa till insjöområdet.

Folk från trakten och sommargäster begav sig ofta ner till kanalen för att invänta båtarna som gick i reguljär trafik. Vid slussarna samlades man för att bl.a. höra nyheter och sälja näveraskar med bär och handarbeten.

Slussvakten tog emot båten genom att öppna portarna och varsamt slussa in den i kanalen. Han hade sin stuga och tjänsteparcell invid slussen. Vid slussen fanns det också en liten vaktkur, där vakten väntade på att båten skulle anlända. I och med elektrifieringen ersattes vaktkurerna med elcentraler. Numera är slussarna i stor utsträckning automatiserade.