

UUDESSAKAUPUNGISSA RAKENNETUT PURJELAIVAT

kreijari MARS 1798

kreijari FRIHETEN 1798

kreijari on 1400-1700 luvuilla käytössä ollut purjelaivatyyppi, jonka nimitys tulee takilasta. Alukset olivat noin 20-metrisiä, leveitä ja pyöreäpohjaisia, lastiruuman muoto muistutti lehmän mahaa.

Historian kirjoista löytyy maininta näistä kahdesta aluksesta, jotka on luultavasti rakennettu Uudessakaupungissa jo 1700-luvun lopulla.

priki NYSTAD 1812

Nystad-nimisiä parkkilaivoja löytyy merenkulun historiasta useita. Priki Nystad lienee ensimmäinen. Yksi sen varustajista oli nainen, Anna Lindroth. Mukana olivat myös Seikowit ja Gabriel Kräki, uusikaupunkilaisia laivavarustaja sukuja.

parkkilaiva RAUHA 1857 – 1881

Myös naiset toimivat varustajina, parkkilaiva Rauhan omisti A.C. Blomin leski. Alus haaksirikkoutui 1881 Gislehamnin luona

uusi parkkilaiva RAUHA 1918 – 1926

Kuljetti puutavaraa Suomesta ja Ruotsista Englantiin, sieltä kaoliinia tai vastaavaa Välimerelle ja sieltä suolaa Suomeen.

Haaksirikkoutui vuodenvaihteessa 1925-26 Biskajan lahdella ja jouduttiin luovuttamaan pelastuspalkkiona Ranskan viranomaisille tammikuussa 1926.)

fregatti IMPERATOR ALEKSANDER II 1864 - 1872

Laivojen nimet heijastelivat myös oman aikansa historiaa, tämä fregatti ja parkkilaiva Ruhtinas olivat kunnianosoituksia suomiystäväiselle Venäjän keisarille. Haaksirikkoutui.

parkkilaiva RUHTINAS 1867 - 1877

haaksirikkoutui Intian valtamerellä 1877

parkkilaiva LENNÄTIN 1868 – myyty 1903

Sai nimensä samoihin aikoihin kaupungissa valmistuneen sähkölennätinaseman kunniaksi. Myytiin Helsinkiin 1903

parkkilaiva YSTÄVÄT 1869 – 1907

Vuosikymmenien onnekas purjehdus sai murheellisen lopun, sillä laiva haaksirikkoutui Atlantilla 1907, koko miehistö hukkuu

kuunarilaiva TÄHTI 1869 – sotasaalis Saksaan 1915

Kuunari oli rakennettu Uudessakaupungissa 1869. Alus seilasi 20 vuotta Suomen ja Kööpenhaminan välisessä liikenteessä.

Sen viimeinen ja pitkäaikainen päällikkö oli kauppalaivuri G.E. Westergren Udestakaupungista.

Viimeiselle kohtalokkaalle matkalleen Tähti lähti puutavaralastissa Raumalta 1914 heinäkuun puolessa välissä. Aluksen saavuttua elokuun alussa Kieliin, Saksan viranomaiset pidättivät sen. Matkan aikana oli puhjennut I maailmansota.

Tähti jäi sotasaaliiksi ja se myytiin Saksan valtion laskuun. Laivan lopullisesta kohtalosta ei ole tietoa. Miehistö sentään pääsi pitkän odottelun jälkeen matkustamaan kotiin, viimeiset vasta seuraavan vuoden maaliskuussa.

fregatti WALTIKKA 1873 – myyty 1910

Iso ja maineikas fregatti jo siksi, että se oli rakennettu kuparipulteilla ja pohja päällystetty kuparilevyillä.

Waltikka saavutti mainetta myös, kun uusikaupunkilainen merikapteeni Robert Hartman vuonna 1875 purjehti sillä ensimmäisenä uusikaupunkilaisena aluksena "maapallon ympäri".

fregatti JALO 1876 – myyty 1879

Omana aikanaan suurin Suomessa rakennettu purjelaiva, pituus 65 m, leveys 11,8 metriä, vetoisuus 1396 nettorekisteritonnia. Kuparipulteilla lujasti tehty ja kaunismuotoinen, mutta kallis, 380 000 silloista markkaa. Taloudellisesti kannattamattomana myytiin Turkuun, haaksirikkoutui myöhemmin Cork Sandin luona, Harwichin ulkopuolella.

fregatti AUSTRALIA 1866 -1872

Australia oli ensimmäinen Uudessakaupungissa takiloitu fregatti. Aluksen vesillelasku epäonnistui, sillä se kaatui mereen mennessään. Laivan toinen sivu murtui. Kirvesmiehet vuorasivat sen härän vuodilla ja fregatti hinattiin Ruotsiin korjattavaksi. Uudessakaupungissa ei silloin vielä ollut nostotelakkaa.

Poikkeuksellinen oli aluksen haaksirikkokin, sillä alus ajautui riisilastissa matalikolle ja sai vuodon. Kastuessaan riisi paisui ja repi auki laivan kyljet.

fregatti CALIFORNIA 1870 – 1882

Laivojen nimet kertoivat usein missä päin maailmaa oli ajatuksena purjehtia. Californian purjehdus kesti 12 vuotta ja se haaksirikkoutui Japanin rannikolla Luzanissa.

Kuunariparkki NAIMA 1911 – myyty 1919

Rakennettiin Lokalahdella, ostettiin Uuteenkaupunkiin, myytiin Ouluun ja sieltä Raumalle. Ennen 1. maailmansotaa purjehti Itämeren piirissä. Sodan alettu vei puutavaralastin Tanskaan, josta hädin tuskin pääsi takaisin. Osittain riisuttuna lojui koko sodan ajan ”Pirkholman Kaapissa”

kuunarilaiva WELLAMO 1919 – 1940

kuunari oli hyvä purjehtija ja seilasi toistakymmentä vuotta Itämeren, Pohjanmeren ja Välimeren reiteillä. Maaliskuussa 1933 Uudenkaupungin Laiva Oy:n alukset siirtyivät ahvenanmaalaisen Gustaf Ericsonin omistukseen.

Wellamoon asennettiin moottorit ja se teki lukuisia matkoja Itämeren piirissä moottorialuksena. Uuden vuosikymmenen alussa Wellamo haaksirikkoutui Hollannin rannikolla.

parkkilaiva ELÄKÖÖN 1920 – 1931

Parkkilaiva Eläköön matkat suuntatuivat Pohjanmerelle ja Välimerelle, mutta kerran se haki Atlantin takaa jalopuulastin Ranskaan. Aluksen pituus oli 63 metriä, lastiruuman syvyys yli 5 metriä. Isomaston korkeus merenpinnasta oli 41 metriä.

Reilun vuosikymmenen purjehduksen jälkeen se tuli hylätyksi eli jäi hylkyksi Pikku-Nauvon sahan laituriin, siellä Paraisilla hylky on tiettävästi edelleen.

parkkilaiva WARMA 1922 -1930

Viimeinen puusta Uudessakaupungissa rakennettu purjelaiva, joka oli monessa mielessä muutenkin lajinsa viimeinen. Laivasta on pieni pienoismalli Uudenkaupungin kirkossa ja suuri ”pienoismalli”

Uudenkaupungin merikeskuksessa. Warmasta on moneksi, jopa kirjaksi: Matti Jussila: Parkkilaiva Warma – lajinsa viimeinen

kuunari HELENA 1992 -

Uudenkaupungin telakalla rakennettu, metallirunkoinen Suomen Purjelaivasäätiön suurin koululaiva. Purjehtii edelleen maailman merillä neljän ammattimerimiehen ja 24 oppilaan voimin.