



Kaksikiekkoinen puuploki 1800-luvulta. Puuplokien posket tehtiin koivusta, pyörät pahkasta tai visasta ja akseli teräksestä, vanhimpaan aikaan mahdollisesti katajasta. Plokin vahvisteena on tervattu hamppuköysi jonka päässä taottu kiinnityssilmukka.

Plokeja käytettiin jähdin liikkuvassa takilan osassa kahveleiden ja purjeiden nostamiseen sekä purjeiden kiristämiseen tuulessa. Plokeja voitiin myös yhdistää erilaisiksi nostotaljoiksi.

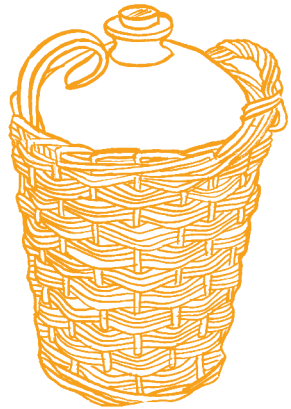
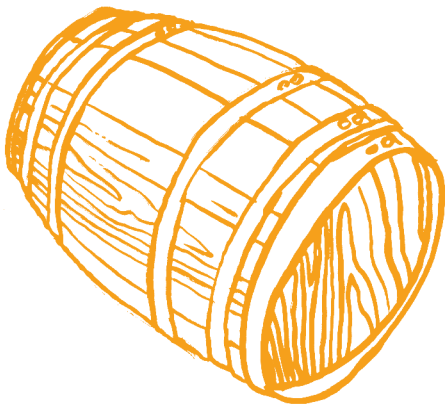
JÄHTI - POHJOISEN PURJELAIVA

“Talonpoika on jo nuorena miehenä tottunut oleskelemaan veden päällä ja hänelle pian tulee tutuksi purjehtiminen maamme rannikoilla. Sitä paitsi hän usein itse ohjaa alustaan, jonka hän itse osaa rakentaa, ja jota warten hän omin käsin luo mitä hienoimmat köydet, samalla kun hänen naiswäkinsä walmistaa seileihin tarwittavan kankaan.”

- Kemiöläinen vuorineuvos Wolter af Petersén 1823

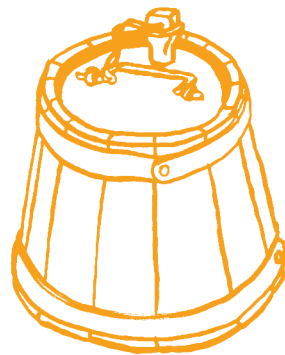
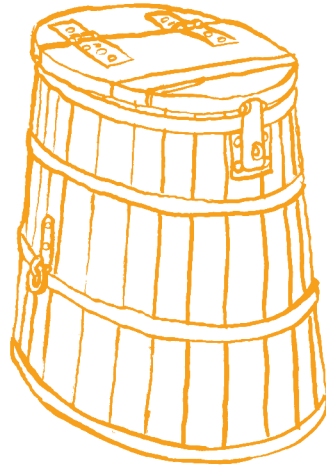


Yleisesti kaikkialla maailmassa käytetty metallivanteilla tuettu puutynnyri. Tällaisissa säilytettiin ja kuljetettiin niin tervaa kuin suolakalaakin peräpohjola maailmalle.



Savipullo viiniä tai etikkaa varten. Koripunos tuki ja suoja- si pulloa rikkoontumasta mm. kovassa merenkäynnissä.

Englantilaistyyppinen suolalihatynnyri 1800-luvulta.



Puinen, vanteilla tuettu ja metallisella kahvalla varustettu viinalekkeri.

Lähde Laivat ja merenkulku, Tammi 1998.

tuna 1500-lukuun. Tuolloin tärkeä vientituote olivat suomalaiset halot. Voita, silakkaa ja elävää karjaa vietiin myös paljon.

Pohjanmaan talonpoikaispurjehdus oli keskittynyt pääasiassa Etelä-Pohjanmaan ruotsinkielisiin pitäjiin. Tietoja Raahea pohjoisemmista talonpoikaislaivoista ei ole vielä 1700-luvultakaan. Tuohon aikaan eivät Hailuodon tai Kemin talonpojat käyneet kauppaa tavaraa purjehtimalla, vaikka heillä olisi ollut siihen oikeus. Vielä Suomen sodan kynnyksellä 1808 todisti Oulun maistraatti, ettei koko Perämeren Suomen puoleisella rannalla ollut ainuttakaan talonpoikaislaivuria.

Suomesta suuri-ruhtinaanmaa

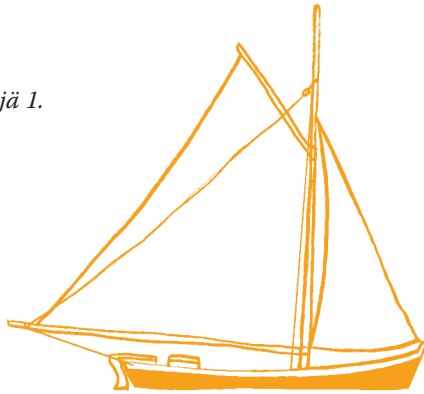
Suomi liitettiin Venäjään 1809 ja keisarikunta olisi mielellään nähnyt kaikkien suhteiden katoavan saman tien vanhaan emämaahan Ruotsiin. Mutta ihmisten oli pakko vaihtaa tuotteita ja käydä kauppaa tullakseen toimeen. Purjehtimista Ruotsiin katsottiin pitkään läpi sormien tsaarin hallinnossa, aluksi myös Tukholman oli välttämätöntä saada suomalaisia maataloustuotteita kulutukseensa.

Kaupankäynti venäläisissä satamissa tehtiin suomalaisille laivureille tullivapaaksi 1811. Samoihin aikoihin pohdittiin peräti komiteatasolla kaupunkien erioikeuksien poistamista ja vapaan purjehtimisen sallimista kaikille, mutta aika ei ollut tähän vielä kypsä, liberalismin aatteet alkoivat levitä pohjolaan vasta Krimin sodan jälkeen 1850-luvun lopulla. Vuonna 1812 vahvistettiin vielä kaupunkien oikeus tavaroiden maahantuontiin, maalaiset saivat tuoda omiin tarpeisiinsa vain suolaa.

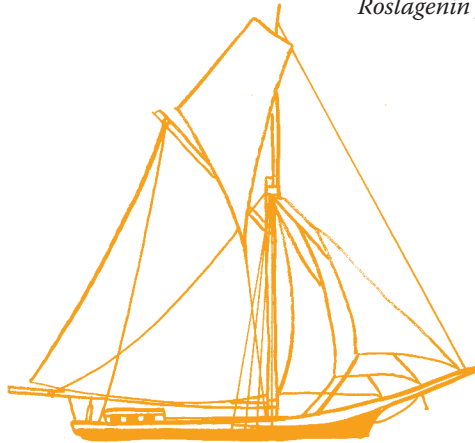
Periaatteessa maalaiset eivät saaneet kuljettaa rahtia, mutta tätä kieltoa ei valvottu kovin aktiivisesti, olihan esimerkiksi pohjalaisilla ollut oikeus viedä halkoja Tukholmaan jo pitkään, eikä tätä oikeutta otettu pois. Kaupan valvonta ei todellakaan ollut helppoa. Tulli ilmaisi 1816 huolensa siitä, että talonpoikien vapaa seilaaminen muihin satamiin johti maanviljelyksen laiminlyömiseen, salakuljetukseen ja tullipetoksiin.



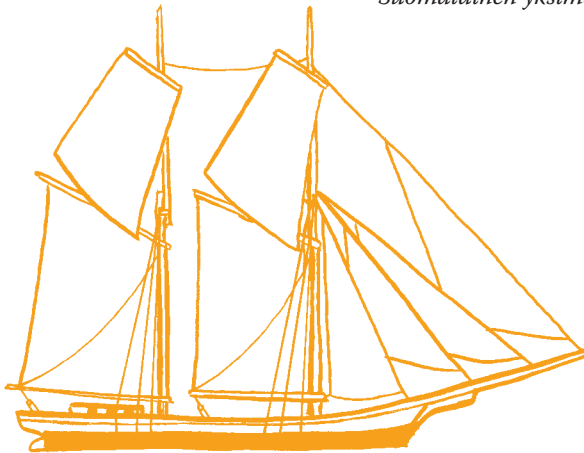
Itämeren ja
Pohjanlahden
purjealustyyppijä 1.



Roslagenin yksimastoinen kuutti



Suomalainen yksimastoinen jahti



Ahvenanmaalainen kaljaasi

Lähteet Björn Landström: *Laiva*, Otava 1961. *Laivat ja merenkulku*, Tammi 1998.

Mikä oli jähti?

Halkokuuteissa saattoi jo 1700-luvulla olla kaksi tai kolme mastoa, niissä raakapurjeet ja mahdollisessa perämastossa vielä varpa- tai latinalaispurje. Tämä alustyyppi jäi pois käytöstä 1800-luvun alussa kun sen syrjäytti *kaljaasi*, jollaista Pohjois-Suomessa kutsuttiin nimellä *jähti*. Jo Suomen sodan aikana 1808 olivat useimmat Eurajoella Satakunnassa seilanneet laivat kaljaaseja, niitä oli runsaasti myös Ahvenanmaalla. Kehitys oli nopeaa, kuten aina kätevän keksinnön voittaessa alaa, jo 1810-luvun lopulla oli kaljaasi yleisin alustyyppi kaikkialla Länsi-Suomessa.

Kaljaasissa oli kaksi mastoa. Kaljaasi alustyyppinä saapui Suomeen Ruotsista, jonne se oli omaksuttu Keski-Euroopasta 1700-luvulla. Tavallisesti kaljaasissa oli raakatakiloitu isomasto keulassa ja perässä kahvelilla varustettu mesanimasto. Ruotsissa tällainen kaljaasityyppi säilyi 1900-luvulle, mutta Suomessa alus sai kahvelit molempiin mastoihinsa. Lisäksi maamme kaljaaseissa oli keulamasto usein perämastoa lyhyempi. Kahvelien käyttöönotto mahdollisti myös miehistön vähentämisen, koska mastoon ei juurikaan enää tarvinnut kiivetä. Onkin todennäköistä, että koska muutos oli niin nopea takiloitiin vanhat kuutit uudelleen kaljaaseiksi.

Kaljaasit olivat melko leveitä, tavallisesti leveys oli kolmannes vesilinjan pituudesta. Alukset uivat yleensä hyvin matalassa, syväys oli harvoin enemmän kuin kolmannes leveydestä. Pohjanmaalla kaljaasit olivat hieman erityyppisiä: kapeampia, syvempiä ja tasasaumaan rakennettuja. Lounaassa jatkettiin limisaumalla ja ilman kansirakenteita pitkään. Limisauma oli halvempi rakentaa ja sen ansiosta alus oli keveä, kannen puuttuminen helpotti halkojen lastaamista. Aluksen leveys myös lisäsi vakavuutta.

Etelä-Suomessa otettiin ehkä jo 1700-luvulla käyttöön yksimastoinen *jahti*, jossa oli suuri kahvelipurje ja latvapurje eli toppipurje. Jahtia pienemmissä aluksissa käytettiin usein ennen spriipurjeen ja kahvelin yleistymistä yhtä raakapurjetta. Huomattavan nopeita alustyyppijä olivat



Times pahana

Hyökkäysten sivutuotteena tullut yksityisen omaisuuden hävittäminen sai osakseen arvostelua myös Englannissa. The Times kirjoitti, ettei ole syytä tsaarien omaisuuden ohella tuhota suomalaista, eikä näin turhaan vaarantaa meriväen henkeä. Myös alahuoneessa muistutettiin Suomen ja Britannian pitkistä ja hyvistä kauppasuhteista. Amiraali Plumridge sai-kin erota talvella julkisen arvostelun takia.

Brittien ja ranskalaisten laivastot risteilivät Itämerellä pitkin kesää, mutta meritaisteluja ei syntynyt. Venäjän heikko Itämeren laivasto py-sytteli satamissa ja vihollinen sulki käytännössä koko meren. Suomeen yritettiin tuoda tavaraa Ruotsista, ja moni uskalias jähti lienee purjehti-nut Perämeren ylitse mukanaan arvokasta tuontitavaraa.

Britit kävivät myös Turun edustalla elokuun lopussa ja tulittivat tykki-veneitä ja Ruissalon rantapattereita.

Bomarsundin linnoituksen rakentaminen Ahvenanmaalla oli edelleen kesken, varusväkeä oli siellä vasta parisen tuhatta. Elokuussa vihollinen aloitti suurhyökkäyksen ja moukaroi linnoituslaitteita yli viikon ajan. Lin-noitus antautui ja vihollisjoukot räjäyttivät tämän Itämeren suurimmaksi aiotun merilinnoituksen syyskuun toisena päivänä. ”Näky oli sangen ko-mea illan pimetessä”, totesi The Times Lontoossa. ”Liekit raivosivat kaksi päivää ja kaksi yötä.”

Linjalaiva Edinburgh käytti pyöreää tornia harjoitusmaalina ja am-pui sen hajalle seitsemällä yhteislaukauksella vajaan viidensadan metrin päästä. Linnoituksen kaksi tuhatta puolustajaa vietiin sotavankeina Eng-lantiin ja Ranskaan.



Englantilais-ranskalaiset joukot polttavat varastorakennukset ja kasarmit Kotkan saarella 20.6.1855. Sävyllitografia Commander Henry B. Kingin mukaan.

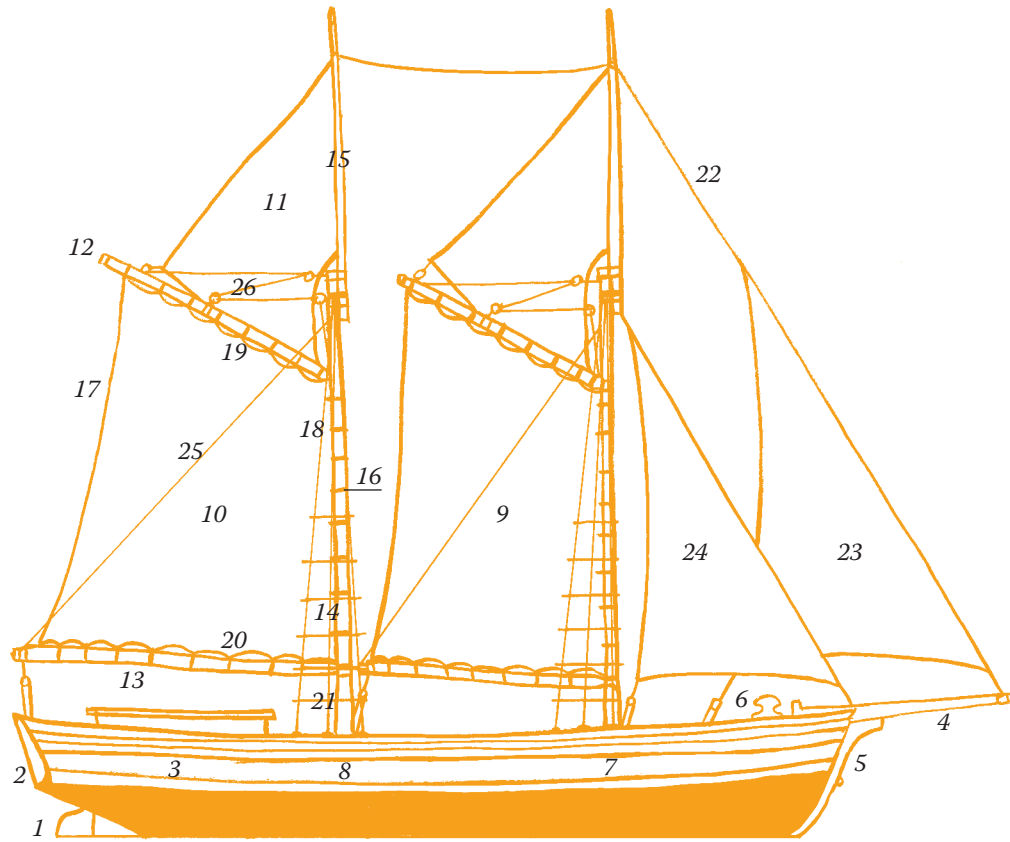
Sarjasta King, Gulf of Finland, London 1856.

Museovirasto.

Uusi kierros

Toisen sotavuoden helmikuussa kuoli tsaari Nikolai I ja hänen pojastaan Aleksanteri II:sta tuli keisari ja Suomen suuriruhtinas. Talven ajan oltiin maassa valmistauduttu vihollisen uuteen tulemiseen. Heti vesien auet-tua saapuivatkin britit, tällä kertaa amiraali Richard Dundasin johdolla, ranskalaisen amiraali Penaudin seuraamana.

Britit ehdivät juhannukseksi 1855 Uuteenkaupunkiin, jonka kauppalaivasto tuhottiin. Paikallisväestö yritti suhtautua suopeasti, ilmeisesti pelätessään kaupungin hävitystä ja kutsui brittejä kemuilemaan kotiinsa.



1 ruori ja ruorispinna, 2 ahteripeili, 3 kajuutta, 4 keula- eli kliivaripuomi l. puskpröötti, 5 puskuri, 6 ankkuripeli, 7 keulamasto, 8 perämasto, 9 isoseeli, 10 messaani l. takaseeli, 11 toppiseeli, 12 yläkahveli, 13 alakahveli l. puomi, 14 alamasto, 15 toppi, 16 letroja, 17 pysty- eli ulkoliikki (liikkien sisään oli ommeltu jouhiköysi), 18 mastoliikki, 19 kahveliliikki, 20 alaliikki, 21 mastoja tukevat vantit (kts. piirros sivulla 82), 22 taaki l. pituussuuntainen mastoköysi, 23 kliivari, 24 taakseeli l. toinen kliivari, 25 alapuomin kannatinköysi, 26 plopeilla ja köysillä tehtyjä taljamekanismeja.

Perämeren Jähti.

Lähteinä valokuvat, maalaukset, Komu: Kun vielä jäheillä seelattiin, Lahti 1999.

Täydessä myötätuulessa eli perintakasessa laitettiin toinen purje toiselle, toinen toiselle puolelle mastoa, jotta saatiin mahdollisimman paljon tuulta. Vastatuuleen mentäessä jähdillä kryyssättiin (luovittiin) ja mentiin pitkää laakia eli puukia (kryssiä).

Vanhat varvit

Iin, Kuivaniemen ja Simon seudun veistämöistä ei ole tarkkoja tietoja 1700- ja 1800-lukujen vaihteesta. Vuosisadan vaihteessa kaikkea merenkulkua koetteli yleinen lama, ja pienten talonpoikaisveistämöiden oli toki helppo keskeyttää toimintansa huonoina aikoina. Kaupan vilkastuessa pantiin sitten kirveet heti heilumaan. On kuitenkin todennäköistä, että omien tuotteiden purjehdusoikeus 1760-luvulla on antanut lisäpotkua myös varveille.

Rannikon kuormalaivat

Jähtien kulta-aika pohjoisessa oli 1800-luvun puolivälistä vuosisadan lopulle, jolloin höyryvoima alkoi nopeasti yleistyä meriliikenteessäkin. Iiläisten, haukiputaalaisten ja kuivaniemeläisten jähdit olivat pienehköjä, yleensä 50-60 tonnin aluksia. Tavallisesti omistaja itse toimi kipparina, miehistönä oli pari-kolme miestä.

Jähdit seilasivat pääasiassa Ouluun, Raaheen ja Tornioon. Näihin kauppakaupunkeihin vietiin tervaa, halkoja, lankkuja, parruja, lohta, taimenta, poronlihaa, kesällä hillojakin. Seilaaminen tapahtui perimätiedon ja silmien avulla, merikoulutusta eivät jähtien kipparit yleensä olleet saaneet. Vasta 1855 tuli ensimmäinen tutkinnon suorittanut kippari iiläiseen jähtiin.

Kuvernöörinkin mielestä meriväen heikkoa ammattitaitoa piti kohentaa. Ennen kaikkea kaupunkien isot kauppalaivat tarvitsivat koulutettua

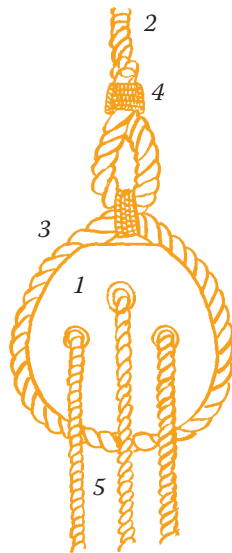


Takilan osia.

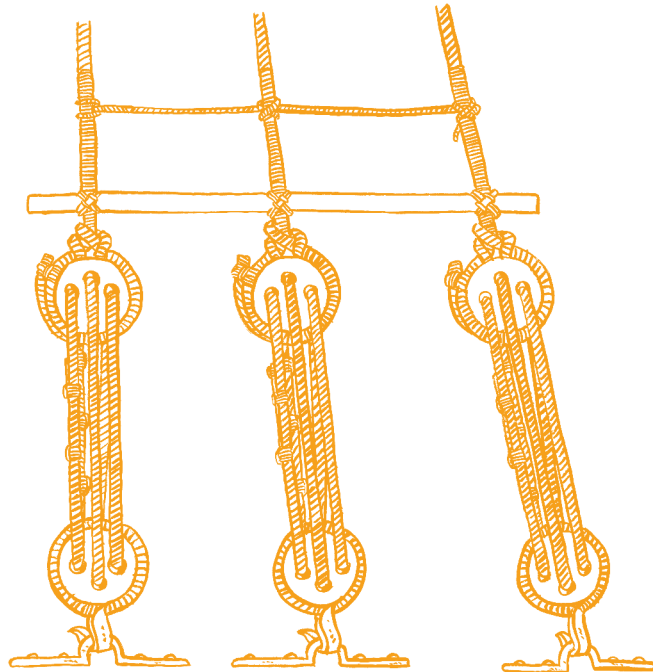
Vanttiin sidottu

Vanttijumpru:

- 1 Jumpru
- 2 Vanttiköysi
- 3 Haarukkasidos
- 4 Köydenpääsidos
- 5 Taljoköysi

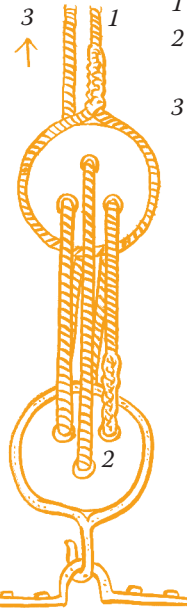


Paapuurin vantin alaosa.



Jumpruparin käyttö:

- 1 Mastoköysi
- 2 Kiristysköyden alkupää
- 3 Kiristetty loppupää sitaistiin mastoköyteen



Lähteet Laivat ja merenkulku, Tammi 1998. Komu: Kun vielä jäheillä seelattiin, Lahti 1999.

Ankkurikettinki ja köysi kulkivat jahdin rungon läpi ja rautaisen klyysin kautta ankkuripeliin. Kettinki kelattiin paakeilla vääntämällä pelistukille. Myöhemmin käytettiin kammella kierrettävää vintturia. Molemmilla laitteissa oli toppari estämässä väärään suuntaan pyörimistä.

Jahdin peräsin oli tukevaa tekoa ja sitä käännettiin ruoripinnalla. Sekin oli yli parin metrin pituinen jämerä kahva, jonka päällä kuulemma saattoi jopa istua.

Kuivaniemen jähtejä

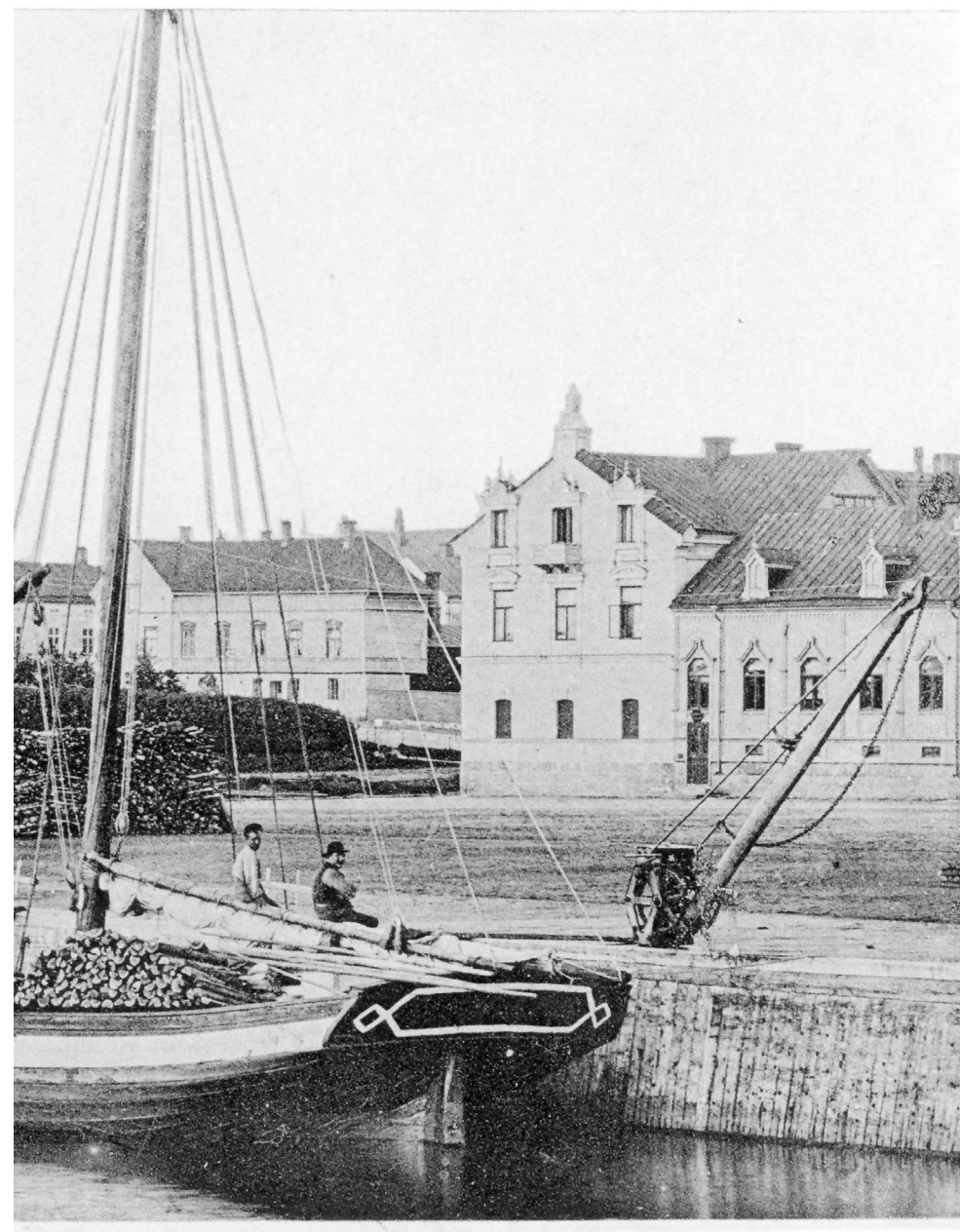
“Täsä pitäjässä on aina kakku tullu pellosta ja penni merestä.”

- Lauri Ellilä

Talonpoikaisia aluksia on Suomessa rekisteröity vasta vuodesta 1842. Rekisteröiminen koski vähintään viisi lästiä kantavia aluksia. Lästi on ikivanha laivan kantavuuden mitta, joka joskus on tarkoittanut painoa, joskus tilavuutta, sen koko on vaihdellut mitattavan tavarahan mukaan. Lästi saattoi olla kahden ja puolen tonnin painoyksikkö, kun laivan kantavuudesta puhuttiin, mutta usein pienempikin. Siksi talonpoikaisalusten kantavuuden vertailu on lähes mahdotonta. Alusten kantavuus alettiin 1870-luvulla ilmoittaa tonneina, ja esimerkiksi Jaakko Wanhan alus Ahkera oli kantavuudeltaan 13,75 lästiä ja 21,30 tonnia. Toisin sanoen tuon aluksen lästi oli 1,55 tonnia.

Oli miten oli, niin kruunulle maksettiin rekisteröintimaksu, jonka jokainen Kuivaniemenkin alus joutui ensimmäisellä matkallaan Ouluun maistraatille pulittamaan. Lisäksi jokaiselta satamassa käynniltä otettiin hamina-rahana. Jos nämä unohtuivat maksaa, kovisteltiin niitä laivureilta pastorien kirkkoissa lukemilla kuulutuksilla.

Väinö Komu on kerännyt laivanmittauskirjoista tietoja kuivaniemäläisistä jähteistä. Komun mukaan vuosina 1833-1899 veistettiin paikka-



,G FEIRING, OULU.

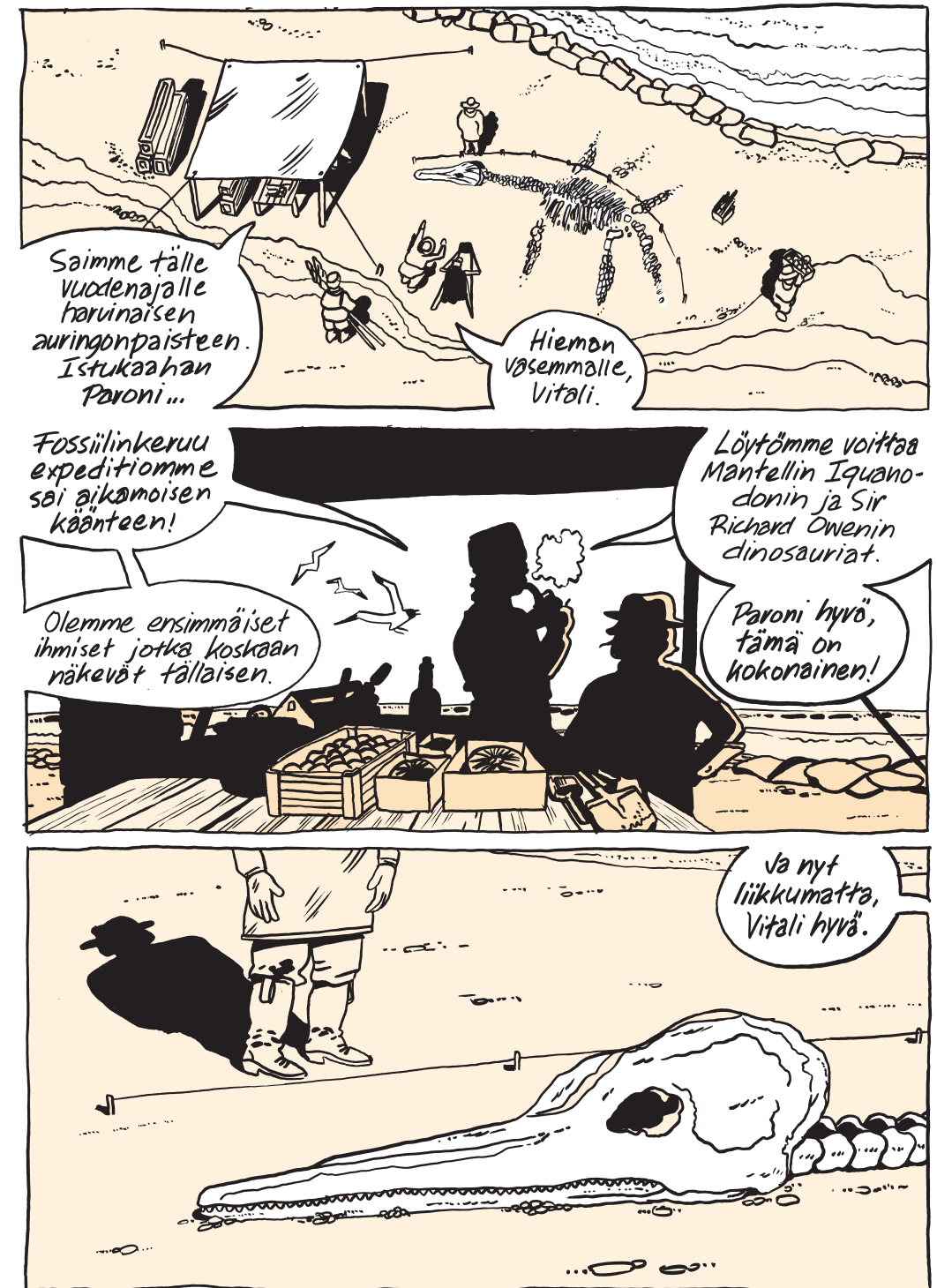
7. OULUN HAMINA

ULEÅBORGS HAMN.

Jähti Oulun haminassa noin vuonna 1898. Pohjois-Pohjanmaan Museon kokoelma.

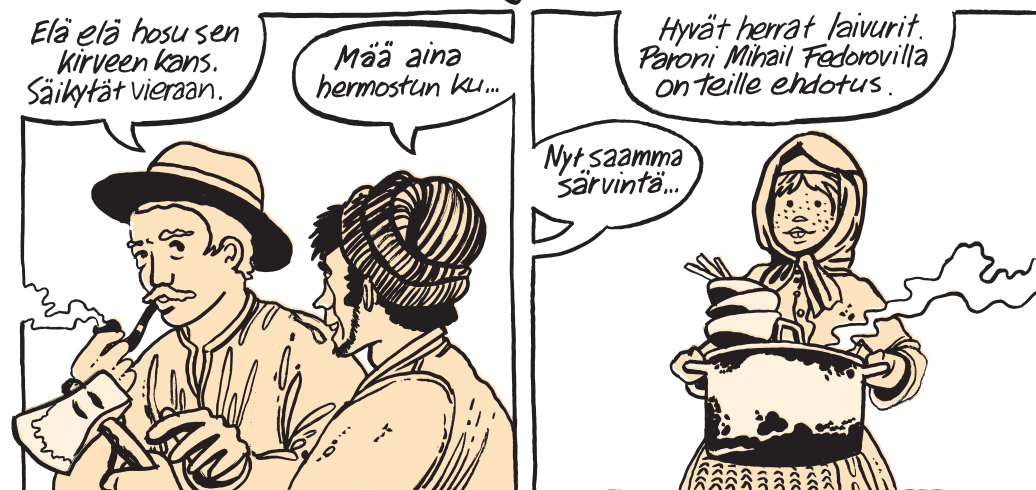
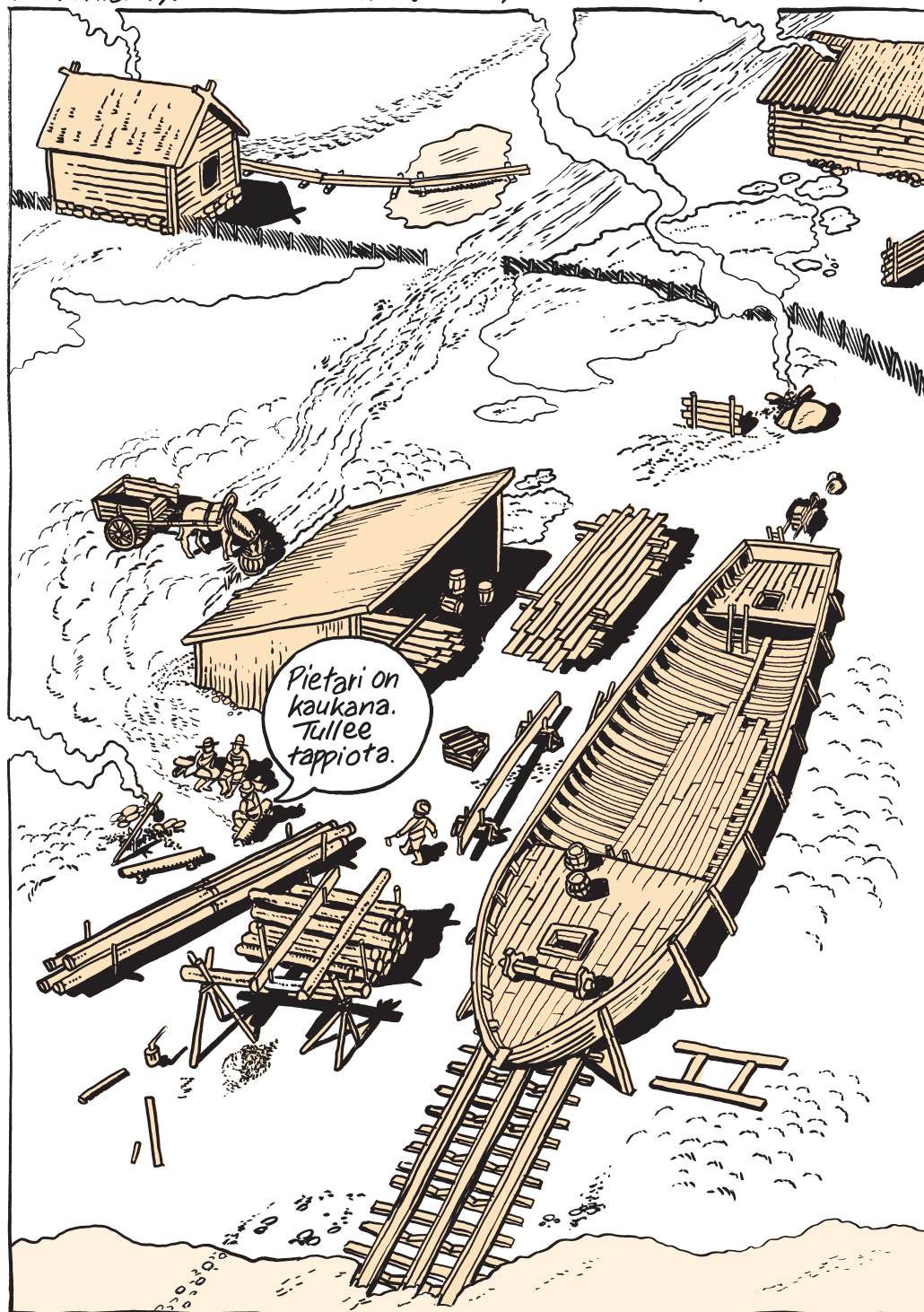


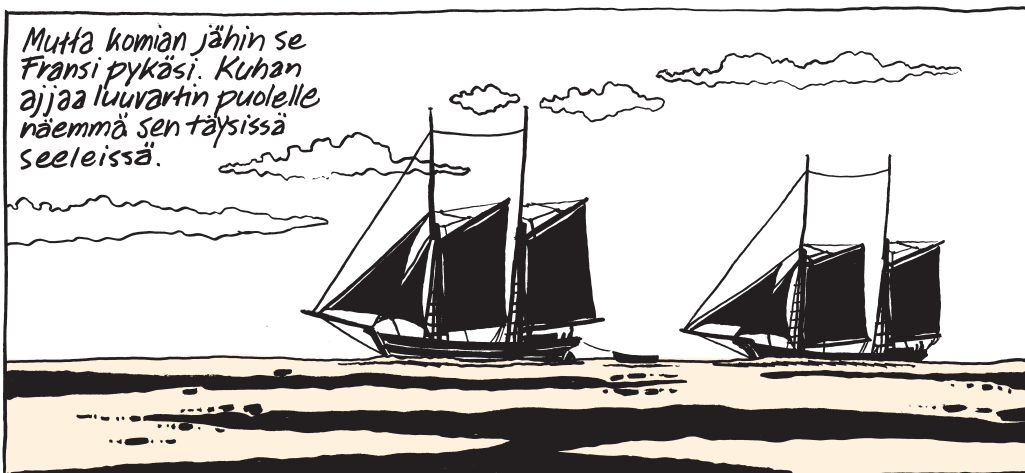
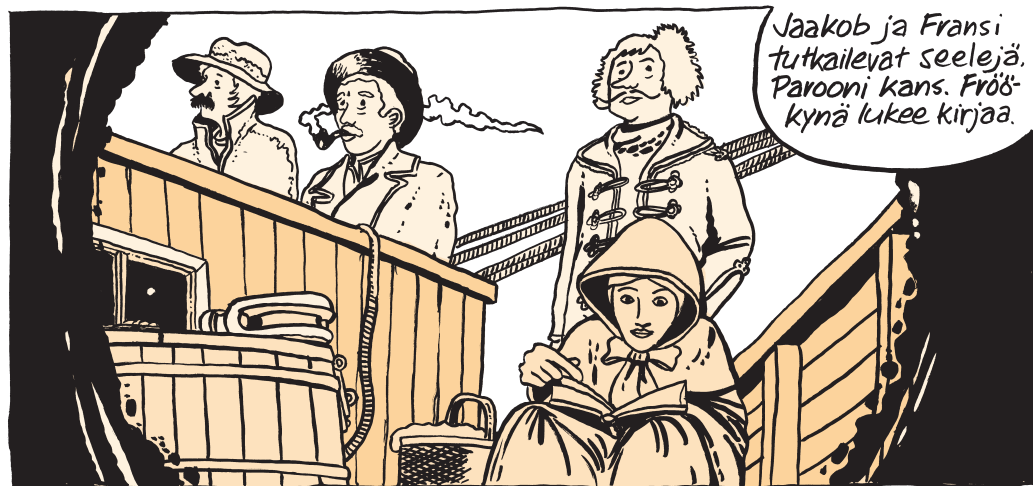
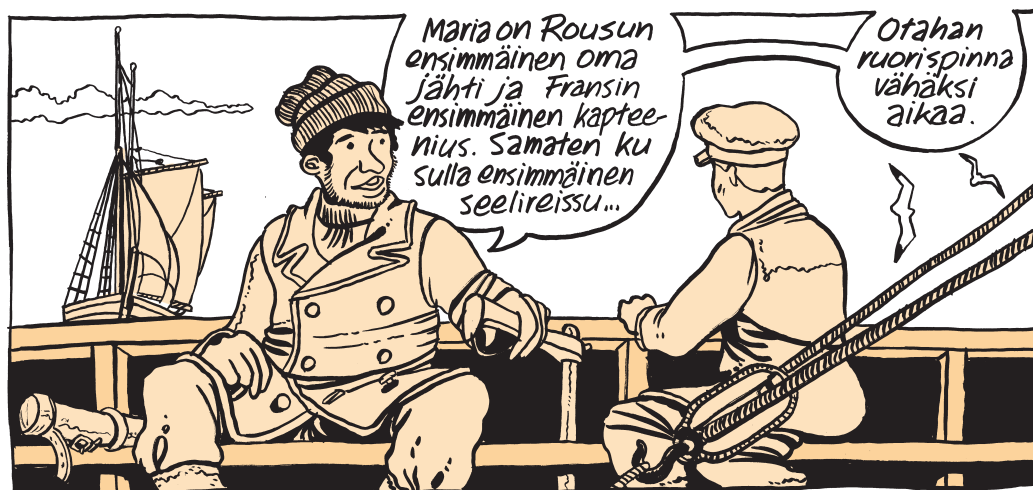
Laksefjord, Ruotsi-Norjan Kuningaskunta, lokakuu 1853.





Kuivaniemi, Suomen Suuriruhtinaskunta, huhtikuu 1854.

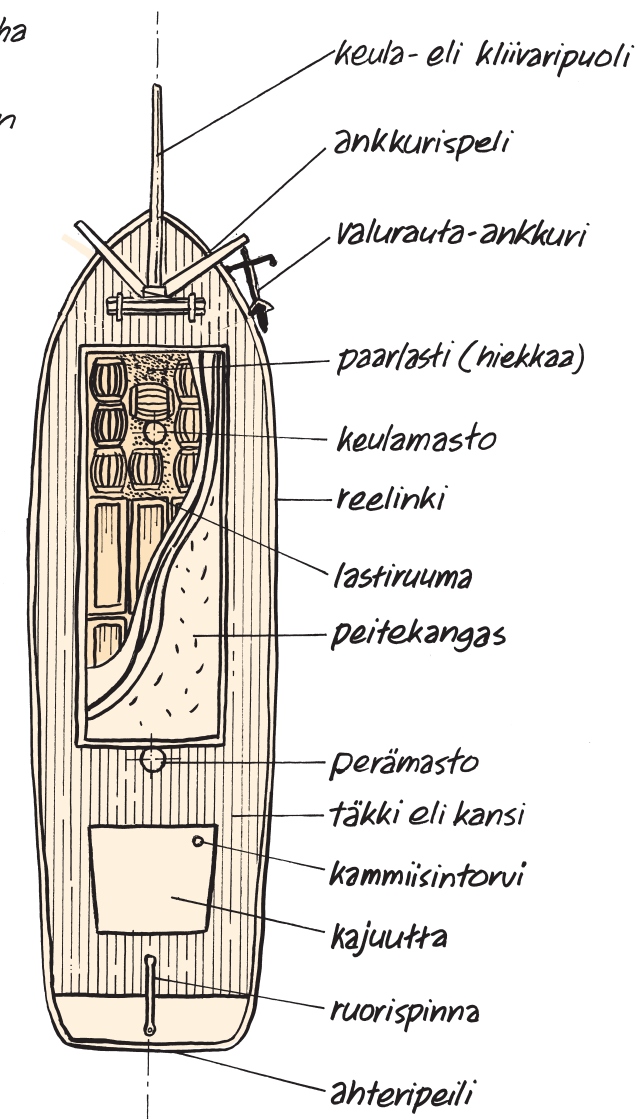




Jähti HERTTA

Omistaja: Henrikki Wanhä
Kotipaikka: Kuivaniemi
Rakennusvuosi: 1847
Tyyppi: puolikannellinen

Pituus: 15,7 m
Leveys: 4,6 m
Syväys: 0,9 m
Kantavuus: 14,92 lastia



Seitsenvuotiaan ja paljon seilanneen Hertan miehistönä ovat kokenut jähti-kapteeni ja laivan omistaja Henrikki (Äijä) Wanhä. Kansi-miehenä Hertalla on Johan Wanhä, Henrikin poika ensimmäisellä pitkällä merimatkallaan.

0 1 2 3 4 5 m