

**VAASAN XVII:N KAUPUNGINOSAN, PALOSAAREN SALMEN
JA MANSIKKASAAREN RAKENNUSINVENTOINNIN (1988 ja
1993) TÄYDENNYS 1998**

Pohjanmaan museo

11.9.1998

Kaj Höglund

Kuvat liitetyt 2003

Sisältö

| | |
|--|---|
| Palosaaren salmen historialliset arvot | 1 |
| Mansikkasaaren telakka-alue | 2 |
| Rahkola Oy | 3 |
| Vaasan Saippua Oy | 3 |
| Merimuseo | 3 |
| Työväen purjehdusseuran makasiinit | 3 |
| Merenkulkuhallituksen makasiini (1993) | 4 |
| Lähteitä | 4 |
| Litteet | 6 |

VAASAN XVII:N KAUPUNGINOSAN, PALOSAAREN SALMEN JA MANSIKKASAAREN RAKENNUSINVENTOINNIN TÄYDENNYS 1998

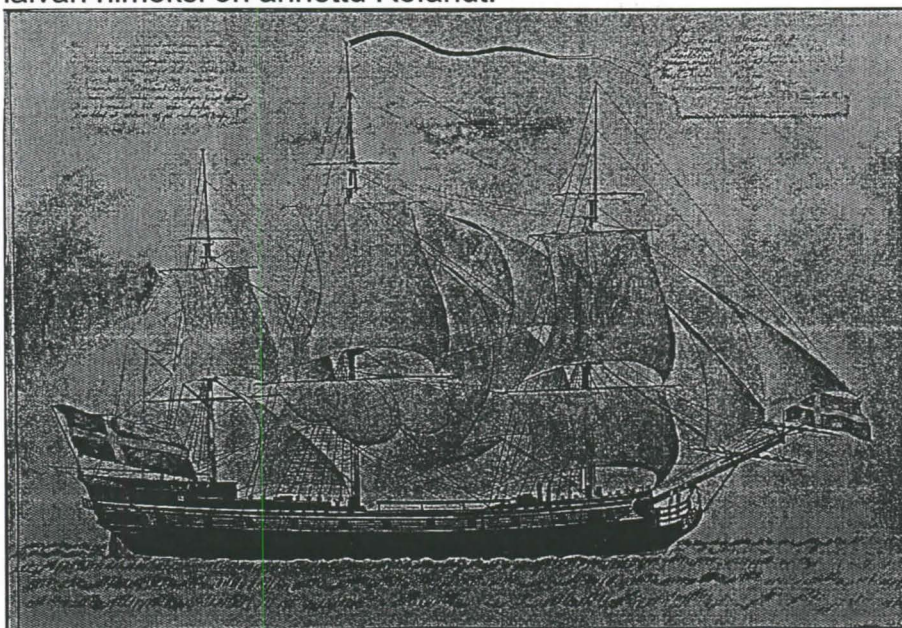
Palosaaren salmen historialliset arvot

Vaskiluodon satama on suhteellisen nuori. Se valmistui v. 1892. Sitä ennen kaupungin ulkosatamana toimi Palosaaren salmi.

Vanhan Vaasan satama Hästholmenilla kanavan suun vieressä kävi matalaksi jo 1700-luvulla. Tällöin alettiin kaupungille suunnitella uutta satamaa. aluksi Gräsholmeniin (ensimmäinen niemi kaakkoon Ahvensaaresta), myöhemmin Mansikkasaaren (aluksi Smultronön -saari) ja Palosaaren salmen toisella puolelle. Palosaaren salmesta tuli Vaasan uusi ulkosatama 1790-luvulla. Alue kuului sekä Bussin tilalle Gerbyn kylässä että Bossarin (Båssar) tilalle Munsmossa. Gerbyläiset vuokrasivat Mansikkasaaren Vaasan kaupungille 26.2.1785 yhdestä ja puolesta tynnyristä suolaa vuodessa. Palosaaren rannan kaupunki yritti saada vaihdetuksi Långskäriä vastaan, mutta saari kuului osaksi Korsholman kuninkaankartanolle ja sundomilaisille. Lopulta v. 1789 satama saatiin valmiiksi. Vaasasta tuli tärkeä satama- ja samalla merenkulkukaupunki.

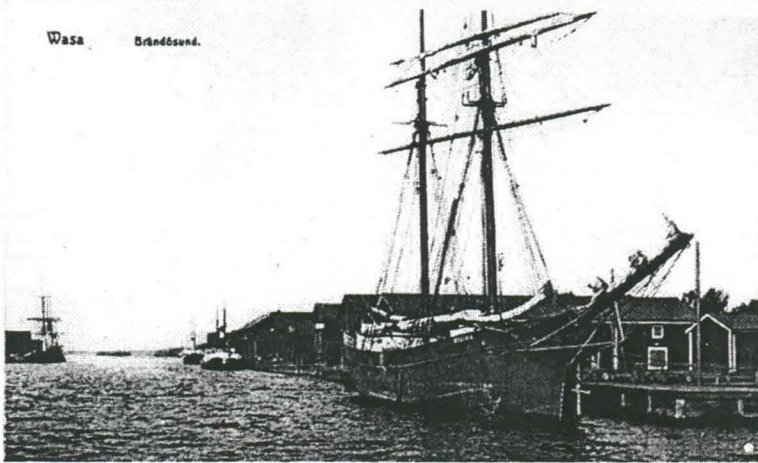
Vanha satama ei kuitenkaan jäänyt kokonaan pois käytöstä ja vielä 1820-luvulla harkittiin vanhan sataman parantamista. Matka kaupunkiin Palosaaren satamasta oli pitkä ja tie, joka kulki Palosaaren läpi, oli huono. Myös kanavaa ruopattiin ja siitä oli vielä hyötyä Vaasan kaupalle ja merenkululle ennen kuin kaupunki paloi v. 1852.

Palosaaren salmen satama kehittyi ja toiminta kasvoi 1700-luvun lopulta aivan 1900-luvun alkuun saakka. Vastoinkäymisiä sattui mm. vuonna 1793, kun **Abraham Falanderin (Wasastjerna)** omistama Suomen suurin fregatti Almänna Bästa, "Yhteishyvä" tuhoutui. Svartön telakalla ilm. rakennettu purjelaiva oli n. 1100 tonnin vetoinen (kantavuus 438 lästiä). Laiva oli kiinni Mansikkasaaren kärjessä keula Vikingalle päin, jolloin laivassa syttyi tulipalo (ilm. tuhopoltto). Kun köydet paloivat poikki alus ajelehti "Gerbyn lahdelle" ja upposi. Topelius on tiettävästi kirjoittanut Yhteishyvän tarinan, joskin kertomuksessa laivan nimeksi on annettu Refanut.

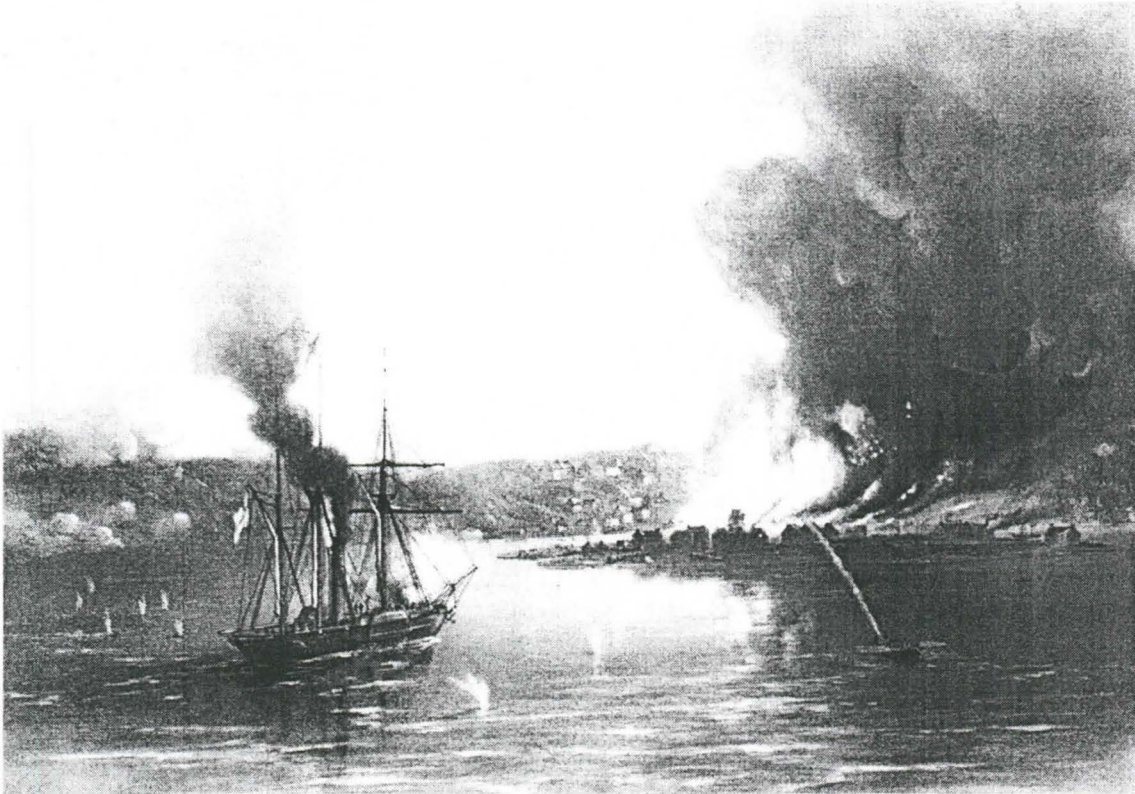


Kuva 1 Falanderin Allmänna Bästa

Laivanvarustaja **Carl Gustaf Wolff** (1800-1868) rakennutti jo varhaisessa vaiheessa laivatelakan nykyisen Vaasan Saippuan tehtaan kohdalle. Taklaustyöpajan hän rakennutti Mansikkasaareen 1840-luvulla. Laivaveistämöllään Wolf rakennutti 42 laivaa. Parhaimmillaan hänellä oli yhtä aikaa 25 laivaa merellä. Wolff oli Suomen suurin laivanvarustaja Suomessa v. 1868 ja hetken myös suurin yksityinen varustaja pohjoismaissa.



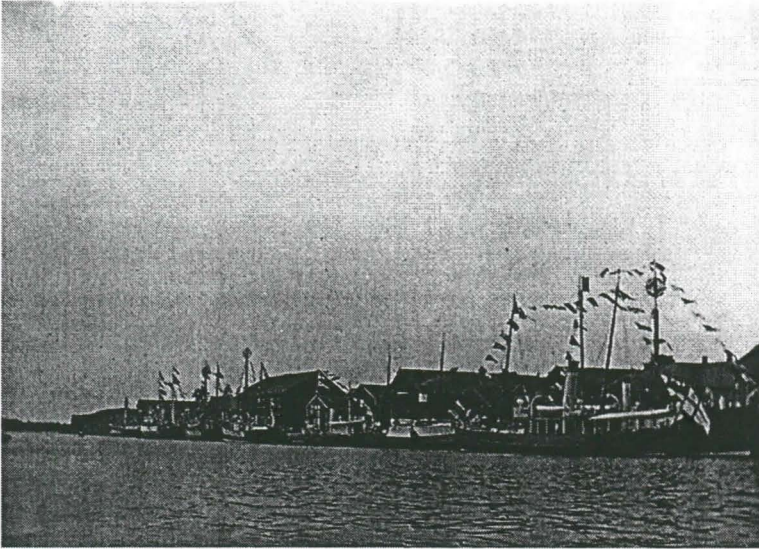
Vuonna 1854 alkaneen Krimin sodan ("Oolanninsota", 1854-1956) aikana Englannin laivasto hyökkäsi Palosaaren satamaan. Sota käytiin Venäjän ja Turkin välillä. Jälkimmäisen valtion kanssa liittoutuivat Englanti ja Ranska. Palosaaren salmessa käydyissä yhteenotoissa tuhoutuivat mm. Wolffin Frigga -laiva, parkki Janus ja kuunari Wiven. Viimeksi mainitut upposivat Varisselän ja Isolahden vesialueille. Englantilaiset kaappasivat kesällä 1855 myös Wolffin Fides-nimisen parkin, josta puuttuivat mm. purjeet. Englantilaiset uhkasivat polttaa koko Palosaaren, jos he eivät saisi alusta kuntoon. Wolff rakennutti nälkävuosina Palosaaren salmeen kivilaiturin ja kaksi suurta hirsimakasiinia työllistäen samalla hädässä olevia ihmisiä.



Kuva 2 Firefly pommittaa Mansikkasaarta ja Palosaaren salmea

Höyrylaivaliikenne Vaasan ja Ruotsin välillä alkoi v. 1839, jolloin myös Uleåborg-niminen laiva liikennöi rannikollamme Turun ja Oulun väliä. 1840-luvulla perustettiin useita matkustajaliikennettä harjoittaneita laivayhtiöitä. Matkustajaliikenne Vaasassa pääsi kunnolla vauhtiin v. 1867, kun Joutsen-niminen höyrylaiva aloitti liikennöinnin Vaasan ja Pietarin välillä.

Matkustajaliikenne aloitettiin Palosaaren salmessa sijainneesta ulkosatamasta, josta oli matkustajien ja kauppiaiden harmiksi vielä matkaa paloa edeltäneeseen kaupunkiin. Vaasan palon jälkeen kaupunki siirrettiin Klemetsön niemelle. Palosaaren salmi sijaitsi silti vielä Onkilahden ja Pohjoisen kaupunginselän takana, mikä aiheutti ongelmia. Uutta satamaa, nykyistä sisäsatamaa alettiin rakentamaan jo ennen vuotta 1862. Sisäsataman laajennustyöt valmistuivat v. 1878, jolloin tulli- ja pakkahuone otettiin käyttöön. Matkustaja- sekä kappaletavaraliikenne siirtyi samassa yhteydessä Palosaaren salmesta nykyiseen sisäsatamaan.



Kuva 3 Palosaaren salmi 6.6.1912

Matkustaja- ja kauppaliikenteen siirryttyä sisäsatamaan ja myöhemmin Vaskiluotoon, keskityttiin Palosaaren salmessa telakka- korjaus- ja huoltotoimintaan. Mm. kauppias **Hasselblatin** Hietasaaren edustalla uponnut kuunari Onni siirrettiin Mansikkasaaren rantaan (jonne se upposi uudestaan). Vaasaan perustettiin v. 1916 Vasa Fartygs-aktiebolag (Vaasan Laivaosakeyhtiö). Yhtiö rakensi Wolffin vanhalla veistämöllä Palosaaren salmessa lähinnä puisia apukoneella varustettuja purjelaivoja. Yhtiön johtohahmoja oli **Gustav Swanljung**. Veistämöltä valmistuivat mm. kuunari Kyrö ja moottorikuunarit Brändö, Sandö, Nordö ja Bergö.

Yhteenveto

Palosaaren salmi, Mansikkasaari ja läheinen teollisuusalue Palosaarella (kaupunginosa kortteli XVII ja ranta-alue) ovat kulttuuri-, teollisuus- kauppa- ja kaupunkihistoriallisesti arvokkaita alueita, joiden rakennukset tulee säilyttää. Rakennusten tuleva käyttö tulee tarkoin harkita. Entistäminen olisi suositeltavaa. Tärkeää olisi, että alueilla jatkuisi pienimuotoinen museo-, teollisuus- ja yritystoiminta. Myös telakkatoiminnan elvyttäminen olisi jatkuvuuden kannalta tärkeää Vaasan kaltaiselle vanhalle merenkulkukaupungille. Mansikkasaarta voitaisiin mahdollisesti hyödyntää vierasvenesatamana purkamatta alueen (teollisuus-) historiasta kertovia rakennuksia.

Otteita Pohjanmaan museon teollisuusrakennusinventoinneista 1988 ja 1993 koskien Palosaaren salmen alueen ja Mansikkasaaren rakennuksia Vaasan kaupungin XVII kaupungionsosassa

Mansikkasaaren telakka-alue (XVII/13/11)

Kappale vaasalaisen telakka- ja konepajateollisuuden historiaa. Alueen mahdollinen muuttaminen asuinalueeksi katkaisisi yli vuosisataisen telakkaperinteen paikalla. Luettelointiperusteet ja arvot Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelossa / kohdeinventointilomake (Museovirasto): **Rakennushistoriallinen ja historiallinen**

Rahkola Oy (XVII/7/2)

Salmikatu 2

Tärkeä osa vaasalaisen metalliteollisuuden historiaa. Mielenkiintoinen ja hyvin säilynyt, tiivis, kerroksellinen kokonaisuus.

Luettelointiperusteet ja arvot Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelossa / kohdeinventointilomake (Museovirasto): **Rakennushistoriallinen ja historiallinen**

Vaasan Saippua Oy (XVII/7/43)

Levoninkatu 2

Hyvinsäilynyt esimerkki 1920-luvun yksinkertaisen tyylikkäästä teollisuusrakentamisesta. Kappale vaasalaista teollisuushistoriaa - sata vuotta saippuanvalmistusta samalla paikalla.

Luettelointiperusteet ja arvot Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelossa / kohdeinventointilomake (Museovirasto): **Rakennushistoriallinen ja historiallinen**

Merimuseo / Vaasan Merihistorian yhdistys (XVII - Palosaaren ranta)

Salmikatu, Palosaaren salmi

I. Laivanvarustaja Carl Gustav Wolffin 1860-luvulla rakennuttama suolamakasiini, joka on hyvässä kunnossa.

II. Makasiini 1860-luvulta, kunto kohtalainen.

III. 1700-luvulla rakennettu makasiini, joka on siirretty Vanhan Vaasan satamasta 1700-1800-luvun vaihteessa. Kunto huono (1993).

Luettelointiperusteet ja arvot Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelossa / kohdeinventointilomake (Museovirasto): **Rakennushistoriallinen, historiallinen ja maisemallinen**

Tavara-aitta(XVII - Palosaaren salmi)

Salmikatu, Palosaaren salmi

Vaasan Saippua Oy:n omistuksessa oleva (1993) rakennus, joka on rakennettu v. 1916. Suunnittelija Otto Ekman. Rakennus on kunnoltaan huono (1993).

Luettelointiperusteet ja arvot Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelossa / kohdeinventointilomake (Museovirasto): **Rakennushistoriallinen, historiallinen ja maisemallinen**

Työväen purjehdusseuran makasiinit (XVII - Palosaaren salmi)

Vaasan työväen purjehdusseura ry

Makasiini I on rakennettu 1850-luvulla. Se on mahdollisesti siirretty Vanhan Vaasan satamasta nykyiselle paikalleen. Kunnoltaan rakennus on hyvä.

Venevaja (ent. makasiini) on valmistunut 1800-luvun lopussa. Rakennuttaja on ollut C.J. Hartman.

Luettelointiperusteet ja arvot Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelossa / kohdeinventointilomake (Museovirasto): **Rakennushistoriallinen, historiallinen ja maisemallinen**

Makasiini (XVII - Palosaaren salmi)

Merenkulkuhallitus (v. 1993)

Salmikatu

Rakennus on valmistunut 1800-luvulla ennen vuotta 1883. Rakennuttajasta ei ole varmuutta. Rakennuksen kunto on kohtalainen (1993).
Luettelointiperusteet ja arvot Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelossa /
kohdeinventointilomake (Museovirasto): **Rakennushistoriallinen, historiallinen ja
maisemallinen**

Arkistot

Pohjanmaan museon arkisto

- kuva-arkisto
- Palosaaren rakennusinventointi 1993

Tekninen virasto; maanvuokrasopimukset

Vaasan kaupungin keskusarkisto, tonttikirjat

Vaasan kaupungin rakennusvalvonta

Vaasan maakunta-arkisto

Kirjallisuutta

Appelgren, A & Ringbom, L.I. & Lehtikanto, M.

Vaasa, vanha ja uusi kaupunki, Helsinki 1949.

Aspelin, H. Em.

Wasa stads historia, 1892.

Haavikko, P.

Wärtsilä 1834-1984, Porvoo, 1984.

Hirn, J. (toim.)

Finlands handel, sjöfart och industri. Helsingfors,
1908.

Hoving, V.

Vasa 1852-1952, Helsingfors, 1951.

Högström, H.

Vaasan teollisuutta, Teknillinen aikakauslehti,
Vaasan numero, 6, maaliskuu 1953, 43.
vuosikerta.

Kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaita kohteita Vaasan läänissä. Vaasan
seutukaavaliitto, Vaasa, 1978.

Lintala, U.

Merenkulusta ja haakserikoista. Vaasan saaristo I,
Vaasa, 1987.

Mattinen, M.

Teollisuusympäristöt. Helsinki, 1985.

Mercator Festpublikation i anledning af Köpmannamötet i Wasa 1909. Helsingfors, 1909.

Mäkelä, A.

Vaasan kaupungin historia III 1809-1852. Vaasa,
1985.

Nikula, O.

Vasa Bomull Ab 1856-1956, Helsingfors 1956.

Ojajarju, J.

Saariston historiasta. Vaasan saaristo I, Vaasa,
1987.

Peltonen, J.

Vaasalaisia teollisuusrakennuksia I. Pohjanmaan
museo, Raportteja I, Vaasa, 1988.

Rakennuskulttuurin inventointi. Museovirasto, rakennushistorian osasto, julkasu no. 15,
1/1984.

Rinne, T.T.

Vaasan taloudellinen historia. Käsikirjoitus Vaasan
maakunta-arkiston tutkijasalissa

Suomen yritysarkistot. Suomen elinkeinoelämä keskusarkisto, Juva, 1987.

Törnqvist, A.

Industri i äldre byggnader. Elva goda exempel.
Stockholm, 1981.

Vaasan merimuseo. Esite, 1988.

Vasa Ångvarn 1849-1949. Helsingfors, 1949.

Viljanen, K. & Vuolteenaho, H. Vaasan kaupungin rakennusperinneselvitys. Vaasa,
1986.

Liitteet

Tarkemmat inventointikertomukset koskien teollisuusrakennuksia ja Palosaaren salmen
ranta-alueen rakennuksia Vaasan kaupungin XVII kaupunginosassa