

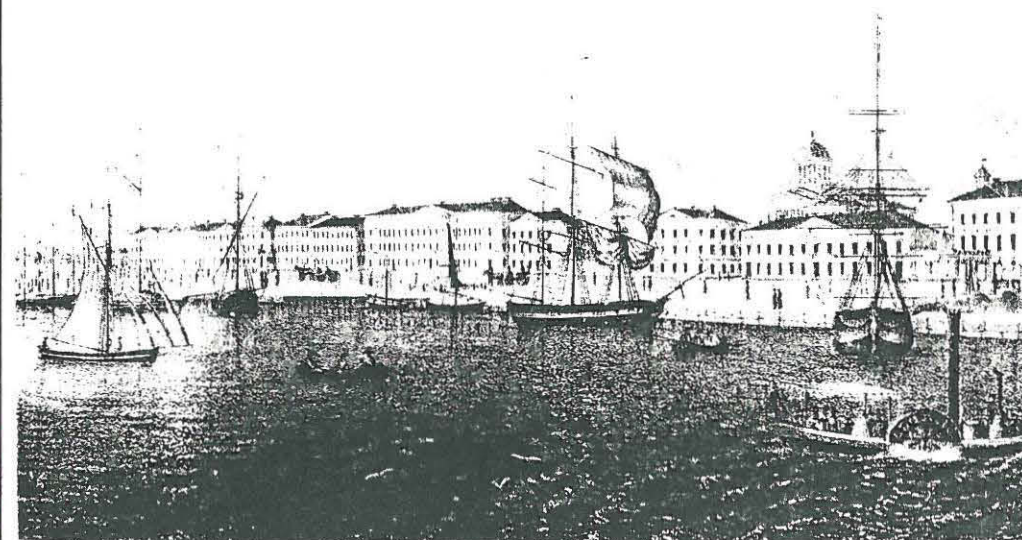
with late time

MV -1. -7- 1983

TKK ARKKITEHTUURIN HISTORIAN LAITOS

2:1987

MERELLISEN
HELSINGIN
RAKENNETTU
YMPÄRISTÖ 1808 - 1987



Rak. hist. os.

MERELLISEN HELSINGIN
RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

1808 - 1987

Ann Gottberg
Ann-Christine Halmén
Tiina Koskenniemi
Marko v. Konow
Pekka Leskelä
Sonja Liljeblad
Laura Mattila
Sakari Mentu
Sari Miettinen
Johan Nordberg
Lars Ollonqvist
Hannu Penttilä
Sirpa Pyyhtiä
Susanna Raitanen
Mervi Savolainen
Arja Sihvola
Peter Söderman
Aaro Söderlund
Päivi Tallberg

Ohjaajina:

Mikael Sundman
Merja Nieminen

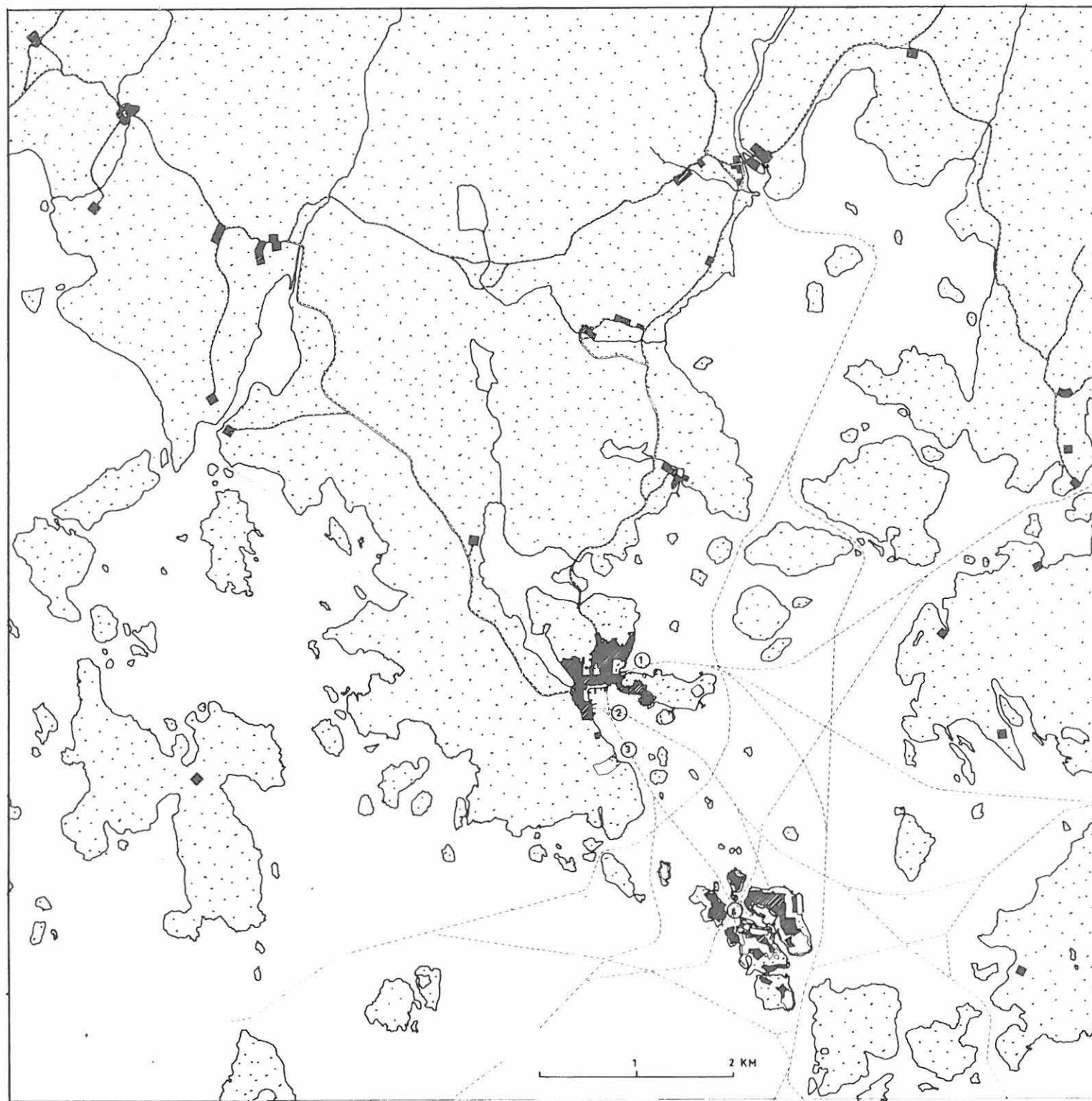
SISÄLTÖ

Esipuhe	2	Katajanokan makasiini, julkisivu ja leikkaus sekä kulkuvälineet 1965	29
Satamat ja telakat 1808	4	Olympialaituri ja kulkuvälineet 1965	30
Merellinen Helsinki -1808	5	Vator Oy, Jollas, julkisivu 1965	31
Satamat ja telakat 1870	7	Sirpalesaari, julkisivu 1965	31
Merellinen Helsinki 1809-1870	8	Jätkäsaari, sataman julkisivu ja kulkuvälineet 1975	32
Satamat ja telakat 1900	9	Jätkäsaari, sataman leikkaus 1975	33
Merellinen Helsinki 1870-1900	10	Viking-terminaali, Katajanokka, julkisivu ja kulkuvälineet 1975	34
Satamat ja telakat 1945	12	Länsisatama, kontttinosturi 1987	35
Merellinen Helsinki 1900-1945	13	Länsisatama, leikkaus 1987	36
Satamat ja telakat 1965	15	Matkustajalautta 1987	37
Merellinen Helsinki 1946-1965	16	HMVK, HMK, seurapaviljongit Pohjoisrannassa 1987	38
Satamat ja telakat 1975	17	Asutus ja merelliset elinkeinot 5000eaa	40
Merellinen Helsinki 1965-1975	18	Asutus ja merelliset elinkeinot 3000 "	41
Satamat ja telakat 1987	19	Asutus ja merelliset elinkeinot 1800 "	42
Merellinen Helsinki 1975-1987	20	Asutus ja merelliset elinkeinot 400 "	43
Kauppa-alusten kehittyminen 1700-luvun loppuun asti	22	Merelliset elinkeinot:	
Ympäristötyypit ja kuljetusvälineet:		Toimipisteet 1870	44
Etelärannan sataman julkisivu 1870	23	Työntekijöiden asuinpaikat 1870	45
Katajanokan satama, julkisivu 1900	24	Toimipisteet	46
Hietalahden telakka 1900	25	Työnantajien ja yrittäjien asuinpaikat 1900	47
Valkosaari 1886	25	Työntekijöiden asuinpaikat 1900	48
Jätkäsaaren satama, julkisivu 1945	25	Toimipisteet 1945	49
Hietalahden telakka, leikkaus 1945	27	Työntekijöiden asuinpaikat 1945	50
Katajanokan makasiini ja kulkuvälineet 1945	27	Toimipisteet 1965	51
Jätkäsaaren ranta-alueet, leikkaus 1945	27	Työntekijöiden asuinpaikat 1965	52
Lyypekin laituri, julkisivu ja kulkuvälineet 1945	28	Toimipisteet 1975	53
Soutustadion ja Merimelojien majat Taivallahdessa 1945	28	Työntekijöiden asuinpaikat 1975	54
Valkosaari ja kulkuvälineet 1945	28		

MERELLISEN HELSINGIN RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Tämän selvityksen tarkoituksena on eritellä merenkulun, laivanrakentamisen ja veneilyn rakennettua ympäristöä, ja tämän ympäristötyypin nivoutumista Helsingin kehitysvaiheisiin. Hallinnon, sivistyselämän, teollisuuden ja liikenteen merkitys kaupunkikuvan kehittämisessä tunnetaan jo melko hyvin. Näiden toimintojen symboliympäristöt ovat laajalti rakennussuojelun piirissä (teollisuutta lukuunottamatta). Sen sijaan merenkulun, laivanrakentamisen ja veneilyn ympäristöt ovat vähemmän tutkittuja, eikä niiden merkitystä kaupungin historiallisessa kerrostamassa ole helppo hahmottaa. Osin tämä tietysti liittyy merenkulun rakennusten ja rakenteidenkin nopeaan muuntumiseen ja vanhenemiseen. Kuitenkin merenkulkuun suoraan ja epäsuorasti liittyvällä toiminnalla on ollut mitä suurin merkitys Helsingin kasvojen ja toiminnallisen sisällön muodostumiselle.

Harjoitustyön tarkoituksena on näkökulman löytäminen merenkulun laivanrakentamisen ja veneilyn rakennetun ympäristön arvojen määrittämiseksi. Samalla pyritään illustroimaan näiden arvojen ylläpitämisen ja palauttamisen mahdollisuuksia. Tästä ympäristötyypin eri osista voisi ehkä muodostaa elimellisen osan tulevaa kaupunkia. Näin korostuisi myös kaupungin ja kaupunkikuvan monimuotoisuus ja monikerroksellisuus jota pidetään hyvän kaupunkiympäristön eräänä tunnusmerkkinä.



SATAMAT , TELAKAT

- ① POHJOISSATAMA
- ② ETELÄSATAMA
- ③ ULLANLINNAN TELAKKA
- ④ SUOMENLINNAN TELAKKA

Helsinki oli perustettu kilpailemaan Tallinnan kanssa, muttei se siinä milloinkaan onnistunut koska Venäjä siirsi kauppansa lähes 200 vuodeksi Arkangeliin ja muu kauppamerenkulku lännen ja idän välillä siirtyi takaisin Välimerelle Lepadon taistelun 1571 jälkeen. Lisäksi Eurooppa lamautui valtioiden konkurssiaaltoon 1557 alkaen. Tilanteen täydensi 1590-1770 vallinnut erittäin epäedullinen ilmastojakso ns. pikkujääkausi hirmutalvineen, nälänhätineen ja kulkutauteineen.

Helsingin kehitys Ruotsin neljänneksi suurimmaksi satamakaupungiksi v. 1808 ja Suomen pääkaupungiksi v. 1812 oli vaivalloinen.

Helsinki perustettiin viisi kertaa uudestaan, välillä paikkaa vaihtaen, tyhjästä alkaen (1548, 1550, 1638, 1640, 1721). Kaupunki paloi tämän lisäksi neljä kertaa laajemmassa mitassa (1570, 1654, 1713, 1808). Välillä kaupunki jopa lakkasi kokonaan olemasta (1713-1721).

Helsinki ei ollut kaupankäynnin uranuurtaja alueellaan, ei asutuskeskuksena, eikä merenkulun kiinne-kohtana vaillo edeltäjiä. Suomenlinnakin on vain eräs vaihe pitkässä ketjussa, joka alkoi jo kauan sitten, mesoliittisella kivikaudella.

Se että Helsinki kaikesta huolimatta jatkoi olemassaolonsa ja lopulta päätyi maamme merkittävimäksi hallinnolliseksi ja kaupalliseksi keskuksesi joutu siinä, että se oli moninkertaisesti hallitsijain luomus.

Ensiksi Kustaa Vaasa halusi siitä kauppakaupungin, mutta sen kauppa pysyi mitättömänä. Toinen keinotekoinen kukoistuksen syy oli se, että 1700-luvulla Pohjois-Euroopan vahvin linnoitus rakennettiin Helsinkiin; kaupungissa ja Viaporissa oli varuskunta, joka perheineen oli vahvuudeltaan Ruotsin ajan lopussa melkoisesti suurempi kuin varsinainen siviiliväestö, ja tietysti tällöinen varuskunta liisäsi palveluelinkeinoja harjoittavien määrää. Sitten Aleksanteri I korotti Helsingin maan pääkaupungiksi. Näin saatiin Pietarin pääkaupungiksi tulon 100-vuotisjuhlan kunniaksi "Pikku-Pietari".

Mutta vasta neljäs valtiovallan lahja teki Helsingistä kaupungin, joka pystyi taloudellisesti voittamaan vanhan Turun. Se oli rautatie, joka valmistui Helsingistä sisämaahan v. 1862. Sen jälkeen Helsingistä tuli vähitellen merkittävä kauppa-, merenkulku- ja teollisuuskaupunki. Toisin sanoen Helsinki sai viimeinkin oman talousalueen.

Kun 1700-luvun lopulla rakennettiin Suomeen tieverkko, alkoi Helsinki vihdoinkin saada jonkinlaisen talousalueen, vaikka vasta rautatie ratkaisi asian lopullisesti. Talouskasvu alkoi jälleen.

Sikäli kuin satamamaksu- ja siltarahaluetteloiden, passipäiväkirjojen ja vapaakirjadiarioiden perusteella on pääteltävissä, kaupungin laivastossa v. 1777 oli kaksi varsinaista laivaa "Helsingfors" ja "Anders Toban Nordenskiöld", kaksi snauprikiä, "Hans Hinrich Boije" ja "Congressen", kaksi Brigantiinia, yksi kreijari, yksi kaljaasi, yksi huukkarijahti ja kuusi vähintään 15 lästin vetoista jahtia, siis 15 laivayksikköä, joiden kantavuus oli yhteensä 996 lästiä. Mahdollisesti huukkarijahi sisältyy jahtien lukumäärään; siinä tapauksessa numerot olisivat 14 ja 945. Lisäksi oli vielä 14 lotjaa ja yksi vene kantavuudeltaan 1-20 lästiä, yhteensä 185 lästiä.

Nousukauden merkiksi perustettiin Töölön tiilitehdas kolmannen kerran vuonna 1784.

Vuonna 1800 oli Ruotsissa kolme miljoonaa asukasta, joista asui Suomessa 832 000 ja Helsingissä 3-4000. Vuonna 1808 Helsingissä asui noin 4 000 ihmistä. Se oli Ruotsin neljänneksi suurin satama; laivat satamassa olivat jo niin isoja etteivät ne päässeet laituriinkaan vaan ne purettiin proomujen avulla. Puolet laivoista tuli Englannista. Juuri niiden takia Aleksanteri I kohtaa valtasi Suomen, jotta Ruotsikin liittyisi Napoleonin mannermaasulkemukseen; ettei noita englantilaisia laivoja olisi.

Alueeltaan Helsinki oli vuonna 1808 yhä sama kuin 1600-luvulla. Rakennustyylikään ei ollut muuttunut. Enimmäkseen kaupungissa oli maalaispihapiirejä pienine hirsitaloineen, karjasuojineen ja aittoineen. Talot olivat lauta-, tuohi-, savimaa- tai turvekattoisia. Kaupungissa oli vain yksi kunnan katu; "Kuninkaankatu" Suurelta laivasillalta torin ohi Kluuvinlahden rantaan. Muut olivat mutkaisia kujia.

Nimettyjä katuja ja kujia oli 30. Niistä yli puolet oli kivettyjä. Toreja oli kolme: Stora-torjet Senaaintorin itäreunalla, Lilla-torjet Ritarihuoneen puistikon tienoilla ja Narinkka päävartion edessä. Taloja oli 350.

Keskimääräiseen asuintaloon kuului kaksi huonetta, eteinen ja leivintupa sekä kivi-jalkaan rakennettu kellari ja puoti. Kuninkaankadun torin seudun harvat kivitallot (11) edustivat ranskalaista myöhäisbarokkia yksinkertaisimmillaan. Katajanokan räjähtäminen lähiö säilyi 1870-luvulle saakka ikään kuin

varoittavana esimerkkinä Ruotsin vallan ajan Helsingin ulkonäöstä.

Pikkutullit olivat 30 vuotisen sodan peruja. Niihin maalaiset maksoivat 3 % torimyyntituotteistaan. Espoon maatulli sijaitsi nykyisen kappelin tienoilla Kluuvinlahden pohjukassa. Hämeen maatulli sijaitsi Pitkäsillan eteläpäässä. Talvisin oli Liisantorin tienoilla talvitulli jäätietä varten. Suuri- eli meritulli sijaitsi tulli- ja pakkahuoneessa. 1808 kehystivät ranta-aitat ja pienet laiturinnysät Helsingin rantoja. Aittoja oli 45 kpl lahoavien puoli-uponneiden laivanraatojen lomassa.

Kaupunki oli jäämässä mittakaavallisesti pahasti jälkeen merenkulun kehityksestä. Kun eivät laivat enää mahtuneet vanhaan satamaan saati laituriin, paineet satamalaitoksen perusteelliseen uudistamiseen kasvoivat. Pääkaupunki-Helsingissä merenkulun uudet vaatimukset toteutuivat perusteellisesti.

Eino Jutikkala on todennut, että kaupungeissa, jotka harjoittivat ulkomaankauppaa, oli runsas merenkuluväestö, ja että jos olisi tarkkoja laskelmia kaupunkiväestön ammattiryhmityksestä 1700-luvulla, niin ilmeisesti useissa rannikon pikkukaupungeissa merimiehet muodostaisivat erittäin huomattavan osan kaupungin asukkaista. Helsingissä ennen 1808 valtausta merimiehet olivat syntyisin ja kotoisin pääasiassa muualta kuin Helsingistä ja asuivat ilmeisesti ns. merimiestentaloissa.

Helsingistä 1807 pestin ottaneita merimiehiä oli pestikirjojen ("Namn Rulla") mukaan 36 paikkakunnalta (30 Suomessa, 5 Ruotsissa, 1 muualla). Merimiehistä 160 oli helsinkiläisiä (44 %), yhdessä suomenlinnalaisten 26 kanssa oli paikallisia 51 %. Yllä mainittujen lisäksi oli muutamia kymmeniä luotseja, kalastajia ja rahdinsoutajia. Yhteensä merialan ammattilaisia arvellaan olleen 400.

Samoin porvarit olivat ulkomaalaisia, usein saksalaisia. Saksankielisiä olivat mm. suvut Huech, Baumgarten, Wetter, Schwartz, Govinius, Clayhills, Tesche, Burtz, Dobbin, Siliacks (Zilliacus), Heidenstrauch ja Manecke. Tällaisessa yhteisössä ei C.L. Engelin tarvinnut opetella edes kunnollista ruotsinkieltä. Ajankuvaan sopii hyvin, että Katariina Suuri ja Kustaa III olivat molemmat pohjoissaksalaisia. Itse asiassa he olivat serkukset.

Ennen puunjalostusteollisuuden käynnistymistä 1730-luvulla olivat usein myös myytävät tuotteet muilta mailta kotoisin. Ammattiryhmien sijoittumisesta kaupunkiin on vain fragmentaarista tietoa.

Väestö, varallisuus ja kulttuuri painottuivat toisaalta 3-4 kertaa suurempaan Suomenlinnaan ja toisaalta ympäröivän maaseudun uljaisiin kartanoihin. Kaupunki oli jäänyt syrjään oman alueen kehityksestä.

Helsingin kaupunginarkiston laivamittauskirjoista (satamamaksuja ja verotusta varten tehtyjä) laskettuna 1807 mitatuista laivoista (19 kpl) 9 oli Englannista (6 Newcastlesta, 2 Liverpoolista), kaikki sikäläistä tekoa, pituudeltaan tyypillisestä vain 90 jalkaa/30 m ja leveydeltään noin 25 jalkaa/8,5 m. Suomesta oli 8 laivaa (3 Helsingistä, 1 Tammisaa-resta, Korppoosta, Inkoosta ja Porvoosta). Venäjältä oli 1 laiva (64 x 24 jalkaa), samoin kuin USA:sta (84 x 25 jalkaa/25 x 4,5 m).

Vuonna 1807 helsinkiläiset omistivat 28 ulkomaanlaivaa, joista 15 oli isoa laivaa (parkkia, fregattia), 5 oli prikiä, 5 oli kaljaasia ja 3 oli pientä alle 10 lästin (n. 30 tonnia) laivaa.

Yhteensä kantavuutta oli 3 195 lästiä eli noin miljardi kiloa. Tästä määrästä menivät ohi Ruotsin valtakunnassa vain Tukholma, Göteborg ja Gävle.

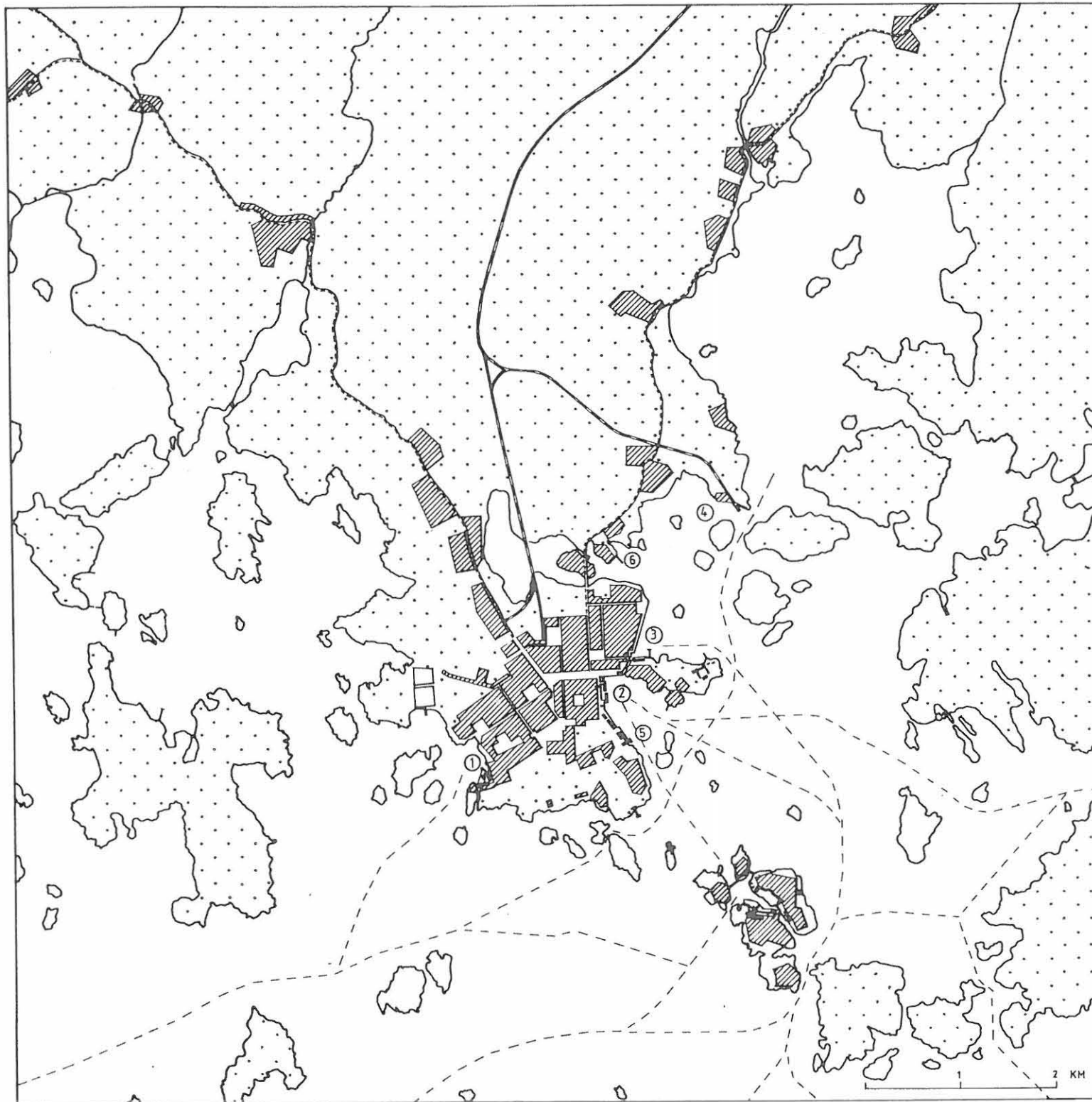
Vuonna 1807 tekivät helsinkiläiset laivat matkoja seuraavasti:

Helsinkiläinen Lars Gerlinin omistama 19 m pitkä sluuppi "Lyckan" kävi ensin Kronstadtissa, josta palasi lähteäkseen Tallinnaan. Helsinkiläiskuunari, rannikkopurjehtija "Neptun" (41 x 13 jalkaa/13 x 4,3 m) kävi ensin Venäjällä ja lähti sitten Tallinnaan. "Juno" kävi alkuvuodesta Stralsundissa, josta palasi lähteäkseen Göteborgiin, josta ehti vielä loppuvuodeksi takaisin lähteäkseen Englantiin. "Dygden" ehti kahdesti lähteä Englantiin. "Sophia Elisabeth" kävi ensin Kronstadtissa ja lähti sitten Kööpenhaminaan. "Wilhelmina" kävi sekin ensin Kronstadtissa ja lähti sitten Englantiin. "Petter Johan Bladh" kävi kerran Englannissa lähteäkseen vielä länsimerelle.

Nimirullien perusteella laivat kulkivat kuuden valtion satamiin:

Englantiin tehtiin 13 matkaa, Venäjälle samoin 13 matkaa, "Länsimerelle" meni 4 laivaa, Tanskaan 2, Ruotsi-Suomeen 2, Portugaliin 1 ja Saksaan 1.

1870



SATAMAT, TELAKAT

- ① HIETALAHDEN TELAKKA
- ② ETELÄSATAMA
- ③ POHJOISSATAMA
- ④ SÖRNÄISTEN SATAMA
- ⑤ ULLANLINNAN TELAKKA
- ⑥ J.D. STENBERG

Helsingin väkiluku nousi vuosien 1812 ja 1870 välillä noin 4 000 hengestä yli 30 000 henkeen. Asutus ulottui nykyisen Eiran ja Ullanlinnan pohjoispuolelta Siltasaareen ja Töölönlahteen, joskin asutusta oli muodostunut suurimpien Helsingistä pois johtavien maanteiden varsille. Lisäksi Kaivopuiston kallioilla oli huvila-asutusta. Kaupungin koko kauppamerenkulun väki kuului merimieshuoneen alaisuuteen, joka piti kirjaa jäsenistään ja kulloinkin menellä olevista laivoista miehistöineen.

Kauppamerenkulun yläluokkaa olivat porvaristoon lukeutuvat laivurit, joita vuonna 1870 oli noin 50. Kauppalaivureiden työnantajina toimivat kotija ulkomaankauppiat, jotka yleensä olivat myös laivanvarustajia. Heidän lukumääränsä oli suunnilleen sama kuin laivureiden. Huomattava osa kauppiaista asui Esplanadien varsilla taloissaan, joiden alakerrassa heillä oli liikkeensä. Laivurit asuivat muun porvariston tapaan puisissa yhden perheen taloissa. Heidän asutuksena oli levinnyt melko tasaisesti koko rakennetun kaupungin alueelle laitosia lukuunottamatta. Merenkulun työväestö, merimiehet, kalastajat ja rahdinsoutajat asuivat kaupungin laidoilla. Punavuorilla, Katajanokalla ja Siltavuoren rannassa asunnot olivat mutkittlevien polkujen vierellä sijaitsevia turvekattoisia hökkeleitä.

1800-luvun alussa Helsingin satamina käytettiin vain kahta lahtea, Katajanokan pohjoispuolista Pohjoissatamaa ja eteläpuolista Kaupunginlahtea. Kivestä tehty tullijä ja pakkahuone sijaitsi edellisen rannalla. Tuolloin molemmat satamat olivat miltei luonnontilassa, vain kolmeen paikkaan oli tehty mereen pistävä puinen laivasilta.

Kaudella 1812-1870 Helsingin pääsatama siirtyi Ehrenströmin suunnitelmien pohjalta Pohjoissatamasta Eteläsatamaan (ent. Kaupunginlahteen). Suunnitelmien mukaan Kaupunginlahden madaltunut osa tuli täyttää, rantaviiva suoristaa ja sitä pitkin rakentaa hakatulla kivellä reunustettu rantalaituri (quai), joka alkaisi Ullanlinnan edustalta ja jatkuisi Katajanokkaan asti. Samoin tuli käsitellä Pohjoissataman ranta Siltavuorenrantaan saakka. Hietalahteen piti rakentaa uusi satama rantalaitureineen. Ehrenströmin suunnitelmat eivät toteutuneet näin selväpiirteisesti, joskin Kauppatorin ja Etelärannan alueet kivettiin, ja Linnan-, Kolera- ja Vironaltaat rakennettiin. Kauppatorin raivaamisen yhteydessä kauppapuodit siirrettiin Ullanlinnan kupeelle Makasiinilaiturin viereen. Viimeisenä Ehrenströmin suunnitelmista toteutui Katajanokan kavana, joka avattiin liikenteelle vuonna 1844.

Etelärantaan rakennettiin keittotalo satamassa työskentelevien ja vierailevien alusten käyttöön. Ensimmäinen keittotalo oli vuodelta 1837, uusi rakennettiin vuonna 1861. Kolera-altaan eteläpuolelle tehtiin vaakahuone 1830-luvun lopussa. Helsingin satamiin saapui v. 1811 63, ja lähti 41 alusta. Vastavat luvut v. 1870 olivat 534 ja 474. Helsingin oman purjelaivaston osuus kaupungin koko laivaliikenteestä väheni suuresti ko. ajanjaksona. Vuonna 1826 helsinkiläisten purjealusten osuus kaupunkiin saapuneiden laivojen lastimäärästä oli 58.6 %, 1870-luvulla enää n. 5 %.

Helsingin pääsatamaa arvosteltiin vähitellen liian matalaksi ja tavarasuojien määrää riittämättömäksi. Lisäksi laivareitti satamaan oli karikkoinen eikä satama sijainnut välittömästi rautatien yhteydessä. Rautatieyhteys oli Sörnäisten satamasta, jonne rakennettiin puinen laituri vuonna 1862. Tätäkin satamaa arvosteltiin huonoksi, koska laiturissa oli tilaa vain kolmelle alukselle yhtä aikaa, eikä satamassa ollut makasiineja eikä varastoimispaikkoja.

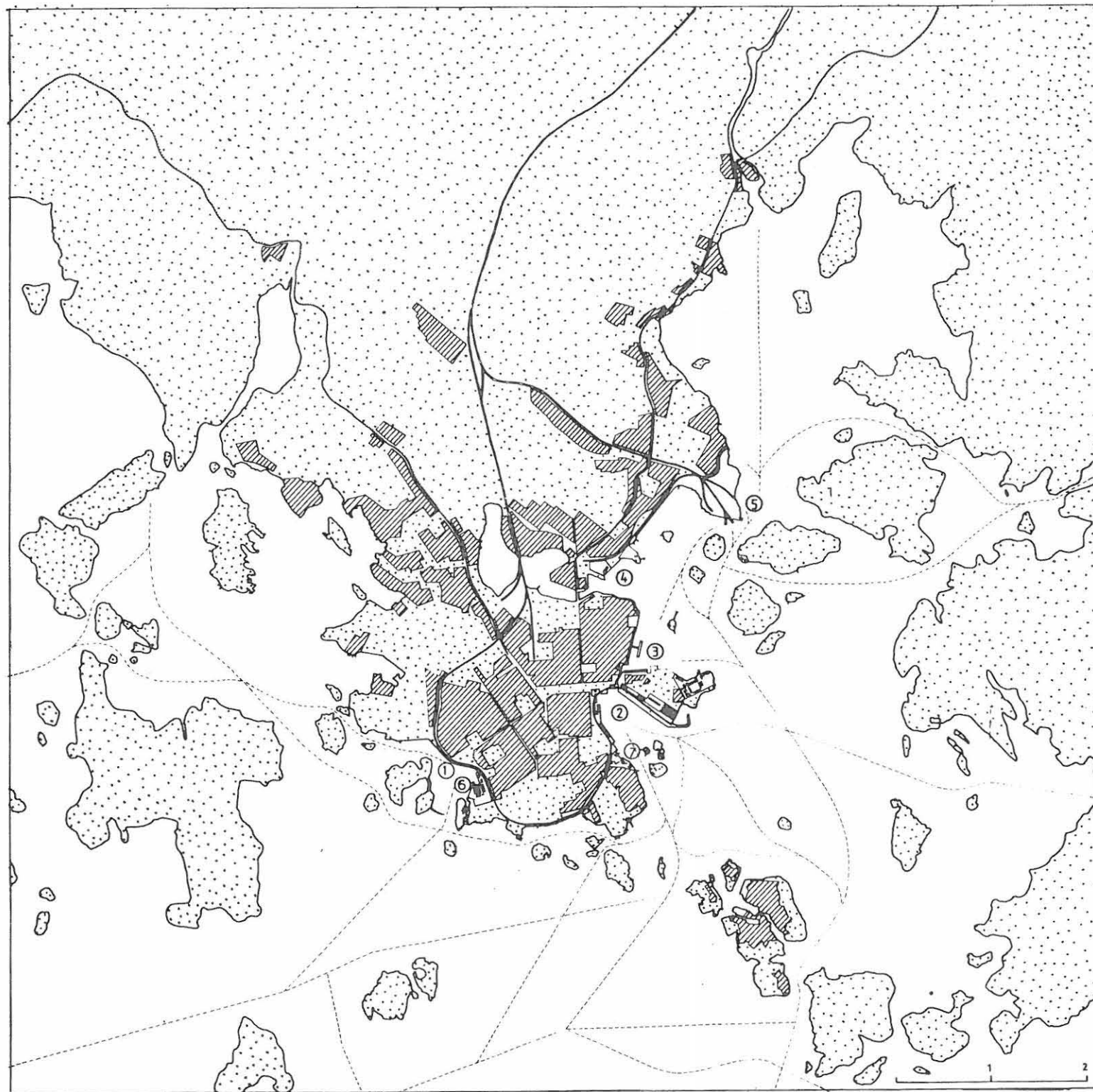
Vuonna 1870 purjelaivat kuljettivat vielä 80 % koko tavaramäärästä. Helsingin kauppalaivasto käsitti tuolloin 28 purjealusta, joiden kantavuus oli yli kymmenen lästiiä (1 lästi vastaa n. 2 450 kg), 15 höyryalusta sekä pienempiä purjeluksia. Laivasto oli Suomen 12. suurin lästiluvun mukaan laskettuna. Helsingin edellä olivat mm. Raahen, Oulun, Turun, Uusikaupunkin ja Vaasan.

Vielä 1820-luvun puolivälissä Helsingin kauppalaivasto oli Suomen kolmanneksi suurin ulkomaille matkansa ulottava laivasto Oulun ja Kokkolan jälkeen. Helsingin varustamotoiminta laantui huomattavasti 1860-luvulla mm. pääomien puutteen ja helposti saatavilla olevan laivanrakennuspuun vähyyden takia.

Ensimmäiset merenkulussa käytettävät höyrylaivat hankittiin Suomeen 1836, linjoille Tukholma - Turku - Helsinki - Tallinna ja Turku - Helsinki - Tallinna - Pietari. Höyrylaivoilla oli suuri merkitys Helsingin matkustajaliikenteelle, erityisesti Kaivopuiston kylpylälle, joka aloitti toimintansa vuonna 1838. Niiden virkistävä vaikutus on nähtävissä matkustajaliikenteen lukumäärissä: vuonna 1811 Helsinkiin saapui purjealuksilla yhteensä 118 henkeä, vuonna 1850 höyryalusten tultua käyttöön vastaava luku oli 7 000 henkeä.

- LÄHTEET: - Helsingin kaupungin historia osa III, Helsinki 1950
- Historiallinen Helsinki, Porvoo 1968
- Entisaikain Helsinki V: Kauppiain ja merenkulun Helsinki, Helsinki 1954

1900



SATAMAT, TELAKAT

- ① HIETALAHDEN SATAMA
- ② ETELÄSATAMA
- ③ POHJOISSATAMA
- ④ SILTAVUOREN SATAMA
- ⑤ SÖRNÄISTEN SATAMA
- ⑥ HIETALAHDEN TELAKKA
- ⑦ ULLANLINNAN TELAKKA

1870-luvulla alkoi voimakas taloudellinen kehitys Suomessa. Rautatieverkoston kehityksen myötä Helsingin parantunut maantieteellinen asema, valtiopankki, vastaperustettu liikepankki ja kehitysnäkymiltään hyvät satamat, loivat erinomaiset edellytykset liikeyritysten toiminnalle. Kaupunki oli maan suurin kulutuskeskus ja tarjosi hyvän asemapaikan niin tuonti- kuin myös vienti- ja kotimarkkinateollisuudelle. Helsingistä tuli maan tärkein teollisuuskaupunki. Väkiluku melkein kolminkertautui vuosisadan vaihteeseen mennessä, oltuaan v. 1870 32 000 ja 1900 yli 93 000. Helsinki kasvoi sekä vaaka- että pystysuunnassa. Ensimmäiset esikaupungit rupesivat muodostumaan ja monikerroksisia taloja nousi matalien puutalojen joukkoon. Asutus levisi tehdaslaitosten mukana.

Pitkäsillan pohjoispuolella, Hakaniemen rannalla, toimi kaksi konepajaa, jotka höyrykoneiden ja koneenosien yms. ohessa rakensivat höyrylaivoja ja rautaproomuja. Toinen näistä, Maskin- och Brobygg-nads Ab, kasvoi maan suurimmaksi vuosisadan loppuun mennessä. Toinen huomattava konepaja oli Helsingin laivatokka Hietalahdessa, jota laajennettiin ja uudistettiin 1896 rakentamalla lisää raiteita, uuden kaksikerroksisen kivimakasiinin yms. Muita tärkeitä oli Eteläsataman telakka ja Hakaniemessä Stenberg & Pojat. Tänä ajanjaksona ei Suomenlinnan telakkaa juurikaan käytetty, mutta sitä vastoin toimi Helsingissä useita pieniä laivatelakoita ja veneveistämöjä. Helsingin konepajojen tuotanto oli vuonna 1898 40 % koko maan vastaavista luvuista.

Kasvavan ja kehittyvän liikenteen tarpeita ajatellen olivat Helsingin satamat riittämättömät ja teknisesti varustelutasoltaan heikot. 1890-luvulle tultaessa oli vain Sörnäisten satama liitetty rautatieverkkoon. Vaikka siellä kyettiin lastaamaan laivoja suoraan rautatievaunuista, ja vastaavasti purkamaan, nosturilla (joka oli muuten siihen aikaan Helsingin ainoa), oli Eteläsatama kuitenkin tärkein satama. Sörnäisten sataman katsottiin sijaitsevan liian kaukana keskustasta, eikä siellä näin ollen haluttu pitää varastoja, jotka ovat välttämättömiä pienten tavaraerien käsittelyssä. Tästä syystä Sörnäisten satama soveltui paremmin suurten tavaraerien, kokonaisen laivalastien, kuten mm. puutavaran, kauttakulkuun.

Höyry oli aikakauden voimanlähde, ja se mahdollisti säännöllisen linjaliikenteen. Tätä tarkoitusta varten perustettiin FÅA, joka muun muassa harjoitti säännöllistä matkustajaliikennettä Helsingin ja muiden rannikkokaupunkien sekä mm. Pietarin, Tukholman ja jopa Hullin välillä. Näin laivaliikenne keskittyi, erityisesti höyrylaivaliikenne Eteläsatamaan.

Helsingin lähisaaret olivat varsin suosittuja huvihetkikohteita. Liikennettä hoidettiin höyrypursin, mm. Seurasaareen oli yhteys kuudesti päivässä, ke-säaikaan. Helsingissä toimi kolme puhjehdusseuraa: NJK, Helsingfors segesällskap ja Arbetarsegelklubb. Näiden lisäksi oli vielä Helsingfors roddklobb Kai-saniemessä.

1890-luvulla alkaa voimakas ja suunnitelmallinen satamien rakentamis- ja kehityskausi. Vuonna 1893 laajennetaan laitureita Hietalahden satamassa samalla kun rautatie Eteläsatamaan saadaan valmiiksi Makasiininlaitureille asti, josta se vedetään edelleen Katajanokalle 1895. Samoihin aikoihin saavat Helsingin pienemmät satamat uudet laiturit, kuten esim. Merisatama, ja Makasiininlaiturille pystytetään uudet makasiinit ja 25 tonnin nosturi. Tähän saakka miltei käyttämätöntä Katajanokan puoleista rantaa aletaan rakentamaan. Rahapajan rannan laiturin rakennetaan pääasiallisesti vuosina 1897-1900. Laiturin rakentamisen yhteydessä ryhdytään heti rakentamaan tavarasuojia laiturille ja vuonna 1900 saadaan uusi tulli- ja pakkahuone valmiiksi. Näinä vuosina valmistui Helsingin satamiin uutta laituritilaa noin 1 000 metriä, pelkästään Eteläsatamaan (Rahapajanlaituri) 700 metriä.

1800-luvun loppuvuosikymmeninä oli laivaliikenne Helsingin satamissa kasvanut melkoisesti, vaikkakin pientä laskua oli havaittavissa vuosisadan vaihteen tienoilla. Vuonna 1900 oli Helsingin satamissa tuloksettyjen, myös paikallis- ja saaristoliiikennettä välittävien laivojen luku 7 470 ja vetoisuus rek.tonneina 617 114. Vastaavat luvut ottamatta huomioon kaupungin lähimmässä ympäristössä liikennettä välittäviä höyryveneitä, olivat samana vuonna 6 975 kpl ja 604 577 rek.tonnina. Lastia kuljettavia laivoja tuloksettyttiin 1 003 kpl ja 391 009 rek.tonnina ja lähtöselvitettiin 655 laivaa ja 294 759 rek.tonnina. Helsingin oma kauppalaivasto oli samana ajanjaksona seitsenkertaistunut ja oli vuonna 1899 94 laivaa (28 751 rek.tonnina), jos huomioidaan vain aluksia, joiden kantavuus oli yli 19 tonnia. Näistä oli höyrylaivoja 52 (24 844 rek.tonnina). Purjelaivojen osuus oli vuosisadan vaihteessa vain noin kuudesosa Helsingin kauppalaivastosta.

Koko maan viennistä v. 1900 kulki Helsingin tullikamarin kautta 5,6 % ja tuonnista 28,2 %. Tärkeimmät vientituotteet olivat puutavara, paperi- ja metalliteollisuuden tuotteet. Tuonnissa oli määrällisesti suurimmat tuoteryhmät metalliteollisuuden tuotteet ja vilja.

LÄHTEET: Helsingin kaupungin historia,
osat IV1, IV2.

Paavo Haavikko: Vuosisadan Merikirja.
Eftoan sata ensimmäistä vuotta 1883-
1983.

Thure Malmberg - Arnold Neuman: De
vita båtarna. F&A Helsingfors.

Heikki Waris: Työläisyhteiskunnan
syntyminen Helsingin Pitkäsillan
pohjoispuolelle. Entisaikain Hel-
sinki V.

Helsingin rakennusvaiheet empirestä
nykyaikaan. Helsinki-Seuran vuosi-
kirja 1972-1973.

August Ramsay: Suomi matkaopas,
Suomen Matkailijayhdistys.

Helsingfors adress och yrkeskalender
1899-1900.

1945



12

SATAMAT, TELAKAT

- ① ETELÄSATAMA
- ② LÄNSISATAMA
- ③ SÖRNÄISTEN SATAMA
- ④ HERTTONIEMEN SATAMA
- ⑤ HIETALAHDEN TELAKKA
- ⑥ KATAJANOKAN TELAKKA
- ⑦ SUOMENLINNAN TELAKKA

Vuosien 1900-1945 aikana Helsingin väkiluku kasvoi lähes nelinkertaiseksi, noin 93 000:sta 340 000:een. Väestönkasvu aiheutti rakentamista - syntyi uusia kaupunginosia, joista tärkeimmät olivat Töölö, Eira, Katajanokka, Vallila ja Käpylä. Myös suurin osa kantakaupungin ja Kallion nykyisestä rakennuskannasta on peräisin tältä ajalta.

Merenkulku ja varustamatoiminta lisääntyivät rajusti. Saksan merimahdin päättyminen I maailmansodan rauhansopimukseen vapautti Pohjois-Euroopan merenkulun markkinat ja Helsinginkin satamia alettiin määrätietoisesti kehittää. Satamahallinto perustettiin, satamia laajennettiin ja niiden tehokkuutta lisättiin koneistamalla. Satamasuunnittelussa käytettiin apuna ruotsalaista satama-asiantuntijaa H.G. Torulfia. Helsinki säilyttikin asemansa Suomen suurimpana tuontisatamana. Vuodesta 1921 satamatoiminnan huipputuoteen 1938 ulkomaan tavaraliikenne kolminkertaistui. II maailmansota hiljensi meriliikenteen hetkellisesti minimilukemiin.

Hietalahden satamaa laajennettiin osaksi täyttömaan avulla Jätkäsaareen, Hietasaareen ja Saukon hiilisaatamaan asti. Näin syntyi uusi suuri satama-alue Länsisatama. Katajanokan, Sörnäisten ja Hernesaaren satama-alueita laajennettiin täyttömaalla ja laituripituutta lisättiin. Katajanokalle perustettiin vuonna 1918 sotasatama, joka muutettiin merivartiolaistoksen perustamisen jälkeen laivastoasemaksi. Katajanokalla toimi myös vuosina 1924-1936 lentovenesatama ja Suomenlinnassa sodan aikana sukellusvenesatama. Talvimerenkulkua tehostettiin hankkimalla Helsingille oma satamajäänmurtaaja vuonna 1922.

Vuosisadan vaihteesta tasaisesti kasvanut moottorikulkuneuvojen määrä vaati suurempaa polttoaineiden tuontia, joten Sörnäisissä sijainnut öljysatama kävi jo 20-luvulla liian pieneksi. Uuden öljysataman rakennustyöt aloitettiin 30-luvulla monien vaihtoehtojen tutkimisen jälkeen Herttoniemessä - riittävän etäällä kaupungista ja poissa pääkulkuväylien varrelta mutta kuitenkin hyvien liikenneyhteyksien päässä.

Helsingin sataman matkustajaliikenne keskittyi Eteläsatamaan Kauppahallin rantaan, missä sijaitsivat matkustajakatokset sekä tullikopit. Helsingistä oli säännölliset matkustajalaivayhteydet Tukholmaan, Tallinnaan, Kööpenhaminaan, Settiniin, Lypekkiin, Hulliin ja Antwerpeniin. Matkustajaliikenteen henkilömäärä kasvoi epätasaisesti saavuttaen huippunsa vuonna 1937 - 133 142 matkustajaa (lähteneet ja saapuneet yhteensä). Sota luonnollisesti romahdutti matkustajamäärän; vuonna 1944 se oli vain 283.

Helsingin satamaan saapuneiden alusten lukumäärä oli kaikkien aikojen suurin vuonna 1928 - 10 195 alusta, joista 2 842 ulkomaanliikenteessä ja 7 354 rannikko-liikenteessä. Laivojen koon kasvu on aiheuttanut laivakäyntien lukumäärän pienenemistä. Ennen sodan vaikutusta käyntien lukumäärä oli yli 8 000 aluksen vuositasona.

Laivanrakennusteollisuus oli keskittynyt Helsingissä lähinnä Hietalahden laivatelakalle. Kone ja Silta harjoitti pienemmässä määrin laivanrakennusta Sörnäisissä. Huonon kilpailuaseman ja laman vuoksi telakat yhdistettiin vuonna 1926. 1930-luvulla Hietalahden telakkaa uusittiin ja laajennettiin uivalla telakalla sekä uudella telakka-altaalla. Puolustuslaitoksella oli lisäksi laivanveistämönsä Katajanokalla ja Suomenlinnassa.

Satamavarastojen pinta-ala kasvoi ajanjaksona 1900-1945 yli nelinkertaiseksi. 116 000 m²:n varastotilasta oli vuonna 1938 noin 30 % Länsisatamassa ja noin 70 % Eteläsatamassa. Sataman tavaravarastoinnin hoiti Helsingin Makasiiniosakeyhtiö vuosina 1896-1944. minkä jälkeen varastointitoiminta siirtyi Helsingin kaupungille.

1920-luvulla keskityttiin sataman kehittämisessä laituripituuden ja varastotilan lisäykseen mutta jo 30-luvulla painopiste siirtyi laituritehokkuuden lisäämiseen nosturien ja haarukkatrukkien korvatesa miestyövoimaa. Laivojen lastit pyrittiin siirtämään nostureilla suoraan laiturilla oleviin junaväyliin. Nosturien purkukapasiteetti oli noin kaksinkertainen verrattuna rautateiden poiskuljetuskykyyn, joten liikennetekniset ratkaisut - ennen kaikkea raiteiden sijoittaminen - tulivat yhä tärkeämpään asemaan satamasuunnittelussa.

Suurten monikerroksisten varastojen rakentaminen laitureille muutti kaupungin merijulkisivuja Katajanokalla ja Länsisatamassa. Korkeiden nosturien tulo aivan rantaviivaan toi teräksisen mastometsän kaupungin silhuettiin - vertikaalialueeseen, sataman perinteisen tuntomerkin, joka katoavan purjelaivakulttuurin myötä muuten olisi hävinnyt satama-alueilta. Vuonna 1920 Suomen kauppalaivaston laivoista vielä noin 40 % oli purjealuksia, mutta purjealuskaanti sai 20- ja 30-lukujen jälkeen väistyä moottorialusten tieltä. Suurten nosturien lukumäärä nousi vuosina 1900-1945 yhdestä 41:een, näistä suurin osa sijaitsi Länsi- ja Eteläsatamassa.

Lisääntyvä vapaa-aika lisäsi myös merivirkistystyksen merkitystä. Uimala-, vesiurheilu- ja pursiseurarakennukset toivat oman lisänsä ranta-alueiden miljööseen. Suomen purjehdusurheilu kohotettiin 1906

perustetun Purjehtijaliiton ja aktiivisten pursiseurojen uurastuksella 30-luvulla kansainväliseen huippuluokkaan. Helsingissä toimi 1945 kuusi pursiseuraa: Nyländska Jaktklubben (NJ), Helsingfors Segelsällskap (HSS), Helsingfors Segelklubb (HSK), Merenkävijät (M), Suomalainen Pursiseura (SPS) ja Helsingin Työvään Pursiseura (HTPS). NJK:n ja HSS:n klubirakennukset on rakennettu tutkimuskauden aikana (?). Kanssakäyminen Pohjoismaiden ja Tallinnan kanssa oli vilkasta. Vuodeksi 1940 suunnitelluilla olympialaisilla oli suuri merkitys virkistys- ja urheiluelämälle; kisoja varten rakennettiin esimerkiksi Taivallahden soutustadion.

LÄHTEET: Helsingin sataman ja satamahallinnon historia. Helsingin kaupungin historia.

/

1965

15



SATAMAT JA TELAKAT

- ① ETELÄSATAMA
- ② KATAJANOKKA
- ③ LÄNSISATAMA
- ④ SÖRNÄISTEN SATAMA
- ⑤ HERTTONIEMI
- ⑥ LAAJASALO
- ⑦ WARTSILA
- ⑧ SUOMENLINNA
- ⑨ TELVA

Helsingin asukasluku kasvoi melko tasaisesti ollen 1965 498 000. Aikakauden rakentamisen painopiste oli keskustan ulkopuolella asumalähiöissä etenkin kauden loppupuolella. Keskustassa väheni asuminen ja teollisuus, henkilöautoliikenne kasvoi ja sen merkitys kaupungin suunnittelussa voimistui. Vielä 60-luvulla purettiin useita kaupunkikuvallisesti oleellisia rakennuksia. Eteläranta 10 ja Enso Gutzeit muuttivat Eteläsataman julkisivua.

Sodanjälkeisen ajan kehitykselle oli tyypillistä laivaliikenteen nopea kasvaminen. Vuodesta 1946 Helsinki oli liikenteellisesti Suomen suurin satama.

Vuosina 1959-65 oli ulkomailta saapuneita ja niihin matkustaneita kumpiakin n. 119 000. Suurin osa liikenteestä kohdistui Tukholmaan, Tallinnaan ja Travemyndeeseen, mutta liikennettä oli myös Kööpenhaminaan ja kokeiluluonteisesti Amsterdamiin.

Puolet Suomen tuonnista (tärkein artikkeli polttoaineet) 4 413 000 tonnia ja kymmenesosa viennistä (pääasiassa puuta eri asteisesti jalostettuna) 2 900 tonnia kulki Helsingin satamien kautta 60-luvun puolivälissä. Vuonna 1965 oli laivakäyntejä n. 7 300.

Viennin ja matkustajaliikenteen voimakkaasti lisääntyttyä havaittiin pian Helsingin satamien olosuhteiden olevan monella tavalla vanhentuneita. 1950-luvulla pantiin toimeen useita laajoja rakennushankkeita mm. varastotilojen lisäämiseksi ja laitureiden uudistamiseksi.

Katajanokalle rakennettiin 1950-luvulla vuota- ja öljymakasiini, satamatyöläisten huoltorakennus ja vientivarastorakennus (K9). Laiturin uudistustöiden yhteydessä hankittiin 12 nosturia. Eteläsatamaan valmistuivat 1950-luvun alkupuolella matkustajapaviljonki, tullivarasto ja Suomenlinnan lautan matkustajapaviljonki. 1950-luvun suuria hankkeita oli myös Sörnäisten ratapihan uudelleenjärjestely.

Satama-alueita laajennettiin Sörnäisissä, Jätkäsaareissa, Munkkisaareissa ja Hernesaareissa laitureita jatkamalla. Laiturimäärä satamissa oli korkeimmallaan (92 kpl) vuosina 1965-66. Satamatoimintojen uudistumista enteili vapaavaraston perustaminen Länsisatamaan 1965. Myös todellista suurtalutusvarastoa Länsisatamaan suunniteltiin jo 1960-luvun alussa, mutta se toteutettiin vasta 1970.

Uusi öljysatama perustettiin Laajasaloon 1951. Jo vuonna 1955 se oli kuutiotilavuudeltaan suurempi kuin entiset, Herttoniemi ja Sörnäinen.

Uuden tyyppisten kuljetusmuotojen lisääntyessä 1960-luvun alusta lähtien satamien liikenne kasvoi edelleen voimakkaasti. Konttiliikenne alkoi vuonna 1963 ja tuli vähitellen syrjäyttämään perinteisen kappaletavarakuljetuksen. Matkustajaliikenteessä siirryttiin höyrylaivoista moottorialuksiin (esim. Ilmatar 1964). Samalla alettiin kehittää autolauttaliikennettä.

Myös tavaraliikenteessä siirryttiin vähitellen moottorialuksiin. 1965 oli kauppalaivastossa 44 höyrylaivaa, 96 moottorialusta ja 1 purjealus. Alusten vetoisuus kasvoi 1960-luvulla n. 55 % mutta lukumäärä väheni. Teräslaivatelakoilla työskenteli 1965 n. 2 700 henkilöä ja puulaiva- ja veneveistämöissä 70.

Virkistyskäyttöön tarkoitettujen veneiden paikkoja oli kaupungissa yli kahdessakymmenessä satamassa noin 3 600. Pursiseuroja oli parikymmentä.

LÄHTEET: Helsingin sataman ja satamahallinnon historia. Helsingin kaupungin tilastokirja.



SATAMAT JA TELAKAT

- ① LÄNSISATAMA
- ② ETELÄSATAMA
- ③ SÖRNÄISTEN SATAMA
- ④ HERTTONIEMEN ÖLIJSATAMA
- ⑤ LAAJASALON ÖLIJSATAMA
- ⑥ WÄRTSILÄ - HELSINGIN TELAKKA
- ⑦ VALMET - VUOSAAREN TELAKKA
- ⑧ VÄTOR ⑨ TELVA ⑩ VALMET S-LINNA

Kaupunkirakenteellisesti ajanjaksolla tapahtunut asutuksen kiinteytyminen merkitsi rakennettujen alueiden yhteenkasvamista yhä pohjoisempaan. Helsingin asukasluku kasvoi 495 000:sta 503 000:een henkeen. Kaupunkikuvaan vaikutti eniten, etenkin keskustan alueella, satamanosturien väheneminen ja niiden häviämisen myötä tapahtunut rantasilhuetin horisontaalistuminen.

Olennaista kaudelle oli satamaliikenteen volyymin ja satamakapasiteetin voimakas kasvu, joka sai aikaan satamien suunnitelmallisen kehittämisen. Tavaramäärän perusteella Helsingin satama oli Suomen toiseksi suurin, yksikkötavaran tuontisatamana suurin ja vientisatamana kolmanneksi suurin. Liikenteellisesti kaupungin satamista suurin oli Länsisatama. Helsingin satamassa liikennöi vuonna 1968 6 468 ja vuonna 1975 5 273 alusta sekä vuonna 1975 kahdeksan jäänmurtajaa. Satamalaitoksen henkilökunnan lukumäärä vuoden 1975 lopussa oli 1 003. Vuoden 1968 matkustajamäärä ylitti 320 000 ja vuoden 1975 1 110 000 henkilöä. Matkustajaliikenteen tärkeimmät määräsatamat olivat Tukholma, Tallinna, Kööpenhamina, Gdansk, Slite sekä Pohjois-Saksan kaupungit.

Ro-ro-aluksilla ("roll on - roll off") vuonna 1963 aloitettu konttiliikenne johti satamien laajentamiseen ja alueiden yhteenliittämiseen. Vapaavarastotoiminta, joka johti avoimen kenttätilan kasvuun satamissa, alkoi 1965. Vuosikymmenen vaihteessa alettiin liikennöidä lastilautoilla ja 1970-luvulla mukaan tuli lo-lo-liikenne ("lift on - lift out"). Vaikka kauppalaivastomme olikin pieni, mullisti ro-ro-liikenne Helsingin sataman ja tavarankäsittelyn. Tyypillisiä rakennuksia ajanjaksolla olivat varastosuojat, vapaavarastot sekä talletusvarastot (Länsisatamassa).

Vuosina 1965-66 laiturinosturimäärä oli korkeimmillaan, mutta alkoi laskea tästä. Lauttasaareen vuonna 1969 valmistunut nelikaistainen silta oli merkittävä sataman ja meriliikenteen kannalta. Sen ali kulkevaa väylääkin siirrettiin kaupunkikuvallisista syistä.

Pasilan-Sörnäisten ratahanke, joka valmistui 1965, ja oli pääosin tunnelityönä tehty, korvasi vanhaa rataosuutta. Vuonna 1970 valmistui Pasilaan maaliikennekeskus, joka vastaanotti, varastoi ja luovutti maakuljetusneuvoin saapuvan tullivalvonnan alaisen tuontitavaran. Sen pinta-ala oli 6 000 m². Sörnäisten uusi satama sai ensimmäiset raiteet ja ensimmäisen, tosin väliaikaisen, matkustaja- ja tullipaviljongin. Sataman kappaletavaran kuljetus

lastilautoilla oli tärkeä tekijä 1960-luvun puolivälissä. Kehitys oli nopeaa: lauttaliikenne syrjäytti pian entisen puutavaraliikenteen.

Herttoniemen satama kasvoi vireän teollisuusalueen myötä.

Eteläsataman Olympialaituri pyhittyi 1972 täysin matkustajaliikenteelle, kun viimeiset kaksi kappaletavaranosturia poistettiin. Satamaan rakennettiin lisää laiturialuetta.

Katajanokalle syntyi tilapäinen matkustajaterminaalili 1974 entiseen K5-varastorakennukseen. Myös sataman nosturikanta väheni 1970-luvun alussa 28:sta kuuteen. Finnjetin terminaalili avattiin vuonna 1977.

Länsisatamassa Saukon hiilisatama oli maisemallisen tekijänä merkittävä: esimerkiksi vuonna 1969 siellä oli 29 kappaletavaranosturia ja yksi kiinteä. Jätkäsaaresta tuli siirtomaatavaroiden satama, ja sen itäistä pistoketta alettiin rakentaa 1970, koska uudet tavarankäsittelyjärjestelmät vaativat runsaasti tilaa. Lisäksi 1970-luvulla tehtiin laajoja asfaltointitöitä, lisättiin raiteita ja ruopattiin väylää.

Valmetin telakan siirtämiseksi Vuosaareen syntyi päätös 1970, johon syynä oli laajentumistarve, kun rakennettavien laivojen koko voimakkaasti kasvoi.

LÄHTEET: Helsingin satamalaitoksen historia



SATAMAT JA TELAKAT

- ① LÄNSISATAMA
- ② ETELÄSATAMA
- ③ SÖRNÄISTEN SATAMA
- ④ HERTTONIEMEN ÖLJYSATAMA
- ⑤ LAAJASALON ÖLJYSATAMA
- ⑥ WARTSILA - HELSINGIN TE -
LAKKA
- ⑦ VALMET - VUOSAAREN TELAKKA
- ⑧ VATOR
- ⑨ TELVA
- ⊙ SUOMENLINNA

Helsinki levittäytyy pohjoiseen ja itään. Kuitenkin asukasluku laskee vuoden 1975 502 000:sta 488 000:een vuonna 1986. Kaupunki säilyttää asemansa yhtenä Suomen suurimmista satamakaupungeista; Helsinki on suurin tavaroiden tuontisatama ja matkustajasatama sekä kolmanneksi suurin vientisatama Suomessa.

Telakkatoiminta supistui huomattavasti kahden suuren telakkayhtiön Valmetin ja Wärtsilän sulautuessa toisiinsa, jonka seurauksena telakkateollisuus keskittyy Munkkisaareen (1987) samalla kun Vuosaaren telakan tulevaisuus on epävarma. Pienvenetelakka kuten Vator Jollaksessa pärjää tänä aikana hyvin pienveneidien kysynnän kasvun takia. Telakkateollisuus työllistää noin 4 000 henkilöä, joista n. 3 500 on Wärtsilä Marinen työntekijöitä. Työntekijät asuvat eri puolilla Suur-Helsinkiä, mikä on mahdollista parantuneiden liikenneyhteyksien vuoksi.

Tavaraliikenne siirtyy yhä enenevässä määrin konttiliikenteeseen; välivarastointi varastorakennuksissa tulee tarpeettomaksi, koska tuotteet viedään tuottajalta jakeluun konteissa. Etu- ja takaporttila varustettujen ro-ro (roll on - roll off) alusten, jotka tulivat 70-luvun alussa, rinnalle tulee 1980-luvulla valtamerenkävijät lo-lo (lift on - lift off) alukset, joissa ei vastaavia portteja tarvita. Laitureiden nostokaluston koko kasvaa selviytyäkseen konttien lastauksesta ja purkauksesta. Maaliikenne tapahtuu rekoilla ja junilla. Perinteinen rahtiliikenne käyttää konventionaalisen tyyppistä rahtilavaa (esim. hiilikuljetus) ja tankkilaivaa.

Matkustajaliikenne lisääntyy; alusten koko kasvaa ja on tavallisesti ro-ro-tyyppisiä pystyäkseen rahtaamaan autoja sekä tavaroita. Yhteyksiä pidetään yllä Tukholmaan, Travemündeen, Tallinnaan ja Gdanskiin, sekä myös risteilytoimintaa. Matkustajalautat ovat Eteläsatamassa. Lauttaliikenne toimintaa oneri puolilla kaupunkia. Vilkkainta liikenne on keskustasta Suomenlinnaan, Korkeasaareen ja Pihlajasaareen. Suomenlinnan lautta kulkee ympäri vuoden, mutta muuten liikenne keskittyy kesäaikaan, jolloin jopa taxiveneet ovat huomattava lisä kaupunkikuvassa.

Vuonna 1985 Helsingin satamassa kävi 4 193 alusta, joista 920 oli kotimaista rannikkoliikennettä ja 3 273 ulkomaanliikennettä. Näistä 908 oli matkustajalaivaa (ro-ro), 814 oli rahtialusta (ro-ro), 604 oli lo-lo tai konventionaalista tyyppiä ja loput 847 olivat vaihtelevan tyyppisiä. Matkustajamäärä vuonna 1985 oli 2,2 miljoonaa. Länsisataman

ja Sörnäisten sataman konttiterminalien kautta kulki vuonna 1985 276 256 yksikköä.

Uudisrakentamista leimaa telakka-alueiden suuret hallirakennukset (esim. Wärtsilä), jättäjäismäiset nosturirakennelmat (esim. Länsisatama ja Sörnäinen) ja laiturien valtavat konttipinot. Sörnäisten ja Länsisataman konttiterminalleja laajennetaan lisääntyvän konttiliikenteen vaatimuksia vastaaviksi. Katajanokan ja Olympilaiturin matkustajaterminalleja täydennetään pitkällä putkimaisilla kävely-silloilla (matkustajien laivaan meno ja maihin nousu).

Vanhon satamarakennusten uudelleenkäyttö lisääntyy samalla kun alkuperäinen toiminta sijoitetaan muualle tai se muuttuu. Esimerkiksi Katajanokan satama-alueelle on sijoitettu hotelli sekä elokuva-arkisto ja Suomenlinnan vanhasta telakasta on tehty pienvenetelakka.

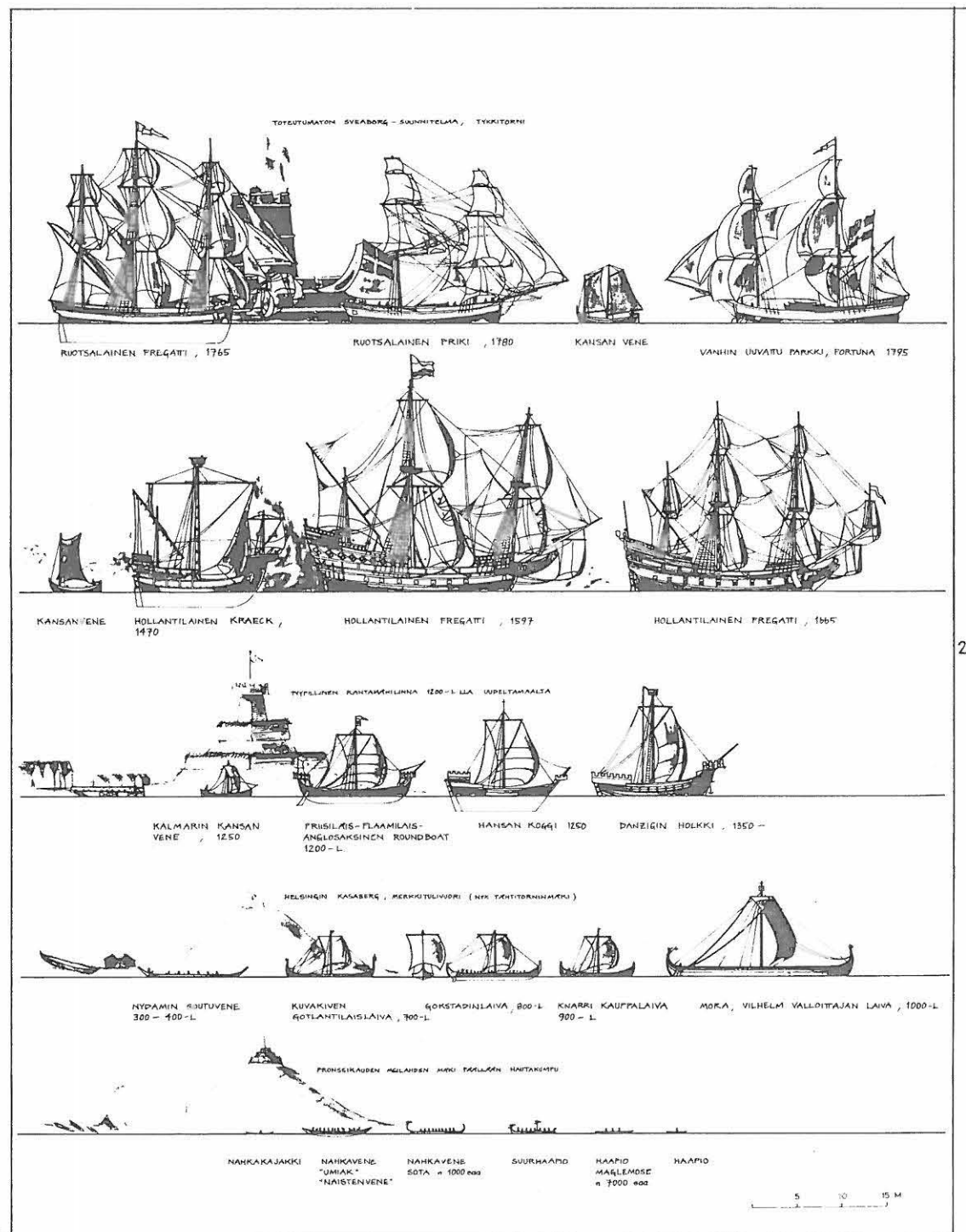
Pienveneliikenne lisääntyy huomattavasti; erityisesti huviveneiden määrä. Sekä purje- että moottoriveneet ovat suosittuja, ero edelliseen ajanjaksoon on veneiden koossa. Pienvenesatamia laajennetaan. Vuonna 1987 Helsingissä on 10 suurehkoa seura (purjevene- ja moottorivene-) sekä lukemattomia pienempiä seuroja.

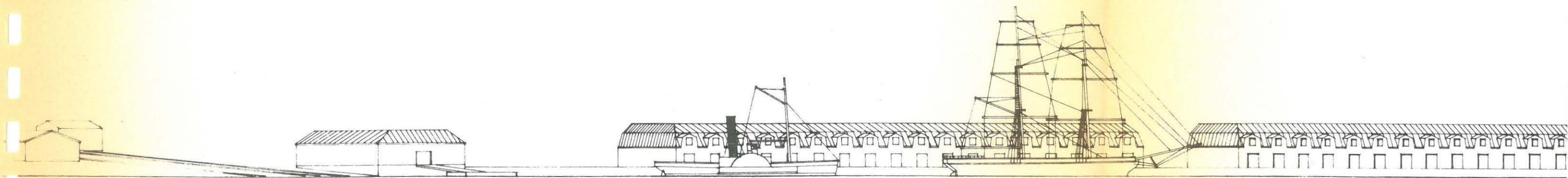
Helsingin satamalla on hallussaan 311 hehtaarin maa-alue, 8,5 km laituria sekä 19 lauttapaikkaa. Länsisatama suurine nostureineen on konttisatama. Munkkisaarella sijaitsee Wärtsilän telakka-alue, jonne on rakennettu suuria halleja vuosina 1975-87. Suurten laivarakennushallien silhuetit muodostavat tärkeän osan kaupunkikuvasta. Eteläsataman matkustajasatamassa sijaitsevat suuret lautat kuin 7-kerroksiset talot sekä terminaalirakennukset ja pitkän matkustajasillat. Jäämurtajalaivas- to makaa Merikasarin laiturilla Katajanokalla. Sörnäisten satamassa on sekä konttilaivoja että konventionaalista tyyppiä olevia laivoja. Herttoniemen ja Laajasalon öljysatamat huolehtivat öljykuljetuksista; alueet ovat nykyisin täynnä säiliöitä.

Koivusaareen ja Pohjoisrantaan rakennetaan uudet pursiseurarakennukset. Mitä muihin pienvenesatamiin tulee niin Lauttasaareen, Rajasaareen, Saunalahteen, Pikku Huopalahteen, Eläintarhanlahteen, Pohjoissatamaan, Kulosaareen, Herttoniemeeseen, Laajasaloon, Jollakseen, Puotilaan ja Vuosaareen rakennetaan uusia laitureita.

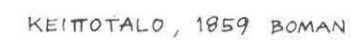
Lähteet: Helsingin kaupungin satamalaitos; 1985 toimintakertomus
Wärtsilä Marine
Helsingin kaupunki; urheilu- ja ulkoiluvirasto
Efoan vuosikertomus 1985

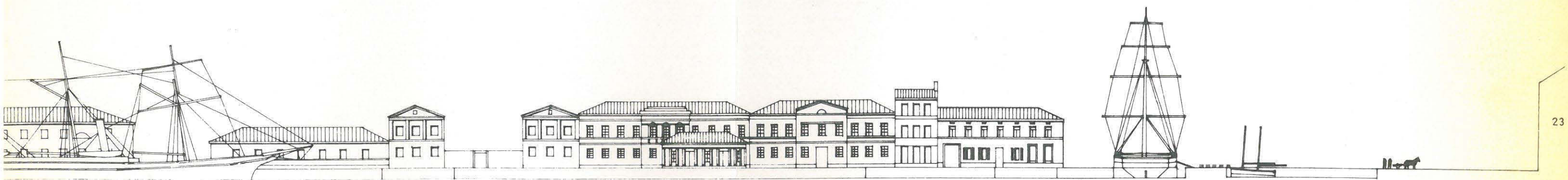
YMPÄRISTÖTYYPIT JA KULJETUSVÄLINEET





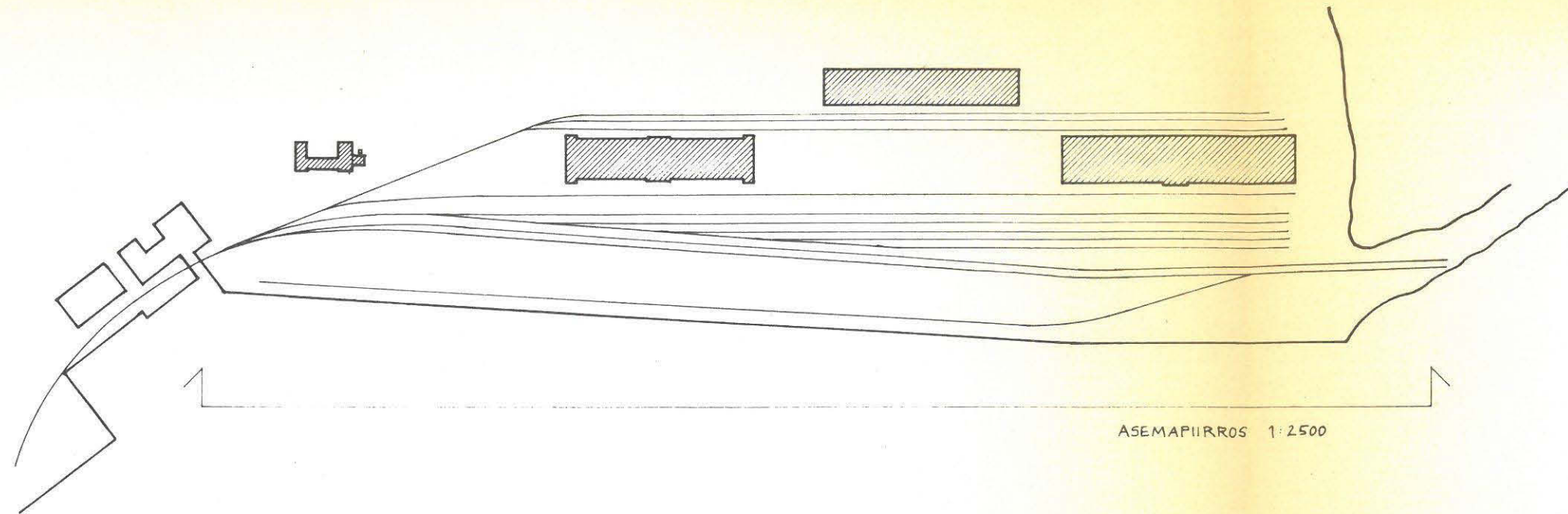
TELAKKA



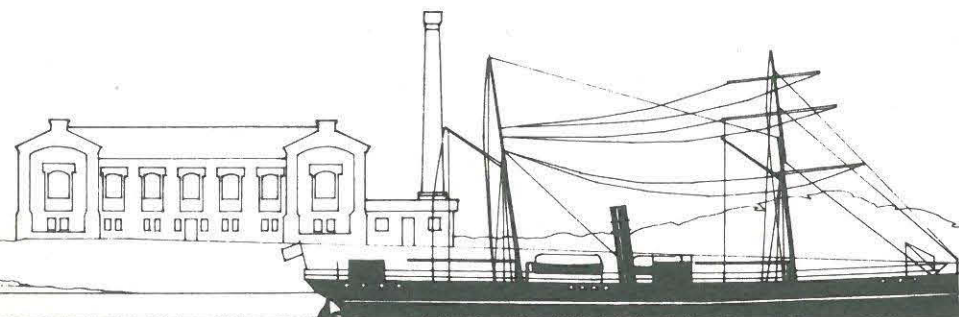


SUNDMANIN TALO , MERIMIESHUONE
VAAKAHUONE , 1837 WIIK

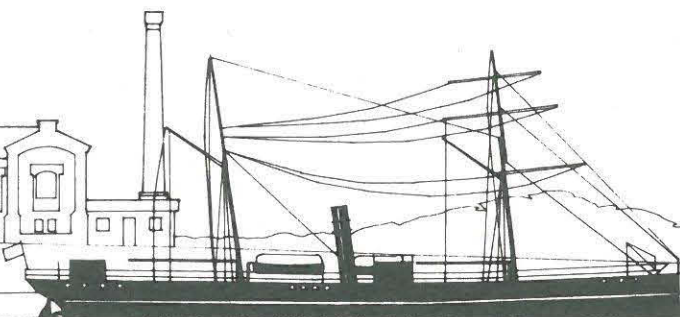
1809-1870
ETELÄRANTA



ASEMAPIIRROS 1:2500



RAHAPAJA, 1864 E.B. LOHRMANN



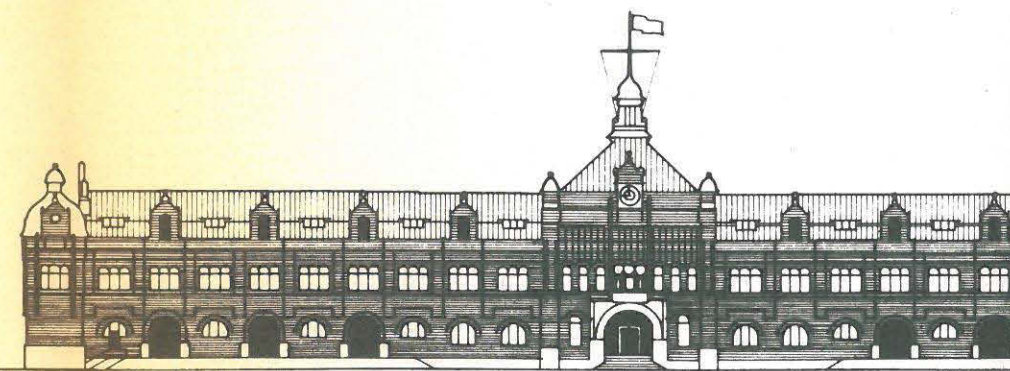
SS. ORION, 1884



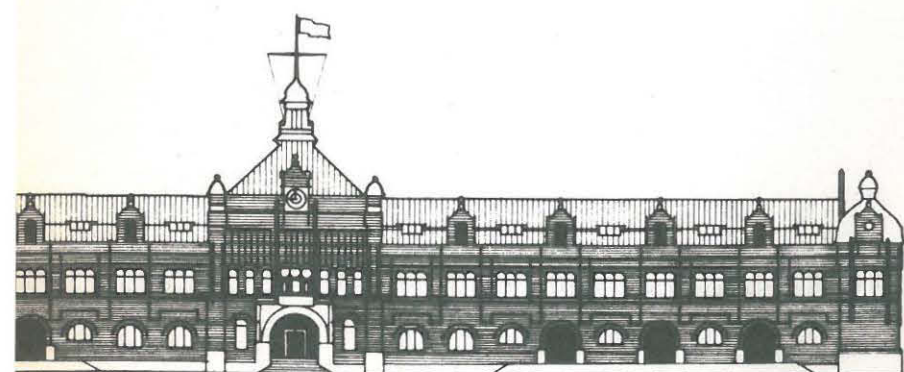
NOSTURI



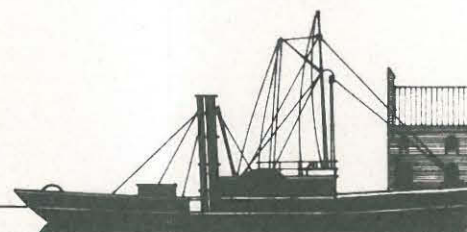
SUOMEN ENSIMMÄINEN HOYRYVETURI ILMARINEN
RAK. 1860, ENGLANTI



TULLI- JA PAKKAHUONE, 1898 GUSTAF NYSTI



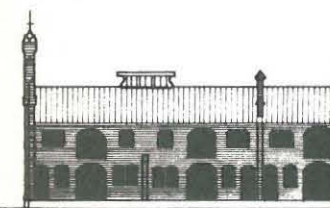
TULLI-, JA PAKKAHUONE , 1898 GUSTAF NYSTRÖM



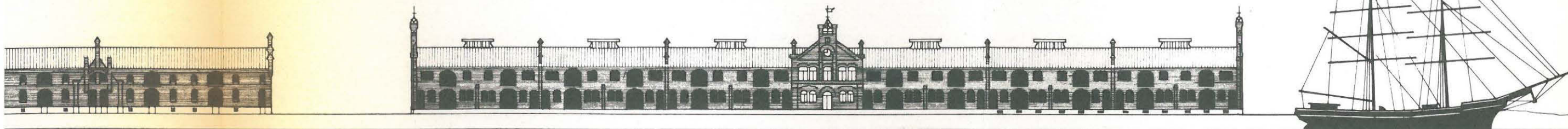
SIIPIRATASHINAAJA ILMARINEN, 1896



MAKASIINI , 1896 ELIA HEIKEL



MAKA



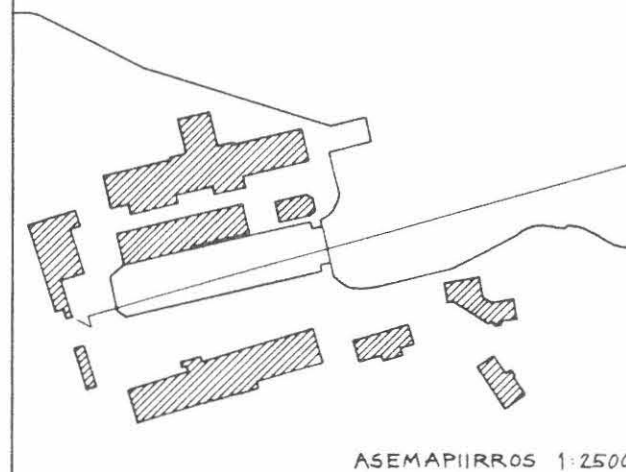
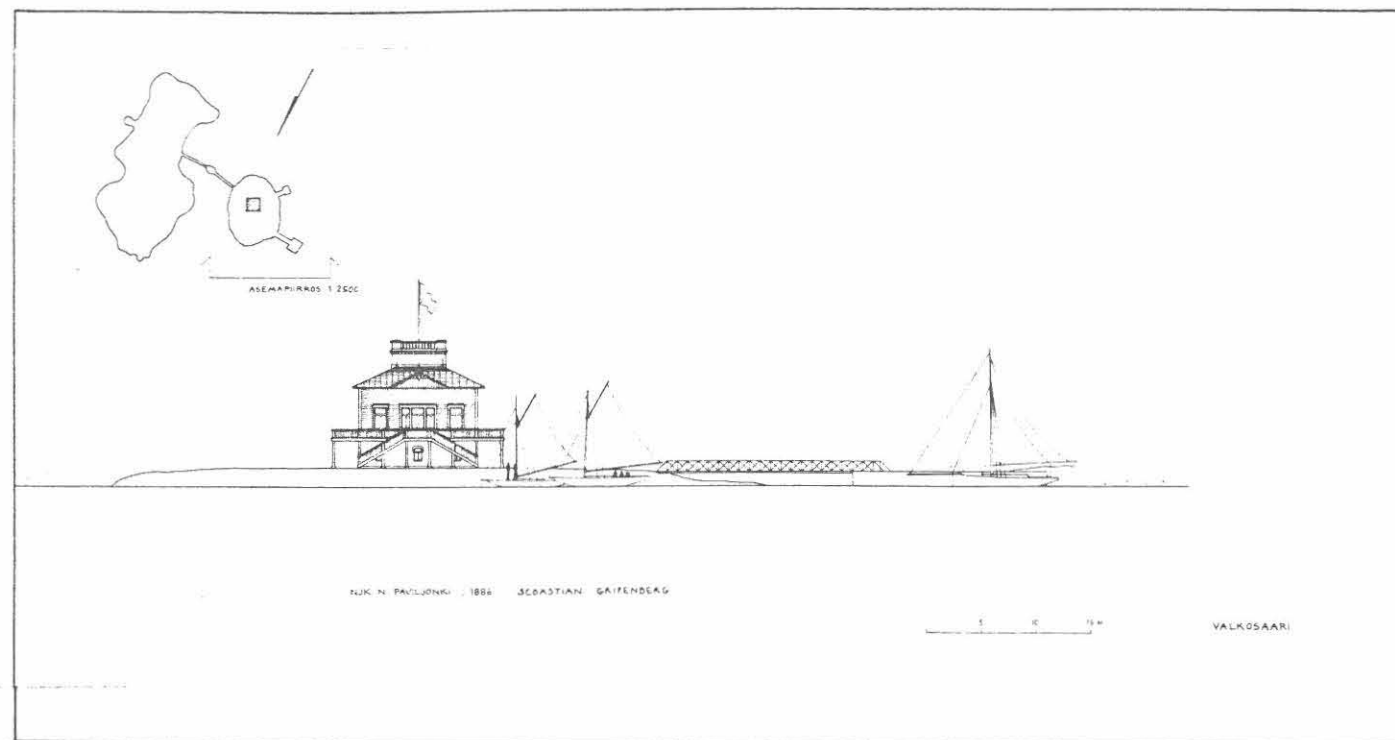
HEIKEL

MAKASIINI , 1898 ELIA HEIKEL

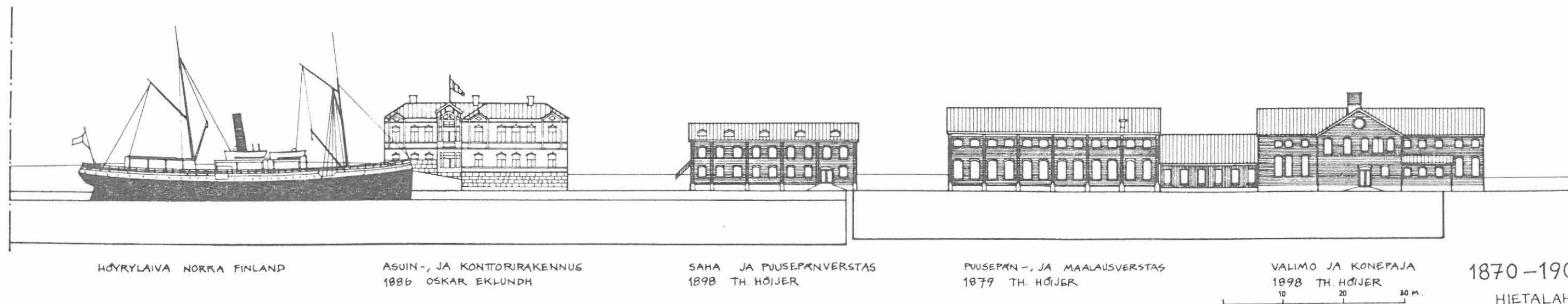
PRIKI ILMARINEN 1890-LUKU

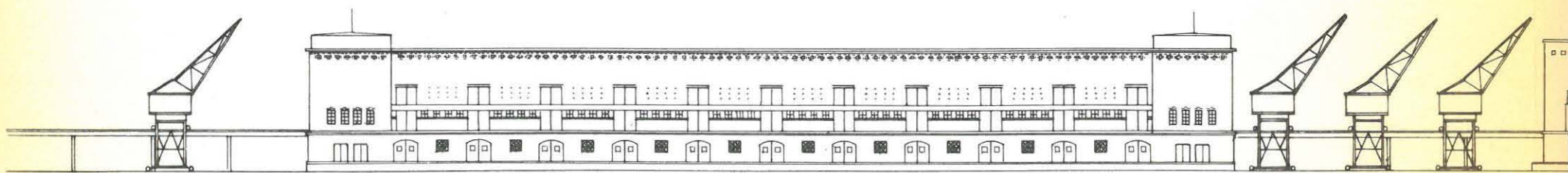
10 20 30 M

1870-1900
KATAJANOKKA

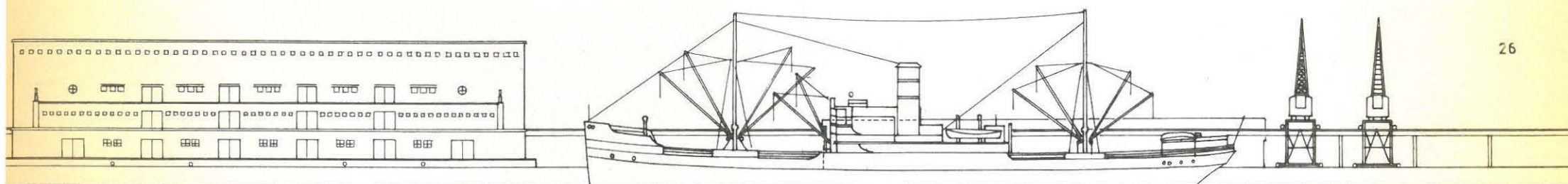


25





LARS SONCK (VALM. 1924)

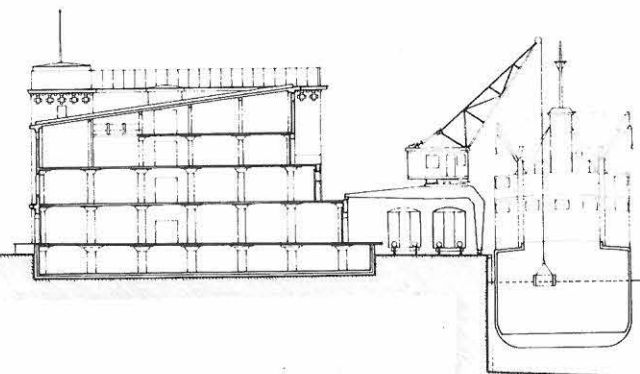
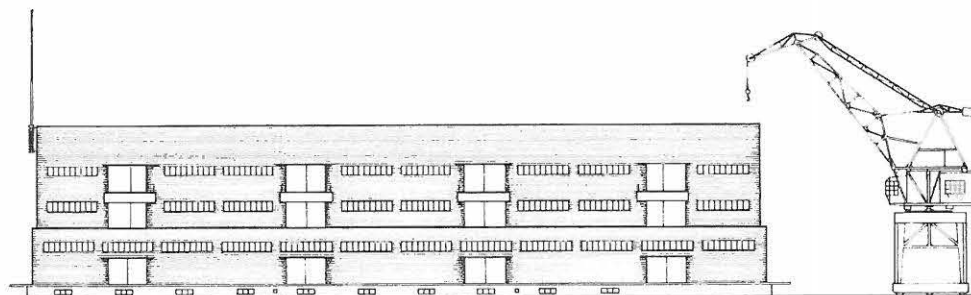
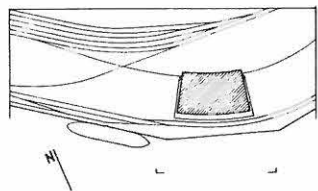
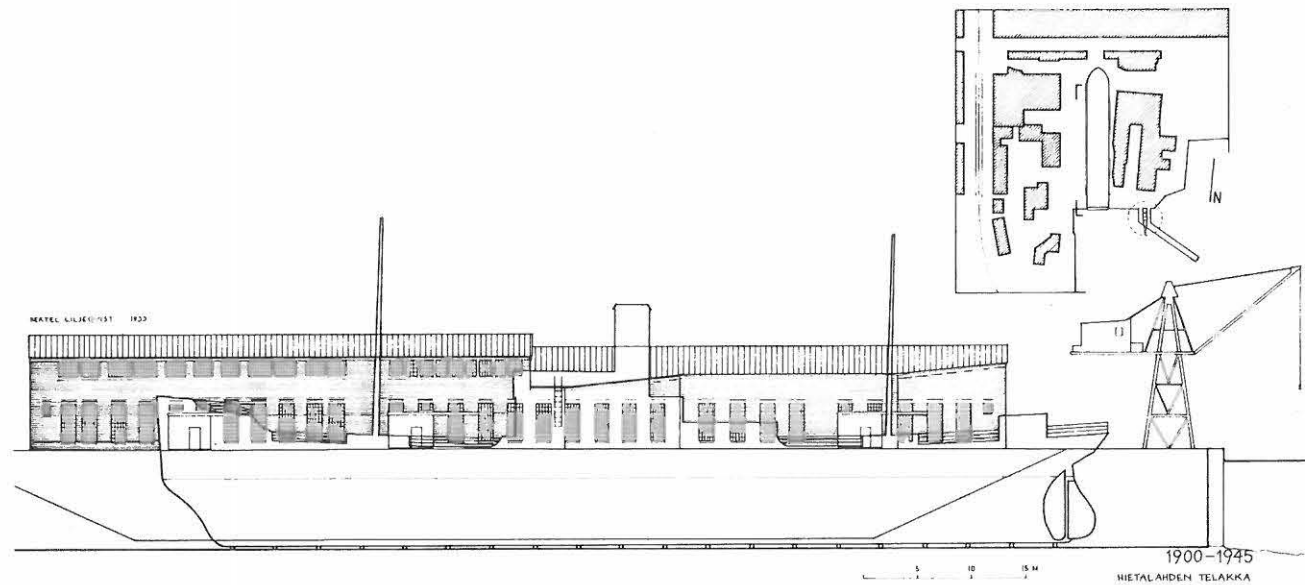


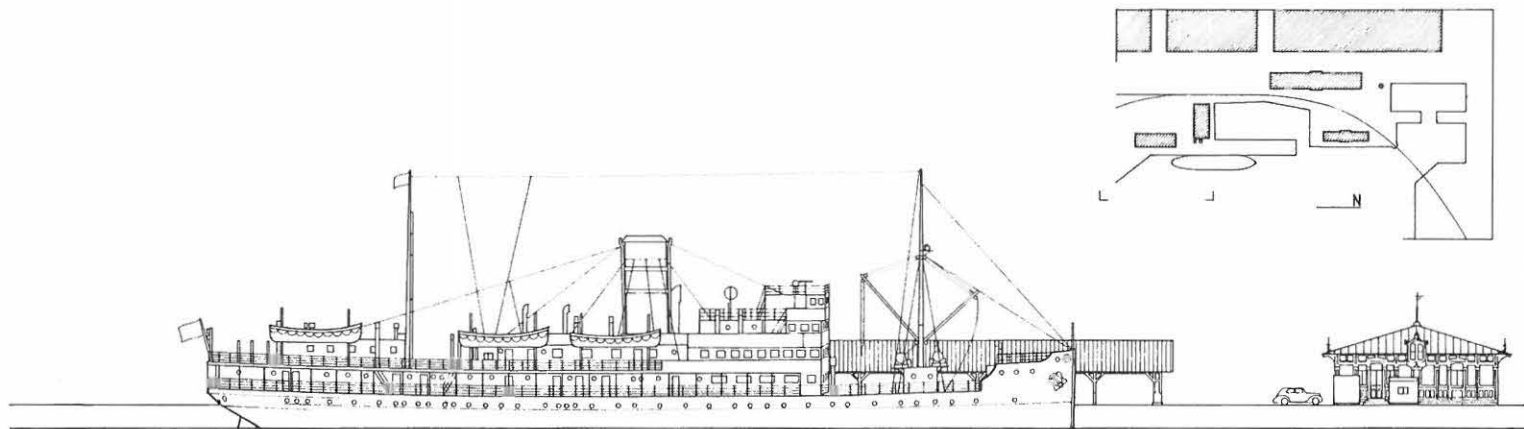
LARS SONCK (VALM. 1936)

10 20 30 M

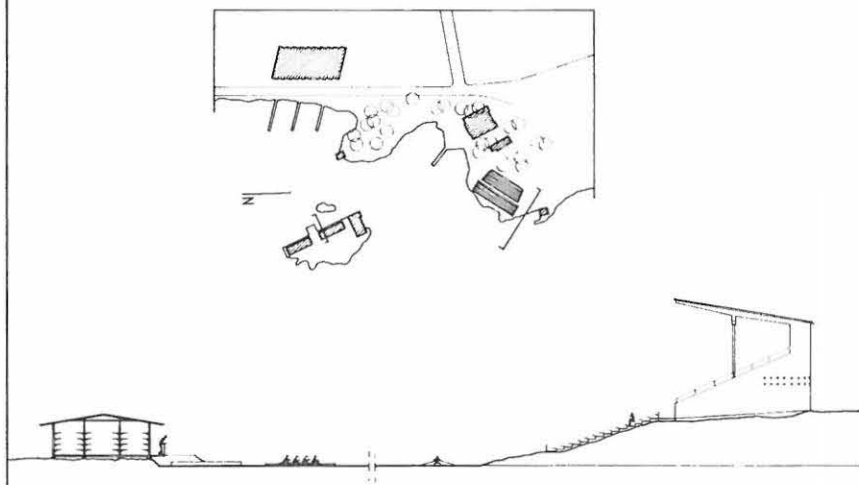
1900-1945

JÄTKÄSAARI

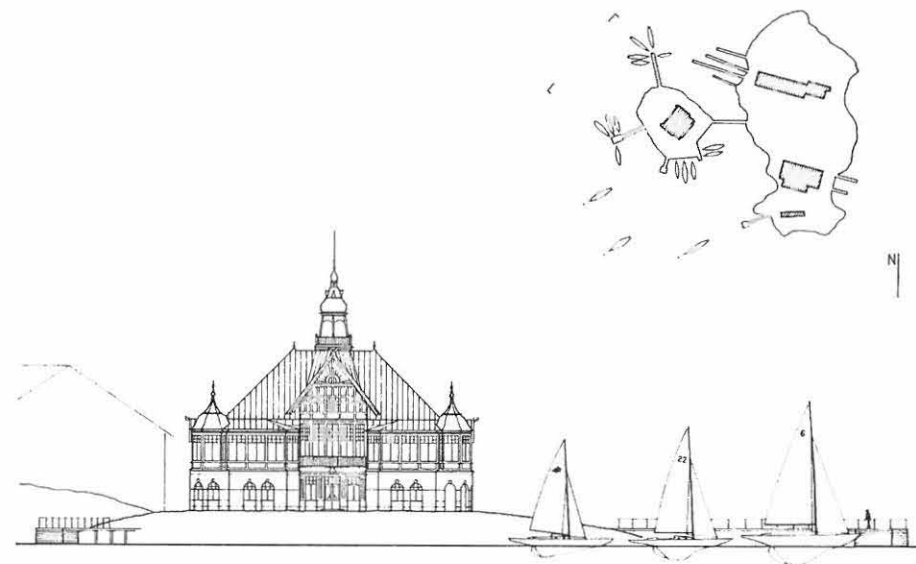




1900-1945
LYYPEKINLAITURI, KAUPPATORI

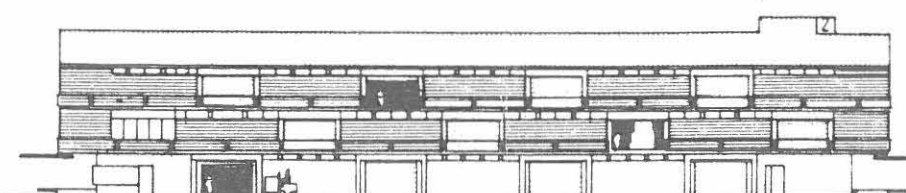
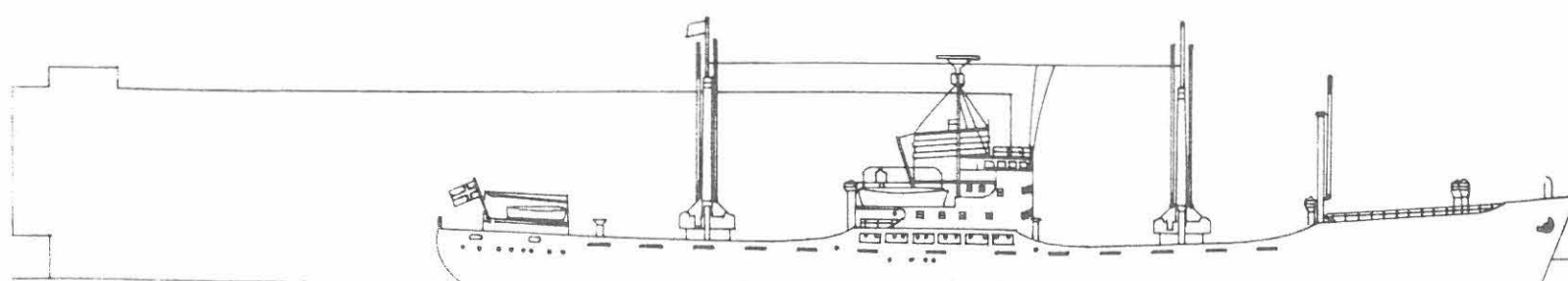
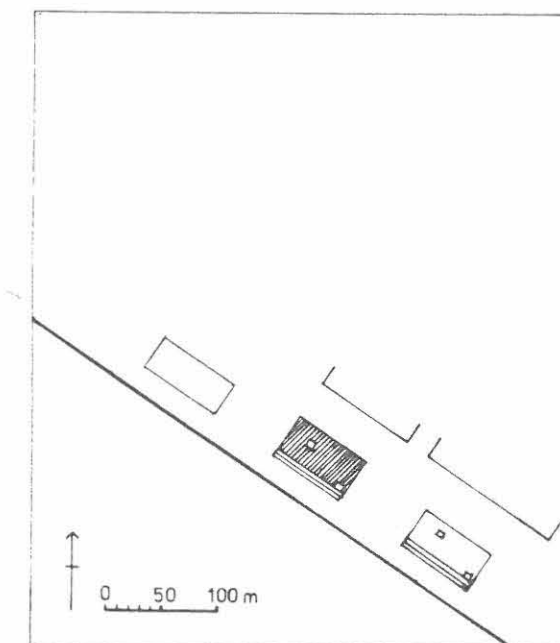
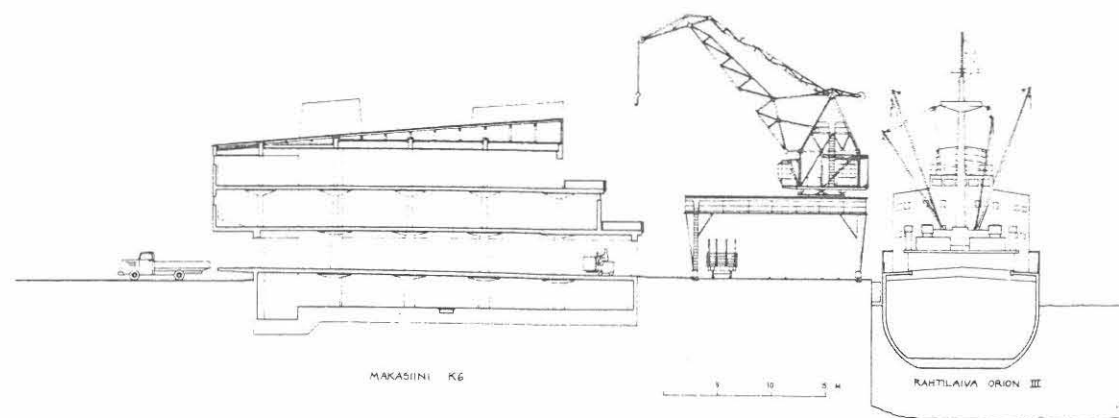


1900-1945
SOUTUSTADION JA MERIMELOJEN MAJAT, TAIVALLAHTI



1900-1945
K. H. PAULSONIN SUOSTAP. ESPLANADIN 1880
K. H. PAULSONIN SUOSTAP. ESPLANADIN 1880
SUOSTAP. ESPLANADIN 1880

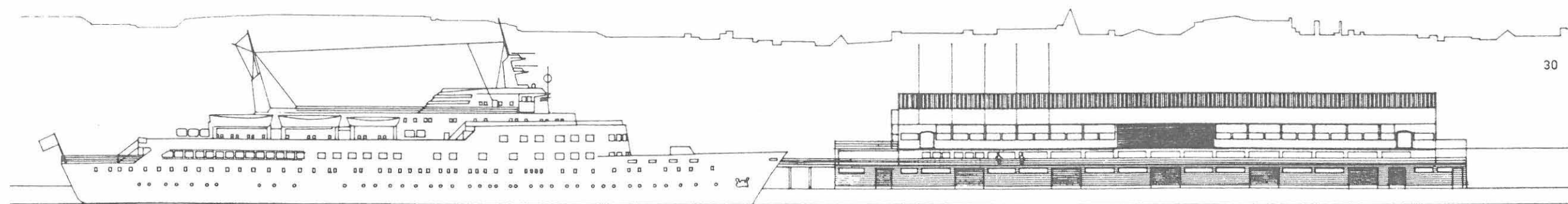
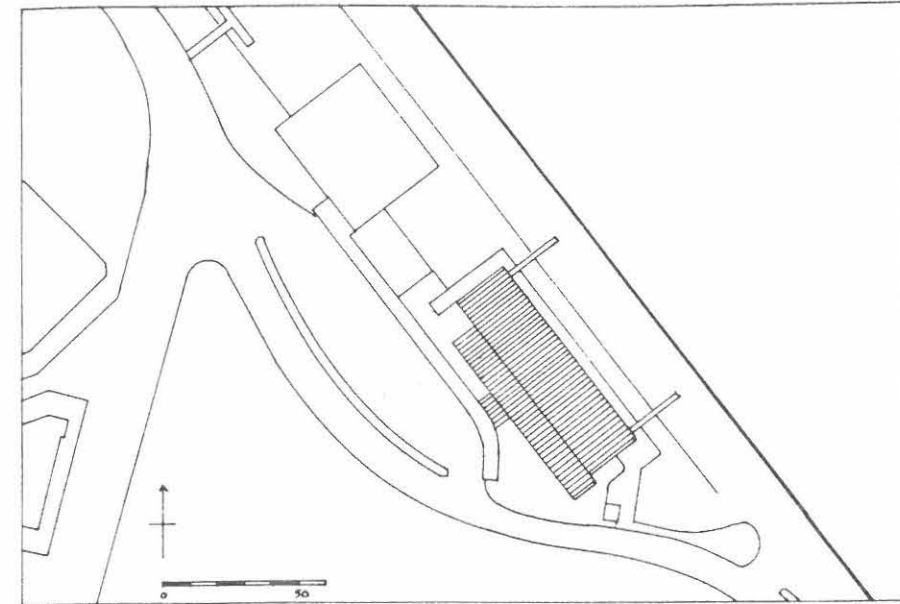
1900-1945
VALKOSAARI



29

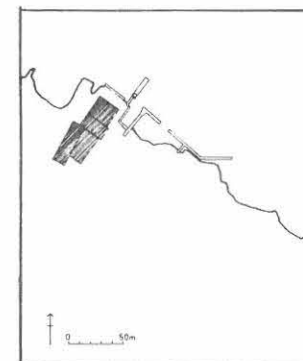
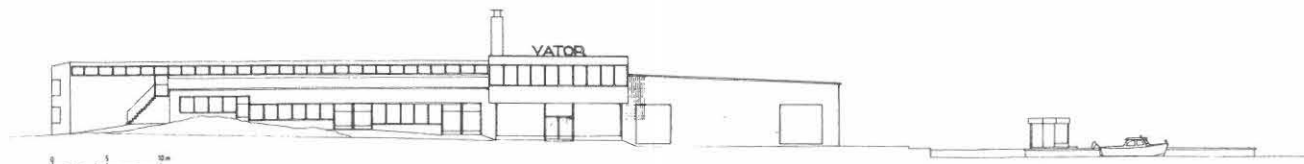
MAKASIINI K2 , 1957 JONAS CEDERCREUTZ , HELGE RAILO

1945-1965
KATAJANOKKA



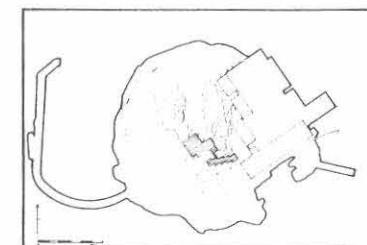
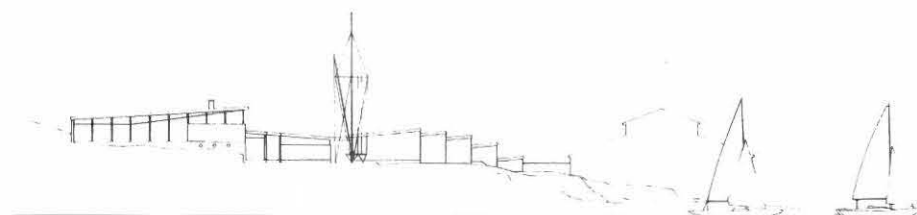
MATKUSTAJAPAVILJONKI , 1952 HYTÖNEN JA LUUKKONEN

1945-1965
OLYMPIALAITURI , ETELÄSATAMA



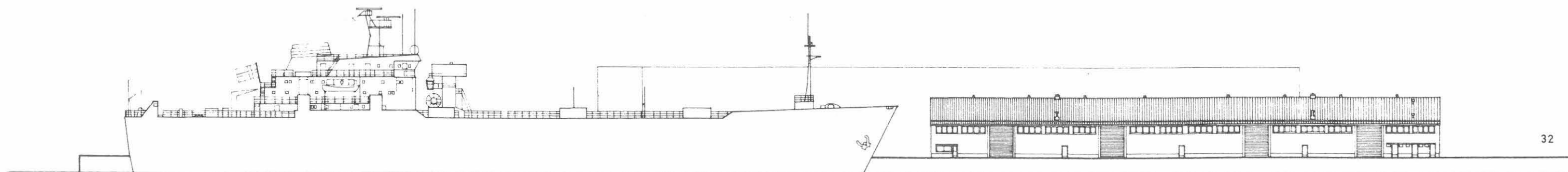
VEENEVEISTAMO -HUB, 1963 IRMA JA MATTI KALTONEN

1945-1965
VATOR OY, LAANASALO



SPS N PAVILJONKI, 1962, ESKO LEHESMAA

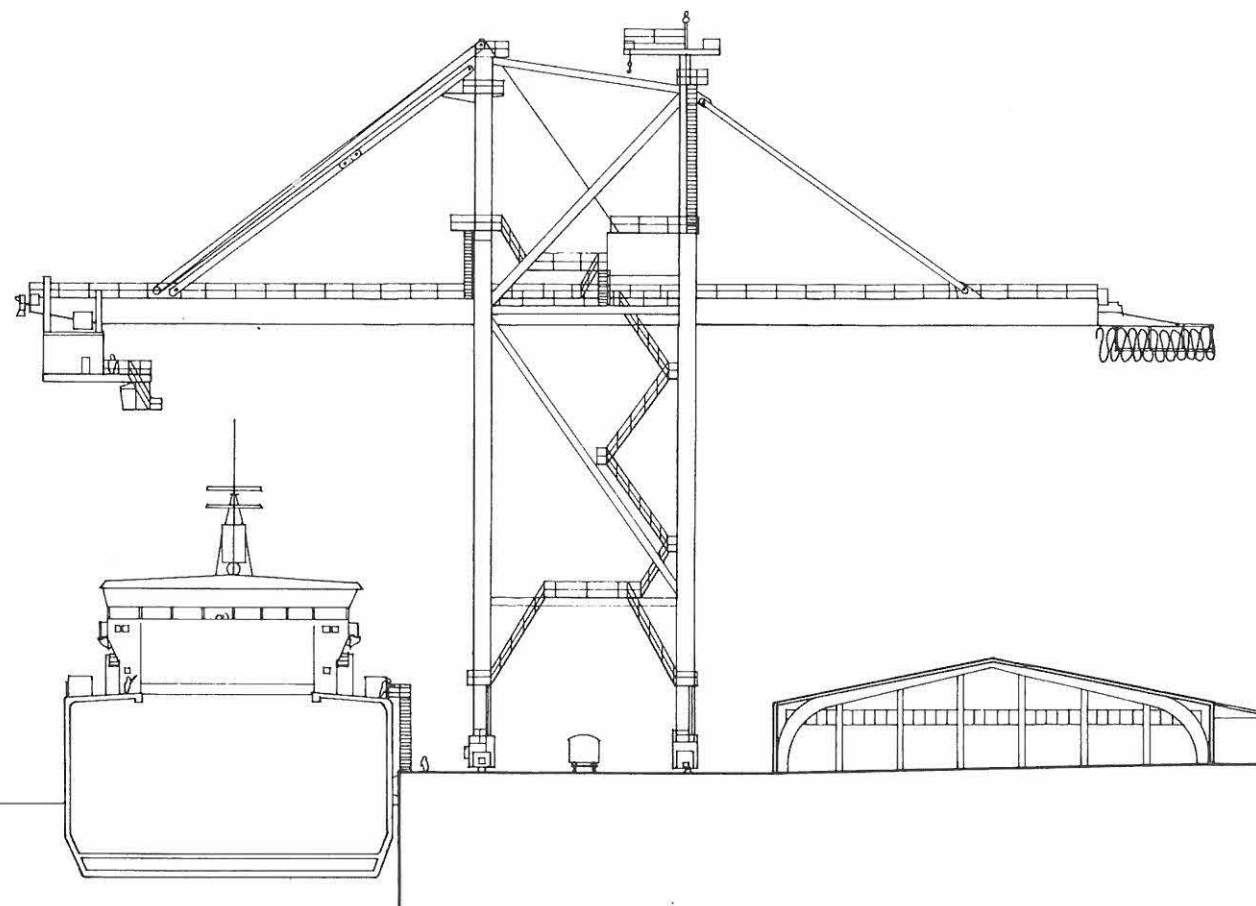
1945-1965
SIRPALESAAHI



32

10 20 30 M

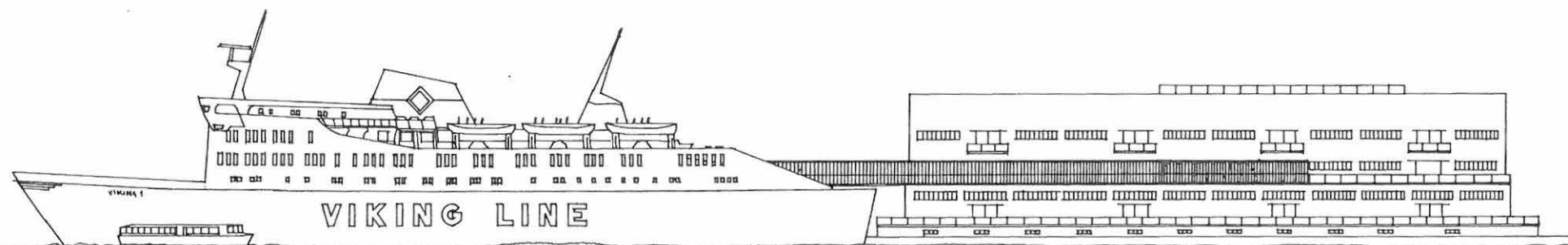
1965-1975
JÄTKÄSAARI



33

10 20 30 M

1965-1975
JATKASAARI



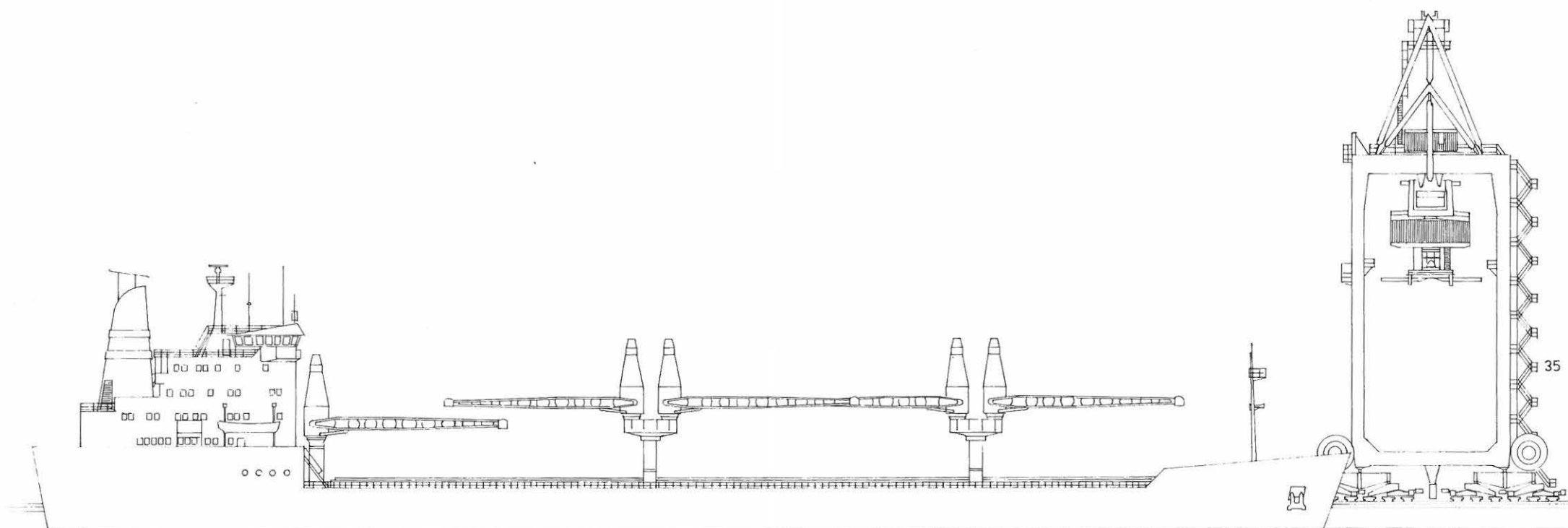
TAUCHERIN SUUNNITTELEMA MAKASIINI
MUUTETTIIN FINNJETIN TERMINAALIKSI
KAARI UNELIUKSEN SUUNNITELMIEN MU-
KAAN 1977

34



1965-1975

VIKING - TERMINAALI , KATAJANOKKA



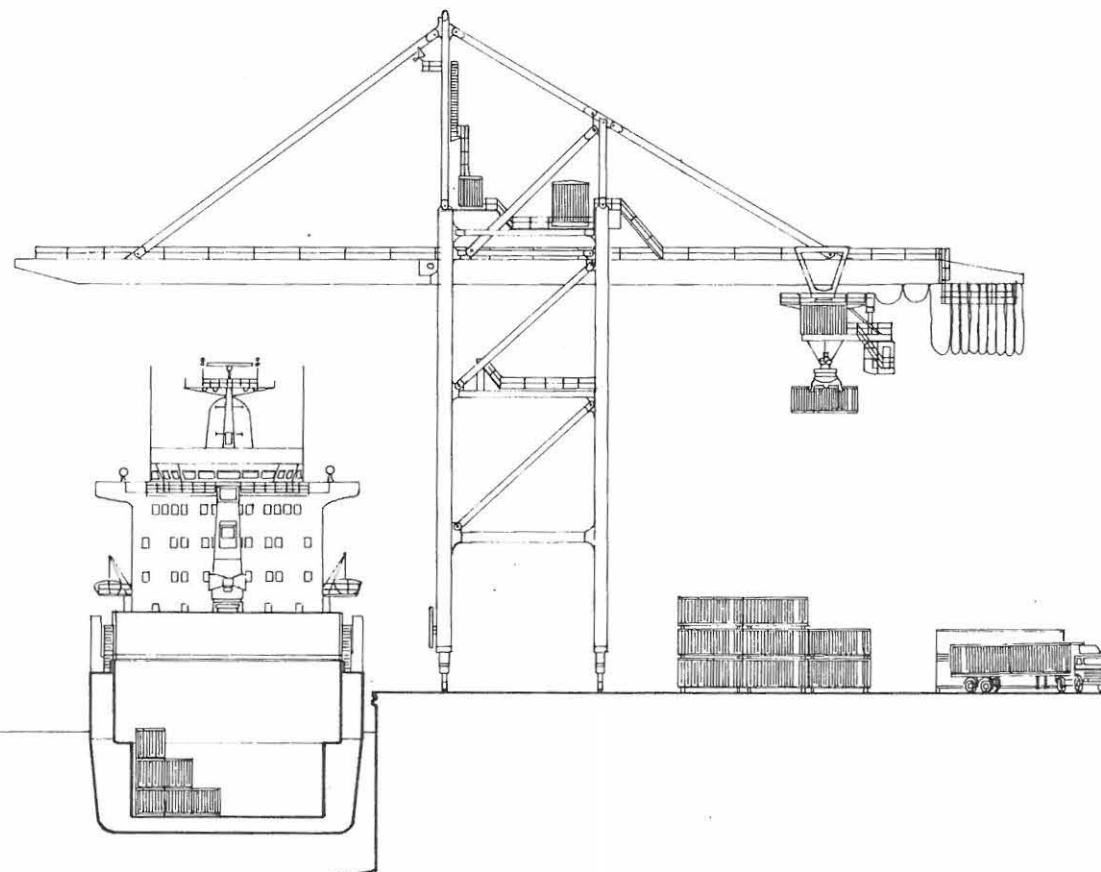
LO-LO - ALUS MS. PATRIA , RAK. 1978

10 20 30 M

KONTINOSTURI

1975-1987

LÄNSISATAMA



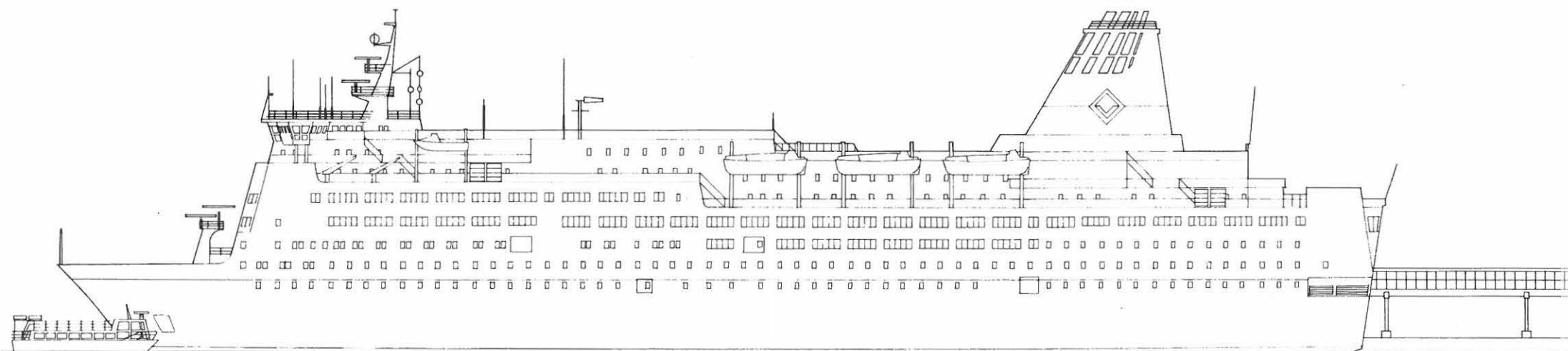
36

LOLO - ALUS MS. PATRIA

KONE OY:N KONTINOSTURI

10 20 30 M

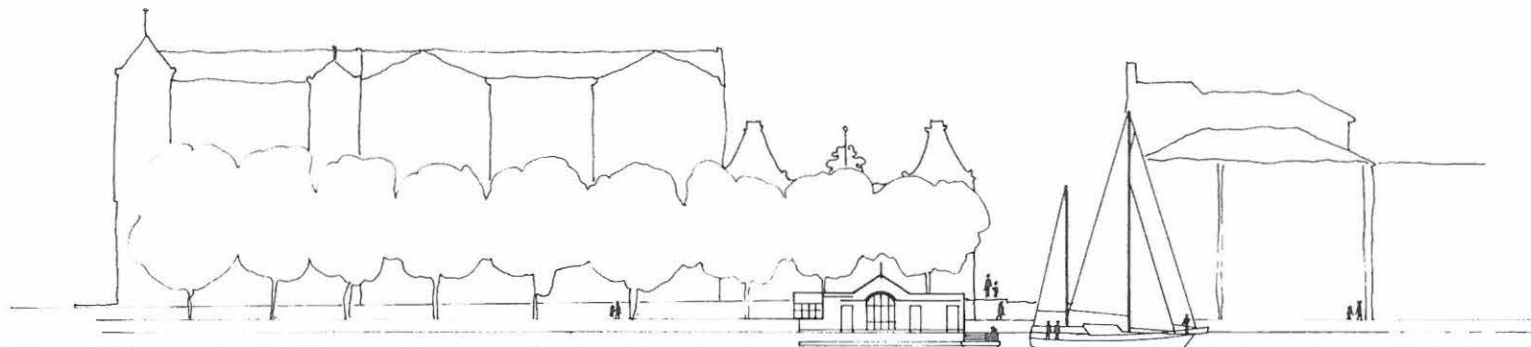
1975-1987
LÄNSISATAMA



MARIELLA / OLYMPIA , 1985 - 86

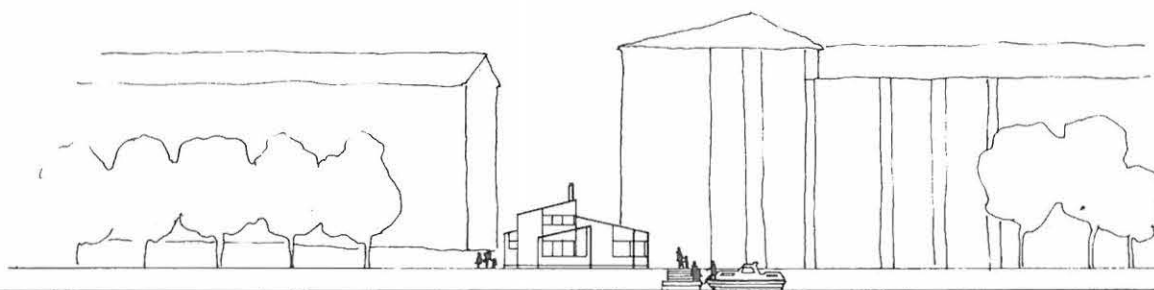
10 20 30 M

1975 - 1987
MATKUSTAJALAUTTA



HELSINGIN MOOTTORIVENEKERHO , RAK. 1985 , POHJOISRANTA , KRUUNUNHAKA

38



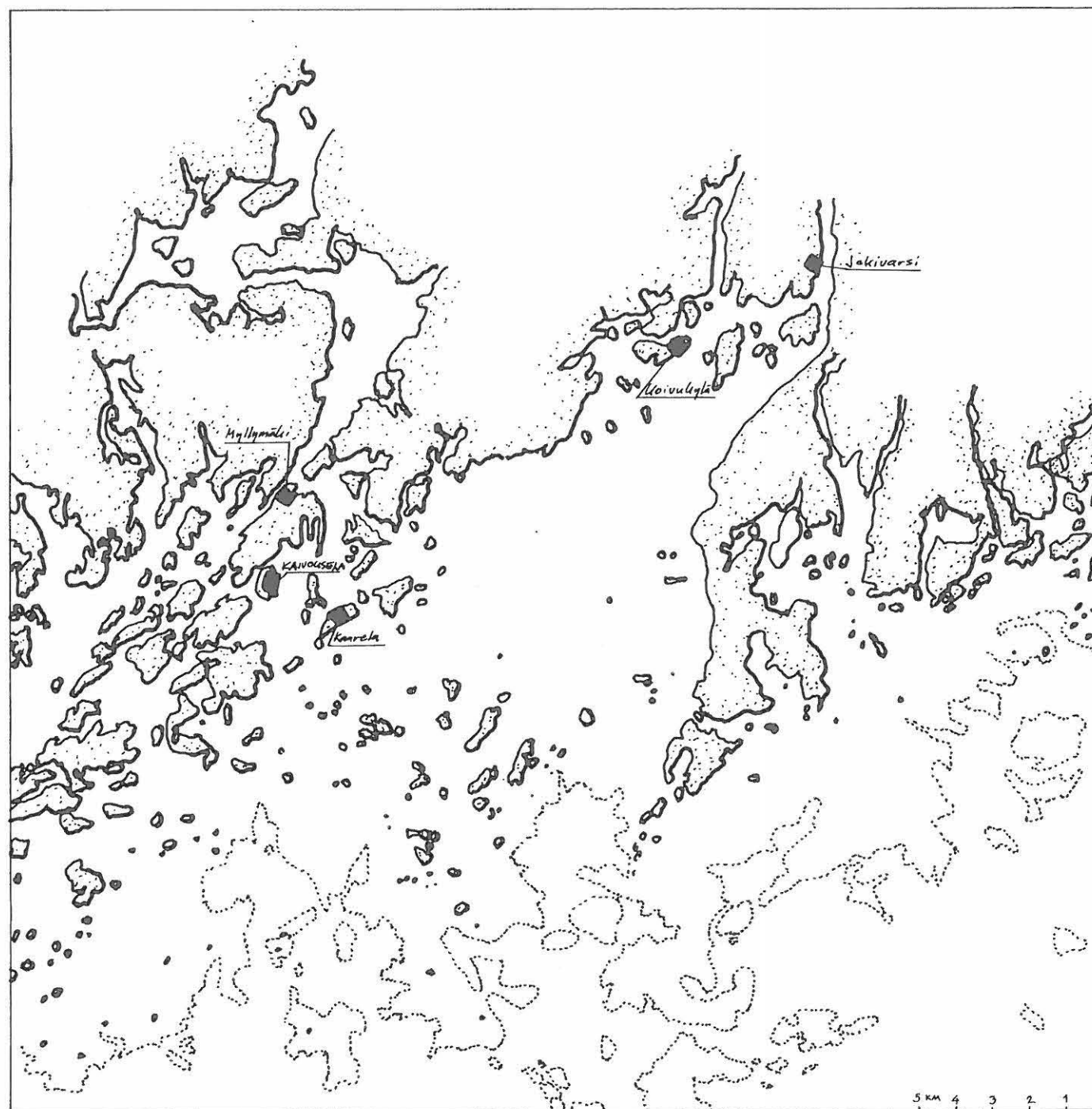
10 20 30 M

1975-1987

HELSINGIN MOOTTORIKERHO , RAK. 1982 , PAJALAHDENTIE , LAUTASAARI

MERELLISET ELINKEINOT

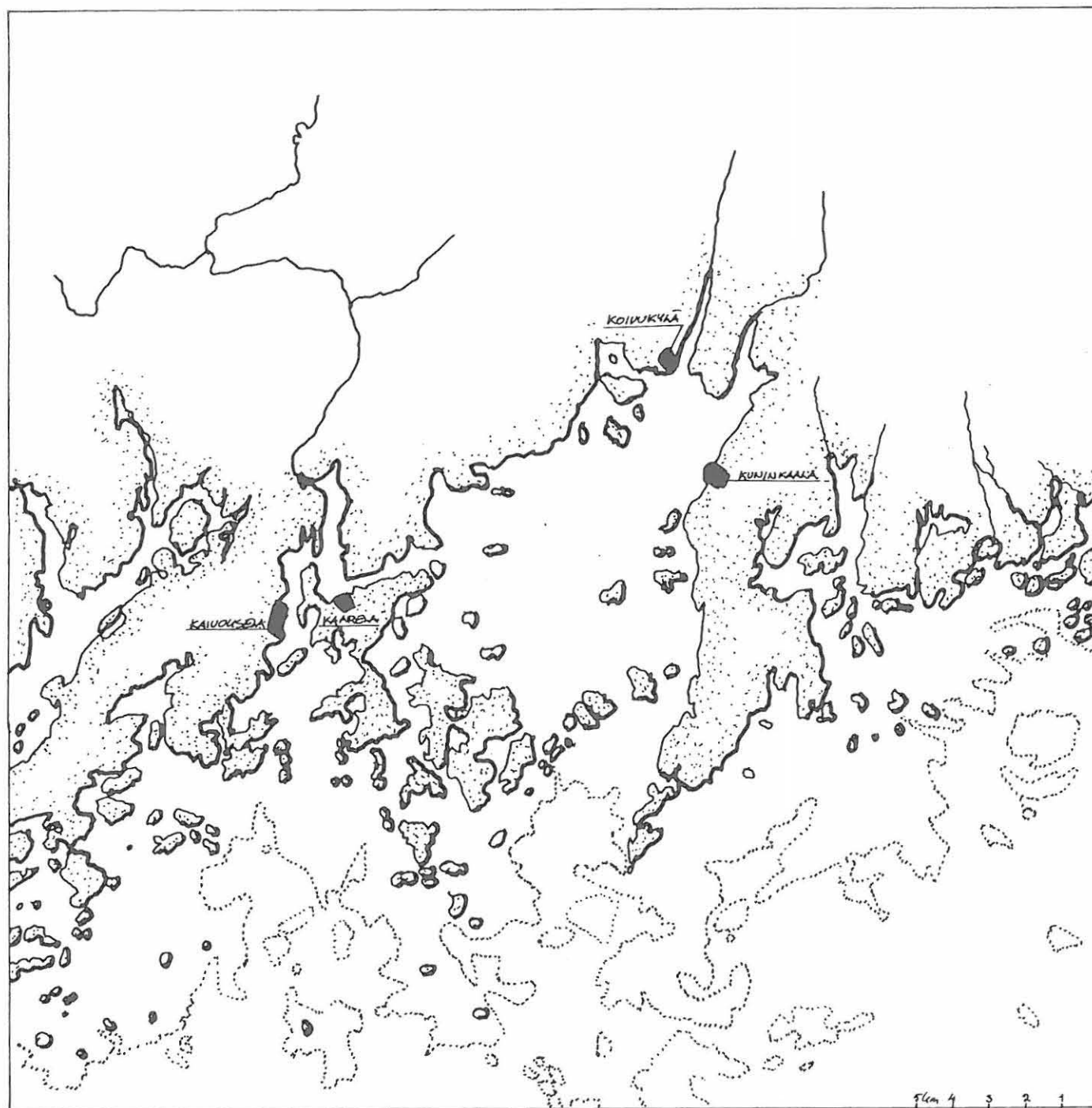
5000 eaa



40

SUOMUSJÄRVEN KULTTUURIN
AIKAINEN ASUTUS

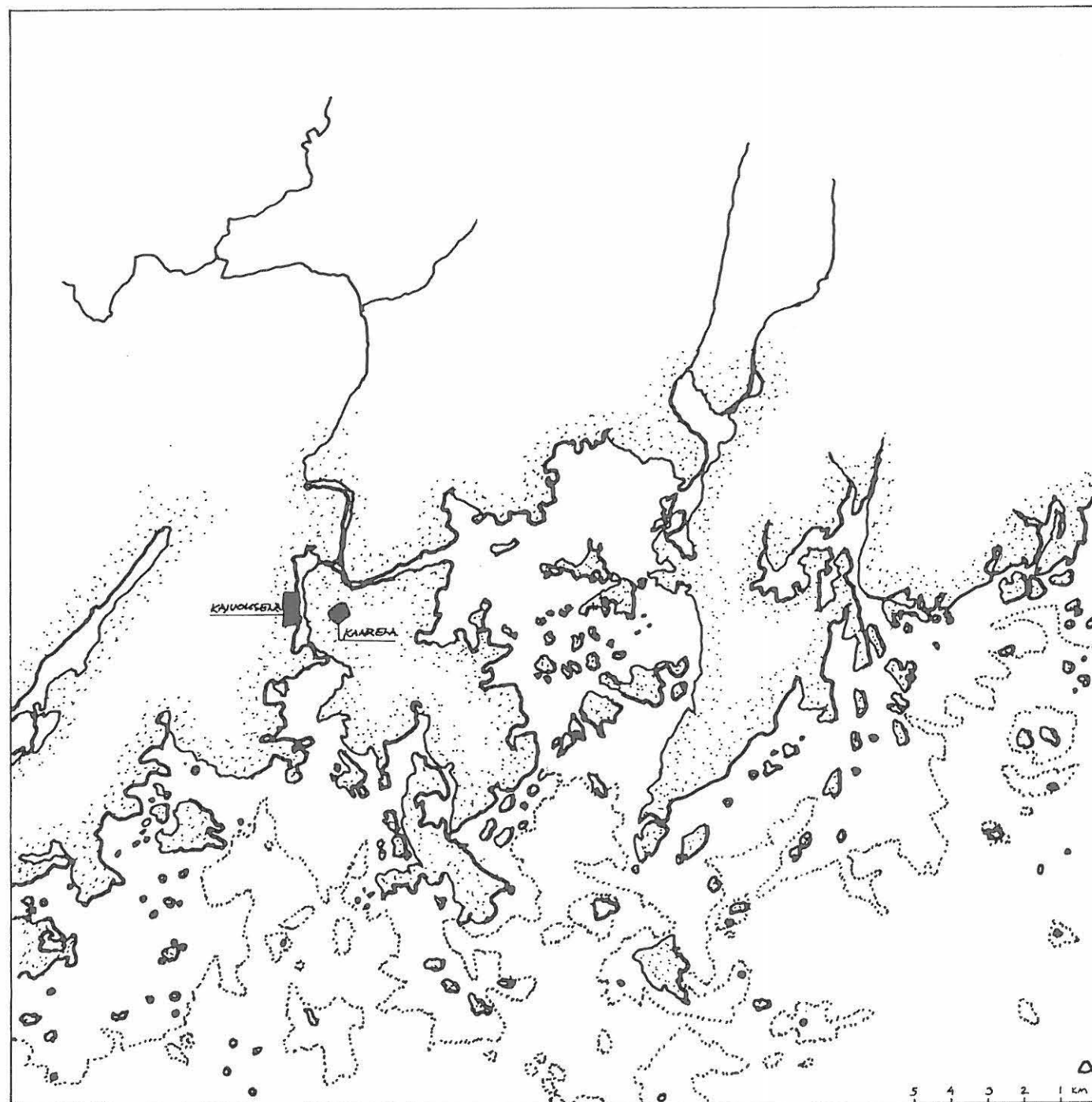
3000 eaa



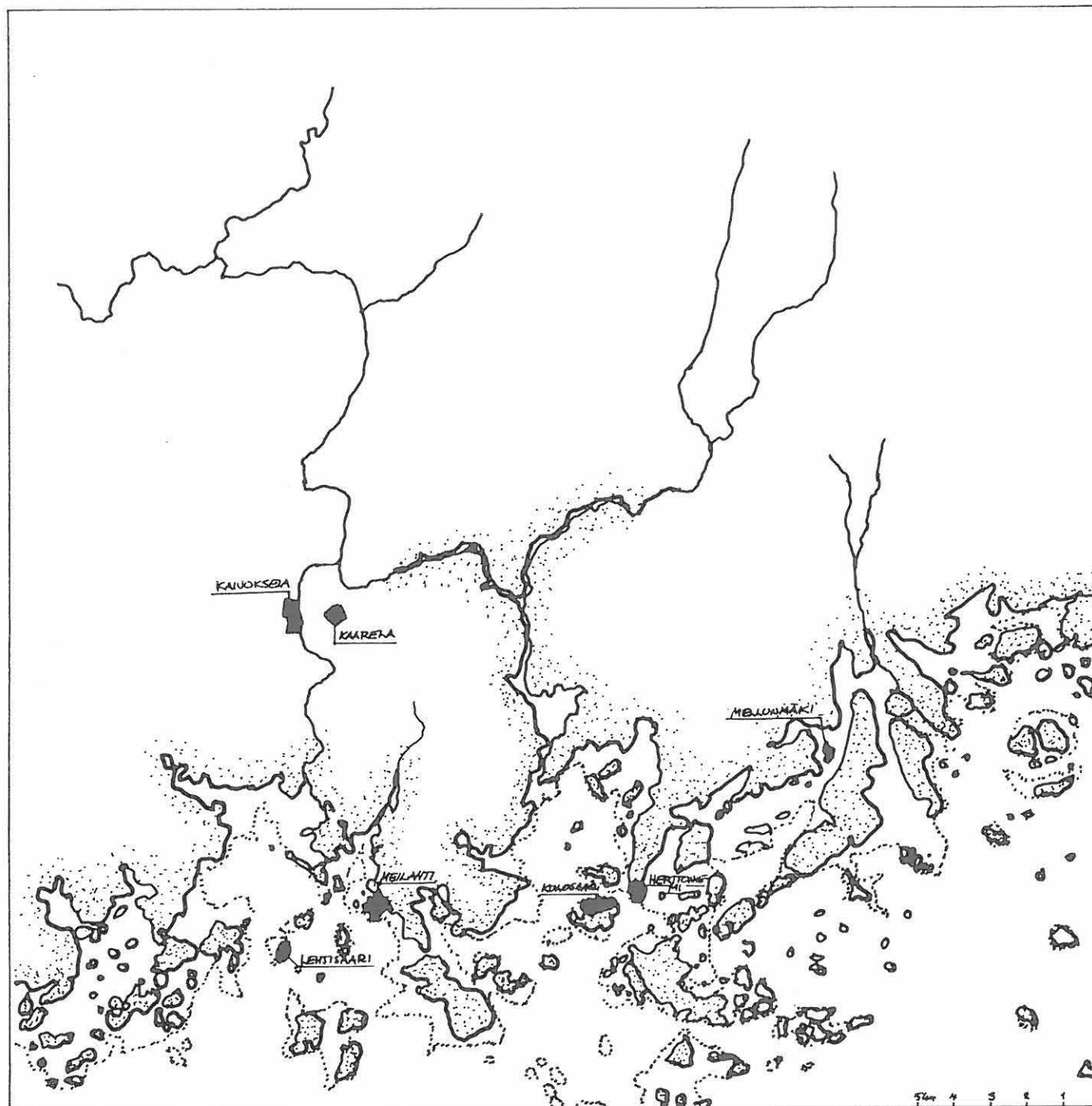
41

KAMPAKERAMIKKAKULTTUURIN
AIKAINEN ASUTUS

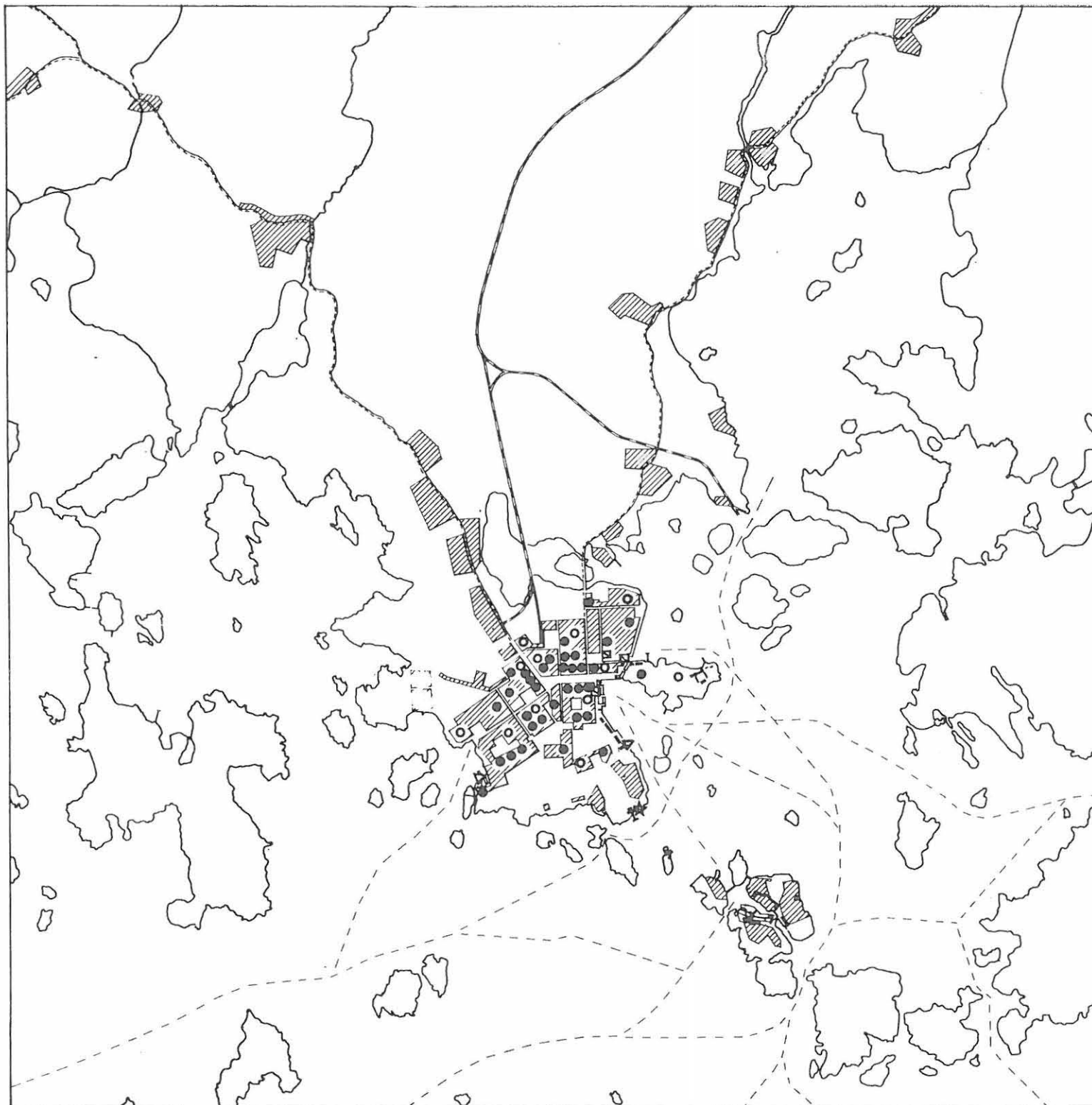
1800 eaa



VASARAKIRVESKULTTUURIN
AIKAINEN ASUTUS



PRONSSIKAUDEN AIKAINEN
ASUTUS



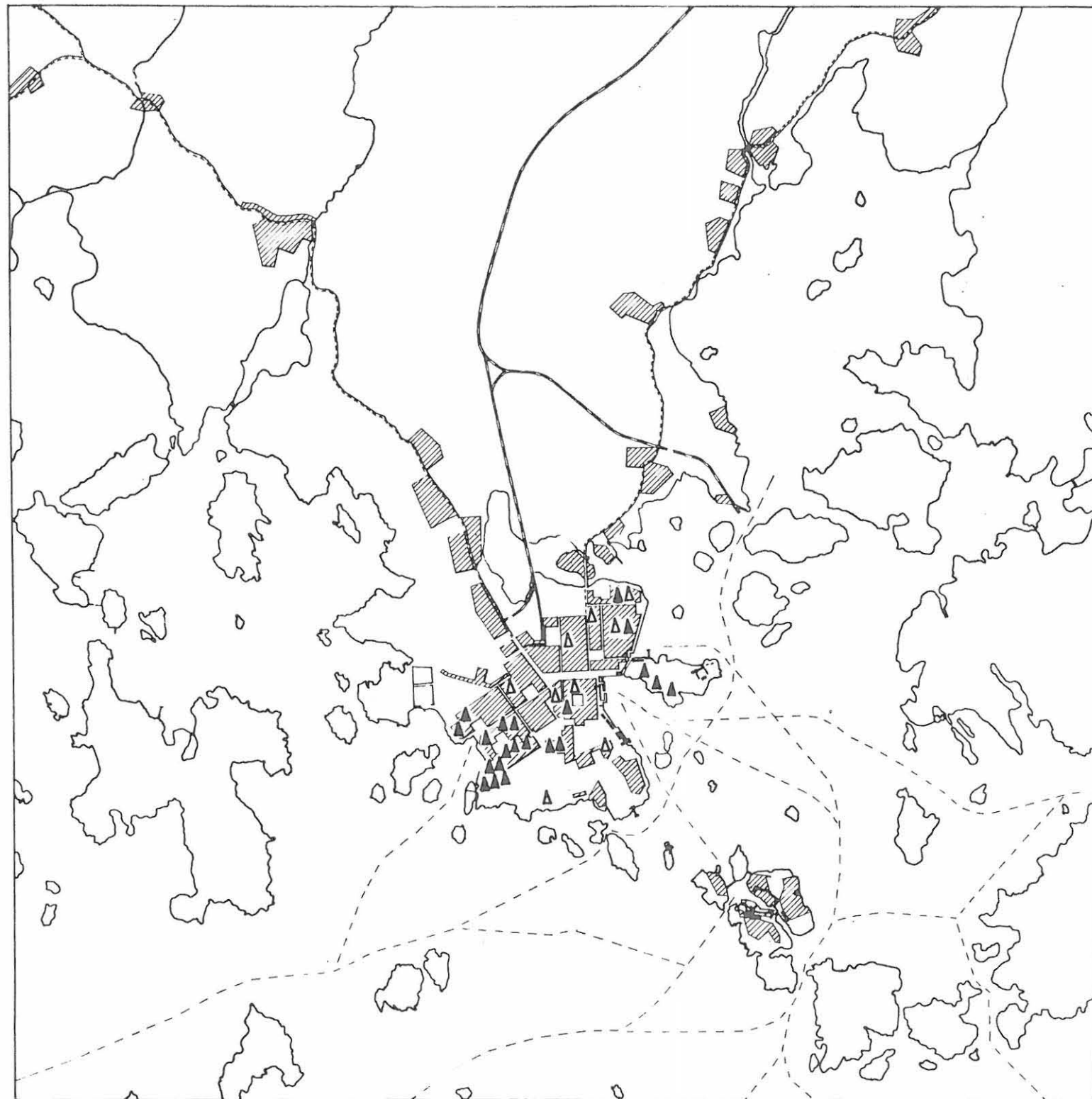
MERELLISET ELINKEINOT

TYÖNANTAJIEN ASUINPAIKAT :

- 5 HENKILÖÄ
- 1-4 HENKILÖÄ

MERELLISET ELINKEINOT :

- △ TUOTANTO : HIETALAHDEN JA ETELÄRANNAN TELAKAT
- ▣ YHTEISKUNNALLISET ORGANISAA-
TIOT : TULLI, MERENKULUKHALLI-
TUS, MERIMIESHUONE
- ☆ VIRKISTYS : KAIVOPUISTON KYLPYLÄ

**MERELLISET ELINKEINOT**

TYÖNTEKIJÖIDEN ASUINPAIKAT :

- ▲ 5 HENKIÖÄ
- △ 1-4 HENKIÖÄ

**MERELLISET ELINKEINOT**

- ▣ YHTEISKUNNALLISET ORGANI -
SAATIOI
- TAVARAA JA PALVELUJA VALITTA-
VAT LIIKEYRITYKSET
- △ TAVARAA JA LAIVOJA TUOTTA-
VAT LIIKEYRITYKSET

1900

47

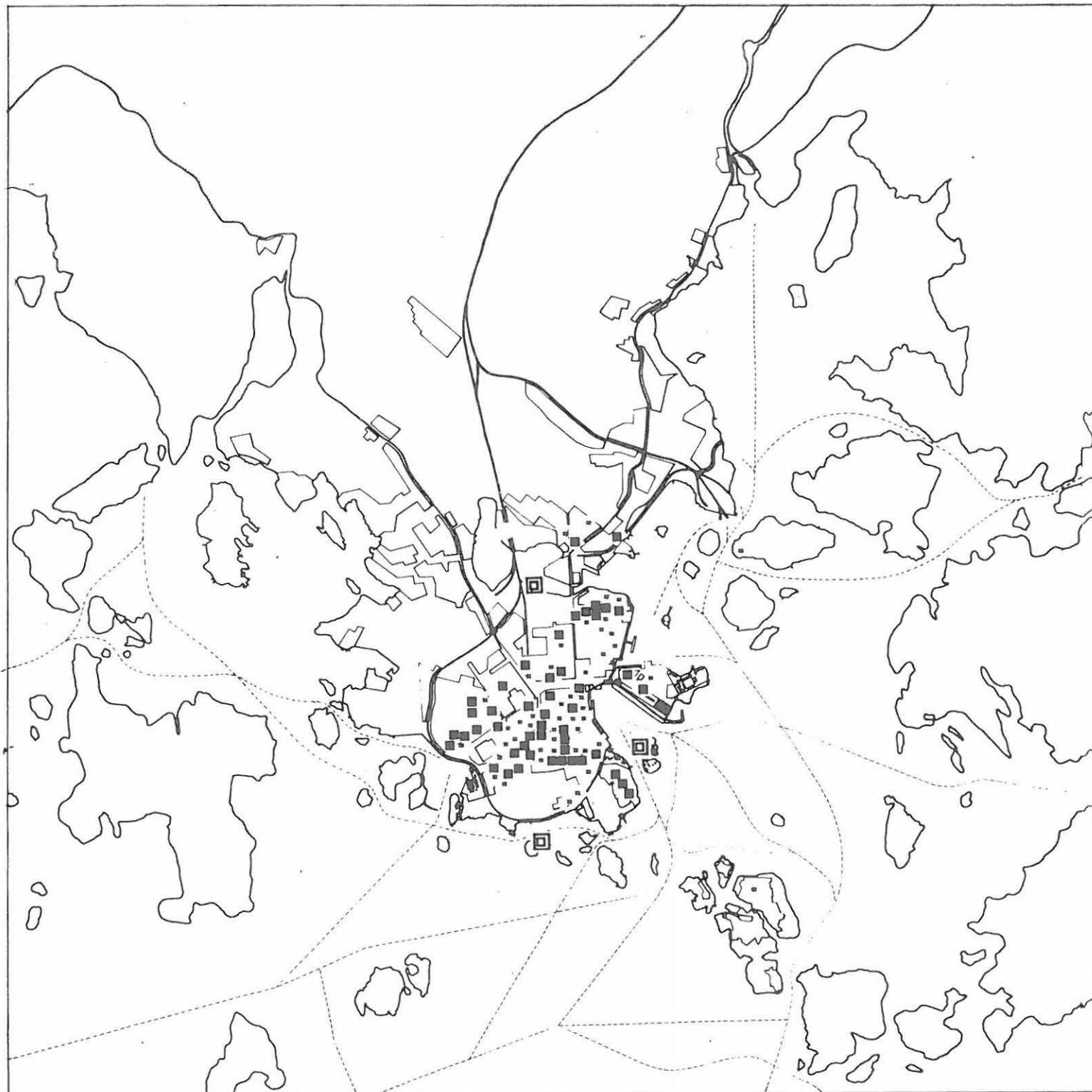
MERELLISET ELINKEINOT

TYÖNANTAJIEN ASUINPAIKAT :

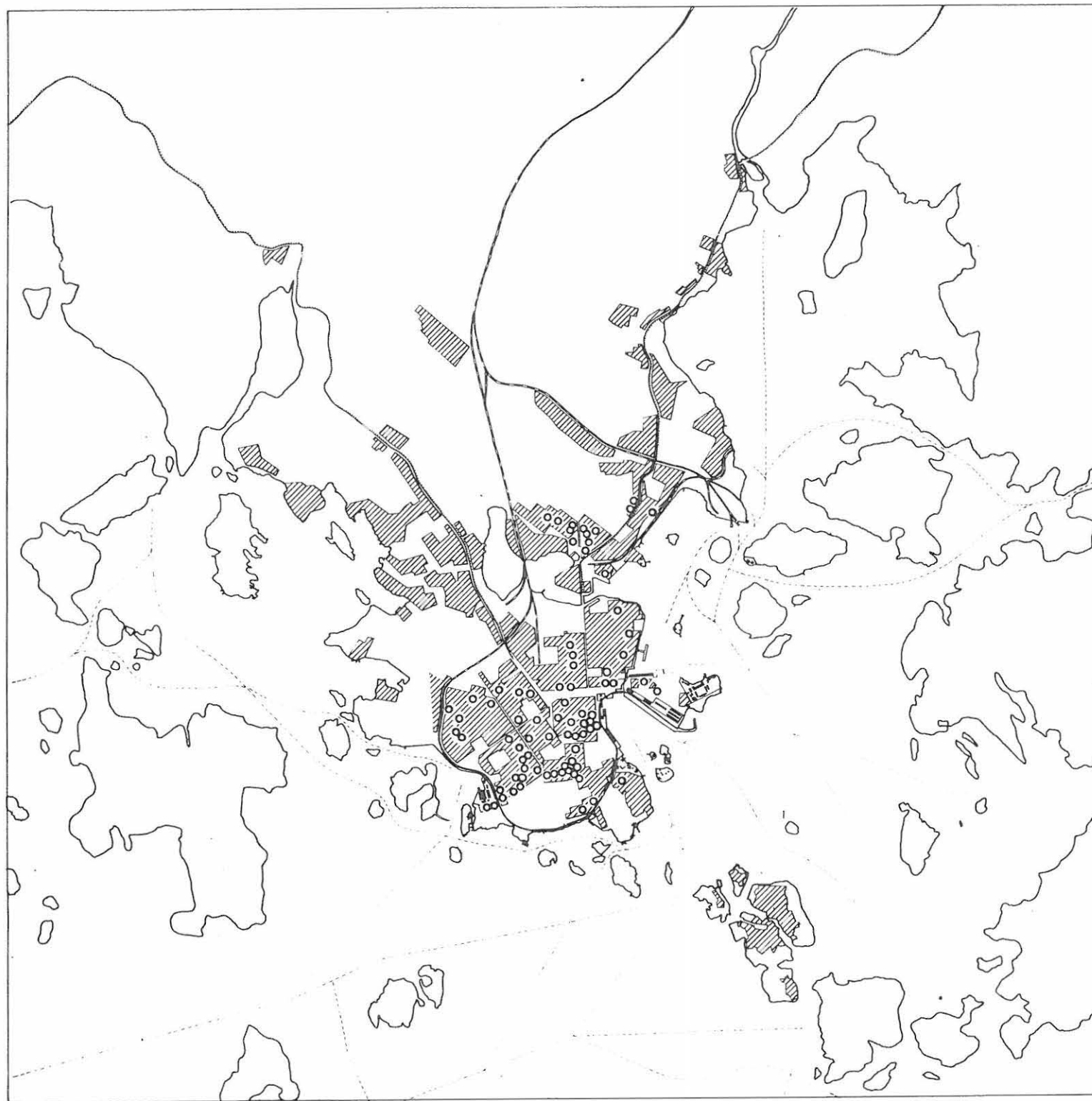
■ 10 HENKIÖÄ

▪ 1 HENKIÖ

□ PURJEHDUSSEURAT : NJK, HSS, HRK



1900



48

○ MERELLISTEN ELINKEINOJEN
TYÖNTEKIJÖIDEN ASUINPAIKAT

1945

49

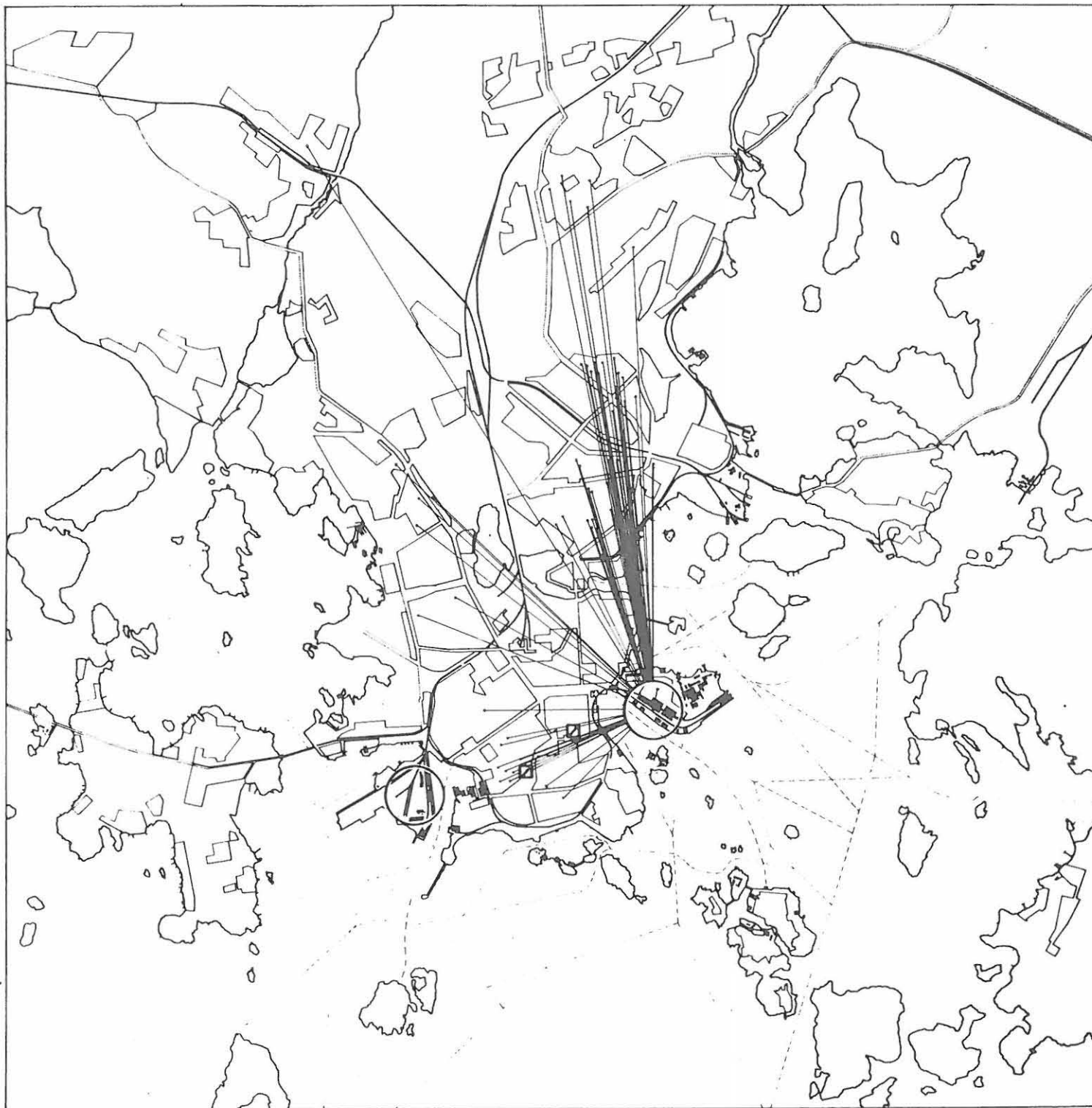


MERELLISET ELINKEINOT :

- VIRKISTYS
- △ TUOTANTO
- MERENKULKU
- ☒ YHTEISKUNNALLISET ORGANISAATIO

1945

50



SATAMALAITOKSEN
TYÖNTEKIJÖIDEN ASUINPAIKAT

1965

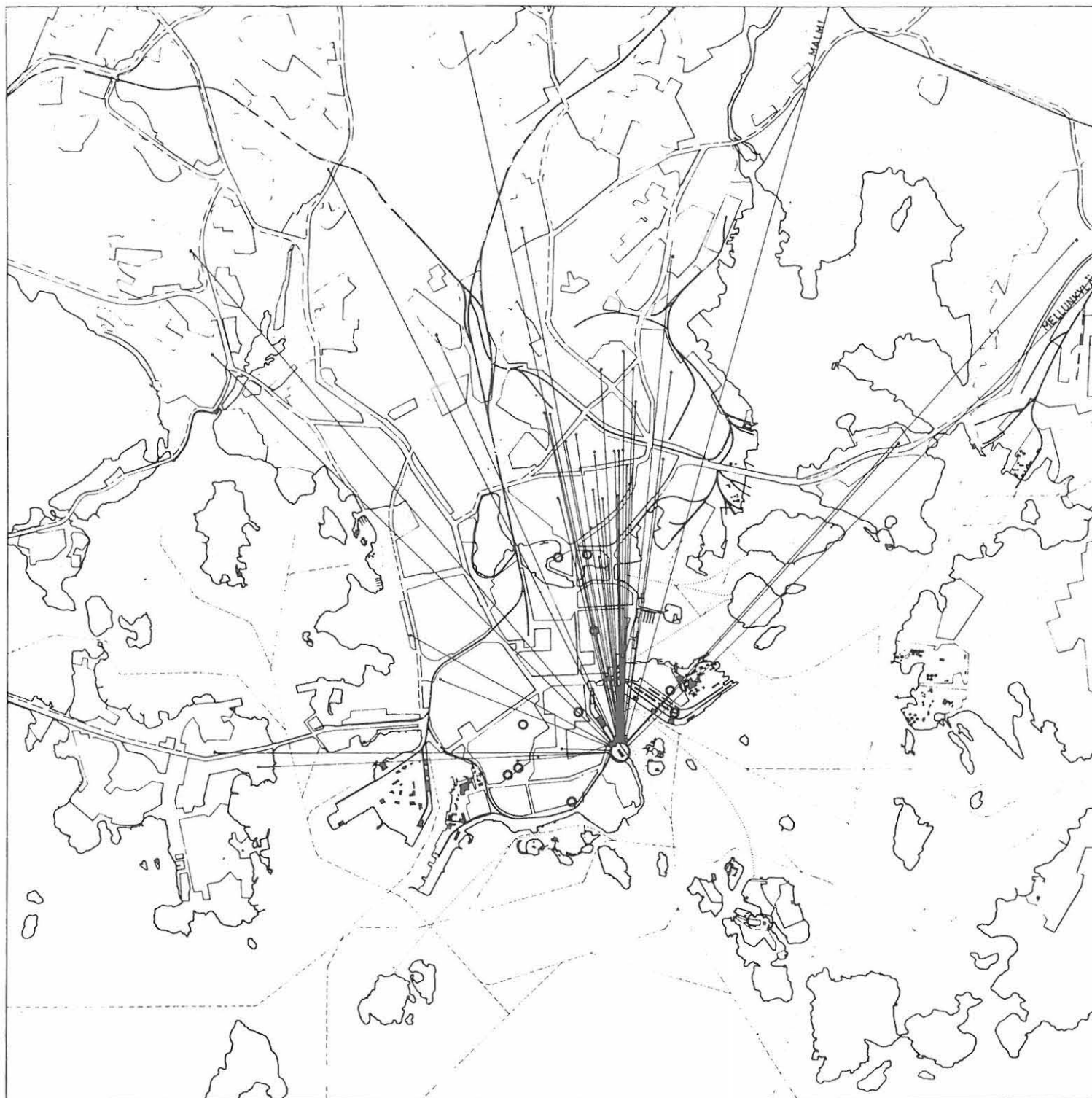
51



MERELLISET ELINKEINOT

- △ TAVARAA TUOTTAVAT LIIKEYRITYKSET
- TAVARAA TAI PALVELUKSIA VÄLITTÄVÄT LIIKEYRITYKSET
- ▣ YHTEISKUNNALLISET ORGANISAATIO
- LIIKEYRITYSTEN ORGANISAATIO

1965



52

- SATAMALAITOKSEN TYÖNTEKIJÖIDEN ASUINPAIKAT 1965
- TYÖNTEKIJÖIDEN ORGANISAATIOT

**MERELLISET ELINKEINOT**

- YHTEISKUNNALLISET ORGANISAA TIOT
- YRITYSTEN ORGANISAATIO T JA VESIVIRKISTYSSEURAT
- △ TAVARAA JA LAIVOJA TUOTTA VAT YRITYKSET
- TAVARAA JA PALVELUJA VÄLIT TÄVÄT YRITYKSET

1975

54



TYÖNTEKIJÖIDEN ASUINPAIKAT



MERELLISET ELINKEINOT

- ◇ YHTEISKUNNALLISET ORGANISAATIOT
- YRITYSTEN ORGANISAATIOT JA VESIVIRKISTYSSEURAT
- △ TAVARAA JA LAIVOJA TUOTTAVAT YRITYKSET
- TAVARAA JA PALVELUJA VALITTAVAT YRITYKSET

