

Den österbottniska sjöfartens historia

Pohjanmaan merenkulun historia



Söderfjärden i Kristinestad, ytterom varvudden. Foto: Svenska Litteratursällskapet ÖTA146, foto 187.
Kristinankaupungin Söderfjärden, telakkanien edustalla. Valokuva: Svenska Litteratursällskapet ÖTA146, foto 187.



Sjöfarten och skeppsbyggeriet har under lång tid spelat en mycket stor roll för Österbotten. Städerna grundades och växte upp runt gamla handelsplatser. I samhället var alla delaktiga på sitt sätt: borgarna via varuhandel och skeppsrederi, de österbottniska bönderna bidrog med exportprodukter såsom tjära och virke och vid skeppsvarven byggde man oceangående fartyg. Österbotten har varit, och är, en viktig region för den internationella sjöfarten.

Under medeltiden färdades och handlade folk livligt över Östersjön. Källorna som gäller Österbotten är ganska fåordiga men man vet att också österbottningarna deltog i den livliga seglationen. Sjöfartshandeln reglerades på 1600-talet genom att städerna delades in i två typer – uppstäder och stapelstäder. En uppstad fick bara idka handel med omgivande landsbygd och stapelstäder medan en stapelstad även fick skeppa varor till och från utlandet. På den tiden fanns det bara tre städer som hade denna rätt till import och export av varor - eller stapelfrihet - i det dåvarande Finland: Åbo, Helsingfors och Viborg.

År 1765 ändrades detta då bland andra Vasa och Gamlakarleby fick rätt att bedriva handel med utlandet och så småningom fick även andra städer i Österbotten samma rätt.

Glansperioden för den österbottniska sjöfarten inföll under första halvan av 1800-talet, då några av Finlands mäktigaste handelshus och rederier fanns i de österbottniska städerna. De österbottniska segelfartygens glansperiod tog slut efter 1870-talet, på grund av att de stora sjöfartsnationerna börjat bygga segelfartyg av järn och stål och senare också ångfartyg.

Merenkulku ja laivanrakennus ovat olleet merkittäviä toimialoja Pohjanmaalla varsin kauan. Vanhoille kauppapaikoille perustettiin kaupunkeja, ja kaupungit lähtivät hiljalleen kasvamaan. Kehitykseen osallistuivat tavalla tai toisella kaikki: porvarit tavarakaupan ja varustamotoiminnan kautta, talonpojat tuottamalla vientituotteita kuten tervaa ja puutavaraa, telakkatyömiehet valtamerialuksia rakentamalla. Pohjanmaa on ollut ja on edelleen tärkeä alue kansainväliselle merenkululle.

Keskiajalla ihmiset kulkivat ja kävivät ahkerasti kauppaa Itämerellä. Arkistotietoa on Pohjanmaan osalta melko niukasti, mutta pohjalaistenkin tiedetään olleen toiminnassa mukana. Kaupankäyntiä alettiin 1600-luvulla rajoittaa siten, että vain ns. tapulikaupungit saivat käydä ulkomaankauppaa. Muut kaupungit, ns. maakaupungit, saivat käydä kauppaa ympäröivän maaseudun tai jonkin tapulikaupungin kanssa. Siihen aikaan Suomessa oli vain kolme tapulikaupunkia: Turku, Helsinki ja Viipuri.

Vuonna 1765 mm. Vaasa ja Kokkola saivat tapulioikeuden. Ne saivat siis ruveta käymään ulkomaankauppaa suoraan. Tapulikaupungiksi nousi ajan mittaan muitakin pohjalaiskaupunkeja.

Pohjanmaan merenkulun loistokausi ajoittui 1800-luvun alkupuoliskolle. Osa maan mahtavimmista kauppahuoneista ja varustamoista oli silloin pohjalaisomistuksessa. Pohjalaisten purjealusten loistokausi päättyi 1870-luvun jälkeen, kun merenkulun suurvallat siirtyivät raudasta ja teräksestä rakennettuihin purjealuksiin. Varsin pian purjealusten rinnalle nousivat höyryalukset, ja kohta purjelaivat siirtyivät kokonaan historiaan.

maritime.kulturosterbotten.fi

[@maritimeostrobothnia](https://www.instagram.com/maritimeostrobothnia)



Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden



LEADER
Aktion
Österbotten



Svenska
kulturfonden

Aktiastiftelsen
i Vasa

KONST
SAMFUNDET



Skeppsbygge – en viktig näring

Laivanrakennus – tärkeä elinkeino



Pågående skeppsbygge. Miniatyr vid Kristinestads sjöfartsmuseum. Foto: Axel Storbäck.

Laiva rakenteilla. Kristinankaupungin merimuseon pienoismalli. Valokuva: Axel Storbäck.



Under 1600–1800-talen byggdes stora mängder skepp och skutor i varierande storlek i de österbottniska städerna. Skeppen byggdes oftast av furu och ansågs ha tjänat sitt efter 10 års användning. Därför, och för att skeppshaverier var vanliga, beställdes hela tiden nya fartyg. Genom så kallad skuthandel byggdes stora mängder fartyg också för svenska beställare. Det hände också att en borgare sålde sitt nya skepp redan på den första färden till Stockholm. Det kunde sedan säljas vidare, vanligen till England, där bristen på skeppsvirke var stor.

De orter i Österbotten där flest varv omnämns är Gamlakarleby, Jakobstad, Nykarleby, Vasa och Kristinestad. För perioden 1727–1763 anges totalt 436 fartyg ha byggts på dessa orter. Ännu i början av 1870-talet byggdes relativt många träfartyg i Österbotten men mot slutet av 1870-talet upphörde skeppsbyggeriet.

För de tidigaste utlandsresorna användes relativt små skepp om 50–100 läster. Men redan efter ett par decennier byggde man allmänt större fartyg på upp till 250 läster. En läst är ett rymdmätt som motsvarar ca 2450 kg.

Ett varv kunde under högkonjunktur sysselsätta flera hundra man och därtill kom arbetet i skogen med fällning och transporter, sågning, drevspinning, segelsömnad, blocktillverkning, lokalt smidesarbete och omfattande beställningar hos de olika järnbruken. Det fanns också kringresande specialister, till exempel de som borrade hål för alla förbindningar vilket var ett krävande specialarbete. För själva fartygsbygget ansvarade en skeppsbyggmästare.

Den väldiga mängden raka furustammar som krävdes till skeppsbyggeriet gjorde att skogen runt de orter där skeppsvarven fanns snabbt höggs ut. Stora mängder virke gick också åt till tjärtillverkningen och den växande sågindustrin. Skogsavverkningen var ett orosmoment för myndigheterna.

Pohjanmaalla rakennettiin 1600–1800-luvuilla erikokoisia aluksia huomattavia määriä. Rakennusaineena oli yleensä mänty, ja alusten käyttöikä jäi siksi melko lyhyeksi, noin kymmeneen vuoteen. Haaksirikot olivat tavallisia, ja laivoja tilattiin senkin takia koko ajan lisää. Aluksia rakennettiin paljon myös ruotsalaisille tilaajille. Joskus uusi laiva myytiin eteenpäin jo neitsytmatkalla Tukholmaan. Sieltä laiva saatettiin myydä vielä kerran eteenpäin, tavallisesti Englantiin, jossa vallitsi kova pula laivanrakennuspuusta.

Pohjanmaalla oli telakkakeskittymiä Kokkolassa, Pietarsaassa, Uudessakaarlepyyssä, Vaasassa ja Kristiinankaupungissa. Vuosina 1727–1763 näissä kaupungeissa ilmoitetaan rakennetun yhteensä 436 laivaa. 1870-luvun alussa Pohjanmaalla rakennettiin vielä kohtalaisen paljon puulaivoja, mutta vuosikymmenen loppupuolella toiminta hiipui.

Ensimmäiset ulkomaanpurjehdukset tehtiin verrattain pienillä, kantavuudeltaan 50–100 lästin laivoilla, mutta jo pari vuosikymmentä myöhemmin rakennettiin yleisesti paljon isompia, 250 lästin laivoja. – Lästi on tilavuusmitta, joka vastaa noin 2450 kg:a.

Laivanrakennustelakka saattoi korkeasuhdanteen aikana työllistää satoja miehiä. Lisäksi tehtiin metsätöitä eli kaadettiin ja kuljetettiin puuta. Puutavaraa sahattiin, tilkettä kehrättiin, purjeita ommeltiin, taljoja valmistettiin... Rautaa taottiin telakalla, mutta rautaosia ja -tarvikkeita tilattiin rautaruukeilta myös suoraan, suuria määriä. Telakoilla kiersi lisäksi erityisasiantuntijoita, esim. vaatimaan liitännäporaukseen erikoistuneita ammattimiehiä. Kokonaisvastuu laivanrakennushankkeesta oli laivanrakennusmestarilla.

Telakkateollisuus nieli valtavia määriä suoria männynrunkoja, ja lähiseutujen metsät hakattiin pian tyhjiksi. Tervanpolto ja kasvava sahateollisuus vaativat niin ikään paljon puutavaraa. Metsänhakuut ja puutavaran saanti nousivatkin pian viranomaisten huolenaiheiksi.

maritime.kulturosterbotten.fi

[@maritimeostrobothnia](https://www.instagram.com/maritimeostrobothnia)



Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden



LEADER
Aktion
Österbotten



Svenska
kulturfonden

Aktiastiftelsen
i Vasa

KONST
SAMFUNDET



Äventyr till sjöss och på land

Seikkailuja merellä ja vieraisissa maissa



Turkkiläiset sijoittivat vuonna 1822-linjakapteeni Lars Langin suojaksi pohjoisafrikkalaisia merirosvoja vastaan. Meripassi on osa Malmin talon näyttelyä Pietarsaaressa. Valokuva: Pietarsaaren museo.

Turkkiläinen meripassi, annettu vuonna 1822 kapteeni Lars Langille suojaaksi pohjoisafrikkalaisia merirosvoja vastaan. Meripassi on osa Malmin talon näyttelyä Pietarsaaressa. Valokuva: Pietarsaaren museo.

Livet ombord bjöd på många farliga situationer. Det var inte ovanligt att skepp led skeppsbrott på fjärran hav, varpå hela eller delar av besättningen omkom.

Men sjömännens kunde också koppla av och ha roligt. Flera mer eller mindre skämtsamma ceremonier förekom ombord. Den numera mest kända var linjedopet som ordnades till exempel vid passage av ekvatorn. Enligt gammal sjömanstradition skulle alla som för första gången passerade ekvatorn, "linjen", till sjöss bli döpta av kung Neptunus. Ceremonin kunde innefatta att sjömannen kladdades ner med färg och tjära och fick dricka äcklig "medicin", innan han kastades i en bassäng. För det här fick nu den "befarna sjömannen" ett dopbevis som han skulle ha med sig på nästa långresa, för att inte bli utsatt för samma procedur en gång till.

Sjöröveri förekom på så gott som alla hav, även på Östersjön. Handelskepp som lyckats undvika kapare i västeuropeiska vatten mötte en ny fara i Medelhavet. Den nordafrikanska kusten behärskades av de s.k. Barbareskstaterna som tillät kapning av andra länders fartyg i sina farvatten. Barbareskfurstarna skrev mot ersättning skyddsbrev. Detta brev skulle, ifall fartyget blev attackerat av sjörövare, vid uppvisande försäkra att sjörövarna lät fartyget vara i fred. Man lät också "portmåla" sina fartyg så att de såg ut att vara bestyckade med kanoner.

Men varken kanonportar eller skyddsbrev fungerade särskilt bra.

En ung sjöman som gick till sjöss första gången fick säkert uppleva många spännande och skrämmande saker på sina resor, både ombord på fartyget och i främmande hamnar. Vad tror du att ditt första intryck av en västindisk hamn hade varit?

Elämä purjelaivalla oli välillä vaarallista ja kovaa. Haaksirikot olivat surullisen yleisiä, ja joskus koko miehistö meni laivan mukana, kaukana kotoa.

Merimiehet osasivat kuitenkin myös rentoutua ja pitää hauskaa, ja laivalla järjestettiin mm. leikkimielisiä seremonioita. Tunnetuin niistä lienee vanhan merimiesperinteen mukainen linjakaste, jonka kuningas Neptunus, merten jumala, antoi merimiehelle hänen ylittäessään ensimmäistä kertaa päiväntasaajan. Seremonian aikana merimies saatettiin sotkea maaliin ja tervaan, minkä jälkeen hänelle juotettiin allottävää "lääkettä". Lopuksi hänet paiskattiin veteen. Seremonian jälkeen annettiin kastetodistus, joka oli syytä ottaa seuraavalle pitemmälle matkalle mukaan – muuten oli tiedossa uusi Neptunuksen kaste.

Merirosvoihin saattoi törmätä melkein missä päin maailmaa tahansa, myös kotoisalla Itämerellä. Kauppalaiva, joka oli välttynyt kaappareiden iskulta Länsi-Euroopan vesillä, kohtasi Välimerelle siirtyessään uusia vaaroja. Pohjois-Afrikan rannikon ns. barbareskivaltiot hyväksyivät nimittäin aluevesillään merirosvouksen. Jos halusi turvata laivansa, barbareskiruhtinaille oli maksettava suojelurahaa. Silloin sai ns. turkkilaisen meripassin, ja rosvojen oli määrä jättää laiva rauhaan. Järjestelmä ei ikävä kyllä tarjonnut kattavaa suojaa. Joskus alusten kylkiin maalattiin tykkiluukkujen kuvia niin, että laiva näytti kaukaa katsottuna aseistetulta. Tämäkään suojautumiskeino ei ollut järin tehokas.

Ensimmäiselle merimatkalleen lähtevälle nuorelle merimiehelle oli varmasti tiedossa sekä jännittäviä että pelottavia hetkiä, niin laivalla kuin vieraisissa, eksoottisissa satamissa. Mitä luulet: Minkälainen olisi oma ensivaikutelmasi ollut länsi-intialaisesta satamasta?

maritime.kulturosterbotten.fi

[@maritimeostrobothnia](https://www.instagram.com/maritimeostrobothnia)



Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden



LEADER
Aktion
Österbotten



Aktiastiftelsen
i Vasa



Kvinnor i sjöfartens tjänst

Naiset merenkulun palveluksessa



J.E. Lindh: Anders Roos; Maria Sofia Lindskog. Foto: Joni Virtanen / K.H.Renlunds museum.

J.E. Lindh: Anders Roos; Maria Sofia Lindskog. Valokuva: Joni Virtanen / K.H.Renlunds museo.

Glansperioden för den österbottniska sjöfarten tog fart på 1820-talet. Flera av Finlands rikaste köpmän och redare fanns i de österbottniska städerna i mitten av 1800-talet och av Finlands totala handelsflotta fanns 39 procent, mätt i lästetal, i Österbotten.

I de stora och mäktiga redarfamiljerna förekom arrangerade äktenskap för att stärka familjeföretagens positioner på marknaden och för att ge ett tillskott i en enskild redares kassa. Sönerna gick ofta i fädernas fotspår och ärvde verksamheten eller startade egna handelsrörelser.

När sjöfarten och rederiverksamheten behandlas är det främst männen som hamnar i rampljuset. Men det var inte ovanligt att också kvinnor tog hand om kommersen. Det finns många exempel på att en änka tagit över handelshuset och verksamheten efter mannens död och skött det med bravur. Sjömanshustrun tog hand om hus och hem medan mannen var på sjön, ibland flera år i sträck.

Kvinnor, främst kaptenshustrun och -döttrarna, följde ibland med på långresor och var borta från hemmet och familjen i flera år i följd. Det finns också dokumenterade fall där kaptenshustrun har fått en betydande roll ombord till följd av sjukdom och dödsfall bland besättningen.

Pohjanmaan merenkulun loistokausi alkoi 1820-luvulla. Vuosisadan puolivälissä osa Suomen rikkaimmista kauppiaista ja varustajista oli pohjalaisia, ja maamme kauppalaivastosta peräti 39 prosenttia, lästeinä mitattuna, oli pohjalaisvarustajien käsissä.

Isojen, mahtavien varustajaperheiden kesken esiintyi järjestettyjä avioliittoja perheyrittysten markkina-aseman vahvistamiseksi ja yksittäisten varustajien kassavarantojen kasvattamiseksi. Pojat kulkivat usein isiensä jalanjäljissä. He joko perivät yrityksen tai lähtivät kehittämään omaa yritystoimintaa.

Merenkulusta ja varustamotoiminnasta puhuttaessa on huomio yleensä miehissä. Ei ollut kuitenkaan tavatonta, että liiketoimintaa johti nainen. Historiasta tiedetään montakin tapausta, joissa nainen on leskeksi jäätyään siirtynyt esim. kauppahuoneen johtoon ja hoitanut sitä menestyksekkäästi. Merimiehen vaimo joutui huolehtimaan kodista ja perheestä miehen ollessa merillä, joskus vuosia kerrallaan.

Merikapteenin vaimo tai tytär saattoi lähteä mukaan pitkälle merimatkalle ja oli näin ollen poissa kotoa ja muun perheen luota ehkä useamman vuoden. Sellaistakin tiedetään tapahtuneen, että kapteenin vaimo on joutunut laivalla sattuneiden sairaus- tai kuolemantapausten seurauksena siirtymään aluksella vastuutehtäviin.

maritime.kulturosterbotten.fi

[@maritimeostrobothnia](https://www.instagram.com/maritimeostrobothnia)



Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden



LEADER
Aktion
Österbotten



Aktiastiftelsen
i Vasa

KONST
SAMFUNDET

