

Laivanvarustajia ja Kauppiaita



MERENKULKU JA KAUPPALAIVASTO

1700 - 1800

Lars-Eric Thylin / 2020
Näringslivets Wänner rf



MERTEN TIELLÄ

Merenkulusta tuli suuri merkitys seudulle koska hyödykkeiden puuttuminen pakotti kaupantekoon niitten maitten ja ihmisten kanssa joilta tavaraa löytyi.

Ennen tervanpolttoa vietiin Kokkolasta pääasiassa kuivattua ja suolattua kalaa, voita sekä vuotia ja hylkeenrasvaa (traania).

1600-luku

1669 Viitoitetaan väylä Vanhaan satamaan ja Kaustarinlahteen

1687 Merkitään **18 laivuria jotka rahtaavat tavaraa Tukholmaan**

1663-68 Purjehditaan laittomasti baltian maihin (Reval, Riga, Pärnu)

1700-luku

Tapulioikeudet vilkastutti kaupantekoa ja sen mukana myös merenkulkua.

Vuonna 1769 haaksirikkoutuu Kokkolaislaiva "Carolus" Välimerellä.

1800-luku

Kauppalaivaston kulta-aika 1820-1840.

Vuonna 1880 avataan Ykspihlajan uusi satama

MERENKULKU

1600

1700

1800



TAPULIOIKEUDET VAUHDITTI MERENKULKUA

Anders Chydeniuken myötävaikutuksella
Kokkola sai tapulioikeudet vuonna 1765



 Anders Chydenius.

Käännekohta kaupankäynnille 1765

300 vuoden
kauppamonopoli oli
katkaistu ja Kokkola
sai oikeuden tehdä
kauppaa suoraan
ulkomaihin

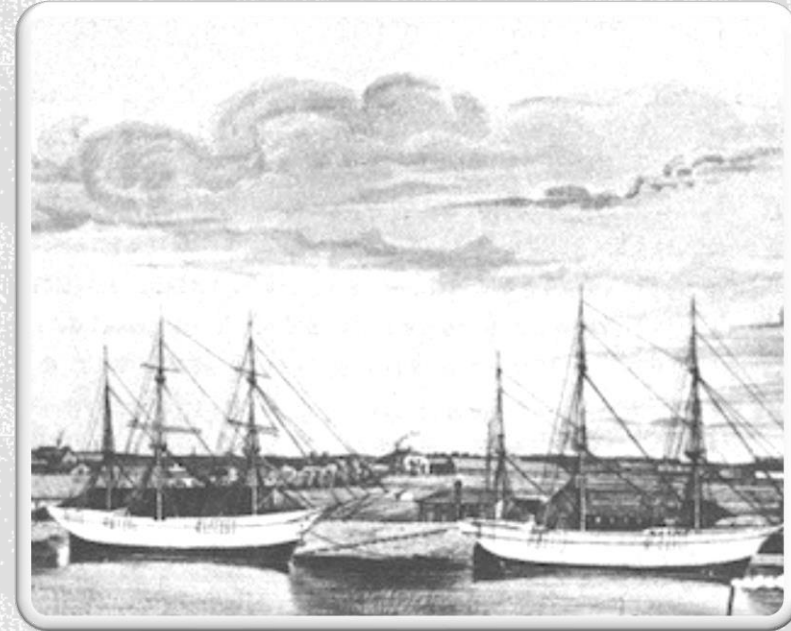


Kokkola vuonna 1766

Ensimmäinen purjehduskausi tapulioikeuden jälkeen

Alkukesästä 1766 odottavat kymmeniä jahteja ja kuunareita Kokkolan kaupungin vanhassa satamassa että proomut ja pienveneet saavat kuljetettua tervatynnyreitä laivoihin päästäkseen purjehtimaan kohti Tukholmaa.

Lisäksi odottavat seitsemän upouutta, lähes täydellisesti varustettua kauppalaivaa miehistöä jotka osaavat purjehtiä niitä Tukholmaan myytäväksi.



**7 uutta laivaa lähdössä
Tukholmaan myytäväksi**



Kokkolan kauppalaivaston kulta-aika 1820-1840

1826	1830	1834	1839
31 kpl	41	40	32

Vuosisadan keskivaiheella Kokkola oli laivojen lestiluvulla mitattuna kuudennella sijalla Suomen kaupungeista. Yli puolet Kokkola-laivoista oli aikansa mittapuun mukaan yli 100 lestiä (= noin 250 rekisteritonnia). Pieniä laivoja alle 50 lestiä löytyi lisäksi runsaasti.

1830 oli kaupungissa 35 laivuria ja 29 kauppiasta. Kauppalaivasto käsitti 41 laivaa, yhteensä 4 318 lestiä. Tervan ja pien vienti oli yli 30 000 tynnyriä. Kaupungissa oli 455 merimiestä ja näkyvin varustaja oli **kauppaneuvos Anders Donner**, joka ansioitui Halkokarin kahakassa vuonna 1854.



Anders Donner

YLÄ- JA ALAMÄKEÄ

1800-luvun loppupuolella toimialaa kohtasi suuria haasteita

Markkinat häviävät

Saimaan kanavan avaus ja rautatien tulo vuonna 1885 muutti logistiikan ja infrastruktuurin koko maassa. Aikaisemmin oli itä Suomen tavaravirta kulkenut rannikolta maailmalle, Rautatiestä tuli kilpailukykyinen tapa lähettää tavaraa etelään. Lisäksi tapahtui sukupolvenvaihdos koko toimialalla.





Anders Roos d.ä.
1750-1810



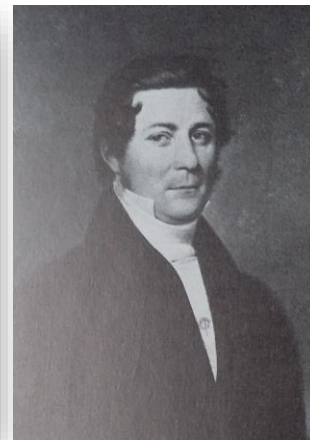
Carl Fredrik Rahm
1773-1816



Joachim Donner
1763-1822



Anders Kyntzell
1779-1849



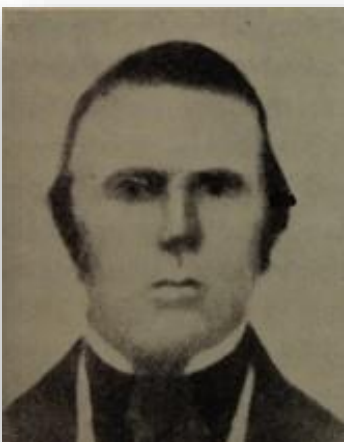
Carl Gustaf
Favorin
1788-1853



Anders Donner
1796-1857



Anders Roos d.y.
1785-1842



Hans Anders
Björkman
1800-1858



Eglé Amalia
Björkman
1816-1893



Matts William
Sneckendahl
1819-1865



Gustaf Lithén
1824-1896

1800-luvun laivanvarustajat



LAIVANVARUSTAJA	VUOSI	LAIVOJA
Anders Roos d.ä.	1750-1810	7 laivaa + osakkuus
Jean Kyntzell d.ä.	1769-1829	
Joachim Donner	1763-1822	
Pehr Melander	1753-1827	
Johan Jakob Lithén	1758-1820	
Carl Fredrik Rahm	1773-1816	Gamlakarleby Skeppsbolag
Gustaf Riska	1777-1824	
Jan Riska	1773-1821	
Anders Roos d.y.	1785-1842	10 laivaa
Jan Kyntzell d.y.	1796-1832	6 laivaa
Anders Kyntzell	1779-1849	11 laivaa + 14 osaomistusta
Anders Donner	1796-1857	8 laivaa
Matts Hongell	1781-1845	8 laivaa
Carl Gustaf Favorin	1788-1853	4 laivaa
Hans Anders Björkman	1800-1858	4 laivaa
Matts William Sneckendahl	1819-1865	Gamlakarleby Skeppsbolag
Gustaf Lithén	1824-1896	Gamlakarleby Skeppsbolag

LAIVANVARUSTAJAT JA TERVAKAUPPIAAT

Tervakauppa oli usein suoraan kytkettynä laivanvarustajiin.

Viettiin tervaa ja tuotiin usein suolaa paluulastina.

Myös puutavara oli merkittävä vientituote. Haettiin suuria määriä puutavaraa Ruotsin Västerbottenista.

Tämä toiminta jouduttiin lopettamaan kun Suomen senaatti päätti vuonna 1843 kieltää puutavaran tuontia ja varastointia Ruotsista. Protesteista huolimatta päätös jäi voimaan ja varustajat joutuivat etsimään uusia kanavia.





Salama laiva Venetsiassa

Rakennettu Kokkolassa.

Tuhoutuu haaksirikossa Skagerackissa vuonna 1888 ja huutokaupataan

1800-LUKU

"Salama"

Laivaa omisti Gamlakarleby Skepps- och Varvsbolag (M.W. Sneckendahl, Anders Wiklund, Petter Lundström ja J.F.Ahlström).

Yhtiö omisti myös "Odessa", "Patience", "Solertia", "Hesperus", "Ahkera", "Kokkola", "Kaleva", "Pohjola"

"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"



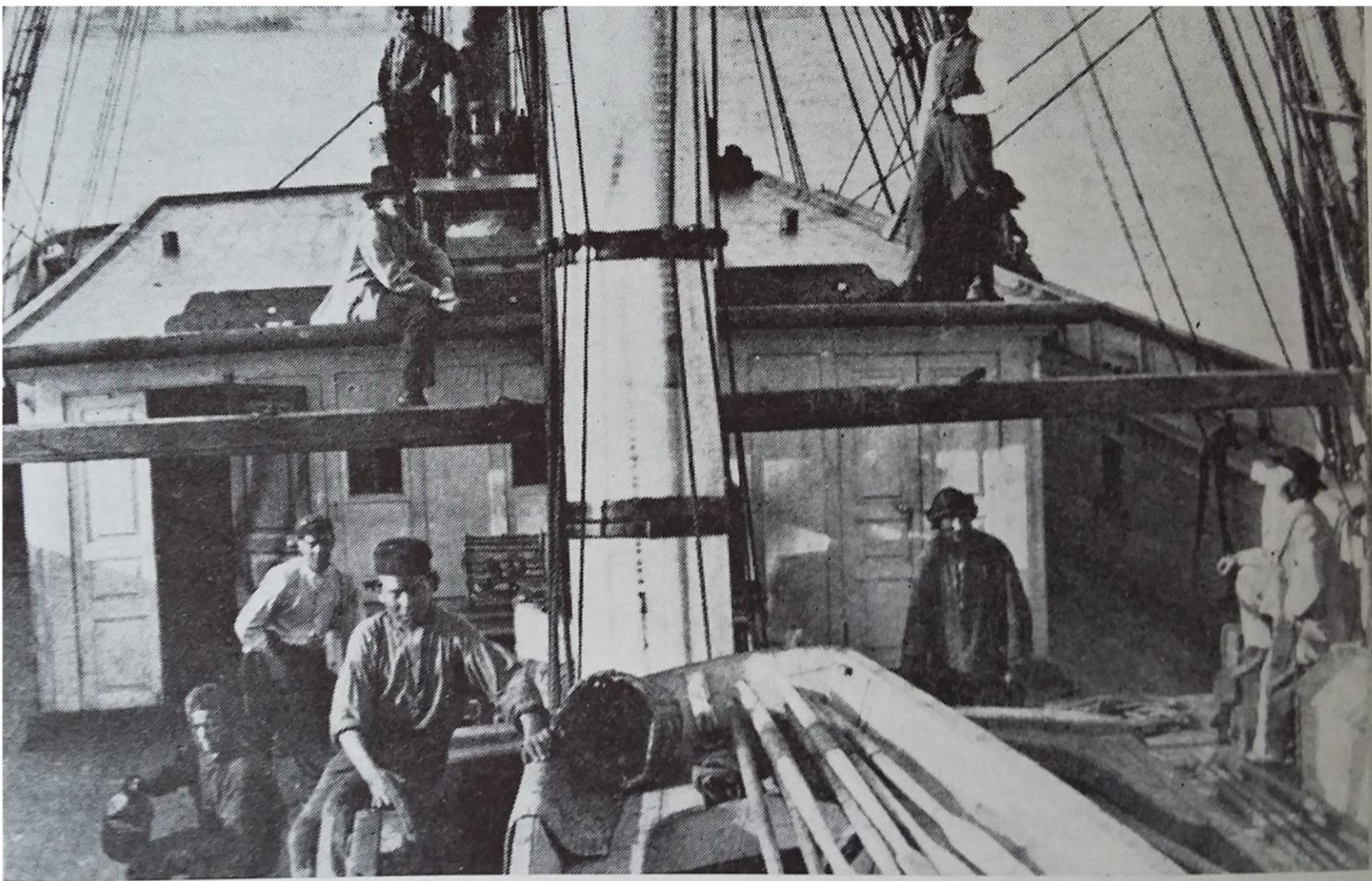


Bild 71. En vardagsbild från skeppet Salama på 1860-talet. Till höger på däckshuset står kapten Julius Wiklund med sin hund.

Salama laivan kannella

1860-LUKU



Merikapteeni
Julius Wiklund 1833-1871



"Jenny"

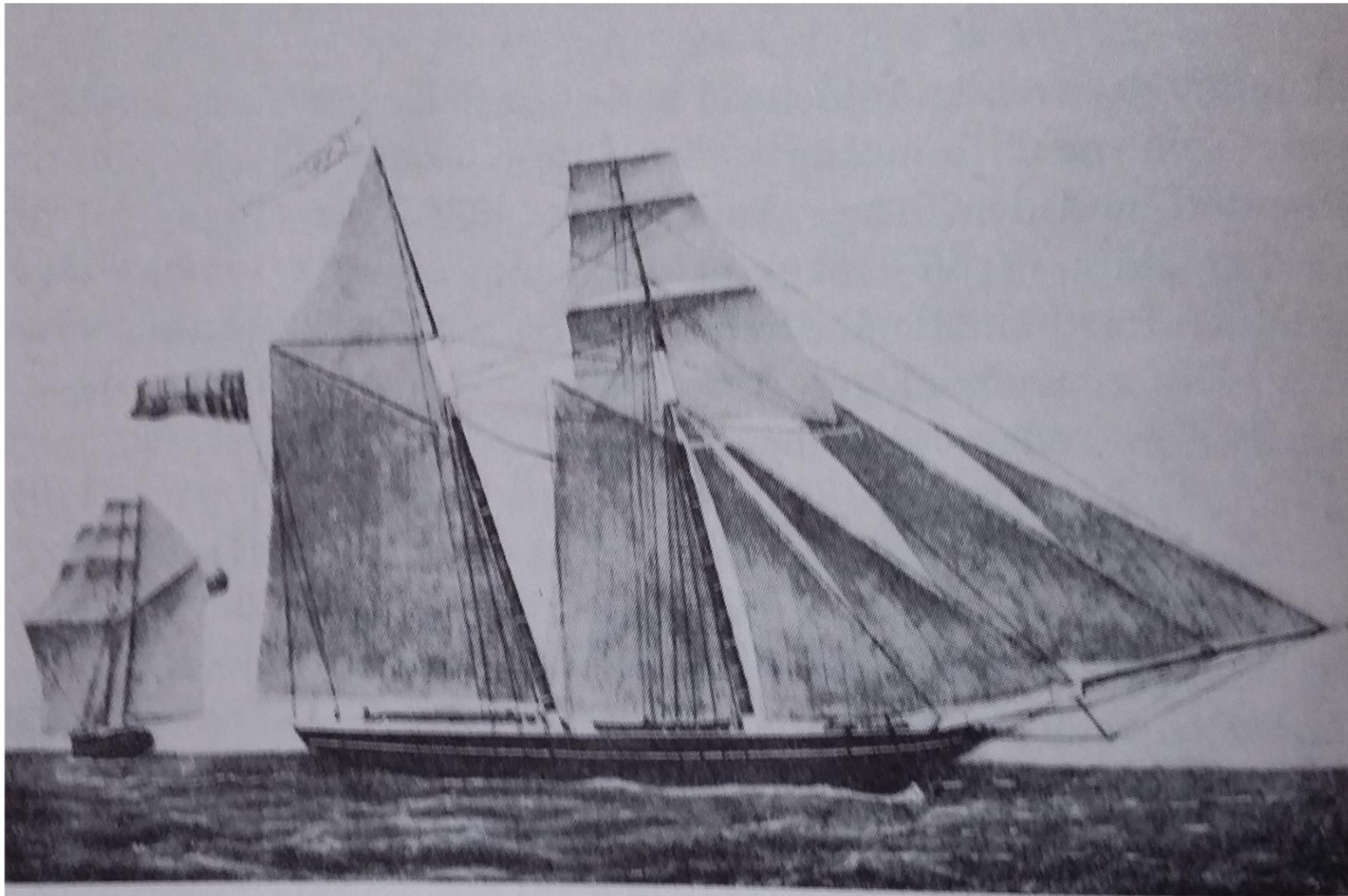


Bild 92. Skonerten Jenny, ett av H.A. Björkmans fartyg.

Hans Anders Björkman 1800-1858

Laivanvarustaja, raatimies

Kuolemansa jälkeen jatkoi
leski Eglé Amalia s. Wallin
(1816-1893) merkittävää
toimintaa useilla laivoilla ja
kauppahuoneen johtajana.



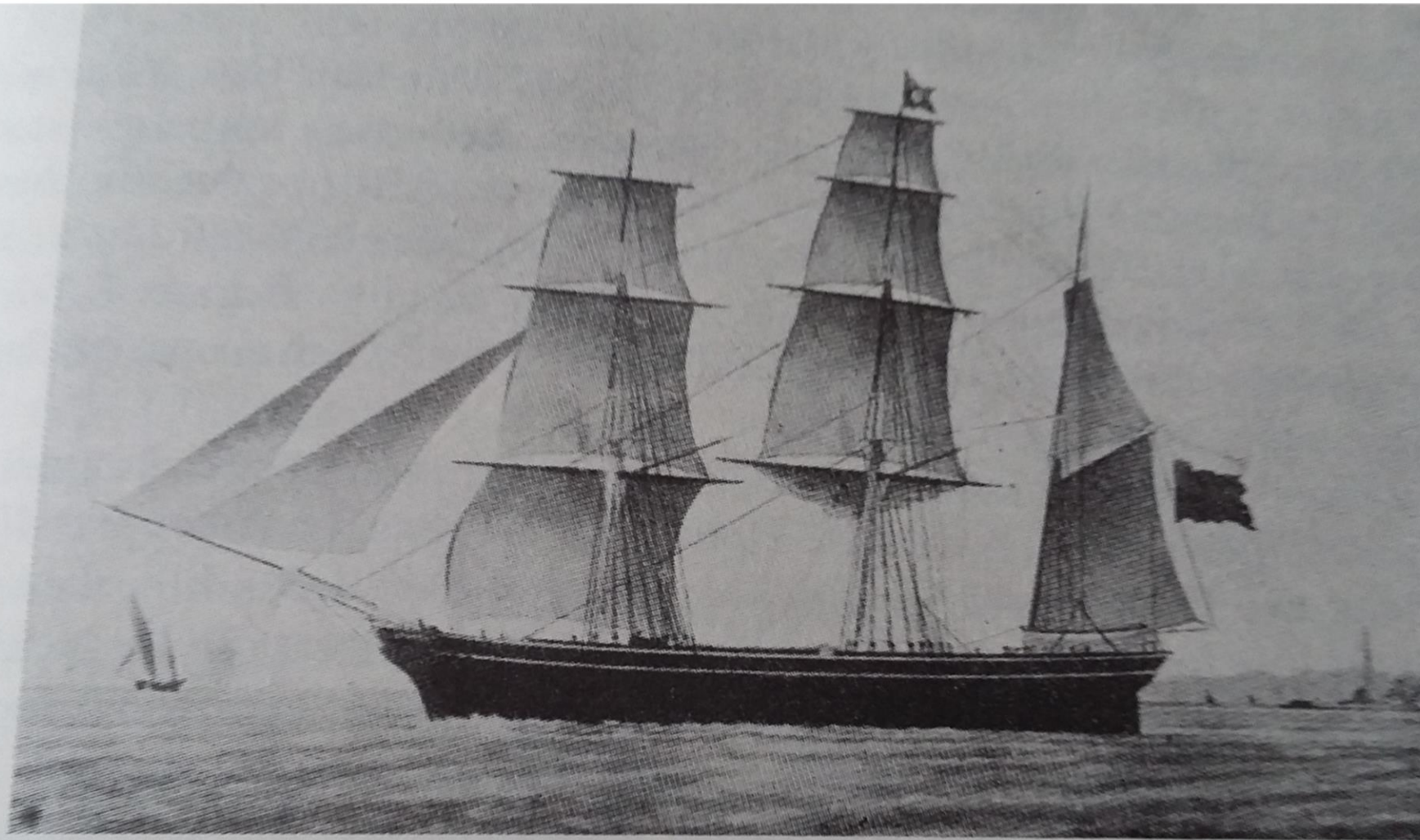
Hans Anders
Björkman



Eglé Amalia
Björkman



"Alfred"



Blid 95. Barkskeppet Alfred, vars redare var H.A. Björkman.

Anders Alfred Björkman 1844-1890

Laivanvarustaja, kauppias

Hans ja Eglé Björkmanin
poika. Naimisissa Matilda
Olivia s. Sneckendahlin
kanssa (1856-1925).



Anders Björkman



Matilda Björkman



"Freden"

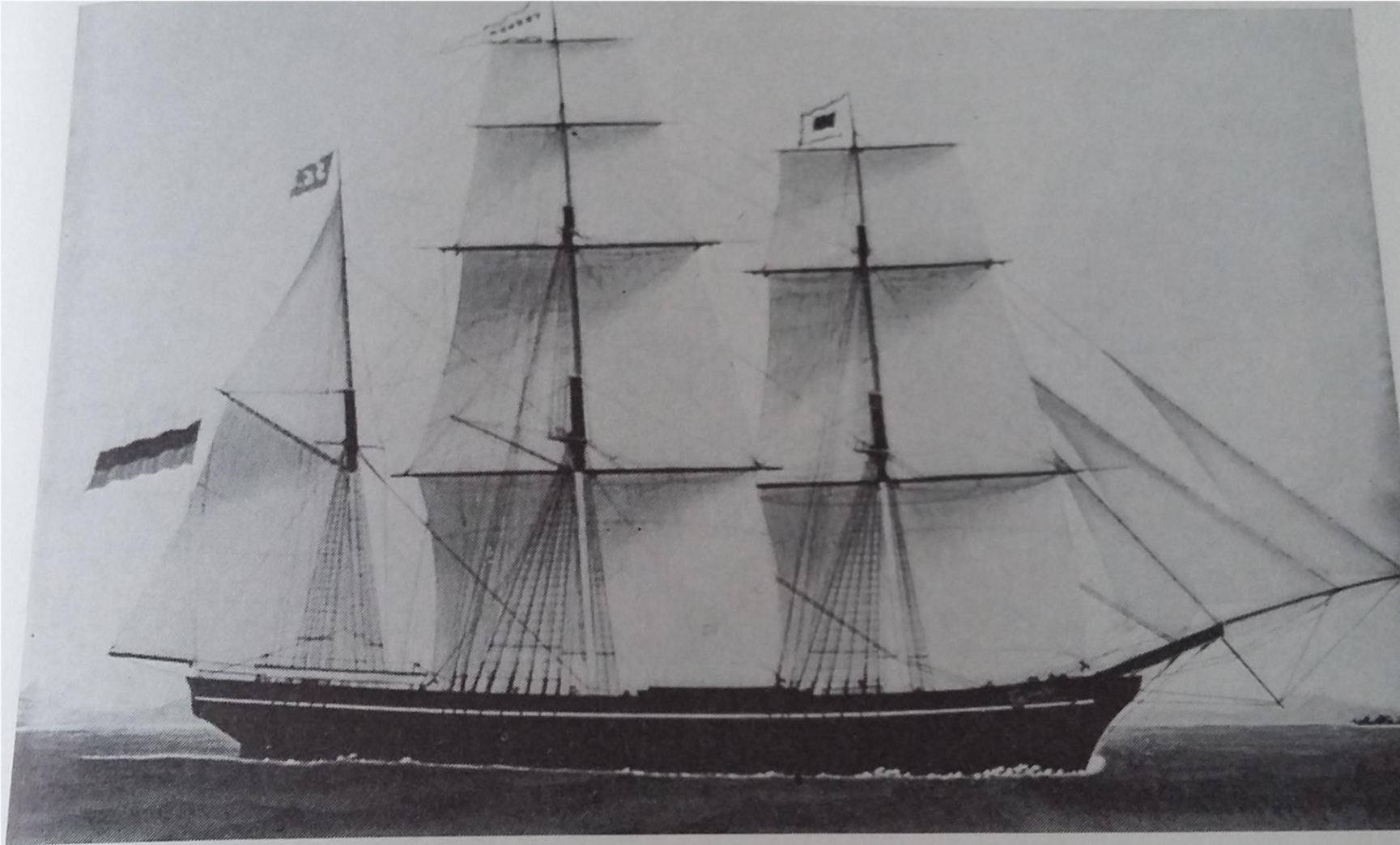


Bild 99. Barkskeppet Freden år 1856. Dess kapten var Carl August Forsén och redare G. Lithén.

Gustaf Lithén
1824-1896

Laivanvarustaja, kauppias



Gustaf Lithén



”Nikolai I”



Bild 100. Barkskeppet Nikolai I år 1836. Dess kapten var J. Aspegren och redare C.G. Favorin.

Carl Gustaf Favorin 1788-1853

*Laivanvarustaja, kauppias,
raatimies*



Carl Gustaf ja Brita Catarina (s. Lithén)
Favorin (1787-1828)



”Odessa”

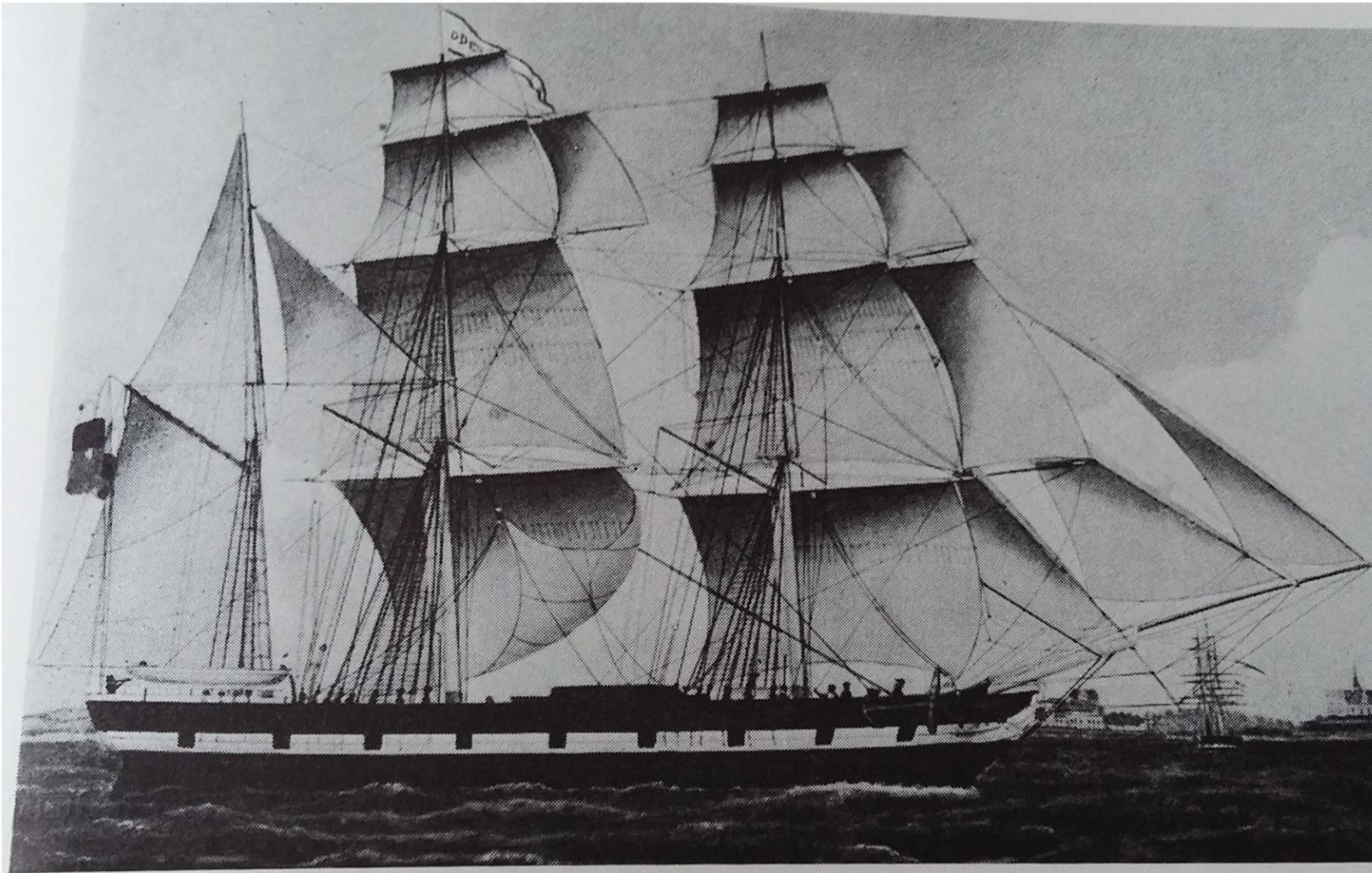


Bild 97. Barkskeppet Odessa, redare M.W. Sneckendahl m.fl., kapten Henrik Wiklund.

Matts William Sneckendahl 1819-1865

*Laivanvarustaja, kauppias,
sahanomistaja*



Matts William Sneckendahl



”Melusine”



Alma Hongell sai suorituksestaan Merivakuutusyhdistyksen kultaisen ansiomerkin. K.H.RENLUNDIN MUSEO
K.H.RENLUNDIN MUSEUM

K.H.Renlundin Museo

Kapteeni Gustav Hongell kuoli matkalla Indokiinaan ja vaimonsa Alman avulla saatiin Melusine Englannin kautta onnellisesti kotisatamaansa Vaasaan.

Gustav Hongell **1836-1895**

Merikapteeni



Gustav ja Alma Hongell



Kokkolan kauppalaivasto

Inga Lill 1907

Kun Kokkolan kauppalaivasto oli suurimmillaan 1830-luvulla, omisti **Anders Roos d.y.** (nuorempi) lähes kolmasosan laivastosta. Hän omisti myös useita sahoja ja laudat olivat kauppahuoneen tärkeimpiä vientituotteita

MYRSKYT JA SAIRAUDET

Laivoja kohtasi monta vaaraa ja vastoinikäymistä matkoillaan. Kaappauksia, myrskyjä, tyyntä ja sairaudet tuli monen laivan ja miehistön kohtaloksi.

Fregatti "Otto Herman" – 227 lestiä

Haaksirikkoutui Merenkulussa vuonna 1834

Priki "Sophia" – 114 lestiä

Haaksirikko vuonna 1836

Anders Roos d.y.
1785-1842

*Laivanvarustaja, kauppias,
raatimies*



Anders d.y. ja Maria Sofia (s. Lindskog)
Roos (1787-1856)





Merimiehen työpäivä

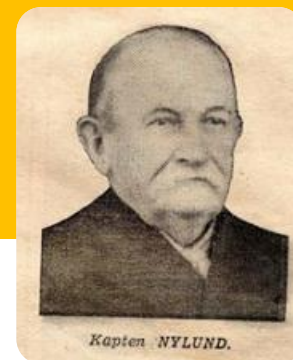
***Tuulten
armoilla!***

***Komennettu
mastoon keskellä
Valtamerta,
kaukana kotoa,
vaarana sairastua
kulkutauteihin..***



HAASTATTELU 1944 JOSSA KATSE 1800-LUVUN MERENKULKUUN

***Vuonna 1859 laskee 5-vuotias "Merikapteeni" Nylund yhteensä 37 laivaa
ankkuroituna Vanhassa satamassa***



ARG. 47

12 DECEMBER 1944

Då Gamla Karleby upplevde
sin glanstid som sjöfartsstad.
37 fartyg låg på en gång i Gamla hamnen.

*Brandrakterna ropade ut vad klockan var slagen och tillät ingen att vara ute på
gatorna efter kl. 9 på kvällen.*

Kapteeni Nylundia haastatellaan Österbottningenissa 90-päivänään

Saimaan kanavan avaus vaikutti merenkulkuun

Vuonna 1859

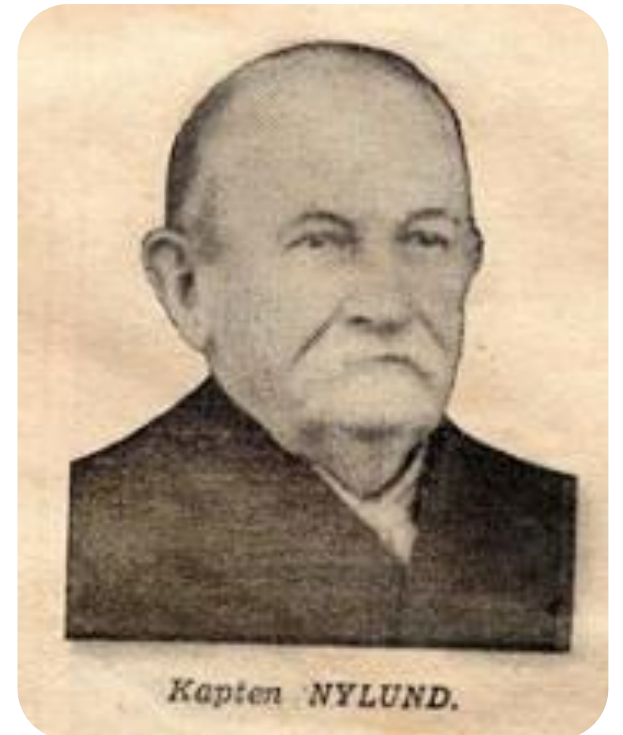
— Gamla Karleby var en betydande sjöfartsstad i min barndom, började han. Jag kommer så väl ihåg, då jag en gång som en 5-årig pojke satt tillsammans med min far på Beckbruket och såg ut över Gamla hamnen. Vi räknade 37 segelfartyg i hamnen. Gamla Karleby var också en av

främst är en handelsstad. Hur kom det sig egentligen att sjöfarten på staden upphörde?

— Många fartyg kapades ren under Krimkriget. Mycket menligt invercade Saima kanals öppnande. Före kanalens tillkomst hade handelsvägarna från inlandet gått till Gamla Karleby — ända från Savolax hämtades tjära, hudar, palvat kött m. m., men så gick allt det söderut.

— Hur gick det då med utkomst-möjligheterna?

— Sjöfolket slog sig på andra näringar, lantbruk, handel m. m. Gamla Karleby-borna har alltid utmärkt sig för stor rörlighet och företagsamhet. Särskilt upprätthölls och utvecklades köpenskapen. Vi har alltid klarat oss här i Gamla Karleby, slutade kapten Nylund.



Kapten NYLUND.

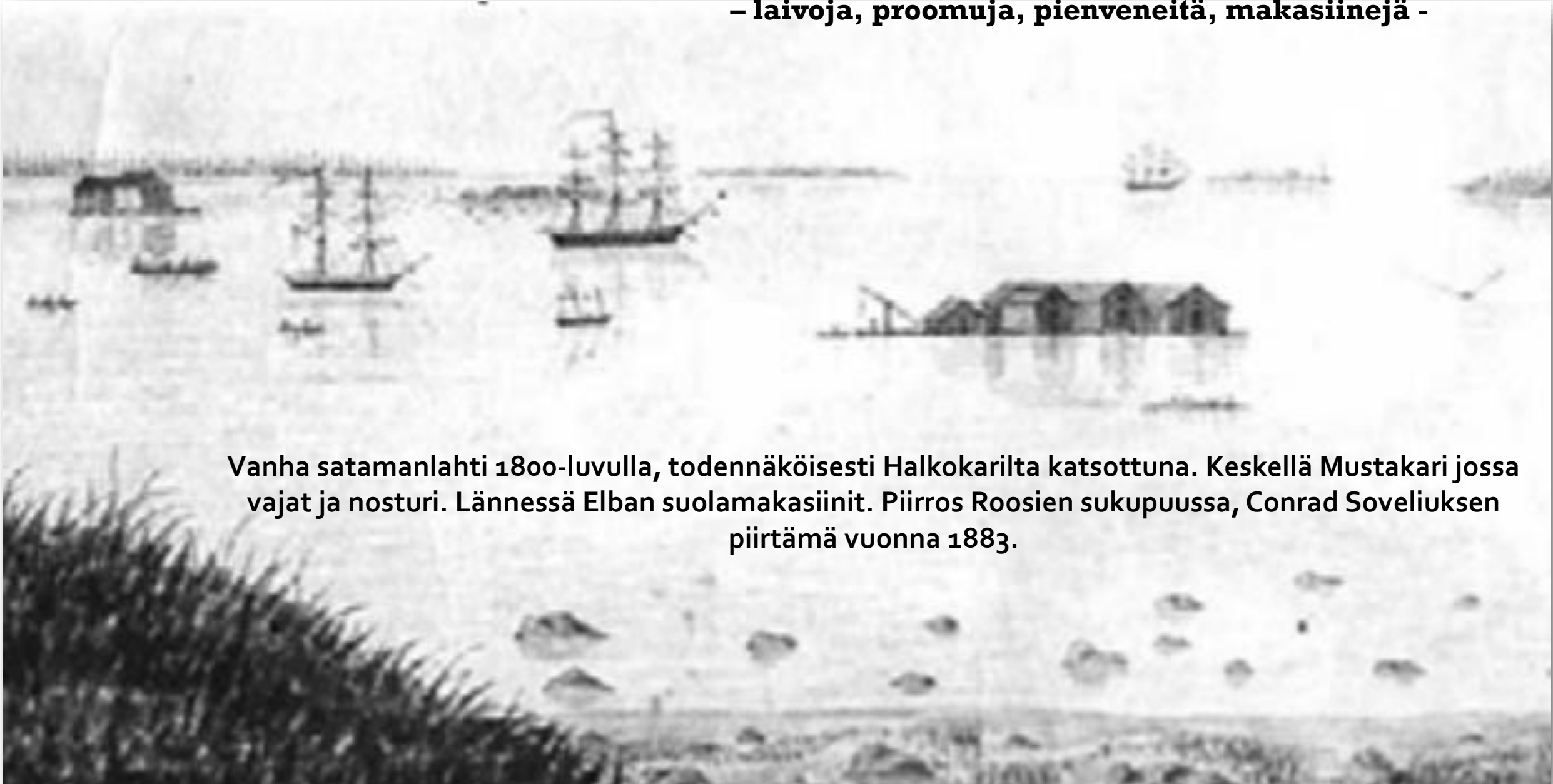
Kapten NYLUND

90 år



Vanha Satama

Monipuolinen logistiikkakeskus
– laivoja, proomuja, pienveneitä, makasiineja –



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

VANHA SATAMA 1763

Ryövärinsaari

Halkokari

Mustakari

Soldatskär

Morsiussaari

Vanha Varvi
(Linkokari)



En år 1763 uppgjord karta över hamnen. Varorna transporterades från staden till reddan (Lit. B) med lastbåtar längs det tre fot (ca 1,2 m) djupa Stadssundet. Till väster om reddan låg vinterhamnen (Lit. D) med sina

GEOMETRISK

Äfvisning

na

Stadssundet i Gamla Karleby

Slack Vigor

Österbotten

Väylä merelle

**Kaupunginsalmi
1710**

Kokkolan kaupunginsalmi vuonna 1710. Oikealla Ryövärinkari, jolla sijaitsi tullitupa. Salmessa oleva saari on Puurukari. Kansallisarkisto.

Stadssundet i Gamla Karleby år 1710. Till höger Rövarskär, på vilket det fanns en tullstuga. Holmen i Sundet är Puurokari. Riksarkivet.

Vanha satama Kaustarinlahdella

Halkokarin lastauspaikka – suunnitelma vuodelta 1871

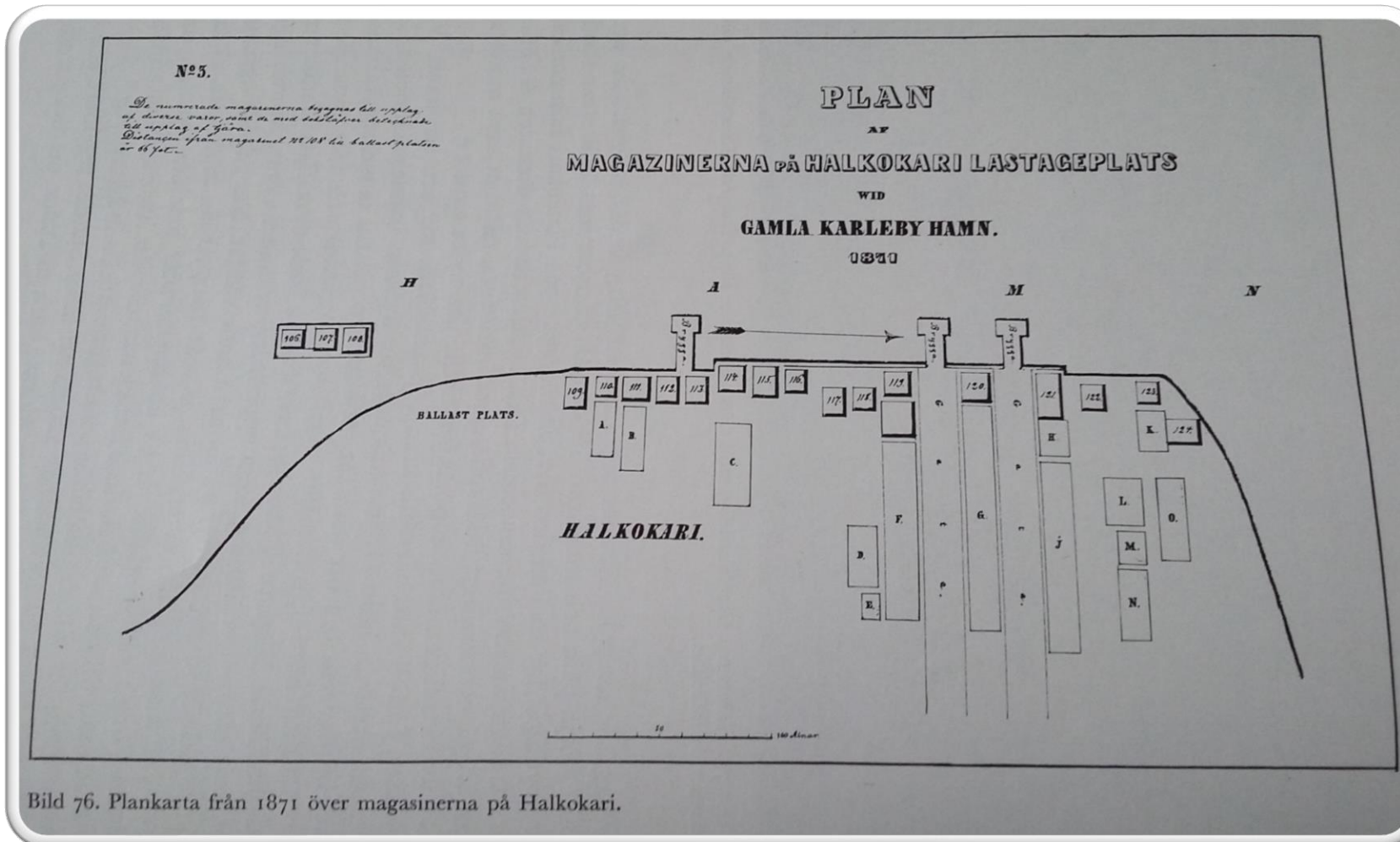


Bild 76. Plankarta från 1871 över magasinerna på Halkokari.

HALKOKARIN LASTAUSPAIKKA

Laivat olivat redillä
Kaustarinlahdessa ja odottivat
proomujen ja pienveneiden
kuljettamia tavaraoita.

Suntinsuussa oli makasiineja
varastointiin ja
jälleenjakeluun.

Suntinsuun tavaramakasiinit



Bild 76. Plankarta från 1871 över magasinerna på Halkokari.

Terva aikaansai sivuvaikutuksia koko seudulle

Tervakaupasta laivanrakentamiseen ja merenkulkuun



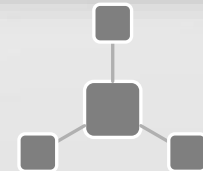
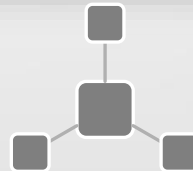
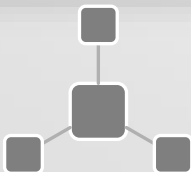
Tervanpoltto



Laivanrakennus



Merenkulku



Verkosto ihmisiä jotka valmistivat tarvittavat tavarat



Lars-Eric Thylin / 2020
Näringsliffvets Wänner rf

KATSAUS KOKKOLAN MERENKULKUHISTORIAAN

Lähteet:

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