

PURJELAIVOJEN HELSINKI

Helsinki vuonna 2000

Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi vuonna 1812 korotettu Helsinki viettää perustamisensa 450-vuotisjuhlia vuonna 2000. Helsingin kaupunki on samana vuonna myös yksi Euroopan kulttuurikaupungeista. Myös Helsingin satama voi itseoikeutetusti juhlia olemassaolonsa 450-vuotista historiaa, sillä kaupunki perustettiin Vantaanjoen suulle nimen omaan kauppakaupungille sopivaksi katsotun satamapaikan ja väylän ansiosta.

Juhlavuoden kuluessa toteutetaan varmasti tuhansia erilaisia tapahtumia, ja kaikesta päätellen vuosi 2000 on sekä järjestäjien että osanottajien mielestä täynnä suuria odotuksia. Helsinkiläisillä on mahdollisuus tutustua vuonna 2000 myös muuta-
miin merenkulun historiasta kertoviin näyttelyihin. Esimerkiksi Suomen merimuseo tuottaa kulttuurikaupunkisäätiön kanssa oman "Kadonneet laivat"-nimisen näyttelynsä. Lisäksi merimuseo tuo Helsinkiin Ahvenanmaan merimuseon ja Australian National Maritime Museumien tekemän vehnäpurjehduksista kertovan näyttelyn.

Etukäteen ajateltuna suurta yleisöä ja medioita kiinnostanee eniten Helsinkiin heinäkuussa 2000 saapuva Tall Ships' Race-kilpailu, jonka ansiosta päänäyttämönä toimiva Kruunuvuorenselkä täyttyy viikon ajaksi toinen toistaan komeammista purjelaivoista. Helsingin satama odottaa Pohjoisrantaan yli sataa purjealusta ja paria tuhatta alustensa mukana purjehtivaa nuorta. Satama on jo aloittanut valmistautumisen kunnostamalla Katajanokan kanavarantaa ja Pohjoisranta, jotka alueena nuo-

dostavat sekä katsojien että osanottajien näkökulmasta ihan-teellisen kokonaisuuden.

Helsingin historiasta nostetaan yleensä ensimmäisenä esille 1800-luvun tapahtumat ja ilmiöt: empirekeskustan loistelas arkkitehtuuri, yliopistossa kukoistanut henkinen kulttuuri tai senaatissa tehty työ maamme taloudellisen ja poliittisen itsenäisyyden saavuttamiseksi. Yhtä helposti tunnutaan unoh-tavan se, että Helsinki perustettiin nimenomaan kauppameren-kulkuun liittyneiden tavoitteiden takia, ja juuri toimivat sata-mat ovat vuosisatojen kuluessa luoneet edellytykset kaupungin kasvulle ja kehitykselle.

Merenkulun kautta Helsinki on vuosisatojen ajan ollut myös Suomen portti maailmalle. Kaupungin kauppavaihdon ollessa lähes poikkeuksetta tuontivoittoista ovat ulkomaiset laivat eksoottisine tuontitavaroineen olleet tuttu näky Helsingin sata-
missa. Merenkulkua voidaan omalta osaltaan kiittää myös sii-tä, että menneiden vuosisatojen helsinkiläiset monta kertaa en-simäisten joukossa kuulivat Euroopan tapahtumista ja tutustui-vat laivojen mukanaan tuomiin uusiin tuotteisiin, tapoihin ja tottumuksiin.

Entisaikain helsinkiläiselle meri, laivat ja merenkulku oli-vat jokapäiväinen, luonnollinen ja merkitykseltään elintärkeä osa kaupungin elämää, sen hyvinvointia ja kaupunkikuvaa. Ete-läsatamaan ja Pohjoisrantaan saapuneiden purjelaivojen mas-tomerén kanssa pystyivät kilpailemaan ainoastaan korkeim-mat kirkontornit ja huomattavimmat julkiset rakennukset.

Laivat, satamat ja satamatyö kaikkine ilmiöineen ovat muut-tuneet purjelaivojen aikakaudesta niin paljon, että nuorimpien



Foto Signe Brander
Helsingfors 1909

Kuva 1. Näkymä Pohjoisrannasta Katajanokalle vuonna 1909.
Etualalla Lavansaarelainen kaljaasi *Joki*. Kuva: Suomen merimuseo.

Figure 1. The view from the North Shore towards Katajanokka. The kaljaasi *Joki* in the foreground. Photo: The Maritime Museum of Finland.

sukupolvien mielestä moni Helsingin purjemerenkulun historiaan liittyvä asia koetaan vieraaksi, erikoiseksi tai jopa huvittavaksi asiaksi. Tall Ships' Race-kilpailun mukana Helsinkiin saapuvat purjelaivat eivät miehistöineen tietenkään edusta enää sitä vuosisadan alun kauppamerenkulun vaihetta, jolloin kyseessä oli varustamon ja miehistön toimeentulo, jonka eteen tehtiin laivoilla kovaa ja joskus myös hengenvaarallista työtä kellon ympäri.

Purjelaivat ovat kokeneet parin viimeisen vuosikymmenen aikana voimakkaan renesanssin siitä huolimatta, että purjelai-voista kiinnostunut suuri yleisö tietää säilyneiden alusten edustavan lähinnä purjemerenkulun romantisoitua puolta. Tall Ships' Racen kaltaisten kilpailujen ansiosta on kuitenkin pystytty luomaan uudenlainen yhteys sellaisiin henkilöihin ja intressipiireihin, jotka eivät aikaisemmin ole olleet kiinnostuneita purjemerenkulusta tai sen historiasta. Artikkelin kirjoittajan mielestä tietoisuus siitä mitä on tapahtunut - oikeassa kontekstissaan - luo perinteen, joka herättää ja vahvistaa Helsingin kaupungin menneisyyden kokonaiskuvaa.

Tässä artikkelissa kerrotaan Helsinkiin saapuvan Tall Ships' Race-kilpailujen taustoista ja tavoitteista, suomalaisesta nuorisopurjehdustoiminnasta sekä eräistä tapahtumista Helsingin kaupungin purjemerenkulun historiassa. Valikoima ei missään nimessä ole täydellinen jo pelkästään sen vuoksi, että historiallisen näkökulman viitekehyykseksi on valittu vain Pohjoissatama lähiympäristöineen. Toivottavasti tämän vuosikirjan Helsingin purjemerenkulkua käsittelevät artikkelit kuitenkin syventävät lukijoiden kiinnostusta Helsingin historiaan ja antavat virikkeitä niille, jotka haluavat perehtyä purjeiden aikaan ennen vuoden 2000 tapahtumia.

Helsinki - Itämeren tytär?

Kulttuurikaupunki, pääkaupunki, hallintokaupunki kauppa-kaupunki, merikaupunki vai satamakaupunki? Helsingin kaupunki oli alkujaan keinotekoinen luomus, joka syntyi Vantaanjoen suulle itsevaltiaan hallitsijan mahtikäskystä vuonna 1550. Kuningas Kustaa Vaasan motiivit uuden merikaupungin perustamiseksi näkyvät selvästi hänen 1. helmikuuta 1550 antamassaan kauppa- ja purjehdussäännössä. Kuninkaan

harjoittaman aktiivisen kauppapolitiikan mukaisesti Ruotsi-Suomesta oli saatava aikaiseksi suora yhteys Portugaliin, Ranskaan, Englantiin, Hollantiin, Brabantiin, Venäjälle sekä Pohjois-Saksan kaupunkeihin. Lisäksi tavoitteena oli uuden, Viipurin ja Turun väliin perustettavan kaupungin avulla ohjata Venäjälle suuntautunut kauppa suoraan Suomen puolelle ilman Tallinnan välittävää roolia.¹

Kuninkaan erityissuojeluksessa oleva Helsinki kohosikin nopeasti keskeiseen asemaan kotimaankaupassa.² Kansainvälisen kaupan keskuksen asemaa kaupunki ei ehtinyt saavuttaa, vaikka sen satamassa 1550-luvun lopulla vierailikin lukumääräisesti enemmän aluksia kuin esimerkiksi Turussa.³ Helsingin nousujohteinen kehitys taitui jo 1560-luvulla Itämeren alueella tapahtuneiden poliittisten muutosten seurauksena. Venäläiset alkoivat määrätietoisesti kehittää saksalaiselta ritarikunnalta vuonna 1558 valloittamaansa Narvan kaupunkia oman Itämerenkauppansa keskuksiksi, ja kun Tallinna vuonna 1561 liitettiin Ruotsin valtakuntaan, väheni kruunun mielenkiinto kehittää Helsingin kauppaa ja merenkulkua.⁴

Kahtena ensimmäisenä olemassaolonsa vuosisatana Helsingin kaupunki varsin vähäisessä määrin vastasi siihen asetettuja toiveita. Helsingin siirtämisen nykyiselle paikalleen Vironniemelle vuonna 1640 mainitaan vaikuttaneen jonkin verran positiivisesti kaupungin kehitykseen, mutta pelkän siirron ansiosta kaupunki ei jaksanut nousta alkuvaihettaan ratkaisevasti korkeammalle tasolle - väitetäänpä tuon siirron jopa jossain määrin heikentäneen kaupungin elintärkeitä kauppayhteyksiä takamaihin.⁵

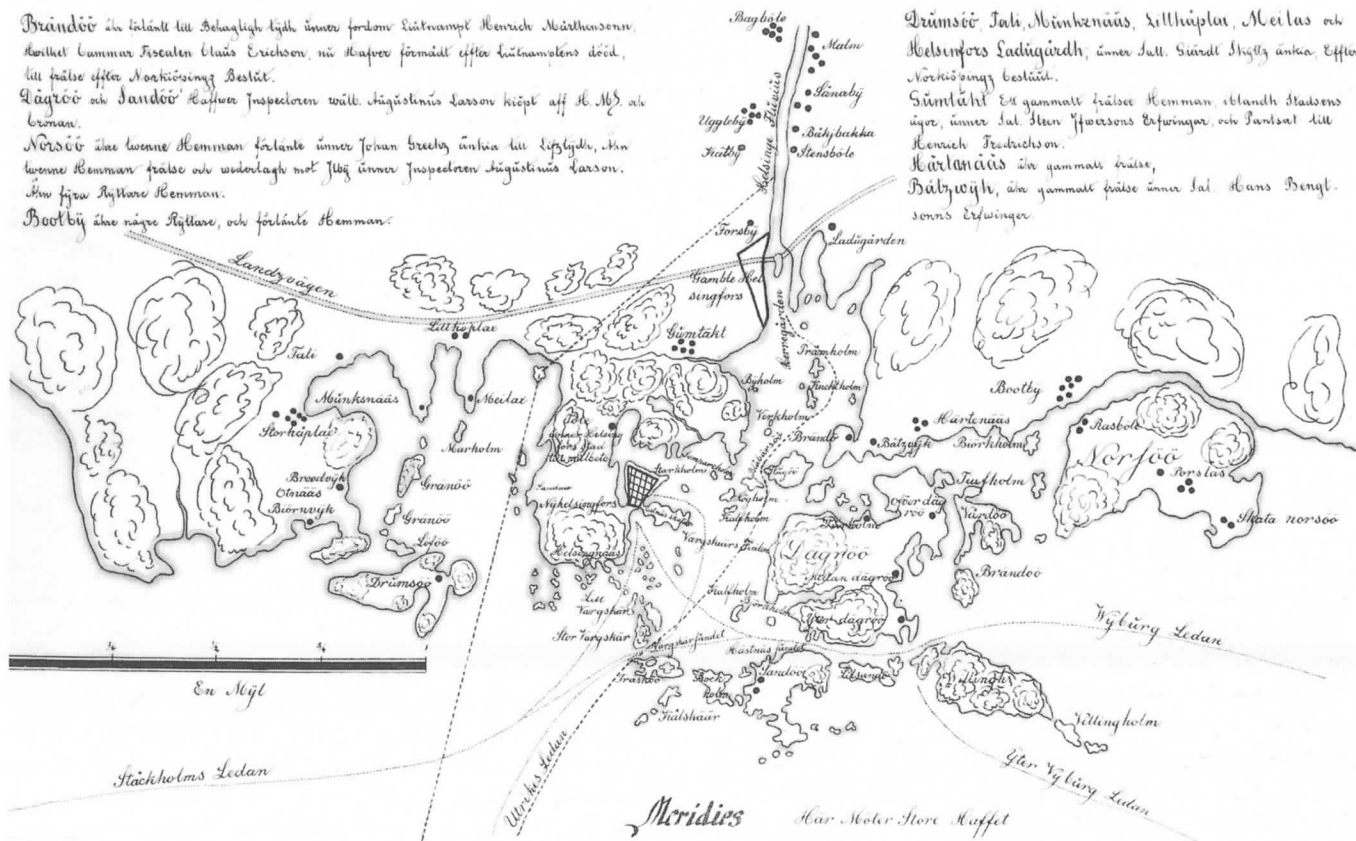
Kunnia Helsingin kaupungin siirtämisestä Vironniemelle lankeaa paljolti Suomen vastanimitetylle kenraalikuvernöörille Pietari Brahelle, joka tutustui tarkasti vuonna 1638 kenraalikuvernööriksensä oloihin. Valtaneuvoston toimeksiannosta johtui, että hän kiinnitti erityistä huomiota olemassa olostaan kamppailevan, Vantaanjoen suulla sijainneen Helsingin kaupungin asemaan. Kenraalikuvernööri velvoitettiin selvittämään syyt Helsingin suoranaiseen alennustilaan.⁶

Asiaan perehdyttyään kenraalikuvernööri totesi, että uusi tapulikaupunki tarvitsee välttämättä alueen, joka hyvän sataman lisäksi tarjoaa kaupungille esteettömän kasvun joka suuntaan. Hyvä satama oli määräävin tekijä uutta paikkaa valittaessa.⁷

Geographisch Description öfver Stådt om Liggian de Bjar medh Helsingfors Stadh. Påsom förteckning Huem som Bjorne och Hemanen Eillomma, och medh Huadhs Condition. the dem Inneboffva.

Brändö är talant till Behagligh Lijh, inner fordom Luitnampl Herrich Mårthanson.
Närhet Lammus Rosalen Claas Erickson, nu Skapen förmodt öfver Luitnamplens död,
till fräse öfver Norröning Bestäl.
Lagroo och Jandö Roffver Inspectoren villt Högsténus Larsson köpt aff H. M. d. als
Kronan.
Nördö är ena Hemman talant inner Johan Brechz änkia till Lijtygh, den
tvenne Hemman fräse och widerlagh mot Jäg inner Inspectren Högsténus Larsson.
Äro fyra Ryttere Hemman.
Booth är ena Ryttere, och föräntle Hemman.

Drumsö, Jali, Mönkenåas, Lillhäpplars, Metlas och
Helsingfors Ladijgärdh, inner Jali. Ständt Stiglyz änkia, öfver
Norröning Bestäl.
Sämttalt är gammalt fräse Hemman, iblandh Stadsens
ägor, inner Jali Hen Hæssens Erfwinger, och Jantat till
Henrich Fredrichson.
Härtenåas är gammalt fräse,
Bälzweih, är gammalt fräse inner Jali Hans Bengt-
sonns Erfwinger.



Kuva 2. 1650-luvun Helsinkiä kuvaava karttapiirros. Kuva: Museovirasto.

Figure 2. A map of Helsinki in the 1650's. Photo: The National Board of Antiquities.

Uusi Helsinki kohosi Kruunuvuorenselän ja kauas etelään tunkeutuvan Kluuvinlahden väliin jäävälle Vironniemelle, joka suurin piirtein vastaa nykyistä Senaatintorin ja Kruunuhaan aluetta. Rajana lännessä ja lounaassa oli Kluuvinlahti, etelässä aluetta rajasi nykyinen Eteläsatama ja idässä silloinen varsinainen satama.

Uusi Helsinki kamppaili miltei vuosisadan ajan jatkuvia, eri muodoissa ilmenneitä vaikeuksia vastaan. Erityisesti pitkät Venäjää vastaan käydyt sodat hidastivat kaupungin kehitystä.

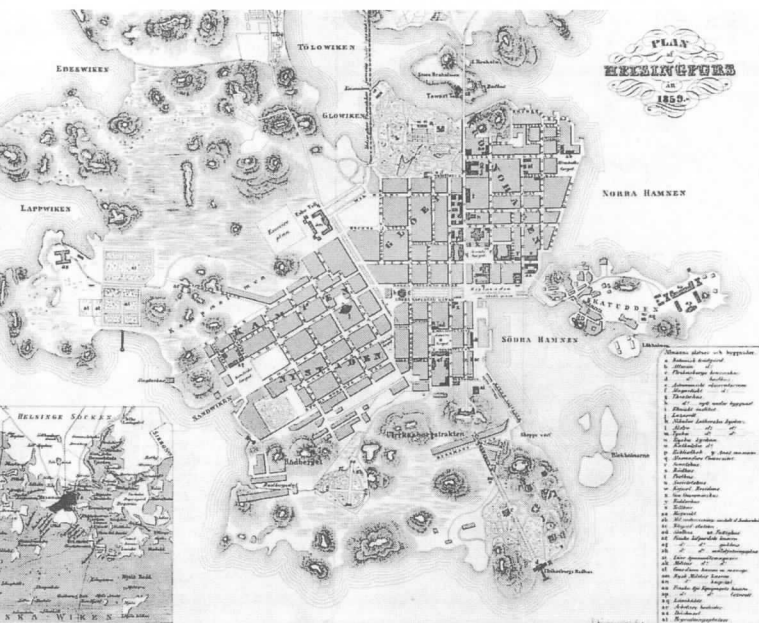
Kauppamerenkulku kasvoi kaikesta huolimatta verkkaisin askelin.⁸

Vasta Ruotsin vallan päättyessä Helsinki ei enää ollut - valtakunnan silloisiin oloihin suhteutettuna - merkityksellön paikkakunta. Erityisesti kaupungin merenkulku oli kasvanut huomattavasti, ja vuoden 1808 alussa "olisi terävisilmäinen arvostelija varmaankin otaksunut, että Helsingillä oli edessään varsin lupaava tulevaisuus toisen luokan maaseutukaupunkina ja huomattavana merenkulkukaupunkina".⁹

Venäjän keisari ja Suomen suuriruhtinas Aleksanteri I oli kuitenkin päättänyt toisin. Helsingistä tehtäisiin maan hallinnollinen, taloudellinen ja sivistyksellinen keskus - rahaa ja vaivoja säästämättä.¹⁰ Tämän jälkeen Helsingin historian voi katsoa muuttuneen paikallishistoriasta osaksi koko Suomen suuriruhtinaskunnan historiaa. Ymmärrettävistä syistä Helsingin kaupamerenkulku ja kaupungin laivasto eivät sen merkityksestä huolimatta enää tämän jälkeen ole ollut tutkijoiden mielenkiinnon polttopisteessä.

Päänäyttämönä Pohjoissatama

Vironniemen Helsingin varsinaisen sataman alkua oli Katajanokan itäpuolella Meritullintorin edustalla sijainnut pistolaituri, jota myös laivasillaksi kutsuttiin. Laivasilta koki monenkirjavia vaihteita ennen lopullista tuhoutumistaan Suomen sodan aikana vuonna 1808.¹¹



Kuva 3. F.Liewendahl'n Helsingiä vuonna 1859 kuvaava kivipiirros.
Kuva: Museovirasto.

Figure 3. F. Liewendahl's lithograph of Helsinki in 1859.
Photo: The National Board of Antiquities.

Sotien, tulipalojen ja kulkutautien runteleman kaupungin keskusta on peittynyt 1800-luvulla rakennetun empire-Helsingin alle. 1600-luvun Helsingistä ei ole jälkipolville säilynyt yhtään rakennusta, mutta Pohjoisrannan Tervasaari kantaa nimensään yhä edelleen 1600-luvun muistoa. Tervakaupassa johtavan aseman saanut Norrlannin tervakomppania nimittäin rakennutti aitat ja laivasillan käsittävän tervahovin nykyiseen Tervasaareen.¹²

Tervasaaresta itään sijaitsevan Korkeasaaren mainitaan aina olleen kaupunkilaisten yhteisomistuksessa.¹³ Kun kaupunki 1800-luvun alkupuolella etsi soveliaa tilaa satama-alueen ulkopuolelta lisääntyvän kaupan kasvattamille lautatarhoille, päätti asiaa käsitellyt ns. Ehrnströmin komitea ehdottaa varastoalueeksi juuri Korkeasaarta.¹⁴ Nousukausi saaren historiassa alkoi 1860-luvulla mantereelta alkaneen höyrylaivaliikenteen ansiosta. 1870-luvulla Korkeasaarella avattiin pieni ravintola, ja vierailijoiden huviksi saarelle pystytettiin uimakoppien ja näköalapaviljonkien lisäksi myös mm. puhvetti, karuselli, tanssilava, keilarata ja biljardi. Eläintarha Korkeasaareen perustettiin vuonna 1889.¹⁵

Korkeasaaren kaakkoinen naapurisaari Hylkysaari tunnettiin alunperin Vasikkasaaren nimellä, ja sitä tiedetään käytetyn varhaiselta 1600-luvulta lähtien karjan laiduntamiseen. 1830-luvulla saarella aloitti toimintansa laivaveistämö, jonka tuoteliain kausi kesti ainoastaan parisenkymmentä vuotta. Hylkysaaren huvilakausi ajoittuu samaan vaiheeseen kuin Korkeasaaren uusi nousukausi, eli vuosien 1880-1909 väliseen aikaan. Viimeksi mainittuna vuonna Luotsi- ja majakkalaitos vuokrasi Hylkysaaren Helsingin luotsitukikohdaksi. Saaren historian toistaiseksi viimeinen aikausi alkoi vuonna 1972, kun Museoviraston merihistorian toimisto - nykyinen Suomen merimuseo - muutti Hylkysaareen.¹⁶

1800-luvun alun Helsingin kaupunkikuvaa ennen empiren valtakautta on yleisesti kuvattu harmaaksi ja ahtaaksi. Taitekattoisten talojen seinät oli vuorattu pystylaudoituksella, pihoja ympäröivät lauta-aidat ja pienet moniruutiset ikkunat suljettiin yöksi luukuin. Kaupunki laajeni 1820- ja 1830-luvuilla aluksi länteen ja etelään. Vielä tuolloin arvostetuimman asuinalueen statusta kantoi harteillaan kaupungin vanha keskusta Kruununhaka.¹⁷

Pääkaupungiksi korotetun Helsingin uudisrakentaminen käynnistyi julkisten rakennusten osalta vuonna 1816, jolloin kiireellisimmiksi kohteiksi luokiteltiin kenraalikuvernöörin talo sekä venäläisen varuskunnan kasarmi, joista jälkimmäinen sijoitettiin asemakaavassa Katajanokan kärkeen.¹⁸ Vaikka kasarmi valmistui nopeassa tahdissa jo vuonna 1820, säilytti nykyisen keskustan alueista juuri Katajanokka pisimpään ankean ulkoasunsa. Alueella asui kalastajia, luotseja ja merimiehiä sekä suuri joukko näiden ja sotilaiden leskiä, jotka saivat toimeentulonsa vuokraamalla huoneita ja pitämällä kapakoita.¹⁹ Katajanokan yleisilme alkoi muuttua, kun hämäräperäisinä pidetyt Katajanokan asukkaat häädettiin uuden keskustan tieltä 1870-luvulla Punavuoreen.²⁰

Maamme itsenäistymisen jälkeen muutti Katajanokalla tyhjiksi jääneisiin keisarillisen Itämerenlaivaston tiloihin nuoren tasavallan oma laivasto-osasto, joka sittemmin muutti Upin- niemeen valmistuneisiin uusiin tiloihin vuonna 1959.²¹ Kata-

janokan kärjessä toimi myös vuodesta 1924 lähtien lentosatama, josta Aero Oy harjoitti säännöllistä lentoliikennettä Tallinaan ja Tukholmaan, kesäisin kellukkeilla ja talvisin suksilla varustetuilla lentokoneilla. Lentosatama toimi Katajanokalla aina Malmin lentoaseman valmistumiseen vuoteen 1936 saakka.²² Mainittakoon vielä, että Katajanokalla ehti toimia vielä laivasto-osaston poismuuton jälkeen reilut parikymmentä vuotta Valmet Oy:n laivatelakka.²³

Pohjoissataman liikenteellinen ja kaupallinen merkitys väheni vasta sen jälkeen kun Eteläsatama alkoi 1890-luvulla saada lopullisen hahmonsaa. Erityisesti voimakkaasti kasvava höyrylaivaliikenne keskittyi Eteläsatamaan, jonne rakennettiin viime vuosisadan lopulla satamarata, matkustajaliikennettä varten oma paviijonki, tulli- ja pakkahuone sekä lukuisia makasiinirakennuksia. Tämän vuosisadan alkupuolen uutuudet - satamanosturit - ovat jo ehtineet kadota Katajanokan silhuetia korostamasta.²⁴



Kuva 4. Näkymä Kaivopuistosta Katajanokalle 1890-luvulla. Katajanokan takana näkyvät rakentamattomat Korkeasaari ja Hylkysaari, etualalla Valkosaari ja Valkosaarenkari.

Kuva: Museovirasto.

Figure 4. The view from Kaivopuisto Park towards Katajanokka in the 1890's. Behind Katajanokka the as-yet unbuilt islands of Korkeasaari and Hylkysaari, with Valkosaari and Valkosaarenkari in the foreground.

Photo: The National Board of Antiquities.



Kuva 5. Keisarillisen Itämerenlaivaston aluksia Kruunuvuorenselällä 1900-luvun alkupuolella. Kuva: Suomen merimuseo.

Figure 5. Vessels of the Russian Baltic Navy on Kruunuvuorenselkä in the early 20th century. Photo: The Maritime Museum of Finland.

Rahtilaivaliikenteen siirtyessä Eteläsatamaan alkoi Pohjois-satamasta muodostua 1800-luvun lopussa tärkeä saaristoon ja rannikkopitäjiin suuntautuneiden purjehdusreittien keskussatama. Perinteisten kaljaasien, jahtien ja kuunareiden joukkoon ilmestyi höyryveneitä, joiden kulta-aika ajoittuu 1890-luvulta ensimmäisen maailmansodan puhkeamiseen. Parhaimmillaan pieniä pursia höyrysi kaupungin lähivesillä kolmisenkymmentä kappaletta ja niiden lisäksi saaristoreiteillä puolen tusinaa höyrylaivaa.²⁵

Pohjoisranta oli viime vuosisadan lopulla myös talvella hel-sinkiläisten suosima kohtauspaikka. Meritullintorin edustalle avattiin 1870-luvun puolivälissä Helsingfors Skridskoklubb -Helsingin Luistinseuran ylläpitämä luistintrata. Omana aikanaan tasokkaasti hoidetulta luistinradalta löytyi paviljonkeja sekä pukeutumista että virvokkeiden myyntiä varten. Meritullintorin vieressä sijainneesta Borgströmin tupakkatehtaasta saatiin tarvittaessa sähköä iltavalaistusta varten. Musiikista vastasi yleensä Kaartin soittokunta.²⁶

Pohjoisrannan maisema muuttui vuonna 1891 T-laiturin valmistuttua, ja juuri tällöin ilmestyivät Pohjoisrannan kaupunkikuvaan lukuisat rahdinkuljetuksessa käytetyt pienet 1-mastoiset jahdit ja 2-mastoiset kaljaasit, joilla rannikkoreittejä pitkin pystyttiin avoveden aikaan tuomaan mukavasti Helsinkiin sellaisia tärkeitä rakennusaineita kuten tiiliä, kalkkia, hiekkaa, savea ja sahatuotteita sekä lämmittämiseen käytettyjä halkoja. T-laituri tunnetaan nimen omaan Halkolaiturin nimellä, koska sitä käytettiin pääasiassa halkosatamana. Suurkaupungiksi kasvanut Helsinki torjui talvipakkasia palavan koivun lämmöllä, ja suuret halkopinot olivat tavallinen näky Pohjoisrannassa vielä II maailmansodan jälkeen.²⁷

Halkolaituri toimi viimeisten Suomenlahden rannikolla kauppamerenkulkua harjoittaneiden purjelaivojen satamana aina 1960-luvun loppupuolelle saakka. Kyseisellä vuosikymmenellä myytiin useita kymmeniä ammatikäytöstä poistettuja purjelaivoja huvialuksiksi, ja Helsinkiin jääneet alukset alkoivat pitää Pohjoisrannan Halkolaituria luonnollisena kotisatana.



Kuva 6. Suomalaisia sotalaivoja Katajanokan laivastosatamassa.
Kuva: Museovirasto.

Figure 6. Finnish warships at the Katajanokka naval station.
Photo: The National Board of Antiquities.

manaan. Osa aluksista oli purjehduskunnossa, osa etenkin vanhoista proomuista ja tervahöyryistä vanerilla tai lasikuidulla vuorattuja asuntoja, joita vastoin kaupungin järjestyssääntöä myös korjailtiin laiturin kupeessa.²⁸

Keskustelu halkolaituriin kiinnitettyjen laivojen kohtalosta oli kiivainta 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa. Puhuttiin mm. laivojen kaupungille aiheuttamista turhista kuluista, epäsosiaalisesta aineksesta, paloturvallisuudesta ja saastuttamisesta. Muutaman vastuuttoman henkilön takia satamalaitos alkoi vähitellen pitää kaikkia aluksia romulaivoina. Kaupungin tekemän selvityksen mukaan vuonna 1971 halkolaiturissa makasi 45 alusta, joista 10 oli kalastusaluksia. Kaupunki tarvitsi aluetta muuhun käyttöön ja vanhat laivat hädettiin Pohjoisrannasta.²⁹

Purjelaivat palasivat halkolaiturille entistä ehommassa kunnossa, joskin huomattavasti harvalukuisempina joukkona vuonna 1994, kun Helsingin kaupunki luovutti vastuun halkolaiturin hallinnasta perinnejurjelaivoille vuokraamalla satama-

alueen toimintaa varten perustetulle purjelaivasatamayhdistykselle.³⁰

Cutty Sark Tall Ships' Race

Tall Ships' Race-tapahtuman syntysanat lausuttiin vuonna 1954, kun englantilainen purjelaivojen säilymisestä huolestunut englantilainen Berdnard Morgan esitteli ideansa järjestää kutsukilpailu kaikille jäljellä oleville täystakiloiduille purjelaivoille. Herra Morganin ylevänä ajatuksena oli herättää suuren yleisön mielenkiinto purjelaivoja ja purjelaivakulttuuria kohtaan, ja saada samalla kerätyksi tuloja alusten ylläpitokulujen kattamiseksi - näyttihän kehitys 1940- ja 1950-lukujen vaihteessa johtavan maailmalla siihen, että viimeiset kuluissa olevat täystakiloidut purjelaivat joko romutetaan, tai niistä tehdään satamaan ankkuroituja museo- tai ravintolalaivoja.³¹

Asiasta kiinnostuneet tahot muodostivat kilpailun järjestämiseksi komitean nimeltä Sail Training International Race

Committee. Ensimmäiseen, Englannin Torbayn ja Portugalin Lissabonin väliseen, vuonna 1956 järjestettyyn purjehduskilpailuun otti osaa 20 purjelaivaa. Kutsukilpailu oli sekä järjestäjien, osallistujien että katsojien mielestä niin suuri menestys, että ensimmäistä kilpailua varten perustetusta komiteasta tehtiin pysyvä organisaatio, joka sai viralliseksi nimekseen Sail Training Association (STA). Samalla tehtiin päätös, että kilpailu järjestetään vastaisuudessa joka toinen vuosi.³²

Kilpailu on perinteisesti purjehdittu vuorovuosittain Pohjanmerellä, Biskajalla, Brittein saarilla ja Itämerellä. Poikkeuksellisesti on tiettyinä juhlavuosina seilattu myös Atlantin yli - ensimmäisen kerran jo vuonna 1964 Plymouthista Bermudan kautta New Yorkiin. Reilun 40-vuotisen historiansa aikana erityisesti 1990-luvulla ovat suuret purjelaivat seilanneet Yhdysvaltojen lisäksi mm. Japaniin ja Australiaan saakka.³³

Alati kasvavan suosion takia Sail Training Association päätti jo vuonna 1973 järjestää purjehduksen joka vuosi. Lisääntyneen julkisuuden ansiosta vanhat purjelaivat opittiin myös tuntemaan kaupunkeja ja järjestäjätahoja taloudellisesti hyödyttävänä vetonauloina, ja tästä johtuen kilpailu eri satamakaupunkien välillä muuttui entistä kovemmaksi. Sail Training Association ei kuitenkaan ole etappisatamia valitessaan käyttänyt valinta-perusteenaan järjestäjien taloudellista vaurautta, vaan erityisesti kaupungin kykyä ja halua järjestää monipuolista ja asianmukaista ohjelmaa sekä suurelle yleisölle että laivojen miehistöille. Tämä periaate on tehnyt mahdolliseksi laivojen vierailut niin suurissa pääkaupungeissa kuin pienissä mielenkiintoisissa satamakaupungeissa, joihin alukset on toin tuskin saatu mahduttettua.³⁴

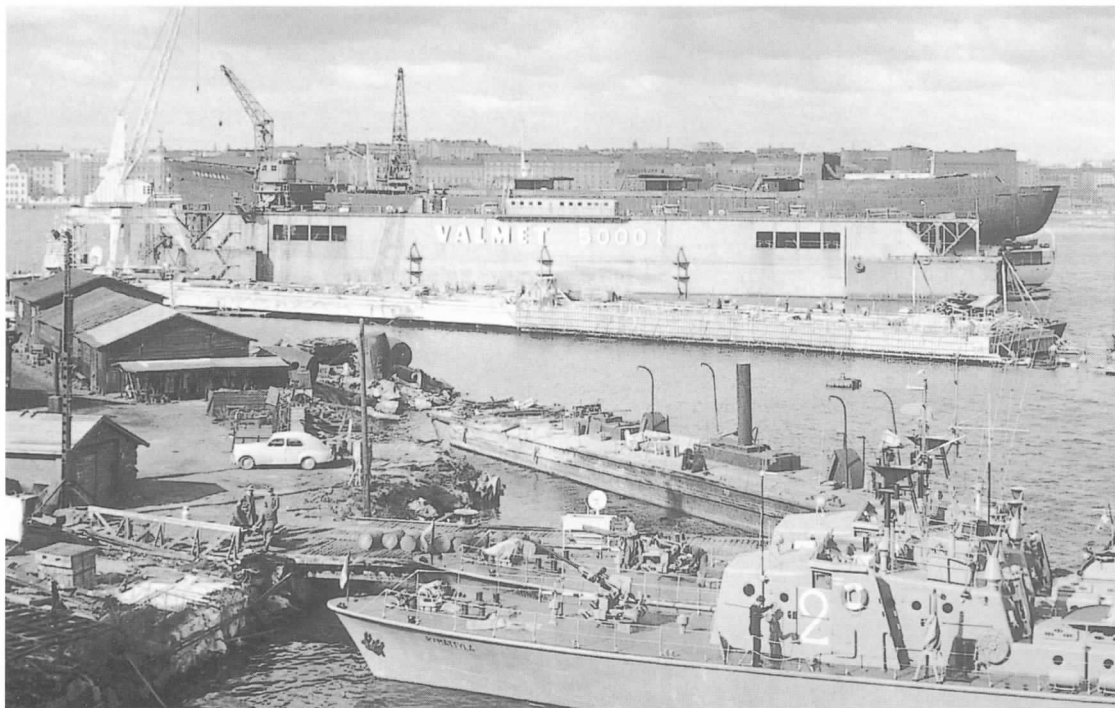
Helsinki sai ensimmäisen kerran kunnian toimia kilpailun etappisatamana vuonna 1972, jolloin kilpailtiin osuuskien Cowes - Skagen ja Helsinki - Falsterbo välillä. Tuolloin kilpailun suomalaisena järjestäjänä toiminut Meriliitto sai tapahtuman ansiosta runsaasti julkisuutta, mikä puolestaan vaikutti myönteisesti liiton järjestämään nuorisotyöhön. Seuraavan kerran suuret purjelaivat vierailivat Helsingissä vuonna 1988, jolloin kilpailu järjestettiin välillä Karlskrona-Helsinki ja Maarianhamina - Falsterbo.³⁵ Vuonna 2000 tulevat Helsingin lisäksi etappisatamina toimimaan Gdansk, Maarianhamina, Tukholma ja Flensburg.³⁶

Kilpapurjehdus on epäilemättä yhtä vanha harrastus kuin purjehtiminen - kukapa pystyisi nimeämään sellaisen kipparin, joka rauhallisin mielin päästää ohitse toisen saman kokeneen purjelaivan? Tall Ships' Racesta ei ole haluttu tehdä nopeuskilpailua sanan varsinaisessa merkityksessä, vaan ensisijainen ajatus on ollut tarjota miehistön jäsenenä toimiville 15 - 25 vuotiaille nuorille mahdollisuus vierailla mielenkiintoisissa satamakaupungeissa - ei ainoastaan juhlistaakseen kilpailua vaan tutustuakseen uusiin kulttuureihin sekä vahvistaakseen kansainvälistä ystävyyttä osanottajamaiden välillä. Yksi kilpailun keskeinen ajatus on myös tarjota osallistujille mahdollisuus opetella toimimaan ryhmän jäsenenä vaihtelevissa ja vaativissa olosuhteissa. Esimerkiksi pääpalkintona kiertävää Cutty Sark Trophya ei luovuteta nopeimmalle alukselle, vaan osallistujien mielestä hauskimmalle, avuliimmalle, kekseliäimmälle ja yhteishengeltään parhaan aluksen miehistölle.³⁷

“Tall Ship” tarkoittaa vapaasti suomennettuna täystakiloitua purjelaivaa. Tall Ships' Racen säännöt hyväksyvät kilpaan mukaan jokaisen purjealuksen, jonka vesilinja on vähintään 30 jalkaa. Käytännössä kilpailuun voi siis ottaa osaa niin 3000 tonnin nelimastoparkki kuin 25 tonnin 1-mastoinen jahti. Sail Training Associationin laatiman tasoituskertoimen ansiosta kaikilla kisaan osallistuvilla aluksilla on mahdollisuus voittaa nopeuskilpailu.³⁸

Kilpailuun osallistuvat alukset on jaettu kolmeen pääluokkaan. Luokkaan A kuuluvat kaikki täystakiloidut laivat sekä parkit, barkentiinit, prikit ja brigantiinit, joiden pituus on yli 120 jalkaa. Alle 120 jalkaiset edellä mainitut alustyytit kuuluvat puolestaan luokkaan A2. Luokkaan A hyväksytään lisäksi kaikki sellaiset kahvelitakiloidut alukset, joiden pituus on yli 160 jalkaa. Luokka B puolestaan sisältää sellaiset huippupurje-kuunarit, kahvelikuunarit, ketsit, joolit, kutterit ja sluupit, joiden pituus on 100 - 160 jalkaa. Luokkaan C hyväksyttävän aluksen vesilinjan pituus on 30 - 100 jalkaa.³⁹

Suurimmissa yhä purjehduskunnossa olevissa täystakiloiduissa purjelaivoissa on tavallisesti noin 300 hengen miehistö, ja näitä laivoja käytetään lähes poikkeuksetta merikadettien koulutuksessa. Tällaisia aluksia ovat mm. Venäjän lipun alla purjehtiva 4-mastoparkki *Sedov*, joka on tällä hetkellä kooltaan maailman suurin vielä kulussa oleva purjelaiva. *Sedov* ra-



Kuva 7. Näkymä Valmet Oy:n laivatelakalta 1950-luvulla.
 Kuva: Suomen merimuseo.

Figure 7. A view from Valmet Oy's shipyard in the 1950's. Photo: The Maritime Museum of Finland.



Kuva 8. Katajanokan lentosatama vuonna 1933. Kuva: Museovirasto.

Figure 8. The Katajanokka airport in 1933. Photo: The National Board of Antiquities.

kennettiin Kielissä vuonna 1920, ja tämän nitraattikujetuksia varten suunnitellun laivan alkuperäinen nimi oli *Magdalene Vinner Sedov*, kuten myös nykyisin venäläisten omistama *Kruzenshtern*, kuuluvat niihin aluksiin, jotka Saksa joutui II maailmansodan jälkeen luovuttamaan sotakorvauksina Neuvostoliitolle.⁴⁰

Valtion omistaman koululaivan tarvitse välttämättä *Sedov*in kaltainen suurikokoinen jättiläinen. Esimerkiksi Ruotsin laivaston 2-mastoisten kuunarien *Gladanin* ja *Falkenin* rungon pituus on 39,7 metriä - siis varsin vaatimattomia aluksia, jos vertailukohdaksi valitaan vaikkapa edellä esitelty 123 metrin pituinen *Sedov*. Kaikesta huolimatta sekä *Gladan* että *Falken* - samoin kuin kaikki muut saman kokoluokan edustajat - ovat

erinomaisia ja edustavia maansa sanansaattajia maailman merillä.⁴¹

Tall Ships' Race-kilpailut ovat myös osoittaneet joissain tapauksissa vääriksi käsitykset siitä, että suuret täystakiloidut purjelaivat olisivat kömpelöitä, vaikeasti hallittavia ja hitaita. Asiansa osaava miehistö ja suotuisat olosuhteet osoittivat vuonna 1964, että Argentiinan valtion omistama koululaiva - 3750 nettorekisteritonnin täystakiloitu *Libertad* - selvitti Atlantin Kanadan Cape Ricen ja Irlannin Burcey Islandin välisen etapin sensaatiomaisesti kuudessa päivässä ja 21 tunnissa keskinopeuden ollessa 18 solmua. Saavutettua matkanopeutta on verrattu nykyaikaisten huippuunsa trimmattujen Whitbread around the world - kilpailuun osallistuvien kilpaveneiden vauhtiin.⁴²



Kuva 9. Näkymä Pohjoisrannasta vuodelta 1906. Kuva: Suomen merimuseo.

Figure 9. A view of the North Shore in 1906. Photo: The Maritime Museum of Finland.



Kuva 10. Pohjoissataman luistinrata. Kuva: Museovirasto.

Figure 10. The skating rink in the North Harbour.
Photo: The National Board of Antiquities.

Nuorisopurjehdustoiminta Suomessa

Merimiestaitoja kasvattavasta nuorisotyöstä ja sen merkityksestä keskusteltiin ensimmäisen kerran Laivastolehden palstoilla 1930-luvulla. Silloinen Laivastoliitto suunnitteli toteuttavansa merihenkisen leirin kesällä 1941, mutta jatkosodan syttyminen esti Naantalissa järjestettäväksi suunnitellun poikaleirin toteuttamisen. Vuonna 1943 saatiin aikaiseksi Merisotakoululla Suomenlinnassa oppikoululaisten laivastopäivät. Ottaen huomioon päivien ajankohdan, lienee luonnollista todeta, että maanpuolustukselliset näkökulmat olivat voimakkaasti edustettuna päivien ohjelmistossa.⁴³

Laivastoliiton ensimmäinen varsinainen nuorisoleiri pidettiin Luvialla vuonna 1947. Leirin ohjelmaan kuului Suomen merenkulun historiaa ja merenkulun teoriaa käsittelevien luen-
tojen lisäksi mm. purjehdukseen, hengenpelastukseen ja uintiin liittyvien käytännön taitojen harjoittelua. Leirin kohokoh-

daksi kerrotaan muodostuneen laivanvarustaja Molanderin *Minnehaha*-nimisellä moottorijahdilla tehty matka Säpin majakkasaarelle.⁴⁴

Laivastoliiton valtuuskunnan kokouksessa vuonna 1954 päätettiin silloisen puheenjohtajan pääjohtaja Eero Raholan johdolla, että liiton toiminnan painopiste asetetaan nuorisotyöhön.⁴⁵ Leiritoiminta jatkui 1950- ja 1960-luvun, mutta ensimmäinen varsinainen purjehtiva poikaleiri saatiin järjestettyä vasta vuonna 1966 Hollmingin Rauman telakan lahjoittamalla kaljaasi *Astrealla*. *Astreasta* jouduttiin luopumaan jo muutaman vuoden kuluttua, mutta siitä huolimatta purjehdusleiritoimintaa onnistuttiin jatkamaan vuokratuilla purjelajivoilla: ensin pari vuotta kotkalaisella kuunari *Amphionilla* ja 1970-luvun alkupuoliskolla 2-mastosella ruotsalaisella *Lys*-nimisellä purjekutterilla. Viimeinen Meriliitoksi vuonna 1972 nimensä muuttaneen Laivastoliiton järjestämä purjehdusleiri tehtiin vuonna 1977 Puolasta vuokratulla *Zew Morza*-nimisellä aluksella.⁴⁶



Kuva 11. Kaljaaseja ja jahteja Halkolaiturissa.
Kuva: Museovirasto.

Vuonna 1973 merenkulkuun liittyvän elinkeinoelämän myönteisellä tuella perustettu Purjelaivasäätiö jatkoi Laivastoliiton aloittamaa aatteellista työtä nuorisopurjehdustoiminnan edistämiseksi. Säätiön hallituksen ensimmäinen tehtävä oli ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin nuorisopurjehduskäyttöön sopivan oman purjelaivan hankkimiseksi. Diplomi-insinööri Jarl Lindblom laati suunnitelmat 35 metriä pitkän sulavalinjaisen 2-mastaisen kuunarin rakentamiseksi. Hyvässä myötätulessa olleesta hankkeesta jouduttiin kuitenkin luopumaan vuonna 1976. Syiksi mainitaan samaan aikaan Suomessa vallinnut taloudellinen lama, sekä aluksen oletettua huomattavasti suuremmiksi koonneet rakennus- ja ylläpitokustannukset.⁴⁷

Purjelaivasäätiö jatkoi selvitystyötään hankkiakseen mahdollisesti käytetyn purjelaivan ulkomailta. 1980-luvun kulussa säätiön hallitus keskustelikin muutamista vaihtoehdoista päätyttyä kuitenkin hankkimasta omaa alusta. Mainittakoon, että Purjelaivasäätiön järjestämä ensimmäinen oma nuorisopurjeh-

Figure 11. Kaljaasis and jaks on the Firewood Wharf.
Photo: The National Board of Antiquities.

dusleiri toteutettiin vuonna 1982 vuokratulla *Skopbank of Finland* -aluksella.⁴⁸

Purjelaivasäätiön toiminta sai uusia vakiintuneempia muotoja, kun säätiö sai vuonna 1984 käyttöönsä Sea Rover 51-typin haruspurjekuunari *Lokin*, ja seuraavana vuonna Finnsailor 34-tyyppisen *Tavin*. Jälkimmäinen alus vaihdettiin muutamaa vuotta myöhemmin Nauticat 43-tyypin ketsiin, joka sai kasteessa nimekseen *Tavi II*. Purjelaivasäätiön aluskannan ja toimintamahdollisuuksien lisääntyessä myös säätiön asema kehosi vuonna 1991 Sail Training Associationin solmiessa Purjelaivasäätiön kanssa yhteistoimintasopimuksen, joka virallisti viimeksimainitun STA-statusen Suomessa.⁴⁹

Oman valtamerikelpoisen purjekoululaivan hankkiminen Suomen Purjelaivasäätiölle sai toden teolla tuulta purjeisiinsa vuonna 1990 säätiön hallituksen määrätietoisten ratkaisujen pohjalta. Hankkeen valmistelu oli aloitettu vuonna 1987, jolloin Purjelaivasäätiön valtuuskunta velvoitti hallituksen tutki-

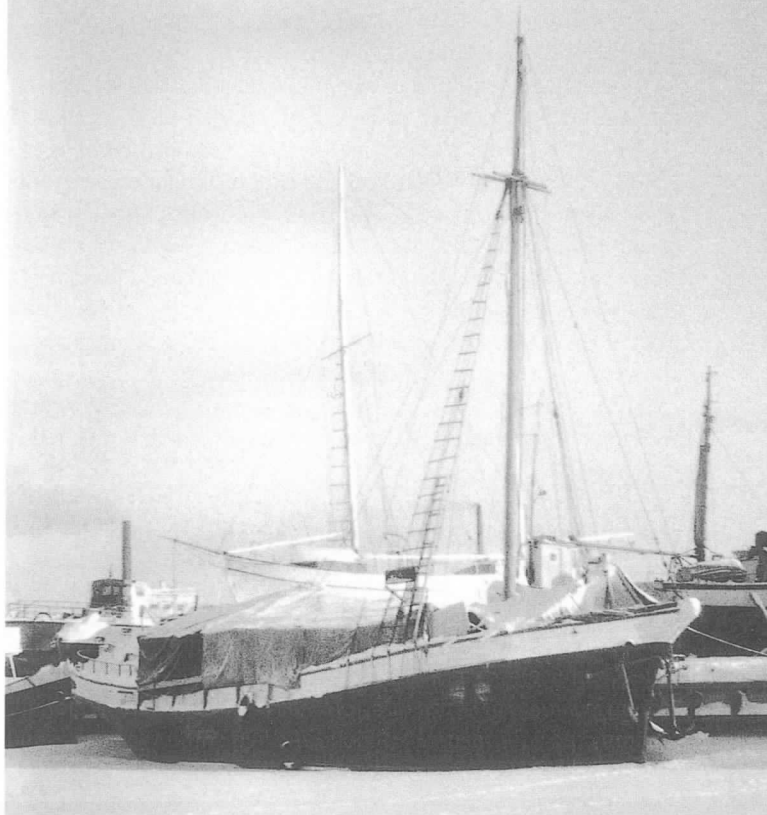
maan aluskaluston kehittämistä siten, että nykyaikainen, mutta perinteisiä arvoja kunnioittava purjelaiva olisi käytettävissä vuonna 1992, jolloin Cutty Sark Tall Ships Race jälleen vierailisi Suomen vesillä. Pitkäaikainen haave toteutui, kun ranskalaisen Guy Ribedeau Dumas'n suunnittelema 110 jalkainen 2-mastoinen kuunari laskettiin vesille Uudessakaupungissa keväällä 1992. Aluksen nimeksi tuli *Helena* Rauman kauppa-alusrekisteriin merkityn viimeisen 4-mastokuunarin mukaan.⁵⁰

Helenan valmistumisen myötä Purjelaivasäätiö siirtyi valamerikelpoiseen laivakauteen. Säätiön isännöimän *Helenan* lisäksi ahvenamaalaisen kaljaasi *Albanuksen*, porvoolaisen kaljaasi *Maritan*, Raahen *Fiian*, kuunari *Lokin* ja kahveliketsi *Feien* omistajien kanssa tehdyt yhteistyösopimukset takaavat, että olemassa oleva kalusto täyttää melko kattavasti Purjelaivasäätiön asettamat tavoitteet. Säätiön toiminnan painopiste tulee vastaisuudessakin olemaan peruspurjehdukset, joiden onnistuneeseen toteuttamiseen panostetaan jatkuvasti muita toimintoja enemmän. Purjelaivasäätiön kantavana taustavoimana toimii kymmenen vuotta sitten purjehduksilla mukana olleiden nuorten itsensä perustama Suomen nuorisopurjehtijat ry (SNU-PU), joka vuosi vuodelta ottaa yhä enemmän vastuuta purjehdustoiminnan järjestämisessä.⁵¹

Nuorisopurjehduksia ovat edellä mainittujen alusten lisäksi järjestäneet myös muut yhä kulussa olevat perinnepurjelaivat: Helsingissä kotisatamaansa pitävät kaljaasit *Astrid*, *Inga-Lill*, *Svanhild* ja *Valborg* sekä ketsi *Freja*, turkulainen kaljaasi *Inga*, Kuusistossa kotisatamaansa pitävä *Helena* sekä kotkalainen kaljaasi *Vivan*. Perinteisiä merimiestaitoja nuorisolle tarjoava toiminta laajenee myös pääkaupunkiseudulla, kun aattellisella pohjalla toimiva, vuonna 1996 perustettu Helsingin Perinnepurjehtijat ry:n saa valmiiksi oman projektinsa, viime vuosisadan tyyliin rakennetun yksimastoisien uusmaalaisen saaristolaisveneen.

Purjelaivojen Helsinki

Pohjoisrannassa on vieraillut purjelaivoja 1600-luvulta lähtien, ja joukkoon mahtuu myös maamme purjemerenkulun historian uranuurtajia. Todennäköisesti ensimmäinen Atlantin ylittänyt kotimainen purjelaiva oli helsinkiläinen, kauppiaiden Bock, Cederlund ja Govinius omistama *Anders Johan Norden-*



Kuva 12. Ensimmäinen vakituksessa käytössä ollut leirikoulu-laiva oli Hollmingin Rauman telakan vuonna 1966 lahjoittama kaljaasi *Astrea*. Kuva: Jaakko Oikkonen.

Figure 12. The first ship to have been regularly used for sail training camps was the kaljaasi *Astrea* donated by Hollming's Rauma shipyard in 1966. Photo: Jaakko Oikkonen.

skiöld. Tämän 191 lästin suuruisen aluksen kapteeni katsoi parhaaksi vuonna 1769 ottaa Espanjan Cadizissa rahdin Länsi-Intiaan. Alus matkasi Kanarian saarten kautta koillispuolelta samana vuonna. Kotikaupunkinsa Helsingin satamaan *Anders Johan Nordenskiöld* saapui vuonna 1770.⁵²

Toista helsinkiläisälusta, *Generalen Grefve Friedrich Posse*, pidetään ensimmäisenä päiväntasaajan ylittäneenä ja etelä-Amerikassa vierailleena suomalaisena purjelaivana. *Generalen Grefve Friedrich Posse* teki kyseisen matkan vuosina 1782 - 1783.⁵³

Ruotsin vallan lopulla Helsingin kauppalaivasto oli maamme suurin, käsittäen 15 täystakiloitua purjelaivaa, 4 prikiä, 5 kaljaasia ja kolme pienempää kuuttoja. Suomen sodan 1808-1809 jälkeen tilanne näytti huomattavasti lohduttomammalta, sillä alusten lukumäärä oli neljässä vuodessa pudonnut puoleen, minkä lisäksi "satama oli madaltunut, laiturit ja tullikamari palonut poroksi ja ympäristön metsät hakatu puhtaiksi". Helsingin kaupungin kauppalaivaston lukumäärä vaihtelikin suhdanteiden mukaan suuresti 1800-luvun kuluessa. Suomen kaupparenkululle suurta vahinkoa aiheuttaneen Krimin sodan päätyttyä vuonna 1856 oli Helsingin kauppalaivasto maamme kolmanneksi suurin - edellä olivat ainoastaan Turku ja Uusikaupunki.⁵⁴

1870-luvun lopussa pääkaupungissa mainitaan olleen kaikkiaan 17 rekisterikelpoista alusta, joiden yhteenlaskettu vetoisuus oli 2172 rekisteritonnia. Näistäkin aluksista jo kymmenen kulki höyryvoimalla ja kehitys kulki vääjäämättä tunnettuun suuntaan. Ensimmäisen maailmansodan kynnyksellä vuonna 1913 kuului Helsingin kaupalaivastoon 67 purje- ja 67 höyrylaivaa. Purjelaivaston nettovetoisuus, 10545 rekisteritonnia, edusti kuitenkin enää vain kolmasosaa höyrylaivaston vastavasta vetoisuudesta.⁵⁵

Suomi tunnetaan maailmalla viimeisenä purjelaivamaana, josta kiitos epäilemättä kuuluu ahvenanmaalaiselle Gustaf Ericsonille ja hänen 1920- ja 1930-luvulla omistamalleen suurelle purjelaivastolle. Jotta kokonaiskuva ei vääristyisi on syytä pitää mielessä, että purjelaivoja - suurikokoisiakin - purjehti vielä tällä vuosisadalla myös muissa maamme rannikon kaupungeissa toimivien varustamoiden lipun alla. Helsinki on 1900-luvulla ollut muun muassa seuraavien valtameripurjelaivojen kotikaupunki: *Rowena*, *Fennia*, *Sivah*, *Hellas*, *Milverton*, *Favell*, *Glenard* ja *Grace Harwar*. Viimeisin ja ehkä tutuin helsinkiläinen täystakiloitu purjelaiva oli Katajanokan laituriin kiinnitetty *Suomen Joutsen*, joka vuonna 1960 siirrettiin kaikkien turkulaisten iloksi Aurajoelle.⁵⁶

Osoituksena siitä, että Helsinki vuonna 2000 astuu jälleen todellisten merikaupunkien joukkoon on Helsingin sataman antama lupaus, jonka mukaan kanavaranta ja halkolaiturin alue tulevaisuudessakin säilyttävät purjemerenkulkuun liittyvät funktionsa, ja että Pohjoisranta kehitetään myös juhluvuoden jälkeen Helsingin merelliseksi kohtauspaikaksi kaikkien helsinkiläisten - ja miksei myös kaikkien suomalaisten ylpeydenaiheeksi.⁵⁷



Kuva 13. Vuoden 1972 Tall Ships' Racen lähtöön osallistuneita aluksia Harmajan eteläpuolella.

Kuva: Jaakko Olkkonen.

Figure 13. Ships at the departure of 1972's Tall Ships' Race south of Harmaja Island.

Photo: Jaakko Olkkonen.

Kuva 14. Yhteispohjoismaiseen Skutmöte vid Östersjön 1995 - tapahtumaan osallistuneita perinnepurjealuksia Halkolaiturissa. Kuva: Suomen merimuseo.

Figure 14. The Firewood Wharf hosts traditional sailing ships taking part in a Nordic rally in 1995.

Photo: The Maritime Museum of Finland.





Kuva 15. Teräsparkkilaiva *Favell* laskettiin vesille Bristolissa Charles Hill & Sonsin telakalta vuonna 1895. Jo vuonna 1897 aluksen osti Suomeen raumalainen kunnallineuvos W.Söderlund. Raumalaisyhtiön ajaututtua taloudellisiin vaikeuksiin hankki Suomen höyrylaivosakeyhtiön johtaja Lars Krogius konkurssipesästä *Favellin* sekä fregatti *Glenardin* ja 4-mastoparkki *Fennian* vuonna 1907 Helsinkiin perustetun koululaivayhtiön Finska Rederi Ab:n (FRA) koululaivoiksi. FRA lopetti toimintansa vuonna 1910 mutta sen toimintaa jatkoi seuraavana vuonna uusi koululaivayhtiö, AB Finska Skolskeppsrederiet (AFS). *Favell* toi viimeisen hiillastin kotisatamaansa Helsinkiin vuonna 1934, ja saman vuoden marraskuussa uusi omistaja Wärtsilä hinasi aluksen Viipurin Maalahteen romutettavaksi. Kuva: Suomen merimuseo.

Figure 15. The steel barque *Favell* was launched at Charles Hill & Sons' shipyard in Bristol in 1895. In 1897 Municipal Councillor W. Söderlund from Rauma bought the ship to Finland. After the Rauma-based company ran into financial difficulties, the director of Suomen höyrylaivosakeyhtiö ('Finnish Steamship Company') Lars Krogius bought *Favell*, the frigate *Glenard* and the four-masted barque *Fennia* from the bankruptcy sale. They became training ships of Finska Rederi Ab, a training ship company established in Helsinki in 1907. The company ceased operations in 1910, but its work was continued by a new training ship company, AB Finska Skolskeppsrederiet, the next year. The *Favell* brought her last cargo of coal to her home port Helsinki in 1934, and in November that year the new owner, Wärtsilä, towed the ship to Viipuri to be scrapped. Photo: The Maritime Museum of Finland.

Viitteet

1. Suolahti 1950, 119.
2. Ibid., 159.
3. Erävuori 1981, 22.
4. Erävuori 1981, 25; Suolahti 1950, 163-164.
5. Hornborg 1950, 587.
6. Erävuori 1981, 27-28.
7. Ibid.
8. Ibid., 29-34.
9. Hornborg 1950, 590-591.
10. Lönnqvist-Rönkkö 1988, 93.
11. Erävuori 1981, 29-30, 36-37.
12. Nykyinen saarella oleva aitta lienee rakennettu aikaisintaan 1800-luvun alkuvuosina. Lönnqvist - Rönkkö 1988.
13. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 138.
14. Hyvärinen - Sammallahhti 1991, 6.
15. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 139.
16. Hyvärinen - Sammallahhti 1991, 4-14.
17. Ibid., 94.
18. Sinisalo 1984, 77-83.
19. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 84-85.
20. Riimala 1987, 18.

21. Ibid., 20.
22. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 166.
23. Riimala 1987, 20.
24. Erävuori 1981, 68 - 73.
25. Riimala 1987, 4.
26. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 140.
27. Suomen merimuseo (SMM), Perinnelaivarekisterin arkisto. Halkolaituria käsittelevä kokoelma.
28. Ibid.
29. Ibid.
30. Ibid.
31. Bishop 1994, 23-24.
32. Ibid.
33. Ibid.
34. Ibid., 27-28.
35. Ibid., 155-158; Windjammer Lubeck Kiel 1972, 2-9.
36. Melin 1998, 44.
37. Bishop 1994, 23-34.
38. Ibid., 27-29.
39. Ibid., 27-28.
40. Ibid., 27-28; Ibid., 112-116.
41. Ibid., 122-123.
42. Ibid., 40-41.
43. Vitikka 1976.
44. Tuomisalo et. al. 1998, 11-12.
45. Meriliitto 1926 - 1986.
46. Tuomisalo et. al. 1998, 12-14.
47. Ibid., 17-19.
48. Ibid., 21-22.
49. Ibid., 23-25.
50. Villikari 1993, 22-25.
51. Tuomisalo et al 1998, 28-30.
52. Toivanen 1993, 120.
53. Ibid., 121.
54. Toivanen - Riimala 1993, 251-253.
55. Ibid., 255.
56. Aluskohtaiset tiedot on koottu teoksesta Suomen valtameripurjehtijat (toim. Haapio ja Holmroos 1980).
57. Melin 1998, 44-45.

Lähteet

Painamattomat lähteet

Suomen merimuseo (SMM), Perinnelaivarekisterin arkisto. Halkolaituria käsittelevä materiaali

Painetut lähteet

Bishop, Paul 1994. Tall Ships and the Cutty Sark Races. Turin.

Eräjuuri, Jukka 1981. Helsingin sataman ja satamahallinnon historia. Helsinki.

Haapio, Markku - Holmroos, Altti 1980. Suomen valtameripurjehtijat. Lieto. 2. painos.

Hornborg, Eirik 1950. Epilogi. Helsingin kaupungin historia II. Ajanjakso 1721 -1809. Helsinki.

Hyvärinen, Timo - Sammalllahti, Leena 1991. Helsingin Hylkysaari - Suomen merimuseon kotisaari. Nautica Fennica. Suomen merimuseo. The Maritime Museum of Finland. Annual Report. Helsinki.

Lönnqvist, Bo - Rönkkö, Marja-Liisa 1988. Helsinki. Kuninkaankartanosta Suomen suurkaupungiksi. Helsinki.

Meriliitto 1926 - 1986. S.I, s.a.

Riimala, Erkki 1987: Höyryä Helsingin vesillä. Pääkaupungin paikallisliikenteen höyryveneitä ja saaristoreittien matkustajahöyrylaivoja. Helsinki.

Sinisalo, Jarkko 1984: Vierailuja Katajanokan kasarmissa 1819-1820. Narinkka - Helsingin kaupunginmuseon vuosikirja 1984. Helsinki.

Suolahti, Eino E. 1950. Vantaan Helsinki. Helsingin kaupungin historia. I osa. Vuoteen 1721. Helsinki.

Toivanen, Pekka - Riimala, Erkki 1993: Puurunkoisten purjelaivojen aikakaudelta. Navis Fennica - Suomen merenkulun historia. Osa 1. Puuruuhista Syvänmeren purjelaivoihin. Juva.

Toivanen, Pekka 1993: Ensimmäiset suomalaisalukset yli Atlantin. Navis Fennica - Suomen merenkulun historia. Osa 1. Puuruuhista Syvänmeren purjelaivoihin. Juva.

Tuomisalo et al 1998: Nuorisopurjehduksen alkutaipaleelta. Vastaisen kautta myötätuuleen - Suomen purjelaivasäätiö 25 vuotta. Jyväskylä.

Villikari, Risto 1993: Kuunari Helena. Rakentaminen ja käyttöönotto. 20 vuotta nuorten kanssa merellä. Suomen purjelaivasäätiö - Segelfartygsstiftelsen i Finland 1973 - 1993. Helsinki.

Windjammer Lubeck Kiel 1972. Illustrierte Bericht zum Treffen der Segelschulschiffe in Lubeck und Kiel aus Anlass der Olympischen Segelwettbewerbe. Kiel.

HELSINKI AND SAILING SHIPS

Helsinki in the year 2000

Helsinki, which was raised to the status of the capital of the Grand Duchy of Finland in 1812, celebrates its 450th anniversary in the year 2000. That same year Helsinki will also be one of the European Cities of Culture. Naturally Helsinki harbour can also celebrate the 450 year history of its existence, since the town was founded at the mouth of the Vantaa river precisely because the harbour and fairway were deemed suitable for a trading town.

The year of celebration is sure to be filled with thousands of different events and it seems clear that both the organizers and the general public have high hopes for the year 2000. Among other things, the people of Helsinki will also have a chance to see several exhibitions about the history of shipping. For example, the Maritime Museum of Finland will produce, in co-operation with the City of Culture Foundation, an exhibition called "Ships Lost at Sea". In addition, the Maritime Museum will bring to Helsinki an exhibition built by the Ålands Sjöfartsmuseum ('Åland Seafaring Museum') and the Australian National Maritime Museum, devoted to the wheat trade.

The event that is expected to generate the most interest among the general public and the media is the Tall Ships' Race, which will arrive in Helsinki in July 2000. Thanks to the race, the main venue, Kruunuvuorenselkä, will be full of sailing ships, each more majestic than the next. The Port of Helsinki is expecting over one hundred sailing ships and over two thousand young sailors to fill the harbour in Pohjoisranta ('North Shore'). The Port has already started preparations by repairing foreshores along Katajanokka and Pohjoisranta. This area forms an integrated whole, and is an ideal setting for the event, both for spectators and participants.

When talking about the history of Helsinki, the events and features usually mentioned first are those of the early 19th century: the splendid neoclassical architecture of the city centre, the culture, which flowered within the University, or the work done in the Senate to achieve the economic and political independence of Finland. Just as often it is forgotten that Helsinki was founded first and foremost to fulfill the goals of the shipping trade, and that it is precisely because of an active harbour that Helsinki has grown and prospered over the centuries.

Seafaring has also made the town Finland's gateway to the world, a position it has enjoyed for hundreds of years. Since the town's trade had, almost without exception, an excess of imports over exports, foreign ships with their exotic cargoes were a familiar sight in the harbours of Helsinki. It is also thanks to seafaring that in the past centuries the people of Helsinki were often among the first Finns to hear news about events in Europe and to become familiar with new products, customs and habits brought by the ships.

In the past, the people of Helsinki regarded the sea, ships and seafaring as an everyday, natural and vital part of the town's life, welfare and townscape. Only the highest church spires and most imposing public buildings could compete with the forest of masts of the sailing ships in the Eteläsatama ('South Harbour') and Pohjoisranta ('North Shore'). Since the era of sailing, the ships, the harbours and the work in the harbours have changed so much that many of the younger generation find many aspects of Helsinki's maritime history exotic, strange or even amusing.

The sailing ships and crews that will arrive in Helsinki for the Tall Ships' Race no longer represent that phase of merchant shipping at the beginning of the 20th century when it was a question of livelihood for the shipowners as well as the crews, and

the work was hard and highly dangerous. The ideological foundation of the Tall Ships' Race is now based on the concepts of co-operation among young people and friendship across borders.

During the past few decades sailing ships have experienced a renaissance, even if the general public interested in sailing ships knows that the vessels that have been preserved represent mostly the romanticized side of seafaring. However, competitions such as the Tall Ships' Race have made possible new kinds of contacts with persons and groups who formerly were not interested in sailing ships or seafaring history. The writer of this article feels that knowledge of what has happened in the past – in the right context – will help create a tradition that will enliven the picture of the town's past and make it fuller.

This article explains the background and objectives of the Tall Ships' Race, looks at youth sail training activities in Finland, and tells about some events in the sailing history of Helsinki. The selection is by no means complete, partly owing to the fact that the historical aspect selected for study is the area of Pohjoisranta and its vicinity. It is hoped that the articles on Helsinki sailing and seafaring contained in this yearbook will deepen the interest in Helsinki history and give new ideas to those readers who wish to acquaint themselves with the age of sailing before the events of the year 2000.

Helsinki – Daughter of the Baltic?

Cultural city, capital city, administrative city... trading city, maritime city or harbour city? Originally the town of Helsinki was an artificial creation, which was born at the mouth of the Vantaa river by the authoritative order of an autocratic ruler in the year 1550. The motives of King Gustavus Vasa in founding a new seafaring town are evident in a decree on trade and seafaring issued by him on February 1, 1550. According to the active trade policy pursued by the King, Sweden and Finland should establish direct links with Portugal, France, Britain, the Netherlands, Brabant, Russia and the towns of Northern Germany. Furthermore, the aim was to direct, with the help of the new town, the Russia-bound trade directly to Finland and bypass the mediating role of Tallinn.¹

Helsinki, which enjoyed the special protection of the King, did rise to a prominent position in domestic trade.² The town, however, did not achieve the status of a centre of international trade even though its harbour was visited in the late 1550's by a larger number of vessels than, for example, the port of Turku.³ However, the early boom of Helsinki had already come to an end in the 1560's as a consequence of political changes which took place in the Baltic region. The Russians were determined to develop the town of Narva (which they had captured from the Teutonic Order in 1558) and to make it the centre of their Baltic trade. In addition, when Tallinn was annexed to the Swedish sphere of influence in 1561, the Crown lost interest in the development of Helsinki's trade and seafaring.⁴

During the first two centuries of its existence, Helsinki did not answer the high hopes placed on it. The moving of the town to its present location on Vironniemi in 1640 is mentioned as having a somewhat positive influence on the development of the town, but the move alone was not enough to raise Helsinki to a much higher level than its beginnings – it is actually claimed that the move made vital trading links to the hinterland slightly worse.⁵

The credit for moving Helsinki to its present location on Vironniemi is due to Pehr Brahe, who had just been appointed Governor General of Finland. He took his duties seriously and in 1638 he carefully inspected the conditions in his domain. Because of an assignment from the King's council, he paid special attention to the state of Helsinki, then struggling for its existence at the mouth of the Vantaa river. The Governor General was obliged to find out the reasons for the low status of the town, which had been founded in 1550.⁶

After familiarizing himself with the situation, Governor General Pehr Brahe declared that the new staple town must have a location with a good harbour and room to grow in every direction. The good harbour was the decisive factor when the new location was chosen.⁷

The new Helsinki was built on Vironniemi, a land area between Kluuvinlahti bay, reaching south, and the sea of Kruunuvoorenselkä. The area comprises the present-day Senate Square and Kruununhaka districts. The area was bounded by Kluuvinlahti bay to the west and southwest, the present-day South

Harbour to the south and to the east by what was then the harbour proper. For nearly a century the new Helsinki town struggled against various hardships. In particular, long-lasting wars against Russia hindered the town's progress. However, despite these problems, merchant shipping grew, slowly but steadily.⁸

It was not until the end of the Swedish era that Helsinki was no longer an insignificant little town – by contemporary standards. The town's seafaring in particular had grown considerably, and by the beginning of 1808 “a keen-eyed observer would have surmised that Helsinki had rather a promising future as a country town of the second rate and as a significant seafaring town”.⁹ The Czar of Russia and the Grand Duke of Finland, Alexander I, had, however, decided otherwise – Helsinki would become the administrative, economic and cultural centre of the country, and no expense or effort was to be spared in achieving this.¹⁰ After the Czar's decision, the history of Helsinki changes from local history to the history of the whole Grand Duchy. From that period onwards, seafaring and the town's merchant fleet have not been the main interest of historians.

Pohjoissatama – the main venue

The beginnings of the harbour proper of the Vironniemi Helsinki can be found at the place where the Korkeasaari wharf now stands. The pier had a colourful life until its destruction in the Swedish-Russian War of 1808-1809.¹¹

In the beginning of the 19th century the town was looking for a suitable area outside the harbour for timberyards, which were growing larger as trade increased. The matter was handled by the so-called Ehrenstöm committee, and they decided to recommend Korkeasaari island for that purpose.¹² The island experienced a boom in the 1860's, thanks to the start of steamship traffic from the mainland. The 1870's saw the opening of a small restaurant. Bathing huts and gazebos were set up on the island for the entertainment of visitors, as well as refreshment rooms, a carousel, a dance pavillion, a bowling alley and billiard rooms. The zoo on Korkeasaari was established in 1889.¹³

Korkeasaari's neighbour to the south east, Hylkysaari Island, was formerly known as Vasikkasaari ('Calf Island'), and there are records of it being used for cattle grazing since the 17th century. The 1830's brought a shipyard to the island. The

shipyard's busiest period, however, lasted only a couple of decades. Villas were built on Hylkysaari during Korkeasaari's new boom between 1880-1909. In 1909 the Board of Navigation leased Hylkysaari as Helsinki Pilot Station. The most recent era in the island's history began in 1972, when the Bureau of Maritime History of the National Board of Antiquities – now the Maritime Museum of Finland – moved to Hylkysaari.¹⁴

The old centre of the town, ravaged by war, fires and epidemics, has been covered by the neoclassical Helsinki built in the 19th century. No buildings from the 17th century have survived, but Tervasaari ('Tar Island') off Pohjoisranta bears testimony to the 17th century in its name. The leading tar company of the time built storehouses and a wharf on the island.¹⁵

The general look of Helsinki before the neoclassic era has been described as grey and crowded. The walls of the gable-roofed houses were faced with vertical boards, the yards were surrounded by board fences and the small windows were shuttered for the night. In the 1820's and 1830's the town expanded, first to the west and south. At that time the most prestigious area of town was still the old centre Kruununhaka.¹⁶

When Helsinki was elevated to the status of capital city, construction began on public buildings in 1816. The Governor General's house and barracks for the Russian garrison were given priority. In the town plan the Barracks were placed on the tip of Katajanokka.¹⁷ Although the Barracks were quickly completed by 1820, it was the Katajanokka district that longest retained the town's drab look. The area was populated by fishermen, pilots and sailors as well as a large number of their widows and soldier's widows, who earned their living by letting rooms and keeping inns.¹⁸ The appearance of Katajanokka began to change when the original inhabitants, whom the rest of the townspeople regarded as suspicious and shady, were driven out to make room for the new centre in the 1870. Most of them then settled in the Punavuori district.¹⁹

After Finland became independent, the now empty barracks of the Russian Baltic Navy were taken over by the young republic's own naval detachment, which later moved to their new quarters in Upinniemi in 1959.²⁰

The tip of Katajanokka was also home to Finland's first airport, from 1924 onwards. Aero Oy flew regularly to Stockholm and Tallinn. In the summer the airplanes were equipped with

pontoons, in the winter with skis. The airport operated at Katajanokka until the opening of the Malmi airport in 1936.²¹ One more fact worth mentioning is that Valmet Oy's shipyard operated in Katajanokka for over two decades after the naval detachment moved away.²²

The North Harbour's significance to traffic and trade diminished only after the South Harbour began to take shape in the 1890's. The increasing steam-powered traffic in particular centered in the South Harbour, which received a railway line, a pavillion for passenger traffic, the Customs and Bonded Warehouse and other warehouses at the end of the century. One of the novelties of the early 20th century, harbour cranes, have already disappeared from the skyline of Katajanokka.²³

As cargo ships moved to the South Harbour, the North Harbour became an important central harbour on the shipping routes to the coastal towns and the archipelago. Steamboats appeared alongside the traditional jakt-sloops, kaljaasi-schooners (the jakt and the kaljaasi are ship types typical of the Baltic region) and schooners, their hey-day was from the 1890's to the beginning of WW I. At the busiest period about thirty small vessels steamed in the town's waters, in addition to a half dozen steamships on the archipelago routes.²⁴

At the end of the 19th century the North Shore was a popular meeting place for the people of Helsinki even in winter. In the mid-1870's the Helsinki Ice Skating Society opened a skating rink in front of Meritullintori square and Halkolaituri wharf. The well-maintained rink had pavillions for dressing and selling refreshments. The Borgström Tobacco factory by the Meritullintori square provided electricity for evening lighting when necessary. The music was usually played by the military band of the Battalion of the Guards.²⁵

The landscape of the North Shore changed in 1891 when the T-wharf was completed and the small one-masted jakt-sloops and two-masted kaljaasi-schooners, used for transporting cargo, appeared in the North Harbour. They travelled the coastal routes and brought to Helsinki such important building materials as bricks, lime, sand, sawn timber and firewood. The wharf is known as 'the Firewood Wharf', because it was used primarily for unloading firewood. Helsinki, which had by now grown into a city, was warding off the chills of winter by burning chopped birchwood and huge piles of firewood were a common sight

at the North Harbour even after WW II.²⁶

The Firewood Wharf was the harbour for the last sailing ships in merchant shipping along the coast of the Gulf of Finland up until the late 1960's. During that decade many sailing ships, which were removed from professional use, were sold as recreational vessels and the ones remaining in Helsinki began regarding the Firewood Wharf as their natural home port. Some of the ships were in sailing condition, but others, especially old barges and tar steamers, were lined with plywood or fibreglass and were used as housing. They were also repaired – against the city ordinances – alongside the wharf.²⁷

The debate about the ships moored at the Firewood Wharf reached its height at the turn of the 1960's and 1970's. There was, for example, talk about the unnecessary costs incurred upon the city, antisocial individuals, fire hazards and pollution. Because of a few irresponsible individuals, the harbour master's office began to regard all of the ships as scrap vessels. According to a city report there were 45 ships at the Firewood Wharf, 10 of which were fishing vessels, in 1971. The city needed the area for other purposes, and the ships were driven out from the North Harbour.²⁸

Sailing ships returned to the Firewood Wharf in 1994, in better than ever condition, albeit diminished in numbers. The City of Helsinki handed over the responsibility for the administration of the Firewood Wharf to traditional sailing ships by leasing the harbour area to a society founded for that purpose.²⁹

Cutty Sark Tall Ships' Race

The Tall Ships' Race originates from 1954, when a London solicitor worried about the preservation of sailing ships, Bernard Morgan, presented his idea of an invitational race for all the remaining square-rigged ships. Mr Morgan's noble ambition was to awaken the general public's interest in sailing ships and the culture associated with them, and at the same time to raise money for the maintenance of the vessels. It had seemed in the late 1940's and early 1950's that the last square-rigged ships still sailing the seas would be scrapped, or moored and made into museum or restaurant ships.³⁰

In the spring of 1954 different parties interested in the matter came together and formed the Sail Training International

Race Committee with the purpose of organizing the race. The first race was between Torbay, England, and Lisbon, Portugal, in 1956. Twenty ships took part. The organizers, participants and spectators all thought the race was such a huge success that the temporary committee formed for organizing the race became a permanent organization, with the official name Sail Training Association (STA). At the same time it was decided that in future the race would be organized every other year.³¹

Traditionally the race is held on the North Sea, the Bay of Biscay, the British Isles and the Baltic Sea on alternate years. There have been some exceptions on special occasions, and the tall ships have crossed the Atlantic – for the first time in 1964 from Plymouth via Bermuda to New York. During its 40 year history, and particularly in the 1990's, the race has received a lot of international attention, and the tall ships have sailed not only to the U.S. but all the way to Australia and Japan.³²

The race became more and more popular, and in 1973 the Sail Training Association decided to organize the race every year. The old sailing ships received increasing media coverage and different towns and organizing partners began to know them as a speciality that draws large crowds and offers financial rewards as well. This led to increasingly fierce competition between different ports. However, the Sail Training Association does not choose the ports of call based on the financial wealth of the organizers. The town's ability and willingness to organize a wide variety of appropriate programmes for the general public as well as the ships' crews is important. This principle has enabled the ships to visit interesting capital cities as well as small ports with barely enough room for the ships.³³

Helsinki first had the honour of hosting the tall ships in 1972, when the ships raced from Cowes to Skagen and from Helsinki to Falsterbo. The Finnish organizers then, Meriliito (The Finnish Maritime Society), received a lot of publicity thanks to the event, and this in turn helped the association in their work among young people. The tall ships next visited Helsinki in 1988, when the races were held on the legs Karlskrona – Helsinki and Mariehamn – Falsterbo.³⁴ In the year 2000 the ports of call will be Helsinki, Gdansk, Mariehamn, Stockholm and Flensburg.³⁵

Sailing races are undoubtedly as old a pastime as sailing itself – what skipper would watch calmly as a vessel of the same size overtakes his ship? However, the original organizers

did not want to make the Tall Ships' Race into just an ordinary speed competition. The primary idea is to offer 15-25 year olds, who form part of the crew, a chance to visit interesting ports – not only to celebrate the race but to give them a chance to get to know different cultures and to strengthen international friendship between the participating countries. One of the objectives of the race is to provide the participants a chance to learn to work as a group in varying and challenging conditions. For example, the main prize, the Cutty Sark Trophy, is not awarded to the fastest ship but to the crew of the ship which, in the opinion of all the participants, show the best spirit, and are the most helpful, the most resourceful and the most fun.³⁶

The rules of the Tall Ships' Race allow entry of any sailing vessel which is over 30 feet in waterline length. This means that in practice the participants can include a 3000 ton four-masted barque as well as a 25 ton one-masted sloop. The Sail Training Association has devised a Rule of Rating, and thanks to this each vessel has a chance of winning the speed race.³⁷

The vessels taking part in the race are divided into three main classes. Class A includes all full-rigged ships and barques, barquentines, brigs and brigantines over 120 feet in length overall. Ships of these types less than 120 feet long are in Class A2. Furthermore, Class A includes fore-and-aft rigged vessels over 160 feet long. Class B includes topsail schooners, schooners, ketches, yawls, cutters and sloops between 100 and 160 feet long. Vessels in Class C have a waterline length of 30-100 feet.³⁸

The largest full-rigged ships still in sailing condition usually have a crew of about 300, and these ships are, almost without exception, used for training sea cadets. One of these ships is the four-masted barque sailing under the Russian flag, the *Sedov*, which is the largest ship still sailing. The *Sedov* was built in Kiel in 1920, and the original name of this ship, designed to carry nitrate, was *Magdalene Vinner*. The *Sedov*, as well as the *Kruzenshtern*, now owned by the Russians, are two of the vessels that Germany had to deliver to the Soviet Union as war indemnities after WW II.³⁹

A training ship owned by the government need not be a giant like the *Sedov*. For example, the hull of the two 2-masted schooners of the Swedish Navy, *Gladan* and *Falken*, is only 39.7 metres, so they are quite small vessels compared to the

123 metre *Sedov*. Nevertheless, both *Gladan* and *Falken* are, like all the representatives of this size, excellent and elegant ambassadors of their country in the world's seas.⁴⁰

The Tall Ships' Race has partly disproved the idea that big, full-rigged sailing ships are clumsy, difficult to handle and slow. A competent crew and favourable conditions in 1964 enabled a training ship owned by the Argentinian state – the 3750 net register ton full-rigged *Libertad* – to cross the Atlantic from Canada's Cape Rice to Ireland's Burcey Island in a sensational six days and 21 hours, the average speed being 18 knots. This speed has been compared to that of the thoroughbred racing yachts taking part in the Whitbread Around the World race.⁴¹

Youth sail training in Finland

Increasing seamanship among the young and the significance of this kind of work were first discussed on the pages of *Lai-vastolehti* journal in the 1930's. The *Laivastoliitto* ('Naval Association') had plans for a maritime camp in the summer of 1941, but the outbreak of the Continuation War prevented the organizing of this boy's camp, which would have been held in Naantali. In 1943 the Naval Academy in Suomenlinna hosted a naval seminar for secondary school students. Considering the time, it seems only natural that military aspects were strongly represented in the days' programme.⁴²

The first proper youth camp of the *Laivastoliitto* was held in Luvia in 1947. The programme included, besides lectures on the history of Finnish seafaring and the theory of navigation, practical exercises in sailing, life-saving and swimming skills. The highlight of the camp was a trip to the lighthouse island Sääpi on the shipowner Molander's motor yacht *Minnehaha*.⁴³

The board meeting of the *Laivastoliitto* decided, following its chairman, director Eero Rahola, in 1954 that the association would focus on work among young people.⁴⁴ The association organized camps throughout the 1950's and 1960's, but the first real sail training boys' camp was not organized until 1966. It was held on the kaljaasi *Astrea*, which was donated by Hollming's Rauma shipyard. The *Astrea* had to be given up only a few years later, but sail training camps were continued on hired vessels: first for a couple of years on the schooner *Amphion* from Kotka, and then in the early 1970's on the Swe-

dish two-masted cutter *Lys*. The last sail training camp organized by *Laivastoliitto*, which had changed its name to *Meriliitto* in 1972, was held in 1977 on a vessel called *Zew Morza*, which was hired from Poland.⁴⁵

In 1973 the shipping industry generously supported the founding of *Purjelaivasäätiö* ('Sailing Ship Foundation'). It continued the ideological work, started by *Laivastoliitto*, in promoting sail training for young people. The first task for the foundation's board was to take appropriate action in order to acquire a sailing ship of its own, suitable for sail training. Jarl Lindblom, MSc, drew plans for the building of a graceful, 35 metre long two-masted schooner. The project was in fair wind, but then in 1976 the plans had to be abandoned. The reasons mentioned for this include the recession Finland was suffering at the time, and the building and maintenance costs, which rose much higher than anticipated.⁴⁶

Purjelaivasäätiö continued its work and studied the possibility of acquiring a used sailing ship from abroad. During the 1980's the foundation did discuss several alternatives, but it did not in the end acquire a ship of its own. It may be mentioned that the foundation's first sail training camp of its own was held in 1982 on the hired vessel *Skopbank of Finland*.⁴⁷

The activities of the *Purjelaivasäätiö* became more regular when it acquired the staysail schooner *Lokki* of the Sea Rover 51 type in 1984, and the next year the *Tavi* of Finnsailor 34 type. The latter vessel was exchanged after a few years to a ketch of the Nauticat 43 type, which was named *Tavi II*. As the foundation's fleet expanded and it had better opportunities for different activities, the status of the foundation increased. In 1991 the Sail Training Association concluded a co-operation agreement with the *Purjelaivasäätiö*, making the latter's STA status in Finland official.⁴⁸

In 1990 the *Purjelaivasäätiö*'s project of acquiring an ocean-going training ship of their own got wind into its sails in earnest, thanks to the decisions taken by the foundation's board. The planning of the project had started already in 1987, when the foundation's general meeting ordered the board to look into the development of the foundation's fleet. The aim was to have a modern sailing ship, which would nevertheless express traditional values, by 1992, when the Cutty Sark Tall Ships' Race would next visit Finnish waters. The long-time

dream was realized in the spring of 1992, when a 110 foot two-masted schooner designed by the Frenchman Guy Ribedeau Dumas, was launched in Uusikaupunki. The vessel was named *Helena* after the last four-masted schooner to have been marked in the merchant shipping register of Rauma.⁴⁹

After the completion of *Helena* the Purjelaivasäätiö entered an era of ocean-going ships. In addition to the foundation's *Helena*, the foundation has made co-operation agreements with the owners of the kaljaasis *Albanus* from Åland and *Marita* from Porvoo, *Raahen Fiia*, the schooner *Lokki* and the gaff ketch *Feie*. This ensures that the fleet fulfills the objectives set by the foundation quite well. Also, in the future the foundation will focus on basic sail training, and it will direct more resources to achieving this than to other activities. The work of the foundation is backed by Suomen nuorisopurjehtijat ry. (SNUPU) ('Finland's young sailors association'), which was founded about ten years ago by people who have participated in the foundation's sail training activities. Every year this association takes on more and more responsibility for organizing the sailing activities.⁵⁰

Young people have also sailed in the 1990's on other still-running traditional ships: the kaljaasis *Astrid*, *Inga-Lill*, *Svanhild* and *Valborg* and the ketch *Freja* have Helsinki as their home port, the kaljaasis *Inga* and *Helena* hail from Turku and the kaljaasi *Vivan* from Kotka. The activities teaching traditional seamanship to the young will grow in the Helsinki region, when an ideological association, Helsingin Perinnepurjehtijat ('Helsinki Traditional Sailors'), founded in 1996, completes its project: a one-masted south coast archipelago-type vessel built in the style of the 19th century.

Helsinki of the sailing ships

Sailing ships have visited Helsinki's North Shore since the 17th century, and among those vessels was a pioneer of Finnish seafaring. Probably the first Finnish sailing ship to cross the Atlantic was the *Anders Johan Nordenskiöld*, owned by Helsinki merchants Bock, Cederlund, and Govinius. In Cadiz, Spain, the captain of this 191 last vessel deemed it best to take on a cargo to the West Indies in 1769. The vessel travelled via the

Canary Islands, riding the north-east trade wind to Havana and returning to Cadiz the same year by a route north of the Azores. The *Anders Johan Nordenskiöld* returned to her home port, Helsinki, in 1770.⁵¹

Another Helsinki vessel, *Generalen Grefve Friedrich Posse* is generally regarded as the first Finnish sailing ship to cross the equator and visit South America. She accomplished the voyage in 1782-1783.⁵²

At the end of the Swedish period, Helsinki's merchant fleet was the largest in the country, comprising 15 full-rigged ships, 4 brigs, 5 kaljaasis and three smaller coastal vessels. After the Swedish-Russian war of 1808-1809 the situation looked much more hopeless, as the number of vessels had dropped by half in four years, on top of which "the harbour had become shallower, the wharfs and the customs house had burned to ashes, and the surrounding forests had been chopped down." During the 19th century, the number of Helsinki's merchant fleet fluctuated greatly according to the economic situation. In 1856, after the Crimean War, which had caused great damage to Finland's merchant shipping, Helsinki's merchant fleet was the third largest in the country – only those of Turku and Uusikaupunki were bigger.⁵³

At the end of the 1870's there were only 17 vessels fit to be registered in the capital, with a total cargo-carrying capacity of 2172 register tons. Of these ships ten were already steamships. Shipowners had undoubtedly considered the pros and cons of steam – passage independent of winds, capital investments and new technology. The development was inevitable: although there were 67 sailing ships and 67 steamships registered in Helsinki in 1913, there were considerable differences in the tonnages of the vessels. The net tonnage of the sailing fleet, 10 545 tons, was only a third of that of the steam-powered fleet.⁵⁴

Finland is known as the last sailing ship country, undoubtedly thanks to the sailing fleet owned by Gustaf Ericson of Åland Islands in the 1920's and 1930's. However, it is worth remembering that sailing ships – even big ones – sailed under the flags of shipping companies operating in Finland's other coastal towns too. For example, Helsinki was the home port of the following ocean-going sailing ships: *Rowena*, *Fennia*, *Sivah*, *Hellas*, *Milverton*, *Favell*, *Glenard* and *Grace Harwar*. The last and per-

haps the most famous of Helsinki's full-rigged sailing ships was *Suomen Joutsen* ('Swan of Finland'), first moored at Katajanokka quay, and then transferred to Aura River in Turku, to the delight and pride of all Turku inhabitants.⁵⁵

As proof of Helsinki's once again becoming a great seaport in the year 2000, the Port of Helsinki has promised that Kana-varanta and the Firewood Wharf area will in the future retain their function in seafaring under sail, and that even after the year of celebration, the North Shore will be developed as a maritime meeting place for the enjoyment and benefit of all the people in Helsinki and the whole of Finland.⁵⁶

Notes

1. Suolahti 1950, 119.
2. Ibid., 159.
3. Erävuori 1981, 22.
4. Erävuori 1981, 25; Suolahti 1950, 163-164.
5. Hornborg 1950, 587.
6. Erävuori 1981, 27-28.
7. Ibid.
8. Ibid., 29-34.
9. Hornborg 1950, 590-591.
10. Lönnqvist-Rönkkö 1988, 93.
11. Erävuori 1981, 29-30, 36-37.
12. The present storehouse on the island was probably built no earlier than the beginning of the 19th century. Lönnqvist – Rönkkö 1988.
13. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 138.
14. Hyvärinen - Sammallahti 1991, 6.
15. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 139.
16. Hyvärinen - Sammallahti 1991, 4-14.
17. Ibid., 94.
18. Sinisalo 1984, 77-83.
19. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 84-85.
20. Riimala 1987, 18.
21. Ibid., 20.
22. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 166.
23. Riimala 1987, 20.
24. Erävuori 1981, 68 - 73.
25. Riimala 1987, 4.
26. Lönnqvist - Rönkkö 1988, 140.
27. Maritime Museum of Finland (SMM), Archives of the Register of

Traditional Ships. Material on the Firewood Wharf (Halkolaituri).

28. Ibid.
29. Ibid.
30. Ibid.
31. Bishop 1994, 23-24.
32. Ibid.
33. Ibid.
34. Ibid., 27-28.
35. Ibid., 155-158; Windjammer Lubeck Kiel 1972, 2-9.
36. Melin 1998, 44.
37. Bishop 1994, 23-34.
38. Ibid., 27-29.
39. Ibid., 27-28.
40. Ibid., 27-28; Ibid., 112-116.
41. Ibid., 122-123.
42. Ibid., 40-41.
43. Vitikka 1976.
44. Tuomisalo et. al. 1998, 11-12.
45. Annual reports of Meriliitto 1926 – 1986.
46. Tuomisalo et. al. 1998, 12-14.
47. Ibid., 17-19.
48. Ibid., 21-22.
49. Ibid., 23-25.
50. Villikari 1993, 22-25.
51. Tuomisalo et al 1998, 28-30.
52. Toivanen 1993, 120.
53. Ibid., 121.
54. Toivanen - Riimala 1993, 251-253.
55. Ibid., 255.
56. Information on individual ships is collected from Haapio and Holmroos 1980.
57. Melin 1998, 44-45.

References

Unprinted sources

Maritime Museum of Finland (SMM), Archives of the Register of Traditional Ships. Material on the Firewood Wharf (Halkolaituri).

Works cited, see page 21.