

LAIIVANRAKENNUS KOKKOLASSA

1700 – 1800

Ylä- ja Alamäkeä

Lars-Eric Thylin / 2020
Näringslifvets Wänner rf



Konstnären Reijo Meller visar hur skeppsbygget kunde gå till under 1700-talet.
Taiteilija Reijo Meller näyttää, miten laivanrakennusta saatettiin toteuttaa 1700-luvulla.



Kuva: Meller

Ensimmäinen tänne muuttaneen laivanrakentajan **Lorenz Steen**:in merkitys oli suuri.

Hän muuttaa Kokkolaan vuonna 1722. Steen:istä tulee merkittävä kauppias, mutta hänet valitaan myös raatimieheksi ja valtiomieheksi.

Hän kehittää laivanrakennusta suurteollisuudeksi.

Ensimmäinen laiva joka lasketaan vesille Kaustarinlahden veistämöltä on 295 lästiä ja 135 jalkaa.

1700-LUKU

Laivanrakennus ja tervakauppa

Tervakauppa kasvaa 1700-luvulla mutta myös laivanrakennus ja varustamo-toiminta kehittyy maamme johtavimmiksi toimialoiksi.

Vuosina 1744-1763 rakennettiin 49 yli 100 lästin laivoja.

Laivanrakentaminen aikaansai myös monia uusia tuotteita ja toimintoja, kuten purjekankaan pudontaa, köydenpunontaa, tervaa ym.



LAIVANRAKENNUSTA HALKOKARILA

Laivanrakennusta harjoitettiin Kaustarinlahden rannoilla 1700–1800-luvuilla. Rakennettiin ja korjattiin laivoja Halkokarilla, Mustakarilla, Soldatskärissä sekä Linkokarilla, ns. Vanha Varvi.

Alussa rakennettiin laivat Halkokarilla, jonka alkuperäinen ruotsinkielinen nimi on "Byggningsholmen" (=Rakennussaari).

1700-luvun puolivälissä siirretään rakentaminen Kaustarinlahteen. Siellä rakensivat Roos, Donner, Kyntzell, Hongell ja myöhemmin myös Björkman ja Sneckendahl laivojansa.

Veistämöiden kulta-aika oli vuosina 1827-28, jolloin Kaustarinlahden veistämöillä rakennettiin yhteensä 13 laivaa.

1700-LUKU

Laivanrakennus

Vanha Varvi Trullevissa

Alueella on säilynyt sepän tupa. Maastosta löytyy useita metrejä leveä ja kymmeniä metrejä pitkä telakkapeti.

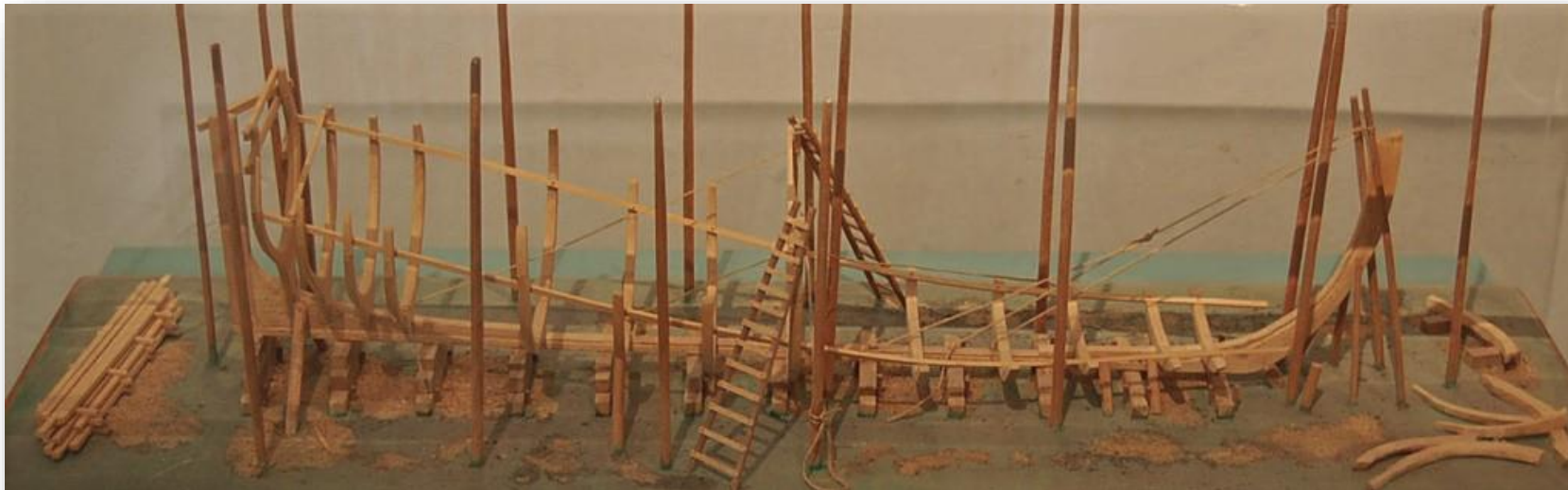


Varvisepän tupa



Anders Roos d.ä. (vanhempi) perustaa Soldatskärin telakan

Kokkolan ensimmäinen isompi laivatelakka perusti Anders Roos d.ä. Soldatskäriin 1700-luvun puolivälissä. Telakan pohjaksi laitettiin kiviä jonka päälle asennettiin puutelineitä laivanveistäjiä varten. Kun laiva valmistui poistettiin kiilat ja parkit joten laiva pääsi liukumaan mereen.



KUVA: K.H. RENLUNDIN MUSEO

1700-LUKU

TERVAKAUPPA TARVITSI LAIVOJA

Tervakaupan kasvaessa, huomasivat Kokkolan porvarit että tarvitaan laivoja tervan kuljettamiseksi maailmanmarkkinoille.

Suuri osa kaupunkilaisista ottivat mahdollisuuden lisäänsioon tekemällä työtä telakoilla.
(Kulttuuripyöräily)



Anders Roos d.ä.



Kyntzell – Donner – Roos – Hongell – Björkman - Sneckendahl

Vuosina 1825–1850 toimi kolme telakkaa Kokkolassa: Jean Kyntzellin poika Jan Kyntzellin ja Anders Donnerin telakat olivat Vanha Varvilla ja osittain Mustakarilla. Anders Roosin telakka oli Soldatskärissä. 1800-luvulla keskitettiin laivanrakennus Vanhan satamalahden itsäiselle rannalle. Telakat olivat toiminnassa 1800-luvun puoliväliin saakka ja osittain myös Krimin sodan jälkeen. Kyntzellin telakkaa omistivat perilliset, Anders Donner omisti telakkansa vielä itse, mutta Soldatskärin telakka oli siirtynyt raatimies Björkmanille. Myös William Sneckendahlin Gamlakarleby skepps- och varfsbolag, joka aloitti toimintansa vuonna 1818, oli ensin Kaustarinlahdella mutta muutti 1870-luvulla Ykspihlajaan.

Vuonna 1845 Suomessa oli ainoastaan viisi etuoikeutettua telakkaa, joista kolme toimi Kokkolassa. Viimeinen suuri rakennuspuumi ajoittui 1860-luvun puoliväliin. Telakkatoiminta Soldatskärissä jatkui vuoteen 1869, jonka jälkeen alue siirtyi kesäkäyttöön. Telakkarakennus muutettiin kesähuvilaksi ja myöhemmin alue käytettiin kesäleiritoimintaan.

1800-LUKU

LAIVANRAKENNUS KOKKOLASSA

Laivanrakentamisen vilkkain ajanjakso oli 1820- 1830–1840-luvuilla.

**Vuosina 1817-1858
rakennettiin yhteensä 84
laivaa Kaustarinlahdella ja
Soldatskärissä. (Taul. IV)**



Laivanhuoltoa ja korjausta

”Proopenkki” - kallistuslaituri

Proopenkki oli laituri jossa laivat kallistettiin sivuille ja ”prooattiin”, eli levitettiin **kiehuvaa tervaa** ja **pikeä**.

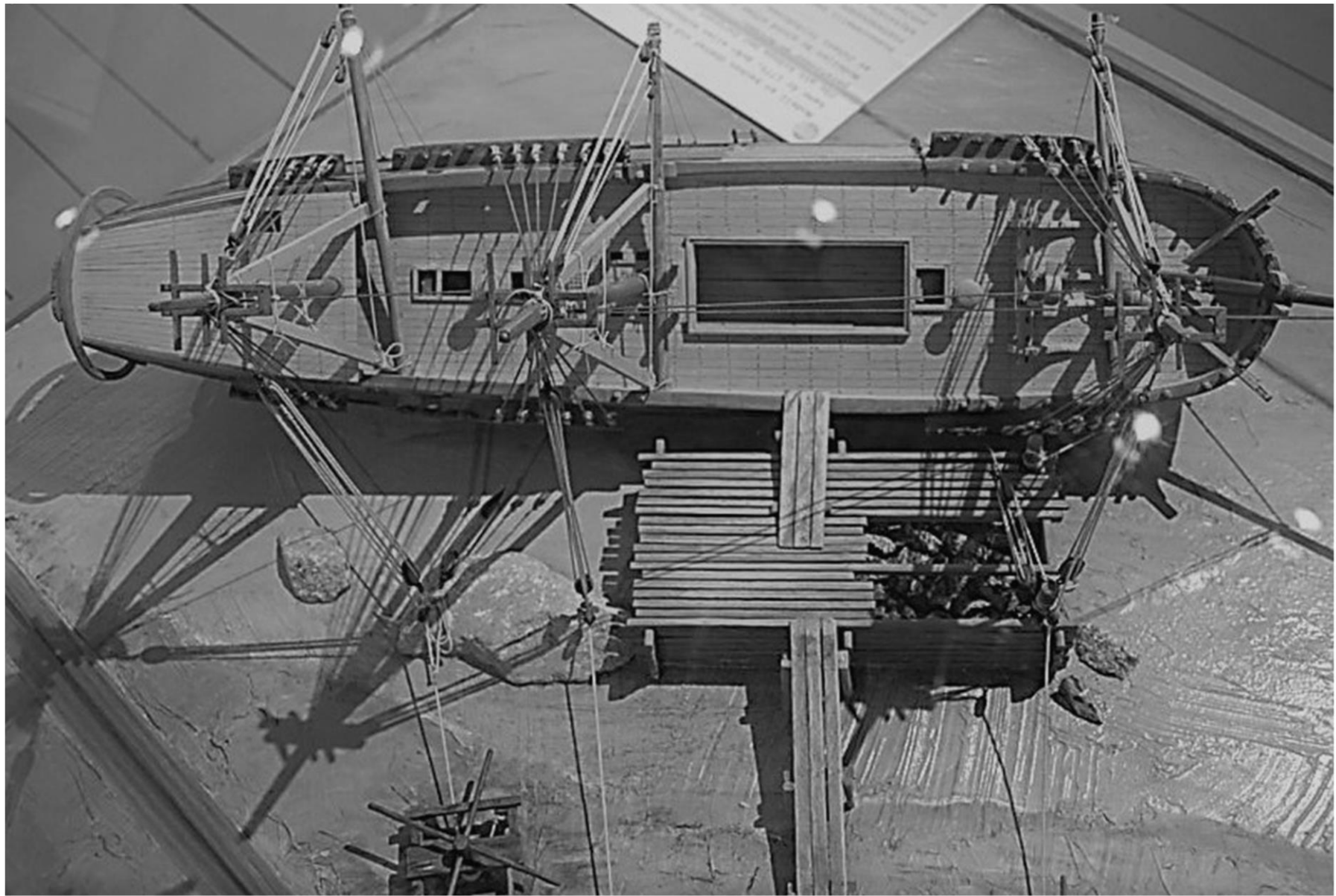
Mustakari ja Sannanranta

Maistraatti myönsi Joachim Donner:ille v. 1726 lupa sijoittaa n.k. ”proopenkki” Mustakarin kivikalliolle.

Proopenkki oli kallistuslaituri, jossa laivat kallistettiin pohjan korjaamista varten. Pohja tervattiin polttamalla ja usein vaihdettiin myös osa pohjalaudoista.

Sannanrannalla oli ennen pitkiä laitureita joiden päissä oli kivikirstuja. Kirstut olivat osaa poopenkkiä ja nämä perustat ovat vieläkin näkyvissä.





Proopenkki – Malli (K.H.Renlundin Museo)





PROOPENKIN JÄÄNTEET (PERUSTAT) SANNANRANNAN EDUSTALLA

Vanhalla satamalla,
Mustakarilla ja
Sannanrannalla oli
”Proopenkkejä”, eli laivojen
korjauslaiturit jo 1700-luvulla.

Kuvassa näkyy myös
ankkurointipaikka (Redi)

*(Ilmakuva; Kulttuuriperinnereitti,
K.H.Renlundin museo)*





Laiva "Salama"

Tuhoutui haaksirikossa Skagerackilla vuonna 1888 ja huutokaupattiin

1820-1840

Merenkulku elää kultapäivänsä Kokkolassa 1820-luvusta 1840-luvulle, jolloin kaupungin kauppalaivasto kuuluu maamme suurimpiin.

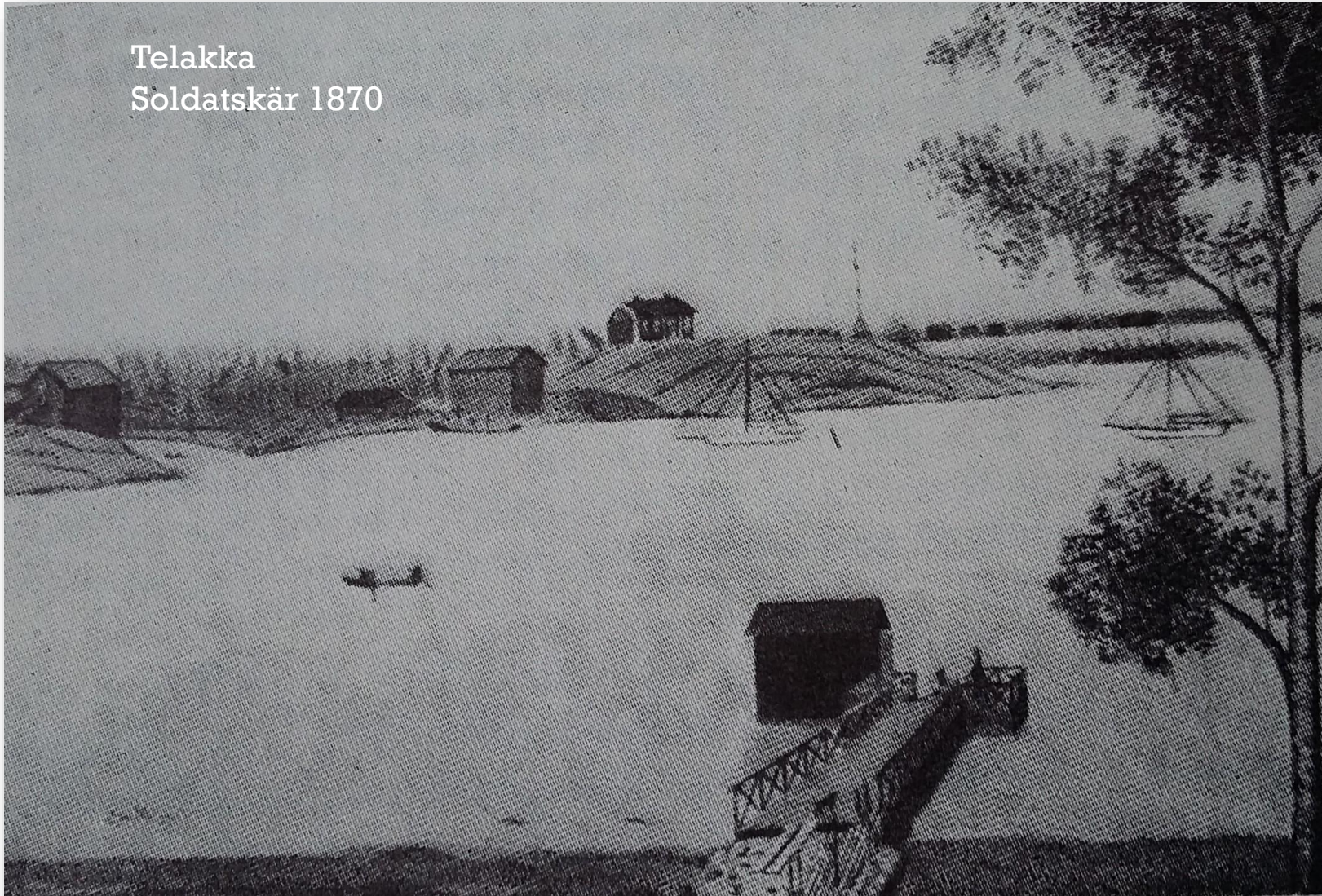
43 laivaa 1830-luvulla.

"Pikiruukin läheisyydessä oli kaksi telakkaa, joista Vänskapen, Salama ja muita parkkilaivoja on laskettu vesille, lastaneet puutavaraa ja tervaa Itämeren satamiin, Espanjaan tai Levantiin, ja syksyllä palanneet suolalasteilla"



Soldatskärin telakka 1870

Telakka
Soldatskär 1870



KOLME TELAKKAA KAUSTARIN- LAHDELLA

**Jan Kyntzellin telakka
Vanhan Varvin alueella**

**Anders Donnersin
Telakka Vanhan Varvin
alueella**

**Anders Roosin Telakka
Soldatskärissä**





*Anders Donner
Telakkaomistaja*

VANHA VARVI 1800-LUVULLA

Vuonna 1827 rakennettiin 7
laivaa Kyntzellin telakalla

Viimeinen laiva jätti telakan
vuonna 1863

Alue ja sepänasunto ovat
Kokkolan kaupungin
omistuksessa



Hongellin huvila



LAIVANRAKENNUS KAUSTARIN- LAHDELLA

1. Halkokari
2. Mustakari
3. Soldatskär
4. Vanha Varvi
(Linkokari)



Vanha satamanlahti 1800-luvulla, todennäköisesti Halkokarilta katsottuna. Keskellä Mustakari jossa vajat ja nosturi. Lännessä Elban suolamakasiinit. Piirros Roosien sukupuussa, Conrad Soveliuksen piirtämä vuonna 1883.





Viimeisimpiä laivoja joita rakennettiin Kokkolassa (1917)

Puurakenteiset laivat eivät enään voineet kilpailla teräslaivojen ja höyrykoneiden kanssa.

Myös rautatien tulo vuonna 1885 ohjasi rahdit rautatieverkostoon.

1870-1920

**GAMLAKARLEBY
SKEPPSVARF
GAMLAKARLEBY
REDERI AB**

**Laivanrakennus
Ykspihlajassa**

**Kaustarinlahden
telakkaomistajat
perustivat yhteisen
yhtiön ja muuttivat
toimintansa
Ykspihlajaan.**



Moottorikuunarit Mars ja Mercurius työnalla



Heikki Anttiroikon arkisto

1917 GAMLAKARLEBY REDERI AB

Ykspihlajasta laskettiin vesille aluksia, joiden nimet olivat m.m. Pohjola, Kaleva, Ahkera, Kokkola, **Mars, Mercurius**, Tankar, Anders Chydenius ja viimeinen Ykspihlajassa rakennettu laiva oli Yxpila-niminen kuunari, joka valmistui v. 1919.

Mestarina toimi mm. Amerikassa oppinsa saanut Herman Hille.
(Annikki Wiirilinna)



Yxpila 1919





Anders Roos d.ä.
1750-1810



Anders Roos d.y.
1785-1842



Joachim Donner
1763-1822



Anders Donner
1796-1857



Anders Kyntzell
1779-1849



Jan Kyntzell
1796-1832



Matts Hongell
1781-1845



Hans Anders
Björkman
1800-1858



Matts William
Sneckendahl
1819-1865

1800-luvun Telakka-omistajat



VARVS- OCH REDERI AB RÖDSÖ

1916-1922

***Gösta Kyntzell toimi
suunnittelijana***



Rödsön telakka (Rödsöboken)



Mottorikuunari Rödsö, 1917



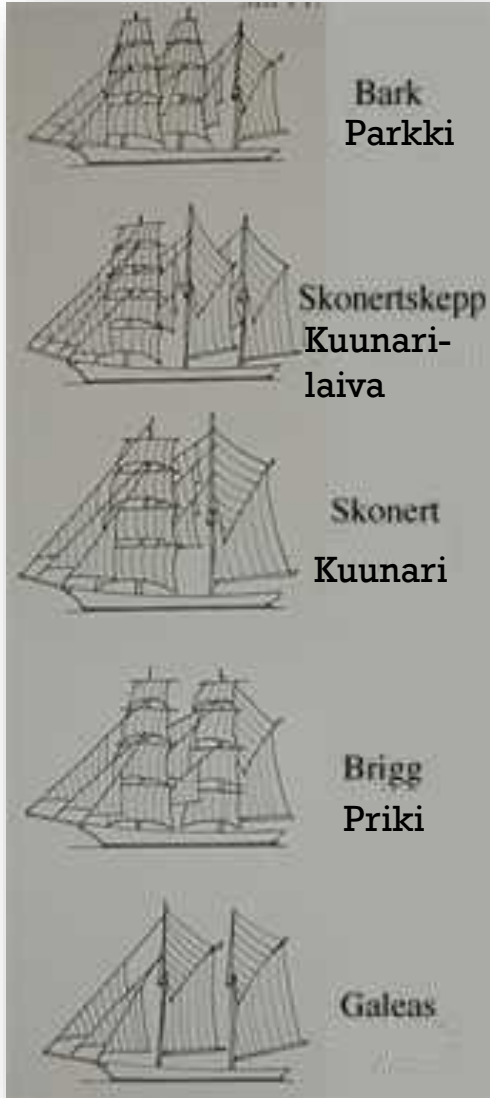
Kuunari Lisa, 1919



***Sanfrid Hongell
Telakkapäällikkö***



Riki/Takilatyyppit ja työkalut



Työtapa ja kehitys

LAIVAPOHJAN PÄÄLLYSTÄMINEN

1840-luvulla aloitettiin päällystämään laivojen pohjat, estääkseen laivamatoa, levää ja lahoamista. Ruostamattomien metallilaatujen kehittyessä aloitettiin päällystämään pohjat sinkkipellillä tai vaihtoehtoisesti kupari-päällysteellä joka kuitenkin oli huomattavasti kalliimpi tapa.

Menettely lisäsi laivojen elinikää merkittävästi.



"Yxpila"
Nelimastokuunari
1919

Viimeinen Laiva...



Merikapteeni Helge Heikkisen arkisto.





Lars-Eric Thylin / 2020
Näringslivets Wänner rf

KATSAUS LAIVANRAKENTAMISEEN KOKKOLASSA

Lähteet:

Yritteliästä Väkeä, Ole Granholm, Kokkolan taloudellinen historia/A.Tanninen, Kokkolan kaupungin historia Osat 3-4, y.m.