


**Kokouksia.**  
**Yhtiökokous.**


Parkkilaiwa Victorian osakkaat kutsutaan täten yhtiökokoukseen, joka pidetään tiistaina huhtik. 10 p:nä 1906 klo 4 i.p. Naantalissa rva E. Lembergin ravintolassa.  
Naantali, 28 p. maalisk. 1906.  
*O. S. Kylén.*



Ilmoitan,  
että  
rakas mieheni  
**Kauppalaivuri**  
**Bernhard Pihlman**

Merimaskusta, pitkän aikaa syöpätautia sairastettuaan nukkui kuolon uneen uskossa Vapahtajaansa Helsingissä tammiukuun 26 p:nä klo 6,35 i.p. 1907, 63 v., 3 k. ja 22 p. vanhana, katkeraksi suruksi ja kaipaukseksi minulle, 3 tyttärelle, 6 pojalle, miniälle, 3 veltjelle y. m. sukulaisille ja tuttaville.  
**Amanda Pihlman.**

Minun sieluni odottaa ainoastaan Jumalaa sillä Hän on minun toivoni. Jumalassa on minun autuuteni, minun kunniani, minun väkevyyteni kalho; Minun turvani on Jumalassa. Ps. 62: 6—8. (m)



Syvällä surulla ilmoitan,  
että  
rakas mieheni,  
merikapteeni  
**Bernhard Mikael**  
**Pihlman**

pitkällihen jaltauden murttamana rauhallisesti nukkui kuolon uneen usloisja Vapahtajaansa Naantalissa 7 p:nä toukokuuta 1908 klo 7,40 illalla, 36 vuoden 7 kuuf. ja 8 päivän vanhana; jättäen jälkeään surun minun, äidän, 3 siskoa, 5 veljeä ynnä muut juttulajet ja ystävät.  
**Augusta Pihlman.**

Kristus on minulle elämä,  
kuolema on minulle voitto. 1-1m

Från barkskeppet **VICTORIA** sälljes

**Cadiz Salt**

billigt i parti nu under pågående lossning.

**Kotkan Tukkukauppa**  
**Osakeyhtiö.**

E. S. 1 g. 4 s. 60 mm. 268

## Velkuan viimeinen Toivo ja Naantalin viimeinen Victoria/Raimo Lovio 3.3.2019

Naantalista kertovissa vanhoissa historiikeissa kuvataan yleensä jonkin verran 1800-luvun laivanvarustustoimintaa ja talonpoikaispurjehduksia, jotka purjelaivojen osalta päättyivät muutama vuosi ennen I maailmansotaa. Raimo Puottulan (1993, 88) kirjoittamassa *Muuttuva Naantali* kirjassa todetaan loppuvaiheesta lyhyesti näin: "Naantalin oma laivanvarustustoiminta päättyi maailmankauppaa ajatellen puolen vuosisadan ajaksi parkki Victorian upottua Montrealin edustalla 1911."

Puottulan lähteenä on varmaankin ollut Kerttu Innamaan (1965, 56) kirjoittama Naantalin historian III osa, jossa todetaan: "Kylenin ja merimaskulaisen B. Pihlmanin omistama parkki Victoria ajoi riutalle Montrealin rannikolla 1911 ja haaksirikkoutui."

Mikä tämä Naantalin viimeinen parkki Victoria oikein oli? Ja kuka Kylan ja B. Pihlman? Kiinnostuin kysymyksestä, kun sukuselvityksestä minulle oli yllättäen aiemmin selvinnyt tieto, että pappani äidillä oli 1900-luvun alussa Naantalissa asunut sisko, joka oli naimisissa merikapteeni Bernhard Mikael Pihlmanin kanssa.

Lisäksi vielä suuremmaksi yllätyksekseni pappani äidin vanhasta navetasta Luonnonmaalta löytyi puulaatikko, jossa oli noin 50 vanhaa merikarttaa eri puolilta maailmaa. Yhdessä kartassa oli omistuskirjoituksena B. M. Pihlman.

Salapoliisi minussa heräsi ja aloin selvittää asiaa. Monien vaiheiden jälkeen asiat ovatkin pääosin selvinneet. Jos siis satut olemaan kiinnostunut siitä, millainen laiva oli Naantalin viimeinen suuri purjelaiva Victoria ja mikä mies merikapteeni Bernhard Mikael Pihlman oli, niin lue pitkäkö juttu linkin takaa.

Otan ilolla vastaan kaikki kommentit, korjaukset ja täydennykset.

### ***Talonpoikaispurjehduksen kasvu 1800-luvulla***

Aika pian minulle selvisi – kaikille velkualaisille itsestään selvä asia – että merikapteeni Bernhard Mikael Pihlmanin täytyy kuulua Velkualla kaikkien tuntemaan laajaan Pihlmanien talonpoikaispurjehtijasukuun.

Pienimuotoisella talonpoikaispurjehduksella on pitkät perinteet Naantalin seudulla monilta vuosisadoilta kytkeytyen kaupungin kauppiaiden harjoittamaan laivanvarustukseen ja kauppamerenkulkuun Itämerellä. 1800-luvulla kehittyi kauppiaiden merenkulun rinnalla laaja talonpoikien itsenäisen kauppapurjehduksen kausi (Kallberg 1999a). Sitä vauhdittivat ns. Oolannin sota 1854 – 56, talonpoikaiskaupan vapauttaminen sekä maailmankaupan yleinen kasvu. Suomenniemellä oli Oolannin sodan jälkeen kauppalaivoista suoranaista pulaa ja rahtien määrät kasvoivat.

Talonpoikaispurjehdusta harjoitettiin aluksi itse rakennetuilla pienillä aluksilla paikallisesti (esimerkiksi liikennöinti lähikaupunkeihin elintarvikehuollon tukena). Seuraavassa vaiheessa itserakennetut laivat kasvoivat, kauppatavara monipuolistui ja matkat pitenivät Itämeren kaikkiin kaupunkeihin (Tukholma, Tallinna, Pietari, Riika, Kiel, Kööpenhamina). 1860- ja 70-luvuilla itserakennetut laivat kasvoivat edelleen ja vienti- ja tuontirahteja vietiin myös Englantiin, Välimerelle ja jopa valtameren yli Yhdysvaltoihin, Brasiliaan ja Australiaan saakka. Aivan 1800-luvun lopun kauppamerenkulun noususuhdanteessa suomalaiset talonpoikaispurjehtijat ostivat ulkomailta vielä suurempia second hand –purjelaivoja halvoilla hinnoilla, koska siirtyminen höyrylaivakauteen oli kansainvälisesti jo käynnissä.

Talonpoikaispurjehdusta harjoitettiin kaikissa saaristo- ja rannikkokunnissa. Nykyisen Naantalin alueella se oli kaikkein vilkkainta Velkualla, joka ei paljoa jäänyt jälkeen esimerkiksi Kustavista.

Velkua kuului Taivassalon merimieshuoneen yhteyteen, jonka dokumenteista ei ole valitettavasti juuri mitään jäljellä. Velkualaisista purjehtijasuvuista ovat kirjoittaneet mm. Seppotapio Wilén Velkua-historiikissaan sekä Elina Pursimo monissa julkaisuissa. Tämä juttu nojaakin vahvasti heidän kirjoituksiinsa omien arkistolöytöjeni ohella.

Pihlmanien ohella tärkeitä purjehtijoita ja varustajia Velkualla olivat Janssonin veljekset David Zepharias ja Matts Emmanuel Velkuanmaan Härkäniemestä sekä merikapteeni Aron Andersson Palvalta. Janssonin veljekset rakennuttivat pääretareina parkki Weljekset Paraisilla 1875. Matts Emmanuelin johdolla tämä parkki purjehti ehkä ensimmäisenä talonpoikaispurjealuksena yli Atlantin vuonna 1876.

Tämän purjehduksen lokikirjasta löytyy katkelma Naantalin historian III osasta (Innamaa 1965, 62). Matts Emmanuel Jansson muutti jo 1860-luvulla Luonnonmaalle Kukolan rustholliin ja on haudattu Naantalin hautausmaalle (Mattila 2012). Parkkilaiva Weljekset myytiin Kustaviin 1870-luvun lopussa ja sillä purjehti erittäin menestyksellisesti pitkään kirjailija Volter Kilven isä, merikapteeni David Ericsson (Kallberg 1999b).

Velkuan suurista purjelaivoista useimmat rakennettiin Salavaisten saarella Haukan varvalla (parkki Toimi 1863, parkki Siivo 1866 ja priki Aino 1867) ja pääretareina olivat Karl Matinpoika Sundell, hänen poikansa Karl G. Sundell ja Henrik Davidsson Haukka (Pursimo 1999).

Keskityn nyt kuitenkin seuraavassa kokonaan Pihlmaneihin ja heistäkin vain osaan, ettei juttu räjähdä käsistä.

### ***Velkuan Pihlmanien talonpoikaispurjehtijasuku kolmessa polvessa***

Suvun laivuritoiminnan aloitti ja nimen Pihlman otti käyttöön Juho Juhonpoika Pihlman (s. 1799), joka muutti 1826 Palvan Pietilästä Jukkoon pienelle Lailuodon saarelle, jossa oli mahdollista rakentaa pieniä laivoja. Hän oli naimisissa Herralan talon tyttären Eva Sophia Mattsdotterin kanssa (s. 1801). Seppotapio Wilénin mukaan: ”Kippari Johan Pihlman jatkoi vuosisatoja vanhaa purjehdusperinnettä kuljettamalla saaristolaistuotteita Tukholmaan; ilmeisesti nyt myös Pietariin ja Rääveliin (eli Tallinnaan). Kuollessaan v. 1844 kuuttikippari oli vasta parhaissa miehuusvuosissaan.”

Velkuan rippikirjojen perusteella Johan ja Eva Pihlman saivat 8 lasta, joista peräti viisi alkoi harjoittaa talonpoikaispurjehdusta toisessa polvessa:

- laivuri Johan Reinhold (1824-1907), joka muutti Kuivasluotoon. Hänet on haudattu Velkualle nimellä Juho R. Pihlman vaimonsa kanssa. Hän kävi kuunari Karlin perämiehenä mahdollisesti jo Saksassa (Seppotapio Wilén).
- laivuri Jonas August (1826 – 1906/07), jäi Jukkoon. Hänellä oli oma kuutti.
- laivuri Robert Stefanus (1833 – 1912), muutti Teersaloon, Lehtimäkeen. Hän oli nuorena laivoilla, mutta ei myöhemmin merisairauden vuoksi. Tämä sukuhaara muutti myöhemmin nimekseen *Pihlanto*.
- merikapteeni Carl (1841 – 1879), muutti Merimaskun Mannilaan. Hauta Merimaskussa. Kävi Ahvenanmaan merikoulun 1864 ja toimi jo sitä ennen perämiehenä. Elina Pursimon mukaan Carl oli Priki Ainon päällikkö 9 vuotta käyden mm. Välimerellä, sittemmin parkki Toimin päällikkö.

- kauppalaivuri Bernhard (1843 – 1907), muutti Salavaisen saaren Haukan Lehtiniemen torppaan ja sitten 1895 Merimaskuun, Lierannan Länsitaloon.

Näistä henkilöistä tämän jutun kannalta tärkeimmät ovat vanhin Johan Reinhold ja nuorin Bernhard.

Johan Reinholdin neljä poikaa olivat jo 3. polven laivureita:

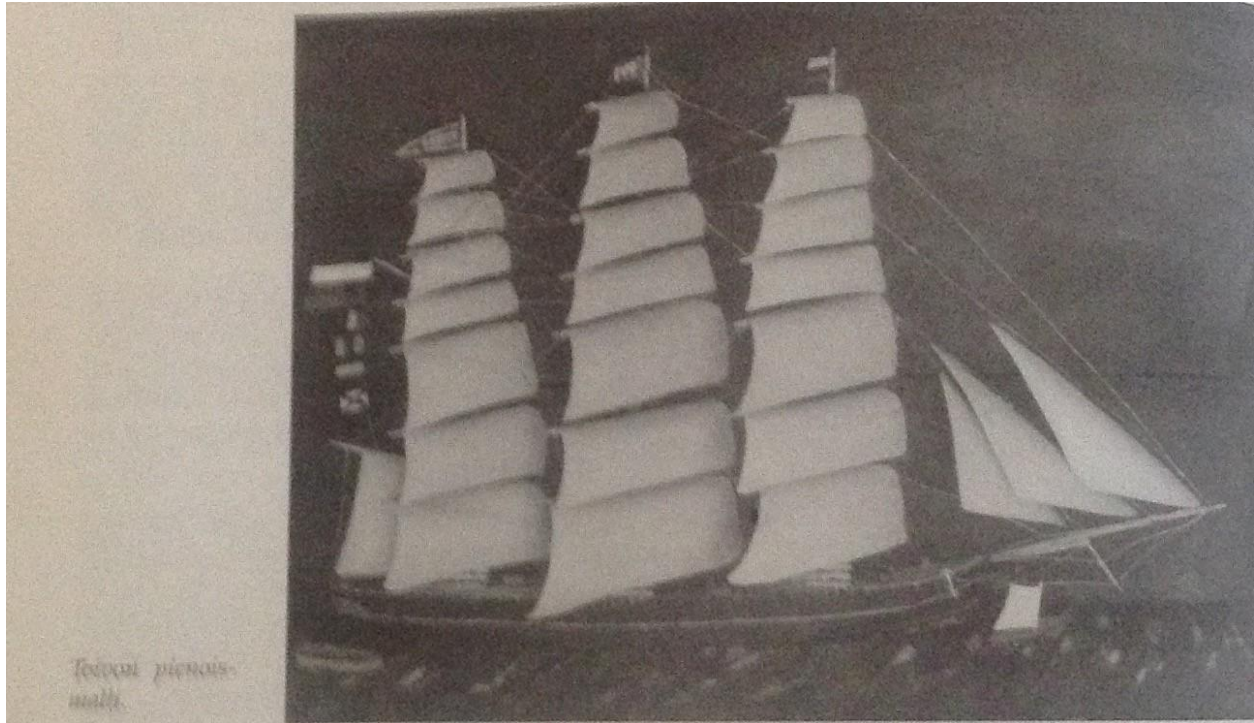
- merikapteeni Johan (Janne) Erland (1850 – 1903) suoritti perämiestutkinnon Raumalla ja valmistui merikapteeniksi Viipurissa 1885. Toimi useiden laivojen päällikkönä ja muutti Uuteenkaupunkiin. Oli mm. Saksasta ostetun tammiparkki Hanneksen pääpuuhaaja, ostaja ja ensimmäinen kapteeni 1898 - 1900.
- merikapteeni David Reinhold (1852 – 1913) on tunnetuin Pihlmanin suvun purjehtija. Valmistui merikapteeniksi Oulussa ja asui Turussa. Oli vuosisadan vaihteessa mm. Loch Linnhen ja Hanneksen päällikkö. Hän suoritti höyrylaivatutkinnon 1905 ja ajoi loppuvuosiinaan mm. matkustajahöyry Elias Lönnrothia (Pursimo 2001). Hänen jälkeläisensä muuttivat nimen *Pyysaloksi*.
- laivuri Karl Edvard (1854 – 1925), jonka vanhin poika Karl Emil (1883-1959) otti nimen *Pursimo* ja on Elina Pursimon isoisä.
- laivuri Henrik Viktor (1858 -1905) purjehti ja kuljetti kalaa mm. omistamallaan jahti Joutsenella. Omistajana parkeissa Hannes ja Victoria. Tämä sukuhaara omaksui nimen *Pihlasto*. (Henrik Viktor oli naimisissa pappani isän siskon Sofia Vilhelmiina Renforsin kanssa).

### ***Laivuri Bernhard Pihlman ja Velkuan viimeinen Toivo***

1843 syntynyt Bernhard Pihlman oli veljessarjansa nuorin. Toisin kuin isoveljensä Carl hän ei käynyt merikouluja, mutta koulututtui käytännössä laivuriksi. Hän muutti Jukkosta Salavaisten saarelle ja meni naimisiin 1869 Henrik Davidsson Haukan siskon Amanda Mathilda Davidintyttären (1849 – 1914) kanssa.

Bernhard Pihlman toimi yhtäjaksoisesti laivan päällikkönä hämmästyttävät 40 vuotta 1868 – 1906. Amanda Pihlman puolestaan synnytti 10 lasta vuosina 1871 – 1888.

Bernhard Pihlman oli aluksi päällikkönä priki Jalossa ja parkki Toimissa. Vuodesta 1880 lähtien hän oli parkki Toivon päällikkö. Toivo rakennettiin 1870-luvun alkupuolen hyvien purjehdusvuosien innoittamana 1875 Rymättylän Maisaareissa. Päävarustaja oli H. Davidsson Hauka. Laivassa oli osakkaina 30 talonpoikaa. Kuvassa 1 on mahdollisesti Toivon pienoismalli.



*Kuva 1. Parkki Toivon pienoismalli (kopioitu Elina Pursimon 2001 artikkelista; Pursimon mukaan laiva voi olla joku toinen Toivo-laiva).*

Kirjaan *Pukspröötti kohti Juutinraumaa* sisältyvässä artikkelissa Eeva Matinolli (1999, 73-74) kirjoittaa parkki Toivon rakentamisesta ja ensimmäisistä matkoista seuraavaa:

”Velkualainen kuunariparkki Toivo pykättiin Maisaaren varvilla. 21 talon metsistä hakattiin 2200 kappaletta mänty- ja kuusipuita, joista puolet juurittuina, ja kuljetettiin varviin. Pisimmät olivat 8 sylvä. Rakentaminen alkoi maaliskuussa 1874. Työtä johti kemiöläinen pykmestari Karl Söderström, ja siihen osallistui 10-50 miestä. Lykkäjäisten jälkeen se hinattiin Velkuan Salavaisiin Haukan varviin taklattavaksi. Retareita oli 29. Alus lähti 1876 puutavaralastissa Englantiin ja lastasi sieltä sahan koneiston Arkangeliin, missä odotti kesän saadakseen viemillään koneilla sahatun puutavaralastin Lontooseen. Luotsi karkasi lumipyryssä Barentsin merellä, mutta laiva selvisi perille. Lontoosta se lähti marraskuussa kohti Shieldsiä noutamaan kotilastia, mitä ei saanut. Kovassa myrskyssä painolastissa ollut laiva oli kaatua. Mukana ollut kertoi: ’Tässä huutavassa hädässä päätimme ensin kaapata perämaston, sitten ison märsrikin ja kun ei nekään vielä vaikuttaneet sitä että olisi laiva saatu kääntymään perälliselle, niin päätettiin kaapata keskimastokin.’ Laiva kääntyi. Palattiin Shieldsiin ja tehtiin iso korjaus. Keväällä 1877 palattiin hiililastissa Helsinkiin.”

Tämän alkuvaiheen jälkeen Bernhard Pihlman oli laivan päällikkö vuosina 1880 – 1906. Elina Pursimon (2001) mukaan laivaa alettiin kutsua Velkuan viimeiseksi Toivoksi, koska useimmat

muut Velkualla rakennetut laivat haaksirikkoituivat melko nopeasti: 1870 priki Jalo, 1879 parkki Siivo, 1881 parkki Toimi ja 1883 priki Aino eikä uusia isoja purjealuksia enää rakennettu suhdanteiden heikennyttä.

Parkkilaivan miehistöön kuului päällikön lisäksi tavallisesti 9-12 miestä (päällikkö, perämies, konstaapeli eli aliperämies, puosmanni eli purjeentekijä sekä salvumies eli timpuri ja lisäksi matruuseja, jungmanneja ja kokki). Laivoissa suosittiin paikallisia miehiä, koska karujen olosuhteiden vuoksi merimiesten karkaaminen oli varsin yleistä. Pestit tehtiin vuodeksi. Purjehdusta pyrittiin jatkamaan mahdollisimman pitkälle talveen, minkä vuoksi laivoja tuotiin harvoin talveksi Velkualle, vaan ne telakoitiin Saksassa, Tanskassa tai Suomen suurissa satamissa (Pursimo 1999).

Parkki Toivo kuljetti pääsääntöisesti puutavaraa Saksaan tai Englantiin. Sieltä pyrittiin saamaan lasti esimerkiksi Välimerelle. Välimereltä taas tuotiin esimerkiksi suolalasti Suomeen.

### ***Pojille koulutusta***

Bernhard Pihlman perheineen muutti Velkualta 1895 Merimaskun Lierannan Länsitaloon. Lapsia tuossa vaiheessa perheessä oli 10 ja heistä vanhin Bernhard Mikael Pihlman (s. 1871) purjehti isänsä laivassa 1880-luvun lopusta lähtien. Myös Oskar Nikador (s. 1882) suuntautui merenkulkualalle purjehtien Toivolla vuosituhannen vaihteessa. Kouluja käymätön isä suuntasi pojat merimieskoulutukseen niin, että molemmista pojista tuli merikapteeneita.

Bernhard Mikael Pihlmanin opiskelu eteni vähitellen 1890-luvulla Rauman merimieskoulussa, jonka matrikkeli toteaa hänestä näin: ”Lähtenyt merille Velkuasta laiva ’Toivolla’, joka oli hänen isänsä päällikkyydessä, ollut pidemmällä matkoilla 2 v 9 kk 19 pv sekä Itämerellä 2 kk 12 pv. V. 1894 konstaapelina samassa laivassa pidemmällä matkoilla 7 kk 1 pv. Kirjoittautui kouluun 7.11.1893. Erosi koulusta 12.4.1894. Kirjoittautui uudelleen 21.11.1894 ja suoritti aliperämiehen tutkinnon 23.4.1894 tyydyttävin arvosanoin.”

Tämän jälkeen Bernhard Mikael Pihlman jatkoi opintoja Oulun merimieskoulussa valmistuen kauppalaivuriksi ja sitten 1897 aliperämieheksi.

### ***Suurten laivojen ostaminen***

1800-luvun viimeisinä vuosina purjehduksen suhdanteet paranivat, mutta samalla kilpailu rahdeista kiristyi. Vastakkain olivat uudet höyrylaivat sekä suuret purjelaivat. Pihlmanien kaltaiset talonpoikaispurjehtijat, joilla ei ollut paljon pääomia käytettävissään suuntautuivat ostamaan ulkomailta suuria second hand -purjelaivoja, joita sai suhteellisen edullisesti.

Vuonna 1897 Johan Erland Pihlmanin johdolla ostettiin Saksasta parkki Hannes. Moni muikin Pihlmaneista oli osakkaana laivassa. Johan Erland Pihlman toimi laivan kapteenina 1898 – 1900

ja veljensä David Reinhold Pihlman 1901 – 03. Hannes purjehti yli Atlantin mm. Brasiliaan, Haitiin, Meksikoon ja Yhdysvaltoihin. Bernhard Mikael Pihlman oli laivassa perämiehenä ainakin 1898 - 1900.



*Kuva 2. Parkki Hannes (kuva Uudenkaupungin museo kopioituna Elina Pursimon artikkelista).*

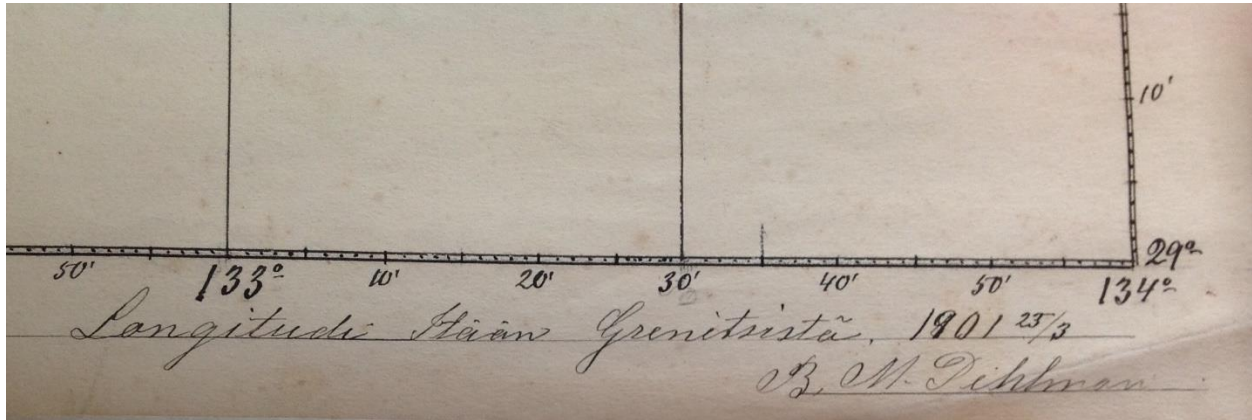
Vuonna 1898 ostettiin Suomeen suuri rautafregatti Loch Linnhe. David Reinhold Pihlman toimi sen ensimmäisenä kapteenina Australian ja Uuden Seelannin matkalla, mutta erotettiin toimestaan, kun laiva palasi Kieliin, koska laivalle oli aiheutunut vahinkoja Uuden Seelannin satamassa.

### ***Merikapteeni Bernhard Mikael Pihlman ja parkki Victorian hankinta***

Hanneksella tehtyjen purjehdusten jälkeen Bernhard Mikael palasi Oulun merimieskouluun valmistuen merikapteeniksi 1901. Merikapteeniksi valmistuneet opiskelivat kaikkiaan kouluvuosien mittaan laskuoppia, trigonometriaa, tähtitiedettä, merenkulkuoppia, rannikkomaantiedettä Euroopassa, laivanrakennusoppia, purjelaivan taklausta, purjepiirustusten tekemistä, vapaaehtoisesti höyrykoneoppia, merilakia ja muuta lainsäädäntöä, suomen ja englannin kieltä, kaupakirjeenvaihtoa ja terveysoppia. Lisäksi perämieheltä vaadittiin

4 vuotta palvelusta, josta 2 Itämeren ulkopuolella ja kapteenilta lisäksi vielä 2 vuotta perämiehenä tai kauppalaivurina Itämeren ulkopuolella. Tämä viimeinen kriteeri täyttyi Bernhard Mikaelilla Hanneksen perämiehenä suoritetuilla purjehduksilla.

Kuvassa 3 on Bernhard Mikaelin allekirjoitus 25.3.1901 merimieskoulussa tekemästään harjoitustyöstä: Longitudi itään Grenitsistä. Tämä oli se navetan laatikosta löytenyt merkintä, joka saattoi tämän jutun selvitystyön alulle.



Kuva 3. B.M. Pihlmanin harjoitustyön allekirjoitus Oulun merimieskoulussa 25.3.1901.

Koulun jälkeen hän on ilmeisesti ollut joillakin reissulla isänsä sijasta Toivon päällikkönä ja pikkuväli Oskar toisena perämiehenä.

Hanneksen ja Loch Linnhen hankinnan esimerkkejä seuraten Bernhard Pihlman ryhtyi sitten hankkimaan merikapteeniksi valmistuneelle Bernhard Mikaelille suurta purjealusta. Hankkeeseen tarvittiin luonnollisesti monia osapuolia. Velkualta osakkaiksi suostuivat Johan R. Pihlman, Henrik Pihlman, Henrik Haukka, Henrik Kettumaa, Karl G. Sundell ja J.E. Vaihekyllä.

Bernhard Pihlmanin rinnalle toiseksi pääretariksi tuli naantalilainen Oskari Ferdinand Kylén (1853 – 1937). O.F. Kylén oli syntynyt Luonnonmaan Keitilässä ja siirtynyt pian kaupalliselle alalle. Hänestä tuli Naantalin Uuden Höyrypolttimon polttimomestari ja sittemmin Naantalin sahan isännöitsijä ja kaupunginvaltuutettu 1890 – 1913. 1900-luvun alussa hän rakensi Luonnonmaan Kunnaisiin pienen tiilitehtaan. Sen lisäksi hänellä oli laivasijoituksia. Hän mm. omisti 1900-luvun alussa yhdessä Naantaliin muuttaneen merikapteeni Frans Oskar Rosenbergin (1864 – 1901) kanssa kuunariparkki Tyynin, mutta se myytiin 1902 Rosenbergin kuoltua (Mattila 2012).

Englantilainen parkki Victoria ostettiin loppuvuodesta 1903 tai alkuvuodesta 1904. Ostamisen käytännössä teki todennäköisesti Bernhard Mikael Pihlman, joka oli saanut ulkomaanpassin 17.12.1903. Laiva oli tuolloin ilmeisesti ollut telakoituna Saksassa Bremenin pohjoispuolella Weser-joen suistossa (Sjömansrulla för Skepp Victoria från Nådendahl 16.4.1904).



Victorian kantavuus oli 695 rekisteritonnia. Se oli suurempi kuin Hannes (508 rt). En ole toistaiseksi löytänyt laivasta yhtään kuvaa. Laiva oli joka tapauksessa niin suuri, ettei se varmaankaan koskaan käynyt Naantalın vanhankaupungin lahdella. Näin ollen kuunariparkki Tyyni lienee ollut viimeinen nykyisessä venesatamassa käynyt tuolloinen suuri purjehduslaiva.

### ***Bernhard Mikael Pihlman ja Augusta Josefina Holmén***

Victoria rekisteröitiin Naantaliin johtuen varmaankin siitä, että Kylén asui Naantalissa ja Bernhard Pihlman Merimaskussa. Lisäksi ja ennen kaikkea laivan kapteenina aloittanut Bernhard Mikael Pihlman avioitui maaliskuussa 1904 ja muutti Naantaliin ennen laivan ensimmäistä purjehdusta hänen komennossaan.

Bernhard Mikaelin aviopuoliso oli Augusta Josefina Holmén (s. 1867). Hän oli neljä vuotta Bernhard Mikaelia vanhempi ja avioituessaan jo 37-vuotias. Holménin perhe oli muuttanut Naantaliin 1878 Hamppukehuunkadulle (talo Joutsin). Isä Karl Holmén toimi kaupungissa puuseppänä ja salvumiehenä, mutta oli kuollut vuonna 1902. Äiti Maija Holmén eli vielä, samoin kuin sisko Maria Renfors, joka asui Luonnonmaan Keitilässä leskenä 5 lapsen kanssa. Äiti oli syntynyt Velkualta, samoin kuin Maria Renforsin vuonna 1899 kuollut mies Kustaa Renfors.

Augusta Holménista tietoni ovat olemattomat. Sen tiedän, että hän syntyi Kaksikerrassa Kollin talossa nälkävuonna 1867 ja varmaankin asui vanhempiensa kanssa Hamppukehuunkadulla. Kuva 4 on ainoa hänestä toistaiseksi löytynyt kuva.



*Kuva 4. Augusta Holmén nuorena kuvattuna Turussa Aune's Fotogr. Atelier (osasuurennus).*

Joutsin talosta vuosisadan alkupuolella ei varmaankaan ole kuvaa, mutta myöhemmissä kuvissa Joutsi näyttää oheisten kuvien kaltaiselta (pitkä vaalea Hamppukehrunkadun suuntainen talo).



*Kuva 5. Hamppukehrunkatu 1940-50-luvuilla.*



*Kuva 6. Talo Joutsi Hamppukehrunkadulla (kuva Facebookista Eilo Taka-Prami).*

## **9. Victorian purjehdukset 1904 - 1907**

Victorian purjehduksista ei ole mitään tarkkaa lokikirjaan perustuvaa tietoa, mutta hajatietojen avulla voidaan päätellä aika paljon. 16.4.1904 päivätyn merimiesrullan mukaan laivalla oli lupa purjehtia aina Afrikan ja Etelä-Amerikan eteläkärkeen saakka. Laiva haettiin Saksasta Suomeen 12 hengen miehistöllä: Pihlmanin lisäksi 4 miestä Velkualta, 3 Iniöstä, 2 Rymättylästä ja 1 Turusta ja Paraisilta.

Suomessa laiva purjehti ainakin Porvooseen, jossa miehistöön tuli mukaan pari miestä lisää. Laiva lastattiin todennäköisesti puutavaralastiin ja Åbo Underrättelserissä 16.9.1904 julkaistun laivalistan mukaan Victoria oli lähtenyt 9.9. Pihlmanin komennossa kohti Lontoota. Loppuvuodesta ja talvesta ei ole tietoa.

Ajallisesti seuraava sirpaletieto löytyy Pihlmanin kirjeestä 1.4.1905 Haukan tilalle. Elina Pursimon (1999) löytämän arkistotiedon mukaan Pihlman kirjoitti:

- "Isältäni sain tietää että Enolla olisi naudan sekä sian lihoja, sopiva proviantiksi. ... Että Salavaisten Pietilä oli myöskin ilmoittanut olevan yhden naulan lihan, jos antaisitte hänelle tiedon, että otetaan ..."

Lihan lisäksi kapteenit ja retarit toivat yleisesti tiloiltaan alukseen esimerkiksi leipää, läskiä, perunoita, lanttuja, rukiin maltaita, herneitä, voita ja suolasilakkaa.

Victoria on siis tuolloin joko tullut Naantalien päin tai ollutkin talvitelakoituna Suomessa. 16.5.1905 päivätyn merimiesrullan mukaan Victoria on saanut luvan purjehtia Englantiin. Sieltä – Ramsgaten satamasta - on purjehdittu sitten painolastissa takaisin Suomeen Haminaan heinäkuussa (HS 8.8.1905 ja Fredrikshamns Tidning 2.8.1905). Haminasta on ilmeisesti viety puutavaralasti Lontooseen, koska Uuden Suomettaren (11.11.1905) mukaan Victoria on ohittanut Helsingörin 28.10.1905 matkalla Lontoosta Kotkaan.

Vuoden 1906 osalta en ole toistaiseksi löytänyt tietoja Victorian kulkemisesta. Naantalissa on joka tapauksessa huhtikuussa pidetty Kylénin kutsumana Victorian yhtiökokous rva E. Lembergin ravintolassa.

Vuoden 1907 Turun Sanomista (29.8) löytyy uutinen, jonka mukaan Victoria on ohittanut 25.8.1907 Helsingörin matkalla Lontoosta Suomeen. Kotka Nyheter (14.9) taas mainostaa, että Victoriasta myydään suoraan Cadizin suolaa käynnissä olleen lastinpurun aikana. Sen jälkeen Victoria on siirtynyt Pernajan lahdelle lastattavaksi puutavaralla ja Turun Sanomien (1.11) mukaan laiva on lähtenyt Pernajan lahdelta Lontooseen.

Näiden tietojen perusteella Victoria kuljetti siis pääasiassa puutavaraa Englantiin ja toi paluulastissa, jos sellaista sai, esimerkiksi suolaa. Cadizin suola oli arvostettua ja löytämässäni Pihlmanin karttavalikoimassa on myös poikkeuksellisen kaunis Cadizin merikartta, joten ehkäpä Victoria siis myös tosiaan kävi siellä. "Puuta ulos ja suolaa sisään" olikin vuosisatoja Suomen ulkomaankaupan lyhyt tiivistys.



Kuva 7. Bernhard Mikael Pihlmanin Cadizin merikartan osakuva Cadizin pitkästä niemestä.

#### 10. Bernhardin ja Bernhard Mikaelin kuolemat 1907 ja 1908

Suuriin purjealuksiin ja purjehtimiseen liittyy paljon romantiikkaa. Tosiasiassa purjehtiminen oli tietysti erittäin vaativaa ja kovaa työtä, usein vaikeissa, jopa vaarallisissa olosuhteissa. Kapteenitkin olivat lujilla vastuun painaessa. Velkualainen kapteeni Aron Andersson toteaa Elina Pursimon lukemissa muistelmissa:

- "... tahdon huomauttaa, että ... johtajan toimi, monestakin syystä, kävi hyvinkin vaivalloiseksi, siihen tavallaan vaikuttivat: ainainen matkustaminen, asioiminen, mielenjännitys ja ainainen harmi, ja nämä kaikki ilman mitään sääntöä ja järjestystä."

Mielenjännitykseen vaikuttivat epäennustettavat meriolosuhteet, miehistön johtaminen ja kaupankäynnin epävarmuudet. Purjerahtialusten aikakausi oli kerta kaikkiaan loppumassa. Uusista

ostetuista suuraluksista ei tullut enää kaupallisesti menestyneitä. Esimerkiksi parkki Hannes myytiin pakkohuutokaupalla vuonna 1908 Tanskaan.

Isä Bernhard Pihlman oli Toivolla liikkeellä vielä vuonna 1906 63-vuotiaana (Merimiesluettelo 2.5.1906), mutta sitten syöpäsairaus vei miehen nopeasti. Bernhard Pihlman kuoli kuolinilmoituksen mukaan tammikuussa 1907 Helsingissä.



*Kuva 8. Bernhard Pihlman (kuva kopio Seppotapio Wilénin artikkelista)*

Poika Bernhard Mikael sairastui syksyllä 1907 niin vakavasti, että hän tuskin enää lähti Victorian mukana kohti Lontoota. Lehtitietojen perusteella Suomen Merimies-eläkelaitos myönsi hänelle sairauden perusteella 390 mk eläkkeen 1.12.1907 lähtien (Suomen Wirallinen Lehti 8.2.1908) ja kuolinilmoituksen mukaan hän kuoli pitkän sairauden murtamana 7.5.1908 Naantalissa.

Leskelle Augusta Josefinalle myönnettiin osittaiseläke, mutta hänkin kuoli pian tammikuussa 1912 43-vuotiaana. Koska pariskunnalla ei ollut lapsia, Augustan omaisuus Hamppukehruunkadulta periytyi hänen siskolleen ja pappani äidille Maria Stava Renforsille. Tämä selittää Bernhard Mikaelin karttojen löytymisen Marian navetasta 100 vuotta myöhemmin.

Parkki Toivo myytiin Bernhard Pihlmanin kuoleman jälkeen Raumalle 1907, vaikka joitakin osaomistuksia jäi kyllä Velkualle. Elina Pursimon (2001) mukaan laiva kuljetti lähinnä puutavaraa Saksaan. I maailmansodan sytyttyä parkki jäi saksalaisten sotasaaliiksi. Saksalaiset joutuivat maksamaan korvauksia hävittyään sodan, mutta Toivo ei enää palannut kotiin.

Victorian vaiheista vuosina 1908 – 1911 minulla ei ole toistaiseksi muuta tietoa kuin se, mikä sanotaan jutun alussa siteeratuissa kirjoituksissa. Se, että tieto Victorian haaksirikosta Kanadassa 1911 on kirjattu Naantalin historiikkeihin, viittaa kyllä siihen, että laiva säilyi mahdollisesti ainakin osin naantalilaisomistuksessa. Voi olla, että veli Oskar Pihlman purjehti aluksessa vielä Bernhard Mikaelin jälkeen.

### **11. Purjehtijat siirtyvät höyrylaivoihin**

Purjelaivakausi päättyi Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta 1910-luvulla. Merikapteeniksi opiskelleilla ei ollut muuta mahdollisuutta kuin siirtyä höyryalusten päälliköiksi. Näin teki Pihlmaneista David Pihlman ja Bernhard Mikaelin pikkuveli Oskar Pihlman (1882 - 1929). Oskar Pihlman valmistui merikapteeniksi 1912 Rauman merimieskoulusta. Seppotapio Wilénin mukaan hän toimi 1920-luvulla höyrylaiva s/s Vehmassalmen päällikkönä. Laiva ajoi linjalla Turku – Vehmaa Naantalin, Merimaskun ja Velkuan kautta.



*Kuva 9. S/s Vehmassalmi Kultarannassa matkalla Turusta Vehmassalmen lahteen Kustaviin.*

Elina Pursimon uudesta vihjeestä helmikuussa 2019 hänen kuolinilmoituskin löytyi (Uusia Aura 24.9.1929). Sen mukaan myös Oskar purjehti Toivolla ja Victoriolla ja Vehmassalmen lisäksi myös Louhella. Victoriolla purjehtimisen ajankohta ei tästä kuitenkaan selviä.

VAINAJIA



† Oskar Pihlman.

Sunnuntaina vaipui Merimaskun Lierannan Länsitalossa viimeiseen uneen merikapt. Oskar Pihlman.

Pihlman oli syntynyt Velkualla tammik. 16. p:nä 1882, ollen kuollessaan siis vasta 47 vuoden iässä. Hän oli vanhaa merimiessukua ja purjehti jo nuoruudessaan isänsä omistamalla parkkilaiva Toivolla monet vuodet ulkomaisten vesillä, ensin konstaapelina, sitten perämiehenä. Sen jälkeen hän jonkun aikaa palveli muutamilla uuskaupunkilaisilla purjelaivoilla ja naantalilaisella parkilla Viktoria, toimien lopuksi useat vuodet rannikkolaivojen Louhen ja Vehmasalmen kapteenina. Merimiesuralta luovuttuaan hän joku vuosi sitten siirtyi kotitalalleen Merimaskun Lierannan Länsitaloon, jossa hivuttava tauti nyt teki lopun parhaassa iässä olevasta miehestä.

Poismennyttä, kaikille hyvänsuopaa, ystävällistä ja avuliasta vainajaa jäivät lähinnä suremaan neljä veljeä, kaksi sisarta ja morsian, sekä laaja ystävä- ja tuttavapiiri Turussa ja lähiseuduilla.

Parkki Victorian omistajana olleen Oskar Ferdinand Kylénin poika Erik Oskar Kylén (1899 – 1969) lähti nuorena poikana merille ja purjehti muun muassa Svalen- ja Mafalda-parkkilaivoilla sekä norjalaisella s/s Bergensfjordilla. Hän kiersi useita kertoja Kap Hornin ja otti myöhemmin osaa niemen ympäri purjehtineiden tapahtumiin. Erik Oskar valmistui merikapteeniksi Turun merimieskoulusta. Hän oli eläkkeelle siirtymiseensä asti Bore-yhtiön palveluksessa toimien kapteenina Bore III ja Bore VII-matkustajalaivoilla. *Naantalin kirkkomaan* kirjan (Mattila 2012) mukaan perhe asui Turussa ja Naantalissa 1940-50-luvuilla (Purla ja Sipilä) ja sitten Turussa.

## **12. Yllättävä tapaaminen**

Pari vuotta sitten olin yhtenä päivänä ostamassa perunaa Luonnonmaantien ja Rymättyläntien risteyksen kesäpuodista. Nuorelta naiselta tulin kysyneeksi mistä perunat ovat, ja hän vastasi: Merimaskun Lierannan Länsitalosta. Juuri Maakunta-arkistosta tulleenä hölmistyneenä sain kysyttyä: ”Kuulostaako nimi Pihlman tutulta?” Myyjän ilme kirkastui: ”Kyllä, kylläpä hyvinkin. Isäni suku on hänen isänäidin puoleltaan Pihlmaneja ja me asumme Bernard Pihlmanin vanhassa talossa. Meidän nimi on kuitenkin Paavola.” Totesimme, että olemme melkein sukulaisia, mutta ei aivan suoraan.

Myöhemmin otin myyjän isään, Kari Paavolaan yhteyttä ja kävin tapaamassa häntä Lierannan Länsitalossa. Hänen kertomustensa perusteella Bernhard Pihlmanin jälkeläisten tarina selkiintyi ja häneltä sain myös vanhan lehtiartikkelin, jossa Seppotapio Wilén kirjoittaa Pihlmanien purjehtijasuvusta.

Kari Paavola on merikapteeni Bernhard Mikael Pihlmanin pikkuveljen Johannes Pihlmanin (myöhemmin *Pälve*) tyttären (Hilikka Aallotar) pojan (Jarkko Paavola) poika.

## **13. Bernhard Mikaelin ja Augusta Josefinan hautapaikka**

Etsin pitkään Bernhard Mikaelin ja Augusta Josefinan hautaa Naantalissa, Merimaskun ja Velkuan hautausmailta sitä kuitenkaan löytämättä. Elina Pursimo kertoi minulle, että hän on nähnyt jossakin arkistossaan kutsun Bernhard Mikaelin hautajaisiin, mutta ettei hänkään ole löytänyt hautapaikkaa.

Lopulta ymmärsin käydä kysymässä asiaa Naantalissa kirkkoherranviraston taloustoimistosta, jossa pidetään kirjaa hautapaikoista. Sieltä vastaus sitten löytyikin: Bernhard Mikael ja Augusta Josefin haudattiin Naantalissa hautausmaalle, mutta hautapaikasta on sittemmin 1970-luvulla luovuttu ja näin myöskään hautakiveä ei enää ole. Haudauspaikka oli kuitenkin viraston tiedossa.

Aloitin tämän jutun siteeraamalla Raino Puottulaa, ja kuinka ollakaan Bernhard Mikaelin ja Augusta Josefinan hautapaikka on Naantalissa hautausmaalla lähes Rainon hautauspaikkaa vastapäätä käytävän toisella puolella lohossa numero 11. Nykyisin paikalla on pieni aukko.

Lähellä Bernhard Mikaelin ja Augusta Josefinan hautauspaikkaa on Oskari Ferdinand Kylénin (1853 – 1937) ja Erik Oskar Kylénin (1899 – 1969) haudat. Samasta lohokosta löytyy myös merikapteeni Oskar Rosenbergin (1864 – 1901) hauta. Merenkulkijat eivät ole kauaksi toisistaan eksyneet.

Kun tulee kevät, taidan lisätä Bernhard Mikaelin ja Augusta Josefinan muistolaatan Augustan siskon Maria Stava Renforsin melko lähellä olevaan hautakiveen. Muistot heistä elävät laatan myötä paremmin.

### ***Kirjallisuus***

Innamaa, Kerttu: Naantalissa historia. Kolmas osa. Turku 1965.

Kallberg, Ulla 1999a. Talonpoikaispurjehduksen kulta-aika. Kirjassa Nurminen, Hanna; Bergström, Anne & Sjöström, Anne: Pukspröetti kohti Juutinraumaa – Med stäven mot väst. Puhti-projekti, Turun maakuntamuseo, Forum Marinum. Uusikaupunki, Newsprint Oy.



Kallberg, Ulla 1999b. David Ericsson: merenkulkija ja laivanvarustaja. Kirjassa Nurminen, Hanna; Bergström, Anne & Sjöström, Anne: Pukspröötti kohti Juutinraumaa – Med stäven mot väst. Puhti-projekti, Turun maakuntamuseo, Forum Marinum. Uusikaupunki, Newsprint Oy.

Matinolli, Eeva 1999. Rymättylän retarit. Kirjassa Nurminen, Hanna; Bergström, Anne & Sjöström, Anne: Pukspröötti kohti Juutinraumaa – Med stäven mot väst. Puhti-projekti, Turun maakuntamuseo, Forum Marinum. Uusikaupunki, Newsprint Oy.

Mattila, Leena: Naantalin kirkkomaa. Historiaa ja tarinoita. Vallis Gratiae –yhdistys ry 2012.

Puottula, Raino 1993. Muuttuva Naantali. Vallis Gratiae –yhdistys.

Pursimo, Elina 1999. Laivoja ja niiden retareita Velkualla 1800-luvun loppupuolella. Kirjassa Tuomisto, Anja (toim.): Pitkä Soutu – matkalla muistettuun ympäristöhistoriaan. Religionsvetenskapliga skrifter nr. 46. Åbo Akademi.

Pursimo, Elina 2001. Velkuan viimeinen Toivo. Kirjassa Hella, Tenho: Länsisuomalaista merenkulkuperinnettä. Newsprint Oy.

Wilén, Seppotapio: Ullakoilta uutta valoa historiaan: Pihlmannit peräsimestä. Lehtileike.

Wilén, Seppotapio 1994. Velkuan historiikki.

Varsinais-Suomen maakunta-arkistosta: Sjömansrulla för Skepp Victoria från Nådendahl 16.4.1904 ja 16.5.1905. Merimiesluettelo Parkki Toivolle 2.5.1906.

Sanomalehdistä kerätyt tiedot ovat löytyneet hakusanoilla kansalliskirjaston digitaalisesta arkistosta: <https://digi.kansalliskirjasto.fi/search?formats=NEWSPAPER>.

Vehmassalmi-laivan historia löytyy täältä:

<http://www.turkusteamers.com/saaristoliihene/vehmassalmi/laiiva.html>