

Meillä on visio siitä, mitä pitäisi tehdä sotakorvauskuunari Vegalle ja telakka- ja ranta-alueille Vanhassa Satamassa. Projektikirja, jota nyt pidät käsissäsi, on konkreettinen muoto visiostamme. Kutsumme siksi projektia nimellä Vega ym. Olemme tehneet kokonaissuunnitelman, jossa otamme talteen Vegan ja satama-alueen, koska ne ovat historiallinen osa Pietarsaaren laivanrakentamiskulttuuria. Pietarsaarella on kautta aikojen rakennettu n. tuhat laivaa. Samalla haluamme tehdä alueesta kiinnostavan ja houkuttelevan niin pietarsaarelaisille kuin turisteillekin suunnittelemalla alueelle syömis- ja yöpymispaikkoja.

Vega on Lyyran tähdistön kirkkain tähti, Siriuksen ja Canopuksen jälkeen kirkkain tähti meidän taivaallamme. Myös meidän projektissamme Vega on suurin tähti, jonka ympärillä kaikki muu pyörii. Vega on yksi viimeisistä sotakorvauskuunareista ja viimeinen suomalaisen laivanrakennustaidon tuote siinä mittasuhteessa. Vega on yhdistelmä ikivanhaa taitoa ja nykyaikaisinta puurakentamistaitoa. Se on Euroopan historiaa ja osa toisen maailmansodan jälkeisistä taloudellisista järjestelyistä. Vega on myös Itämeren maiden historiaa, ja monen sadan vuoden historiallisen kehityksen loppuvaihe viimeisen aseelliseen konfliktin jälkeen. Ennen kaikkea, Vega on kuitenkin Suomen historiaa. Pienen maan epätoivoinen taloudellinen taistelu itsenäisyydestä ja teollisen vallankumouksen alku. Vega on meille korvaamaton kansallisomaisuus.

Vega ei valitettavasti enää purjehdi, mutta laiva saa oman ”kasvihuoneensa”, ja siten Pietarsaari saa myös oman Vasa-museonsa. Haluamme sijoittaa Pietarsaaren historiallisten elämysten kartalle.

a. JOHDANTO

Lapsena pyöräilin paljon Vanhassa Satamassa ja Kittholmassa. Lumouduin täysin alueen kaikista laitureista, venevajoista ja satumaisesta metsästä. Ystävien kanssa noukin sileitä, lämpöisiä, ruskeita pikkukiviä, joita oli luultavasti käytetty painolastina purjelaivoissa. Tutkimme myös maassa olevia eriskummallisia muodostumia, jotka keväturingossa tuoksuvat miedosti savulle. Tervahautojen tuoksu syöpyi pikkupoikana syvälle sieluun, ja vielä tänäkin päivänä tervan tuoksu muistuttaa minua aina 1970-luvun Kittholmasta.

Vielä tänä päivänäkin vanhojen laiturien palaset, 1700-luvun tullimakasiinien kulmakivet, 400-metrinen suora Köysikuja ja tervahaudat muistuttavat meitä Kittholmassa olleista liiketoimista.

1970-luvulla Vanhan Sataman lahti oli likainen kuin viemäri. Uiminen oli kielletty, hiekkaranta oli kasvanut umpeen ja hyppytorni pala historiaa. Veden laatu parani asteittain 1980-luvulla rakennetun puhdistuslaitoksen ansiosta. Vuonna 1986 Kittholman ranta avattiin uudelleen restauroinnin jälkeen, ja uiminen on sen jälkeen ollut siellä turvallista.

Jacobstads Wapen ja kuunari Vega ovat tänä päivänä selvä osa Vanhaa Satamaa ja Kittholmaa. Jacobstads Wapen on edelleen vedessä, mutta sitä korjataan. Tavoitteena on, että nyt teloillaan oleva Vega purjehtii vielä jonain päivänä.

On jännittävää ja haasteellista olla mukana kehittämässä projektia Vanhaa Satamaa varten. Toivomme, että saisimme tämän projektikirjan avulla aikaan kehitystä Kittholmassa. Ei ainoastaan museona, vaan myös historiaa luovana monipuolisena ja elävänä alueena.

b. HISTORIA, VANHA SATAMA JA KITTHOLMA

Nimi Kittholma on kirjoitettu 1600-luvun lopulta oleviin karttoihin muodossa ”Kyttholmen”, joka tulee sanasta ”kytland”. Verbi ”kytta” tarkoittaa ruotsinkielisen murren sanan mukaan ”kaskimaan polttamista, ts. risu- ja turvakasojen sytyttämistä niin että saadaan tuhkaa, joka lannoittaa maata”. Sanaa ”kytland” voidaan myös verrata suomen kielen sanaan ”kyttö”, ruotsiksi sved(en). Pietarsaaren murteessa käytetään vieläkin sanaa ”kyta” kun tarkoitetaan jotakin, joka palaa tai kypsyy hitaasti.

Museonjohtaja Guy Björklund kirjoitti vuonna 1988 artikkelin ”Gamla hamn - en kulturhistorisk resurs” (suomeksi Vanha satama – kulttuurihistoriallinen voimavara). Seitsemän vuotta aiemmin, vuonna 1981, kaupunginvaltuustolle annettiin aloite Vanhaan satamaan panostamisesta ja Pietarsaaren elvyttämisestä vanhana merenkulkukaupunkina. 1984 asetettiin työryhmä, josta tuli myöhemmin Vanha satama Oy, Jacobstads Wapen ja FantaSea Park. Tämä johti myös Vega- säätiön perustamiseen.

Tässä seuraa Guy Björklundin kirjoittama aikakirja hieman lyhennettynä ja muokattuna:

SATAMA JA SATAMARAKENNELMAT

Itse nimi Vanha satama on peräisin 1800-luvulta, kun kaupunki oli jo saanut uuden sataman Alholman rannassa. Vanhan sataman rooli satamana oli tärkein 1600-luvun alusta 1830-luvulle asti. Vanhan sataman toiminto tervan varastointipaikkana päättyi 1850-luvulla kun tervakaupankäynti lakkasi. Sen jälkeen satama on ollut pienvene- ja kalastussatama ja nyt siellä on pääasiassa vapaa-aika veneitä.

Vanhan sataman historia on kuitenkin peräisin paljon aiemmalta ajalta kuin 1652, jolloin Pietarsaari perustettiin. Sataman ansiosta kaupunki perustettiin juuri siihen missä se nyt sijaitsee. Vuonna 1652 Ebba Brahe kirjoitti kirjeessään voudilleen Henric Tavastille, Pinnonäsän tilalta, että hän haluaa perustaa kaupungin sopivaan paikkaan sataman lähetyville. Silloinen satama oli ns. Pedersöre Hamn, joka koostui Vanhasta satamasta ja sen jatko-osasta, jota kutsuttiin myöhemmin Kaupunginniemiäksi.

Satama oli maastoltaan oivassa paikassa, koska se oli suojattu tuulelta. Puut suojasivat kovalta

pohjoistuulta vastaan, ja siksi puunkaato Kittholmassa oli kiellettyä koko 1700-luvun ajan. Etelässä Piispansaari, Skutkull ja Skutnäsin sataman lahti toimivat tuulen suojina.

Toimiva satama kuitenkin edellyttää muutakin kuin luonnollisia tekijöitä. Muut tarvittavat asiat ovat mm. eri rakennelmat, jotka helpottavat sataman lastauspaikan toimintaa. Ranta oli hyvin matala, ja siksi oli pakko rakentaa satamanniemeen lastauslaitureita, jotta laivat pääsisivät laskemaan satamaan.

1800-luvun alussa satama ja lastauspaikka siirtyivät kauemmas ulos Kittholman läntiselle puolelle. Molemmissa lastauspaikoissa, vanhassa sekä uudessa, on vieläkin tervamakasiinien jäämiä.

SATAMATULLI

Varsinainen satamatulli sijaitsi Satamanniemen rannassa, Surbrunninkadun (myöhemmin Satamakadun) pohjoisessa päässä. Sataman kaupankäyntiä oli mahdotonta valvoa kaupungista käsin kun veneliikenne kaupunkiin Kaupunginniemen kautta loppui 1700-luvun alussa. Siksi alettiin vuonna 1753 suunnitella tullivahdille tupaa Piispansaareen, mutta se sijoitettiin kuitenkin itse lastauspaikalle Kittholmaan. Sieltä oli paljon helpompaa valvoa sataman toimintaa. Vuonna 1767 Pietarsaari sai tapulioikeudet, mutta ei kuitenkaan saanut käydä ulkomaankauppaa. Ulkomaalta tulevat tuotteet tullattiin siksi Vanhassa Kaarlepyyssä ja tämä tietenkin oli haittapuoli merenkululle ja vaikeutti kaupankäyntiä huomattavasti. Vuonna 1797 Pietarsaari sai oikeuden myös ulkomaankauppaan.

Kaupunki ei saanut uutta satamatullia Ruotsin vallan aikana. Vuonna 1827 rakennettiin uusi tullilaituri ja luultavasti myös uusi tullitalo laiturin ääreen. Uusi laiturin sijaittiin aivan satamanniemen suulle ja se on vieläkin olemassa. Sen jälkeen laiturilla on ollut monta eri käyttötarkoitusta, mutta sen vanha nimi, Tullisilta, on säilynyt tähän päivään asti.

TEOLLISUUS- JA TEHDASRAKENNELMAT

Niin kuin toisille paikkakunnille, Pietarsaareen perustettiin monta erilaista ja erikokoista teollisuutta. Vanhasta Satamasta tuli kaupungin ensimmäinen teollisuusalue ja varhaisimmat tuotantohaarat liittyivät tavalla tai toisella merenkulkuun. Vanhassa Satamassa oli aikoinaan telakoita, ja yksi niistä oli luultavasti Momman veljesten telakka, jonka arvellaan sijainneen Kittholmassa vuosien 1666 ja 1672 välillä.

Momman telakan johtaja Elias Gavelius kirjoitti kirjeessään Abraham Mommalle, että hän oli löytänyt oivan paikan telakalle, sopivan matkan päässä keskustasta. Monella Vanhan Sataman alueella sijaitsevilla saarilla on ollut telakoita.

Vuonna 1777 kauppias Winsten anoi lupaa rakentaa laivan tervavajansa ääreen Kittholmassa, mutta anomus hylättiin. Kaupungissa ruvettiin silloin keskustelemaan sopivasta yhteistelakan rakennuspaikasta. Vuonna 1797 jo 10 kaupungin kauppiasta olivat ilmoittaneet haluavansa osakkaaksi. Telakan sijainniksi valittiin Carlholma ja nimeksi Carlholman telakka. Carlholma vuokrattiin tätä varten Vestersundin kylän kyläkunnalta 100 vuoden ajaksi, ja telakan toiminta

jatkui yhtä kauan. Paikalle rakennettiin niin yhteisiä kuin yksityisrakennuksia. Vuosien 1797 ja 1874 välillä siellä rakennettiin 150 purjevenettä, eli ei ole mikään sattuma että paikkaa kutsutaan vieläkin nimellä Varvet, joka tarkoittaa telakkaa.

Pikipolttimo, joka oli vuonna 1753 Pietarsaaren ensimmäinen tehdas, perustettiin sekin Vanhaan satamaan Verkkoniemeen, satamanlahden eteläpuolelle. Paikalle rakennettiin myös vaja pikipannulle, tupa pikipolttimelle sekä vajoja tervan, pien ja tervatun köysistön säilytykseen. Pikipolttimo toimi yhtiönä, jossa muutama kaupungin kauppiasta oli osakkaina. Polttimossa oli ensin pannu, johon mahtui 40 tynnyriä tervaa, mutta sinne ostettiin vähitellen isompia pannuja. Lopulta sinne mahtui 60 tynnyriä. 1700-luku oli tuottoisinta aikaa, silloin valmistettiin n. 1500 tynnyriä pikiä vuodessa. 1800-luvun alussa valmistettiin n. 1000 tynnyriä vuodessa ja 1880-luvulla pikipolttimon toiminta lakkasi lopullisesti.

1800-luvun tienoilla tehtiin köydenpunojan kuja Kittholmaan raivaamalla pitkä suora tie metsän läpi. Kaupungin pohjoistullin ulkopuolella, Tobaksspinnerietin vieressä, sijaitsi aiemmin toinen köydenpunojan kuja, mutta kaupungin kasvaessa pohjoiseen se jouduttiin siirtämään Kittholmaan. Köydenpunojankuja on vielä olemassa samassa paikassa muistuttamassa meitä köydenpunojien tärkeydestä laivanrakennuksessa.

Vanhan Sataman alueella on läpi historian ollut monta erikokoista teollisuutta, mm. sepänpajoja, konepajoja, ruoan myyntipaikkoja ja olutpanimoita. Voidaan siis todeta että Vanha Satama oli kaupungin tärkein teollisuusalue niin kauan kuin Satamanniemi toimi satamana 1800-luvun puoliväliin saakka.

SATAMAN PUOLUSTAMINEN

Vanhassa Satamassa ei ole ollut isompia puolustusjärjestelyitä, vaan siellä turvauduttiin passiiviseen puolustukseen, joka tarkoitti sitä, että kaikki reimarit, majakat ja muut merimerkit poistettiin näkyvistä. Kittholman länsirannalla oli kuitenkin pieni miehistösuoja, joka rakennettiin Krimin sodan aikana 1854 kun Englannin laivasto kävi Perämerellä. Miehistösuojaan haettiin muutama kanuuna Oravaisista ja kuljetusta varten tehtiin pieni tie, jota vieläkin kutsutaan Kanuunatieksi. Myös Alholmaan lähemmäksi merta rakennettiin satamalle ja kaupungille suoja, jota alettiin myöhemmin kutsua nimellä ”Patteristonniemi”.

MAANKOHOAMINEN

Suurin ongelma Pohjanmaan rannikolla sijaitseville satamille on ollut maankohoaminen, niin myös Vanhalle Satamalle. Liian nopeaa maankohoamista yritettiin estää erilaisten kieltojen avulla, mm. laivojenrakentamiskielto satamassa ja painolastin tyhjennyskielto.

Vuonna 1774 kaupungin neuvosmiehet keskustelivat kuninkaallisen kirjeen mukaisesti ehdotuksesta laatia satamajärjestys. Talouspöytäkirjassa samalta vuodelta luki hyvin pessimistisesti ”något besynnerligt, som skulle tiena till hamnens förbättrande, emedan wattnets aftagande i de låga stränderna bidrager mest dertil vår hamns uppgrundande, som

wäl till ingen dehl kunde hjelpas...”. Sen lisäksi todettiin, että on etsittävä uusi satamapaikka kauempana ulos rannasta, ja laivaväylä ja reti on suojattava painolastilta.

Maankohoamisen tahti on vaihdellut vuosien aikana ja tänään se on 8 mm vuodessa, eli 80 cm/ 100 vuotta. 1600-luvun lopulta on tietoja vedensyvyydestä Vattungenin satamanniemen ulkopuolella. 1680-luvulla syvyys oli 12-13 jalkaa, 1770-luvulla 8-9 jalkaa ja 1800-luvun loppupuolella n. 5 jalkaa. Veden syvyys oli 200 vuoden aikana vähentynyt n. 8 jalkaa, eli maankohoaminen oli vajaa 1 m/ 100 vuotta.

1900-LUKU

Vanhasta Satamasta on tullut yhä tärkeämpi virkistysalue sen jälkeen kun alue menetti taloudellisen merkityksensä. Kittholmaan rakennettiin kesämökkejä jo 1800-luvun lopussa ja Vapaaehtoinen Palokunta rakensi sinne juhlapaikan vuonna 1890, jota on sen jälkeen kesäisin käytetty moneen eri huvitilaisuuteen. Alueen suosio kasvoi myös 1984 ja 1986 tehtyjen ruoppausten jälkeen ja niiden kautta siitä tuli oiva pienvenesatama. Vaikka Vanha Satama on suosittu paikka, sen vanhasta merenkuluntoiminnasta on vielä paljon todisteita jäljellä ihmisten nähtäväksi.

Vanhan Sataman satama- ja venetoiminta vähentyi 1900-luvulla, ja tilalle tuli toisenlaista käsityötä ja teollisuutta. Juuri tullilaiturin pohjoispuolella, VPK:n juhlapaikkaa vastapäätä, toimi erilaisia pienyrityksiä. Mm. monelle pietarsaarelaisille tutut yritykset Mekano sekä Munkers, jotka valmistivat Landola- kitaroita 1945 ja 1961 välisinä vuosina.

C. VANHA SATAMA JA KITTHOLMA TÄNÄ PÄIVÄNÄ 2013

Kittholma sijaitsee n. kilometrin päässä kaupungista, ja on tärkeä virkistysalue missä voi uida, oleskella rannalla tai vaikkapa lenkkeillä. Paikan omalaatuisuus johtuu rakennuksista, topografiasta sekä selvästi näkyvästä maankohoamisesta. Satama ja satamalaiturit siirtyivät maankohoamisen takia entistä kauemmas ulos kaupungista. Makasiinirakennukset jotka yli 200 vuotta sitten seisoivat veden äärellä, ovat nyt kymmeniä metrejä korkeammalla kuin silloin.

Kittholma on tänä päivänä erittäin suosittu alue kävelyille, vuodenajasta riippumatta. Kesäisin Vanhasta Satamasta tulee vilkas paikka, kun ihmiset hakeutuvat uimarannalle, veneilemään, FantaSean vesipuistoon tai Pietarsaaren purjehdusseuran ravintola Pavikseen.

Kaupunki omistaa suurimman osan Kittholmasta. Rakennukset ovat pääosin yksityishenkilöiden omistamia, mutta VPK:n juhlapaikalla oleva paviljonki on kaupungin omistama. Pietarsaaren Vanha Satama Oy omistaa Vegan ympärillä sijaitsevat rakennukset (puusepäntö, sepän pajan, kerhotalon yms.). Vega- säätiö omistaa Vega-hallin.

Yleiskaava

Vanha satama on yleiskaavassa merkitty nimikkeellä ”arvokas kaupunginosa”.

Ote yleiskaavan tekstiosasta:

”Haluamme luoda elävän ympäristön, joka sointuu alueen omaperäisyyden kanssa. Pyrkimyksessämme kehittää ja kaunistaa sitä, haluamme perustaa ideamme jo olemassa oleviin seikkoihin. Kun muutamme ja muunnamme rakennuksia, katuja, toreja ja puistoja, haluamme tehdä sen kunnioittamalla niiden ainutlaatuisia ominaisuuksia ja kykyä vahvistaa nykypäivän arvoja ja elämyksiä”.

Asemakaava

Vuonna 1994 silloinen lääninhallitus määrittäi asemakaavan. Suunnitelmasta ilmenee mm. mitkä rakennukset ovat suojeltuja.

Vegan ja Köydenpunojankujan välinen alue on merkitty YM; alue museorakennuksille.

Alue on kaavoitettu 1985 kirjoitetun raportin perusteiden mukaisesti:

1. Pääteemana on meren ja vapaa-ajan yhdistäminen. Lähtökohta on alueen historiallinen omalaatuisuus ja sen nykyinen käyttö asukkaiden virkistysalueena.
2. Paikan historiallisesti arvokkaita rakennuksia suojellaan.
3. Entiselle pienteollisuusalueelle tehdään alue merihistoriallista museota varten.
4. Pienveneliikenne Vanhan Sataman niemessä huomioidaan ja rajoitetaan.
5. Asemakaava takaa, että alueella olevat huvilat jäävät sinne käytettäviksi.

d. PROJEKTI VEGA ym.

Aiemminkin on yritetty kehittää Kittholmaa. Vuonna 1999 suunniteltiin merihistoriallista museota, Helsingissä toimivien arkkitehtitoimistojen B&M ja LT:n ehdotuksesta. Ehdotuksessa oli, että nykyisen Vega-hallin viereen sijoitetaan iso rakennus, johon avattaisiin merihistoriallinen museo, mutta projektia ei ole toteutettu.

13 vuotta myöhemmin yritämme nyt uudestaan elvyttää Vanhan Sataman aluetta. Tällä kertaa niin edellytykset kuin rajoitukset ovat erilaiset.

Toteutamme projektin Vega ym. kolmessa eri osassa seuraavasti:

1. KITTHOLMA

Analysoimme Kittholmaa kokonaisuutena ja ydinkeskustan jatkona. Esitämme muutaman ehdotuksen kehitysprojekteista, joissa painotetaan alueen historiaa ja arvoa virkistysalueena.

2. SATAMAPIIHA, hyppytornista Pietarsaaren Telakalle ulottuva alue

Alueen historia ja potentiaali analysoidaan. Ehdotuksia uusista toimintamuodoista esitetään ja hahmotetaan piirustuksien ja mallien avulla.

3. VEGA-HALLI

Uusi Vega-halli rakennetaan Vega-kuunarin ympärille. Samalla suunnitellaan tiloja Suomen sotakorvauksista kertovia näyttelyjä varten. Tehdään myös ehdotus ja alustava kustannuslaskelma uudesta rakennuksesta.

1. KITTHOLMA

Kittholman ainutlaatuisuus on säilytettävä ja kehitettävä sillä tavalla, että se on yhtenäinen jo olemassa olevien rakennusten, metsän ja paikan historian kanssa.

Historialliset fragmentit on säilytettävä, hoidettava ja tarpeen tullessa myös suojeltava. Paikat missä on ollut satamatoiminnassa käytettyjä rakennuksia, on pidettävä avonaisina ja kasvillisuudesta erossa. Tervahaudat on myös pidettävä kasvillisuudesta erossa.

Vanhan Sataman historia

Vanhan Sataman historia ja vielä näkyvissä olevat satamatoiminnan jäljet havainnollistetaan infotaulujen avulla. Tervauspukit ja potaskauunin rekonstruktiot rakennetaan ja sijoitetaan sopiviin paikkoihin.

Tervauspaikat: Telakoissa ja satamissa ovat tervauspaikat, joissa oli pikipatoja; mastonostureita, joita käytettiin veneen kyljelleen kallistamiseen niin että se voitaisiin pestä, paikata tai tervata.

Potaska: Suovan, lasin, ruudin, väriaineiden ja lääkkeiden valmistamiseen käytettiin potaskaa. Nimi tulee siitä, että käytettiin savipottia puutuhkan uuttamiseen.

Lukulaitteita ja älypuhelimia varten kehitetään sovelluksia sisältäen tietoa ja kävelyreittejä.

Kittholman ympäri, kävelyreittejä

Eri kävelyreittejä aktivoidaan, jotta ihmisillä on mahdollisuus kävellä rantaa pitkin. Ehdotamme, että Pietarsaaren Telakan läpi kulkevasta polusta tehdään julkinen polku. Polun on kuitenkin jatkossakin oltava pienikokoinen polku.

Satamapihan rannoille rakennetaan satamalaiturit ja Vegan pohjoispuolella sijaitseva lehto säästetään ja lehtoon tehdään uusi polku, joka johtaa hyppytornille ja uimarannalle. Polulle voi laittaa pitkospuita kävelemisen helpottamiseksi. Rantalehdon leppäpuut jätetään sinne.

Meidän ehdotuksemme on, että kävelyreitti jatkuu rantaa pitkin, Paviksen ohi ja puusillan yli Ristikariin. Kävelyreitti liitetään Vanhan Sataman tiehen ja/tai Vanhan Sataman metsän pururataan. Yksinkertaisten keinojen avulla saadaan aikaan hyvin mukava ja vaihteleva kävelyreitti: ”Kittholman ympäri”.

Asunnot FantaSea vapaa-aikapuiston itäpuolella

FantaSea vapaa-aikapuiston itäpuolella oleva alue on yleiskaavassa merkitty asunnoille tarkoitetuksi alueeksi, mutta siihen tulee myös kävelyreitti joka on osaa ”Kittholman ympäri”.

Autopysäköinti

VPK:n alueelle, vanhan tullilaiturin ääreen sekä Köydenpunojankujaa pitkin sijoitetaan pysäköintipaikkoja eri tapahtumia varten.

2. LAIVAPIHA

Hyppytornista Pietarsaaren Telakalle ulottuvaa aluetta kutsumme tästedes ”Laivapihaksi”. Laivapihassa on tänä päivänä telakka, venevajoja, vanhoja makasiineja, paviljongilla varustettu juhlapaikka, teollisuuskiinteistöjä sekä Jacobstads Wapen ja Vega-kuunari. Saamme erittäin kiinnostavan sekoituksen jos tähän lisäämme vielä Kittholman historian, uimarannan, Paviksen, FantaSean ja Kittholman sadunomaisen metsän.

Uskomme, että Laivapiha voisi kehittyä virkistyspaikkana, turistipaikkana ja myös elävänä paikkana eri käsityömuodoille. Alueen on oltava elävä kaikkina vuodenaikoina.

Tavoitteena on tietenkin kehittää pietarsaarelaisille ainutlaatuinen ja puoleensavetävä alue hyödyntämällä siellä olevia rantoja, historiallisia ympäristöjä ja purjehduslaivoja, mutta myös tarjota turisteille kiinnostavia näyttelyitä ja yöpymismahdollisuuksia.

Laivapihan rakennukset

Olemassa olevat rakennukset ovat pääosin puusta rakennettuja ja punamullalla maalattuja. Keltaiseksi maalattu, vuoden 1910 jugendtyylinen VPK:n paviljonki on poikkeus. Hyppytorni, joka on peräisin 1950-luvulta, on betonista tehty.

Uudet rakennukset, Vega-hallia lukuun ottamatta, rakennetaan pääsääntöisesti puusta ja maalataan punamullalla. Vegan uusi rakennus, Vega-halli, rakennetaan lasista ja puusta. Eteläinen julkisivu koostuu puuseinästä, joka päällystetään tummalla tervalla. Täten seinä sulautuu ympäristöön, mutta eroaa samalla selvästi punamullalla maalatuista ympäröivistä rakennuksista.

Vega-halli ja varastoalue

Uusi halli rakennetaan kuunarin ympärille ja samalla koko varastoalue järjestetään uudelleen. Kaikki Vanhan Sataman tien varrella olevat parakit ja aidat puretaan, paitsi alueen pohjoispuolella oleva varstorakennus. Alue siivotaan ja tyhjennetään. Vegassa olevat esineet inventoidaan ja laitetaan säilytykseen eri varastoihin.

Uusi, 500 m² suuruinen puusepänerastas rakennetaan. Erastas on tarkoitettu Vegan ja Jacobstads Wapenin korjaustöihin, sekä mahdollisiin tuleviin kunnostusprojekteihin, mutta se on myös käytettävissä erikoisia puusepäntöitä varten. Puusepänerastaasta tehdään suora sisäänkäynti Vega-halliin. Uusi mustanvärinen teräslanka-aita laitetaan Vanhan Sataman tietä vasten, vanhan aidan sijaan. Teräslangasta tehty aita on oiva läpinäkyvyytensä ansiosta. Vega-hallin ja puusepänerastaan väliin sijoitetaan pienempi kuivatelakka kunnostusprojekteihin.

Satamalaituri, mihin Jacobstads Wapen on nyt kiinnitetty, siirretään n. 20 m etelään, koska laiva ei näy Vegan nykyisen hallin takaa. Haluamme sijoittaa laivan sellaisella tavalla, että se on ihailtavana kokonaisuudessaan myös etäämpää. Myös pienemmät laivat kuin Jacobstads Wapen voisivat olla kiinnitettyjä laituriin näkyvissä paikoissa. Esimerkiksi Swan- ja Baltic Yacht- veneet olisivat täydellinen lisä Laivapihan maisemaan.

Laivapihan museo

Laivapihan museo voisi olla paikka, johon kerätään alueen eri nähtävyydet. Museo markkinoi ja järjestää opastettuja kierroksia, sekä myy lippuja. Jakobstads Wapenin ja Vegan lisäksi myös Pietarsaaren Telakka on kiinnostava nähtävyys.

Laivapihan museoon kuuluu myös uusi rakennus uusia näyttelyitä varten, vastaanotto sekä pieni kauppa jossa on kahvila. Rakennus sijoitetaan pohjois-etelä suuntaan, juuri American Car Clubin rakennuksen länsipuolelle. Siten rakennuksen pääty, jossa kahvila on, avautuu pohjoiseen ja antaa kauniin näköalan Jacobstads Wapenista ja Alholmasta. Rakennus rakennetaan puusta ja päällystetään punamullalla. Tarkoitus on, että Laivapihan museo tulee olemaan koko alueen napa.

Badhusberget

Museorakennuksen ja Vega-hallin välille jää avonainen alue missä on kallio. Aluetta ympäröivät rakennukset ja Vanhan Sataman niemi missä Jacobstads Wapen on kiinnitetty. Kalliolla oli ennen vanhaan uimala, ja siksi paikan nimi on ”Badhusberget”, joka tarkoittaa suurin piirtein uimalakalliota. Badhusbergetillä voidaan järjestää eri tapahtumia kuten markkinoita. Jacobstads Wapen tulee olemaan kiinnitetty siten, että se näkyy kävellessä Vanhan Sataman tietä pitkin etelästä.

Kittholman Leirintä ja yöpymismajat

VPK:n vanhaa juhla-aluetta voisi, paitsi pysäköimiseen, käyttää myös pienikokoisena leirintäpaikkana asuntoautoille - ja vaunuille. Paviljonki voi toimia sade- ja sääkatoksena. Uusi rakennus vessoja ja suihkuja varten on rakennettava. Rantaa pitkin Vanhan Sataman niemeä kohti rakennetaan talviasumiskelpoisia majoja yöpymistä varten. Majoja tulee olemaan noin 8 kappaletta, ja vuodepaikkoja yhteensä 32- 40. Majojen vedenläheisen sijainnin takia uskomme, että paikka tulee olemaan erittäin suosittu.

Suosioon tulee luultavasti myös vaikuttamaan se, että majat rakennetaan ympärivuotista käyttöä varten. Läheisyys keskustaan, talvella moottorikelkalla ajelu tai vaikkapa jäällä hiihtäminen ym. ovat asioita, jotka varmasti lisäävät suosiota. Leirinnan vastaanoton voisi sijoittaa samaan paikkaan kuin museon vastaanoton, jotta kaikki sujuisi vaivattomasti.

Tullilaituri

Tullin toiminta siirtyi vuonna 1827 nykyiselle Tullilaiturille. Uusi laiturirakennus rakennettiin puusta. Tulli toimi Kittholmassa 1870-luvulle asti, kun uusi tullirakennus rakennettiin Alholmaan. 1930-luvulla rakennettiin nykyiset betonilaiturit ja satama-allas. Betonilaiturit olivat luotsien ja merivartioston käytössä 1930-luvulta lähtien.

Tullilaituri toimi myös kalasatamana, mihin kalastusveneet kiinnitettiin ja niiden lasti purettiin ja vietiin hevosen ja kärryjen avulla kauppatorille. Tänä päivänä tullilaiturilla on bensa-asema veneitä varten sekä pieni kahvila. Myös laivanvarustamot, jotka 1990- ja 2000-luvuilla järjestivät risteilyjä Kokkolan ja Luodon saaristoissa, ovat käyttäneet betonilaitureita.

Föreningen Mässkärs lotssation r.f. ehdottaa, että Vanhaan Satamaan rakennettaisiin satamalaituri Mässkäriin ja Köpmanholmeniin ajavia matkustajaveneitä varten. Olemme sitä mieltä, että tullilaituri olisi paras paikka saaristoristeily – ja matkustajaliikenteessä ajaville veneille. Betonilaituri on kunnostettava ja koko tullilaituria ympäröivä alue on siistittävä. Tullilaiturin ääreen voisi rakentaa katoksen, joka osoittaa, että se on matkustajaliikenteen pysäkki.

Kuka rakentaa

Ajatus on, että Pietarsaaren kaupunki rakennuttaa Laivapihamuseon, jossa on kahvila ja vastaanotto, sekä yöpymismajat ja leirintärakennus.

Yrittäjä pitää huolta leirinnästä, ja vuokraa pitkäaikaisesti kaupungilta siihen käytettävät tilat.

Uskomme, että on mahdollista saada aikaan kannattava liiketoiminta keskittämällä kahvilan, leirinnän ja yöpymisen yhteen yrittäjään.

Hyppytorni, sauna ja pukuhuoneet avantouimareille

Hyppytorni rakennettiin 1950-luvulla ja edustaa korkeatasoista ”betonifunktionalismia”. Hyppytornin yhteydessä rakennettiin myös kaksi rakennusta, joissa oli pukuhuoneet. Nämä rakennukset purettiin 1970-luvulla.

Ehdotamme uutta rakennusta, johon sijoitetaan pukuhuoneet ja sauna, joka on avantouimareiden käytettävissä. Uusi yhdistys, ”Kittholman avantouinti”, voitaisiin muodostaa.

American Car Club

American Car Club on toiminut alueella vanhassa ”Mekanon” rakennuksessa jo kauan aikaa. ACC:n toiminta sopii hyvin yhteen alueen suunnitelmien kanssa, ja toivomme että he haluavat jatkaa toimintaansa, ja että hekin saavat jonkinlaista hyötyä muusta paikan tulevasta toiminnasta.

Kiinteistöyhtiö Ab Beck Hamn Oy

Johan Forsman ja Kristian Forsman omistavat ACC:n eteläpuolella, entisessä Munkersin tehtaassa, olevat kiinteistöt. Tavoitteena on tehdä alueesta elävä ja kehittää käsityölle oiva paikka.

Pietarsaaren Telakka

Jan Backman vastaa toiminnasta, pääosin uudessa hallirakennuksessa. Vanhaa telakkaa käytetään nykyään lähinnä puuveneiden talvisäilytykseen. Telakka on tänä päivänä Suomen vanhin vielä toiminnassa oleva telakka. Jan Backman on positiivinen siihen, että panostetaan Vegaan ja Kittholmaan yleisesti. Telakalle otetaan mielellään vastaan vieraita.

3. VEGA-HALLI

Vega-kuunari

Sotakorvauskuunari Vega on kolmimastoinen, puusta valmistettu kuunari, joka vuonna 1952 toimitettiin Neuvostoliittoon osana Suomen suurta sotakorvausta. Sotakorvaus oli ehtona rauhalle, ja 20 % korvauksesta koostui yli 500 uudesta laivasta, joista 91 kpl oli 300 tonnin painoisia kuunareita.

Kuunari rakennettiin Turussa, LATE:n (Laivateollisuus) telakalla, joka perustettiin juuri sotakorvauslaivojen rakennuttamista varten. Suomessa kehitettiin laivojen sarjavalmistustekniikka jotta pysyttäisiin tiukassa aikataulussa. Kölin laskemiseen ja tukikaareen sopivan puutavaran saatavuus oli rajoitettu. LATE:n sotakorvauskuunarit valmistettiin liimapuutekniikan avulla. Muun muassa tukikaaret tehtiin liimapuupalkkeina, joita ruvettiin myöhemmin käyttämään myös rakennuksissa.

Vega poistettiin käytöstä vuonna 1979 ja nostettiin kuivatelakalle 1986. Eesti Meremuuseum-museolla oli aikomuksia saneerata kuunari, mutta työ ei päässyt kunnolla alkuun. Kuunari oli huonosti suojattu ja rupesi rappeutumaan.

Vega-säätiö

Joulukuussa vuonna 1995 Peter Boström ja Bror Hagström allekirjoittivat säätiöasiakirjan Vega-säätiötä varten. Sotakorvauskuunari Vega hinattiin Tallinnasta Pietarsaareen kesäkuussa 1997 ja muutama päivä juhannuksen jälkeen se nostettiin kuivasatamaan odottamaan korjauksia.

Ote Vega-säätiön peruskirjasta:

2. Säätiön tarkoitus on huolehtia Vegasta, joka rakennettiin vuonna 1952 ja toimitettiin Neuvostoliittoon, missä sitä on käytetty koulutuslaivana sekä kunnostaa se museoesineeksi, joka edustaa aikansa laivanrakennus- ja purjehdustekniikkaa ja osaamista. Säätiön tarkoitus on myös elvyttää yleisön, ja erityisesti nuorison, kiinnostusta laivaa ja sen historiaa kohtaan,

ja antaa Vironkin nuorisolle mahdollisuus osallistua.

3. Saavuttaakseen tämän, säätiö pyrkii huolehtimaan siitä, että Vega kunnostetaan tieteellisiä ja historiallisia vaatimuksia kunnioittaen sekä katsoa että asiantuntijat, tutkijat, käsityöläiset ja taitavat opastajat johtavat työtä ja että nuoretkin saavat osallistua. Projektin yhteydessä järjestetään näyttelyjä, esitelmiä ja seminaareja, joilla pyritään lisäämään yleisön tietämystä asiasta. Pyritään järjestämään tapahtumia myös Virossa Eesti Meremuuseumin kanssa yhteistyössä. Säätiö järjestää lisäksi myös purjehduksia Vega- kuunarilla niin asiantuntijoille kuin yleisölle ja virolaisille nuorille.

Juuri juhannuksen jälkeen vuonna 1997, sotakorvauskuunari Vega rullattiin halliin ja Vega-säätiö järjesti, että katto peitettiin pressuilla, mutta se ei auttanut. Tuhansien talkotuntien avulla halli pidennettiin, peitettiin lankuilla ja laitettiin siihen katto. Paikalliset yritykset kustansivat tarvittavat materiaalit.

Koska alkuperäinen suunnitelma Vegaa varten oli että se kunnostetaan ja lasketaan vesille purjehduksia varten, hallin oli tarkoitus toimia ainoastaan sääsuojana korjausten aikana.

Uusi kurssi

Tämän projektin lähtökohta on, että Vega ei enää tule purjehtimaan! Tämä on suru monille purjehdusintoilijoille ja päinvastoin säätiön peruskirjan sanoja. Tämä projektin uusi suunta suo kuitenkin uusia mahdollisuuksia. Kuunari ja sen ainutlaatuinen puulaivan rakennustekniikka voidaan laittaa näytille. Lippulaiva Vasa Tukholmassa on nähtävyyks joka tänä päivänä vetää yli miljoona vierailijaa vuosittain. Vasa-museo rakentaa nyt isompia tiloja jotta sinne saataisiin entistä enemmän vierailijoita. Kun Vasasta tehtiin museo, ei ollut muita vaihtoehtoja kuin asettaa se tokalle sopiviin ilmasto-olosuhteisiin. Laivasta on paljon enemmän iloa museossa kuin kiinnitettynä laituriin.

Uskomme, että myös Vega sopii paremmin tokalla kuivalla maalla, kuin vedessä.

Kuunari Vega asetetaan näytille kolmessa osassa:

1. Keula

Keulaan jätetään näkyviin uudet vaihdetut liimapuusta tehdyt tukikaaret ja se täydennetään uusilla kansipalkeilla, jotka ovat myös tehty liimapuusta. Erikoisen liimapuutekniikka tulee siis olemaan selkeästi näkyvillä keulassa.

2. Keskilaiva

Keskilaivan vanha laidoitus ja tukikaaret säilytetään.

3. Perä

Peräosa kunnostetaan ja rekonstruoidaan piirustuksien ja valokuvien mukaan, jotta 1950-luvun rakennustekniikka ja muotoilu säilyy. Kannen lisäksi perähytti rekonstruoidaan ja kalustetaan.

Uusi Vega-halli

Vuonna 1997 kesällä Vega nostettiin tokalle missä Jacobstads Wapen oli rakennettu. Koska alkuperäinen suunnitelma Vegaa varten oli että se kunnostetaan ja lasketaan vesille purjehduksia varten, hallin oli tarkoitus toimia ainoastaan sääsuojana korjausten aikana.

Kuunari Vega on yksi Kittholman isoista nähtävyyksistä, ja yhdessä Jacobstads Wapenin kanssa se houkuttaa ihmisiä koko Suomesta ja Pohjoismaista. Laiva ja näyttelyt on sijoitettava sopiviin tiloihin jotta vierailijat voivat käydä siellä myös talvisin.

Ehdotamme, että Vega jätetään nykyiselle paikalleen ja että sen ympärille rakennetaan uusi halli. Rakennusmateriaaleja (julkisivupaneeleja yms.) voidaan hyvin käyttää uusien rakennuksiin.

Uudesta Vega-hallista tehdään pitempi ja leveämpi jotta kuunarin runko näkyy paremmin. Siihen tulee myös tiloja näyttelyille laivanrakennuksesta ja Suomen sotakorvauksesta. Museo tulee olemaan samankaltainen kuin lippulaiva Vasan museo.

Hallin rakennelma koostuu liimapuupalkeista ja hieman kaltevasta harjakatosta. Rakennus lämpöeristetään ja siihen asennetaan ilmastointi joka takaa, että siellä on juuri oikea ilmankosteus laivalle. Haluamme myös, että kuunarin kaunis runko näkyy ulos Vanhan Sataman tielle. Pohjoisenpuoleinen julkisivu ja idänpuoleinen pääty tehdään lasista. Iltaisin kuunari valaistaan näyttävän dramaattisesti niin että se näkyy Vanhan Sataman tieltä lasiseinien läpi. Kattoon tulee levy missä on ”skylight” (kattoikkuna), josta päivänvalo pääsee valaisemaan laivankannen.

Maalle, laivan ympärille, laitetaan soraa ja pitkospuita. Eteläinen julkisivu suljetaan puuseinällä, joka samalla toimii taustana eri näyttelyille. Näyttelyt sijoitetaan kahteen eri kerrokseen, jotka kulkevat laivan pitkää sivua pitkin. Puinen julkisivu päällystetään ulkopuolelta pellavaöljy-tervalla. Halliin rakennetaan ovet, jotka aukeavat puusepänverstasta ja varastoaluetta päin. Vega-kuunarin kunnostus jatkuu vielä hallin rakentamisen jälkeen.

Näyttelyt

Yksi ensimmäisistä työtehtävistä Vegan kanssa, oli poistaa kaikki esineet ja sisustustavarat sieltä. Eri laivankansikonstruktioita, takiloja, ilma-aukkoja, rappuja ja mastoja on säilytetty. Osa näistä esineistä on laitettava näyttille.

Näyttely Suomen sotakorvauksesta on myös suunniteltava. Museossa voitaisiin jollakin

tavalla näyttää miten tärkeä telakkateollisuus on ollut Pietarsaarelle.

Vega-hallin pinta-ala

Rakennuksen pinta-ala: 1300 m²

Sisälattian mitat: Pituus: 50 m, leveys 21 m

Hallin sisäkaton korkeus: 9 m

e. JATKO

Projekti ja investoinnit on tehtävä pienissä vaiheissa. Tärkeää on, että Kittholman infrastruktuuri on riittävä ja että koko alue voidaan hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla. Vega-halli, laiturit ja puusepänverstas on isompi kokonaisuus, joka voidaan kuitenkin jakaa pienempiin osiin. Puusepänverstaasta ja varastoalueesta voidaan tehdä erillinen osa.

Myös Kittholman leirintäalue ja yöpymismajat voidaan kehittää erillään Vega-hallista.

Vuonna 2016 järjestetään Pietarsaassa Mariinihistoriallinen seminaari, Bottnisk Kontakt.

Eli tavoittemme on, että Vega-halli on valmis kesään 2016 mennessä!

Projektin rahoittaminen on jaettava Pietarsaaren kaupungin, EU:n ja yksityishenkilöiden välillä. Toivomme, että myös valtiomahti voisi avustaa rahallisesti Vega-hallin toteuttamisessa.