

LUOTSIVENE SJÖGREN

“Omistan vanhan, Turun saaristossa Kustavin kunnan Lypertön kylässä rakennetun, perimätiedon mukaan kesällä 1903 mereen lasketun luotsiveneen. Käytän veneestä nimeä Sjögren, Lypertön luotsiasemalla Killeskerin saarella asuneen ja veneen rakentaneen luotsi Sjögrenin mukaan. Ostin veneen hänen pojaltaan Uuno Saarelaiselta 15 vuotta sitten oltuani pikkulapsesta asti naapurisaarella kesät asuneena kuin kiinni kasvanut tähän alukseen.”

Näin kirjoittaa hankolainen kalastaja Teemu Kouri perinnelaivarekisterille keväällä 1994 osoittamassaan hakemuksessa vanhan luotsipurjeveneensä rekisteriin hyväksymisestä. Teemu Kourin tarkoituksena oli saattaa “saaristolaishistorian ja merenkulun yhden aikakauden edustaja” rekisterin tietoisuuteen ja mahdollisesti entisöintiavustusten piiriin.

Sjögreniä ei hyväksytty perinnelaivarekisteriin koska se ei täyttänyt rekisteriin hyväksyttäviltä aluksilta vaadittua 12 metrin minimipituutta. Tieto veneen ole-

massaolosta synnytti kuitenkin ajatuksen tuoda se yleisön nähtäväksi Suomen merimuseon luotsi- ja majakkalaitoksen 300 vuotisesta historiasta kertovaan “Välähdysksiä” -näyttelyyn kesällä 1996.

Sjögren on erinomainen esimerkki luotsien tärkeimmästä työvälineestä ja edustaa lisäksi luotsiveneiden historian merkittävintä ja pitkäaikaisinta alustyyppiä, luotsien itserakentamaa venettä. Samalla tarjoutui mahdollisuus selvittää luotsiveneiden historiaa laajemmaltikin, sillä Sjögren edustaa tavallaan luotsilaitoksen virka-alusten ensimmäistä tyyppiä.

Luotsi- ja majakkalaitos on pitänyt kirjaa omistamistaan veneistä 1800-luvun lopulta lähtien. Vanhoista luotsilaitoksen asiakirjoista löytyy mm. huviveneenä paremmin tunnetun Colin Archer -purjeveneen tulo Suomeen. Luotsien itserakentamista veneistä ei kuitenkaan arkistodokumentteja saati piirustuksia ole säilynyt, joten niihin perehtyminen onnistuu vain Sjögrenin kaltaisten yksittäisten esimerkkien avulla.

LUOTSIVENEIDEN HISTORIAA

Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen 300-vuotisen historian aikana esiintyy useita vene- ja laivatyyppisiä aina majakanvartijoiden ja luotsien kuljetusveneistä merenmittaus- ja majakka-aluksiin. Tässä yhteydessä käsitellään vain luotsien työssään käyttämää luotsivenettä l. luotsikutteria.

Luotsiveneellä tarkoitetaan pienehköä alusta, jota luotsit ovat käyttäneet yhteyskulkuneuvona kulkiessaan luotsiasemalta luotsattavaan laivaan. Lisäksi sillä on ollut tärkeä tehtävä reimareiden laskussa ja kunnossapidossa. Luotsiveneen käyttötarkoitus ei ole aikojen kuluessa juurikaan muuttunut, toisin kuin sen rakenne ja nimitykset. Kutteri-nimen yleistymisen tarkoittamaan kaikkia luotsiveneitä Suomessa johtuu ensimmäisten luotsi- ja tullihallitusten hankkimien virkaveneiden kutteritakiloinnista. Kutterilla tarkoitettiin yksimastoista pientä purjealusta, jossa oli isopurje, latvapurje ja vähintään kaksi keulapurjetta. Englannissa nopea-

kulkuista kruunun partiointivenettä kutsuttiin kutteriksi jo 1700-luvulla.¹

Keskiajalta aina 1800-luvun lopulle saakka Suomen luotsipalvelussa käytettiin yksinomaan luotsien omia veneitä. Luotsien itserakentamat veneet olivat ymmärrettävästi paikallisten mallien ja esimerkkien mukaan rakennettuja. Merkittävin esikuva lienee ollut paikallinen työ- tai kalastusvene, jonka malliin ovat aikojen kuluessa vaikuttaneet purjehdusalue ja aluksen käyttötarkoitus.

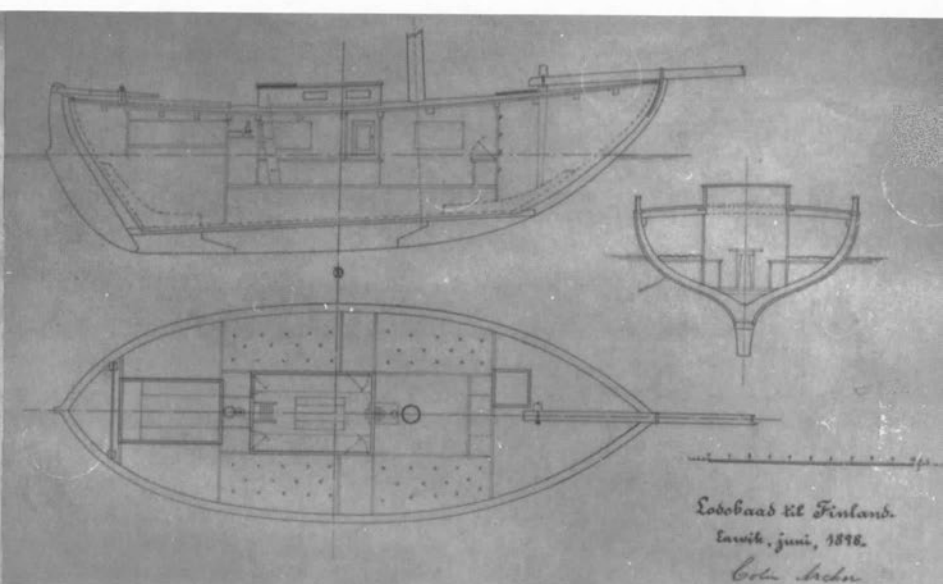
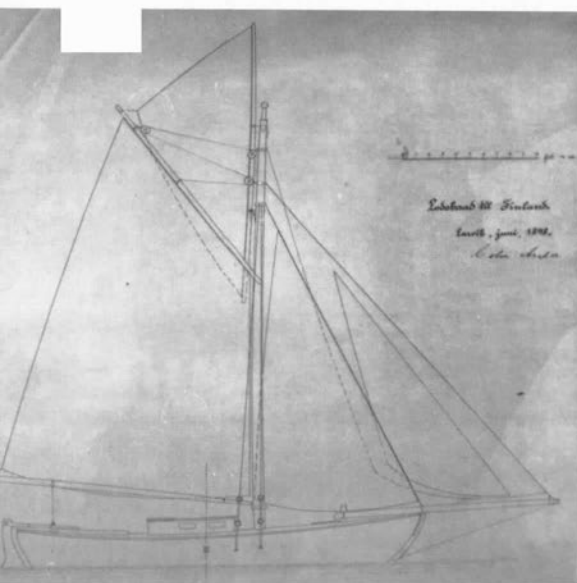
Ensimmäinen asiakirjamaininta luotsiveneestä on vuoden 1696 luotsilaitoksen perustamisasetuksessa, jossa säädetään kunkin luotsin velvollisuudeksi pitää omaa paikkakunnalleen kelvollisin purjein ja muin tarpeellisin välinein varustettua venettä. Tässä varhaisimmassa asetuksessa ei mainita muita tarkempia ohjeita luotsiveneen pitämisestä. Vuoden 1812 asetuksessa mainitaan erityinen valkoinen luot-

silippu, jota luotsin tulee pitää mastossaan tai vaihtoehtoisesti punainen vaatekappale purjeissa. Jälkimmäinen tapa punaisena raitana isopurjeessa oli jo tuolloin kansainvälinen luotsiveneen tunnus.²

Sekä asetuksissa että käytännössä luotsien velvollisuus rakentaa ja kustantaa oma veneensä säilyi aina tälle vuosisadalla asti. Kuitenkin jo 1800-luvulla oli luotsilaitos osoittanut kiinnostusta osallistua veneiden hankintakustannuksiin. Vuonna 1865 esitettiin kannellisen purjevereen hankkimista Oulun luotsipiiriin Marjaniemen luotsiasemalle ja vuonna 1875 jo pariakymmentä muuta venehankintaa. Vuoden 1870 luotsilaitoksen johtosääntöön oli jo sisällytetty määräys, jonka mukaan sellaisille ulkoluotsiasemille, joille katsottiin olevan tarpeellista, hankittaisiin valtion varoin isompi kannellinen vene. Tämän seurauksena luotsihallitus teki seuraavina vuosina senaatille

useita anomuksia kannellisten veneiden hankkimiseksi eri luotsiasemille. Varojen puutteen vuoksi onnistuttiin vuoteen 1875 mennessä hankkimaan kuitenkin vain kolme kokokannellista ja muutamia pienempiä veneitä.³

Luotsivenehankinnat jatkuivat vähitellen yksittäisten anomusten perusteella. 1870-luvulta 1890-luvun alkuun venehankintoihin pyydettiin tarjoukset pääasiassa suomalaisilta veneveistämöiltä. Yhtenä syynä tähän oli vuonna 1876 Harmajan luotsiasemalle Norjasta hankittu luotsivene, joka vuoden 1879 mietinnössä todettiin sopimattomaksi suomalaisiin saaristo-oloihin. Niinpä ehdotettiin luotsiveneet rakennettaviksi Suomessa mieluiten paikallisten luotsien valvonnassa. Viipurin luotsipiirin Pitkäpaaden luotsiasemalle Norjan Larvikista veneenrakentaja Colin Archerilta tilattu luotsivene kuitenkin mullisti suomalaismarkkinat.



Vuonna 1898 Norjassa rakennettu vene todettiin merikelpoisuutensa vuoksi soveltuvan hyvin myös Suomen purjehdusolosuhteisiin. Lisäksi kuultiin Norjan luotsilaitoksen teettävän omat veneensä Colin Archerilla.⁴

Seuraavien parin vuosikymmenen ajan Colin Archer suunnitteli ja rakensi useimmat Suomen luotsilaitokselle tilatut luotsikutterit. Luotsi- ja majakkalaitoksen vuosikertomuksissa vuosilta 1898-1906 mainitaan yhteensä kymmenen kutteria⁵ tilatun Colin Archerilta. Yhtä lukuunottamatta kaikki rakennettiin samojen piirustusten mukaisiksi ja saman kokoisiksi purjeveneiksi. Colin Archerin suunnitteleman luotsikutterin pituus oli 9,41 m, leveys 3,51 m ja syväys 1,57 m.⁶

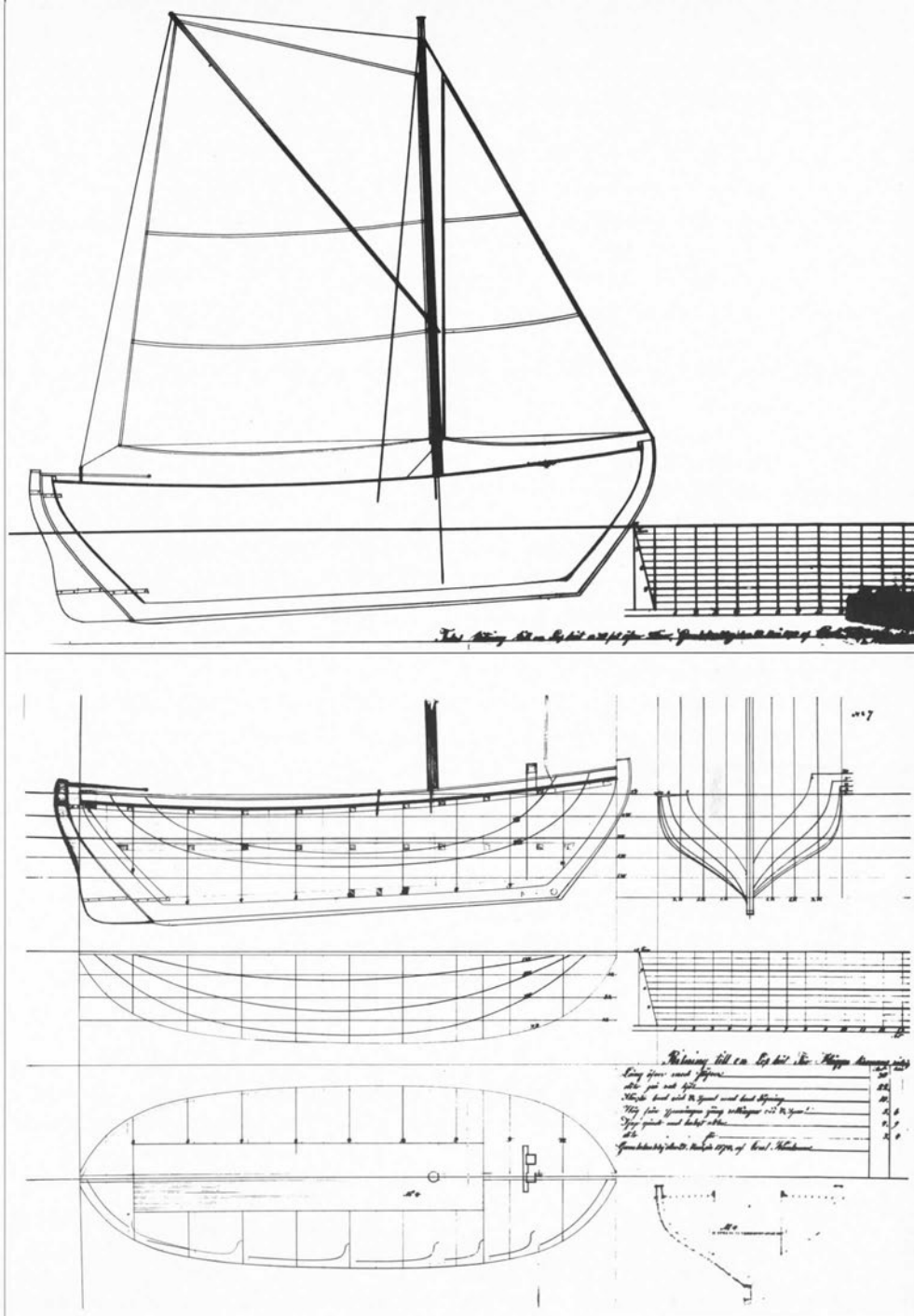
Joitakin luotsiveneitä käytettiin myös pelastusveneinä oletettavasti sen takia, että vielä 1800-luvun lopulla, ennen Suomen Meripelastusseuran perustamista,

Kuvat 3 ja 4. Colin Archerin Haapasaaressa suunnittelema luotsikutteri, joka päätyi lopulta Pitkäpaaden luotsiasemalle. SMM, Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lottskuttrar I 1860-1900.
Reprokuva: Esa Homi.

Figures 3 and 4. The pilot boat built by Colin Archer for the Haapasaaari Pilot Station, later used at the Pitkäpaasi Pilot Station. SMM, Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskuttar 1860-1900. Photo: Esa Hovi.

Kuvat 5 ja 6. Kokkolalaisen Carl Kankosen luotsilaitokselle suunnitteleman veneen piirustukset vuodelta 1874. Kankonen suunnitteli useita veneitä luotsi- ja tullihallituksille ennen Colin Archer -veneiden valtakautta. SMM, laivapiirustukset.
Kuva: Esa Homi.

Figures 5 and 6. Drawings of the pilot boat built by Carl Kankkonen in 1874. He designed many boats for the Pilotage Service and the Customs before the era of the Colin Archers. SMM. Ship Drawings. Photo: Esa Homi.



luotsilaitos hoiti myös pelastusveneiden hankintoja. Kun lisäksi meripelastustointia sen alkuaikoina ylläpitivät luotsiasemat, on ilmeistä, että luotsi- ja pelastusveneitä käytettiin pitkälti rinnakkain. Itsenäisen meripelastustoiminnan eräänä lähtölaukauksena voidaan pitää senaatin talousosaston kirjettä vuodelta 1872, jossa ilmoitetaan H.M. Keisarin merionnettomuudesta pelastumisen muistoksi sallittavan perustaa meripelastusasemia Suomen rannikolle. Luotsilaitoksen käyttämien veneenrakentajien suosiminen näkyy jo ensimmäisten pelastusveneiden hankinnoissa. Vuonna 1877 tilattiin Hankoon ja vuonna 1878 Haapasaaren ja Porkkalan meripelastusasemille veneet Carl Kankoselta Kokkolasta. Myös Colin Archerin suunnittelempia veneitä käytettiin pelastusveicinä. Kun Suomen Meripelastusseura sittemmin vuonna 1897 perustettiin, mainittiin veneitä olevan jo seitsemällä pelastusasemalla.⁷

Vuoden 1870 johtosäännössä oli myös määräys, joka velvoitti luotsit tarpeen vaatiessa hankkimaan yhteisen veneen ja pitämään se kunnossa. Järjestelmä koettiin kuitenkin hankalaksi erityisesti siinä vaiheessa, kun piti päättää veneiden omistussuhteista. Myöskään itse luotsit eivät olleet halukkaita hankkimaan yhteisiä veneitä.⁸

Colin Archerin suunnittelempien luotsikuttereiden valtakausi kesti viime vuosisadan lopulta tämän vuosisadan toiselle vuosikymmenelle asti. Moottoreiden kasvava tarve alkoi hitaasti syrjäyttää vanhoja purjekuttereita. Ensimmäiset moottoroidut alukset 1910-luvulla olivat vielä vanhoja Colin Archereita, joihin jälkeinpäin asennettiin moottori. Vuonna 1912 alkanen luotsi- ja majakkalaitoksen venä-

läistämiskauden aikana ei viranomaisten taholta veneitä juurikaan paranneltu. Colin Archerin Suursaaren suunnittelema vene oli ainoa tuona aikana moottoroitu kutteri. Vasta luotsi- ja majakkalaitoksen muututtua merenkulkuhallitukseksi, vuonna 1918, alettiin moottoreita asentaa laajemmalla mittakaavassa.⁹

1920-luvulla merenkulkuhallitus alkoi kiinnittää huomiota kalustotilanteensa ajanmukaistamiseen. Vanhojen purjekuttereiden moottoroimisen lisäksi ryhdyttiin rakentamaan uusia teräksisiä luotsikuttereita ja suurehkoja puisia luotsi- ja viittaveneitä. Silti vuonna 1926 tehdyn selvityksen mukaan vielä 383 venettä luotsien käyttämisestä 467 veneestä oli luotsien omia. Luotsitkin olivat alkaneet enenevässä määrin hankkia moottoriveneitä lähinnä niiden nopeakulkuisuuden vuoksi, mutta myös osaksi merenkulkuhallituksen kehotuksesta. Vuonna 1927 oli tilaston

mukaan jo 63% kaikista luotsiveneistä moottoroituja ja niinpä merenkulkuhallitus liitti myös johtosääntöönsä määräyksen, että luotsiveneen tuli olla moottorivene.¹⁰

Talvimerenkulun yleistyessä rankemat sääolosuhteet vaativat luotsiveneiltäkin suurempaa nopeutta, merikelpoisuutta ja jäissäliikkumiskykyä. Kehityksen ja uusien määräysten edellyttämiä veneitä eivät kaikki luotsit kuitenkaan kyenneet hankkimaan, joten vuonna 1928 säädettiin asetus venekassasta, josta voitiin kustantaa valtiolle uusia luotsikuttereita. Rahoitus saatiin siirtämällä 5% kanetuista luotsimaksuista venekassaan. Koska suurin osa luotsiveneistä oli edelleenkin luotsien itse kustantamia ja 1930-luvulle tultaessa jo purjeveneitä kalliimpia moottoriveneitä, säädettiin samalla, että venekassasta voidaan myöntää myös luotseille lainoja omien veneiden hankin-

Kuva 7. Uudenkaupungin työvene Oy:n merenkulkulaitokselle suunnittelema ja rakentama luotsikutteri vuodelta 1992. Teräksinen talvikelpoinen kutteri edustaa uusinta luotsien työvenetyyppejä. Kuva: Uudenkaupungin työvene Oy.

Figure 7. A pilot boat built by the Uudenkaupungin työvene Oy shipyard in 1992. Photo: Uudenkaupungin työvene Oy.

taan. 5%:n rahasto lakkautettiin vuonna 1947.¹¹

Tällä vuosisadalla valtion omistamien luotsikuttereiden määrä on jatkuvasti noussut. Vuonna 1950 valtion veneitä oli luotsien käytössä yhteensä 251, joista purjeveneitä oli vielä neljä. Luotsien velvollisuus pitää omia veneitään säilyi kuitenkin aseuksissa ja käytännössäkin. 1950-luvulla valtion veneitä oli edelleenkin vain yksi jokaista kahta luotsia kohti. Kun jokainen luotsi kuitenkin tarvitsi työssään venettä, on ilmeistä, että omakustanteiset veneet olivat välttämättömiä koko laitoksen luotsitoiminnalle. Vuoden 1952 luotsikomitean mietinnössä todetaan, että luotsien vapauttaminen veneenpitovelvollisuudesta aiheuttaisi valtiolle liian suuria hankintakustannuksia. Niinpä komitea päätyy ehdottamaan veneiden avustamäärärahojen lisäämistä ja luotsien venelainarahaston perustamista.¹²

Teräsrunkoisia kuttereita oli vuonna 1952 hankittu vasta kymmenen, mutta jo seuraavan vuosikymmenen alussa määrä oli noussut kolmeenkymmeneen. 1960-luvun alussa venehankinnat keskitettiin suurempiin ja voimakkaampiin jäissäkulkeviin luotsikuttereihin. Vuonna 1966 luotseilla oli jo 49 teräskutteria. Uusimpia merenkulkuhallituksen luotsikutterimalleja ovat 1970-luvulla kalustoon tulleet lujitemuovi- ja alumiinirunkoiset ns. Pilot-

luokan veneet sekä 1980-luvun hydrokopterit ja lumikiitäjät.¹³

Merenkukkuhallituksen virkaveneiden lisääntyessä ovat luotsien omat veneet vähentyneet samaa vauhtia. 1950-luvulla perustettu luotsien venerahastokin lak-



Kuva 8. Luotsi Juho Sjögren luotsiunivormussaan. Kuvan omistaja: Raimo Saarelainen. Reprokuva: Esa Homi.

Figure 8. Pilot Juho Sjögren in his uniform. Saarelainen. Photo: Esa Homi.

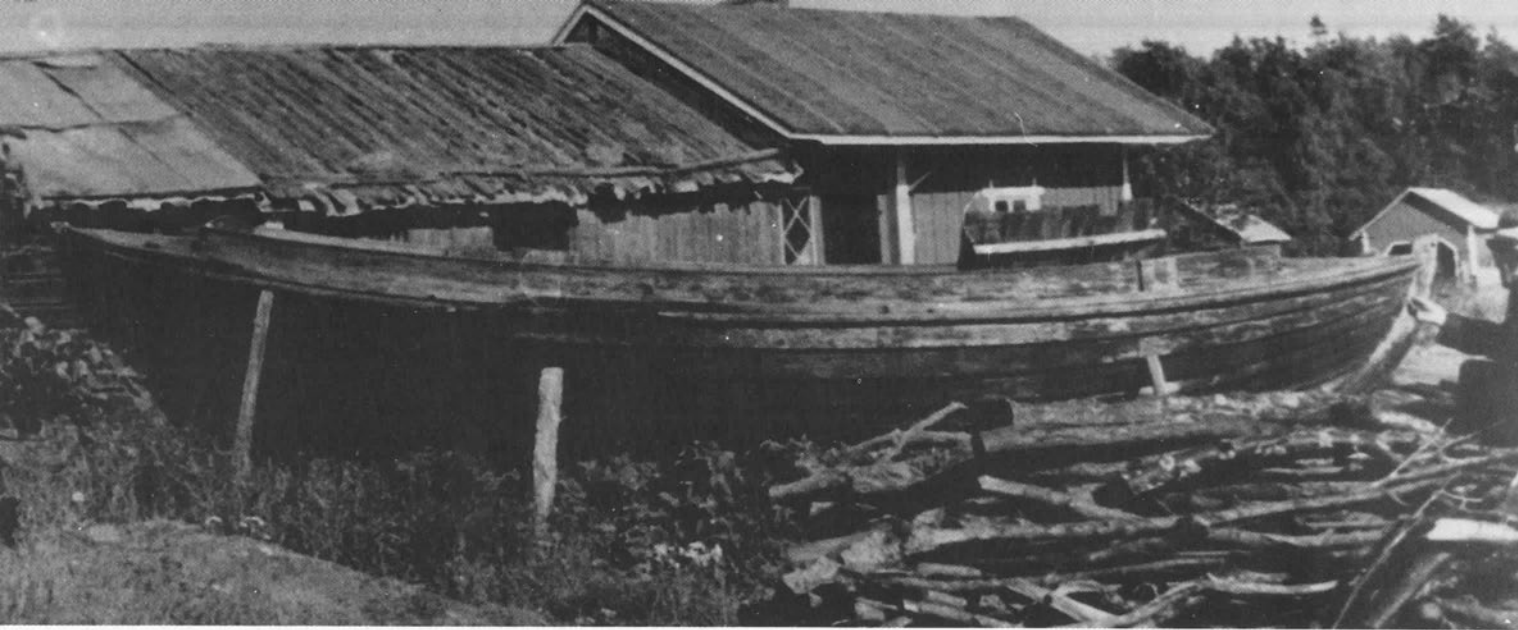
kautettiin vuonna 1983. Valtion omistamia veneitä merenkukkuhallituksella oli 1970- ja 80-luvuilla parhaimmillaan yli 300, joista luotsikuttereita kuutisenkymmentä. 1990-luvulle tultaessa luotsikuttereiden lukumäärä vielä hieman kasvoi ja on nykyään vakiintunut sataan. Luotsien itsekustantamia veneitä ei virkakäytössä ole enää lainkaan.¹⁴

LUOTSIVENE SJÖGREN

Luotsi Juho Sjögren

Luotsivene Sjögrenin rakensi luotsi Juho Vihtori Sjögren Kustavin Lypertön Killeskärin saarella talonsa rantavajassa vuonna 1903. Hän oli syntynyt samaisella Killeskärin saarella 23.1.1861. Hänen isänsä, Kustaa Adrian Henrikinpoika Sjögren toimi Lypertön luotsiasemalla luotsivanhimpana ja perinteen mukaisesti Juho Sjögren peri isänsä ammatin. Uran alkutaipaleelle luotsioppilaaksi pääsi jos oli vähintään 12-vuotias ja luotsin tai muun saaristolaisen poika. Jälkimmäistä ehtoa painotettiin erityisesti, koska paikkakunnan merialueiden tuntemus oli työssä ensisijaisen tärkeää.¹⁵ Juho Sjögren nimitettiin ylimääräiseksi luotsioppilaaksi tammikuussa 1883.¹⁶

Purjelaivojen aikakaudella varsinaisen luotsikoulutuksen vielä puuttuessa luotsiksi pätevoidyttiin paitsi luotsioppilajaksolla omalla luotsiasemalla, myös merillä käytännön merimiesammattissa. Sjögrenin ollessa vielä ylimääräisen luotsioppilaan pestillä hänelle myönnettiin lupa suorittaa merimiespalvelusta koti- ja ulkomaisilla merimatkoilla kahden vuoden ajan. Merimieskokemusta Sjögren hankki ainakin kahteen otteeseen. Touku- kuussa 1883 hän pestautui matruusiksi



Kuva 9. Luotsivene Sjögren Lypertön Killeskärin talon pihassa vuonna 1970.
Kuva: Ilari Luotolahti. Reprokuva: Ilmo Jaramo.

Figure 9. The pilot boat Sjögren in the yard of Killeskär, Lypertö.
Photo: Ilari Luotolahti (Ilmo Jaramo).

kustavilaiselle parkkilaiva *Kaitaiselle*, jonka päämäärä oli Ranskan Dunkerque. Tällä matkalla Sjögren viipyi 6 kuukautta. Toisen matkansa Sjögren teki toukuussa 1886 Ranskan Honfleurin kustavilaisella parkkilaiva *Onnilla*. Matruusin pesti kesti tällä kertaa 7 kuukautta.¹⁷

Vuonna 1892 Sjögren nimitettiin nuoremaksi luotsiksi Lypertön luotsiasemalle ja vuonna 1908 hänestä tuli vanhempi luotsi. Vuonna 1912 alkanut Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen venäläistämisen aiheutti laitoksessa laajan protestin, ja yli puolet laitoksen henkilökunnasta erosi palveluksesta.¹⁸ Lypertön luotsiasemalta erosi viidestä luotsista neljä, Sjögren mukaan lukien. Venäläistämiskauden aikana eronneiden luotsien tekemisistä ei juurikaan tiedetä. Kustavin Alastalon nykyinen emäntä Aune Kanerva-Skytén muisteli kuulleen luotsien kalastaneen

sekä kuljettaneen rautaromua ja puutava-
raa työttömyysaikanaan.¹⁹

Merenkulkuhallituksen perustamisen jälkeen suuri osa vanhan luotsilaitoksen aikaisista luotseista sai virkansa takaisin ja elokuussa 1918 Juho Sjögren nimettiin jälleen luotsiksi Lypertön luotsiasemalle. Vanhemman luotsin virastaan hän jäi eläkkeelle vuonna 1926, kuudenkymmenenviiden vuoden iässä.²⁰

Juho Sjögrenin omaa venettä käytettiin pääasiassa luotsitöihin: liikkumiseen luotsattaviin laivoihin ja takaisin, sekä reima-reiden kunnossapitoon ja vesillelaskuun. Jonkin verran Juho Sjögren kulki veneellä myös kalastamassa sekä käytti venettä kuljetustarkoituksiin. Hänellä oli myös toinen purjeverene sekä kaksi ruuhaa, joilla saatettiin toimittaa muita kuin työaskareita.²¹ Eläkkeelle jäätyään Juho Sjögren jätti veneen pojalleen Olavi Saarelaiselle,

joka myös toimi luotsina Lypertössä. Vene oli luotsikäytössä aina 1950-luvulle asti, jolloin Olavi Saarelainen hankki uuden luotsikutterin Uudenkaupungin veneveistämöltä. Vanha vene siirtyi useiksi vuosikymmeniksi kuiville Sjögrenin talon pihaan. Se laskettiin vesille seuraavan keran vasta vuonna 1979, jolloin Teemu Kouri osti sen jo edesmenneen Olavi Saarelaisen veljeltä Uno Saarelaiselta.

Veneen rakenne ja muutokset luotsikäytön aikana 1903-1957

Runko

Sjögren on kanneton ja puurunkoinen vene, jonka pituus on 7,10 m, leveys 2,65 m, syväys 0,50 m ja korkeus kölistä partaaseen 1,15 m. Sekä köli että keula- ja

perävantaat ovat alunperin olleet yksipuisia. Kölin päällä on runkoa vahvistava sikoköli. Veistokaaria veneessä on yhteensä 17 ja ne on kiinnitetty köliin keskimäärin 25 cm:n välein. Kiinnitys tehtiin alunperin 1,5 cm paksuilla katajavaarnoilla, jossain myöhemmässä vaiheessa niitä on tuettu honkanauloin. Kaarien leveys on keskimäärin 50 mm ja korkeus 75 mm.

Kylkien laidoitus on limisaumainen. Laudat menevät päällekkäin n. 2,5 -3,5 cm:n matkalta. Niiden keskimääräinen paksuus on 20 mm, tosin pohjimmaisten muotoonsaveistettyjen keula- ja perävanksiin päättyvien jopa 35 mm. Lautojen keskimääräinen leveys on 23 cm ja ne kiinnittyivät toisiinsa puunauloin (hal-kaisija 6 mm, pituus 50 mm) ja kaariin katajavaarnoin. Myöhemmin, oletettavasti moottorin asennuksen yhteydessä 1920-luvulla, lautojen kiinnitystä vahvistettiin kuparinauloin. Kylkirakenne oli alunperin tiivistetty tervatulla kankaalla.

Käytetty puumateriaali rungossa ja takilassa oli muilta osin mäntyä, paitsi alkuperäiset vaarnatapat, naulat ja mastonrenkaat katajaa. Rakennusaineet saatiin melko varmasti saaren omista metsistä. Myöhemmin veneeseen lisätty moottori ja esim. kuparinaulat ostettiin oletettavasti Turkuun ja Uuteenkaupunkiin tehdyillä kauppareissuilla.

Takila

Sjögrenissä oli alunperin yksi masto, jossa oli laskettava kahveli sekä keulapurje. Purje oli kiinnitetty mastoon katajasta taivutetuilla halkaisijaltaan 16-18 cm:n mastonrenkailla. Masto sijaitsi n. 2,50 m:n päässä keulasta ja puomi jatkui reilun



Kuva 10. Juho Sjögrenin vanhimman pojan Asser Sjögrenin rakentama pienoismalli luotsivene Sjögrenistä. Kuvan omistaja: Kari Saarelainen. Kuva: Esa Homi.

Figure 10. A model of the Sjögren, built by Asser Sjögren. Saarelainen. Photo: Esa Homi.

metrin verran perävantaan ylitse. Masto kiinnittyi pohjassa sikoköliin ja ylempää se tuettiin kiinteän istuinpenkin eli piitan kylkeen. Kahvelin asennon säätämistä varten oli takilaan asennettu yksi piikfalli eli nostin, jonka ploki oli kaiverrettu maston sisään. Alkuperäisen maston korkeudesta tai paksuudesta ei ole tietoa.

Mastossa heti piitan yläpuolella oli sarana, jonka avulla masto voitiin kaataa. Syy kaadettavan maston rakentamiseen oli mahdollisesti se, että näin vene saattoi ajaa lähemmäksi luotsattavan laivan kylkeä maston vaurioitumatta.

Kahvelitakila poistettiin veneestä 1920-luvulla, kun siihen asennettiin ensimmäinen moottori. Moottorin avuksi veneeseen tehtiin kaksi spriitakiloitua n. 10-12 cm:n paksuista mastoa. Nämä olivat, toisin kuin kahvelitakilassa, kokonaan irroitettavat. Mastojen korkeuksia ei ole pystytty selvittämään, koska niistä on säily-

nyt vain osia. Mastot kiinnittyivät pohjassa kaariin tehtyihin mastonjalkoihin ja tukeutuivat piittojen keskelle tehtyihin reikiin. Masto oli näin kevyt laskea, mikä olikin tärkeää purjeiden toimiessa vain veneen apuvoimanlähteenä. Venettä saatettiin ajaa joko vain purjeilla tai moottorilla tai esim. moottorilla vain toista spriipurjetta apuna käyttäen.

Alkuperäisiä purjeita *Sjögrenissä* ei ole säilynyt, mutta muistitiedon mukaan siinä oli aluperin kahveli ja keulapurje. Tätä olettamusta vahvistaa Juho Sjögrenin vanhimman pojan Asser Sjögrenin veneestä tekemä pienoismalli, joka perimätiedon mukaan on melko tarkka malli esikuvastaan (kuva 10). Luotsien punaraitaista tunnuspurjetta pidettiin isomastossa. Kun takilointi muutettiin kaksimastoiseksi veneessä oli vain spriipurjeet eikä lainkaan keulapurjetta.

Purjekangas oli puuvillaa ja se oli mahdollisesti itsekudottua. Teemu Kouri muisteli Lypertön Alastalon nykyisen emännän Aune Kanerva-Skytenin kertoneen, että Sjögrenin suvun naiset olivat perinteisesti taitavia käsityöläisiä, erityisesti purjekankaiden kutomisessa. On siis mahdollista, että purjeet olivat kotitekoisia.

Konevoima

Ensimmäinen moottori *Sjögreniin* saatiin 1920-luvulla - samoihin aikoihin kuin merenkulkulaitoksessa yleisemminkin siirryttiin moottorikauteen. Suvun perimätiedon mukaan veneessä olisi ollut moottori jo ennen 1950-luvulle saakka palvellutta yksisyliteristä seitsemän hevosvoiman Olympiaa. Moottorin mukanaan-tuoma vauhdin lisäys aiheutti purjehti-maan rakennetun veneen kulkuomina-



suuksiin muutoksia. Nopeammalla vauhdilla kuljettaessa pärskeet löivät veneeseen helpommin kuin purjevauhdilla. Niinpä moottorin myötä jouduttiin mm. parraskantta leventämään, pisaralistaa korottamaan sekä achteri- ja keulatäkkiä suurentamaan.

Sjögrenissä oli alunperin kaksi laatikkoa reimarikivien kuljetusta varten. Näistä taaemman laatikon paikalle asennettiin moottori. Se sijoitettiin siis melko taakse, jotta jatkettua ruoripinnaa voitiin käyttää yhtäaikaan koneen hoidon ja purjehdusmanöövereiden kanssa. Potkurin akselille tehtiin läpivienti perävantaaseen, jota jouduttiin kovertamaan niin paljon, että vannas tuetiin lopulta kahdella 13 x 45 cm:n kokoisella ja 5 mm:n vahvuisella kuparilevyllä. Potkurin takia kölistä irrotettiin niin suuri pala, että peräsin jouduttiin kiinnittämään pitkäkhön kalaraudan päähän. Moottorin alle rakennettiin tarkasti muotoonveistetty puinen peti, joka pultattiin neljällä rautapultilla pohjan läpi. Moottorin ympärille rakennettiin paneelistä moottorikoppa. Veneen siirryttyä Olavi Saarelaisen käyttöön tämä asensi veneeseen vielä irroitettavan ajohytin.

Alkuperäisessä luotsikäytössä veneeseen oli asennettu veivattava vinssi reimarikivien liikuttelemista ja laidan ylinostamista varten. 2,80 m pitkä puusta

Kuva 11. Luotsi Juho Sjögren ohjaamassa venettään. Vasemmalla luotsi, myöh. luotsivanhin, Ruben Luotolahti, oikealla Sjögrenin poika luotsi Olavi Saarelainen. Kuva: Asser Sjögren. Raimo Saarelainen. Reprokuva: Esa Homi.

Figure 11. Pilot Juho Sjögren at the helm of his boat. On the left Pilot, later Chief Pilot, Ruben Luotolahti; on the right his son, Pilot Olavi Saarelainen. Saarelainen. Photo: Asser Sjögren.



Kuva 12. Luotsivene Sjögren vuonna 1933 Sjögrenin venevajan edustalla. Veneessä Olavi Saarelaisen rakentama irroitettava ajohytti. Raimo Saarelainen. Reprokuva: Esa Homi.

Figure 12. The pilot boat Sjögren in 1933. Saarelainen. Photo Esa Homi.

veistetty pitkänomainen vinssi tuettiin maston juureen piitan kohdalle. Vinssin yläpää kiinnitettiin köydellä mastoon ja lähes 30 cm halkaisijaltaan olevaa hammasratasta kiertämällä painavien kivien nostaminen yli laidan onnistui.

Sjögren tyyppiviidakossa

Sjögren on tyyppiltään melko lähellä Lounais-Suomessa yleistä eteläistä merivene-tyyppiä, jos sitä verrataan Toivo Itkosen 1920-luvun kansanomaisten veneiden luokitukseen. Eteläisen meriveneen keulavannas on suhteellisen loiva ja kaareutuu voimakkaammin vasta yläosastaan. Peräosaltaan veneet ovat yleisimmin tasape räisiä lukuunottamatta tiettyjä alueita saaristoa, kuten Kustavin suunnalla sijaitsevia Luviaa, Pyhämäata, Iniötä ja Brändötä. Näillä alueilla perävannas on

yleisimmin muodoltaan ns. kosteriperä, aivan kuten *Sjögren*issä.²²

Itkonen luokittelee veneet myös pituuden ja leveyden suhteen; pohjoiset meriveneet ovat kapeita eteläisiin nähden. Itkosen mukaan leveimmät veneet ovat suhdeluvultaan 2,9-3,1:1, kun *Sjögren*in suhdeluku on 2,67:1.²³ *Sjögren* on tämän vertailun mukaan siis leveämpi kuin eteläiset meriveneet yleensä. Tämä piirre lienee tyyppillinen muillekin luotsiveneille, sillä veneet jouduttiin rakentamaan vakaiksi ja tukeviksi painavien reimarikivien laskemista varten.²⁴

Tämäntyyppinen vertailu Toivo Itkosen 1920-luvulla tekemiin Suomen kansanomaisten veneiden luokitukseen on helppo liian yleistävää ja ehkä hieman epärelevanttiäkin. Itkosen luokitukset perustuvat suhteellisen karkeisiin jakoihin:

meriveneet jaotellaan vain pohjoiseen ja eteläiseen tyyppiin, joki- ja järviveneet kahteentoista sisämaan tyyppiin. On ilmeisen selvää, että tietyn kustavilaisen työvenetyypin suhteuttaminen tähän luokitukseen on työlästä, jopa turhauttavaakin. Itkosen teos onkin tässä vain esimerkkinä siitä vähäisestä tiedosta, mitä kansanomaista veneistä on Suomessa kirjoitettu.

Suomalaisista veneistä tehdyissä harvakuksissa tutkimuksissa on usein unohtettu veneen käyttötarkoituksen vaikutus rakenteeseen. Erityisesti luotsiveneiden kohdalla olisi mielenkiintoista saada vertailevaa materiaalia esimerkiksi eri alueiden kalastusvenetyypeistä ja niiden vaikutuksista alueen luotsiveneiden kehittämiseen.

Veneen nykytila

Veneen nykyinen omistaja Teemu Kouri sai veneen haltuunsa vuonna 1979 sen oltua kuivilla useita vuosikymmeniä. Veneeseen jouduttiin tekemään paljon korjauksia varsinaisen perusrungon kuitenkin siitä kärsimättä. Köli oli niin lahonnut, että se jouduttiin uusimaan kokonaan. Myös pohjimmaisiet lautakerrat ja muutama veistokaari uusittiin.

Näkyvin muutos nykyisessä veneessä alkuperäiseen verrattuna on takila. Nykyinen takila on jälleen kahvelirikattu, mutta ei alkuperäisten mittojen mukainen. Alkuperäiseen verrattuna isopurjeen muoto on kapeampi ja korkeampi ja kahvelitangon yläkulma nousee maston kärjen yläpuolelle. Puomi jää nykyisellään takavantaan sisäpuolelle koska masto sijaitsee n. 30-40 cm alkuperäistä edempänä. Lisäksi puomin pituus (410 cm) on alkuperäistä *Sjögrenin* vanhasta vajasta löytynyttä puomia (580 cm) selvästi lyhyempi. Masto on nykyisellään tuettu 17 millisellä vanhalla vetovaijerilla ja 35 x 60 mm:n vanttiruuveilla. Alkuperäisistä vanteista ei ole tietoa.

Vaikka *Sjögren* ei enää vastaakaan täysin alkuperäistä, on Teemu Kouri tehnyt kultturityön säilyttäessään ja kunnostaessaan veneen. Eikä projekti suinkaan ole vielä lopussa, takila odottelee vain aikaa ja rahaa tullakseen entisöidyksi alkuperäiseen asuunsa. Venettä ei myöskään ole unohdettu kulttuurikerrostumiin, vaan se on jo vuosikaudet ollut Kourin perheen purjehduskäytössä kesälomamatkoilla. Vene on vielä vanhoilla päivillään päässyt harjoittamaan arvolleen sopivaa ammattiakin, onpa se käynyt kahdeksan kertaa Helsingin silakkamarkkinoilla kusta-



Kuva 13. Teemu Kouri purjehtimassa *Sjögrenillä* Hangossa kesällä 1995. Kuva: Esa Homi.

Figure 13. Teemu Kouri and the *Sjögren* at Hangö, summer 1995. Photo: Esa Homi.

vilaisia kalaherkkuja kauppaamassa, välillä omin purjein, välillä muiden hinauksessa. Vuonna 1993 vene koki hieman epäonneakin hinausmatkallaan Hangosta Helsinkiin: *Sjögren* täyttyi kovan aallokon seurauksena vedellä ja jouduttiin sukeltajien avulla pelastamaan kuiville. Sen jälkeen paatti ei ole enää ilahduttanut helsinkiläisiä syksyisillä reissuillaan, vaan seilannut lähinnä Saaristomerta.

LÄHDEVIITTEET

- 1 Korhonen 1983, 6-7; Meri- ja laivasanastoa 1995, 333; Möhlen 1966, 69; Rogers 1985, 54.
- 2 Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 111; Laati 1946, 19; Laurell 1993, 165; Laurell 1994, 174.
- 3 Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 115-116; Tainio 1931, 390, 392-394.
- 4 Tainio 1931, 392-395; Lots- och fyrinrättningen 1905 a, 208-210; Lots- och fyrinrättningen 1905 b, 204-205; SMM, Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskutterar I 1860-1900, 30, 49.
- 5 Vuosien 1897-1906 luotsilaitoksen vuosikertomuksissa kutsutaan luotsipurjevenettä nimellä "lotskutter".
- 6 Tainio 1931, 392-395; Lots- och fyrinrättningen 1905 a, 208-210. Colin Archereista kts. myös SMM, Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskutterar I 1860-1900 ja SMM, Finlands Lotskutterar, Beskrifning II 1901-.
- 7 Tainio 1931, 390-392; SMM, Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskutterar I 1860-1900, 148-154, 219-221; Katsaus Suomen Meripelastusseuran vaiheisiin 1897-1987, 3-6.
- 8 Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 113-115.
- 9 Tainio 1931, 395; Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 116-117; SMM, Finlands Lotskutterar, Beskrifning II 1901-, 4-8.
- 10 Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992, 84; Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 112-113.
- 11 Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992, 84; Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 112-115.

- 12 Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992, 201-203; Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 117, 126-127.
- 13 Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992, 201-203, 299; Korhonen 1983, 7; Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952, 116-117.
- 14 Kertomus merenkulkulaitoksen toiminnasta vuonna 1971; Kaukiainen - Leino -Kaukiainen 1992, 203; Korhonen 1983, 6-7; Merenkulkulaitos 1990, 1991, 1992, 1993, 1994.
- 15 Laurell 1993, 170; Laurell 1994, 175-176.
- 16 Mikäli toisin ei ilmoiteta, luotsi Sjögreniä ja veneen historiaa koskevat tiedot perustuvat Juho Sjögrenin pojanpoikien Raimo ja Kari Saarelaisen sekä veneen nykyisen omistajan Teemu Kourin antamiin tietoihin sekä Kari Saarelaisen omistuksessa oleviin Juho Sjögrenin asiakirjoihin.
- 17 TMA, Kustavin merimieshuone, merimiesrullat.
- 18 Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992, 35.
- 19 TMA, Turun luotsipiirikonttori, luotsauspäiväkirjat, luotsivanhinten vuosipäiväkirjat.
- 20 TMA, Turun luotsipiirikonttori, luotsauspäiväkirjat, luotsivanhinten vuosipäiväkirjat.
- 21 Saarelainen, Ida Sofia Sjögrenin perunkirja.
- 22 Itkonen 1926, 35-37.
- 23 Itkonen 1926, 35-37.
- 24 Luotsi ja majakka 1946:6.

LÄHTEET

Painamattomat lähteet

Merenkukkuhallitus (MKH)
Luotsiasemien virkakortisto.
Suomen merimuseon arkisto (SMM)
Andersinin kokoelma.
Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskutterar I 1860-1900.
Finlands Lotskutterar, Beskrifning II 1901-.
Laivapiirustukset.
Turun maakunta-arkisto (TMA)
Kustavin merimieshuone, merimiesrullat vuosilta 1881-1893.
Turun luotsipiirikonttori; luotsivanhinten vuosipäiväkirjat vuosilta 1912-1916, 1920 ja 1922; luotsauspäiväkirjat vuosilta 1910, 1911, 1912.
Kari Saarelaisen kokoelmat, Rymättylä (Saarelainen)
Juho Sjögrenin nimitys- ja erokirjat luotsitaimen ajalta.
Ida Sofia Sjögrenin (Juho Sjögrenin vaimo) perunkirja vuodelta 1909.
Luotsikomitean mietintö vuodelta 1952.

Painetut lähteet

Itkonen, Taivo 1926: Suomen kansanomaiset veneet. Suomen museo XXXIII. Helsinki.
Katsaus Suomen Meripelastusseuran vaiheisiin 1897-1987.
Kaukiainen, Yrjö - Leino-Kaukiainen, Pirkko 1992: Navigare necesse. Merenkulkulaitos 1917-1992. Jyväskylä.
Kertomus merenkulkulaitoksen toiminnasta vuonna 1971. Helsinki 1972.
Korhonen, Timo 1983: MKH:n armada: Yli 300 työvenettä. Navigator 2/83.
Laati, Isakki 1946: Suomen Luotsi- ja Majakkalaitoksen historia 1808-1946. Helsinki.
Laurell, Seppo 1993: Autonomisen Suomen luotsilaitos. Navis Fennica. Suomen merenkulun historia. Osa 1. Puuruuhista syvänmeren purjelaivoihin. Suunnitellut ja toimittanut Erkki Riimala. Porvoo.
Laurell, Seppo 1994: Luotsitoimen kehitys Krimin sodan jälkeen. Navis Fennica. Suomen merenkulun historia. Osa 3. Telakat, satamat ja valtion alukset. Suunnitellut ja toimittanut Erkki Riimala. Porvoo.
Lots- och fyrinrättningen 1905 a. Öfverstyrelsens för lots- och fyrinrättningen i Finland berättelse om lotsverkets tillstånd och förvaltning under åren 1897-1901. Bidrag till Finlands officiella statistik. Helsingfors.
Lots- och fyrinrättningen 1905 b. Årsberättelse för åren 1902-1906 upprättad vid öfverstyrelsens för lots- och fyrinrättningarne i Finland. Ingeniörkontor.
Luotsi- ja majakka 1946: 6. Millainen luotsiveneen pitäisi olla?
Meri- ja laivasanastoa 1995. Laatineet Osmo Kinnari, Erkki Riimala ja Kari Riutta. Navis Fennica. Suomen merenkulun historia. Osa 4. Meren aalloilla ja sisävesillä. Suunnitellut ja toimittanut Erkki Riimala. Porvoo.
Merenkulkulaitos 1990, 1991, 1992, 1993, 1994. Merenkulkulaitoksen toimintakertomus.
Möhlen, C.E. 1966: Nautisk ordbok. Stockholm.
Rogers, John G. 1985: Origins of Sea Terms. The American Maritime Library: Volume XI. Boston, Massachusetts.
Tainio, Sakari 1931: Luotsiveneitemme kehityshistoriaa. Laivastoletti, s. 390-395.

Haastattelut ja kirjeenvaihto
Aune Kanerva-Skyten, s. 1927. Kustavin Lypertön Alastalon emäntä.
Teemu Kouri, s. 1957. Luotsivene Sjögrenin nykyinen omistaja.
Raimo Saarelainen, s. 1932. Juho Sjögrenin pojanpoika.
Kari Saarelainen, s. 1939. Juho Sjögrenin pojanpoika.

The Pilot Boat *Sjögren*.

"I own an old wooden pilot boat, built in Kustavi off Turku in about 1903. I have named the boat the Sjögren after the Pilot Juho Sjögren who built the boat on a small island called Killesker. I bought her from the son of her builder, Mr Uuno Saarelainen, fifteen years ago. Ever since I was a little boy I had had a special relationship to this boat, as I used to spend my summers on a neighbouring island."

This is what Teemu Kouri wrote in his letter to the Register of Traditional Ships in the spring of 1994 when applying for his boat to be registered. He wanted to "bring this representative of the history of the Finnish archipelago and one era of the history of seafaring" to the Register's notice.

The *Sjögren* could not be entered in the Register, because her length was less than the twelve metres stated in the rules of the Register. However, the letter generated an

idea to display the boat at the exhibition arranged for the third centennial of the Finnish Lighthouse and Pilot Service at the Finnish Maritime Museum in the summer of 1996.

The *Sjögren* is a good example of the most important tool of the pilot's trade, and as a pilot boat type it represents the historically most important and most lasting type — the pilot boat built by the pilot himself. It is, furthermore, a good starting point for studying the whole history of pilot boats.

The Lighthouse and Pilot Service has documents of the boats it has owned since the late 19th century, including, among other information, documents of the first Colin Archers imported to Finland. On the other hand, the pilot boats built by pilots are not documented. Thus, they can only be studied via individual examples, like the *Sjögren*.

The History of the Pilot Boats

During the three hundred years of the Lighthouse and Pilot Service many types of vessels have been used, from the boats of the pilots and the lighthouse keepers to lightships and hydrographic survey vessels. However, only the pilot boats, used by the pilots in their work, are discussed below.

A pilot boat is defined as a relatively small vessel used by the pilot when travelling from the pilot station to the vessel needing a pilot, or to other pilot stations. These boats were used in buoying and repairing the buoys, too. The use of the pilot boat has not changed much during the centuries. However, the design and the types of pilot boats have changed a lot. The Finnish name for a pilot boat is 'pilot-cutter' or just 'cutter'. A cutter was originally a fast patrol boat of the British customs in the 18th century.¹

The pilots had used exclusively their own boats in their work since the Middle Ages until the late 19th century. The designs of these boats the pilots built themselves were naturally mainly influenced by local customs and models. The most important of these examples must have been the local fishing boat or working boat, whose design had in turn been influenced by the sailing waters and the use of the boats.

A pilot boat is first mentioned in a document in Finland in the Founding Statute of the Pilotage Service from 1696 in which every pilot was ordered to keep a boat suitable for the local waters and to have it fitted out with the necessary equipment. The Statute gave no further instructions concerning the pilot boats. In the Statute from 1812, a white pilot flag was mentioned; this flag was to be hoisted to the mast of the boat, or, alternatively, a red cloth was to be shown on the sails. The latter custom was already an international sign for pilot boats at that time.²

The duty of the pilots to fund and build their own boats was sustained in the Statutes, and in practice too, until the 20th century. The Pilotage Service did, however, show some interest to take part in the financing of the pilot boats in the 19th century already. In 1865, a proposal was made for acquiring a decked sailing boat for the Marjaniemi Pilot Station in Oulu. Ten further proposals for boats for different stations were made during the following ten years. A policy decision had already been made in 1870 for boats to be acquired by the Government for those offshore stations that were considered in need of them. According to this policy, the Pilotage Service applied for an

appropriation from the Senate to finance decked boats for various pilot stations. Due to meagre finances available, however, only three decked boats, together with some smaller ones, were acquired before 1875.³

Some boats were nevertheless acquired during the next few years. As a rule, tenders were invited from several Finnish boatbuilders from the 1870's to the early 1890's. In 1876, a boat was commissioned from a Norwegian boatyard for the Harmaja Pilot Station in Helsinki. This boat was not a success, and in the Report of 1879 it was characterised as not being suitable for the Finnish navigational conditions. This led to a proposal that each pilot boat be built locally under the supervision of a local pilot. However, the pilot boat commissioned from the Norwegian boatbuilder Colin Archer for the Pitkäpaasi station in Viipuri proved a great success. Built in 1898 in Larvik, it proved to be seaworthy and well suited to the Finnish sailing conditions. Also, it became known that the Norwegian Pilotage Service commissioned all its boats from Colin Archer.⁴

During the following two decades Colin Archer designed and built most of the pilot boats commissioned by the Finnish Pilotage Service. Altogether ten pilot boats⁵ were ordered from Colin Archer between 1898 and 1906, according to the annual reports of the Service. All except one were built after the same drawings: they were sailing boats whose length was 9.41 metres, beam 3.51 metres, and draught 1.57 metres.⁶

Some of the pilot boats were used as rescue boats as well, largely because the

Pilotage Service was responsible for acquiring rescue boats before the founding of the Finnish Society for the Saving of Shipwrecked Persons. Furthermore, the rescue stations were located at the same places as the pilot stations. One starting point for an independent rescue organisation in Finland was the letter from the Finance Department of the Senate from 1872 in which permission was granted to found rescue stations on the Finnish coast in commemoration of the Tsar's rescue from an accident at sea. The Pilotage Service naturally used the same boatbuilders for the rescue boats as for its pilot boats. Rescue boats for the Haapasaari and Porkkala rescue stations were commissioned from the boatbuilder Carl Kankkonen in Kokkola in 1877 and 1888. The boats built by Colin Archer were also used as rescue boats. When the Finnish Society for the Saving of Shipwrecked Persons was founded in 1879, seven rescue stations were mentioned as having a rescue boat.⁷

The Rules of the Pilotage Service included a statute that obliged the pilots to provide and maintain a jointly owned boat, if deemed necessary. This was, however, felt to be an awkward system, specially when deciding about the ownership basis of the boat. Thus, the pilots were not keen on acquiring jointly owned boats.⁸

The era of the pilot boats built by Colin Archer lasted until the 1920's, when motor gradually started displacing sail. The first motor boats were Colin Archer's old sailing boats fitted with an auxiliary motor in the 1910's. The Russification of the Lighthouse and Pilotage Service, started

in 1912, interrupted the appearance of the motor for a while. A pilot boat built by Colin Archer was the only one to be fitted with a motor between 1912 and Finnish independence in 1917. When the Lighthouse and Pilotage Service was reorganised as the Board of Navigation in 1918, motors started to be installed in pilot boats on a larger scale.⁹

The modernisation of the pilot boat fleet began in the 1920's. In addition to motorising the old sailing boats, bigger, new wooden and steel pilot boats and work boats were ordered. Still, according to a report from 1926, 383 of the total 467 pilot boats were owned by the pilots themselves. Some of these private pilot boats were already equipped with a motor, partly on the recommendation of the Board of Navigation. The statistics show that in 1927, 63% of the pilot boats had a motor. The Rules of the Board of Navigation stated since that year that a pilot boat had to be equipped with a motor.¹⁰

The development of seafaring, especially the introduction of winter seafaring, made the speed, seaworthiness, and ability to navigate in icy conditions more important features for the pilot boats. Technical developments and new statutes concerning boats made it more difficult financially for the pilots to acquire boats of their own. The statute from 1928 made it possible to acquire new pilot boats owned by the Government by transferring five per cent of the pilotage fees to a boat fund. As most of the pilot boats were still owned by the pilots, it was decided that the fund could be used to grant loans for financing private pilot boats. Nearly all pilot boats had motors by 1930, and the

boat fund was closed in 1947.¹¹

The number of pilot boats owned by the Government has risen steadily during this century. In 1950, the government-owned pilot boats totalled 251, four of them sailing boats. However, the obligation for pilots to acquire their own boat was still preserved in the Statutes and in practice, too. Only one government-owned pilot boat existed in the 1950's for every two pilots. As every pilot needed a boat in his work, it is evident that the private boats of the pilots were quite important for the pilotage as a whole. The Report of the Pilotage Committee from 1952 recognised that the Government could not afford to abolish the obligation for the pilots to keep private boats, and proposed that the allowances for the upkeep of private boats should be raised and that a fund for boat loans should be established.¹²

Only ten steel patrol boats had been acquired by 1952, but in 1960 there were already thirty. In the early 1960's bigger ice-going vessels were commissioned for pilotage, and by 1966 there were already 49 steel vessels in the pilot fleet. In the 1970's, a new class of pilot vessels was designed. This so-called pilot-class includes PVC- and aluminium hulled vessels. The newest vessels in the fleet are the hydrocopters and weasels acquired in the 1980's.¹³

As the vessels owned by the Government have increased, the number of private pilot boats has, of course, fallen. The boat fund set up in the 1950's was closed in 1983. The Board of Navigation had over 300 government-owned vessels in the 1970's and 1980's, about sixty of them used as pilot vessels. During the past few

years the pilot fleet has been about one hundred vessels strong and does not include any private pilot boats.¹⁴

The Pilot Boat *Sjögren*

Pilot Juho Sjögren

Pilot Juho Vihtori Sjögren built himself a pilot boat in his boat shed on the small island of Killeskär, at Kustavi off Turku in 1903. He was born on this island on January 23rd 1861. His father, Kustaa Adrian Henrikinpoika Sjögren, was the chief pilot on the Lypertö Pilot Station, just across the narrow strait from his home island. As was customary in those days, the son took on his father's profession. To become a pilot apprentice, one had to be twelve years of age and the son of an islander, preferably a pilot. This was considered to be of the utmost importance, because of the local knowledge needed in navigation.¹⁵ Juho Sjögren was appointed an extraordinary pilot apprentice in January 1883.¹⁶

During the era of sail, training for pilots-to-be consisted of working as an apprentice at a pilot station and working on board a ship as a seaman. Thus Juho Sjögren was accorded permission to sign on for either Finnish or foreign ships for two years while he was still a pilot apprentice. He signed on the barkenteen *Kaitainen* in May 1883 and sailed on her during a six-month voyage to Dunkerque. A year later he signed on the barkenteen *Onni* and sailed to Honfleur as an O.S., the trip taking seven months.¹⁷

He was appointed Junior Pilot at the Lypertö Pilot Station in 1892, and Senior

Pilot in 1908. The Russification of the Lighthouse and Pilotage Service, beginning in 1912, caused a protest among the personnel and over half the staff resigned.¹⁸ Four of the five pilots working at the Lypertö Pilot Station resigned, Juho Sjögren among them. Little is known about what the pilots did for a living after resigning. Mrs Aune Kanerva-Skytén remembers being told that they went fishing and transported scrap metal and timber.¹⁹

After Finland became independent and the founding of the Board of Navigation most of the resigned pilots were given back their jobs, as was Juho Sjögren, who reinstated in August 1918. He retired as a Senior Pilot in 1926 at the age of sixty-five.²⁰

His boat was mainly used as a pilot boat, in sailing to the ships needing a pilot and back to the pilot station and as a working boat in servicing the buoys. She was also used in fishing and transports, but for these purposes Juho Sjögren mainly used his other sailing boat or his rowing boat.²¹ After being retiring, Juho Sjögren left his pilot boat to his son Olavi Saarelainen, who was also working as a pilot at the Lypertö Pilot Station. The boat was used as a pilot boat until the 1950's, when Olavi Saarelainen bought himself a new pilot boat from the Uusikaupunki boatyard. The *Sjögren* was left on hard standing at the court-yard of the Sjögren family house for over two decades, before Teemu Kouri bought it from the brother of Olavi Saarelainen.

The Construction and Changes Made between 1903 and 1957

The Hull

The *Sjögren* is an undecked wooden boat, her length is 7.10 metres, beam 2.65 metres, draught 0.50 metres and height 1.15 metres. Her keel, stempost, and sternpost were originally made of one piece of timber. A keelson is placed on the keel. She has 17 frames, attached to the keel at a distance of about 0.25 metres from each other; these were originally made fast with wooden nails made of juniper, at some point pine nails have been added. The height of the frames is about 75 millimetres and breadth 50 millimetres.

The side planking is clinker built, the planks overlapping each other by 25 to 35 millimetres. The thickness of the planks is about 20 millimetres, except at the garboard strake, where the breadth is about 35 millimetres. The width of the planks is about 230 millimetres. The planks are attached to each other with wooden nails of 50 millimetres x 6 millimetres, and to the frames with juniper pegs. Sometime later, perhaps when a motor was installed in the 1920's, copper nails were added. The planking was originally caulked with tarred cloth.

The timber used is pine, except the original pegs, wooden nails, and mast hoops, which were juniper. The timber was probably felled on the island itself. The motor fitted later and the copper nails were probably bought in Turku or Uusikaupunki.

The Rigging

Originally, the *Sjögren* had one mast with a lowering gaff and one headsail. The sail was attached to the mast by wooden mast hoops about 170 millimetres in diameter. The mast stood 2.5 metres from the stem and the boom reached about one metre past the stern. The mast was attached on the keelson and to a fixed thwart. The original mast had the gaff block caved inside the mast. An additional block was situated somewhere between the mast and the gaff for controlling the height of the gaff. The measurements of the original rigging are not known.

There was a hinge in the mast just above the thwart for lowering the mast. This was probably to enable the boat to steer alongside a large vessel without damaging the rigging.

The gaff rig was stripped in the 1920's, when a motor was installed. Two masts about 130 millimetres in diameter for sprit sails were rigged up instead. Both masts were removable. Only parts of these masts have been preserved, and thus their heights have not been established. The masts were attached in mast steps on frames and braced through holes in the thwarts. This system enabled easy lowering of the masts. The boat could be driven on motor alone, motor sailed using only one of the sprit sails, or sailed without the motor.

The original sails of the *Sjögren* have not been preserved but according to tradition she had a gaff sail and a head sail. This hypothesis is backed up by the model of the *Sjögren* built by Juho Sjögren's first son Asser Sjögren (see figure 10). The gaff sail had a red stripe, the ensign of a

pilot boat. No head sail was used after the boat had been rigged for sprit sails.

The sailcloth was cotton, possibly woven by the women in the Sjögren family, as Teemu Kouri remembered Aune Kannerva-Skytén having told him that the Sjögren women were known as skilled weavers of sail cloth.

Motor

The first motor was fitted to the *Sjögren* in the 1920's. It is believed that the one-cylinder Olympia motor that served until the 1950's was the second motor of the *Sjögren*. Installing a motor changed the characteristics of the boat, making the sea break more easily in the boat when using the motor. Consequently the waist deck was made wider and the washboard higher, and the aft deck and fore deck were enlarged.

The *Sjögren* originally had two boxes for transporting stones. A motor was installed at the place of the sternmost box to make it possible to use the tiller while attending to the motor. A lead-through was made for the crankshaft in the stern, which was hollowed out so that the stern post had to be supported by two copper plates. In order to make room for the propeller, part of the keel was removed, and this made it necessary to change the fitting of the rudder. A bed was constructed for the motor, bolted through with four bolts. In Olavi Saarelainen's ownership a removable steering house was installed.

When the *Sjögren* was still in pilot use a winch for moving the rocks for anchoring buoys was attached to the mast at the height of the thwart. The wooden winch

arm was 2.8 metres long and its outer end was attached to the mast top by a rope. The rack wheel of the winch was thirty centimetres in diameter.

The *Sjögren* and the Finnish Boat Types

Comparison with the basic sailing boat types classified by Professor Toivo Itkonen in the 1920's, reveals that the *Sjögren* comes quite close to the southern sailing boat type. Typical of this type is the gentle curve of the stem with a more pronounced curving at the upper end of the stem. This type usually had a flat stern, but in certain areas, some of them quite near the home waters of the *Sjögren*, the stern was described as straight and tapering, which could be said of the stern of the *Sjögren*.²²

One of the variables in Itkonen's typologies is the ratio between length and beam, the northern type being narrower than the southern type. According to him, the ratio of the broadest southern boats was 2.9-3.1:1, while the *Sjögren*'s ratio is 2.67:1²³, thus making it broader than the normal southern type boat. This is probably a detail typical of all the pilot boats, because of their use in lowering the anchor rocks for the buoys.²⁴

This kind of comparison between an individual boat and Itkonen's typologies is, of course, very generalising and perhaps not quite relevant. His typologies are approximate, especially those concerning sea boats, which are given only two categories, while river and inland boats have twelve categories. The use of Itkonen's typologies in this context perhaps

serves best in exemplifying the small amount of research that has been done on vernacular boats in Finland.

The Finnish research into the design and structure of this sort of boat often overlooks the importance of the boat's application to its structure and design. It would be interesting to study some comparative material on, shall we say, the fishing boats of certain areas and their influence on the pilot boats used in these areas.

The *Sjögren* at Present

The current owner, Teemu Kouri, bought her in 1979, when she had been on hard standing for over two decades. A major refit was necessary, but the hull could be preserved without major alterations. The keel was wholly replaced together with the garboards and some frames.

The main change from the original is the rigging. The *Sjögren* is at present again gaff rigged, but the dimensioning of the rigging is different from the original. The gaff sail is higher and narrower than the original with the gaff rising above the top of the mast. The boom is more than one-and-a-half metres shorter than the original, and the mast is placed about 350 millimetres further forward than the original. The wire used for the shrouds is seventeen millimetres in diameter and the size of the shroud screws is 35 x 60 millimetres. No information on the dimensioning of the original shrouds and stays was obtained.

Even if the *Sjögren* is not in quite its original condition, Teemu Kouri has done valuable work in repairing her. And the

restoration work is by no means finished; the rigging will be restored in its original format, time and funds permitting. The *Sjögren* is not a museum vessel; she has been used for sailing during the summer vacations by the Kouri family for years. The voyages undertaken have been in keeping with the value of the boat: several times she has sailed to the Baltic Herring Fair in Helsinki carrying herring delicatessen from Kustavi. In 1993 the voyage to Helsinki ended in a disaster when she sank during towage off Helsinki. Fortunately, she was salvaged by divers, and was last seen by the author of this article reaching beautifully in a moderate breeze off the Hanko Pilot Station in autumn 1995.

NOTES

- ¹ Korhonen 1983:6-7. Meri- ja laivasanastoa 1995:333. Måhlén 1966, 69; Rogers 1985: 54.
- ² The Report of the Pilotage Comminee 1952: 111. Laati 1946: 19. Laurell 1993: 165 Laurell 1994:174.
- ³ The Report of the Pilotage Committee 1952: 115-6. Tainio 1931 :390,392-4.
- ⁴ Tainio 1931:392-5. Lots- och fyrinrättningen 1905a:208-10. Lots- och fyrinrättningen 1905b:204-5. SMM, Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskuttrar I 1860- 1900:30,49.
- ⁵ In the annual reports between 1897 and 1906, written in Swedish, pilot boats are called *lotskutter* (pilot-cutter).
- ⁶ Tainio 1931 :392-5. Lots- och fyrinrättningen 1905a:208- 10. For Collin Archer see also SMM. Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskuttrar I 1860- 1900. SMM, Finlands Lotskuttrar, Beskrifning II 1901 -.
- ⁷ Tainio 1931:390-2. SMM, Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskuttrar I 1860-1900:148-54,219-21. Katsaus Suomen Meripelastusseuran vaiheisiin 1897- 1987:3-6.
- ⁸ Report of the Pilotage Committee 1952:113-5.
- ⁹ Tainio 1931:395. Report of the Pilotage Committee 1952: 116-7. SMM, Finlands Lotskuttrar, Beskrifning II 1901 -:4-8.
- ¹⁰ Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992:84. Report of the Pilotage Committee 1952:112-3.
- ¹¹ Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992:84. Report of the Pilotage Committee 1952:112-5
- ¹² Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992:201-3. Report of the Pilotage Committee 1952:117, 126-7.
- ¹³ Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992:201-3, 299. Korhonen 1983, 7; Report of the Pilotage Committee 1952: 116-117.
- ¹⁴ Annual Report of the Board of Navigation for 1971. Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992:203. Korhonen 1983:6-7. The Board of Navigation 1990,1991,1992,1993,1994.
- ¹⁵ Laurell 1993: 170. Laurell 1994: 175-6.
- ¹⁶ All the information about pilot Juho Sjögren and the pilot boat *Sjögren* is based, unless otherwise indicated, upon interviews with his grandsons Raimo and Kari Saarelainen and the documents of Juho Sjögren, owned by Kari Saarelainen.
- ¹⁷ TMA, Kustavi Shipping Office, Name Rolls.
- ¹⁸ Kaukiainen - Leino-Kaukiainen 1992:35.
- ¹⁹ TMA, the Office of the Turku Pilotage District, Pilotage Diaries, the Journals of Diaries by the Chief Pilots.

²⁰ *ibid.*

²¹ Saarelainen, the estate inventory of Ida Sofia Sjögren.

²² Itkonen 1926:35-37.

²³ *ibid.*

²⁴ Luotsi ja majakka (The Pilot and the Lighthouse) 1946:6.

REFERENCES

Unprinted Sources

The Archive of the Maritime Museum of Finland (SMM)

Historik och Beskrifning öfver Livräddningsstationer och Lotskuttrar I 1860-1900.

Finlands Lotskuttrar, Beskrifning II 1901 -.

Ship Drawings.

Report of the Pilotage Committee 1952.

The Provincial Archive of Turku (TMA)

The Kustavi Shipping Office, Name Rolls 1881-1893.

The Office of the Turku Pilotage District: Pilotage Diaries 1910, 1911, 1912; Journals of Diaries by the Chief Pilots 1912-1916, 1920, 1922.

Kari Saarelainen's Private Collection (Saarelainen)

Juho Sjögren's Documents.

Ida Sofia Sjögren's Documents.

Interviews and Correspondence

Aune Kanerva-Skytén.

Teemu Kouri.

Raimo Saarelainen.

Kari Saarelainen.

Works Cited see page 63