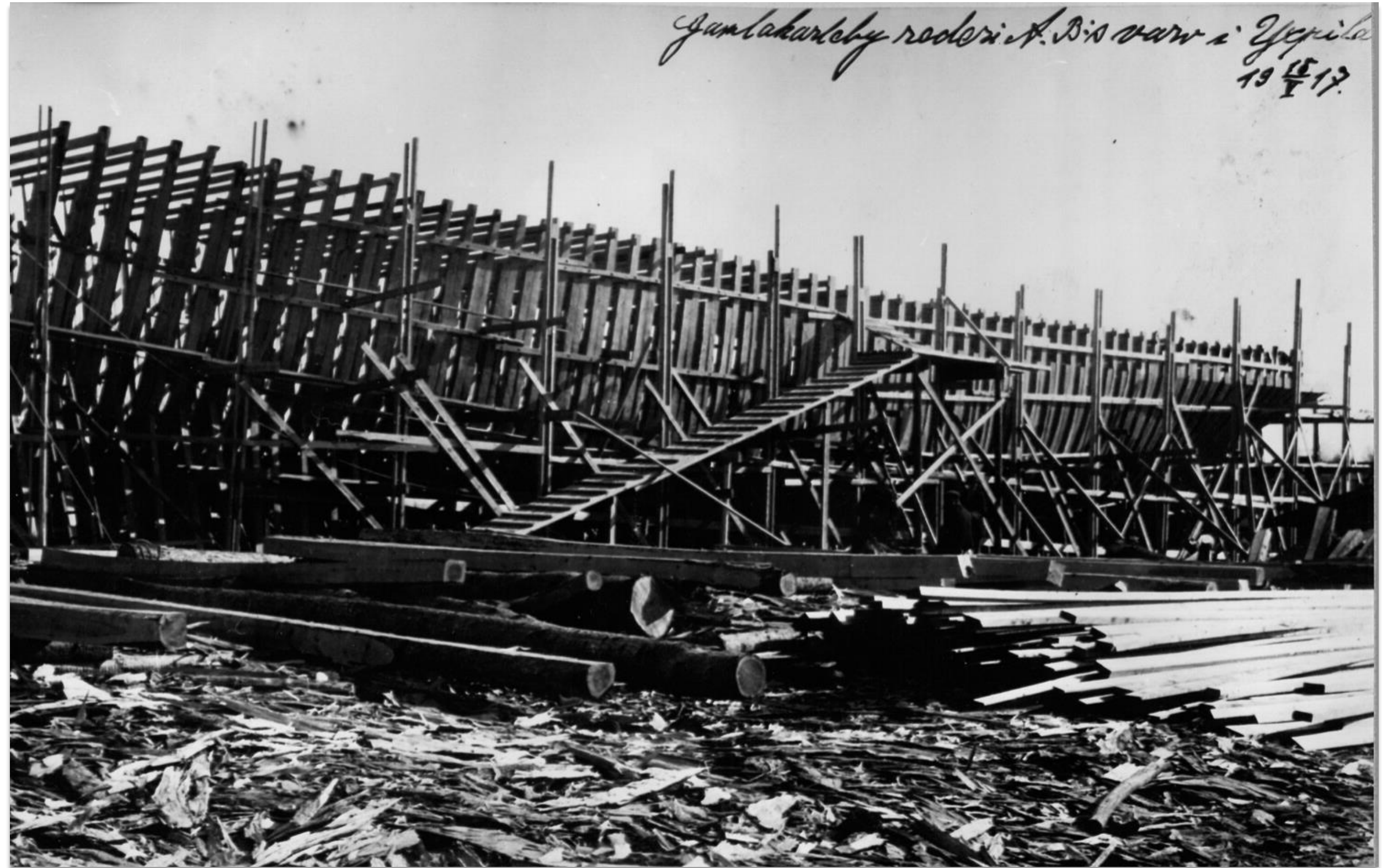


RAKENTAJAT:



LAIVAN-
RAKENTAJAT



Gamlakarleby Rederi Ab, Ykspihlaja 1917. Vi Neristassbor rf, Kokkolan kotiseutuarkisto.

LAIVANRAKENNUS KOKKOLASSA

Laivanrakennuksesta ja sen tuotteiden myynnistä muotoutui Kokkolan seudulla tervanpolton lisäksi tärkein elinkeinon haara 1600-luvulta 1800-luvun loppupuolelle saakka. Kasvava hyvinvointi heijastui niin maaseudun kuin kaupunkien elinoloihin.

Fredrik af Chapman

TRACTAT
OM
SKEPPS-BYGGERIET,
TILLIKA MED
FÖRKLARING och BEVIS
ÖFVFR
ARCHITECTURA
NAVALIS MERCATORIA &c.

GENOM
FREDRICH HINDR. AF CHAPMAN,
Riddare af Kongl. Swed. Orden, Öfver Skepps-Byggmästare vid
Arméens Flotta, samt Ledamot af Kongl. Vetenskaps Aca-
demien i Stockholm.

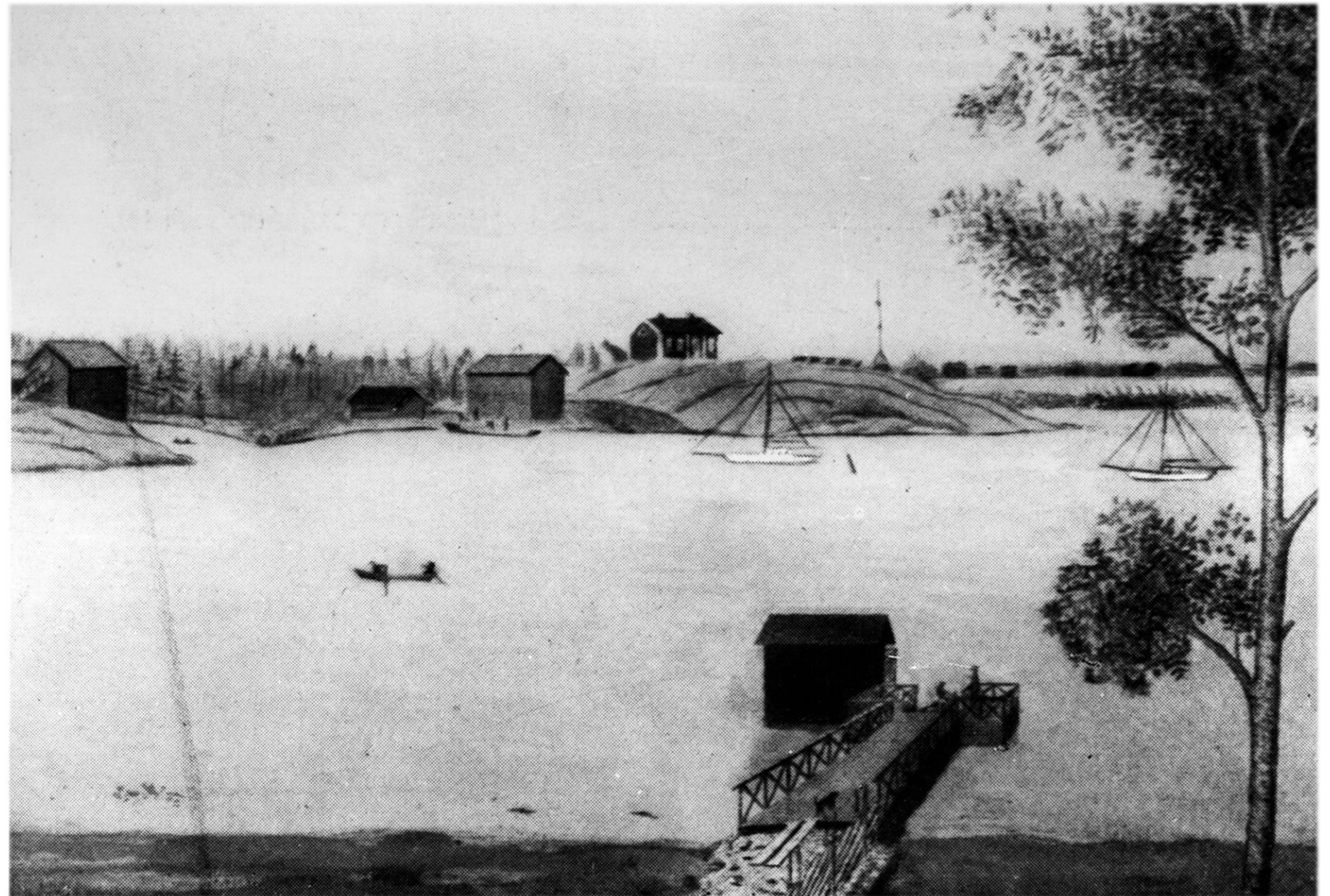


STOCKHOLM,
TRYCKT HOS ASSESSOREN JOHAN PFEIFFER 1775.

*2/20 BT 4 October 1994 af Fredrik af Chapman
Sulungu.*

Ruotsalainen laivanrakennusmestari Fredrik Henrik af Chapman (1721–1808) oli merkittävä laivanrakennustaidon kehittäjä 1700-luvulla. Hän loi maailmanlaajuista mainetta kuvateoksella Architectura Navalis Mercatoria (1768) ja syventävällä teoksella Tractat om Skepps-Byggeriet (1775, kuvassa). K.H.Renlundin museo.

Kokkolan laivanrakennusperinne pohjautuu 1600-luvun suurvalta-ajan kruununvarveihin ja jo 1500-luvulla harjoitettuun talonpoikaispurjehdukseen ja laivanrakennukseen. Laivanrakennustoimintaa vauhditti erityisesti se, että halpojen raaka-aineiden ja työvoimakustannusten vuoksi tukholmalaisporvarit alkoivat rakennuttaa aluksiaan Pohjanmaalla.



Conrad Sovelius: Soldatskärin laivavarvi 1870. Alukset rakennettiin veistämöillä eli varveilla. Veistämöt olivat paloherkkiä paikkoja, ja siitä syystä ne sijoitettiin kaupungin ulkopuolelle. Vi Neristassbor rf, Kokkolan kotiseutuarkisto.

Kokkolassa rakennettiin vuosina 1638–1711 vähintään 135 alusta. Aluksia myytiin paljon Tukholmaan jo 1600-luvulla ja myös Pohjan sodan ja Isonvihan aikana. Laivanrakennustoiminnan ja tervanpolton kasvaessa maaherra joutui 1600-luvun lopulla kieltämään laivanrakentamisen ilman lupaa puuraaka-aineen loppumisen pelossa.



Kokkolan laivanrakennuksessa oli seitsemän korkeasuhdanteen kautta. Aluksia rakennettiin runsaasti 1740-luvulla, 1750–1760-luvun ja 1770–1780-luvun vaihteissa, autonomian ensivuosikymmenellä, 1820-luvun lopulla sekä Krimin sodan jälkeen. Laivojen kysyntään vaikuttivat suuresti muualla Euroopassa vallitsevat tilanteet sekä Yhdysvaltojen vapaussodan tuoma nousukausi.

Finlands Skepps-Kalender, 1869.
K.H.Renlundin museo.

Viimeisin suurien laivojen rakennuskausi ajoittuu vuoteen 1863, mutta vuoden 1866 jälkeen laivanrakennustoiminta väheni huomattavasti. Kokkolan viimeinen merkittävä laivanrakennuskausi oli 1900-luvun alussa, jolloin valmistui seitsemän alusta Gamlakarleby Rederi Ab:n toimesta.

10 **Gamla Carleby.** Telegrafstation.

187	Skepps- & Varfsholaget	Pohjola	J. Lohin	Bskepp	1861	320		kopparf. och zinkadt.
93		Kaleva	A. Wiklund	"	1863	281		
88		Salama	M. F. Rodén	"	1857	274		zinkadt.
		Ahkerä	S. G. Östman	"	1858	269		d:o förb. 1869.
7		Kokkola	S. P. Krabbe	"	1859	248	1392	
58	A. Björkman	m. fl. Baltic	C. Forsén	"	1860	256		
		Amelie	J. Uhlbrandt	"	1854	194	450	förbygdt 1869.
56	G. Lithén	m. fl. Freden	H. Masalin	"	1854	204		d:o 1861.
		Emelie	E. Hasselgren	Slup	1855	20		d:o 1864.
		Wilpass	"	"	1862	15	239	
101	A. Donner	Arctic	F. Kyntzell	Bskepp	obek	167		ek, koppradt.
		Telegraf	"	Karavell	1866	20	187	
	J. Finnilä & Co.	Nikola	Haag	Galeas	1861		36	
	J. Lövenmärk	m. fl. Piltan	J. Wirkberg	Slup	1855		25	förbygd 1863.
	J. Wiklund	Evelina	J. Halin	Karavell	1855		20	
	J. Forsén	Nopia	"	Slup	1866		15	
						Läster 2364		

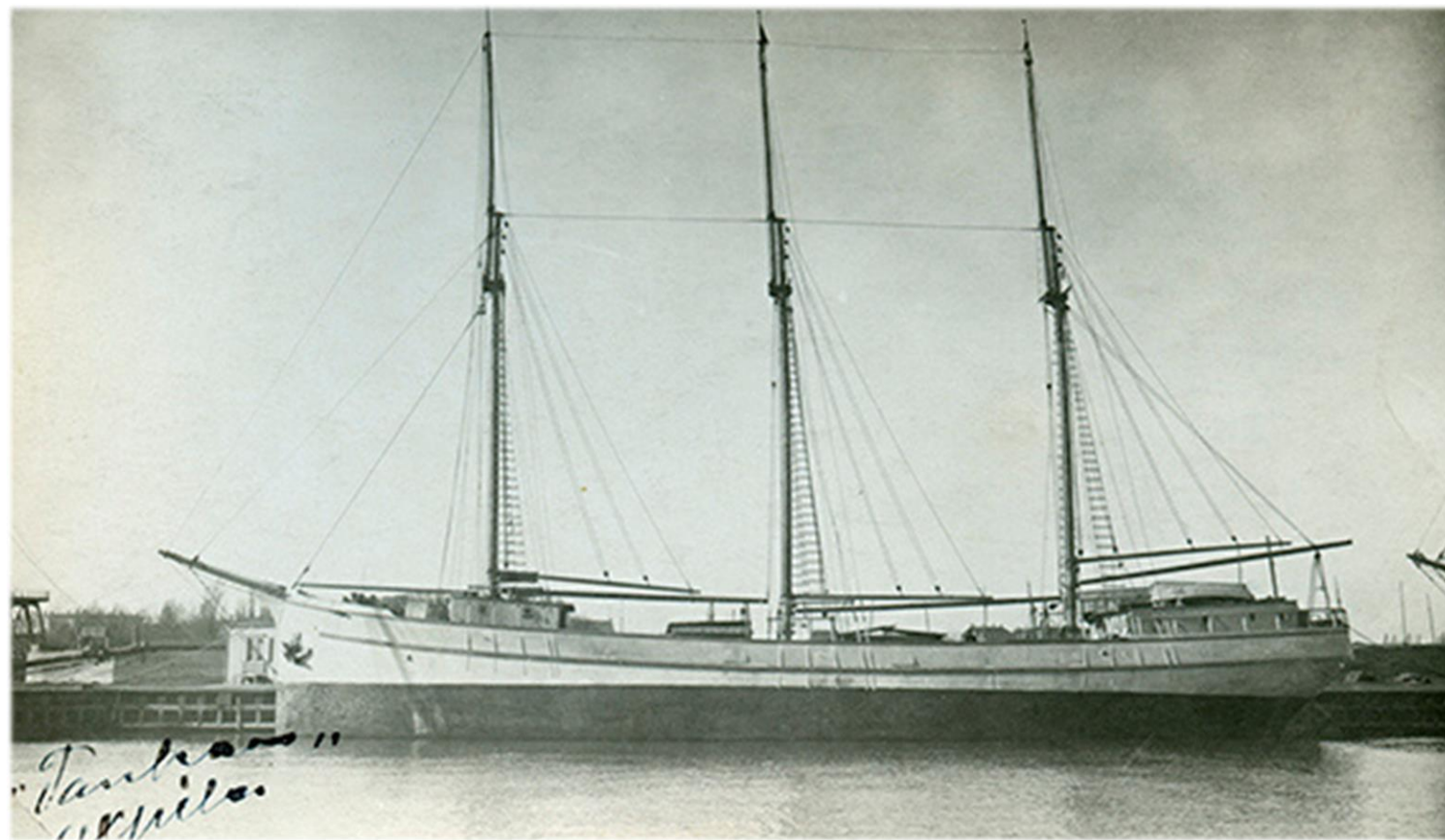
Finlands Skepps-Kalender, 1869, K.H.Renlundin museo

GAMLAKARLEBY REDERI AB

Gamlakarleby Rederi Ab toimi Ykspihlajan Sahaniemellä vuosina 1917–1921. Se oli paikallisen porvariston kunnianhimoinen yritys nostaa Kokkolan laivanrakennusperinteet uuteen loistoon. Ensimmäisen maailmansodan aiheuttama tonnistopula kirvoitti liikeidean, jossa visioitiin apumoottoreilla rakennettujen purjelaivojen valmistusta ja myyntiä ulkomaille. Yhtiön pääosakkaana oli konsuli Astely W. Rodén.

Yhtiön kohtaloksi koitui I maailmansodan päätyttyä valtion tekemä päätös estää kotimaassa tehtyjen laivojen vienti ulkomaille, jotta se pystyisi turvaamaan alusten saatuvuuden kotimaisten tuotteiden vientiin. Myös vuoden 1920 lopulla tapahtunut äkillinen kansainvälisten suhdanteiden huonontuminen oli isku yhtiölle.

Telakalla rakennettiin neljä moottori-kuunaria; Mars, Mercurius, Tankar ja Anders Chydenius. Lopuksi valmistettiin moottoriton kuunari Yxpila, joka on tietävästi viimeinen suomalainen valtameripurjehduksen tehnyt puhdas kauppapurjealus.



Tankar-kuunari, K.H.Renlundin museo.

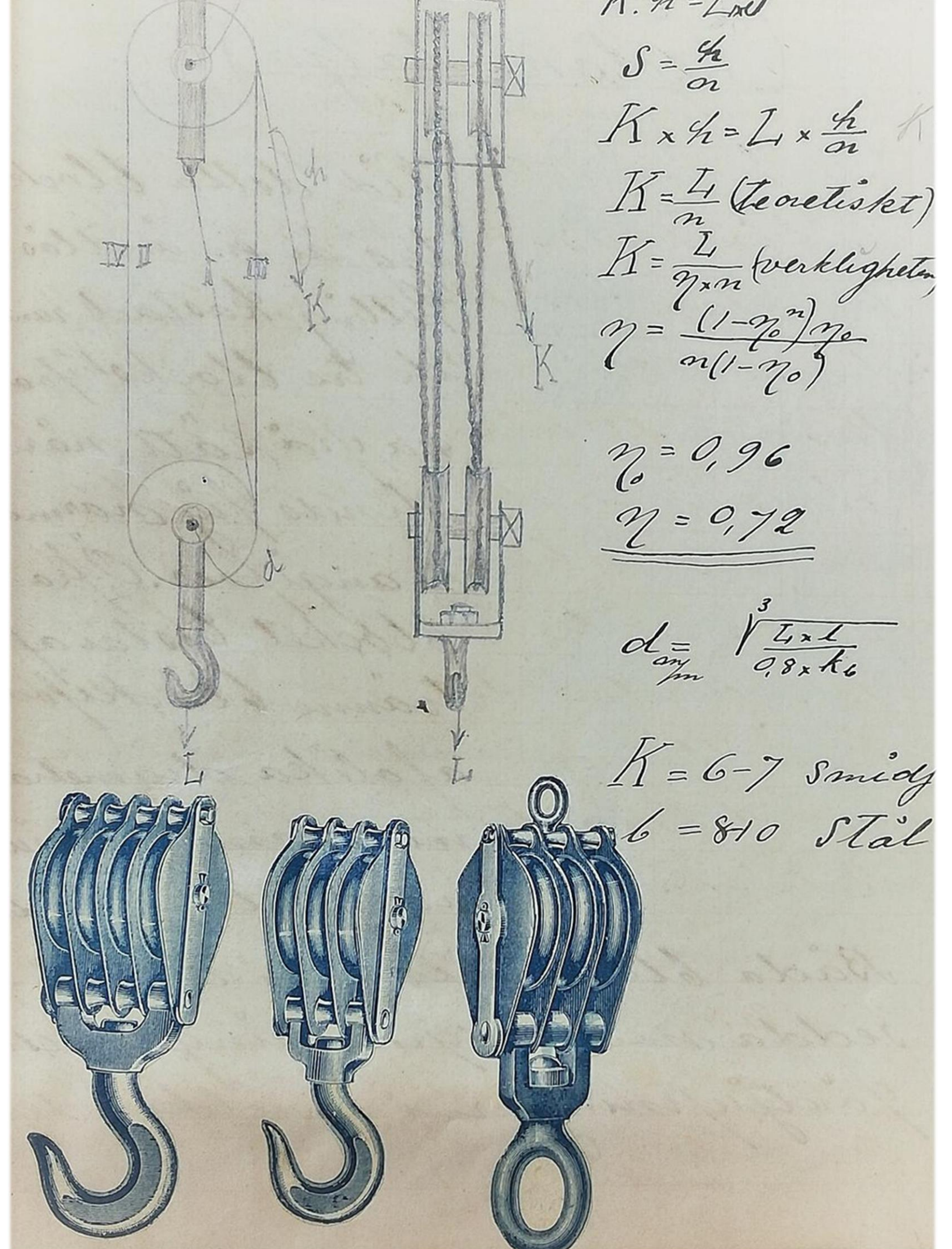


Mars ja Mercurius. K.H.Renlundin museo.

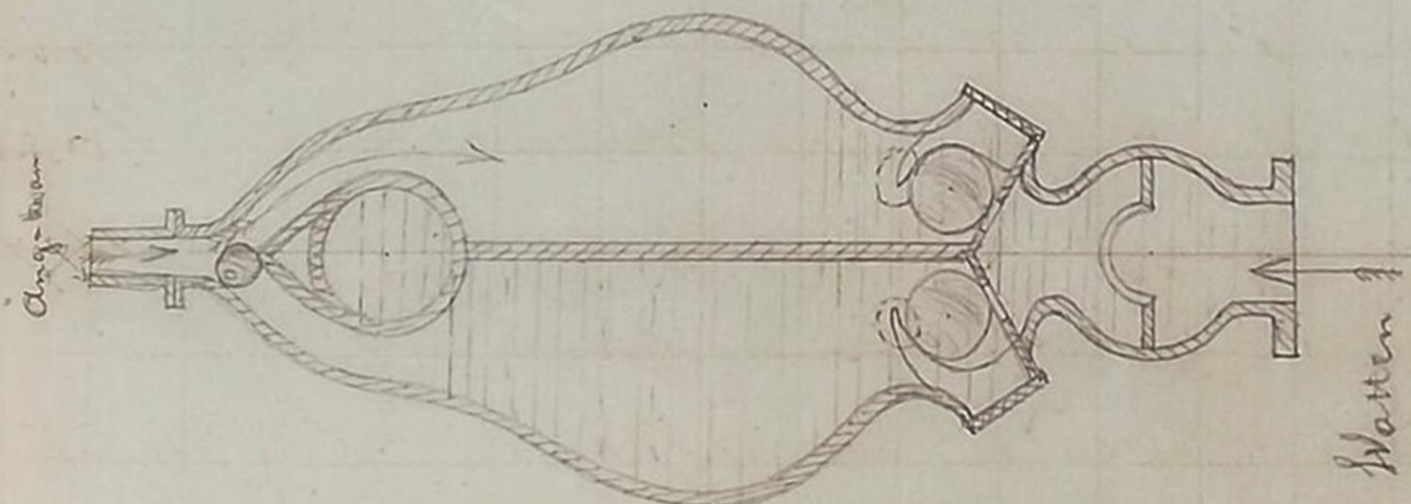
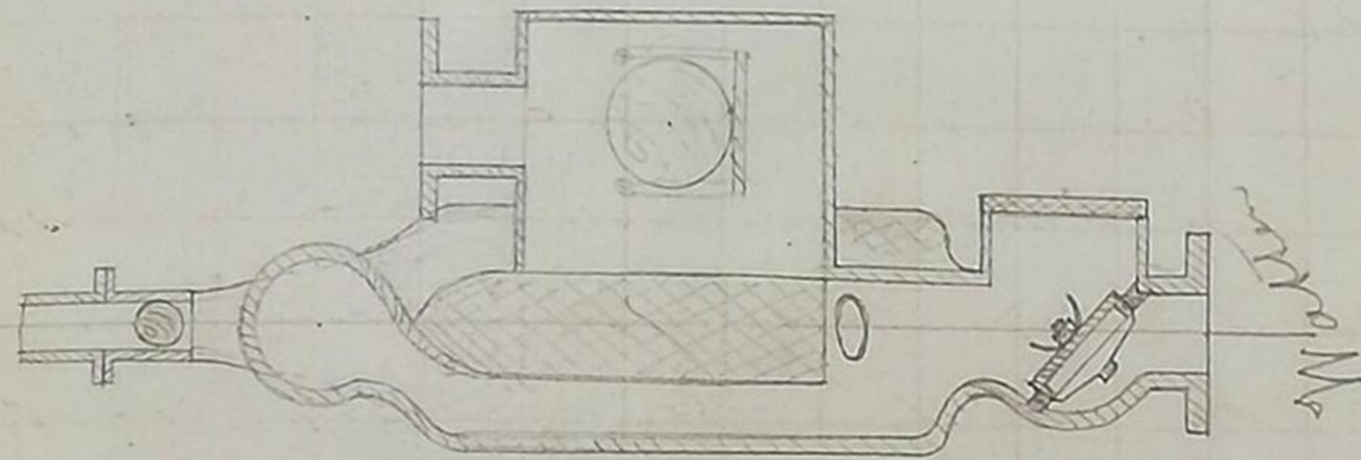
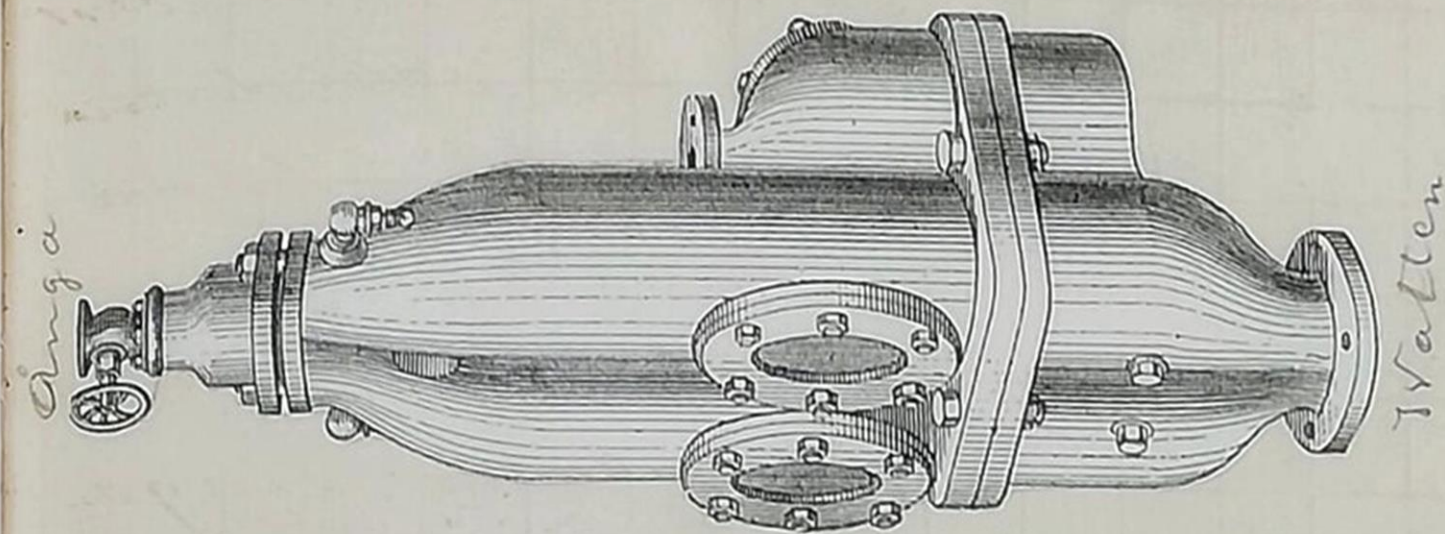
GÖSTA KYNTZELL

Yhtiön tekemien laivojen suunnittelijana käytettiin kokkolalaislähtöistä Gustaf, Gösta, Kyntzelliä (1882–1961). Merikapteeni August Julius Kyntzellin poikana hän innostui jo nuorena purjehtimisesta. Hän aloitti ammattiin valmistavat opintonsa Vaasan teollisuuskoulussa ja valmistui sieltä 1901. Hän jatkoi opintojaan Saksassa ja Ruotsissa valmistuen laivainsinööriksi 1905.

Gösta Kyntzellin opiskeluaikaisia muistiinpanoja. K.H.Renlundin museo



vara 4-6 meter, onoter, onen ej'öfer-
stiger 8 meter



Kyntzell työskenteli vuosina 1905–1908 Ruotsin suurimmalla telakalla Göta-verkenillä Göteborgissa sekä teknisenä johtajana ja suunnittelijana Klippanin telakalla 1909–1911. Purjehduspiireissä hän sai nimeä voitettuaan 1907 Göteborgin regatan suunnittelemaansa veneellä. Arvikissa rakennettu malli Inga-Lill I sai vuosikymmenien mittaan laadukkaita seuraajia. Kyntzell suunnitteli kaikkiaan 44 Inga-Lill venepiirustusta moneen eri luokkaan. Viimeinen hänen suunnittelemansa Inga-Lill XXXIV oli Peter Tallbergin luotsaama Suomen joukkueen vene 5.5. luokassa Rooman olympialaisissa 1960.

Gösta Kyntzellin opiskeluaikaisia muistiinpanoja. K.H.Renlundin museo



Vuonna 1911 Kyntzell kutsuttiin kilpapurjehtijoiden Porvooseen perustaman Borgå Båtvarvetin tekniseksi johtajaksi ja suunnittelijaksi. Kaikkiaan Kyntzell suunnitteli noin 600 alusta ja vakiinnutti asemansa voittajaveneiden suunnittelijana ollen kehityksen kärjessä Suomessa. Vaikkakin hän asui Porvoossa, Kyntzell säilytti yhteyden kokkolalaisiin ystäviinsä ja sukulaisiinsa. Hänellä oli tapana viettää joulu syntymäkodissaan Itäisellä Kirkkokadulla.

Gösta Kyntzell.
K.H.Renlundin museo

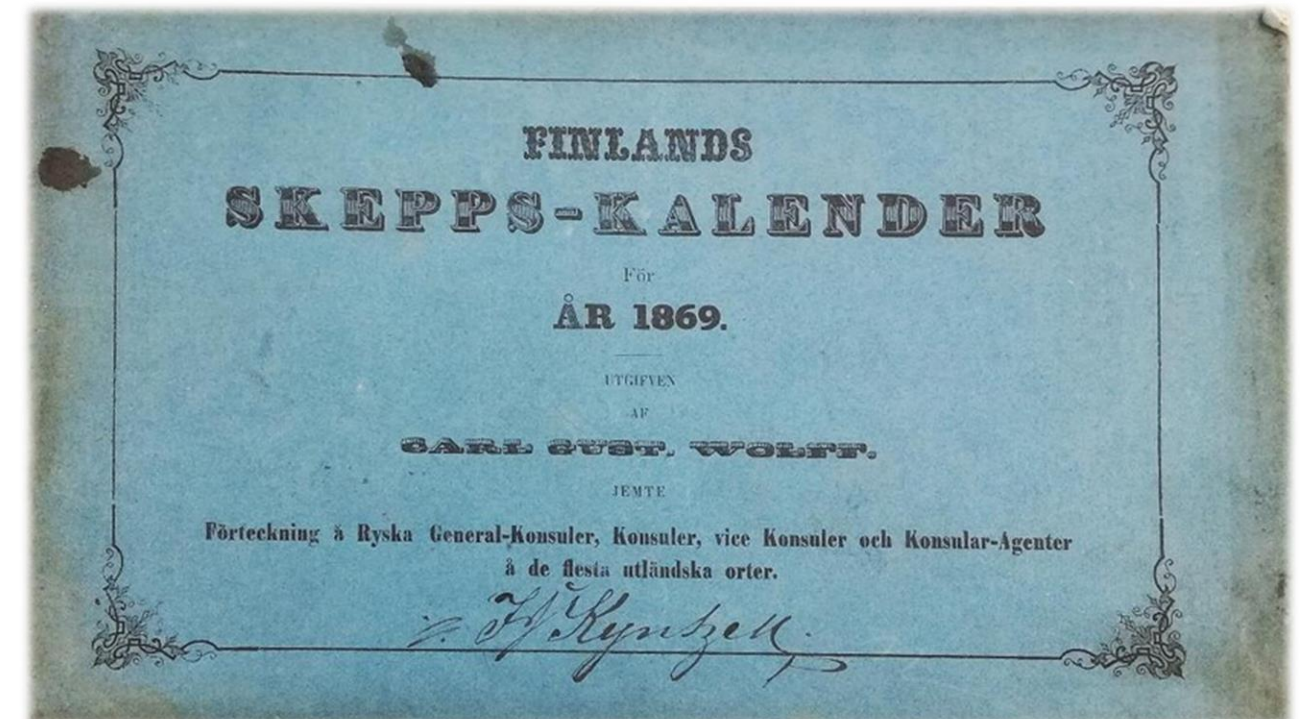
HERMAN HILL

Kyntzellin suunnitteleminen alusten rakentamista Ykspihlajassa johti laivanrakennusmestari Herman Hill, alkuperäiseltä nimeltään Herman Richard Jaakonpoika Friis (1876–1951). Todennäköisesti hän sai ensimmäiset oppinsa isältään, joka oli talollinen sekä veneen- ja laivanrakentaja. 1893 Herman muutti Yhdysvaltoihin, aluksi metsätöihin ja 1897 San Fransiscoon, jossa toimi paikallisen laivanveistämön harjoittelijana. Myöhemmin hän toimi Marsfieldissä laivanveistämön merkkäajana sekä työnjohtajana seitsemän vuotta.

Hill palasi 1908 perheineen Suomeen, mutta palasi vielä kerran Marsfieldiin muutamaksi vuodeksi. Ennen I maailmansodan puhkeamista hän tuli jälleen takaisin ja alkoi valmistaa moottoriveneitä omalla veneveistämöllään Rödsössä. Gamlakarleby Rederi Ab:lle valmistettujen aluksien jälkeen Hill rakennutti vielä vuonna 1927 itselleen hinaajan. Hillin itselleen rakentama asuintalo on edelleen jäljellä Rödsössä, mutta vanha veistämö-rakennus on purettu.

Lähteet:

- Heikkinen, H. 1960: Vaarallisilla vesillä. Yxpila -kuunarin kotimatka
- Heikkinen, H. 2008: Laiva kuin nainen. Kirjassa Hame halki, pallo hukassa
- K.H.Renlundin museo, tutkimusarkisto
- Kokkolan kaupungin historia, osat 1 ja 2
- Kurten, K. 1984: Oy Otto Roden Ab ja sen seuraajat 1884-1984. Sata vuotta satamassa.
- Ojala, J. 1996: Tuhannen purjelaivan kaupunki.
- Pulakka, Pentti (toim.) 1995: Keskipohjalaisia elämänkertoja.
- Vartiainen, H. 2016: Rauman merenkulun historia. Tarinaa Gamlakarleby Rederi AB:n valmistamista aluksista (Yxpila ja Anders Chydenius).



Ab. Aug. Kyntzell Oy:n Skepps-Kalender 1869.
K.H. Renlundin museo.