



Kauppaa ja merenkulkua

TURUN SATAMA – 860 VUOTTA

Turun luonnonsataman edellytykset periytyvät vähintään 65 miljoonan vuoden takaa, jolloin Suomen ikivanhaan peruskallioon syntyi syviä murtumalinjoja. Merellä murtumalinjojen kohdille jäi saarten väliin Airiston kaltaisia syviä ja silti suojaisia väyliä. Maankuoren nousun myötä syntyi myös Aurajoen jokiuoma, jonka varrelle alkoi syntyä asutusta.

Asutus veti kaupan Aurajoen rannoille, jotka tunnettiin vilkkaana kauppapaikkana jo rauta-aikana. Joelle purjehti aluksia koko Itämeren alueelta ja kauppaa käytiin monilla kielillä, jos kohta käsimerkeilläkin. Suomalaiset turkikset tekivät kaupansa vientimarkkinoilla ja vaihtokauppoja hierottiin erityisesti balttien, ruotsien ja novgorodilaisten kanssa.





Osa 1700-luvun alkupuolella laaditusta kaavamaisesta kartasta, jossa linnan kaupungin puolelle on piirretty sekä avattava tullipuomi, satamavarasto että tullitupa. TMK.

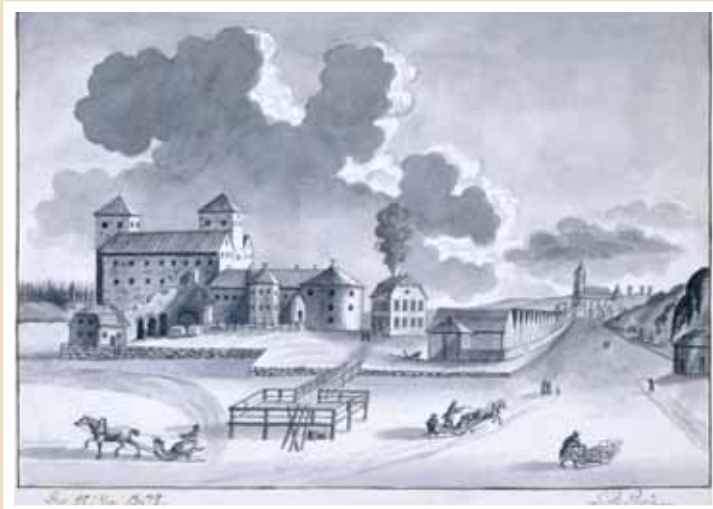
1000 – 1300

Aikakauden alussa Turun satama tunnettiin jo Väli-meren maissa asti. Kiitos siitä lankeaa arabialaiselle Al-Idrisille, joka piirsi sataman sijainnin kartalleen vuonna 1154 nimellä Abuwa. Lisävauhtia kansainvälistymiselle antoi hansajärjestö, jonka organisoima saksalaiskauppa keskittyi 1200-luvun lopulla Unikankareen seudulle nousseeseen jokisatamaan.

Jokisataman muodostivat porvareiden tavara-aitat. Niiden laitureihin kiinnittyneet hansojen koggi-laivat hallitsivat kaupunkikuvaa torin, tuomiokirkon ja porvaristalojen kanssa. Vilkkaiden ulkomaanyhteyksien ansiosta Turusta kehittyi luonnostaan Suomen pääkaupunki.



Thomas Leglerin maalaus 1800-luvun puolivälistä: Turun linna 1600-luvulla TMK.



A.F. Skiöldenbrandin mukaan tehty laveeraus vuodelta 1807, L. A. Prytz. Kuvaa helmikuun 28. päivää vuonna 1808, jolloin poltettiin eskaaderin alukset ja varastot Kustaa IV Aadolfin luvalla kun venäläiset hyökkäsivät Suomeen.) TMK

1300 – 1600

Turun asema Suomen ulkomaankaupan keskuksena vahvistui. Laivoja kulki edestakaisin kaikkiin Itä-meren tärkeimpiin satamiin. Turun kautta löysivät tiensä eurooppalaisten pöytiin saariston silakat ja kuivattu kala. Paluurahtina saapui suomalaisten elämää maustamaan mm. suolaa ja viinejä.

Maunu Eerikinpojan maanlaki antoi Turulle vapaan purjehdusoikeuden, kun muilla suomalaisilla oli lupa purjehtia vain Turkuun tai Tukholmaan. Aluksi Turusta purjehdittiin ensisijaisesti Lyypekkiin, mutta 1400-luvun alkupuolella tärkeimmäksi vastasatamaksi nousi Danzig. 1500-luvulla noin puolet Turusta lähteneistä laivoista suuntasi Danzigiin, neljännes Tukholmaan ja loput mm. Lyypekkiin, Tallinnaan, Narvaan ja Riikaan.



Bernhard Reinholdin maalaus 1872. Aurajoen suun maisemia, jossa ei nykyaiksesta satamasta vielä näy merkkejä. 1830 luvulla ensimmäiset todelliset turistit saapuivat Turkuun. TMK

1600 – 1800

Euroopan hovien nujakoidessa keskenään rahdattiin Turusta tervaa sotalaivojen tilkkeeksi. Tervakauppa ja siihen liittynyt hollantilaispurjehdus laajensivat Turun kauppayhteydet Pohjanmerelle. Sotatantereille kuljetettiin myös miehiä, kun suomalaista sotataittoa tarvittiin mm. 30-vuotisessa sodassa.

Aurajoella säilyivät edelleen ranta-aitat ja lastauspaikat. Joen mataloituminen pakotti kuitenkin suuret alukset jäämään Linnanaukon redille, jossa ne jälleenlastattiin proomuista. Maanousu ja Aurajoen tuoma liete madalsivat edelleen Aurajokea ja Linnanaukko, minkä takia käynnistettiin säännöllinen ruopauustyö vuonna 1739 Pikisaaren ja Suurtorin välillä.

Turun jo välillä taantunut purjehdus elpyi 1730-luvulla. Seuraavan vuosikymmenen lopulla Turulla oli 12 syvänmerenpurjehtijaa, jotka veivät lautatavaraa, tervaa ja rautaa Välimerelle asti tuoden sieltä suolaa, tupakkaa, sokeria ja viinejä.

1800 – 1900

1800-luvun alkupuolella Turku oli edelleen Suomen johtava satama. Eniten yhteyksiä Turkuun suuntautui edelleen Itämeren piiristä, mutta Pohjanmeren, Atlantin ja Välimeren purjehduksen osuus kasvoi. Vuosisadan puolivälissä Turkuun saapui aluksia aina Argentiinaa myöten.

Kaupungin omaan kauppalaivastoon kuului esimerkiksi suuria suolalaivoja, jotka talvisin kuljettivat rahtia valtamerillä.

Turun sataman rooli myös matkailijoiden siltana Suomesta Skandinaviaan korostui säännöllisen höyrylaivaliikenteen ansiosta. Ensimmäinen höyrylaiva, siipirataskuunari Stockholm alkoi kulkea Turun ja Tukholman välillä 1821. 1830-luvun lopulla alkoi säännöllinen höyrylaivaliikenne Tukholman lisäksi Pietariin ja Helsinkiin.



1900-luvun alun silakkamarkkinoilta, Aurasillan alapuolelta. Syysmarkkinat järjestettiin säännöllisesti ainakin vuodesta 1636 alkaen. TMK.



Autojen tuontia Turun satamassa vuodelta 1936. Turun satama



Työnjakotilaisuutta odoteltiin kauniina elokuun päivänä 1936. TS/TMK.



Otkantin kärki 1950-luvun jälkipuoliskolla. Vasemmalla Svea Regina ja oikealla SHO:n Wellamo. Kuva Rautavuori, Turun Satama.

1900 – 2000

Rautatien tulo satamaan ja Kanavaniemen laituriin rakentaminen vilkastutti merkittävästi sataman liikennettä. Höyrylaivojen osuus tavaravaihdosta kasvoi kahteen kolmannekseen. Bore-yhtiöiden säännöllinen talvilaivaliikenne Tukholmasta siirtyi 1901 Kanavaniemelle, josta nyt voitiin jatkaa laivalta eteenpäin junalla, raitiovau- nulla tai hevosajurin kyydissä.

1930-luvulla Pansioon rakennettiin öljysatama, josta tuli tärkeä öljytuotteiden tuonti- ja jakelusatama. Viennissä yhdeksi ykköstuotteeksi nousi voi, jonka vienti keskitettiin 1934 valmistuneeseen voimakasiiniin. Linnanaukon laituri valmistui 1955 ja sitä seurasi muutaman vuoden jälkeen Länsilaituri. 1960-luvulla Turusta tuli merkittävä autojen tuontisatama.

1900-luvun lopulla matkustaja- ja rahtiliikenne tehostui- vat uudentyyppisten autolautojen ansiosta. Ensimmäisenä Turusta Tukholmaan liikennöi Yhteisvarustamo Siljan Skan- dia vuonna 1961. Vuonna 1973 mukaan tuli myös Viking Line. Tänä päivänä Turusta lähtee Tukholmaan neljä alusta joka päivä, mukanaan risteily- ja automatkustajia sekä rek- koja lasteeneen.





*Turun Satama
7190-luvun
alussa.*



Telakkana Årjanta Aurajoesta 1960-luvulla.



*Matkustajia nousemassa autolautta Nordiaan
1970-luvun alussa*



2000 –

Turun Satama on Suomen tärkein Skandinavian liikenteen satama ja jakelukeskus. Matkustajaliikenteessä asiakkaita palvelevat nykyaikaiset, mukavaan matkustamiseen suunnitellut alukset. Elinkeinoelämän logistisia tarpeita palvelevat tiheät yhteydet Itämeren satamiin sekä huipputehokkaat logistiikkakeskukset. Sataman kehittämisen lähtökohdina ovat asiakkaiden tarpeet ja ympäristön huomiointi.

TEKSTI Sanakari/Kari Ahonen KUVU Jan Engblom

Viisi vuosikymmentä laivanvarustajana



Merenkulkuneuvos Kaj Engblom on tehnyt pitkän ja kunnioitettavan elämäntyön suomalaisen varustamoelinkeinin parissa. Merenkulkualalle häntä vetivät nauvolaiset sukujuuret, sillä hänen isoisänsä Karl-Johan Engblom rakennutti ensimmäisen laivansa jo vuonna 1890. Kaj Engblomista tuli laivanvarustaja jo parikymppisenä, kun hän hankki ensimmäisen osuuden omaan alukseen vuonna 1956.

–Isoisäni kuljetti enimmäkseen sammuttamatonta kalkkia, jota hän osti laivalastillisen Paraisilta ja vei Perämeren satamiin aina Tornioon asti. Samoista satamista hän toi paluulastina romurautaa Taalintehtaalle. Kalkin kuljetus sammuttamattomana oli melkoisen tehokasta toimintaa, sillä perillä siitä saatiin vettä lisäämällä 10-kertainen määrä sammutettua kalkkia. Pienellä aluksella saatiin näin kuljetettua suuri määrä kalkkia, mutta veden kanssa piti olla varovainen. Jokainen varmaan ymmärtää, mitä alukselle olisi tapahtunut lastin tilavuuden kymmenkertaistuesssa yhtäkkiä kesken matkan, **Kaj Engblom** kertoo sukunsa merirahtauksen alkuvaiheista.

Jo pikkupojasta asti merellä liikkuneen Kaj Engblomin oma merimiesura alkoi 1950-luvun alussa. Hänen isänsä Georg jatkoi oman isänsä aloittamaa saaristo- ja rannikkoliikennettä omalla kaljaasillaan ja nuori Kaj oli innolla mukana jo 15 vuotta täytettyään.

–Sodan jälkeen tavarankuljetuksesta iso osa tapahtui pienillä aluksilla rannikon satamien välillä, koska kuorma-autoja oli vielä vähän. Meidänkin kaljaasimme puskutti ahkerasti pitkin rannikkoa Perämereltä aina Suomenlahden pohjukkaa myöten. Isäni kaljaasissa oli toki vielä purjeetkin, mutta pääosin edettiin moottorivoimalla. Suuremman nopeuden lisäksi moottorilla ajoa puolsi aluksen parempi käsiteltävyys saariston kapeilla ja sokkeloisilla väylillä, Kaj Engblom kertoo.

Saaristolaivoista moderneihin rahtialuksiin

1950-luvun puolivälissä perheen omistama Apostol av Nagu -kaljaasi alkoi jäädä pieneksi ja oli aika siirtyä suurempiin aluksiin. Vuonna 1956 hankittu 130 dw-tonnin alus oli ensimmäinen laiva,

Kolmimastokuunari Linden osallistuu myös Turun heinäkuiseen Tall Ships' Races -tapahtumaan.



jossa Kaj Engblom oli itse osakkaana. Kuiden vuoden kuluttua aluskoko lähes kaksinkertaistui, kun edellinen alus vaihtui 230 dw-tonniseen laivaan.

–Seuraavan kymmenvuotisjakson aikana aluskoko kasvoi jatkuvasti ja viimein vuonna 1973 perustimme edesmenneen Kurtveljeni kanssa Rederi Ab Engshipin. Varustamomme alusten koko kasvoi nopeasti, ja vuonna 1976 meillä oli ensimmäistä kertaa liikenteessä kaksi alusta yhtä aikaa. Jatkossa uusia aluksia hankittiin vuosittain ja vanhoja aluksia myytiin myös eteenpäin. Laskujeni mukaan olen urani aikana ostanut tai rakennuttanut 26 alusta ja myynyt 15, Kaj Engblom muistelee.

Eräs kaupantekotilanne vuosien varrelta on jäänyt erityisesti mieleen. Yksi Engshipin aluksista oli myyty ruotsalaiselle ostajalle. Alus oli telakoitu Aurajoen korjaustelakalle, missä suuri ja melkoisen arvovaltainen ryhmä odotti ostajaa luovutustilaisuuden merkeissä.

–Paikalla oli muun muassa Norjan konsuli, sillä alus oli siirtymässä Norjan lipun alle. Myös aluksen päällikkö miehistöineen oli valmiina vastaanottamaan työnantajansa, jonka piti saapua aamulaivalla Tukholmasta. Laiva tuli, mutta ostaja ei näkynyt eikä kuulunut. Viimein taskussani soi puhelin. Ruotsalaisostaja ilmoitti, että hän ei ollut herännyt laivalla ja oli parhaillaan Pikisaaren kohdalla menossa takaisin Tukholman suuntaan. Aluksen luovutus siirtyi seuraavaksi päiväksi, mikä ei onneksi ollut Unikeon päivä, merenkulkuneuvos Engblom muistelee nauraen.

Aluksen päälliköstä koko varustamon ruoriin

Yli 50 vuoden merillä olon jälkeen Kaj Engblom jäi maihin vuonna 1982. Viimeiset kymmenen vuotta eri alusten päällikkönä toimittuaan hän otti vastuulleen Suomen merkittävimpien varustamojen joukkoon nousseen yrityksen liiketoi-

minnan johtamisen. Tässä tehtävässä hän jatkoi aina vuoteen 2001 asti, jolloin oli aika siirtyä ansaitulle eläkkeelle.

Vuonna 2006 erinomaisessa kunnossa ollut Rederi Ab Engship myytiin Rettig Group Oy Ab Borelle, jolla oli se arvokkuus, jota tarvittiin Rederi Ab Engshipin oston. Yrityskaupan myötä Boresta tuli iso varustamo, joka voi tarjota monipuolisia merikuljetuspalveluita markkinoiden vaatimusten mukaan.

Samana vuonna Kaj Engblom palasi kuitenkin laivanvarustajaksi pelastamalla palan suomalaista purjelaivakulttuuria. Yhdessä maarianhaminalaisen Bror Husellin kanssa hän hankki omistukseensa kuunari Lindenin, joka on Suomen suurin matkustajapurjealus.

–Tärkein syy Lindenin hankkimiseen oli, ettemme halunneet hienon aluksen päätyvän ulkomaille. Alus on jäljennös samannimisestä kolmimastokuunarista, joka purjehti Suomen vesillä vuosina 1920-1940. Nyt Linden palvelee täysin varustettuna charter-aluksena tukikohtanaan Kasnäs. Ensi kesänä se osallistuu myös Turun heinäkuiseen Tall Ships' Races -tapahtumaan. Niissä merkeissä olemme varanneet sen päiväksi omaan käyttöön ja varmaan tulee itsekkin tartuttua ruoriin, merenkulkuneuvos Kaj Engblom kertoo jo innokkaasti tulevaa kesää odottaen.

LAIVAKORPUISTA LAPSKOUSSIIN

– merimiesruokaa aidoimmillaan

Ruoka oli purjelaivakaudella yksi miehistön suurimpia purnauksen aiheita, eikä ihme. Pääateriat koostuivat käytännössä liha- tai papusopasta ja puurosta. Aamupalaksi tarjottiin perunoita ja edellispäivän lihasopasta jääneitä lihanpaloja ruskean kastikkeen kera, minkä voimalla miesten piti selvitä päivän töistä. Välipalaksi oli tarjolla runsaasti kahvia ja näkkileipää tai laivakorppuja, joita myös “kattotiiliksi” ja “pähkinäsärkijöiksi” kutsuttiin.

Vuonna 1874 merenkulkijoiden ruokavalion parantamiseksi määriteltiin ruokajärjestys, jonka tarkoitus oli monipuolistaa ateriointia aluksilla. Sen mukaan miehistön viikottaiseen ruokavalioon piti kuulua leipää ja voita, naudan- ja sianlihaa, kalaa joko tuoreena tai suokalana, läskiä, ohra- ja riisiryinejä, vehnäjuhoa, kahvia, teetä ja sokeria sekä siirappia. Niiden lisäksi proviantista eli ruokavarastosta löytyi yleensä perunoita, porkkanoita, kaalia, lanttua ja sipuleita. Näistä perusaineista syntyy myös perinteinen merimiesruoka lapskoussi. Liverpoolin satamakaupungista peräisin olevaksi mainittu lobscourse tunnetaan eri maissa mm. nimillä lapskojs, lapskaus, labskous ja lobskouse.

Huh, hah, hei ja rommia pullo!

Rommia on iät ja ajat pidetty merimiesten juomana, mikä lienee saanut alkunsa brittilaivastosta. Vuonna 1655 Englannin laivastossa palveleville merimiehille määrättiin rommikiintiö, joka korvasi aiemman olutkiintiön. Määräyksen mukaan aamupäivisin miehistö sai 28 cl 80-prosenttista rommia ja iltapäivällä sekä illalla päivän työ palkittiin tupla-annoksella. Nykypäivän rommivahvuuteen muunnettuna 1600-luvun brittimerimiehen päivittäinen annos oli siis peräti kaksi litraa rommia!

Lapskoussi

Tarveaineet:

- 750 g raavaan lapaa
- 750 g sian lapaa
- 500 g lammasta
- 3 sipulia
- 2 porkkanaa
- pala lanttua
- 20 valkopippuria
- 20 maustepippuria
- 2-3 litraa vettä
- 1 rkl suolaa
- 3 kg perunoita.

Valmistus:

Paloittele lihat ja kuori juurekset. Laita lihat, mausteet ja juurekset sideharsopussiin ja keitä raaka-ainepussia kattilassa neljä tuntia. Irrota kypsä liha luista ja revi liha mahdollisimman pieniksi muruiksi. Survo porkkanat ja lanttu. Keitä perunat kypsiksi liemessä. Kaada vesi pois ja survo perunat. Sekoita raaka-aineista tasainen massa ja ohenna lihaliemellä, kunnes sose on notkeaa. Lisää tarvittaessa suolaa ja pippuria.

Tarjoa lapskoussi kuumana kekona lautaselta. Keon päälle tehdään syvennys, johon pudotetaan voinokare.

