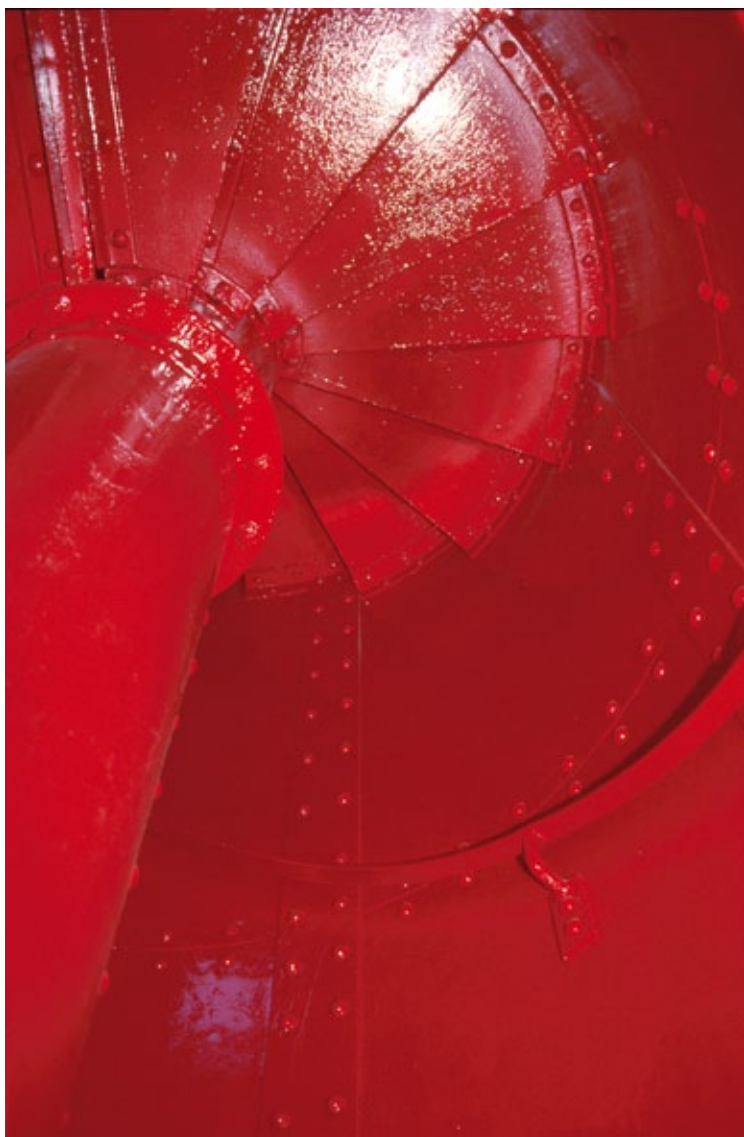


HARRI NYMAN

MERIVÄYLIEN RAKENNUSPERINTÖ





Valassaarten majakka valmistui 1886. Majakan por-
raskuili sai hehkuvan punaisen maalikerroksen vain
muutamia päiviä ennen inventointia kesällä 1999.
Monet kohteet ovat muuttuneet myös inventoinnin
jälkeen. Tämä julkaisu tarjoaa kuvan merenkulun
rakennusperinnön tilasta vuosina 1996–2000.

Museoviraston rakennushistorian osaston raportteja 21

URN:ISBN:978-951-616-200-6 (pdf)

ISBN 978-951-616-201-3 (nid.)

ISSN 1236-6447

© 2009 Museovirasto, Helsinki

Harri Nyman

toim. Marja-Leena Ikkala

Taitto Antero Airos



MUSEOVIRASTO

Sisällys

Saatteeksi	5
Historia kerrostuu väylien varsille	6
Merenkulun rakennusperinnön inventointi 1996–2000	14
Merenkulun rakennusperinnön arvoista	15
Kohde-esittelyt	
Pohjanlahti	17
Saaristomeri	39
Suomenlahti	52
Kohdeluettelo ja kartat	70
Kuvatiedot	76



Ritgrundin luotsi- ja majakkasaari Raippaluodon pohjoispuolella.



Svartbådanin jyhkeä tornikummeli Helsingin ulkosaaristossa on Harmajan majakan pari. Väylä kaupunkiin kulkee merkkien välistä.

Saatteeksi

Meriväylien merimerkit ja luotsipaikat ovat näkyvä osa saariston ja rannikon kulttuurimaisemaa. Yhdessä erikäisten laivareittien ja satamapaikkojen kanssa majakat, kummelit, pookit, luotsiasemat, kaasat ja loistot muodostavat huomattavan liikennehistoriallisen kokonaisuuden. Suomen rannikkoa sivuavat reitit liittyvät osaksi koko Itämeren kattavaa verkostoa. Merimerkit ja luotsaustoiminta ovat luoneet edellytykset rahtien ja ideoitten välittymiselle – ne ovat kansainvälisten yhteyksien takeita.

Meriväylien ylläpidosta ja luotsaustoiminnasta vastaavat nykyisellään Merenkululaitos ja luotsausliikelaitos Finnpilot. Merenkulun rakennusperintö puolestaan on kulttuuriympäristön suojelusta vastaavien viranomaisten huolenpidon kohteena. Tehtävä ei ole helppo – on pysyttävä tekemään kauaskantoisia ja perusteltuja valintoja sekä hyväksyttävä myös se, että osa kohteista joskus väis-

tyy. Merimerkkien ja luotsipäivystyspaikkojen onnistunut ja oikein kohdistettu suojelu lähtee kohteiden laajasta tuntemuksesta

Museovirasto esittelee tässä julkaisussa 142 maamme merkittävimpiin kuuluvaa merenkulun rakennusperintökohdetta; Itämeren piiri avautuu koillisesta näkökulmasta. Tiedot perustuvat Suomenlahdella, Saaristomerellä ja Pohjanlahdella vuosina 1996–2000 tehtyihin rakennushistoriallisiin inventointeihin. Ahvenanmaa ja sisävesialueet rajautuvat tarkastelun ulkopuolelle. Kohde-esitelyjen lisäksi hahmotetaan muutamin nopein piirroin merimerkkien ja luotsitoiminnan asemaa maamme merenkulun historiassa.

Harri Nyman, Mikko Härö ja Maire Mattinen



”Suomi alkaa Utöstä”, sanotaan. Saari on ensimmäinen paikka, minkä merenkulkijat maastamme näkevät; sieltä tuleva luotsi toivottaa laivaväen tervetulleiksi ja saattaa saariston sisään.

Historia kerrostuu väylien varsille

Säännöllinen kauppamerenkulku Itämerellä lisääntyi keskiajalla. Tallinnan eli Räävelin nousu tärkeäksi hansakautan keskuksiksi lisäsi myös Suomen kautta tapahtuvaa meriliikennettä. Hansakauppiaiden käyttämät, syvällä uivat koggi-tyyppiset alukset liikkuivat vain vakiintuneita reittejä pitkin. Suomen kautta kulkeneista meriteistä tärkein oli Ahvenanmeren ja Saaristomeren kautta Porkkalan niemelle ja sieltä Suomenlahden yli Viron rannikolle johtanut väylä. Tältä jo 1200-luvulla tunnetulta pääreitiltä ristesi väyliä myös muihin keskuksiin, kuten Turkuun ja Viipuriin.

Turvallisen merenkulun edellytys Suomen karikoisilla saaristo- ja rannikkovesillä oli paikalliset olosuhteet tuntevan luotsin käyttö. Suomeen johtavien väylien alkupisteessä sijainnutta Kökarin luostaria onkin pidetty varhaisen merenkulun tukikohtana, jossa asuneet fransiskaanimunkit mahdollisesti hoitivat myös luotsin tehtäviä. Sittemmin Itämereltä Suomeen johtaneen pääväylän suuaukko siirtyi Kökarin itäpuolelle lähelle Utötä. Luotsit päivystivät Utöllä purjehduskausien aikana jo 1600-luvulla. Pysyvästi asutettu luotsiyhdyskunta saarella on ollut 1740-luvulta eteenpäin. Vuonna 1753 Utölle rakennettiin Suomen ensimmäinen majakka.

Varhaiset luotsit ja laivojen perämiehet suuntivat lähinnä luonnonmuotojen ja kauas näkyvien rakennusten, kuten saaristo- ja rannikkokirkkojen perusteella. Tärkeimpien väylien varsille rakennettiin jo keskiajalla myös navigointia helpottavia merimerkkejä. Ne olivat lähinnä päivämerenkulun kiintopisteiksi tarkoitettuja kivikummeleita ja puunrungoista kyhättyjä kaasoja. Kiinteiden

merimerkkien lisäksi väylille voitiin asettaa yksinkertaisia luutaviittoja sekä kelluvia tynnyreitä. Itämeren piirissä oli keskiajalla myös valomajakoita, Suomesta niitä ei kuitenkaan tunneta.



Rönnskärin majakka Porkkalan edustalla on paikalla, josta hansakauppiainten keskiajalla käyttämä reitti kääntyi Suomenlahden yli Viron rannikolle. Vasemmalla oleva punainen rakennus on luotsiasema.



Kyrkogårdsön kummi Kirkkonummen edustalla valmistui vuonna 1905. Se edustaa kauas historian hämäriin palautuvia kivirakennusperinteitä.

Kummit

Kummit ovat kivistä kasattuja, usein valkoisiksi kalkittuja päivämerenkulun kiintopisteitä. Merimerkkeinä toimineet kummit mainitaan jo viikinkien saagoissa ja keskiaikaisissa lähteissä, joten rakennustyyppi lienee



Stubben Lillskärin suurkummi Pohjanlahdella. Perimätiedon mukaan kummelissa asuu haltija, sen saattaa nähdä jos kääntyy selin ja heittää rökkiöön uuden kiven olkansa yli.

alkuperältään esihistoriallinen. Tiedetään, että kuningas Kustaa Vaasa kehotti merkitsemään vastaperustettuun Helsinkiin vievän väylän kummeilla 1550-luvulla. Jo aiemmin tällaisia merkkejä oli ollut ainakin Utön ja Turun välillä. Kummeiden kohdalla historiallisten alkujuurien pohdinta on kuitenkin toissijaista; luonteva ja pohjoisissa jääolosuhteissa käytännöllinen kiinteä merkkirakenne on luonteeltaan ajaton.

Valtiollinen luotsi- ja majakkalaitos rakensi Suomen meriväyliien varsille satoja huolellisia kiviladelmia. Tavallisin kummelityyppi oli noin 1,5 - 2,5 metriä korkea jyrkkäseinäinen kivekumpare, mutta suurimmat tornikummit tehtiin lähes kymmenmetrisiksi. Myös varsin mielenkiintoisia – sijoittelultaan ja muodoltaan suorastaan pronssikautisia hautaraunioita, hiidenkiukaita läheneviä – rökkiökummeita tehtiin merireittien opasteiksi aina 1800-luvun lopulle saakka. Luotsi- ja majakkalaitoksen ylläpitämällä laivaväylillä kivekummeiden rakentamisesta luovuttiin melko äkkinäisesti 1900-luvun alussa, syynä oli automaattisesti toimivien johtoloistojen yleistyminen.

Suomen rannikoilla on säilynyt hyviä esimerkkejä lähinnä 1800-luvun jälkimmäiselle puoliskolle ajoittuvista kummeista. Saaristomeren merenkulkupiiri muun muassa pitää edelleen kunnossa kymmeniä tältä ajalta periytyviä kivimerkkejä. Vaikka kummit eivät olekaan rakennusperinnön kannalta varsinaisesti uhanalainen kohderyhmä, on niitäkin pyrittävä suojaamaan ajattelemattomalta tuhoamiselta. Viimeisten vuosikymmenien aikana on valitettavasti osa historiallisista kummeista purettu.

Riukukaasat ja sauvamerkit

Kummeleiden ohella vanhimpia merimerkkityyppejämme ovat niin sanotut kaasat. Ne ovat kirjava joukko erilaisia riukukekoja, jotka ovat kehittyneet vartiotuliksi tarkoitettuista sytyttämättömistä kokoista. Varhaiset vartiokaasat muodostivat rannikon vesireittejä seurailevan tulitiedotusjärjestelmän, jonka avulla voitiin varoittaa vihollislivaston saapumisesta. Vartiotulien käytöstä Suomessa on tietoja jo rautakauden lopulta, ja niitä tiedetään poltetun vielä 1700-luvun lopussa. Ruotsissa viimeiset tiedot vartiotulien käytöstä ovat vuodelta 1854.

Meriväylien tuntumaan, näköyhteyden päähän toisistaan pystytettyjä vartiokaasoja käytettiin myös merenkulkua helpottavina maamerkkeinä. Ne merkittiin merikarttoihin, ja kirjallisissa purjehdusohjeissa selostettiin, kuinka niitä tuli lähestyä ja miten ne piti ohittaa. Puolustusellisen tulitiedotusjärjestelmän jäätyä tarpeettomaksi kaasat palvelivat ensisijassa kauppamerenkulkua. Viimeistään 1800-luvulla niistä kehittyi omaperäinen merimerkkiryhmä, jossa perusmuodoltaan kekomaiseen riukurakennelmaan lisättiin erilaisia huippumerkkejä, kuten poikittaisia tynnyreitä. Seuraavalle vuosisadalle tultaessa merimerkkityyppi oli kuitenkin jo vanhentunut, eikä uusia enää tehty. Nykyisin kevytrakenteiset riukukaasat ovat kadonneet merimaisemastamme kokonaan.

Kaasoihin vertautuvana merimerkkiryhmänä voi pitää sauvamerkkejä. Sellaisiksi kutsutaan hirsirakennelmia, joiden runko koostuu erilaisista pysty- ja vinosuuntaisista tolppa-asetelmista. Yksinkertaisimmillaan sauvamerkki muodostuu vankoilla parruilla pystyyn tuetusta pitkästä keskuspiirusta. Suurimpiin rakennelmiin on sen sijaan kuulunut jopa kymmeniä monimutkaisesti risteäviä runkopuita. Suurille merkeille tyypillinen piirre ovat merkkien yläosaan muodostetut, risteäviä rakenteita laudoittamalla aikaansaadut, helposti tunnistettavat seinäpinnat. Vuoden 1891 merimerkkiluettelossa mainitaan yli 50 sauvarakenteista väylien opastetta. Niiden tilalle ovat myöhemmin tulleet lähinnä pukkitelineiden varaan nostetut linjataulut. Jäljellä on enää yksi suurikokoinen sauvamerkki, Korsnäsin Svetgrund.

Pookit

Valottomat tunnusmajakat eli pookit ovat puisia tai kiviä torneja, joiden tärkeimpinä tehtävinä oli toimia kaupunkiväylän alkua ja luotsiaseman paikkaa osoittavina tunneisteina. Ensimmäiset pookit pystytettiin kaupunkiporvareitten aloitteesta 1600-luvun puolivälissä. Niiden ilmaantuminen liittyi kaupunkilaitoksen voimistumiseen ja kaupunkieihin suuntautuvan rahtiliikenteen lisääntymiseen. Tunnusmajakat olivat purjelaivakauden tärkein merimerkkiryhmä, ja niiden määrä nousi parhaimmillaan noin neljäänkymmeneen. Merimerkkityyppinä pookit syrjäytyivät valomajakoiden yleistyessä 1800-luvun toisella puoliskolla.

Avomerен partaalle pystytetyt, usein yli 20-metriset pookit ovat vaativiin oloihin sopeutettu ja omaleimainen rakennusryhmä. Suomen vanhin säilynyt tunnusmajakka



Svetgrundin sauvarakenteisen merimerkin runko koostuu keskuspiirun ympärille ryhmittyvistä vinotuista. Yläosan lautaverhoilu muodostaa kauas näkyvän rombikuivon.



Lyökin jyhkeäseinäinen kivipooki vuodelta 1756 on ontto. Yläsanteelle voitiin tarpeen vaatiessa sytyttää lyhty. Valo tuikki mustana erottuvista läpirei'istä.

on vuonna 1756 valmistunut Uudenkaupungin edustalla sijaitseva Lyökin kivipooki. Se on oikeastaan ylisuureksi kasvanut kummeli ja viittaa näin ollen taaksepäin merimerkkien esihistoriaan. Toinen mielenkiintoinen piirre on, että Lyökin pookin huipulla pidettiin tilapäisesti lyhtyä. Tämä taas viittaa tunnusmajakat korvanneisiin valomajakoihin. Lyökin pooki on merkittävä rakennushistoriallinen ”lenkki”, kun tarkastellaan merimerkkien kehityskaarta.

Historiallisia tunnusmajakoita on edelleen poikkeuksellisen runsaasti Pohjanlahdella, missä merimerkit ovat Krimin sodan jälkeen säästyneet laajamittaisilta tuhoaloilta. Suomen rannikoilla säilyneet valottomat pookit ovat kansainvälisessä vertailussa mielenkiintoinen, muualta lähes kadonnut rakennusryhmä.



Tammisaaren Storgaddenin tunnusmajakka vuodelta 1933 edustaa myöhäistä tunnusmajakkarakentamista. Yläkulmassa erottuva ”käsivarsi” osoittaa, miltä puolelta luoto on turvallista ohittaa.



Vaasan ulompi luotsiasema Rönnskär sijoittuu kaupungista noin 40 kilometriä länteen. Luotsit tähytivät tunnusmajakan huipulla tai vaihtoehtoisesti luotsiperheille tarkoitettujen asuinkasarmien vinttitorneissa.

Luotsivartiotuvista luotsiasemiin

Luotsausvelvollisuutta hoitaneita luotsitiloja ryhdyttiin perustamaan Suomen saaristoon 1500-luvulla. Luotsaus-tehtävät olivat pitkään sivuelinkeino, ja luotsien toimeentulossa painottuivat tilanhoito ja kalastus.

Varhaisten luotsien käyttämistä päivystys- tai tähytyspaikoista ei juuri ole tietoa. Erityisiä luotsivartiotupia alettiin rakentaa enemmän vasta 1800-luvun puolivälissä. Rakennukset sijoitettiin korkeille kallioille ja niemien kärkeihin. Olennaista oli, että vartiotuvasta aukeni hyvä näköala kauas väylille. Osana 1850-luvulla aloitettuja uudistuksia myös luotsikunta keskitettiin päivystyspaikoille: hajallaan sijanneita luotsitiloja lakkautettiin, ja vartiotupien ympärille alkoi muodostua pieniä luotsikyliä. Luotsikyliissä luotsit asuivat tavallisimmin valtion maalle rakentamissaan omissa torpissaan. Joillekin saarille tehtiin myös luotsikasarmeja, toisin sanoen valtion luotsiperheille tarkoitettuja ”työsuhdeasuntoloita”.

Ensimmäiset luotsivartiotuvat olivat pieniä ja yksinkertaisia hirsitupia. Ajan kuluessa tupiin lisättiin usein

toinen kerros, jolloin syntyi erikoisia, kapeita ja korkeita rakennuksia. Tärkeä piirre ovat myös katonharjalle tehdyt tähytystornit. Ne yleistyivät 1800- ja 1900-lukujen taitteessa, samaan aikaan kun luotsipäivystäjät saivat käyttöönsä kaukoputket. Koska miehet oleskelivät vartiotuvilla vain päivystysvuorojensa ajan, säilyivät rakennukset pitkään pelkistettyinä. Tilanne muuttui vasta 1900-luvun puolivälissä. Luotsiperheitten muuttaessa pois asemasaarilta oli luotsimiesten asuminen järjestettävä uudella tavalla. 1950- ja 1960-luvuilla työvuorojen aikaisiksi tukikohdiksi pystytettiinkin suuri joukko kerrostaloa muistuttavia rakennuksia, joissa asuintilojen päälle yleensä sijoittui suuri-ikkunainen valvomohuone. Uudentyyppisistä rakennuksista käytettiin nimitystä luotsiasema, termi luotsivartiotupa – lotsuppassningstuga – jäi historiaan.

Vaikeakulkuisesta saaristosta johtuen Suomessa on ollut poikkeuksellisen tiheä luotsiasemaverkosto. Parhaimmillaan – 1800- ja 1900-lukujen taitteessa – merenrannikoilla oli jopa noin 100 yksittäistä luotsipalvelupistettä. Laivojen päivämatojen kasvaessa ja navigointitekniikan

kehittyessä asemaketju on sittemmin jatkuvasti harventunut. Vuosien 1919 ja 1989 välillä luotsiasemien määrä väheni 87:stä 24:ään. Virattomiksi joutuneet luotsivartiotuvat ovat jääneet kalastajien ja kesäasukkaiden käyttöön, ja monet niistä ovat kadonneet kokonaan. Kirkkain huomiövärein korostettuja vanhoja luotsivartiotupia näkee kuitenkin ilahduttavan usein siellä täällä väylien varsilla. Ne tuovat maisemaan eloa ja muistuttavat merenkulun turvallisuudesta jo satoja vuosia huolehtineen ammattikunnan historiasta.

Johtoloistot

Ensimmäiset automaattiset johtoloistot asennettiin Suomen väylille vuonna 1883, ja niiden määrä lisääntyi huomattavasti 1800- ja 1900-lukujen taitteessa. Johtoloistot mahdollistivat pimeänavigoinnin mutkittavilla saaristoväylillä. Varhaiset loistot olivat toiminnaltaan epävarmoja, ja niitä hoitamaan syntyi loistonhoitajien ammattiryhmä. Suurin osa näistä oli sivutoimisia, mutta tietyille syrjäisille seuduille palkattiin myös päätoimista henkilökuntaa. Valtio rakensi päätoimisille loistonhoitajille asunnot, joista käsin he tekivät huolto- ja tarkastuskäyntejä vastuualueensa loistokojuissa. Useammasta loistosta vastanneiden

loistonhoitajien tukikohdista pihapiireineen on säilynyt vain Maalahden Lillsand. Lisäksi on ollut vakituisesti miehitettyjä yksittäisiä johtoloistoja, joissa sekä loistolaite että loistonhoitajan asunto sijoittuvat samaan rakennukseen. Näitä on säilynyt muutamia.

Automaattiloistojen tunnusomaisin piirre ovat loistolaitteita suojaavat valkoiset kojut. Ensimmäisessä vaiheessa loistokojut sijoitettiin lähelle väyliä, suoraan kalliolle tai matalille graniittiperustuksille. Myöhemmin korkeiden betoni- ja rautaristikkojalustojen varaan nostetuista loistoista tuli huomattavia maiseman maamerkkejä. Yleisin käytössä oleva kojumalli, kahdeksankulmainen valurautakoju, periytyy 1900-luvun alusta. Sitä edeltänyt pyöreä malli on erittäin harvinainen. Aivan ensimmäisiä puusuoja-ja on tietävästi säilynyt vain yksi tai kaksi.

Olellaisia ovat myös polttoaineen varastointiin tarkoitettut varastokopit. 1800-luvulla loistot toimivat petrolilla; siirtyminen asetyleenikaasuun alkoi 1900-luvun ensimmäisillä vuosikymmenillä. Kaasun varastointimahdollisuudet olivat erinomaiset ja kaasupaloteknologia osoittautui luotettavaksi. Huoltotarpeen väheneminen johti päätoimisista loistonhoitajista luopumiseen. Asemapaikat tyhjenivät henkilökunnasta pääosin jo 1920- ja 1930-luvuilla.



Orhisaaren loisto Airiston selän eteläpäässä on korotettu nykyiseen asuunsa 1930-luvulla. Ensimmäisen vaiheen graniittiperustus – loiston perustamisvuodelta 1903 – näkyy jalustan betonianturoiden välissä polttoainekopin edessä.



Turkuun johdattelevan Kauppakarin johtoloiston loistolaite näkyy rakennuksen etuseinässä. Loistonhoitaja perheineen asui samassa talossa.



Kaksi loistonhoitajaperhettä asui seinänaapureina syrjäisellä Lillsandin saarella Merenkurkun eteläosassa. Lähin miesten vastuualueeseen kuulunut loisto pilkoittaa virkarakennusten välistä.



Söderskärillä kiteytyvät majakkasaaren tunnuspiirteet: karuus, eristyisyys ja rajallisuus.

Loistoihin kuuluvat myös kalastajia palvelevat kalastusloistot. Ne kuvastavat vanhinta loistojen käyttöön liittyvää perinnettä. Maamme vanhin kalastusloisto, Kokkolan Poroluodonkari, on perimätiedon mukaan tehty jo 1700-luvulla. Sen rakenteissa on edelleen nähtävissä muun muassa avotulen pitoon liittyviä rakennusosia. Tuulelta suojatulla kiviarinalla palanut nuotio johdatti verkoilta palaavat kalastajat kotiin pimenevinä syysiltoina. Sittenkin Poroluodonkarin ”lyysiin” tehtiin myös pienoinen torni, siinä pidettiin nuotio korvannutta lyhtyä.

Majakat

Majakat ovat valaistuja merimerkkejä, jotka helpottavat avomerellä kulkevien laivojen navigointia ja estävät näitä ajautumasta liian lähelle rannikkoa. Majakat myös varoittavat karikoista ja opastavat tärkeitten, saariston sisään vievien reittien alkuun. Suomen ensimmäinen valolla varustettu majakkatorni valmistui Utön saarelle vuonna 1753 ja toinen Porkkalanniemen edustalle vuonna 1800. Viimeksi mainittu Kirkkonummen Rönnskär on vanhin Suomessa säilynyt majakkarakenne; Utön nykyinen majakkatorni on vuodelta 1814. Majakat tehtiin 1870-luvulle saakka lähinnä tiilestä ja 1880-luvulta lähtien teräselementeistä. Kun Bengtskärin yli 45 metriä korkea majakkatorni valmistui vuonna 1906, oli Suomessa jo yli 20 merimajakkaa.

Majakat loistivat vain avoveden aikana, mutta niiden toiminnasta huolehtinut henkilökunta perheineen asui työpaikoillaan ympäri vuoden. Historiallisille majakoille tunnusomaisia ovatkin niiden juurella olevat majakanvartijoiden rakennusröyhämät. Majakkahistorian romantii-



Marjaniemen majakka on säilyttänyt siron, klassista pylvästä tavoittelevan hahmonsaa. Useimpien muiden tiilimajakoiden ympärille on myöhemmin valettu tornia tukeva betonimantteli.



Kallbådan majakka vuodelta 1920 on Suomen viimeinen miehitetyksi rakennettu majakka. Rakennuskompositio on vaativien luonnonolojen vuoksi poikkeuksellinen. Majakkatorni ja henkilökunnan asuintilat sijoittuvat samaan rakennukseen.

kanhoitoisella kulta-ajalla, 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa, majakka-asemilla työskenteli yleensä yksi majakkamestari ja kolme majakanvartijaa. Nämä olivat hyvin palkattuja erityisammattilaisia ja hoitivat vastuullista virkaa aikansa huipputeknologialla. Majakat koettiin tulevaisuuteen katsovan ja järjestäytyneen yhteiskunnan symboleiksi.

Ensimmäisten täysautomaattisten majakoiden valmistuminen 1920-luvulla merkitsi huomattavaa käännettä myös majakkahenkilökunnan osalta. Työn arvostus kääntyi laskuun ja virkoja ryhdyttiin vähentämään. Suomen viimeiseksi miehitetyksi majakaksi jäi Merenkurkussa sijainnut Norrskär. Kun saaren majakanvartijat poistuivat asemapaikaltaan heinäkuussa 1987, lakkasi ammattikunta olemasta. Automaatio oli korvannut ihmistyön. Isokarilla muun muassa katkesi viiden sukupolven ammatillinen jatkumo, isiensä ammatista haaveilleiden tulevaisuudensuunnitelmat raukesivat pettymykseen.

Toinen merkittävä majakoihin liittyvä tekniikanhistoriallinen rajapyykki sijoittuu 1950-luvun alkuun. Silloin ryhdyttiin rakentamaan suoraan merenpohjaan perustettuja pohjamajakoita. Pohjamajakat syrjäyttivät vedenalaisten matalien merkkeinä siihen saakka olleet majakkalaivat. Viimeinen majakkalaiva ”Kemi” purjehti asemapaikaltaan Perämeren pohjukasta Suomen merimuseon rantaan Helsingin Hylkysaareen syksyllä 1974. Nykyisin museolaiva on nähtävissä Kotkassa.



Kaskisten Sälgrundin majakan linssistö. Merkittävä tekniikanhistoriallinen detalji ja majakanvartijoiden tärkein huolenpidon kohde.



Ulkosaariston maisemat ovat avoimia ja esteettömiä. Harvat horisontin rikkovat rakennukset liittyvät usein juuri merenkulkuun ja meriväyliin. Norrskärin majakka seisoo loivasti kaartuvan harjanteen korkeimmalla kohdalla. Sen oikealla puolella erottuu luotsiasema.



Päivskärin kummeli Insoon ulkosaaristossa on rakennettu vuonna 1888. Sen huippumerkkinä ollut puusalko on kadonnut, myös valkoinen maalaus on kulunut pois.

Maisemassa luovien

Yksittäisten kohteiden rinnalla Suomessa on hyvin säilyneitä alueellisia kokonaisuuksia, joissa eri-ikäisten merimerkkien ja luotsipaikkojen väliset toiminnalliset ja historialliset yhteydet ovat mielenkiintoisella tavalla nähtävissä. Historiallisista väyläosuuksista edustavimpia ovat Insoon Barösundin kapea saaristoväylä sekä kummeleilla merkitty Päijänteen sisävesireitti. Myös Helsinkiin ja Ouluun johtavat kaupunkiväylät ovat rakennushistoriallisessa mielessä poikkeuksellisen monikerroksisia: nykyaikaisen lomassa silmä tapaa myös paljon ajan patinoimaa vanhaa.

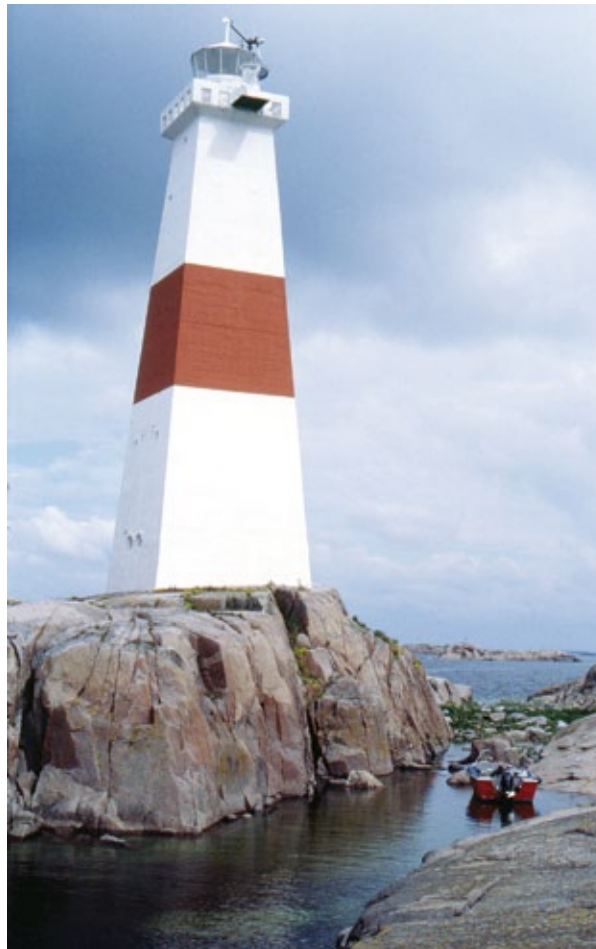
2000-luvun alussa väylillä on kuitenkin tultu selkeään käännekohtaan. Yhä useampi vanha merimerkki- ja luotsikohde on tänä päivänä enemmän historiallinen monumentti kuin merenkulun turvalaite tai aktiivinen luotsitoimipaikka. Erityisen jyrkkää kehitys oli 1900-luvun toisella puoliskolla: Majakat automatisoitiin yksi toisensa jälkeen ja luotsitoimintaa keskitettiin rajusti. Kulttuuriympäristöjen näkökulmasta vakituisen henkilökunnan poistuminen luotsi- ja majakkasaarilta on johtanut paitsi asemamiljöiden alkavaan rapistumiseen myös uusien käyttötapojen tuomiin muutoksiin. Monet pienemmätkin merimerkit ovat jääneet ilman huoltoa ja unohtuneet. Kummeleiden valkoinen maali on karissut pois, ja ruostuvia loistokojuja on korvattu terästankoihin kiinnitetyillä muovikupuisilla tuijuilla. Suuria merimajakoita on viimeaikoina jopa sammutettu, ensimmäisenä Söderskär vuonna 1989. Se myytiin vuonna 2003 yksityiselle, ja siitä tehdään historiallista elämyskohdetta.

Merenkulun rakennusperinnön inventointi 1996-2000

Museovirasto ja Merenkululaitos aloittivat vuonna 1996 merenkulkuhallinnon rakennusperinnön inventoinnin. Tarkoituksena oli arkistokeselvitysten avulla tunnistaa potentiaaliset väylähistorialliset rakennusperintökohteet, dokumentoida niiden nykytila sekä arvioida niiden suojelutarve. Hankkeeseen liittyneet kenttätyöt saatiin päätökseen kesällä 2000. Suomenlahden ja Saaristomerellä inventoi Museoviraston arkkitehti Jouni Multimäki vuosina 1996–1997. Museoviraston tutkija kansatieteilijä Harri Nyman inventoi Pohjanlahden ja Perämeren vuosina 1998–2000. Hän huolehti myös Suomenlahden ja Saaristomerellä täydennysinventoinnista. Merenkulkupiirit tukivat aktiivisesti inventoijien työtä.

Inventoinnin painopistealueiksi – avainkohteiksi – valittiin luotsivartiopaikat, miehittetyiksi rakennetut valomajakat, loistonhoitaja-asemat sekä valottomat tunnusmajakat. Toiseen kategoriaan kuuluivat miehittämättömiksi rakennetut majakat sekä erilaiset pienemmät merimerkit kuten kummelit ja johtoloistot. Lisäksi kenttätutkimukselle asetettiin työn kannalta tärkeä, suuntaa-antava aikarajaus: ennen toista maailmansotaa valmistuneita rakennuksia kutsuttiin historiallisiksi ja sen jälkeen valmistuneita moderneiksi. Näin määritetty kohderyhmä – historialliset avainkohteet – pyrittiin selvittämään kattavasti. Toisen kategorian ja modernien avainkohteiden ympäristöjä sen sijaan inventoitiin valikoidummin. Poimintamaisen työskentelyn lisäksi maastossa tutkittiin esiselvitysten perusteella kiinnostaviksi osoittautuneita alueellisia kokonaisuuksia.

Itse paikalla suoritetuissa kenttätutkimuksissa tarkastettiin Suomenlahdella noin 50 luotsiasemaa, 16 majakkaa ja 7 tunnusmajakkaa; Saaristomerellä 33 luotsiasemaa, 11 majakkaa ja 13 tunnusmajakkaa; Pohjanlahdella 44 luotsiasemaa, 18 majakkaa ja 24 tunnusmajakkaa. Lisäksi kaikilla merialueilla tutkittiin kymmeniä kummeleita, erityyppisiä loistoja ja muita merimerkkejä. Inventoidut rakennukset dokumentoitiin kirjallisten kuvausten lisäksi valokuvaamalla ja poikkeustapauksissa myös piirtämällä. Alkuperäiset aineistot on tallennettu Museoviraston rakennushistorian osaston arkistoon (MV/RHO).



Inventointiryhmän vene Jussarö Sundharun majakan juurella. Majakka vuodelta 1922 on Suomen ensimmäinen miehittämättömäksi rakennettu majakka.



Enstenin vuonna 1856 rakennettu väylämerkki kuuluu erittäin harvinaiseksi käyneeseen puukummeleiden ryhmään. Se edustaa ikivanhaa tapaa merkitä merireittejä ja sen kulttuurihistoriallinen arvo on korkea. Rakennushistorialliset arvot sekä kohteen maisemamerkitys kärsivät hirsikehikon vähitellen sortuessa.

Merenkulun rakennusperinnön arvoista

Merenkulun rakennusperinnön kohdeluettelo muodostuu 142 kohde-esittelystä ja analyysistä. Analyysissä pyritään määrittelemään kohteiden arvoja.

Kulttuurihistoriallisen arvon määrittelyyn kuuluu tässä inventoinnissa arvio siitä, kuinka hyvin kohde kuvastaa alkuperäistä tarkoitustaan, esimerkiksi luotsitoimintaa ja siinä tapahtuneita muutoksia. Onko kohde edustava, hyvin säilynyt tai kuvaavasti kerrostunut, vai onko se jäätyään pois alkuperäisestä käytöstä säilynyt osittain tai vain huonosti? Merkitystä on myös sillä, miten hyvin miljöö heijastelee luotsien, majakanvartijoitten ja loistonhoitajien sekä näitten perheitten elämäntapaa.

Rakennushistoriallinen arvo perustuu rakennuksen tai rakennuskokonaisuuden arkkitehtuuriin, sen säilyneisyyteen ja jatkuvuuteen. Onko kohde lähellä alkuperäistä asuaan, vai onko siinä rakennusajankohdalle vieraita, kokonaisvaikutelmaan nähden summittaisia tai mahdollisesti rumentavia korjauksia ja laajennuksia? Kohde on voinut myös vaurioitua pahoin, ja sen alkuperäiset tyylipiirteet saattavat olla vaikeasti tunnistettavia. Rakennushistoriallista arvoa pohdittaessa kiinnitetään huomiota myös kohteen asemaan arkkitehtuurin historiassa.

Maisemamerkityksellä tarkoitetaan kohteen asemaa ympäröivässä maisemassa. Kohde voi olla hallitseva maisemaelementti, olennainen osa ympäristöä tai sen merkitys on vähäinen. Lisäksi kiinnitetään huomiota näkyvyydessä tapahtuneisiin muutoksiin: mahdolliseen luonnonympäristön metsittymiseen sekä esimerkiksi kulttuuriym-



Norrskärin majakka on hallitseva maisemaelementti, mutta sen rakennushistorialliset arvot ovat kärsineet. Majakkatornin ympärille on valettu tukeva, noin 15 – 30 cm paksu betonikuori: arkkitehti Ernst Lohrmanin piirustusten mukaiset alkuperäiset julkisivut tyyllitelyine detaljeineen ovat peittyneet. Ratkaisulla on kuitenkin fietyä kulttuurihistoriallista kiinnostavuutta, betonointi oli 1920- ja 1930-luvuilla tyyppinen tapa vahvistaa tornien kestävyyttä.



Karin takaa näkyy Ruotsalaisen vartiotupa. Sen tornissa tähysti rymättyläläinen luotsi lähes sadan vuoden ajan, 24 tuntia vuorokaudessa. Hän ehti nähdä tuuliajolle joutuneet puulaivat paukkuvine purjeineen, salakuljettajien pirtuveneiden tummat hahmot saarien välissä... ehkä kollegankin putoavan mereen laivan kyljelle lasketuilta luotsiikkailta. Luotsivartiotupa kertoo tuhat tarinaa maamme historiasta, rymättyläläisille luotsisuvuille se on korvaamaton muistinpaikka. Arvot ovat "mittaamattomat".

päristön jäsentymisessä uudisrakentamisen tuloksena tapahtuneisiin muutoksiin, lähinnä kohteen arvon heikentymiseen.

Informaatioarvo liittyy läheisesti maisemamerkitykseen: Kysytään miten hyvin kohde nykyisellään kertoo alkuperäisestä toimintaideastaan, onko rakenne esillä tai ymmärrettävissä siten, että se kuvastaa alueen historiaa ja kulttuuria.

Symboliarvoon kuuluu huomioita kohteen edustamista henkisistä arvoista, tunnemerkityksistä tai muista epäsuorista ja kokemuksellisista seikoista. Kyseeseen voivat tulla esimerkiksi paikalliset merenkulkuperinteet, valtiollinen itsenäisyysjärjestelmä, tärkeät haaksirikkokertomukset sekä ylipäätään kohteen merkittävyys muistojen ja muistelun kiinnekohtana.

Kohdeluettelo ei ole sisällytetty kaikkia kenttätutkimuksissa dokumentoituja majakka-, merimerkki- ja luotsikohteita. Valintoja on ohjannut arvio kohteen asemasta osana merenkulun rakennushistoriallista kokonaisuutta. Yksittäistä kohdetta on verrattu muihin säilyneisiin kohteisiin sekä kirjallisuuden ja arkistolähteiden perusteella muodostettuun kokonaiskuvaan merenkulun turvalaitteiden ja luotsitoiminnan historiasta. Kohteet edustavat ajallisesti ja maantieteellisesti sekä eri rakennus- ja rakenneryhmät monipuolisesti esille tuoden mahdollisimman hyvin sitä kuvaa, joka merenkulun rakennusperinnöstä kenttätutkimuksissa syntyi. Rajoituksena on todettava, että inventoinneissa keskityttiin ainoastaan valtion toimesta syntyneeseen rakennuskantaan. Esimerkiksi luotsivartiotupien ympärille pystytetyt luotsiperheitten yksityiset asuintalot jäivät tarkastelun ulkopuolelle.

Rakennusperintöluettelon kohteista muutamat on suojeltu rakennusuojelulailla tai asetuksella valtion rakennusten suojelusta. Lisäksi joukossa on muinaisjäänöksiksi lukeutuvia kohteita, jotka ovat automaattisesti muinaismuistolain (295/63) suojaamia. Muiden osalta suojelutilanne on vielä avoin. Varsinaista suojelutapaa olennaisempia ovat kuitenkin arvostava suhtautuminen sekä kohteiden käyttö, jotka viime kädessä turvaavat niiden säilymisen.

Edelleen on huomattava, että nykyisin osa kohteista on yksityisomistuksessa, yksityisiin pihapiireihin ei saa mennä.

Museovirasto, Merenkululaitos ja Helsingin yliopisto ovat julkaisseet verkkoaineiston *Väylien varsilta – Suomen historialliset merimerkit ja luotsipaikat*. Aineistoon voi tutustua Museoviraston verkkosivuilla (polku: etusivu > tietopalvelut > julkaisut > elektroniset julkaisut) www.nba.fi / www.nba.fi/fi/elektroniset. Merenkulun rakennusperinnöstä kerrotaan myös Museoviraston ja ympäristöministeriön tuottamassa rakennusperinto.fi verkkopalvelussa www.rakennusperinto.fi.

Harri Nyman valmistelee kansatieteen alaan lukeutuvaa väitöskirjaa otsikolla *”Uloimmalla rannalla. Luotsi- ja majakkamiesperheet saaristokulttuurin muutoksessa”*. Väitöksen on määrä valmistua vuonna 2009 tai 2010.

Kohde-esittelyt

Pohjanlahti

1 Keminkraaseli

Kemi

Majakka 1938

Keminkraaselin majakkatorni sijaitsee matalan moreeniharjanteen muodostamalla riutalla. Vuonna 1938 valmistuneella majakalla tutkittiin betonista valettujen rakenteiden jäänkestävyyttä. Nämä kokemukset olivat tärkeä osa sitä tietotaitoa, joka johti vedenalaisille matalikoille perustettujen pohjamajakoitten rakentamiseen 1950-luvulla.

Majakka kertoo merkittävästä vaiheesta majakoiden rakennustekniikan kehityksessä, ja siinä näkyvät myöhempien pohjamajakoiden tyypilliset piirteet. Keminkraaseli on hallitseva maisemaelementti ja tärkeä merellisen Kemin tunnus. Se on Kemin edustalla olevan kolmen majakan ketjun vanhin osa. Majakan historia heijastelee myös Kemin satamaan suuntautuvan talviliikenteen vaiheita. Hyvin säilynyt majakka on saaren ainoa rakennus.



Keminkraaselin majakka, korkeus merenpinnasta 25 metriä.

2 Murhaniemi

Kemi

Radiomajakka-asema 1950-luku

Radiomajakan henkilökunnan asuinrakennus ja siihen kuuluva huoltorakennus ovat alkuperäisessä asussaan. Kohteen historiallisen tehtävän kannalta tärkeä radiomasto on poistettu ja siitä muistuttaa vain matala betonijalka. Puuttuvasta radiomastosta huolimatta pihapiiri kuvastaa lyhytikäiseksi jääneen ammattiryhmän toimintaa. Radiomajakoihin liittyvät rakennuskokonaisuudet ovat Suomessa harvinaisia. Vaikka muutamia radiomajakanhoitajille kuuluneita rakennuksia on olemassa, ei Murhaniemeen verrattavia kohteita ole.



Murhaniemen radiomajakanhoitajien asuinrakennus.

3 Ykskivi

Simo

Tunnusmajakka 1874

Ykskiven tunnusmajakka on moreeniharjanteesta muodostuvan saaren ainoa rakennus. Se on tyypillinen 1800-luvun lopun tunnusmajakka, jonka julkisivut ja runkorakenteet kuvastavat rakennusvaiheen työtapoja ja rakenteellisia ratkaisuja. Myös tornin punavalkoinen väritys on tunnusmajakoille tyypillinen. Samana vuonna valmistuneet Ykskiven ja Ulkokorun tunnusmajakat liittyvät Pohjanlahden purjehduskelpoisuuden parantamiseen 1870-luvulla. Molemmat merimerkit on suunnitellut Oulun lääninarkkitehti F.W. Lüchou. Rakennuksena Ykskivi on samanlainen kuin Vaasan pohjoispuolella sijaitseva Ritgrundin majakka.



Ykskiven tunnusmajakka, korkeus merenpinnasta 22,9 metriä.

Ykskivi on erinomainen esimerkki 1800-luvun tunnusmajakasta ja sen sijoittumisesta. Kohteen merenkullinen merkitys on nykyisin vähäinen, ja se on ennen kaikkea rakennushistoriallinen muistomerkki.

4 Härkäletto

Simo

Loisto 1930-luku

Avomeren ympäröimälle matalikolle perustettu Härkäletton loisto on korkea betonirakennelma. Se kuuluu Perämeren alueelle 1920- ja 1930-luvuilla rakennettujen

massiivisten loistomerkkien joukkoon. Osa loistoista on edelleen turvalaitekäytössä. Härkäletton nykyistä tilannetta ei tarkastettu.

5 Ulkokrunni

li

Tunnusmajakka 1874, luotsiasema 1872, loisto 1936, kummeli 1874

Ulkokrunnin metsäinen saari sijaitsee ulkomerellä Oulun ja Kemin välisen väylän varrella. Sen eteläkärjessä on kausiluontoinen kalastajakylä ja pohjoisrannalla tunnusmajakka ja luotsiasema ulkorakennuksineen. Liikennehistorialliseen kokonaisuuteen kuuluvat myös 26,5 metriä korkea rautaristikkoloisto ja kivikummeli. Saarella on jätulintarhoja. Samana vuonna valmistuneet Ulkokrunnin ja Ykskiven tunnusmajakat liittyvät Pohjanlahden purjehduskelpoisuuden parannustöihin 1870-luvulla. Molemmat merimerkit on suunnitellut Oulun lääninarkkitehti F.W. Lüchou. Tunnusmajakalla ei ole säilyneitä vastineita, mutta sen esikuvana on käytetty Hailuodon Hiidenniemen tunnusmajakkaa. Ulkokrunnin tunnusmajakka on selkeäpiirteinen ja pelkistetty merimerkki. Muodoltaan ja sijainniltaan se on tyypillinen 1800-luvun tunnusmajakka. Rakennelmaa on viimeksi kunnostettu 1990-luvulla. Rakennus on hallitseva maisemaelementti.

Ulkokrunnin luotsivartiotuvan ulkoasu periytyy 1930-luvulta. Rakennus oli alun perin tyypipiirustusten mukaan tehty yksinkertainen hirsitupa, mutta sen hahmo on muuttunut useaan otteeseen. Esimerkiksi metsänkasvun vaatimat korotukset on toteutettu poikkeuksellisesti lisäämällä rakennukseen pieni torni. Aseman pihapiiri ja ulkorakennukset ovat säilyneet luotsitoiminnan aikaisessa asussaan. Hyvin säilynyt ja monipuolinen rakennuskanta sijaitsee ympäristössä, jossa ei ole tapahtunut mainittavia muutoksia vuonna 1934 lopetettua luotsitoiminnan jälkeen. Ulkokrunni on hyvä esimerkki eristyneissä oloissa toimineesta luotsiyhteisöstä. Eri aikoina rakennetut merimerkit kuvastavat myös merenkulun turvalaiteissa tapahtunutta kehitystä sekä luotsiaseman ja tunnusmajakan välistä yhteyttä. Ulkokrunni on edustavimpia merenkulun rakennusperintökohteita.



Ulkokrunnin luotsivartiotupa rakennettiin vuonna 1872 yksikerroksiseksi, sitä on jatkettu vaiheittain ylöspäin.



Ulkokrunnin rautaristikkolustainen loisto on Suomen korkeimpia.

6 Kraasukanletto

li

Loisto 1930-luku

Meren huuhtomalle karille perustettu Kraasukanletto on suuren betonitornin ja kahdeksankulmaisen loiston muodostama merimerkki. Se kuuluu Perämerelle 1920- ja 1930-luvuilla rakennettuihin massiivisiin loistomerkkeihin. Osa loistoista on edelleen turvalaitekäytössä. Kraasukanletto kuuluu samaan liikennehistorialliseen kokonaisuuteen kuin läheisen Ulkokrunnin rakennukset.



Kraasukanletton loiston jalusta on muotoiltu kestävämmän jätteen kullutusta.

7 Iin Röyttä

li

Luotsiasema 1898

Iin Röyttä on kookasta metsää kasvava suurikokoinen saari. Luotsiasema sijaitsee entisessä puutavaran lastausasemassa saaren eteläkärjessä. Röyrtän itärannalla on pitkiä aallonmurtaajia ja tukkilauttojen kiinnittämiseen tarkoitettuja rakenteita. Vuonna 1898 rakennettu vartiotupa on kaksi-eroksinen puurakennus. Sen julkisivut on kunnostettu vanhan mallin mukaisesti, mutta sisätiloja on osittain uusittu. Luotsiaseman puuvaja ja ulkokäymälä ovat säilyneet historiallisessa asussaan. Rakennusryhmän ympäristö on metsittynyt ja merelliset näkymät ovat estyneet. Rakennusten muodostama ehjä kokonaisuus on hyvä esimerkki 1800- ja 1900-lukujen taitteen luotsiasemasta.



Iin Röyrtän luotsivartiotupa, oikealla näkyy satamassa työskennelleitten ahtaajien asuntolarakennuksen pääty.

8 Kriisi,

li

Kummeli 1874, loisto

Kriisin kummeli on suurikokoinen kiviröykkiö, jonka päällä on loistolla varustettu puinen huippumerkki. Pohjanlahdella oli 1800-luvulla useita samanlaisen rakenteeseen perustuvia merimerkkejä. Ainoastaan Kriisi on edelleen turvalaitekäytössä. Sen puuosat on uusittu 1990-luvulla. Kummelin vieressä on 1920- ja 1930-luvuille tyyppillinen betonijalustalle nostettu loistomerkki.



Kriisin rökkiökummeli on alun perin vuodelta 1874, sitä on korostettu puisella huippumerkillä ja edelleen pimeänavigoinnin mahdollistavalla loistolla.

9 Martinniemi

Haukipudas

Luotsiasema 1963

Iin Röyrtän luotsit siirtyivät 1960-luvulla Haukiputaan Martinniemeen. Martinniemen luotsiasema on tärkeä maisemaelementti ja olennainen osa alueen teollista satamamiljöötä. Rakennus on hyvä esimerkki toisen maailmansodan jälkeisestä luotsiasemarakentamisesta. Se kuvastaa vaihetta, jolloin saariston luotsiasemia ryhdyttiin siirtämään mantereelle. Rakennus on säilynyt alkuperäisessä asussaan.



Martinniemen luotsiasemarakennus Haukiputaalla.

10 Keskihiuvet

Haukipudas

Loisto 1930-luku

Keskihiuvetin betonirakenteinen loisto kuuluu Perämerelle 1920- ja 1930-luvuilla rakennettujen massiivisten loistojen joukkoon. Sen ulkoasu on poikkeuksellisen vaikuttava. Loiston lähiympäristö on pahoin metsittynyt.



Keskihiuvetin loistotornin ympäristö on metsittynyt Pohjanlahdella suhteellisen nopeasti etenevän maankohoamisilmiön tuloksena.

11 Laitakari

Hailuoto

Tunnusmajakka 1851

Pienellä moreenisaaarella sijaitseva Laitakarin tunnusmajakka on Albin Stjerncreutzin suunnitteleva. Stjerncreutzin rakennelmat ovat poikkeuksellisia ja omaperäisiä merimerkkejä. Laitakarin tunnusmajakka on rakenteiltaan samanlainen kuin Raahen edustalla sijaitseva Iso Kraaselin tunnusmajakka. Laitakarin sauvarakenteinen puutorni ja sen paikka on erittäin hyvä esimerkki historiallisesta tunnusmajakasta. Sen rakennusosat ovat alkuperäisiä ja kuvastavat aikansa työtekniikoita. Rakennus on myös tärkeä osa historiallisesti kerrostunutta ja hyvin säilynyttä Oulun kaupunkiväylää. Historiallisen tehtävänsä mukaisesti se on väyläosuutensa keskeisin maamerkki.



Laitakarin tunnusmajakka, korkeus maanpinnasta 15,6 metriä.

12 Santosenkarin loistot

Hailuoto

Linjaloistopari 1930-luku

Loistot kuuluvat Perämerelle 1920- ja 1930-luvuilla rakennettujen massiivisten loistojen joukkoon. Kummankin merimerkin perusosana on tyvestä voimakkaasti kaartuva betonitorni. Rakennelmat on perustettu vedenpinnan tasossa oleville karikoille, ja ne näkyvät avoimessa merimaisemassa kauas. Santosenkarin linjaloistot muodostavat hyvän esimerkin väylän kulkua osoittavasta turvalaitteparista. Ne ovat myös tärkeä osa historiallisesti kerrostunutta ja hyvin säilynyttä Oulun kaupunkiväylää.



Massiivinen betoniloisto, Santosenkari ylempi.



Keskinien tunnusmajakka ja rautaristikkojalustainen loisto Hailuodon luoteisrannan hiekkadyneillä.

13 Keskinie mi

Hailuoto

Tunnusmajakka 1857, loisto 1920- tai 1930-luku

Keskinien tunnusmajakan suunnitteli omaperäisistä merimerkeistä tunnettu Albin Stjerncreutz. Keskinien tunnusmajakka on samanlainen kuin Kristiinankaupungin edustalla sijaitseva Härkmeren tunnusmajakka. Keskinien tunnusmajakka sijaitsee Hailuodon luoteisrannan dyynialueella. Rakennus on säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan, ja sen historiallinen funktio on selkeä ja ymmärrettävä. Keskinien tunnusmajakka kuuluu samaan

historialliseen kokonaisuuteen kuin Marjanien majakka ja luotsiasema. Tunnusmajakan vieressä sijaitsee matalalle rautaristikkojalustalle perustettu loistomerkki. Se on tehty korvaamaan ja täydentämään päivämerkkinä toimivan tunnusmajakan tehtäviä.

Loistorakennelma on hyvä esimerkki aikansa turvalaitetekniikasta. Sen yhteydessä on säilynyt muun muassa kaasupullojen varastokoppi. Rakennuspari kuvastaa merenkulun turvalaitteissa tapahtunutta kehitystä. Ne ovat myös olennainen osa historiallisesti kerrostunutta ja hyvin säilynyttä Oulun kaupunkiväylää.



Majakasta vasemmalle Marjaniemen luotsiasema vuodelta 1962; majakasta oikealle luotsiasemaan kuuluva tutkamasto.

14 Marjaniemi

Hailuoto

Majakka 1872, luotsiasema 1800- ja 1900-lukujen taite, luotsiasema 1960-luku

Marjaniemen majakka on yksi neljästätoista 1800-luvulla rakennetusta tiilimajakasta. Marjaniemen ja Ulkokallan majakoita lukuun ottamatta tiilimajakoiden julkisivut ovat peittyneet betonikuorien alle. Marjaniemen tiilitorni on historiallisessa asussaan. Myös majakan linssistö ja lanterniini ovat säilyneet.

Majakantartijoiden rakennukset ovat edelleen olemassa. Ne on toteutettu tyyppiirustusten mukaisesti, ja ne vastaavat 1800-luvun majakoilla olleita rakennuksia. Niiden ulkoasu kuvastaa miehitetyn majakan aikaa, mutta sisätiloihin on tehty huomattavia muutoksia. Pihapiirissä on myös uudempia rakennuksia.

Marjaniemen luotsivartiotupa on kaksikerroksinen matalalla tähystystornilla varustettu vartiotupa. Samanlaisia rakennuksia on säilynyt myös Närpiön Gåshällanissa ja Raahen Iso Kraaselissa. Marjaniemen vartiotupa on erittäin hyvin säilynyt. Siihen kuuluva asuinkasarmi on modernisoitu ja viittaa nykyisessä asussaan 1900-luvun jälkipuoliskolle. Marjaniemen uusi luotsiasema sijaitsee majakan vieressä.

Marjaniemi on luotsi- ja majakkatoiminnan kannalta Suomen edustavimpia kulttuuriympäristöjä. Rakennushis-

toriallinen kokonaisuus on tiivis, mutta uudempi rakentaminen on muuttanut yksittäisten rakennusten merkitystä. Esimerkiksi majakan viereen rakennettu luotsiasema ja tutkamasto ovat heikentäneet majakkatornin asemaa ympäristöä hallitsevana keskipisteenä. Marjaniemen majakkatorni on Suomen parhaiten säilynyt esimerkki 1800-luvun tiilimajakka-arkkitehtuurista. Kulttuuriympäristön kannalta on tärkeää, että myös luotseille ja majakanvartioiden kuuluneet rakennukset säilyvät.



Marjaniemen luotsiaseman katolla on matala tähystystorni, tähystysvuorossa ollut luotsi istui vinttikerrokseen sijoitetulla korkealla pallilla.

15 Tauvo

Siikajoki

Majakka 1938

Tauvon yli 30 metriä korkea teräsristikkorakenteinen majakkatorni on huomattava maisemaelementti. Se jatkaa

alueelle 1800-luvulta lähtien rakennettujen merimerkkien tehtäviä. Tauvon vanha luotsiasema on tuhoutunut.

16 Tasku

Raahе

Tunnusmajakka 1853

Albin Stjerncreutzin suunnittelema Taskun tunnusmajakka sijaitsee luonnonkauniilla saarella Raahen edustalla. Stjerncreutzin suunnittelemat rakennelmat ovat poikkeuksellisia ja omaperäisiä merimerkkejä. Taskun puutorni on ainutlaatuinen, eikä sillä ole rakennushistoriallisia vastineita.

Tasku on hyvä esimerkki väylän alkupistettä osoittavasta purjehdusmerkistä. Se kuuluu samaan kokonaisuuteen kuin Iso Kraaselin tunnusmajakka ja luotsiasema. Kohteet muodostavat toiminnallisen parin, joka on olennainen osa Raahen historiallisen kaupunkiväylän rakennetta.

Taskun tunnusmajakan julkisivut, runkorakenteet ja ympäristö kuvastavat 1800-luvun tilannetta. Sen tukirakenteet ovat kuitenkin löystyneet ja torni on painunut hieman vinoon. Tunnusmajakka on rakennus- ja maisemahistoriallisesti arvokas muistomerkki.

Taskun tunnusmajakka johdattaa Raahen vevän satamaväylän alkuun.



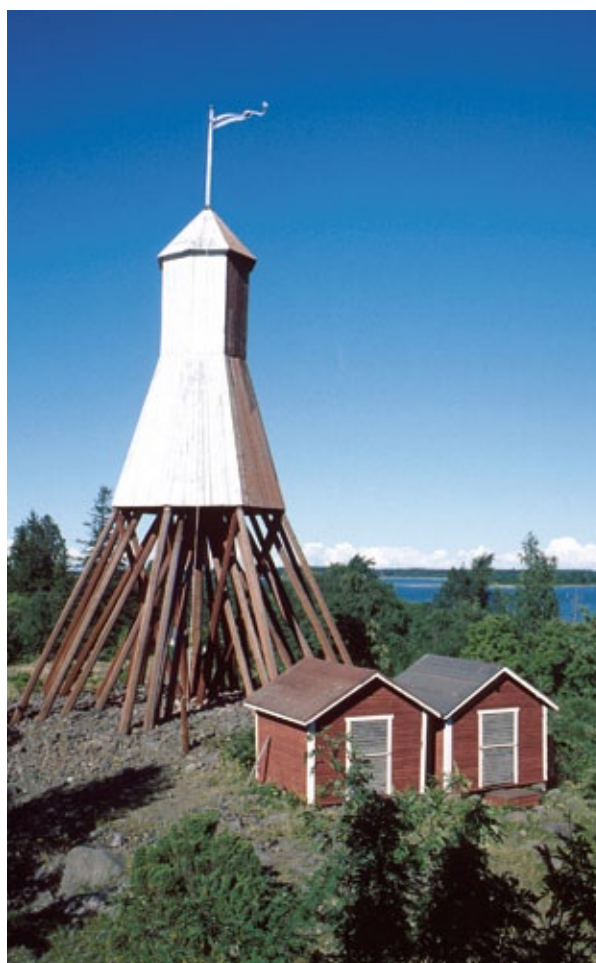
17 Iso-Kraaseli

Raahе

Tunnusmajakka 1852, Luotsiasema 1800-luku

Raahen edustalla sijaitseva Iso Kraaselin tunnusmajakka on Albin Stjerncreutzin suunnittelema. Iso Kraaselin sauvarakenteinen puutorni on samanlainen kuin Oulun edustalla sijaitseva Laitakarin tunnusmajakka. Iso Kraaseli on hyvä esimerkki 1800-luvun tunnusmajakasta ja sen sijoittumisesta. Myös tornin punavalkoinen väritys on tunnusmajakoille tyypillinen. Rakennus kuuluu samaan kokonaisuuteen kuin Taskun tunnusmajakka. Kohteet muodostavat toiminnallisen parin, joka on olennainen osa Raahen historiallisen kaupunkiväylän rakennetta. Tunnusmajakka on alkuperäisessä asussaan. Rungon osia on uusittu 1900-luvun lopun korjauksessa. Tunnusmajakan viereen sijoittuva luotsivartiotupa on kaksikerroksinen matalalla tähystystornilla varustetusta vartiotupa. Saman tyyppisiä rakennuksia on säilynyt myös Hailuodon Marjaniemessä ja Närpiön Gåshällanissa. Vartiotupa on luotsitoiminnan aikaisessa asussa, mutta sen sisätiloja on uusittu. Aseman ulkorakennukset ovat säilyneet. Rakennuksen ympäristö on metsittynyt ja sen keskeinen maisema-asema on heikentynyt.

Iso-Kraaseli on hyvä esimerkki luotsiaseman ja tunnusmajakan muodostamasta rakennusryhmästä. Se on myös tärkeä Raahen kaupungin merenkulkuperinteitä kuvastava muistomerkki. Tunnusmajakka ja luotsiaseman rakennukset muodostavat kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kokonaisuuden.



”Pooki flakkaa” sanottiin Raahessa, kun luotsit nostivat tunnusmajakan huippuun lipun. Tästä tiedettiin, että mereltä oli saapumassa laiva.

18 Nahkiainen

Raahе

Pohjamajakka 1956

Suomeen ryhdyttiin 1950-luvulla rakentamaan vedenalaisille matalikoille perustettuja pohjamajakoita. Ensimmäiset pohjamajakat rakennettiin majakkalaivojen asemapaikoille ja niiden käyttö loppui vähitellen. 1950-luvulla rakennettu Nahkiainen kuvastaa tärkeää vaihetta majakkarakentamisen historiassa ja on esimerkki uuden rakennustekniikan synnyttämästä kulttuurimaisemasta.



Nahkiaisen majakan huipussa on helikopteritasanne huoltolentoja varten.



Ulkokallan karulla majakkasaarella asui 1900-luvun taitteessa majakkamestari ja kolme majakanvartijaa perheineen. Saarella nykyisin toimivan matkailuyrityksen ruokalistalta löytyy muun muassa "Majakkamestarin aamiainen".

19 Ulkokalla

Kalajoki

Majakka 1871

Ulkokallan majakkayhteisö sijaitsee pienellä kallioluodolla Kalajoen hiekkasärkkien edustalla. Majakkatorni on yksi Suomeen rakennetuista neljästätoista tiilimajakasta. Pienen majakkatornin ulkoseinät ovat osittain rapautuneet ja sisätiloissa on kosteuden aiheuttamia vaurioita. Majakkaan on 1900-luvun lopussa vaihdettu rakennuksen kokoon nähden suuri lanterniini. Myös alkuperäinen linsististö on korvattu muovikuorisella loistolla.

Suurin osa alkuperäisen majakkayhteisön rakennuksista on tuhoutunut. Nykyisin saaren keskialuetta hallitsee vuonna 1958 valmistunut massiivinen asuinrakennus. Majakkayhteisön lisäksi saarella on useita parakkimaisia taloja, korkeita linkki- ja radiomastoja sekä aurinkopaneelisarjoja. Ulkokallan yleisilme on rikkonainen ja sekava.

Ulkokalla on historiallinen majakkakohde, jonka rakennuskanta heijastelee toisen maailmansodan jälkeistä aikaa. Pienikokoinen majakkatorni on jäänyt sivuosaan ja maisemaa hallitsevat korkeat teräsmastot.

20 Ohtakari

Lohtaja

Luotsiasema 1800- ja 1900-lukujen taite, merimerkki

Ohtakarin luotsiasema sijaitsee merkittäväällä maisemapai- kalla Lohtajanniemen edustalla. Kaksikerroksinen vartiotu- pa on rakenteellisilta ratkaisuiltaan tyyppinen 1900-luvun alun vartiotupa. Sillä ei kuitenkaan ole suoria vastineita. Vartiotuvan ulkoasu ja sisätilat ovat hyvin säilyneitä ja ku- vastavat luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Myös asema- alueen muut rakennukset ovat historiallisessa asussaan. Vartiotuvan vieressä on luotsiaseman paikkaa osoittava ja merenkulun kiintopisteenä toimiva merimerkki. Sau- varakenteinen päivämerkki on kunnostettu 1990-luvul- la, ja sen pintamateriaalit sekä rakenteelliset ratkaisut ovat muuttuneet. Merimerkin vieressä on jatulintarhoja. Saaren rakennettuun ympäristöön kuuluu lisäksi kausiluontoinen kalastajakylä ja korkea kalastusloisto.

Ohtakarin luotsiasema muodostaa hyvän esimerkin 1900-luvun alun luotsiasemasta ja vartiotuvan sijoittu- misesta maastoon. Luotsiasema on myös olennainen osa Ohtakarin monipuolista, merellisiin elinkeinoihin liitty- vää kulttuuriympäristöä.



Ohtakarin kaksikerroksinen luotsivartiotupa sijaitsee saaren kor- keimmalla kohdalla.

21 Poroluodonkari

Kälviä

Kalastusloisto 1700-luku

Poroluodonkarin kalastusloisto on tärkeä osa saarella si- jaitsevan pyyntiyhteisön historiallista rakennuskantaa. Se on maamme vanhin kalastusloisto ja edustaa vanhinta loistomerkkeihin liittyvää perinnettä. Rakennuksessa on avotulen pitoon liittyviä rakennusosia sekä myöhempiä keinovalon käyttöön liittyviä kerrostumia. Metsittymisen vuoksi loiston maisema- asema on heikentynyt ja histori- allinen tehtävä hämärtynyt. Kalastusloisto on paikallisten perinteiden symboli ja sitä vaalitaan historiallisena muis- tomerkkinä. Se on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti ai- nutlaatuinen rakennus.



Poroluodonkarin kalastusloisto rakennettiin ilmeisesti jo 1700-lu- vulla. Se johdatti saarelle syyssilakan pyyntiin saapuneet kalasta- jat takaisin kotisatamaan.

22 Harrbådan

Kokkola

Loisto 1950-luku

Harrbådanin korkea betonitorni on Kokkolan kaupunki- väylän huomattavimpia maamerkkejä. Turvalaitekäytöstä poistettu rakennus toimii nykyisin purjehdusmerkinä, eikä sitä hoideta. Luonnonkauniilla alueella oleva torni on rapistunut.



Harrbådanin loistotorni on Kokkolan rannikkoalueen näkyvimpiä maamerkkejä.

23 Truttklippan

Kokkola

Loisto 1890

Truttklippanin linjaloisto ja Tankarin majakka rakennettiin samaan aikaan 1800-luvun lopulla. Ne ovat Kokkolan historiallisen kaupunkiväylän tärkeimmät merimerkit. Truttklippan on alunperin kahden majakkamaisen loistorakennuksen muodostama linjaloisto. Se oli majakoitten tapaan miehitetty, ja loistonhoitajat asuivat työpaikansa vieressä. Saaren alempi loistorakennus on säilynyt historiallisessa asussaan. Ylempi on korvattu betonista valetulla linjataululla. Myös loistonhoitajien käytössä olleet tupat ja talusrakennukset ovat olemassa ja kuvastavat miehitetyn loiston aikaista tilannetta. Kohteen rakennettuun ympäristöön kuuluu myös loistonhoitajien rakentamia kivettyjä kulkureittejä sekä kallioon hakatuja askelmia.

Truttklippanin rakennusryhmä on ainutlaatuinen. Se edustaa poikkeuksellista loistotyyppiä ja muodostaa esimerkin harvinaisesta loistonhoitajien rakennusryhmästä.



Truttklippanin alempi linjaloisto sijaitsee tuulen ja meren piiskamalla kalliorannalla. Loistotornin alla on asuinhuone loistonhoitajalle ja tämän perheelle.



Tankarin majakka ja majakanvartioiden virkarakennukset. Tankarin majakkamiljö on harvinainen, täydellisenä säilynyt kokonaisuus.

24 Tankar

Kokkola

Majakka 1889, kummeli 1700-luku, loisto, uusi luotsiasema

Tankarin majakka on Kokkolan kaupunkiväylän tärkein merimerkki. Se kuuluu 1800-luvun lopussa rakennettujen rautamajakoiden joukkoon, mutta on rakennuksena yksilöllinen. Majakkatorni on historiallisessa asussaan ja hyvässä kunnossa. Myös majakan linssistö on alkuperäinen. Kaikki majakanvartioiden rakennukset ovat säilyneet. Ne on toteutettu tyyppi- ja piirustusten mukaan 1800-luvun majakoiden tapaan. Majakkatorni ja majakanvartioiden rakennukset muodostavat suorakaiteen muotoisen pihapiirin. Rakennusryhmä on rikkoutumaton ja kuvastaa 1800-luvun tilannetta. Pihan vieressä on sumusireenirakennus ja sen hoitajalle kuulunut varastoaitta.

Tankarin nykyinen luotsiasema on rakennettu 1900-luvun lopussa. Sen vieressä on varhaisempaan luotsitoimintaan liittyvä asuinkeuhkko ja 1700-luvulta periytyvä rökkiökummeli. Luotsiaseman ja kutterisataman välissä



Tankarin sulavalinjainen rautamajakka, korkeus maanpinnasta 29,6 metriä.

on ryhmä hirsitupia, jotka ovat kuuluneet toimipaikansa luona asuneille luotseille ja näiden perheille.

Tankar on kokonaisuutena Suomen parhaiten säilynyt ja monipuolisin merenkulkuyhteisö. Poikkeuksellisen havainnollisesti kerrostunut rakennuskokonaisuus kuvastaa merimerkkien kehitystä sekä merenkulun turvallisuudesta vastanneiden ammattiryhmien elämäntapaa. Tankarin majakka on tärkeä Kokkolan kaupungin ja sen merenkulkuperinteiden symboli. Merenkulkuyhteisö on osa alueen merellisiin elinkeinoihin sidoksissa olevaa kulttuuriympäristöä. Majakka- ja luotsirakennusten lisäksi saarella on kausiluontoisen kalastuksen ja hylkeenpyynnin myötä syntyneitä kylämaista asutusta sekä 1700-luvulta periytyvä kirkko. Tankarin rakennettu ympäristö kuvastaa erittäin havainnollisesti saariston perinteisiä elinkeinoja ja elämäntapaa.

25 Mässkär

Pietarsaari

Tunnusmajakka 1858, luotsiasema 1856,
uusi luotsiasema 1960-luku

Mässkär on Pietarsaaren historiallisen kaupunkiväylän keskeisin kohde. Saarella sijaitsee 1800-luvun puoleessa välissä rakennettu luotsivartiotupa ja tunnusmajakka. Alueen kookkain rakennus on 1900-luvulla valmistunut, kerrostaloa muistuttava luotsiasema. Tunnusmajakka on pelkistetty merimerkki, jossa ei ole rakennustaiteellisia yksityiskohtia. Hahmoltaan se on tyypillinen 1800-luvun tunnusmajakka, mutta sillä ei ole suoraa vastineita. Tunnusmajakka kunnostettiin 1900-luvun lopussa, jolloin sen julkisivumateriaalit ja osa runkorakenteista uusittiin. Tornin ympäristössä kasvaa kookasta metsää, mutta se on edelleen keskeinen maisemaelementti.

Vuonna 1856 valmistunut luotsivartiotupa on hyvässä kunnossa, ja sen ulkoasu kuvastaa luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Vartiotupaan liittyneet ulkorakennukset ovat tuhoutuneet ja ympäristö on muuttunut ratkaisevasti. Esimerkiksi vartiotuvan merellinen yhteys on katkennut ja maisemamerkitys on vähäinen. Rakennusta vaalitaan historiallisena muistomerkkinä.

Mässkärin tunnusmajakka ja luotsiasema ovat esimerkki 1800-luvun kaupunkiväylään liittyvästä toiminnallisesta rakenteesta. Metsittymisen ja rakentamisen seurauksena niiden historiallinen tehtävä on kuitenkin hämärtynyt. Yksittäisenä rakennuksena vartiotupa on parhaiten säilyneitä esimerkkejä Krimin sodan jälkeisestä luotsiasemarakentamisesta.



Mässkärin luotsiasema. Luotsiperheet muuttivat luotsisaarilta mantereelle yleisesti ottaen noin 1950-luvulta eteenpäin. Tämän jälkeen luotsimiehet saapuivat asemapaikoilleen vain työvuorojen ajaksi, he asuivat kerrostaloa muistuttavissa asuntoloissa.



Mässkärin vanha luotsivartiotupa on alun perin vuodelta 1856. Sen lähetyvillä on säilynyt myös vaatimattomia luotsiasumuksia, luotsitorppia.

26 Kejsarkubban

Pietarsaari

Betonikummeli 1900-luku

Kejsarklubbilla on ollut merimerkkejä 1800-luvulta lähtien. Yhdessä Mässkärin tunnusmajakan kanssa ne ovat osoittaneet Pietarsaaren johtavan väylän linjan. Kejsarklubbin nykyinen betonikummeli jatkaa historiallisten merimerkkien tehtäviä. Se on poikkeuksellisen suuri ja hahmoltaan ainutlaatuinen. Rakennelma on myös huomattava maisemaelementti.



Kejsarkubbanin betonikummeli opastaa Pietarsaaren.

27 Kallan

Pietarsaari

Majakka 1956

Kallanin majakka on Pietarsaaren nykyisen kaupunkiväylän tärkein merimerkki. Meren huuhtelemalle kallioluodolle

rakennettu majakka on hyvä esimerkki 1950-luvun majakkarakentamisesta.

28 Kubban

Uusikaarlepeyy

Luotsiasema 1866

Kubbanin luotsiasema sijaitsee Uuteenkaarlepeyyhyn johtavan eteläisen kaupunkiväylän varrella. Väylän madaltuessa se jäi käytöstä vuonna 1909. Nykyisin kesämökkinä toimiva yksinkertainen vartiotupa on muuttunut huomattavasti. Myös sen historiallinen tehtävä on hämärtnyt. Kubbanin luotsiasema on esimerkki jo varhain käytöstä jääneestä luotsiasemasta.



Uuteenkaarlepeyyhyn etelästä koukanneet laivat saivat luotsin Kubbanin luotsivartiotuvalta.

29 Socklothällan

Uusikaarlepeyy

Tunnusmajakka 1824, luotsiasema 1911, loisto 1903

Socklothällan on Uudenkaarlepeyyhyn historiallisen kaupunkiväylän keskeisin paikka. Kaupungin porvareiden rakennuttama tunnusmajakka on Suomen vanhimpia merimerkkejä ja edustaa aikaa ennen valtiojohtoisen merenkululaitoksen ulottumista Pohjanlahdelle. Tunnusmajakka on kunnostettu vuonna 2000. Torni on säilyttänyt alkuperäisen hahmonsaa, mutta sen julkisivumateriaalit ja osa runkorakenteista on korvattu uusilla.

Luotsiaseman vartiotupa on matala puurakennus, jolla ei ole rakennushistoriallisia vastineita. Vaikka rakennuksessa ei ole luotsitoimintaan viittaavia erityispiirteitä, se on idealtaan tyyppinen 1900-luvun alun luotsiasema. Kohteessa on myös vanhojen vartiotupien kivijalkoja, pieni venevalkama vajoineen ja vedenkorkeusmerkintöineen.

Socklothällanin liikennehistorialliseen rakennusryhmään kuuluu myös korkealle rautaristikkojalustalle nostettu loisto. Se rakennettiin korvaamaan merimerkkityypinä syrjäytyneen tunnusmajakan tehtäviä. Loisto kuului alkuvaiheessa luotsien hoitoon ja toimi tunnusmajakan tapaan myös tähytyspaikkana. Rakennelmalle johtaa luotsien rakentama kivetty polku, johon kuuluu myös kivilaatoista ja kallioon hakattuja askelmia. Socklothällan on hyvä esimerkki luotsiaseman ja tunnusmajakan rakennusryhmästä. Avoimella kalliosaarella sijaitsevat rakennukset kuvastavat havainnollisesti väylän lähtöpisteeseen liittyvää toiminnallista rakennetta. Kokonaisuutena Socklothällan on monipuolinen ja hyvin säilynyt.



Socklothällanin tunnusmajakan rakennuttivat Uudenkaarlepeyyhyn porvarit vuonna 1824. Se on kaupunkiin pohjoisesta vievän siiväntuloväylän tärkein merkki.

30 Stubben Storskär

Uusikaarlepyy

Tunnusmajakka 1857, luotsiasema 1849

Stubbenin tunnusmajakka on rakennettu Kimon ruukin lastauspaikalle johtavan väylän merkiksi. Empirehenkisen rakennuksen suunnitteli arkkitehti Ernst Lohrmann. Rakennuksen alkuperäinen julkisivulaudoitus on osittain peittynyt, mutta muuten rakennus on ulkoasultaan ja materiaaleiltaan hyvin säilynyt. Myös tunnusmajakan ympäristö kuvastaa 1800-luvun tilannetta, ja sen toimintaidea on edelleen selkeästi ymmärrettävissä.

Storskärillä on myös 1800-luvun luotsivartiotupa ja 1900-luvun alun luotsiasemarakennuksen raunio. Kesämökkinä toimiva vartiotupa on osittain muuttunut, ja muun muassa sen tähystystorni on poistettu. Merenkulkuun liittyvien rakennusten lisäksi saarella on pyyntiin liittyviä muinaisjäänneksiä sekä jatulintarhoja.

Stubbenin tunnusmajakka on rakennushistoriallisesti arvokas muistomerkki. Yhdessä Stubbenin valomajakkan kanssa se muodostaa ainutlaatuisen parin, joka kuvastaa merenkulun turvalaitteisiin liittyvää kehitystä. Storskärin rakennukset ovat myös tärkeä osa Stubbenin monipuolisesti kerrostunutta kulttuuriympäristöä.



Stubbenin tunnusmajakka vuodelta 1857. Läheisellä luotsivartiotuvalla päivystäneet luotsit luotsasivat muun muassa Kimon rautaruukin satamaan Oravaisiin.

31 Stubben Lillskäret

Uusikaarlepyy

Majakka- ja luotsiasemarakennus 1954, kummeli

Kallioharjanteelle rakennettu majakan ja luotsiaseman yhdistelmä on korkea ja kapea rakennus. Matalakasvuisella luodolla sijaitseva torni on ympäröivän merialueen keskeisin maamerkki. Se on sekä ulkoasultaan, että sisätiloiltaan luotsitoiminnan aikaisessa asussa. Lillskäretin länsiosassa on suurikokoinen röykkiökummeli, joka edustaa alueen vanhinta turvalaittekerrostumaa. Kummelin vieressä on jatulintarhoja.

Lillskäretin valomajakka ja Storskäretin tunnusmajakka muodostavat parin, joka on Suomessa ainutlaatuinen ja kuvastaa havainnollisesti merimerkkien kehitystä. Lillskäretin rakennukset ovat myös tärkeä osa Stubbenin kulttuurihistoriallista kokonaisuutta.



Stubbenin saariryhmään kuuluvalla Lillskäriille rakennettiin yhdistetty majakka- ja luotsiasemarakennus vuonna 1954.

32 Ryssberget

Maksamaa
Kummeli 1862

Jyrkän kallioharjanteen päällä sijaitseva Ryssbergetin kummeli on kivistä ladotun perusosan ja puisen huippumerkin muodostama merimerkki. Pohjanlahden avoimella rannikolla harvinainen merimerkkityyppi on koko Suomessa poikkeuksellisen edustava ja hyvin säilynyt.

Ryssbergetin kummelin perusosa muodostuu kaksi metriä korkeasta kivilatomuksesta, korosteena on niin ikään kaksi metriä korkea puinen huippumerkki.



33 Yttre Uddskäret

Mustasaari
Luotsiasema 1856, luotsiasema 1900-luku

Yttre Uddskäretin vanha luotsivartiotupa liittyy Krimin sotaa seuranneeseen jälleenrakennusvaiheeseen. Rakennus on toteutettu tyyppiirustusten perusteella ja vastaavia on ollut runsaasti Suomen rannikolla. Nykyisin rakennustyyppi on erittäin harvinainen. Yttre Uddskäret on ryhmän ainoa selkeästi tunnistettava tapaus. Vartiotuvan julkisivut ovat säilyneet koristeellisia yksityiskohdita myöten. Rakennuksen sisätilat ovat sen sijaan muuttuneet. Aivan vanhan vartiotuvan vieressä on 1920- tai 1930-luvulla rakennettu uudempi vartiotupa. Rakennus on ulkoisesti alkuperäisessä asussaan, mutta sisätilat on modernisoitu. Alueen rakennettuun ympäristöön kuuluu myös uudemman vartiotuvan aikainen varastorakennus ja pitkällä aallonmurtajalla suojattu satama.

Yttre Uddskäretin alueella painottuvat alkuperäisestä merkityksestä poikkeavat, vapaa-ajanviettoon ja virkistys-



Yttre Uddskäretin luotsivartiotupa on Suomen vanhimpia. Se kuuluu Krimin sotaa seuranneeseen rakennusvaiheeseen, jolloin luotsitähystyspaikat varustettiin pysyvillä suojilla.

käyttöön liittyvät käyttövaiheet. Yttre Uddskäretin vanhempi vartiotupa on arvokas rakennusmuistomerkki.

34 Ritgrund

Mustasaari
Tunnusmajakka / majakka 1863 / 1945, luotsiasema 1800-luku

Ritgrundin majakkatorni on pelkistetty 1800-luvun lopun tunnusmajakkarakennus. Se muistuttaa Simon edustalla sijaitsevaa Ykskiven tunnusmajakkaa. Tunnusmajakka muutettiin valomajakaksi vuonna 1945. Se on Suomen ainoa puinen valomajakka. Rakennuksen julkisivumateriaalit on uusittu 1990-luvulla. Aivan majakan vieressä oleva kaksikerroksinen luotsivartiotupa on hahmoltaan tyyppillinen 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun vartiotupa. Rakennuksen ulkoseinät on suojattu mineraalivillalla. Sisätilat vastaavat luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Luotsiasemaan kuuluu huomattavan suuri ja huolellisesti tehty kivilaituri ja aallonmurtaja. Ritgrundin moreeniluodon korkeimmalla kohdalla olevat rakennukset muodostavat alueen keskeisen maamerkin.

Saarella kiteytyy luotsiasemasta ja tunnusmajakasta koostuvan rakennusryhmän toiminnallinen idea. Valomajakaksi muutettu tunnusmajakka on myös konkreettinen esimerkki merenkulun turvalaitteiden kehityksestä. Ritgrund on erittäin arvokas kulttuuriympäristö ja tärkeä osa alueen kulttuurimaisemaa. Se liittyy myös Raippaluotoa kiertävään historiallisten majakoiden ketjuun.



Ritgrundin tunnusmajakka muutettiin valomajakaksi vuonna 1945. Vasemmalla luotsivartiotupa.

35 Valassaaret

Mustasaari

Majakka 1886

Valassaarten majakkatorni muodostuu esille jätetystä runkorakenteesta ja sen keskelle sijoittuvasta kapeasta porraskäytävästä. Rakennus on ainoa tämän tyyppisen majakka-arkkitehtuurin edustaja Suomessa. Konstruktion on suunnitellut ranskalainen arkkitehtitoimisto Henry Lepaute, joka tunnetaan myös Eiffel-tornin suunnittelijana. Teräsristikkotorni on ulkoisesti historiallisessa asussaan, mutta sen alkuperäinen linsististö on korvattu muovikuorisella loistolaitteella.

Myös majakanvartijoille kuuluneet rakennukset ovat säilyneet. Ne on toteutettu tyyppi- ja rakennusryhmien mukaan ja vastaavat 1800-luvun majakoille tehtyjä rakennuksia. Rakennusryhmän ympärillä on merkkejä pienialaisista viljelmistä sekä niiden raivauksessa syntyneitä kiviaitoja. Rakennusten lähiympäristö on nykyisin metsittynyt ja merellinen yhteys on katkennut. Moderneilla tekniikoilla toteutetut kunnostukset ovat heikentäneet kohteen historiallista ilmeänsä. Valassaarten majakkatorni on huomattava rakennusmuistomerkki. Majakkayhteisö on myös merkittävä kokonaisuus ja tärkeä osa Merenkurkun historiallista majakkaketjua.



Valassaarten kirkkaanpunaisen majakan huhuttiin olevan tulikuuma.

36 Utgrynnan

Mustasaari

Majakka 1960

Utgrynnanin majakka on rakennettu häviävän pienelle kallioluodolle. Se on osa Merenkurkun rakennushistoriallisesti monipuolista ja hyvin säilynyttä majakkaket-

jua. Utgrynnan edustaa majakkaketjun uudempaa rakennuskerrosta.

37 Norrskär

Mustasaari

Majakka 1847, luotsiasema 1900-luvun alku

Norrskärin majakka sijaitsee avomeren ympäröimällä saarella keskellä Merenkurkkua. Majakkayhteisön rakennukset keskittyvät Norrskärin etelärannalla olevan loivan kumpareen korkeimmalle kohdalle. Puuttomalla saarella majakkayhteisö näkyy kaikkialle ja kymmenien kilometrien säteelle avomerelle. Saaren kulttuuriympäristöön kuuluu myös pieni pyyntiyhteisö ja puolustusvoimien rakennuksia. Norrskärin majakka on yksi neljästätoista 1800-luvulla rakennetusta tiilimajakasta. Saman tyyppisiä kahdeksankulmaisia rakennuksia on myös Hangon Russarössä ja Porvoon Söderskärissä. Majakan alkuperäiset julkisivut ovat peittyneet tornin vahvistukseksi valetun betonimanttelin alle. Sisätilat kuvastavat majakan valmistumisen jälkeistä tilannetta. Myös osa valolaitteista, kuten Fresnelin pyörivä linsististö periytyy 1800-luvulta.

Majakanvartijoiden rakennukset muodostavat tiiviin ryhmän majakkatornin juurelle. Ne on toteutettu tyyppi- ja rakennusryhmien mukaan 1800-luvun tapaan. Majakanvartijoiden poistuttua 1980-luvulla osa rakennuksien sisätiloista on modernisoitu. Majakkayhteisön vierellä on suuriko-



”Saarella hengitän vapoutta, siellä ihmisellä on kaikki”, kuvaili Norrskärin viimeinen majakkamestari työmaansa tunnelmia. Kun Norrskärin miehitys lakkautettiin vuonna 1987, lakkasi majakanvartijoiden ammattikunta olemasta.

koinen luotsiasema. Asemarakennuksessa ei ole luotsitoimintaan liittyviä erityispiirteitä.

Norrskärin majakka- ja luotsiyhteisön rakennukset ovat erinomainen esimerkki eristyneissä oloissa toimineesta virkamiesyhteisöstä. Ne ovat tärkeä osa saaren eksotista kulttuuriympäristöä ja kuuluvat myös Merenkurkun historiallisten majakoiden ketjuun.

38 Korsö

Mustasaari

Loisto 1930-luku

Raippaluodon länsirannalla sijaitseva Korsö on historiallisesti tärkeä luotsipaikka. Vanhan luotsiaseman rakennuskanta on kuitenkin kokonaan tuhoutunut. Myös luotsiaseman paikkaa osoittaneesta sauvamerkistä näkyy vain korkea perustuskiveys. Alueen merenkulkuun liittyviä perinteitä jatkaa massiivinen betoniloisto. Majakkamainen loistotorni on hallitseva maisemaelementti ja hyvä esimerkki 1920- ja 1930-lukujen loistorakentamisesta.



Korsön majakkamainen loisto toimii nykyisin aurinkokennoilla.

39 Ensten

Mustasaari

Tunnusmajakka 1882

Vaasaan johtavan väylän varrella sijaitseva Ensten on louhikosta ja kivenjätkäleistä muodostunut saari. Saaren ainoa rakennus on pyramidin muotoinen tunnusmajakka. Hirsistä salvottu merimerkki on rakenteiltaan poikkeuksellinen. Vaikka se muistuttaa 1800-luvun pyramidimerkkejä, se eroaa niistä rakenteellisilta ratkaisuiltaan. Rakennus on säilynyt alkuperäisessä asussaan. Merimerkin suhde ympäristöön kuvastaa 1800-luvun tilannetta ja sen historiallinen tehtävä on ymmärrettävä ja selkeä. Se on hyvä esimerkki väylän kulkua osoittavasta tunnusmajakasta.



Enstenin tunnusmajakka on 16,8 metriä korkea lautavuorattu hirsipyramidi, sen harkittu muoto soveltui hyvin vaativiin avomeriolosuhteisiin.

40 Norra Glopsten

Mustasaari

Loisto 1950-luku

Norra Glopsten on vedenalaiselle matalikolle perustettu majakkamainen loisto. Se on mielenkiintoinen esimerkki toisen maailmansodan jälkeisestä turvalaiterakentamisesta ja sen tuloksena avomerelle syntyneestä kulttuuri- maisemasta.



Norra Glopsten on tärkeä kiin-
topiste matkalla Vaasaan.

41 Brändö

Vaasa

Luotsiasema 1800-luku

Brändön luotsiasema on osa Palosaaren satama-alueen historiallista rakennuskantaa. Rakennus on huonokuntoinen ja sen ympäristö on huomattavasti muuttunut. Aseman alkuperäistä merkitystä on vaikea tunnistaa ja yhteys varsinaiseen satama-alueeseen on epäselvä. Rakennuksella on kuitenkin historiallista arvoa.



Brändössä sijaitseva Vaasan entinen sisempi luotsipäivystyspaikka. Nykyisin Vaasan luotsit päivystävät Raippaluodossa.



Loistonhoitajien lapset soutivat mielellään läheiselle pohjaloistolle, sieltä oli mukava vilkuttaa ohi kulkeville laivoille.

42 Lillsand

Maalahti

Loistonhoitajien rakennukset 1900-luvun alku,
Loisto 1907

Ensimmäiset vartioimattomat loistot olivat toiminnaltaan epävarmoja ja vaativat jatkuvaa huoltoa. Valtio palkkasi saariston asukkaita sivutoimiksi loistonhoitajiksi ja rakensi näille asunnon toimialueen tuntumaan. Lillsandin loistonhoitajayhteisö sijaitsee kallioluodolla Rönnskärin ulkosaaristossa. Sen edessä on loistonhoitajien työkohteisiin kuulunut Lillsandenin pohjaloisto. Lillsandin asuinrakennus on tehty kahdelle loistonhoitajalle ja näiden perheille. Sen ulkoasu ja julkisivut ovat säilyneet alkuperäisessä asussaan. Myös sisätilat kuvastavat loistonhoitajien asumista. Rakennuksen pihapiiri on avoin ja historiallinen rakennusryhmä rikkoutumaton. Lillsand on tyypillinen loistonhoitajille tehty rakennuskompleksi. Se on ryhmänsä viimeinen edustaja.

Loistonhoitajien pihapiirin edustalla merellä sijaitsee vedenalaiselle matalikolle perustettu Lillsandin loistomerkki. Se on hyvä esimerkki 1900-luvun alun turvalaitetekniikasta, loistorakentamisesta sekä loiston sijoittamisesta. Loisto on poikkeuksellisen hyvin säilynyt. Esimerkiksi tornin graniittiperustukset ovat edelleen nähtävissä.



Lillsandin virkatalossa asui kaksi loistonhoitajaa perheineen. Talvikauden saarelaiset elivät täysin eristyksissä ulkomaailmasta.



Djupskärin loisto kuului Lillsandilla asuneitten loistonhoitajien vastualueeseen. Kuvassa vasemmalla polttoainesuoja: petroli- ja sittemmin kaasutäydennysten tekeminen oli yksi loistonhoitajien tehtävistä.

Lillsandin rakennukset muodostavat rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ja nykyisin ainutlaatuisen kokonaisuuden. Lillsand kuvastaa automaattisten loistomerkkien ensimmäistä käyttövaihetta ja sen myötä syntyneen ammattiryhmän toimintaa.



Rönnskärin kummeliryhmä jäsentää merimaisemaa.

43 Rönnskärin kummelit

Maalahti

Kummeliryhmä

Kummeliryhmä sijaitsee huomattavalla maisemapai-
kalla Rönnskärin ulkosaaristossa. Merimerkki koostuu
kolmesta linjassa olevasta kiviröykkiöstä. Rakennelmat
kuuluvat harvinaiseen röykkiökummeleiden ryhmään.
Niiden rakentajista tai rakennusajankohdasta ole tietoa.

Kummeleihin liittyvän perinteen mukaisesti röykkiöt
lienevät muodostuneet pitkän ajan kuluessa, useiden
rakentajien toimesta.

Rönnskärin kummelit edustavat ikivanhaa merimerk-
kien rakentamiseen liittyvää traditiota. Röykkiöiden ympä-
ristössä ei ole tapahtunut häiritseviä muutoksia ja niiden
toiminnallinen idea on selkeä. Kummelit ovat olennainen
osa Rönnskärin saariston kulttuuriympäristöstä.

44 Rönnskärin majakka ja luotsiasema

Maalahti

Tunnusmajakka 1784, vanha luotsiasema 1800-luku

Feliskäretin merenkulkuyhteisö on Rönnskärin saaristo-
alueen historian ja kulttuurimaiseman kannalta keskeinen
kohde. Se on myös tärkeä osa Vaasan kaupungin meren-
kukuhistoriaa. Matalakasvuisella kalliosaarella sijaitse-
va rakennusryhmä muodostuu tunnusmajakasta ja suu-
resta luotsiyhteisöstä. Vaasan porvareitten vuonna 1784
rakennuttama Rönnskärin pooki on Suomen vanhimpia
tunnettuja merimerkkejä ja vanhin puinen tunnusmajak-
ka. Historiallisesti se liittyy Pohjanlahden kauppapakon
purkamiseen ja sitä seuranneeseen meriliikenteen vil-
kastumiseen. Tunnusmajakka on historiallisen funktiona
mukaisesti keskeinen maamerkki. Se on hyvä esimerkki
väylän alkua ja luotsiaseman paikkaa osoittavasta tunnus-
majakasta. Rakennus on hyvin säilynyt ja suurin osa sen
rakennusosista on alkuperäisiä.

Tunnusmajakan vieressä on alunperin 1700-luvulla
perustettu luotsiasema. Nykyiset rakennukset ja pihapiirin
ryhmitys periytyvät 1800-luvun jälkimmäiseltä puoliskol-
ta. Rakennukset ovat hyvin säilyneitä, ja niiden ulkoasu
ja sisätilat kuvastavat pitkään jatkunutta luotsitoimintaa.
Historiallisen rakennusryhmän vieressä on 1960-luvulla
rakennettu betonitiilinen luotsi- ja merivartioasema. Fel-
iskäretin rakennettuun ympäristöön kuuluu myös eri-
ikäisiä satamarakenteita ja rantavajoja.

Feliskäretin rakennukset muodostavat hyvän esimer-
kin eristyksissä toimineesta virkamiesyhteisöstä. Saaren
rakennuskanta on syntynyt pitkään jatkuneen luotsitoi-
minnan tuloksena ja antaa hyvän kuvan ammattiin liitty-
västä elämäntavasta. Feliskäret on myös havainnollinen
esimerkki tunnusmajakan ja luotsiaseman muodostamas-



Rönnskärin tunnusmajakka on Vaasan kaupungin tunnus merelle
päin. Se on opastanut merenkulkijoita kaupunkiin vuodesta 1784.

ta toiminnallisesta kokonaisuudesta. Maantieteellisesti
kohde voidaan laskea osaksi Merenkurkun historiallista
majakkaketjua. Tunnusmajakka on arvokas rakennus-
historiallinen muistomerkki. Lisäksi saaren rakennukset
muodostavat kokonaisuutena poikkeuksellisen arvokkaan
kulttuuriympäristön.

45 Strömningsbådan

Maalahti

Majakka 1885

Strömningsbådan on avomerren laidalla sijaitseva häviävän pieni kallioluoto. Majakkayhteisön rakennukset seurailevat kallion muotoja ja peittävät huomattavan osan kohteen maapinta-alasta. Strömningsbådanilla kiteytyvät historiallisille majakkayhteisöille tyypilliset piirteet, kuten merelisyys, eristyisyys sekä karu ja rajallinen elinympäristö. Maantieteellisesti se voidaan lukea osaksi Merenkurkun historiallista majakkaketjua.

Strömningsbådanin majakka kuuluu 1800-luvun lopussa rakennettujen rautamajakoiden joukkoon. Rakennuksena se on kuitenkin yksilöllinen. Majakka on ulkoasultaan ja sisätiloiltaan 1800-luvun lopun asussa. Myös osa kiinteästä sisustuksesta, kuten päivystyshuoneen kakluuni ja Fresnel -linsistö ovat paikoillaan. Strömningsbådanin majakkayhteisön rakennuskanta on historiallisesti kerrostunut ja monipuolinen. Valmistumisvaiheen rakennukset on toteutettu tyyppiirustusten mukaan. 1900-luvun alussa vanha asuinrakennus siirrettiin Rönnskärille, ja osa entisistä ulkorakennuksista muutettiin asuintiloiksi. Viimeisintä rakennusvaihetta edustaa 1940-luvulla valmistunut suuri asuinrakennus.

Majakkayhteisön rakennukset ovat miehitetyn majakan aikaisessa asussa ja hyvässä kunnossa. Ne heijastelevat majakanvartijan toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia koko ammattikunnan historian ajalta. Strömningsbådan on erittäin arvokas kulttuuriympäristö.



Strömningsbådanin majakkayhteisössä asuttiin tiiviisti lähekkäin, naapurisovun säilyttäminen oli avainasia.

46 Svetgrund

Korsnäs

Merimerkki 1860

Svetgrundin merimerkki sijaitsee puuttoman moreeni-harjanteen muodostamalla saarella. Se on kohteen ainoa rakennus ja huomattava maisemaelementti. Merimerkki osoittaa Pohjanlahden rannikkoväylältä Bergön kautta Vaasan poikkeavan väylän lähtöpisteen. Rakennelma muodostuu monimutkaisesta sauvarakenteesta ja rombinmuotoisesta huippumerkistä. Rakennus on pääosin historiallisessa asussaan. Svetgrundin merimerkki kuuluu suurikokoisiin sauvamerkkeihin. Sauvamerkit olivat tavallisia vielä 1900-luvun alussa, mutta nykyisin Svetgrund on rakennustyyppin viimeinen edustaja.



Kaukaa katsottuna Svetgrundin merimerkki näyttää horisontin yllä leijuvalla ruutukuviolta.

47 Gåshällan

Närpiö

Luotsiasema 1860/1885

Gåshällanin luotsiasema sijaitsee laakealla kallioluodolla Pohjanmaan rannikkoväylän varrella. Se on osa monipuolista kulttuuriympäristöä, johon kuuluu myös kausiluontoinen pyyntiyhteisö ja 1900-luvun alun merivartioasema. Gåshällanin luotsivartiotupa on kaksikerroksinen matalalla tähyystornilla varustettu vartiotupa. Saman tyyppisiä rakennuksia on säilynyt myös Hailuodon Marjaniemessä sekä Raahen Iso Kraaselissa. Rakennuksen ulkoasu ja interiöörit ovat erinomaisesti säilyneet. Myös osa irtaimesta sisustuksesta periytyy luotsitoiminnan ajalta. Korkea vartiotupa toimii myös merimerkkinä ja näkyy kymmenien kilometrien päähän avomerelle.

Gåshällanin vartiotupa on Suomen parhaiten säilynyt yksittäinen vartiotuparakennus. Se kuvastaa luotsiasemarakentamista ja luotsin työympäristöä aikana, jolloin Suomen luotsiasemaverkko oli tiheimmillään. Myös



Gåshällanin luotsivartiotupa näkyy kilometrien päähän merelle.

kohteen suhde ympäristöön on säilynyt ja historiallinen toimintaidea on selkeä. Asema-alueen muissa rakennuksissa on nähtävissä pitkään jatkuneen toiminnan tuottamaa kerrostuneisuutta. Vartiotupa on rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti erittäin arvokas muistomerkki.

48 Märigrund

Närpiö

Kalastusloisto 1920-luku

Märigrundin kalastusloisto on rakennettu saareen asuneiden kalastajien satamamajakaksi. Tornimainen loisto sijaitsee pyyntiyhteisön ja venevalkaman vieressä olevalla kalliotasanteella. Kehysrakenteinen ja laudoitettu torni on alkuperäisessä asussaan ja sen sisätiloissa on säilynyt kaasukäyttöiseen loistoon liittyvää tekniikkaa.

Märigrund on hyvä esimerkki kalastusloiston toimintaideasta ja olennainen osa saaren arvokasta kulttuuriympäristöä.

Märigrundin kalastusloisto syytettiin tarpeen mukaan, esimerkiksi silloin, kun ilta pimeni ja kalastaja vielä odoteltiin verkoilta.



49 Rövargrund

Närpiö

Kalastusloisto 1896

Rövargrundin kallioluodolla sijaitseva kalastusloisto on rakennettu opastamaan rannikon kalastajia. Sen perusosan muodostaa hirsistä salvottu huone, jossa on sortuneen tiiliuunin jäännökset ja lyhytaikaiseen majoitukseen liittyvää sisustusta. Huoneen keskellä olevia portaita nouseaan välikaton makuulavereille ja loistotorniin. Rakennuksessa on eri-ikäisiä rakennusosia, mutta hahmo on peräisin 1800-luvun lopulta.

Rövargrund on mielenkiintoinen esimerkki historiallisesta kalastusloistosta. Rakennuksessa on merkkejä tilapäisestä miehityksestä sekä jäännöksiä kaasuvälön liittyvästä tekniikasta. Rakennus kuvastaa alueen elinkeinohistoriaa ja on olennainen osa ympäröivää kulttuuri- maisemaa.



Rövargrundin kalastusloiston alakerrassa on lämmitettävä majoitushuone loistonhoitajan tarpeisiin.

50 Sälgrund

Kaskinen

Majakka 1875, tunnusmajakan raunio.

Sälgrundin majakka on yksi neljästätoista 1800-luvulla rakennetusta tiilimajakasta. Samantyyppisiä pyöreitä majakkatorneja on säilynyt muun muassa Marjaniemessä ja Säpissä. Sälgrundin majakan alkuperäinen hahmo on muuttunut tornin vahvistukseksi valetun betonikuoren myötä. Rakennuksen sisätilat ovat historiallisessa asussa, mutta niissä on kosteusvaurioita. Majakan alkuperäinen Fresnel-linssistö on edelleen paikallaan. Majakanvartioiden kuuluneet tyyppi- ja rakennustustusten mukaan toteutetut rakennukset ovat säilyneet. Sisätiloissa on tehty huomattavia muutoksia ja osa tiloista on huonossa kunnossa. Asuinrakennus on muutettu majakan automatisoinnin jälkeen luotsiasemaksi, ja sitä on korotettu yhdellä kerroksella. Vanha kellari on muutettu voima-asemaksi. Pihapiirin ryhmitys on alkuperäisen tilanteen mukainen.

Sälgrundin majakka on huomattava maisemaelementti ja tärkeä Kaskisten kaupungin ja sen merenkulkuperinteiden tunnus. Sälgrundin majakkayhteisö on myös arvokas kulttuuriympäristö, joka kuvastaa pitkään jatkunutta luotsi- ja majakkatoimintaa.



Sälgrundin majakka on Kaskisten kaupungin symboli.

51 Stora Remmargrund

Kaskinen

Loisto 1930-luku

Stora Remmargrund on matalalle luodolle perustettu betonirakenteinen loisto. Se on hyvä esimerkki 1920- ja 1930-lukujen turvalaiterakentamisesta. Rakennus on

Kaskisten kaupunkiväylän tärkeimpiä merimerkkejä ja olennainen osa alueen meriliikenteeseen liittyvää kulttuurimaisemaa.

52 Kristiinankaupungin luotsiasema

Kristiinankaupunki

Luotsiasema 1700-luku

Kristiinankaupungin kaupunkiluotsien vartiotupa sijaitsee kaupungin vanhan sataman eteläpuolella. Siinä ei ole luotsitoimintaan viittaavia erityispiirteitä ja alkuperäistä funktiota on vaikea tunnistaa. Rakennus on osittain muuttunut ja yhteys viereiseen satama-alueeseen on metsittymisen vuoksi epäselvä. Kohde on Suomen vanhin yksittäinen luotsipäivystykseen liittyvä rakennus. Se on myös olennainen osa vanhan sataman rakennushistoriallista kokonaisuutta.



Kristiinankaupungin vanhan sataman luotsitupa. Vanhin inventoinnissa tunnistettu luotsikohde.

53 Härkmeri

Kristiinankaupunki
Tunnusmajakka 1857

Härkmeren tunnusmajakka on Kristiinankaupungin historiallisen kaupunkiväylän ensimmäinen merimerkki. Se sijaitsee tärkeällä maisemapaikalla pienen Torgrundin saaren pohjoiskärjessä. Tunnusmajakka on Albin Stjerncreutzin suunnittelema. Härkmeri on samanlainen kuin Hailuodon Keskiniemen tunnusmajakka. Härkmeren tunnusmajakka on hyvä esimerkki 1800-luvun puolenvälin tunnusmajakasta. Rakennus on historiallisessa asussaan, mutta osa sen julkisivumateriaaleista uusittu. Kunnostukset on tehty vanhaa rakennustapaa mukaillen. Rakennuksen suhde ympäristöön on hyvin säilynyt ja yhteys Kristiinan kaupunkiväylään on selkeä. Tunnusmajakka on rakennus- ja maisemahistoriallisesti merkittävä kohde.



Härkmeren tunnusmajakka, rungon ulkopuolella erottuvat vinotuet estävät merimerkin kaatumisen kovalla tuulella.

54 Höggklubb,

Kristiinankaupunki
Luotsiasema, 1850 (- 1989)

Höggklubbin luotsiasema sijaitsee rannikkovyöhykkeen metsäisellä saarella. Luotsiasema oli miehitettynä vuoteen 1989, jonka jälkeen luotsit siirtyivät Kaskisiin. Pitkään jatkuneen toiminnan seurauksena asema-alueen rakennuskanta on kerrostunut ja hieman sekava. Viimeksi käytössä ollut luotsiasema on valmistunut vuonna 1939. Rakennus on säilynyt luotsitoiminta-ajan asussa ja siellä on runsaasti luotsien työhön liittyvää esineistöä. Voimakkaan metsänkasvun vuoksi luotsiasemalle rakennettiin 1900-luvun alussa tähystystorni. Kehysrakenteisen tornin sisätilat ovat alkuperäisessä asussa, mutta sen julkisivulaudoitus on suojattu peltilevyillä. Muutamia vastaavanlaisia torneja tehtiin luotsiasemien yhteyteen 1900-luvun alussa. Höggklubbin tähystystorni on rakennusryhmän viimeinen edustaja.

Höggklubb on luotsikulttuurin kannalta merkittävä ja monipuolinen kulttuuriympäristö. Asema-alueen arvoa lisäävät hirsituvat, jotka ovat kuuluneet työpaikkansa tuntumaan muuttaneille luotseille. Tällaisia rakennusryhmiä alkoi syntyä, kun luotsitilajärjestelmä lakkautettiin ja luotsipäivystys keskitettiin varsinaisten asemien yhteyteen.



Höggklubbin luotsien tähystystorni. Painijamestari luotsi Göran Skogman kulki portaikkojen kaiteilla pelkkien käsivoimiensa varassa.

55 Yttergrund

Kristiinankaupunki

Majakka 1892, merimerkki

Yttergrundin majakkayhteisö sijaitsee rannikon tuntumassa metsäisellä saarella. Majakkatorni on 1800-luvun lopulla rakennettu rautamajakka. Rakennushistoriallisesti se on poikkeuksellinen. Majakka on ulkoasultaan, interiööreiltään sekä tekniikaltaan erinomaisesti säilynyt. Myös huomattavia osia irtaimesta sisustuksesta on säilynyt. Majakan hyvä kunto johtuu sen satavuotisjuhliin tehdystä restauroinnista. Majakkayhteisön nykyinen asuinrakennus on valmistunut vuonna 1931. Muut rakennukset ovat tuhoutunutta kellaria lukuun ottamatta alkuperäisiä ja tyyppiirustusten mukaan tehtyjä. Myös pihapiirin ryhmitys vastaa alkuperäistä tilannetta. Rakennusryhmän ympärillä on merkkejä pienialaisista viljelyksistä ja niiden raivauksessa syntyneitä kiviaitoja. Yhteisön pihapiiri ja lähiympäristö ovat voimakkaasti metsittyneet ja rakennusryhmän merellinen yhteys on katkennut. Osa rakennuksista on huonossa kunnossa.

Majakkayhteisön länsipuolella on yksinkertainen luotsivartiotupa majakkaa edeltävältä ajalta. Se on olemukseltaan tyyppillinen 1800-luvun vartiotupa. Rakennus on säilynyt hyvin ja kuvastaa luotsien työympäristöä 1800-luvulla. Myös osa irtaimistosta kuten luotsikirjasto on edelleen olemassa. Luotsiasemaan kuuluu historiallisessa asussa oleva purjevaja.

Yttergrundin majakka on Suomen parhaiten säilynyt yksittäinen majakkarakennus. Siinä näkyvät majakalle tyyppilliset arkkitehtoniset, rakennustekniset ja tekniikanhistorialliset piirteet. Hyvin säilyneet interiöörit kuvastavat myös majakanvartijan työympäristöä ja työtehtäviä.



Yttergrundin majakka, "stålfarbror – teräsvaari", kuten majakka-mestari Ole Menander torniaan puhutteli.

Saaristomeri

56 Ouran pooki

Merikarvia

Tunnusmajakka 1856

Ouran pooki eli tunnusmajakka muodostuu pyramidin muotoisesta alaosasta ja suuresta kaksoiskartiosta. Pyramidin muotoiset merimerkit olivat 1800-luvulla tavallisia koko Itämeren alueella. Ouran pooki on rakennustyyppin viimeinen edustaja Suomessa. Rakennuksen ulkoasu muistuttaa alkuperäistä, mutta siinä on merkkejä useista korjauksista. Rakennus on huonossa kunnossa. Tunnusmajakka sijaitsee Merikarvialle johtavan karikkoisen saaristoväylän lähtöpisteessä. Sen suhde ympäristöön on säilynyt ennallaan ja historiallinen tehtävä on ilmiselvä. Pookilta on näköyhteys Sastmolan luotsiasemalle, jonka kanssa se on muodostaa toiminnallisen parin. Ouran pooki on merkittävä rakennus- ja maisemahistoriallinen muistomerkki. Sillä on merkitystä myös paikallisten merenkulkuperinteiden kannalta.



Ouran pooki sijaitsee Merikarvialle johtavan karikkoisen saaristoväylän lähtöpisteessä. Se opastaa merenkulkijat Ouraluodon luotsivartiopaikan eteen.

57 Ouraluoto

Merikarvia

Luotsiasemat

Ouraluodon luotsiasema edustaa 1930-luvun luotsiasema-arkkitehtuuria. Se on hahmoltaan ja julkisivumateriaaleiltaan alkuperäisessä asussaan. Rakennuksen sisätilat kuvastavat luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Asemarakennuksen vieressä on yksinkertainen hirsirakennus, joka saattaa olla luotsipaikalle 1850-luvulla tehty vartiötupa. Pitkään jatkuneen luotsitoiminnan tuloksena alueen yleisilme on kerrostunut. Luotsiaseman helposti tunnistettava hahmo on olennainen osa alueen kulttuurimaisemaa. Yhdessä Pookikarin tunnusmajakan kanssa se muodostaa toiminnallisen parin, joka kuvastaa väylien lähtöpisteeseen liittyvää toiminnallista rakennetta.



Ouraluodon luotsiasema on peruskorjattu vuosina 2002 – 2005. Merikarvian kunta vuokraa sitä majoitus- ja kokouskäyttöön.

58 Kaijakari

Pori

Majakka 1933

Kaijakarin majakka vastaa rakenteiltaan korkealle rautaristikkojalustalle nostettua loistoa. Se on hyvä esimerkki 1920- ja 1930-lukujen turvalaiterakentamisesta. Majakka sijaitsee pienellä kallioluodolla ja se on huomattava maisemaelementti.



Kaijakarin majakka vuodelta 1933, nimi tuli saarelle 1800-luvun alussa haudatun naisen Kajin mukaan.

59 Reposaari

Pori

Luotsiasema

Reposaaren luotsiasema on kaksikerroksinen pienellä tähystystornilla varustettu puutalo. Poikkeuksellisen suuri asemarakennus on syntynyt useiden laajennusten tuloksena, eikä muita vastaavia tunneta. Rakennuksen vanhimmat kerrostumat saattavat olla 1800-luvulta, mutta

niitä ei voida varmasti tunnistaa. Rakennuksen sisätiloja on muutettu voimakkaasti.

Luotsiasema on olennainen osa Porin satamien historiallista rakennuskantaa. Se on myös harvinainen esimerkki varhaisten satamaluotsien toiminnasta.

60 Kallo

Pori

Majakka 1884, luotsivartiotupa 1859, luotsiasema 1967

Kallon pienikokoinen satamamajakka sijaitsee avoimella kallioniemellä Porin satamien edustalla. Erikoinen rakennuskompleksi on tulosta useammasta rakennusvaiheesta ja loistoon liitetystä asuinsiivestä. Majakkarakennus on 1900-luvun alun asussa ja hyvin säilynyt.

Kallon saari on muuttunut huomattavasti, mutta majakan lähipiiri on alkuperäisen tilanteen mukainen. Kallon merenkulkuyhteisön rakennuksiin kuuluu myös huomattavasti muuttunut sumusireeninhoitajan asunto ja mahdollisesti vuonna 1859 rakennettu luotsivartiotupa. Uusinta kerrostumaa edustaa vuonna 1967 rakennettu moderni luotsiasema.

Kallon majakka on keskeinen maisemaelementti ja esimerkki harvinaisesta satamamajakasta. Lisäksi se on tärkeä Porin merenkulkuperinteiden muistomerkki.



Kallon satamamajakka muodostuu loistotornista ja loistonhoitajan asunnosta.

61 Ryssäntorni

Pori

Majakka 1903

Ryssäntorni rakennettiin Porin Mäntyluodon satamaloistoksi, mutta se toimii nykyisin valottomana tunnusmajakkana. Jugendaiheinen rakennus on poikkeuksellisen koristeellinen ja värikäs. Se on ulkoisesti historiallisessa asussaan, mutta ympäristö on täysin muuttunut. Se on tarkoituksellisesti säilytetty ja sitä vaalitaan historiallisena muistomerkkinä.

Ryssäntorni on historiallisesti mielenkiintoinen rakennus ja olennainen osa Porin satamien historiallista rakennuskantaa.



Ryssäntorni on pikantti yksityiskohta Mäntyluodon vilkkaasti liikennöidyssä huippumodernissa satamamiljöössä.

62 Säppi

Luvia

Majakka 1873, luotsiasema 1873

Säpin majakkatorni on yksi Suomeen rakennetuista neljästoista tiilimajakasta. Saman tyyppisiä pyöreitä majakkatorneja on myös Hailuodon Marjaniemessä ja Kaskisten Sällgrundissa. Säpin majakan rakentaminen liittyy Pohjanlahden valaisuohjelmaan 1870-luvulla. Sen alkuperäiset julkisivut ovat peittyneet tornin vahvistukseksi valetun betonikuoren alle. Myös historialliset valolaitteet ja niihin liittyvä tekniikka on poistettu.

Majakavartijoiden rakennukset muodostavat majakan juurelle suorakaiteen muotoisen pihapiirin. Tyyppi- piirustusten mukaan toteutetut rakennukset ovat historiallisessa asussaan, ja pihapiirin ryhmitys vastaa alkuperäistä tilannetta. Osa pihapiirin ulkopuolisista rakennuksista on tuhoutunut. Rakennusryhmän ympärillä on merkkejä pienimuotoisesta maataloudesta.

Säpin luotsiaseman rakennukset sijaitsevat saaren länsirannalla erillään majakkayhteisöstä. Yksikerroksinen kookkaalla tähystystornilla varustettu vartiotupa on tyyppillinen 1800-luvun lopun luotsivartiotupa. Samanlaisia rakennuksia on säilynyt muun muassa Kustavin Isokarissa ja Rymätty-



Säpissä koettiin melkoinen kolmiodraama 1900-luvun alussa. Kaksi naimatonta majakkamiestä iskivät silmänsä mestarin tyttären.

län Ruotsalaisessa. Vartiotupa on alkuperäisen suunnitelman mukainen, mutta sitä on korjattu useaan otteeseen. Rakennuksen yhteydessä on purjevaja.

Säpin majakkayhteisö on poikkeuksellisen hyvin säilynyt esimerkki 1800-luvun miehitetystä majakasta. Se heijastelee mielenkiintoisella tavalla omavaraistaloudessa eläneiden majakavartijoiden elämäntapaa. Yhdessä luotsiaseman kanssa majakkayhteisö muodostaa merkittävän kulttuuriympäristön.

63 Kylmäpihlaja

Rauma

Majakka- ja luotsiasemarakennus 1953

Kylmäpihlajan massiivinen majakka- ja luotsiasemarakennus sijaitsee lähes puuttomalla kalliosaarella. Rakennus on mielenkiintoinen esimerkki 1800-luvulla syntyneiden luotsi- ja majakkayhteisöjen myöhemmästä kehitysvaiheesta. Se on myös hallitseva maisemaelementti.



Kylmäpihlajan yhdistetty majakka- ja luotsiasemarakennus, korkeus maanpinnasta 32 metriä.

64 Santakari

Rauma

Tunnusmajakka 1857

Santakarin pooki on Rauman historiallisen kaupunkiväylän ensimmäinen merimerkki. Sen on suunnitellut lääninarkkitehti G. Th. Chiewitz. Tunnusmajakka vastaa muodoltaan tyyppillistä 1800-luvun puolenvälin tunnusmajakkaa. Saman rakennustyyppin edustajia ovat myös Uusikaarlepyyn Stubben ja Ahvenanmaalla sijaitseva Högsten. Santakarin tunnusmajakka entisöitiin 1990-luvulla. Entisöinnin yhteydessä rakennuksen julkisivut korjattiin 1800-luvun asuun. Tornin ikkuna-aukkoihin asennettiin myös uudet tuuletusaukot. Tunnusmajakan lähiympäristö on säilynyt rakentamattomana ja avoimena. Majakkarakennus on edelleen alueen keskeisin maamerkki ja sen historiallinen tehtävä on selvä ja ymmärrettävä.

Santakarin tunnusmajakka on mielenkiintoinen esimerkki 1800-luvun merimerkkiarkkitehtuurista. Se kuvastaa havainnollisesti myös tunnusmajakan roolia väylän ensimmäisenä ja tärkeimpänä merimerkkinä. Nykyisin rakennus käsitetään Rauman merenkulkuperinteiden tunnukseksi, sitä vaalitaan historiallisena muistomerkkinä.



Santakarin tunnusmajakka toivotti raumalaiset merenkulkijat tervetulleiksi takaisin kotisatamaan.

65 Lyökin pooki

Uusikaupunki

Tunnusmajakka 1757

Lyökin tunnusmajakka on Suomen vanhin tunnettu merimerkki. Pooki on rakennettu Pohjanmaan historiallisen rannikkoväylän maamerkiksi ja osoittamaan siltä Tukholmaan erkanevan väylän lähtöpiste. Rakennusta ympäröivä merenkulun kulttuurimaisema on hyvin säilynyt, ja tunnusmajakan alkuperäinen tehtävä on selvä. Lyökin kivitorni on ulkoisesti alkuperäisessä asussaan, mutta osa sen sisärakenteista on uusittu. Nykyinen väritys vastaa 1800-luvun tilannetta. Hahmoltaan tunnusmajakka muistuttaa ylisuureksi kasvanutta kummelia ja kuvastaa mielenkiintoisella tavalla purjehdusmerkkien historiassa tapahtunutta kehitystä. Pookilla ei ole rakennushistoriallisia vastineita.

Lyökin tunnusmajakka on Suomen tärkeimpiä merenkulun rakennusperintökohteita. Sillä on myös huomattava symboliarvo paikallisten merenkulkuperinteiden tunnuksena.

Lyökin pooki on korvaamaton, sen säilyminen tuleville polville on taattava kaikissa olosuhteissa.



66 Lyökin luotsiasema

Uusikaupunki

Luotsiasema 1893

Lyökin luotsivartiotupa sijaitsee kapean saaristoväylän varrella noin kymmenen kilometriä Lyökin tunnusmajakasta etelään. Yksikerroksinen, kookkaalla tähystystornilla varustettu rakennus on tyypillinen 1800-luvun lopun luotsivartiotupa. Lyökin vartiotupa on säilyttänyt historiallisen hahmonsia ja tilajakonsa. Sisä- ja ulkopintojen materiaalit ja työnjälki viittaavat kuitenkin 1900-luvun lopulla tehtyihin korjauksiin. Luotsiaseman ulkorakennukset ovat tuhoutuneet. Myös lähiympäristö on muuttunut huomattavasti. Vartiotuvan sijainti ja maisema-asema ilmentävät kuitenkin sen historiallista tehtävää. Lyökin luotsiasema on hyvä esimerkki Saaristomeren alueelle tyypillisestä luotsiasemarakentamisesta. Vartiotupa on myös keskeinen maisemaelementti.



Lyökin yksikerroksinen tornillinen luotsivartiotupa. Rakennustyyppi toistuu useissa paikoissa Saaristomeren merenkulkupiirin alueella.

67 Vallimäki

Uusikaupunki

Luotsiasema 1858

Vallimäen luotsivartiotupa sijaitsee korkean rinteiden päällä Uudenkaupungin vanhan satamalahden pohjoisrannalla. 1800-luvun toiselle puoliskolle tyypillinen vartiotupa on pieni ja torniton hirsirakennus. Saman mallin mukaisia vartiotupia on säilynyt myös Siipyyn Yttergrundissa ja Perniön Strömossa. Vartiotupa on ulkoasultaan ja interiööreiltään hyvin säilynyt. Rakennusta vaalitaan historiallisena muistomerkkinä ja siinä toimii luotsikulttuuria esittelevä museo. Vartiotuvan suhde ympäristöön ja satamaväylään on hyvin säilynyt ja ilmentää sen historiallista merkitystä. Aseman yhteydessä ei ole ulkorakennuksia. Vallimäen vartiotupa on harvinainen ja



Vallimäen luotsivartiotupa Uudenkaupungin vanhan satamala- suulla toimii nykyisin luotsimuseona. Se on tärkeä osa Uudenkaupungin merihistorian elähdyttämää kulttuuritoimintaa.

erittäin hyvä esimerkki 1800-luvun kaupunkiluotsiasemasta ja sen sijoittelusta. Se on myös olennainen osa Uudenkaupungin keskustan historiallista satamamiljöötä.

68 Blekungen

Kustavi

Puukummeli 1857/1984

Blekungenin pieni tunnusmajakka on esimerkki 1800-luvulle tyypillisestä merimerkistä ja sijainnista. Blekungen on rakennettu lähes kokonaan uudelleen vuonna 1984.

Rakennelma on olennainen osa maisemaa. Se on muodoltaan samanlainen kuin Flatun merimerkki ja muodostaa sen kanssa toiminnallisen parin.



Valkoisessa luotsivartiotuvassa päivystäneet luotsit perheineen asuivat etualalla pilkottavassa luotsikylässä. Majakkayhdyskunta sijaitsi luotsikylästä noin yksi kilometriä lounaaseen. Isokarilaisten näkökulmasta tämä oli ainoa todellisuus millä oli merkitystä, muu maailma oli kaukana.

69 Isokari

Kustavi

Majakka 1833 , luotsivartiotupa 1857, luotsiasema 1965, luotsikylä, satama

Isokarin majakka on kolmas Suomeen valmistunut valomajakka. Sen suunnitteli luotsimajuri Gustaf Brodd, joka käytti esikuvanaan Kronstadtin edustalla sijainnutta Tolbuhinin majakkaa. Majakka on hahmoltaan 1800-luvun lopussa tehtyjen korjausten mukaisessa asussa. Sen julkisivut ovat kuitenkin peittyneet tornin vahvistukseksi valetun betonikuoren alle. Vaikuttavia sisätiloja hallitsee järeistä parruista muodostuva ristikkorakenne. Majakan sisätilat ovat säilyneet hyvin, ja esimerkiksi majakanvartijan päivystyshuone on alkuperäisessä asussaan. Myös pienikokoinen Fresnel-linssistö on paikoillaan. Majakan massiivinen hahmo on hallitseva maisemaelementti ja sen historiallinen tehtävä on ilmiselvä.

Majakanvartijoiden runsas rakennuskanta periytyy 1800-luvun eri vaiheista. Myös pihapiirin ryhmitys vastaa 1800-luvun tilannetta, mutta alue on osittain metsittynyt. Rakennuksissa on tehty huomattavia korjauksia 1990-luvulla ja niiden historiallinen ilmiasu on muuttunut. Yhteisön ympärillä on merkkejä pienialaisista viljelmistä sekä maaperän raivauksessa syntyneitä kiviaitoja. Pihapiiriin kuuluu myös Suomen viimeinen alkuperäisellä paikallaan oleva radiomajakkamasto.

Saaren luotsiyhteisö sijaitsee erillään majakan rakennusryhmästä. Vartiotupa on yksikerroksinen kookkaalla tähystystornilla varustettu hirsirakennus. Se on tyypillinen Saaristomeren alueelle 1800-luvulla rakennettu luotsivartiotupa. Saman mallisia vartiotupia on säilynyt muun muassa Kustavin Lyyprtissä ja Rymättylän Ruotsalaisessa. Rakennus on korjattu hienovaraisesti ja se on hyvin säilynyt.



Isokarin vuonna 1833 valmistunut majakka henki ympäristöönsä uuden emävaltion – Venäjän – valtaa. Kesällä 1842 majakkaa kunioitti käynnillään keisari Nikolai I:n poika suuriruhtinas Konstantin.

Isokarin moderni luotsiasema on vuodelta 1965. Isokarissa on myös toistakymmentä hirsitupaa käsittävä luotsikylä. Suurin osa kylän rakennuksista on peräisin 1800-luvulta. Isokarin luotsiyhteisö kuvastaa saaristoluotsin ammattisatapahtunutta kehitystä 1800-luvun alusta 1900-luvun loppuun. Siinä heijastuvat luotsitilajärjestelmän lakkauttaminen, luotsiasemien perustaminen, työn ammatillisuttuminen ja työkuulttuurin modernisoituminen.

Isokari on erittäin arvokas kulttuuriympäristö, joka kuvastaa merenkulun turvallisuudesta vastanneiden ammattiryhmien elämäntapaa ja työtehtäviä.

70 Keskikallio

Kustavi

Loisto 1957

Keskikallion loistomerkki sijaitsee Seksmiilarin selällä Uudenkaupungin edustalla. Rakennus koostuu kahdeksankulmaisesta betonitornista ja valurautaisesta loistokojusta. Torni on maalattu pohjoisviitan värein. Paljaalle kallioluodolle pystytetty korkea loistotorni muodostaa voimakkaan vastakohtan sitä ympäröivälle merimaisemalle.

Keskikallio on havainnollinen esimerkki loistomerkin tehtävästä päivämerenkulun kiintopisteenä ja merimerkin luomasta kulttuurimaisemasta. Loistomerkki kuvastaa myös mielenkiintoisella tavalla merimerkkirakentamista, jossa hyödynnetään betonirakenteita.



Keskikallion eleettömän vaikuttava loistotorni.

71 Flatu

Kustavi

Puukummeli 1857/1984

Flatun pieni tunnusmajakka on esimerkki 1800-luvulle tyypillisestä merimerkistä ja sen sijainnista. Flatu on rakennettu lähes kokonaan uudelleen vuonna 1984. Rakennelma on olennainen osa maisemaa. Se on muodoltaan samanlainen kuin Blekungenin merimerkki ja muodostaa sen kanssa toiminnallisen parin.

72 Lypertö

Kustavi

Luotsiasema 1888

Lypertön luotsivartiotupa sijaitsee kapean saaristoväylän varrella kalliosaaressa länsirinteellä. Yksikerroksinen, kookkaalla tähystystornilla varustettu rakennus on tyypillinen 1800-luvun lopun luotsivartiotupa. Rakennuksia tehtiin nimenomaan Saaristomerren merenkulkupiiriin alueelle ja niitä on säilynyt muun muassa Kustavin Isokarissa ja Rymättylän Ruotsalaisessa. Lypertön vartiotupa on 1800-luvun lopun asussa ja ulkoisesti hyvin säilynyt. Sen ulkorakennukset ovat tuhoutuneet. Asema-alueen lähetyvillä on huvila-asutusta, mutta vartiotupa erottuu ympäristöstään selkeästi. Sen roolia on korostettu maalaamalla julkisivut ja kivijalat valkoisiksi.

Vartiotuvan asema maisemassa ilmentää erinomaisesti sen historiallista tehtävää. Lypertön vartiotupa on hyvä esimerkki tiheään saaristoon sijoittuvasta luotsiasemasta ja saaristoluotsin työympäristöstä. Se on myös olennainen osa Kustavin Ströömin kulttuuriympäristöä ja keskeinen maisemaelementti.



Lypertön luotsit ohjailivat "kaupunginkokoisia" laivoja Kustavin kapeikoissa. Asemalla ollessaan he muun muassa hoitivat paikallista puhelinvaihdetta.

73 Laupunen

Kustavi

luotsiasema 1958

Laupusten luotsiasema sijaitsee historiallisesti merkittävän Ströömin väyläosuuden eteläpäässä. Se tehtiin jatkamaan aiemmin Lypertössä toimineen vartiotuvan tehtäviä. Pienekköä kerrostaloa muistuttava asemarakennus on keskeinen maisemaelementti ja kuvastaa saaristoluotsauksen kehitystä ja luotsitoiminnan keskittämistä.

Laupusten luotsiasemalla päivystettiin aluksi kahden viikon vuoroissa. Asemalla kiireen kuormittamat luotsit lähinnä nukuivat.



74 Pikisaari

Turku

Luotsivartiotupa 1876, luotsiasema 1905

Turun historiallinen luotsiasema sijaitsee Pikisaaren luoteisrannalla asutuksen keskellä. Vanhempi vartiotupa on jyrkän rinteiden tyvessä aivan meren äärellä. Se on ulkoisesti hyvin säilynyt, mutta sen luotsitoimintaan liittyvää tehtävää on vaikea tunnistaa. Pienikokoinen luotsiasema muistuttaa mittasuhteiltaan 1860- ja 1870-luvuilla rakennettuja vartiotupia. Samaan ryhmään kuuluvia rakennuksia on säilynyt Porvoon Rågskärissä ja Nauvon Gullkronassa. Uudempi asemarakennus sijaitsee vanhan vieressä jyrkän rinteiden päällä. Se on jugendtyylinen koristeltu suurehko puutalo, jossa ei ole luotsitoimintaan liittyviä rakenteellisia erityispiirteitä. Myös uudempi asemarakennus on ulkoasultaan hyvin säilynyt. Sen alkuperäistä tehtävää on vaikea tunnistaa ja se sekoittuu ympäristön muuhun ra-



Turun sisempi luotsipäivystyspaikka sijaitsi Pikisaarella.

kennuskantaan. Satama-alueen edustalla sijaitsevat luotsirakennukset muodostavat harvinaisen esimerkin kaupunkiluotsiasemasta. Ne kuvastavat erikoisella tavalla myös päivystystilojen luonteesta tapahtunutta kehitystä.



Kauppakarin loisto ohitetaan matkalla Turkuun. Valoa hoitanut mies, tämän vaimo sekä pariskunnan viisi lasta asuivat loistolyhdyn yhteydessä olevassa tupasessa.

75 Kauppakari

Turku

Loisto 1880

Kauppakarin loisto sijaitsee pienellä luodolla Turkuun johtavan väylän varrella. Loisto muodostuu pienestä hirsitivasta ja sen etuseinässä olevasta lyhtykojasta. Lyhtyä hoitanut loistonhoitaja asui samassa rakennuksessa. Loistolla ei ole rakennushistoriallisia vastineita, mutta sen julkisivujen panelointi muistuttaa Helsingin Katajannokan luodon luotsivartiotuvan tyyli-
piirteitä.

Kauppakarin loisto on poikkeuksellisen koristeellinen. Rakennus on säilynyt erittäin hyvin historiallisessa asussaan. Myös sisätilat ovat alkuperäiset. Loisto on kaupan väyläosuuden keskeisin maamerkki. Sen suhde ympäristöön vastaa 1800-luvun tilannetta ja historiallinen tehtävä on selvä. Kohdetta vaalitaan rakennushistoriallisena muistomerkinä.

Kauppakari on harvinainen esimerkki 1800-luvun lopussa toimineesta miehitetystä loistosta. Kulttuuriympäristönä saari on ainutlaatuinen.

76 Ruotsalainen

Rymättylä

Luotsiasema 1892

Ruotsalaisen saari on historiallisesti merkittävä luotsipaikka. Säilynyt vartiotupa on yksikerroksinen kookkaalla tähytystornilla varustettu rakennus. Se on tyypillinen Saaristomeren alueelle 1800-luvun lopulla tehty vartiotupa. Samaan malliin perustuvia rakennuksia on säilynyt muun muassa Kustavin Lypertissä ja Isokarissa. Ruotsalaisen vartiotupa on säilyttänyt historiallisen hahmonsäilyneen ja tilajakonsa. Rakennuksen interiööri ja sisätilojen pintamateriaalit ovat kuitenkin muuttuneet tulipalon seurauksena. Luotsiaseman alkuperäiset ulkorakennukset ovat säilyneet, ja myös pihapiirin ryhmitys vastaa 1800-luvun tilannetta. Vartiotuvan sijainti ja asema maisemassa ilmentävät sen historiallista merkitystä. Ruotsalaisen asemarakennus on hyvä esimerkki saaristoluotsien päivystyspaikaksi rakennetusta vartiotuvasta. Säilynyt rakennusryhmä antaa myös kuvan 1800- ja 1900-lukujen taitteen luotsiasemamiljööstä.



Ruotsalaisen luotsivartiotuvassa päivysti kaksi miestä, yksi tähytysvuorossa ja toinen lähtövuorossa.



Berghamnin luotsivartiotuvalta luotsattiin Lohmiin, Ruotsalasiin, Turkuun, Naantaliin ja Kihdin yli Sottungaun. Mikäli luosit loppuivat, signaalisalkoon nostettiin musta kangaspallo: laivat tiesivät jäädä odottamaan.

77 Berghamn

Houtskari

Luotsiasema 1800, kummeli

Berghamn on Turun ja Tukholman väliselle väylälle sijoitettava vanha luotsipaikka. Säilynyt päivystyspiste on merkittävällä maisemapaikalla avoimen kallioluodon laella. Matala asemarakennus koostuu kahdesta eri-ikäisestä osasta, joiden ajoitus on epäselvä. Rakennuksen ulkoasu ja sisätilat

viittaavat kuitenkin melko myöhäiseen käyttöön. Pitkään jatkuneen luotsitoiminnan tuloksena myös asema-alueen yleisilme on sekava.

Berghamnin luotsiasema on hyvä esimerkki luotsiaseman sijoittelusta. Vasta 1970-luvulla lopetettu asema kuvastaa mielenkiintoisella tavalla myös pienten saaristoasemien viimeistä vaihetta ja luotsien karua työympäristöä.

78 Blåskär

Houtskari

Kummeli 1884

Blåskärin kummeli sijaitsee pienellä kallioluodolla Ahvenanmaan ja Saaristomeren välisellä Kihdin selällä. Suora-kaiteen muotoisista porakivistä rakennettu merimerkki on noin kuusi metriä korkea. Se kuuluu suhteellisen harvinaiseen tornikummelityyppiin, jollaisia on säilynyt muun muassa Helsingin Svartbådanilla ja Porvoon Rönnskärillä.

Rakennelma on historiallisessa asussaan ja hyvässä kunnossa. Merimerkin suhde ympäristöön kuvastaa 1800-luvun tilannetta. Se on alueen keskeisin maamerkki ja sen historiallinen merkitys on selkeä ja ymmärrettävä. Blåskärin kummeli on erittäin arvokas väylä- ja rakennushistoriallinen muistomerkki.

79 Orhisaari

Nauvo

Loisto 1903, 1938, 1966

Orhisaaren loisto sijaitsee avoimella kallioniemellä Airiston selän eteläpäässä. Se on huomattava maisemaelementti sekä hyvä esimerkki loiston sijoittumisesta ja tehtävästä. Loiston poikkeuksellisen kerrostuneet rakenteet kuvastavat turvalaiterakentamisessa ja loistotekniikassa tapahtunutta kehitystä. Orhisaaren loisto on rakennushistoriallinen ja loistoteknologinen muistomerkki.



Orhisaaren loisto on linjakkaan kaunis.

80 Insinööri Pettersson

Nauvo

Loisto 1909

Insinööri Pettersson sijaitsee Turun väylän varrella Nauvon pohjoispuolella. Sen on suunnitellut Merenkulkulaitokselle useita loistoja piirtänyt Karl R. Pettersson. Loisto on perustettu vedenalaiselle matalikolle massiivisen betonisokkelin varaan. Valurautaisessa tornissa on nähtävillä kaasutekniikkaan liittyviä rakennusosia sekä aurinkoenergian käyttöön liittyviä laitteita. Rakennus on historiallisessa asussaan. Insinööri Pettersson on merkittävä rakennus- ja tekniikanhistoriallinen muistomerkki. Se on myös hyvä esimerkki 1900-luvun alun turvalaiterakentamisesta. Kohteeseen liittyy myös runsaasti tapakulttuuria. Loiston kylkeen on esimerkiksi kiinnitetty muistolaatta, jonka tekniikanopiskelijat kiillottavat vuosittain.



Satavuotiaan Insinööri Petterssonin kohdalla on tapana nostaa hattua, myös kuuluvat hyvänpäivätoivotukset ovat paikallaan.

81 Spelharu

Nauvo

Puukummeli 1856/1984

Spelharun pieni tunnusmajakka on havainnollinen esimerkki 1800-luvulle tyypillisestä merimerkistä ja sen sijainnista. Spelharun merimerkki on rakennettu koko-

naan uudelleen vuonna 1984. Rakennelma on olennainen osa maisemaa.

82 Gullkrona

Nauvo

Luotsivartiotupa 1887

Gullkronan luotsivartiotupa sijaitsee merkittäväällä maisemapaikalla korkean kallion laella. Se edustaa 1800-luvun jälkipuolen pientä vartiotupatyyppeä. Saman mallisia rakennuksia on säilynyt myös Porvoon Rågskärissä ja Halikon Hästholmassa. Rakennus on kunnostettu 1990-luvulla. Modernit materiaalit ja uudet rakennusosat ovat muuttaneet sen historiallista ilmeänsä. Myös sisätiloissa on tapahtunut muutoksia. Vartiotuvan hahmo ja tilajako ovat kuitenkin säilyneet. Myös sen asema maisemassa on alkuperäisen tilanteen kaltainen. Luotsiasema on olennainen osa Gullkronan historiallista kulttuuriympäristöä. Se on paikallisten luotsiperinteiden symboli ja sitä vaalitaan



Gullkronan luotsivartiotupa on rakennettu väylille antavalle näköalapaikalle. Luotsit asuivat etualalla näkyvässä kalliosalassa.

historiallisena muistomerkkinä. Vartiotupa on myös erittäin hyvä esimerkki päivystyspisteen sijoittelusta.

83 Lohm, Killingholm

Korppoo

Luotsiasema 1895

Lohmin luotsiasema jatkaa jo 1600-luvulta tunnetun Korppoonvirran luotsipaikan perinteitä. Säilynyt asemarakennus valmistui vuonna 1895. Se sijaitsee maisemaa hallitsevalla näköalapaikalla tärkeiden meriväylien risteyskohdassa. Asemarakennus on luotsiasemien joukossa yksilöllinen. Tärkeälle paikalle suunniteltu luotsiasema oli poikkeuksellisen näyttävä ja koristeellinen. Vuoteen 1990 jatkuneen toiminnan tuloksena sen ulkoasu on kuitenkin muuttunut. Rakennuksen julkisivut on suojattu mineriiilevyillä ja kylkeen on lisätty pitkä ja matala asuinsiipi. Myös interiöörejä on uudistettu. Vanhan rakennuksen kookas hahmo on kuitenkin selvästi tunnistettavissa. Metsittymisestä huolimatta se on edelleen myös keskeinen maisemaelementti. Luotsien läsnäolo on jättänyt jälkensä myös aseman ympäristöön. Alueella on päällystettyjä ja kaiteilla varustettuja kulkureittejä, eri-ikäisiä huoltorakennuksia ja kaksi satamaa vajoineen.



Lohmin luotsiasema keskellä Saaristomerta on Suomen merkittävin väylähistoriallinen risteyspaikka. Länteen lähtevä meritie vie Tukholmaan, pohjoisessa on Turku ja edelleen Pohjanlahti, idässä Helsinki ja Suomenlahti sekä etelässä Utö ja Itämeren keskusallas.

Kokonaisuus on melko rikkonainen, mutta sekavuudesta huolimatta Killingholma on merkittävä kulttuuriympäristö. Lohmin luotsiasema on saaristomeren luotsihistorian kannalta keskeinen paikka. Persoonallinen asemarakennus on myös erittäin tärkeä maisemahistoriallinen rakennusmuistomerkki.

84 Lill Gråharu

Korppoo

Puukummeli 1856/1984

Lill Gråharun pieni tunnusmajakka on esimerkki 1800-luvulle tyyppillisestä merimerkistä ja sen sijainnista. Se

vastaa muodoltaan Ingölskärin merimerkkiä. Lill Gråharu on rakennettu lähes kokonaan uudelleen vuonna 1984. Rakennelma on olennainen osa maisemaa.

85 Vidskär

Korppoo

Kummeli 1865

Vidskärin kallioluoto sijoittuu Utön pohjoispuolelle Turkuun johtavan väylän varrelle. Saaren korkeimmalla kohdalla on poikkeuksellisen suuren kummelin raunio. Alkuperäinen merimerkki muodostui noin kuusi metriä korkeasta pyramidista. Rakennus on Suomen merimerkkien joukossa poikkeuksellinen. Rakennelman jäätyä pois turvalaitekäytöstä saaristolaiset ovat purkaneet kummelia ja käyttäneet sen kiviä rakennustarpeiksi. Nykyisin pyramidista on jäljellä yksi hyvin säilynyt seinämä ja osia kahdesta muusta. Raunionakin kummeli on vaikuttava ja näkyvä edelleen kauas.



Vidskärin kivipyramidin huippu ulottui ehjänä 6,4 metriä maanpinnan yläpuolelle.

86 Ingolskär

Korppoo

Puukummeli 1873/1984

Ingolskärin pieni tunnusmajakka on tyypillinen 1800-luvun merimerkki. Se vastaa muodoltaan Lill Gråharun

merimerkkiä. Ingolskär on rakennettu lähes kokonaan uudelleen vuonna 1984. Rakennelma on olennainen osa maisemaa.



Utön perinteikkäissä luotsi- ja majakkakylässä voi tänäkin päivänä tavata jopa yhdeksännes-sä polvessa saarelaisia luotseja.

87 Utö

Korppoo

Majakka ja luotsiasema

Utö sijoittuu Suomeen johtavien meriväylien lähtöpisteeseen. Se on erittäin merkittävä kulttuuriympäristö, joka heijastelee kauppamerenkulun, luotsi- ja majakkalaitoksen sekä saaristoasutuksen kehitystä. Utön asutus alkoi 1500-luvulla, kun Kustaa Vaasa määräsi kaksi jurmolaista talonpoikaa muuttamaan saarelle ja toimimaan luotseina sekä polttamaan merkkitulua. Saarella on edelleen toimiva majakka ja miehitetty luotsiasema. Vuonna 1753 Utölle rakennettiin Suomen ensimmäinen valomajakka, joka tuhoutui Suomen sodassa. Sen tilalle tehtiin vuonna 1814 uusi nykyaikaan säilynyt harmaakivitorni. Kivirakenteet ovat alkuperäisessä asussaan, mutta lyhtykojun hahmo on 1800-luvun lopulta. Myös majakkatornin väri vastaa 1800-luvun tilannetta. Sisätiloissa on useita eri-ikäisiä kerrostumia. Alemmat huonetilat edustavat toisen maailmansodan jälkeistä aikaa. Ylemmät kerrokset ovat sen sijaan 1800-luvun asussa. Erikoisuutena on 1840-luvulla perustettu majakkakirkko ja sen hyvin säilynyt kirkkosä-

li. Lyhtykojun puuosat ovat alkuperäisiä ja suurikokoinen linssistö periytyy 1900-luvun alusta. Valolaitteisiin liittyvästä tekniikasta on säilynyt myös linssistöä pyörittänyt kellokoneisto sekä sen punnus. Punnuksen kuilu kulkee muun muassa kirkkosalin läpi.

Majakkatornin juurella on 1700-luvun puolella välissä valmistunut majakanvartijoiden asuintalo. Kivirakennus on alkuperäisessä asussaan, ja siellä toimii saaren historiaa esittelevä museo. Museon vieressä on uudempi majakanvartijoille tai luotseille kuulunut puukasarmi. Hahmoltaan se vastaa 1800-luvun majakkasaarille tehtyjä asuinrakennuksia. Kauempana sijaitsee myös majakkamestarille kuulunut rakennusryhmä.

Utön vanhat luotsivartiotuvat ovat tuhoutuneet. Nykyinen luotsiasema on vuodelta 1958. Mittasuhteiltaan pientä kerrostaloa muistuttava rakennus sijoittuu aivan majakan viereen. Sen yhteydessä on korkea teräsristikkorakenteinen tutkamasto. Aseman lähetyvillä on luotseille kuuluvia majoitustiloja. Lähes koko Utön historiallinen rakennuskanta ja kylätaajama muodostuvat luotseille ja majakanvartijoille kuuluneista rakennuksista.

88 Timmerholma

Parainen

Luotsiasema 1898

Timmerholma sijaitsee tiheässä saaristossa useiden vesireittien risteyksessä. Kumparemaisella saaren korkeimmalle kohdalle tehty asemarakennus edustaa tähytystornilla varustettua yksikerroksista vartiotupatyyppejä. Vuoteen 1986 jatkuneen toiminnan ja useiden laajennusten tuloksena sen hahmo on kuitenkin olennaisesti muuttunut alkuperäisestä. Myös sisätilat on uudistettu. Vartiotuvan maisema-asemaa on heikentänyt pihapiirissä kasvava metsä. Timmerholman rakennushistoriallinen merkitys on vähäinen, mutta se on mielenkiintoinen esimerkki pienten luotsiasemien pitkään jatkuneesta toiminnasta.



Timmerholman luotsiasemaa on kutsuttu myös Paraisen portin luotsiasemaksi.

89 Paraistenportti, alempi

Parainen

Loistokoppi 1890

Luotsi- ja majakkalaitos ryhtyi rakentamaan vartioimattomia loistoja vuonna 1883. Ensimmäiset petrolikäyttöiset loistot asennettiin yksinkertaisiin puukoppeihin. Vuonna 1895 siirryttiin pyöreisiin rautakoppeihin, ja vanhat puurakennukset jäivät vähitellen käytöstä. Vuonna 1890 rakennettu Paraistenportin puinen loistokoppi saattaa olla tyyppinsä viimeinen edustaja.

Paraistenportin puinen loistokoppi on ilmeisesti rakennustyyppinsä viimeinen.



90 Luotsisaari/Hästhalm

Halikko

Luotsivartiotupa 1858

Hästhalm luotsivartiotupa edustaa 1860- ja 1870-luvulla rakennettua, kooltaan hyvin pientä vartiotupatyyppiä. Samanlaisia rakennuksia on säilynyt muun muassa Nauvon Gullkronassa ja Porvoon Rågsjärissä. Hästhalm vartiotupaa on siirretty noin 50 metriä. Nykyisin se sijaitsee vanhan luotsitilan pihapiirissä aittarivin jatkona. Vartiotuvan julkisivut, tilajako ja sisustusmateriaalit ovat säilyneet hyvin. Rakennuksena se on tyyppinsä parhaiten säilynyt edustaja ja erittäin hyvä esimerkki 1800-luvun päivystyspisteestä. Uudella paikallaankin vartiotupa on mielenkiintoinen osa luotsihistoriallista rakennuskompleksia.



Hästhalm pian Kriminsodan jälkeen rakennettu luotsivartiotupa on lähellä asuville tärkeä muistipaikka. Sitä on hoidettu pietteillä.

91 Strömman kanava

Perniö

Luotsivartiotupa 1857

Strömman kanava sijaitsee Kemiön saaren ja mantereen välisessä salmessa. Luotsivartiotupa sijoittuu kanavan merenpuoleiseen pätyyn. Yksikerroksinen vartiotupa on tehty tyyppipiirustusten mukaan. Samanlaisia rakennuksia on säilynyt muun muassa Siipyyn Yttergrundissa ja Uudenkaupungin Vallimäellä. Vartiotupa on ulkoisesti alkupe räisessä asussaan ja hyvässä kunnossa. Myös julkisivujen koristepanelointi on säilynyt. Aseman pihapiiri on avoin, mutta kanavan rantapenger on metsittynyt. Metsittymisen myötä vartiotuvan maisemamerkitys on vähentynyt ja sen historiallinen merkitys on hämärtynyt. Strömman luotsivartiotupa on merialueen ainoa kanavan yhteyteen tehty luotsipäivystyspiste. Se on olennainen osa hyvin säilynyttä ja monipuolista kanavamiljöötä. Vartiotupa on myös poikkeuksellisen hyvä esimerkki 1800-luvun luotsiasemasta.



Strömman kanavan luotsivartiotupa sijaitsee idyllisessä kanavamiljöössä.

92 Jungfrusund

Dragsfjärd

Luotsivartiotupa 1888

Jungfrusundin luotsivartiotupa sijaitsee kapean saaristoväylän varrella Högsåran salmessa. Rakennus vastaa muodoltaan 1800-luvulla tavallista yksinkertaista vartiotupaa. Se on säilynyt alkuperäisessä asussaan, mutta sen sisätilat ovat muuttuneet. Vartiotupa on korkealla kalliolla metsittyneessä ympäristössä. Metsittymisen myötä sen alkuperäinen merkitysmäisemässä on hämärtynyt. Luotsiasema on kuitenkin olennainen osa Högsåran kulttuuriympäristöä.



Jungfrusundin luotsivartiotupa oli tarkoitettu vain päivystysvuoronaikaiseen majoittumiseen. Luotsiperheitten kotitalot olivat kävelymatkan päässä.



Bengtskärin voima on mykistävä.

93 Bengtskär

Dragsfjärd

Majakka 1906

Bengtskärin matala kallioluoto sijaitsee avomerellä noin 20 kilometriä Hiittisistä etelään. Pohjoismaiden korkein majakkarakennus muodostuu majakkatornista ja siihen liittyvästä asuinsiivestä. Samanlaisen ratkaisuun perustuvia rakennuksia on myös Porkkalan Kallbådassa ja Ahvenanmaan Märketissä. Rakennuksena Bengtskär on ainutlaatuisen. Majakan sisäseinät on muurattu tiilestä ja julkisivut graniitista. Arkkitehtuuriltaan se edustaa kansallisromantiikkaa. Majakka on historiallisessa asussaan ja hyvin säilynyt. Myös tilajako on alkuperäinen, mutta interiöörit ovat automatisoinnin jälkeen muuttuneet. Linssistö ja osa

kaasuvaloon liittyneestä tekniikasta on paikoillaan. Majakan vieressä on alkuperäiseen rakennuskantaan kuulunut kivinen pesutuparakennus.

Paljaalla kallioluodolla sijaitseva majakka on hallitseva maisemaelementti ja sen historiallinen tehtävä on ilmiselvä. Luodolla kiteytyvät miehitetyille majakoille tunnusomaiset piirteet, kuten merellisyys, eristyisyys, sekä karu ja rajallinen ympäristö. Majakka on myös historiallinen taistelupaikka ja sillä on huomattavaa symboliarvoa. 1990-luvulla Bengtskäriä on kehitetty kulttuuri- matkailukohteena. Bengtskärin majakka on merenkulun tärkeimpiä rakennusperintökohteita ja siihen liittyy huomattavia arkkitehtonisia arvoja.

Suomenlahti

94 Ensten

Hanko

Kaksi puukummelia 1856 (Ensten ja Skomakaren)

Enstenin ja Skomakarin puukummelit sijaitsivat Hangon länsipuolella olevan karikkoisen saariryhmän keskellä. Hirsikehikot kuuluvat Krimin sodan jälkeen rakennettujen noin kolmenkymmenen puukummelin joukkoon. Vain Ensten ja Skomakaren ovat säilyneet. Ne ovat rakenteiltaan ja funktioltaan samanlaisia, mutta Ensten on selvästi paremmassa kunnossa. Enstenin kummeli sijoittuu pienen kallioluodon korkeimmalle kumpareelle ja on edelleen huomattava maamerkki. Hirsikehikon ylärakenteet ovat osittain raunioituneet, mutta sen mittasuhteet ja hahmo kuvastavat alkuperäistä tilannetta. Myös rakenteelliset yksi-



Enstenin puukummeli on jäänyt syrjään väyliltä, ympäröivät vedet ovat vaaralliset ja karikkoiset.

tyiskohdat ovat selkeitä. Väylän siirryttyä kauemmas pohjoiseen Enstenin historiallinen tehtävä on osittain hämärtynyt. Enstenin hirsikehikko on hyvä esimerkki tiheään saaristoon rakennetusta historiallisesta väylämerkistä.

95 Luotsiasema

Hanko

Luotsiasema 1952

Hangon luotsiasema sijaitsee avomerelle kurottuvan Tulliniemen eteläkärjessä. Avoimella kalliolla sijaitseva luotsiasema on hallitseva maisemaelementti. Rakennusta on korotettu 1990-luvulla, mutta se on silti säilyttänyt alkuperäisen hahmonsaa. Tulliniemi on historiallisesti merkittävä luotsipaikka. Nykyinen asema jatkaa tuhoutuneiden vartiotupien perinnettä. Se on myös hyvä esimerkki toisen maailmansodan jälkeisestä luotsiasemarakentamisesta.



Hangon Tulliniemen satama on Suomen merkittävimpiä tuonti- ja vientisatamia. Sen vuonna 1952 valmistunut luotsiasema oli inventointia tehtäessä rakennustelineiden ympäröimä.

96 Russarö

Hanko

Majakka 1863 ja luotsiasema

Russarö on kookasta metsää kasvava saari Hankoniemen eteläpuolella. Majakkayhteisö sijoittuu saaren etelärannalle ja luotsiasema on erillään saaren keskiosassa. Russarön rakennettuun ympäristöön kuuluu myös historiallisia sotilaskasarmeja. Russarön majakkatorni on yksi neljästätoista 1800-luvulla rakennetusta tiilimajakasta. Samantyyppisiä kahdeksankulmaisia torneja on säilynyt myös Porvoon Söderskärissä ja Mustasaaren Norrskärissä. Tiilimajakkan julkisivut ovat peittyneet tornin vahvistukseksi valetun betonikuoren alle. Sisätilat ovat alkuperäisen idean mukaiset, mutta korjaukset ovat muuttaneet niiden luonnetta. Lanterniini ja sen koristeelliset yksityiskohdat ovat säilyneet. Myös alkuperäinen Fresnel-linssistö on paikallaan.

Majakkayhteisön rakennukset sijoittuvat kallioharjanteen juurelle aivan meren tuntumaan. Säilyneet rakennukset on toteutettu 1800-luvun tyyppiirustusten mukaisesti. Korjausten tuloksena rakennusten historiallinen ilme on osittain muuttunut. Piha-alue on kuitenkin avoin ja rakennusryhmä antaa hyvän kuvan majakanvartioiden elinpiiristä.

Russarön luotsivartiotupa sijoittuu saaren korkeimmalle kohdalle. Rakennuksen valmistumisvuosi ei ole tiedossa, mutta sen materiaalit ja tyylipiirteet viittaavat 1920- tai



Russarön majakka – Hangon silmä – on kuvattu Hangon kaupungin vaakunaan. Etualalla majakanvartioiden pihapiiriä.

1930-luvulle. Vartiotupa on ulkoasultaan ja interiööreiltään hyvin säilynyt. Sen viereen on kuitenkin tehty kookkaita uudisrakennuksia ja rakennuksen maisema-asema on heikentynyt. Vartiotuvan vieressä on luotseille kuulunut asuin-kasarmi. Russarön majakkatorni on arvokas maisemahistoriallinen muistomerkki. Se on myös tärkeä Hangon kaupungin ja sen merenkulkuperinteiden symboli. Saarella on myös puolustushallinnon rakennelmia ja rakennuksia.

97 Gustavsärn

Hanko

Loistotorni 1951, radiomajakka 1949

Gustavsärn on Hangon edustalla oleva kallioluoto, jolla sijaitsevat samannimisen 1789 rakennetun linnoituksen rauniot. Saarella on ollut merenkulun turvalaitteita jo 1800-luvulta lähtien. Nykyisin Gustavsärnin tärkein merimerkki on 11 metriä korkea majakkamainen loisto. Loistotornin vieressä on saarella sijainneen radiomajakkan toimintaan liittyvä talo. Rakennuksen sisällä on radiomajakkan laitteistoa sekä asemanhoitajan asunto. Radiomasto on purettu. Gustavsärn on merkittävä rakennushistoriallinen ympäristö. Lisäksi radiomajakkarakennus on harvinainen esimerkki lyhytaikaiseksi jääneen ammattiryhmän toiminnasta.



Gustavsärnin linnoitussaarella on vuonna 1951 valmistunut majakkamainen loistotorni.

98 Björkskärs klippan

Hanko

Kummeli 1867

Björkskärs klippanin kummeli on rakennettu kapeassa salmessa sijaitsevalle kallioniemekkeelle. Se osoittaa aukon, josta väylä pujahtaa saariston sisään. Kohteen toiminnalliseen rakenteeseen kuuluu myös kallioon kiinnitetty rautarengas, jonka avulla laivoja on käännettiin ahtaassa paikassa. Suorakaiteen muotoisista porakivistä rakennettu merimerkki on hieman yli kaksi metriä korkea. Perusosaa on korostettu valkoisella maalilla ja huippumerkiksi asetulla metallisalolla. Rakennelma kuuluu suhteellisen harvinaiseen tornikummelityyppiin, jollaisia on säilynyt myös Helsingin Svartbådanilla ja Porvoon Rönnskärillä.

Merimerkki on alkuperäisessä asussaan ja sen suhde ympäristöön kuvastaa 1800-luvun tilannetta. Rakennelma on keskeinen maamerkki ja sen historiallinen tehtävä on selvä.



Björkskärs klippanin kummeli osoittaa reitin kapean salmipaikan läpi.

99 Längden

Tammisaari

Majakka 1965

Längdenin majakka on rakennettu meren huuhtomalle kallioluodolle. Rakennuksen huipulle on asennettu runsaasti erilaisia teknisiä laitteita. Längden on hyvä esimerkki täysautomaattisesta majakkarakennuksesta. Se kuvastaa modernin majakan tehtävää tietoa välittävänä havaintoasemana. Längden on osa Tammisaaren ulkosaaristoon sijoitettavaa historiallisesti kerrostunutta majakkaryhmää.

Täysautomaattinen Längdenin majakka on ihmisen aistien jatke: siihen asennetut hienoelektroniset anturit välittävät tietoja muun muassa säätilasta.



100 Storgadden

Tammisaari

Tunnusmajakka 1933

Storgaddenin tunnusmajakka sijaitsee avomeren ympäröimällä paljaalla kallioluodolla. Se on neliskulmainen betonitiilitorni, jonka yläreunassa on väylän suuntaa osoittava käsivarsi. Rakennuksen hahmo on alkuperäinen, mutta tiilirungon päällä oleva betonikuori on pahoin rapistunut. Merimerkin ympäristö on alkuperäisen tilanteen mukainen. Storgadden edustaa myöhäistä tunnusmajakkarakentamista. Sillä ei ole rakennushistoriallisia vastineita, mutta se on materiaaleiltaan ja idealtaan samanlainen kuin Segelskärin tunnusmajakka. Storgadden ja Segelskär muodostavat väylän kulkua osoittavan toiminnallisen parin. Ne kuuluvat myös Tammisaaren ulkosaaristoon sijoittuvaan historiallisesti kerrostuneeseen majakkaryhmään.

Storgadden on erittäin hyvä esimerkki tunnusmajakan sijoittumisesta. Sen yläreunassa oleva käsivarsi on historiallisille merimerkeille tyypillinen piirre, jota ei ole enää muualla.



Storgaddenin tunnusmajakka sijoittuu täysin paljaalle kallioluodolle.

101 Segelskär

Tammisaari

Tunnusmajakka 1920

Segelskärin tunnusmajakka sijoittuu karikkoalueen keskellä olevan kalliokumpareen päälle. Se on selkeälinjainen betonitorni. Rakennus on erittäin hyvin säilynyt ja sen ympäristö on alkuperäisen tilanteen mukainen. Segelskärin merimerkki edustaa myöhäistä tunnusmajakkarakentamista. Sillä ei ole vastineita, mutta se on materiaaleiltaan ja idealtaan samanlainen kuin Storgaddenin tunnusmajakka. Segelskär ja Storgadden muodostavat väylän kulkua osoittavan toiminnallisen parin. Ne kuuluvat myös Tammisaaren ulkosaaristoon sijoittuvaan historiallisesti kerrostuneeseen majakkaryhmään. Segelskär on erittäin hyvä esimerkki tunnusmajakan sijoittelusta.



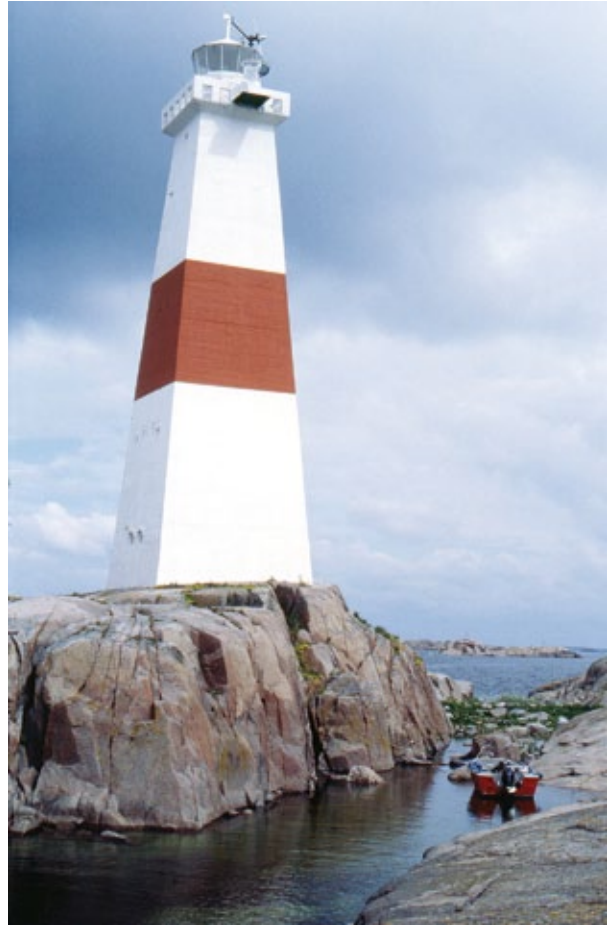
Segelskärin tunnusmajakka on rakennettu teräsbetonista, korkeus maanpinnasta 13,4 metriä.

102 Jussarö Sundharu

Tammisaari
Majakka 1922

Jussarö Sundharu sijaitsee avomeren ympäröimällä kallioluodolla. Se on Suomen ensimmäinen miehittämättömäksi rakennettu merimajakka. Vastaavia betonista valettuja majakkatorneja ei ole Suomessa muita. Rakennuksen sisätiloissa näkyvät kaasupullojen varastohuoneet ja huoltoryhmän tilapäiseen majoittumiseen tarkoitettu huone. Majakan alkuperäinen linsistö on korvattu pienellä muovikuorisella loistolla. Rakennus on erittäin hyvässä kunnossa ja sen suhde ympäristöön on alkuperäisen tilanteen mukainen.

Kohde on osa Tammisaaren ulkosaaristoon sijoitettavaa historiallisesti kerrostunutta majakkaryhmää. Jussarö Sundharu edustaa tärkeää vaihetta majakkatekniikan historiassa. Se on myös hyvä esimerkki betonivaluun liittyvästä merimerkkiarkkitehtuurista.



Jussarö Sundharu on Suomen ensimmäinen miehittämättömäksi rakennettu majakka. Automaatiotekniikan yleistymisen johti vähitellen majakanvartijoiden ammattikunnan häviämiseen.

103 Jussarö

Tammisaari
Majakka 1891

Jussarön majakka on yksi neljästätoista 1800-luvulla rakennetusta tiilimajakasta. Majakkatornin yläosa räjäytettiin toisessa maailmansodassa. Myöhemmin tyviosan päälle on rakennettu merivartiotorni. Majakanvartijoille kuuluneet rakennukset sijoittuvat tornin juurelle. Rakennusryhmä on makasiinia lukuun ottamatta säilynyt. Rakennukset ovat huonossa kunnossa ja yhteisön pihapiiri on sekava. Jussarö on historiallisesti merkittävä majakasaari ja majakkayhteisön säilyminen on sen historian vuoksi suotavaa.



Jussarön majakka räjäytettiin poikki 12.3.1940 omien toimesta.

104 Barösund

Inkoo

Luotsiasema 1900-uvun alku

Barösund on sisäsaaristoon sijoittuva väyläosuus, jonka varrella on ollut useita luotsiasemia. Säilynyt vartiotupa sijaitsee metsän ympäröimällä kallioniemekkeellä Barösundin itäpäässä. Vartiotupa on yksikerroksinen ja suhteellisen kookas hirsirakennus. Samantyyppisiä rakennuksia on säilynyt myös Siipyyn Yttergrundissa ja Porvoon Söderskärissä. Luotsivartiotupa on hyvin säilynyt. Myös sen tilajako on alkuperäinen ja interiöörit kuvastavat luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Asemarakennus on alkuperäisen ideansa mukaisesti avoimella paikalla ja väyläosuuden keskeinen maamerkki. Myös asema-alueen ulkorakennukset ovat säilyneet. Barösundin luotsiasema on historiallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Rakennusryhmä on olennainen osa Barösundin väylähistoriaa.



Itään matkanneet laivat kerääntyivät saattueiksi Barösundin luotsiaseman luona. Tämän jälkeen ne luotsattiin Neuvostoliitolle vuokratun Kirkkonummen alueen ohi.

105 Bågaskär

Inkoo

Luotsiasema

Bågaskär on korkea kalliosaari Inkoon ulkosaaristossa. Helikopterin laskeutumisalustan kohdalla sijannut luotsiasema on tuhoutunut. Luotseille ja näiden perheille tehty asuinkasarmi on säilynyt. Rakennuksen ulkoasu on alkuperäinen, mutta sen interiööri on muuttunut. Kokonaisuuteen kuuluvat ulkorakennukset ovat historiallisessa asussa, mutta huonossa kunnossa.



Bågaskär on tuttu nimi merisäälälehetyksistä. Vanhan luotsiaseman rakennuksista on jäljellä enää luotsiperheille tarkoitettu asuinkasarmi.

106 Pävskär

Inkoo

Kummeli 1888

Pävskärin kummeli on rakennettu kallioharjanteen päälle merkittävälle maisemapaikalle. Luonnonkivistä ladottu merimerkki on näyttävä ja harvinaisen hyvin säilynyt. Kummelin ympäristö on avoin ja sen historiallinen tehtävä on selvä. Saaren historiallisiin kerrostumiin kuuluu kummelin turvalaitteena syrjäyttäneen loiston graniittijalusta. Pävskärin kummeli on erittäin hyvä esimerkki kivikummelista ja sen sijoittelusta.



Pävskärin kivikummelista etelään aukeaa rannaton meri.



Kallbådan majakka on Suomen viimeinen miehitetyksi rakennettu majakka. Siellä asui 1930-luvun lopulle saakka useita perheitä lapsineen.

107 Kallbådan Kirkkonummi Majakka 1920

Kallbådan majakka sijaitsee meren huuhtomalla kallioluodolla. Se on Suomen viimeinen miehitetyksi tehty merimajakka. Rakennus muodostuu majakkatornista ja asuintiloista. Samanlaisen ratkaisuun perustuvia majakoita on myös Dragsfjärdin Bengtskäriissä ja Ahvenanmaan Märketissä.

Rakennuksena Kallbåda on ainutlaatuinen. Majakka on ympäristön mittasuhteisiin nähden massiivinen ja vaikuttava. Sen tunnuspiirteitä ovat vahvat betonirakenteet ja kirkkaan punainen väritys. Rakennus on historiallisessa asus-

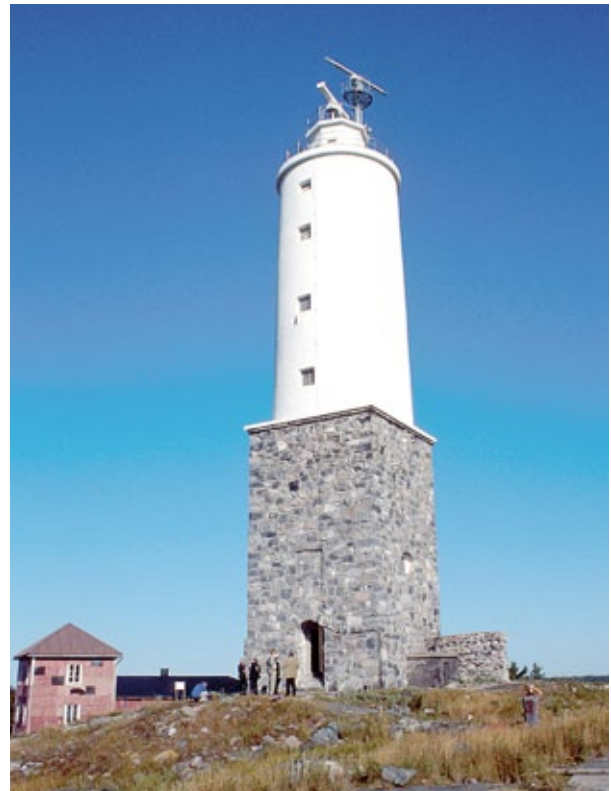
saan ja hyvässä kunnossa. Myös sisätilat kuvastavat majakan automatisointia edeltävää tilannetta. Majakan alkuperäinen laitteisto kuten voimakoneet ovat pääosin paikoillaan. Myös majakkatornin rakenteet ja kiinteä sisustus ovat säilyneet hyvin. Kallbådan majakalla kiteytyvät miehitetyille majakoille tyypilliset piirteet, kuten merellisyys, eristyisyys sekä karu ja rajallinen elinympäristö. Se on myös mielenkiintoinen esimerkki äärimmäisen hankalissa oloissa toteutetusta rakennushankkeesta. Kallbådanin ja Rönnskärin majakat muodostavat rakennushistoriallisen parin, joka kuvastaa Porkkalan alueen historiallista merkitystä. Kallbådan edustaa tärkeää vaihetta majakkatekniikan kehityksestä.

108 Rönnskär Kirkkonummi Majakka 1800, luotsiasema 1919

Rönnskärin majakka edustaa Suomen vanhinta säilynyttä majakka-arkkitehtuuria. Sen graniitista muurattu alaosa on vuodelta 1800. Kivimajakkan päällä on vuonna 1822 rakennettu pyöreä tiilitorni. Tiilitornin julkisivut ovat peittyneet rakennuksen vahvistukseksi valetun betonikuoren alle. Majakan lanterniini ja valolaitteet poistettiin vuonna 1928. Nykyisin rakennus toimii valottomana päivämerkinä. Majakan sisätilat ovat kohtalaisen hyvin säilyneet. Kivisessä alaosassa on muun muassa majakanvartijan asuintiloihin kuuluvia rakennusosia. Tiilitornissa on 1800-luvun puuportaatt. Kokonaisuutena rakennus on huomattavan kerrostunut. Vanhin – vuodelta 1800 periytyvä rakennusosa – on kuitenkin selkeästi tunnistettavissa.

Majakkan vieressä on vuonna 1919 valmistunut kaksikerroksinen luotsiasema. Sen jatkona on 1900-luvun lopulla rakennettu asuinsiipi. Rakennus on luotsitoiminnan aikaisessa hahmossa, mutta melko huonossa kunnossa. Luotsiaseman ja majakan lisäksi saarella on myös muita merenkulkuyhteisölle kuuluneita rakennuksia.

Rönnskärin majakka on erittäin arvokas rakennushistoriallinen muistomerkki ja merkittävä maisemaelementti. Rönnskärin ja Kallbådan majakat muodostavat parin, joka kuvastaa Porkkalan alueen historiallista merkitystä. Saarella on myös puolustushallinnon rakennelmia.



Rönnskärin majakan vanhimmat rakennusosat periytyvät vuodelta 1800. Majakka sammutettiin pian sen jälkeen kun sitä korvamaan rakennettu Kallbådan majakka valmistui ulommas merelle. Vasemmalla luotsiasemarakennus.

109 Storkobben Kirkkonummi Kummeli 1892

Lilla Grimsholm on kumparemainen kallioluoto, jonka laella on suurikokoinen kivikummeli. Kummeli on harvinaisen lohkokivistä ladottu tornikummeli. Se on alkuperäisessä asussaan ja hyvin säilynyt. Valkoiseksi maalattua rakennelmaa käytetään edelleen turvalaitteena. Tehtävänsä mukaisesti se on merialueen keskeisiä maamerkkejä. Lilla Grimsholm on hyvä esimerkki 1800-luvun väylämerkistä ja sen sijoittumisesta. Se on myös mielenkiintoinen esimerkki merimerkkien vanhinta rakennusperinnettä edustavan rakennustyyppin yhä jatkuvasta käytöstä.



Storkobbenin massiivinen kivikummeli on noin kaksi metriä korkea ja kaksi metriä leveä.

110 Kräklan Kirkkonummi Kummeli 1867

Kräklanin kummeli on noin neljä metriä korkea lohkokivistä ladottu merimerkki. Tyypiltään se kuuluu harvinaiseen tornikummeleiden ryhmään. Se on alkuperäisessä asussaan ja hyvin säilynyt. Historiallisen tehtävänsä mukaisesti se on merialueen keskeisiä maamerkkejä. Rakennelman viereen on pystytetty moderni levykummeli.

Kräklan on rannikkoalueen parhaita esimerkkejä 1800-luvun turvalaiterakentamisesta. Se kuvastaa havainnollisesti väylämerkiksi rakennetun kummelin sijoittumista ja tehtävää. Se on myös mielenkiintoinen esimerkki merimerkkien vanhinta rakennusperinnettä edustavan rakennustyyppin yhä jatkuvasta käytöstä.



Inventointia tehtäessä Kräklanin kummelistä huolehtivat edelleen paikalliset asukkaat. He muun muassa maalasivat merkkirakennelman kerran kolmessa vuodessa, maalit toimitti Merenkulkulaitos.

111 Harmaja Helsinki Majakka 1883, luotsiasema 1969

Harmajan majakka on Helsingin kaupunkiväylän tärkein merimerkki. Rakennuksena se on ainutlaatuinen. Se koostuu vuonna 1883 valmistuneesta rautatornista ja sen korokkeeksi vuonna 1900 rakennetusta graniittijalustasta. Majakka on historiallisessa asussaan. Myös sisätilat ovat hyvin säilyneet ja muun muassa alkuperäinen Fresnel -linssistö on paikallaan.

Pienen majakkasaaren ympäristö on täysin muuttunut. Majakanvartijoiden rakennukset, sumusireenirakennus ja vanha luotsivartiotupa on purettu 1960-luvulla. Niiden tilalle on tehty matala betonirakenteinen luotsiasema ja korkea tutkamasto. Saaren rakennettuun ympäristöön kuuluu myös eri-ikäisiä linnoituslaitteita.

Harmajan majakka on olennainen osa Helsingin rakennushistoriallisesti hyvin säilynyttä kaupunkiväylää. Yhdessä Suomenlinnan kirkon kanssa se muodostaa toiminnallisen parin, joka osoittaa Helsinkiin johtavan väylän paikan. Majakka on erittäin merkittävä merellisen Helsingin tunnus. Luotsiasema on huomattava osa Helsingin luotsihistoriallisten rakennusten sarjaa.



Harmajan majakka on yksi merellisen Helsingin symboleista, saarella toimiva luotsiasema on liikennemääriltään Suomen vilkkain.

112 Svartbådan

Helsinki
Kummeli 1886

Svartbådanin kummeli sijaitsee häviävän pienellä kallioluodolla Helsingin ulkosaaristossa. Suorakaiteen muotoisista porakivistä rakennettu merimerkki on hieman yli seitsemän metriä korkea. Se on historiallisessa asussaan ja hyvässä kunnossa. Svartbådanin kivitorni edustaa harvinaista tornikummelityyppiä, jollaisia on säilynyt muun muassa Houtskarın Blåskärillä ja Porvoon Rönnskärillä.

Merimerkin suhde ympäristöön kuvastaa 1800-luvun tilannetta. Se on alueen keskeisin maamerkki ja sen historiallinen funktio on selkeä. Se on myös olennainen osa Helsingin hyvin säilynyttä kaupunkiväylää. Svartbådan ja Harmajan majakka muodostavat merimerkkiparin, joiden välistä väylä kulkee.



Svartbådan Helsingin ulkosaaristossa.

113 Suomenlinna

Helsinki
Majakka 1929

Suomenlinnan kirkon keskustorniin asennettiin valolaitteet vuonna 1929. Loisto toimii sekä lento- että merimajakkana. Majakkaan liittyvät rakenteet ja valolaitteet ovat pääosin historiallisessa asussaan. Majakan sisätiloihin voidaan lukea myös lanterniiniin johtavat jyrkät puuportaat, jotka sijoittuvat kirkon nykyisen ulkoseinän ja vanhan julkisivun väliin.

Suomenlinnan majakka on olennainen osa Helsingin rakennushistoriallisesti hyvin säilynyttä kaupunkiväylää. Yhdessä Harmajan majakan kanssa se muodostaa toiminnallisen parin, joka osoittaa Helsinkiin johtavan väylän paikan. Se on myös harvinainen esimerkki historiallisesta lentomajakasta. Majakka on merkittävä osa Helsingin kaupunkikuvaa ja sen merellistä tunnelmaa. Kirkon ylle heijastuvalla sädekehällä on myös moniulotteista symboliarvoa.



Sumuaisina syysiltoina Suomenlinnan kirkon yllä kimmeltää ihmeellinen sädekehä. Rakennuksen huipulla on yhdistetty lento- ja merimajakka.

114 Kustaanmiekka

Helsinki
Loisto 1930-luku

Loisto sijaitsee Suomenlinnan muurien kupeessa Kustaanmiekan uloimmalla niemellä. Merimerkki kuuluu Suomen ensimmäisten, vuonna 1883 perustettujen loistojen joukkoon, mutta sen nykyinen ulkoasu periytyy 1930-luvulta. Rakennelma muodostuu graniittijalustalla olevasta betonitornista ja kahdeksankulmaisesta loistokopista. Loisto on alkuperäisen suunnitelman mukainen ja toimii alkuperäisessä tehtävässään. Kustaanmiekan loisto on erittäin hyvä esimerkki kaasutekniikan aikaisesta loistorakentamisesta sekä loiston sijoittelusta ja funktiosta.

Loisto on olennainen osa Helsingin hyvin säilynyttä kaupunkiväylää ja muodostaa Harmajan majakan kanssa toiminnallisen parin. Näkyvin värein maalattu loistotorni on myös huomattava merellisen Helsingin symboli.



Kauppatorilla laivamatkustajat voivat ostaa Kustaanmiekan loistolla – alla oikealla – kuvitettuja Helsinki t-paitoja.

115 Vasikkasaari

Helsinki

Loisto 1901

Vasikkasaaren valurautainen loistokoppi on sijoitettu jyrkän kalliorinteen päälle. Se ohjaa liikennettä Helsingin Eteläsataman ja Kustaanmiekan loiston välillä. Rakennustyyppiltään loistokoppi vastaa vuonna 1895 käyttöön otettua pyöreää loistokoppia. Pyöreät loistot ovat nykyisin erittäin harvinaisia. Inventoinnin perusteella vain kaksi tähän ryhmään kuuluvaa merimerkkiä on säilynyt.

Vasikkasaaren loisto on historiallisessa asussaan ja toimii alkuperäisessä tehtävässään. Se on myös olennainen osa Helsingin hyvin säilynyttä kaupunkiväylää.



Vasikkasaaren pyöreä valurautainen loistokoppi on maamme vanhimpia. Se on myös aivan viimeisimpiä tyyppinsä edustajia: Suomessa siirryttiin Norjassa kehitettyyn kahdeksankulmaiseen kojumalliin samana vuonna kun Vasikkasaaren loisto valmistui.

116 Vallisaari

Helsinki

Luotsikasarmi 1878

Helsingin luotsit asuivat jo 1700-luvulla Vallisaarella. Vuonna 1878 luotseille ja näiden perheille rakennettiin suuri punatiilinen asuinkasarmi. Kasarmi oli luotsien käytössä vuoteen 1910, jonka jälkeen Helsingin luotsitoiminta keskitettiin Hylkysaaren. Puolustusvoimien käyttöön siirtynyt kasarmirakennus on säilynyt, mutta siihen on lisätty yksi kerros. Myös rakennuksen sisätiloja on aika ajoin modernisoitu. Kasarmin vieressä on punatiilinen sauna- ja pesutuparakennus, sekä pitkä puinen purjevaaja. Pihapiiriä kiertänyt korkea tiilimuuri on tuhoutunut. Myös saaren luotsivartiotupa on purettu.

Vallisaaren luotsikasarmi on olennainen osa Helsingin luotshistoriallisten rakennusten sarjaa. Yhdessä Katajannokan luotsivartiotuvan kanssa se muodostaa toiminnallisen parin. Rakennus on myös olennainen osa Helsingin historiallisen kaupunkiväylän toiminnallista rakennetta.



Helsingin luotsit asuivat Vallisaarella jo 1700-luvulla, itse luotsikasarmi on vuodelta 1878.

117 Katajannokanluoto

Helsinki

Luotsiasema 1876

Helsingin edustalla oli 1800-luvun lopulla neljä pientä vartiotupaa, joissa Vallisaarella asuneet luotsit päivystivät. Vain Katajannokanluodon vartiotupa on säilynyt. Se on toteutettu valtion luotsiasemien varten tehtyjen tyyppiirustusten perusteella. Muita vastaavia vartiotupia ei ole enää olemassa. Vartiotupa jäi käytöstä 1900-luvun alussa, kun Helsingin luotsitoiminta keskitettiin Hylkysaaren. Vartiotupa on säilynyt historiallisessa asussaan. Myös poikkeuksellisen runsas koristepanelointi on jäljellä, mutta melko huonossa kunnossa. Rakennuksen sisätiloja on muutettu. Vartiotupa sijaitsee avoimen kallioluodon korkeimmalla kumpareella ja on alkuperäisen tehtävänsä mukaisesti keskeinen maamerkki. Sen yhteys Helsingin väyliin ja meriliikenteeseen on ilmiselvää.

Katajannokanluoto on erinomainen esimerkki 1800-luvun luotsivartiotuvasta ja sen sijoittumisesta. Se on myös olennainen osa Helsingin hyvin säilynyttä kaupunkiväylää



Katajannokanluodon luotsivartiotupa on Helsingin kaupunkiväylän vanhin säilynyt luotsipäivystyspiste.

ja luotshistoriaa kuvastavien rakennusten sarjaa. Yhdessä Vallisaaren luotsikasarmin kanssa rakennus muodostaa toiminnallisen parin. Rakennus vaurioitui saarella sijainneen varistorakennuksen tulipalossa kesällä 2002.

118 Hylkysaari

Helsinki

Luotsiasema 1910

Hylkysaaren luotsikasarmi sijaitsee Helsingin edustalla aivan kaupungin kupeessa. G.A. Wasastjernan suunnittelema kookas rakennus on huomattavalla näköalapaikalla ja olennainen osa Helsingin merellistä kulttuurimaisemaa. Kaupungin luotsit siirtyivät Vallisaaresta Hylkysaareen vuonna 1910. Rakennus pysyi alkuperäisessä käytössä 1960-luvulle asti, jolloin Helsingin luotsitoiminta siirrettiin Harmajalle. Suomen merimuseo toimi rakennuksessa 1973–2007. Vaikka asemaa ja sen sisätiloja on muutettu ja esimerkiksi luotsitoimintaan olennaisesti liittynyt tähystystorni on purettu, on aseman alkuperäinen hahmo kuitenkin tunnistettavissa ja sen historiallinen tehtävä on selkeä ja ymmärrettävissä.

Hylkysaarella on myös muita merkkejä merenkululaitoksen toiminnasta. Pitkään jatkuneen ja toisistaan poikkeiden käyttövaiheiden seurauksena alueen yleisilme on



Hylkysaaren luotsikasarmissa asui parhaimmillaan 23 luotsiperhettä.

kuitenkin hieman sekava. Suomen suurimman luotsiyhteisön erityispiirteet ovat kuitenkin tunnistettavissa. Hylkysaari on erittäin arvokas kulttuuriympäristö. Se on myös olennainen osa Helsingin luotsihistoriallisten rakennusten sarjaa ja kaupunkiväylän historiallista rakennetta.

119 Hevossalmi

Helsinki

Loisto 1901

Hevossalmi on kapea väyläkohta Itä-Helsingin sisäsaaristossa. Kohteen toiminnalliseen rakenteeseen kuuluu kääntösilta ja loistomerkki. Rakennustyypiltään Hevossalmen loistokoppi vastaa vuonna 1895 käyttöön otettua pyöreää loistokojua. Pyöreät loistot ovat nykyisin erittäin harvinaisia. Inventoinnin perusteella vain kaksi tähän ryhmään kuuluvaa merimerkkiä on säilynyt. Hevossalmen loisto on historiallisessa asussaan ja toimii alkuperäisessä tehtävässään.



Hevossalmen kääntösillan kupeessa oleva yli 100-vuotias loistokoppi vilkuttaa edelleen itään suuntaaville veneilijöille.

120 Gråskär ja Tallörn

Sipoo

Linjamerkki 1906, loisto

Tallörn ja Gråskär muodostavat merimerkkiä, joka on turvalaitekehityksen tuloksena mielenkiintoisella tavalla kerrostunut. Merimerkit rakennettiin ensimmäisen kerran vuonna 1859. Alkuperäiset puukummelit korvattiin 1900-luvun alussa kivitornilla. Kummelit ovat säilyneet. Ne ovat harmaakivestä muurattuja nelikulmaisia tornikummeleita. Ylempänä linjamerkinä toimiva, noin 10 metriä korkea Gråskär on Suomen kookkain kivitorni. 1900-luvun alussa kivitornien rakentaminen väheni ja niitä ryhdyttiin korvaamaan loistoilla. Myös Tallörniin ja Gråskäriin sijoitettiin kaasukäyttöiset loistot 1910-luvulla. Ensimmäisen vaiheen loistorakenteet ovat tuhoutuneet. Gråskärin korkean tornin päällä on nykyisin valolla varustettu linjataulu. Tallörnin kummelin päällä on kahdeksankulmainen loistokoppi ja etuseinällä linjataulu. Kaikki merimerkkiä turvalaitekerrostumat ovat kohteen historiallisen tehtävän mukaisessa asemassa ja hyvässä kunnossa. Tallörn ja Gråskär kuvastavat havainnollisesti turvalaitekehitystä 1800-luvulta 1900-luvun lopulle.



Gråskärin kivitorni on Suomen kookkain kummelityyppinen merimerkki. Nykyisin sen päällä on myös loistolla varustettu linjataulu.

121 Söderskär

Porvoo

Majakka 1862, riippusilta

Söderskärin saariryhmä sijaitsee avomeren tuntumassa Porvoon ulkosaaristossa. Majakkatorni on rakennettu puuttoman kallioluodon korkeimmalle kohdalle. Sen ympärillä on ryhmä majakanvartijoiden puurakennuksia. Viereisellä saarella sijaitsee 1900-luvun alun luotsivartiotupa ulkorakennuksineen. Majakanvartijat poistuivat saarelta 1950-luvulla ja luotsiasema lakkautettiin 1960-luvulla. Majakka sammutettiin vuonna 1989. Intendentin konttorissa suunniteltu Söderskärin majakkatorni on yksi neljästätoista Suomeen rakennetusta tiilimajakasta. Samantyyppisiä kahdeksankulmaisia majakkatorneja on säilynyt myös Hangon Russarössä ja Mustasaaren Norrskärissä. Majakan alkuperäiset julkisivut ovat peittyneet tornin vahvistukseksi valetun betonikuoren alle. Lyhtykoju ja sen koristeelliset yksityiskohdat ovat hyvin säilyneet. Majakan sisätilat ovat alkuperäisen tilanteen mukaiset ja suurin osa rakennusosista periytyy 1800-luvulta. Osa lanterniin alla sijaitsevan päivystystilan interiööristä on säilynyt. Myös valolaitteet ovat pääosin paikoillaan. Esimerkiksi linsistö, automaattinen sukanvaihtaja ja aurinkoventtiili ovat säilyneet.

Majakanvartijoiden 1800-luvun tyyppiirustusten mukaan toteutetut rakennukset ovat makasiinirakennusta lukuun ottamatta säilyneet. Majakkamestarin asunto on 1900-luvun alusta. Rakennukset ovat historiallisessa asussaan. Myös sisätilat ja kiinteä sisustus kuvastavat miehitetyn majakan aikaa. Pihapiirin ryhmitys on alkuperäisen idean mukainen ja avoin. Saaren kasvillisuus vastaa 1800-luvun tilannetta.

Luotsisaaren vartiotupa sijaitsee saaren korkeimmalla kalliokumpareella. Se on yksinkertainen hirsirakennus, jossa ei ole luotsitoimintaan viittaavia erityispiirteitä. Saman tyyppinen vartiotupa on säilynyt myös Inkoon Barösundissa. Rakennus on alkuperäisessä asussaan ja sen interiöörit ovat poikkeuksellisen hyvin säilyneet. Myös luotseille kuuluneet purjevaja ja käymälä ovat historiallisessa asussaan.

Asema-alue ja saaren luonnon ympäristö vastaavat luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Söderskärillä kiteyty-



Söderskärin majakka vie kauas. Sen huipulta avautuu ajatuksia herättävä näköala omaan aikaamme.

vät luotsi- ja majakkasaarien tunnuspiirteet: merellisyy, eristyneisyys sekä karu ja rajallinen elinympäristö. Söderskär antaa erittäin hyvän kuvan miehitettyjen majakoiden ja pienten luotsiasemien elämästä. Kulttuuri- ja luonnonympäristönä Söderskär on ainutlaatuinen. Kokonaisuutena se on Suomen edustavimpia merenkulun rakennusperintökohteita.

122 Bastholmen

Porvoo

Kummeli

Bastholmen kuuluu Pirttisaaren saariryhmään. Sen avonaisella kalliiorannalla aivan meren äärellä on kookas kivikummeli. Rakennelma on tyypillinen 1800-luvun kummeli, mutta poikkeuksellisen huolellisesti tehty ja hyvin säilynyt. Kummelin ajoituksesta tai rakentajista ei ole tietoa. Se saattaa olla saaristolaisten paikalliseen tarpeeseen rakentama merimerkki. Kummelin vieressä on Suomen merialueen korkein linjataulurakennelma. Bastholmen on hyvä esimerkki historiallisesta kummelistä ja sen sijoitumisesta. Se on myös merkittävä maisemahistoriallinen rakennusmuistomerkki.



Bastholman kivikummeli lepää raskaana rantakalliolla, sen rakentajista ei ole tietoa.

123 Hamnholmen

Porvoo

Luotsikasarmi 1841

Hamnholm kuuluu Pirttisaaren saariryhmään. Metsäisen saaren kaakkoisrannalla sijaitsee luotselle ja näiden perheille rakennettu Intendentinkonttorissa suunniteltu asuin-kasarmi. Rakennus on säilynyt historiallisessa asussaan. Myös pintamateriaalit ja työn jälki viittaavat 1800-luvulle. Kasarmin pihapiiri on avoin ja kuvastaa luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Kaikki ulkorakennukset ovat säilyneet ja niiden ryhmitys vastaa alkuperäistä tilannetta.

Rakennusryhmä on mielenkiintoinen esimerkki luotsitoiminnan myötä syntyneestä pienyhteisöstä. Hamnholm ja Pirttisaaret kuvastavat myös valtiojohtoisen ja talonpoikaisen rakennustradition suhteita saaristossa. Hamnholmin kasarmi on merkittävä rakennushistoriallinen muistomerkki ja kulttuuriympäristö. Hamnholmissa asuneet luotsit päivystivät Söderskärillä. Kasarmialue ja Söderskärin luotsiasema muodostavat toiminnallisen parin.



Pirttisaaren Hamnholmenin luotsikasarmissa asui neljä perhettä: kaikilla oli oma asuinkamari, mutta keittiö oli yhteinen. Miesten päivystyspaikka sijaitsi Söderskärillä.

124 Rågskär

Porvoo

Luotsivartiotupa 1864

Rågskärin luotsivartiotupa sijaitsee korkean kalliosaaren laella. Se edustaa 1860- ja 1870-lukujen tavallista pientä vartiotupatyyppeä. Saman mallisia rakennuksia on säilynyt myös Nauvon Gullkronassa ja Halikon Hästholmassa. Rågskärin vartiotupa on erittäin hyvin säilynyt. Myös sen tilajako ja interiöörit kuvastavat alkuperäistä tilannetta. Rakennuksen ympäristö on kuitenkin metsittynyt ja näkymä merelle estynyt. Metsittymisen tuloksena rakennuksen historiallinen tehtävä on hämärtyneet ja maisemamerkitus vähentynyt. Vartiotuvan lähettyvillä on purjehduskauden ajaksi saarelle muuttaneiden luotsien ja näiden perheiden asuntoja.

Vartiotupa on rakennustyyppinsä parhaiten säilynyt edustaja. Yhdessä luotsitoiminnan myötä syntyneen asutuksen kanssa se kuvastaa luotsintyöhön 1800-luvulla liittyneitä elämäntapaa.



Rågskärin luotsivartiotupa sijoittuu korkean kallion korkeimmalle harjanteelle.

125 Rönnskär

Porvoo

Kummeli 1905

Rönnskärin kummeli sijaitsee kallioharjanteesta muodostuvan saaren korkeimmalla kohdalla. Merimerkki koostuu graniittiharkoista muuratusta perusosasta ja huippumerkiksi asetetusta rautaisesta koriviitasta. Yhteensä noin kahdeksan metriä korkea rakennelma kuuluu suhteellisen harvinaisten tornikummeleiden joukkoon. Samanlaisia merimerkkejä on säilynyt myös Houtskarın Blåskärillä ja Hangon Björskärsklippanilla. Merimerkki on alkuperäisessä asussaan ja hyvin säilynyt. Sen huippumerkki edustaa 1900-luvun alussa yleistä, mutta nykyään erittäin harvinaista viittatyyppiä. Avoimella kalliolla sijaitseva kivitorni on alkuperäisen ideansa mukaisesti keskeinen maamerkki ja sen historiallinen funktio on selkeä ja ymmärrettävä.



Vuonna 1905 valmistunut Rönnskärin merimerkki edustaa kummelirakentamisen huipentumaa. Vielä samalla vuosikymmenellä saaristoväylien perusmerkiksi vakiintui rautaiseen suojakoppiin sijoitettu johtoloisto ja kivekkummeleitten rakentamisesta luovuttiin.

126 Björkholm

Porvoo

Luotsiasema 1899

Björkholmin luotsiasema sijaitsee Porvooseen johtavan kaupunkiväylän varrella. Luotsivartiotupa on poikkeuksellisen kookas ja koristeellinen. Vastaavia vartiotupia ei ole muita. Se on alkuperäisessä asussaan, mutta sen historiallinen ilmiäisy on korjausten tuloksena heikentynyt. Rakennuksen tilajako ja osa kiinteästä sisustuksesta on säilynyt. Luotsiasemaan kuuluneet purjevaja ja käymälä ovat olemassa. Pihapiiri ja sen rantavyöhyke ovat kuitenkin pahoin metsittyneet. Luotsiasemaa on vaikea tunnistaa mereltä ja sen historiallinen merkitys on hämärtyneet. Asema-alueella näkyvät nykyiseen vapaa-ajan majoitukseen viittaavat piirteet. Esimerkiksi moderni saunamökki rikkoo historiallista kokonaisuutta. Björkholmin luotsiasema on kuitenkin rakennushistoriallisesti merkittävä muistomerkki, joka kuvastaa Porvoon kaupungin merenkulkuperinteitä.



Björkholmin luotsivartiotupa muuttui sittemmin Merenkululaitoksen henkilökunnan varausmökiksi.

127 Sikosaari

Porvoo

Luotsivartiotupa 1857

Porvoon vanhempi luotsiasema sijaitsi kaupungin edustalla Sikosaarella. Vartiotuvan rakenteet ovat periaatteessa olemassa, mutta ne ovat peittyneet uusien rakennuskerrosten alle. Vanhan vartiotuvan hahmoa ei voi tunnistaa. Myös luotsiaseman ympäristö on täysin muuttunut

Porvoon sisempi luotsipäivystyspiste sijaitsi kaupungin edustalla Sikosaarella.



128 Kallbådagrund

Porvoo

Pohjamajakka 1952

Suomeen ryhdyttiin 1950-luvulla rakentamaan merenpohjaan perustettuja pohjamajakoita. Ensimmäiset pohjamajakat tehtiin vaarallisille vedenalaisille matalikoille, jotka oli siihen saakka merkitty majakkalaivoilla. Majakkalaivat ankkuroitiin karikkojen tuntumaan purjehduskausien ajaksi; jäätalviksi ne vetäytyivät satamiin. Pohjamajakoitten yleistyessä majakkalaivat jäivät vähitellen kokonaan pois käytöstä. Viimeinen – majakkalaiva Kemi – poistui asemapaikaltaan vuonna 1974. Kallbådagrund on Suomen vanhin pohjamajakka ja hyvä esimerkki 1950-luvun majakkarakentamisesta. Kallbådagrund edustaa tärkeää vaihetta majakkatekniikan kehityksessä ja on mielenkiintoinen esimerkki pohjamajakoiden synnyttämästä kulttuurimaisemasta.



Kallbådagrund on Suomen vanhin pohjamajakka. Se valmistui olympiavuonna 1952, syrjäyttäen samalla niin ikään matalikon nimeä kantaneen majakkalaivan.

129 Äggskär

Porvoo

Luotsivartiotupa 1878

Äggskärin luotsivartiotupa, joka suunniteltiin Yleisten rakennusten ylihallituksen, sijaitsee avomerens laidalla olevan saaren korkeimmalla kohdalla. Vuonna 1878 rakennettu vartiotupa vastasi ajalleen tyyppillistä, kookkaalla tähystystornilla varustettua vartiotupaa. Kun Gloscholmin ja Getörnin luotsiasemat lakkautettiin siirrettiin Getörnin vanha vartiotupa Äggskärin vartiotuvan jatkoksi. Rakennus on säilynyt 1800-luvun lopun asussa. Myös pintamateriaalit ja työn jälki ovat alkuperäisen rakennustavan mukaisia. Vartiotuvan ympäristö on metsittynyt ja merinäkyvät ovat osittain estyneet. Myös sen keskeinen maisema-asema ja historiallinen tehtävä ovat hämärtyneet. Äggskär on historiallisesti merkittävä luotsipaikka. Vartiotupa on



Äggskärin luotsivartiotuvalla päivästäneet luotsit luotsasivat laivoja paitsi rannikon suuntaisilla sisäväylillä myös saaristovyöhykkeen ulkopuolelle avomerelle. Takaisin Äggskäriin he palasivat laivojen perään kiinnittämällä omilla veneillä.

mielenkiintoisesti kerrostunut ja edustaa Suomenlahdella harvinaista tornillista rakennustyyppiä.

130 Glosholm

Porvoo

Majakkarakennuksen raunio 1835

Pellingin Glosholmiin rakennettiin Suomen neljäs valomajakka vuonna 1835. Majakan valo sammutettiin vuonna 1863, kun Söderskärin majakka valmistui. Gloscholmin kattorakenteet uusittiin ja se muuttui tunnusmajakaksi. Tunnusmajakka räjäytettiin vuonna 1940. Tornista on jäljellä graniittiperustukset ja osa seinärakenteista. Raunio on myöhemmin tehty matala tulenjohtotorni. Gloscholmin raunio on kulttuurihistoriallinen muistomerkki. Rauniolla on myös erikoista kiinnostavuutta, sillä se on Tove Janssonin kirjoista tutun muumitalon esikuva.



Gloscholmin tunnusmajakka kuului Tove Janssonin lapsuuden maisemiin. Se on muumitalon esikuva.

131 Risholm

Pernaja

Luotsivartiotupa 1888

Risholmin luotsivartiotupa on merkittävällä maisemapaikalla Risholmin etelärannan jyrkällä kalliolla. K.G. Ekeboomin suunnittelema rakennus on yksikerroksinen kookkaalla tähystystornilla varustettu vartiotupa. Sen rakenteita on 1990-luvulla uusittu, mutta sen historiallinen hahmo on säilynyt. Myös sisätilojen kiinteä sisustus on osittain paikoillaan. Vartiotupa on väyläosuuden keskeisin maamerkki ja sen historiallinen merkitys on selkeä ja ymmärrettävä. Risholm on Suomenlahden parhaita esimerkkejä luotsivartiotuvan sijoittumisesta ja tehtävästä.



Suurin piirtein näiltä kohdin merellä oleva laiva esitti luotsipyynnön. Suoraan edessä näkyvältä Risholmin luotsivartiotuvalla vastattiin lippu- tai valomerkillä. Pian laivaan saapui luotsi, paikallisten merenkulkuolojen erityisasiantuntija.

132 Korvör

Pernaja

Kummeli 1913

Korvörin merimerkki sijaitsee meren huuhtomalla kallio- luodolla. Se on suorakaiteen muotoisista graniittilohkareista muurattu kummeli. Noin seitsemän metriä korkea merimerkki kuuluu suhteellisen harvinaiseen tornikummeleiden ryhmään. Samanlaisia kivitorneja on säilynyt muun

muassa Houtskarinn Blåskärillä ja Porvoon Rönnskärillä. Rakennelman päälle on sijoitettu linjataulu. Merimerkki on linjataulua lukuun ottamatta alkuperäisessä asussaan. Se muodostaa jyrkän vastakohdan ympäröivälle merimaisemalle ja sen historiallinen tehtävä on ilmiselvä.

133 Tiiskeri

Pernaja

Majakka 1940

Tiiskerin paljaat kallioluodot sijaitsevat Loviisan edustalla olevalla avomerialueella. Karikon korkeimmalla kohdalla on ollut merimerkkejä 1700-luvulta lähtien. Nykyinen teräsbetonista valmistettu majakka on vuodelta 1940. Se on muodoltaan poikkeuksellinen, eikä muita vastaavia ole. Rakennus on pääosin alkuperäisessä asussaan, mutta

lyhtykojun alla sijainnut sumukello on poistettu. Tornin sisällä on tilapäiseen majoitukseen tarkoitettu vierashuone. Tiiskeri on mielenkiintoinen esimerkki vaaralliseen karikkoon liittyvästä pitkästä rakennushistoriasta. Nykyinen majakka edustaa satoja vuosia jatkuneen perinteen viimeistä vaihetta.

134 Orregrund

Pernaja

Tunnusmajakka 1858, luotsiasema 1925,

luotsiasema 1952, loisto 1923

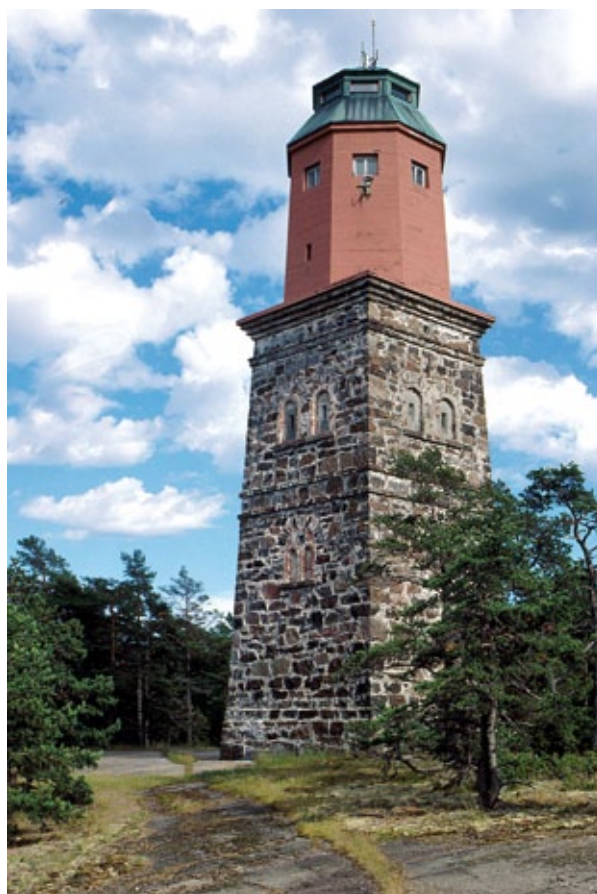
Orregrundin metsäinen saari sijaitsee Suomenlahden ulko-saaristossa Loviisan johtavan väylän lähtöpisteessä. Saarella on ollut tunnusmajakoita 1700-luvulta lähtien. Nykyinen, Uudenmaan lääninarkkitehti Jean Wikin suunnittelema kivitorni rakennettiin vuonna 1858. Tunnusmajakan puusta tehty yläosa korvattiin 1920-luvulla alkuperäistä hahmoa mukailevalla betonirakenteella. Myöhemmin sen huipulle on lisätty myös matala tulenjohtotorni. Rakennuksen sisätilat ovat muuttuneet huomattavasti. Tunnusmajakka on kunnostettu vuonna 2001. Kunnostusten yhteydessä sen alaosa kalkittiin alkuperäisen idean mukaisesti valkoiseksi. Useista muutoksista huolimatta rakennus on säilyttänyt alkuperäisen olemuksensa.

Tunnusmajakka on edelleen keskeinen maisemaelementti, mutta kookas metsä peittää osan sen alarakenteista. Rakennuksen historiallinen tehtävänsä selvä ja ymmärrettävä. Orregrund on toinen Suomenlahdella säilyneistä 1800-luvun tunnusmajakoista. Saarelle tehtiin valtion kustantama luotsivartiotupa jo vuonna 1802. Vartiotupa on sen jälkeen rakennettu useaan otteeseen uudestaan, ja se on sijainnut eripuolilla saarta. Vanhempi säilyneistä asemarakennuksista valmistui vuonna 1925. Kaksikerroksista puurakennusta on myöhemmin jatkettu, ja siihen on lisätty tähyystorni. Rakennus muodostaa nykyisin symmetrisen kokonaisuuden, joka on säilynyt alkuperäisen tehtävän mukaisessa asussa. Vanhan asemarakennuksen viereen tehtiin vuonna 1952 viisikerroksinen luotsiasema. Rakennus on erittäin hyvä esimerkki modernista luotsiasemarakentamisesta sekä luotsin työympäristöstä. Hahmoltaan ja sijainniltaan rakennus muistuttaa saman ikäistä Hangon Tulliniemen luotsiasemaa. Asemarakennuksen rannassa on pitkällä aallonmurtajalla suojattu kutterisatama.

Orregrundin tunnusmajakka on erittäin arvokas rakennushistoriallinen muistomerkki. Se on olennainen osa alueen kulttuurimaisemaa sekä tärkeä Loviisan merenkulkuperinteiden tunnus. Orregrund on myös huomattava kulttuuriympäristö, joka heijastelee luotsitoiminnan vaihteita 1800-luvulta lähtien.



Orregrundin luotsiaseman salossa liehuu luotsikunnan tunnus, punavalkoinen luotsilippu. Ulkomailta Suomeen saapuvia laivoja on 1800-luvulta lähtien koskenut luotsinkäyttöpakko.



Orregrundin luotsit päivystivät 1800- ja 1900-lukujen taitteessa tunnusmajakan huippuun sijoitetussa vahtihuoneessa.

135 Lekarberget

Loviisa

Luotsivartiotupa 1885

Lekarbergetin luotsivartiotupa sijaitsee Loviisan itäpuolella, kaupunkiin johtavan väylän varrella. Vartiotupa on yksinkertainen puurakennus, jossa ei ole luotsitoimintaan viittavia erityispiirteitä. Saman tyyppisiä vartiotupia on säilynyt muun muassa Uudenkaupungin Vallimäellä ja Siipyyn Yttergrundissa. Rakennuksen ulkoasu on erittäin hyvin säilynyt, mutta sen tilajako ja interiööri ovat muuttuneet. Kohde on avoimella paikalla kalliorinteen päällä ja sen yhteys Loviisan kaupunkiväylään on selkeä. Rakennuksen lähistöllä on kuitenkin muutamia uudempia huvilarakennuksia ja sen keskeinen maisema-asema on heikentynyt.



Lekarbergetin luotsivartiotupa sijaitsee jyrkästi viettävän kallion reunalla vastapäätä Loviisan kaupunkia.

Lekarbergetin luotsivartiotupa on maisemahistoriallisesti arvokas rakennusmuistomerkki. Se on myös hyvä esimerkki kaupunkiväylän varressa toimineesta luotsiasemasta.

136 Bisapall

Ruotsinpyhtää

Kummeli 1908

Bisapallin kummeli sijoittuu jyrkkärantaisen kallioluodon laelle. Noin kolme ja puoli metriä korkea merimerkki on muurattu säännöllisistä graniittilohkareista. Bisapallin kummeli kuuluu suhteellisen harvinaiseen tornikummeleiden ryhmään,

jollaisia on säilynyt myös Porvoon Rönnskärillä ja Houtskarın Blåskärillä. Kivirakenne on erinomaisessa kunnossa, mutta sen huippumerkkinä ollut koriviitta on poistettu. Bisapallin kummeli on keskeinen ja vaikuttava maamerkki.

137 Boistö

Ruotsinpyhtää

Luotsivartiotupa 1892

Boistön luotsivartiotupa rakennettiin saaren korkeimmalle kalliolle vuonna 1892. Nykyisin rakennus toimii merivartioasemana. Siihen on lisätty muun muassa pitkä ja matala asuinsiipi. Luotsiaseman säilyneet osat ovat muuttuneet huomattavasti. Rakennus on kuitenkin alkuperäisellä paikallaan ja keskeinen maisemaelementti. Boistö on mielenkiintoinen esimerkki luotsi- ja merivartio toiminnan historiallisista yhteyksistä. Merivartijat ja luotsit ovat usein päivystäneet samoissa rakennuksissa. Myös uudemmat merivartioasemat sijaitsevat usein vanhoilla luotsipäivystyspaikoilla.



Boistöllä toimineet luotsit siirtyivät Orrergrundin vuonna 1957. Tilapäinen päivystäminen saarella jatkui kuitenkin vielä pitkään, 1970-luvulla asemarakennusta jopa laajennettiin.

138 Ruotsinsalmi

Kotka

Rauniomajakka 1798

Kotkan kaupungin eteläosassa sijaitsevalle korkealle mäelle rakennettiin vuonna 1798 graniittisokkelista ja tiilitornista koostuva 24 metriä korkea majakkatorni. Majakka toimi Ruotsinsalmen linnoituksen ja venäläisen laivastoaseman satamamajakkana ja kiintopisteenä. Englantilainen laivasto-osasto tuhosi rakennuksen Krimin sodan aikana vuonna 1855. Myöhemmin raunio toimi muun muassa puisen tunnusmajakan perustana. Majakkatornin korkeat perustukset ovat edelleen olemassa. Ne on restauroitu 1990-luvulla ja raunio yhteyteen on rakennettu näköalatasanne. Majakan raunio on merkittävä rakennusmuistomerkki. Se on myös Suomen vanhin majakkahistoriallinen rakennusfragmentti.



Ruotsinsalmen majakka rakennettiin vuonna 1798 ensisijassa Venäjän laivaston tarpeisiin. Englantilaiset tuhosivat sen vuonna 1855.

139 Haapasaari (Aspö)

Kotka

Tunnusmajakka 1862

Haapasaarella asui luotseja jo 1600-luvulla. Vuonna 1723 saaren korkeimmalle kohdalle tehtiin suuri kivitorni. Ensimmäinen tunnusmajakka eli pooki valmistui jo vuonna 1727. Se toimi luotsien tähystystornina ja signaalimastona. Haapasaarella oli 1700- ja 1800-luvuilla useita tunnusmajakoita. Nykyinen harmaakivitorni valmistui vuonna 1862. Myös sen ylimmässä kerroksessa sijaitsevat luotsien päivityshuone. Suoraseinäinen kivitorni on muuttunut useaan otteeseen. Sen tiilinen yläosa on korvattu betonirakenteella ja pyramidikaton tilalla on moderni merivartiotorni. Rakennuksen sisäseinät on betonoitu ja luotsitoiminnan aikaiset rakenteet ovat lähes täysin kadonneet. Tornin mittasuhteet, harmaakivinen alaosa ja asema maisemassa ovat kuitenkin säilyneet. Haapasaaren asutus on syntynyt luotsitoiminnan tuloksena. Tunnusmajakka on keskeinen osa saaren kulttuuriympäristöä. Se on myös tärkeä maisemahistoriallinen elementti.



Haapasaaren ulkosaarikunnan ensimmäinen ja viimeinen kunnanjohtaja olivat luotseja. "Puokki" eli luotsitorni on Haapasaaren itseoikeutettu tunnus.

140 Merikari

Kotka

Merimerkki 1899

Merikarin pieni kallioluoto sijoittuu meriväylien risteyskohtaan. Saaren korkeimmalle kohdalle rakennettiin vuonna 1899 Ernst Andersinin suunnittelema puurakenteinen merimerkki. Rakennelma on moneen kertaan uusittu, mutta se muistuttaa edelleen Andersinin piirtämää laudoitettua ristikkorakennetta. Puinen merimerkki on tyypinsä ainoa edustaja Suomenlahdella.



Vanhakantaiset puiset merimerkit ovat katoamassa merimaisemastamme kokonaan. Merikari on yksi viimeisistä.

141 Pitäjänsaari

Hamina

Luotsivartiotupa

Pitäjänsaaren luotsivartiotupa sijaitsee vastapäätä Haminan vanhaa satamaa. Se on korkealla tornilla varustettu pieni hirsirakennus. Vartiotuvan rakennusajankohta ei ole tiedossa, mutta sen ulkoasu viittaa 1800-luvun jälkipuoliskolle. Rakennus on ainutlaatuinen, eikä sillä ole tunnettuja vastineita. Vartiotupa on historiallisessa asussaan ja hyvässä kunnossa. Se toimii nykyisin meripelastusseuran tukikohtana. Pitäjänsaaren vartiotuvan ympäristö on huomattavasti muuttunut. Rakennuksen takana on korkealla penkereellä kulkeva valtatie ja edessä pienempi asfalttitie. Myös sen lähipiiri on pahasti metsitty. Vartiotuvan merellinen yhteys on heikentynyt ja sen historiallinen tehtävä on hämärtynt. Luotsivartiotupa on merkittävä rakennushistoriallinen muistomerkki. Se on harvinainen esimerkki kaupunkiluotsien päivystyspaikasta ja osa Haminan vanhan sataman historiallista rakennuskantaa.



Hamina vanha luotsivartiotupa toimii nykyisin Hamina seudun meripelastusyhdistyksen tukikohtana.

142 Kuorsalo Pitkäniemi

Vehkalahti

Luotsiasema 1943

Kuorsalo on merkittävä luotsihistoriallinen kulttuuriympäristö. Saarella on sijainnut useita luotsivartiotupia. Säilynyt asemarakennus on valmistunut vuonna 1943. Se sijoittuu merkittävälle näköalapaikalla saaren etelärannalle. Rakennuksen hahmo on alkuperäisessä asussaan, mutta osa rakenteellisista yksityiskohdista on muuttunut.

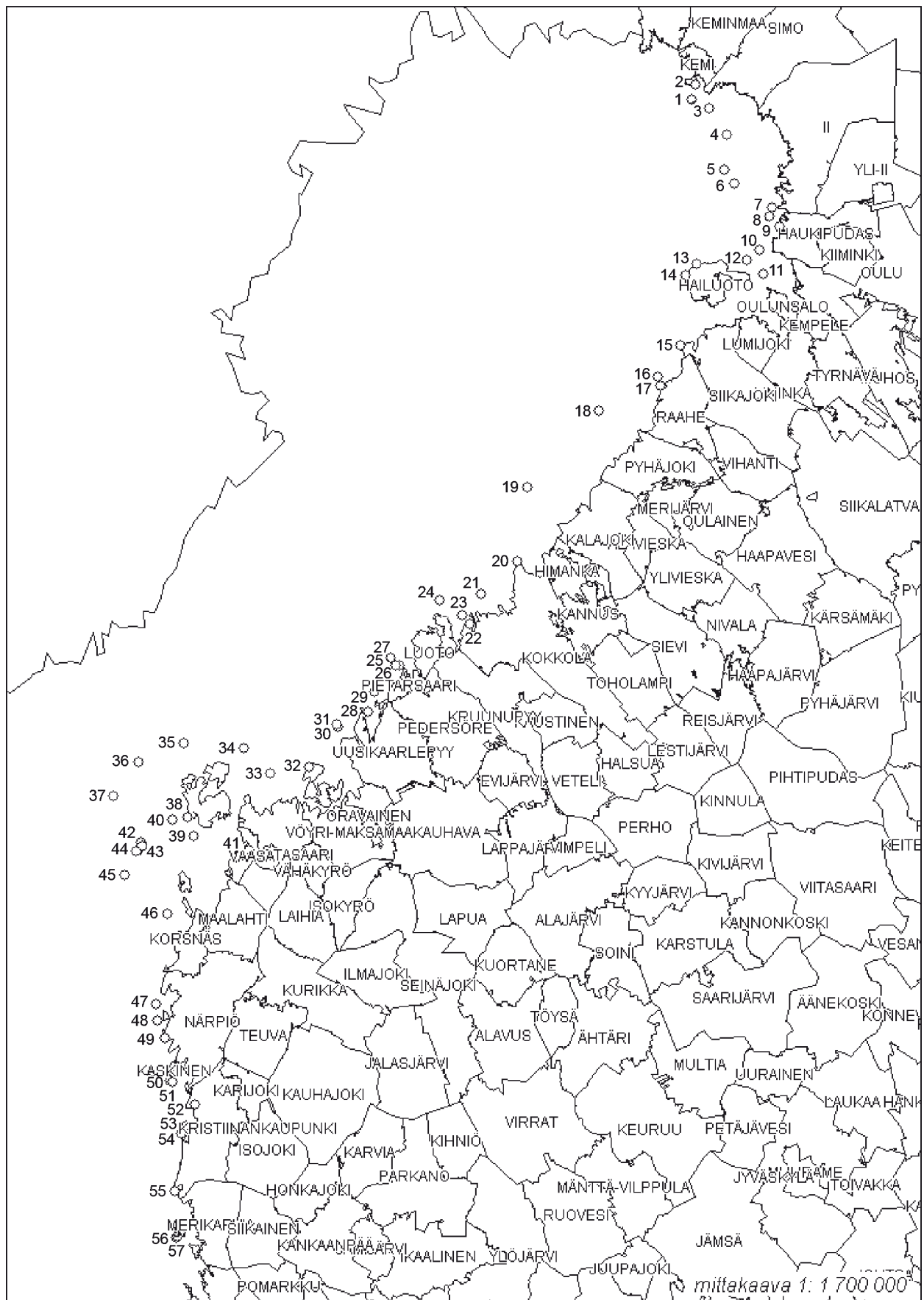
Sisätilat ovat melko hyvin säilyneet. Rakennuksen suhde ympäristöön kuvastaa luotsitoiminnan aikaista tilannetta. Se on edelleen keskeinen maisema-elementti ja sen yhteys meriväyliin on selkeä. Luotsivartiotupa on Kuorsalon luotsihistorian muistomerkki ja olennainen osa saaren kulttuuriympäristöä.

Kohdeluettelo

Pohjanlahti

Kemi			Uusikaarlepyy		
1	Keminkraaseli	17	28	Kubban	27
2	Murhaniemi	17	29	Socklothällan	27
Simo			30	Stubben Storskär	28
3	Ykskivi	17	31	Stubben Lillskäret	28
4	Härkäletto	18	Maksamaa		
li			32	Ryssberget	29
5	Ulkokrunni	18	Mustasaari		
6	Kraasukanletto	18	33	Yttre Uddskäret	29
7	lin Röyttä	19	34	Ritgrund	29
8	Kriisi,	19	35	Valassaaret	30
Haukipudas			36	Utgrynnan	30
9	Martinniemi	19	37	Norrskär	30
10	Keskihiuvet	19	38	Korsö	31
Hailuoto			39	Ensten	31
11	Laitakari	20	40	Norra Glopsten	31
12	Santosenkarin loistot	20	Vaasa		
13	Keskiniemi	20	41	Brändö	32
14	Marjaniemi	21	Maalahti		
Siikajoki			42	Lillsand	32
15	Tauvo	21	43	Rönnskärin kummelit	33
Raahe			44	Rönnskärin majakka ja luotsiasema	33
16	Tasku	22	45	Strömningsbådan	34
17	Iso-Kraaseli	22	Korsnäs		
18	Nahkiainen	23	46	Svetgrund	34
Kalajoki			Närpiö		
19	Ulkokalla	23	47	Gåshällan	35
Lohtaja			48	Märigrund	35
20	Ohtakari	24	49	Rövargrund	35
Kälviä			Kaskinen		
21	Poroluodonkari	24	50	Sälgrund	36
Kokkola			51	Stora Remmargrund	36
22	Harrbådan	24	Kristiinankaupunki		
23	Trutklippan	25	52	Kristiinankaupungin luotsiasema	36
24	Tankar	25	53	Härkmeri	37
Pietarsaari			54	Höggklubb,	37
25	Mässkär	26	55	Yttergrund	38
26	Kejsarkubban	26			
27	Kallan	26			

Merenkulun rakennusperintö, Pohjanlahti



Saaristomeri

Merikarvia

56	Ouran pooki	39
57	Ouraluoto	39

Pori

58	Kaijakari	39
59	Reposaari	40
60	Kallo	40
61	Ryssäntorni	40

Luvia

62	Säppi	41
----	-------	----

Rauma

63	Kylmäpihlaja	41
64	Santakari	41

Uusikaupunki

65	Lyökin pooki	42
66	Lyökin luotsiasema	42
67	Vallimäki	42

Kustavi

68	Blekungen	43
69	Isokari	43
70	Keskikallio	44
71	Flatu	44
72	Lypertö	44
73	Laupunen	45

Turku

74	Pikisaari	45
75	Kauppakari	45

Rymättylä

76	Ruotsalainen	46
----	--------------	----

Houtskari

77	Berghamn	46
78	Blåskär	46

Nauvo

79	Orhisaari	47
80	Insinööri Pettersson	47
81	Spelharu	47
82	Gullkrona	48

Korppoo

83	Lohm, Killingholm	48
84	Lill Gråharu	48
85	Vidskär	48
86	Ingolskär	49
87	Utö	49

Parainen

88	Timmerholma	49
89	Paraistenportti, alempi	50

Halikko

90	Luotsisaari/Hästhalm	50
----	----------------------	----

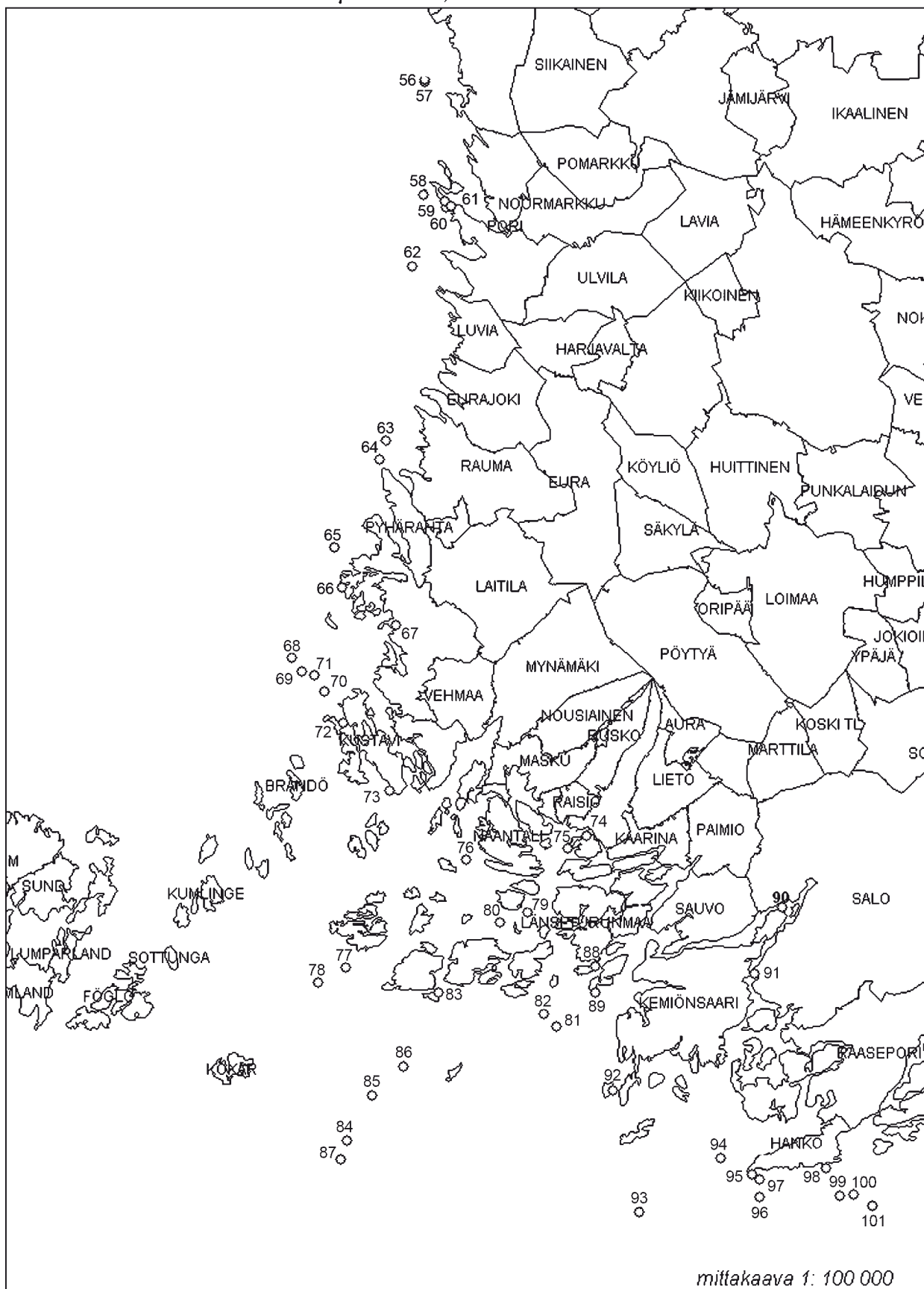
Perniö

91	Strömman kanava	50
----	-----------------	----

Dragsfjärd

92	Jungfrusund	51
93	Bengtskär	51

Merenkulun rakennusperintö, Saaristomeri



Suomenlahti

Hanko

94	Ensten	52
95	Luotsiasema	52
96	Russarö	52
97	Gustavsärn	53
98	Björkskärs klippan	53

Tammisaari

99	Längden	53
100	Storgadden	54
101	Segelskär	54
102	Jussarö Sundharu	55
103	Jussarö	55

Inkoo

104	Barösund	56
105	Bågaskär	56
106	Påvskär	56

Kirkkonummi

107	Kallbådan	57
108	Rönnskär	57
109	Storkobben	58
110	Kräklan	58

Helsinki

111	Harmaja	58
112	Svartbådan	59
113	Suomenlinna	59
114	Kustaanmiekka	59
115	Vasikkasaari	60
116	Vallisaari	60
117	Katajanokanluoto	60
118	Hylkysaari	61
119	Hevossalmi	61

Sipoo

120	Gråskär ja Tallörn	61
-----	--------------------	----

Porvoo

121	Söderskär	62
122	Bastholmen	62
123	Hamnholmen	63
124	Rågskär	63
125	Rönnskär	63
126	Björkholm	64
127	Sikosaari	64
128	Kallbådagrund	64
129	Äggskär	65
130	Glosholm	65

Pernaja

131	Risholm	65
132	Korvör	65
133	Tiiskeri	66
134	Orregrund	66

Loviisa

135	Lekarberget	67
-----	-------------	----

Ruotsinpyhtää

136	Bisapall	67
137	Boistö	67

Kotka

138	Ruotsinsalmi	67
139	Haapasaari (Aspö)	68
140	Merikari	68

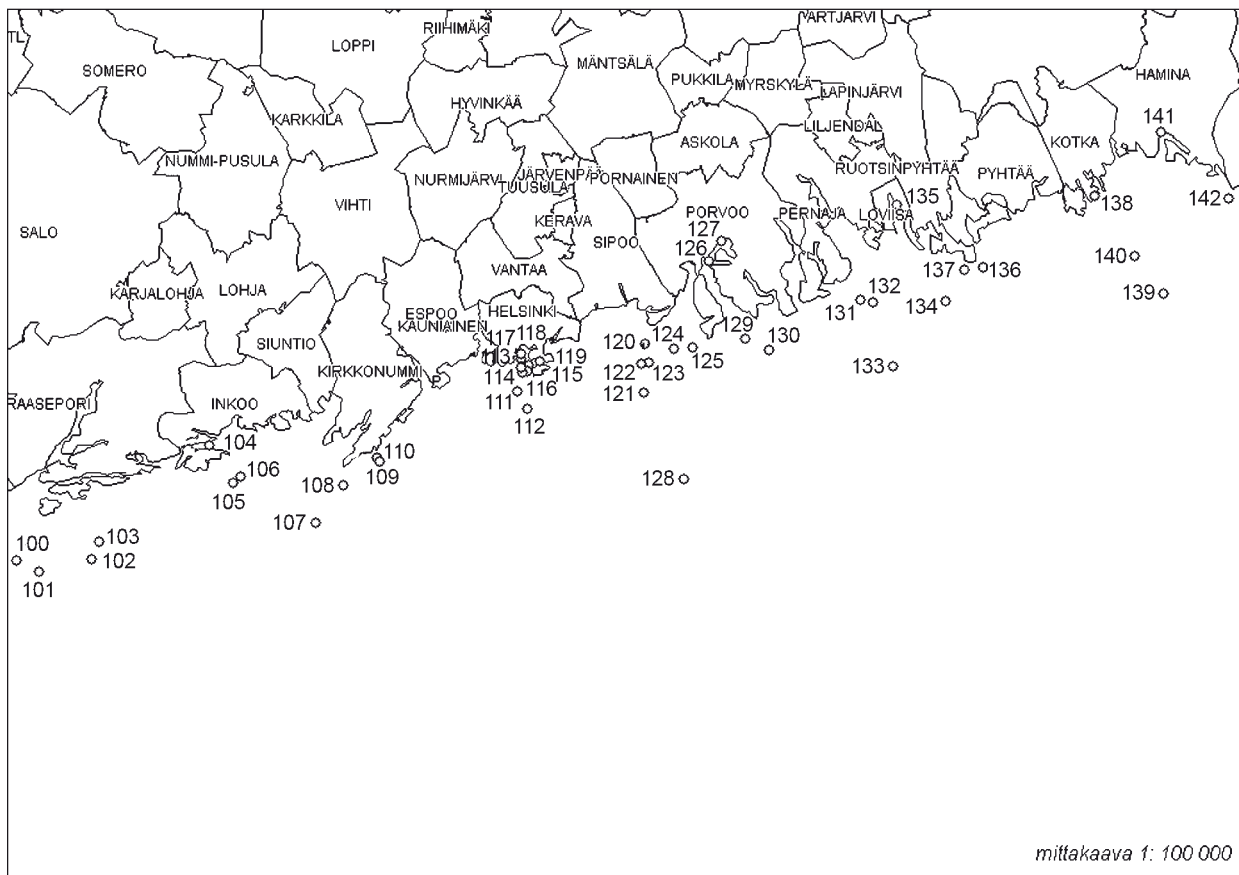
Hamina

141	Pitäjänsaari	69
-----	--------------	----

Vehkalahti

142	Kuorsalo Pitkäniemi	69
-----	---------------------	----

Merenkulun rakennusperintö, Suomenlahti



Kuvatiedot

Etukansi: Pekka Sihvonen, Björkskärs klippanin kummeli

Harri Nlyman: s.2, s.4, s.5, s.6 alh., s.7 alh., s.8 ylh.,
s.9 alh., s.10, s.11–13, takakansi

Kohteet: 1–57, 75, 79, 80, 95, 103, 107, 108, 111–116,
118, 119, 121–125, 127, 135, 138

Jouni Multimäki: 58–64, 66, 69–74, 89, 92, 93, 120,
129–134, 137, 139, 140

Pekka Sihvonen: s. 6 ylh., s.7 ylh., s.9 ylh., 13 alh.

Kohteet: 67, 76, 77, 82–88, 90, 91, 94–96, 98,
99–102, 104–106, 109, 110, 117

Tapani Hirvonen: s.8 alh. ja kohde 65

Hannu Vallas: kohde 97

Veli-Pekka Suhonen: kohde 126

Merenkululaitos: kohde 128



MUSEOVIRASTO