63 VUOTTA VAPAAEHTOISTA MAANPUOLUSTUSTYÖTÄ

MAANPUOLUSTAJA

Maanpuolustuskiltojen jäsenlehti • 2/2026



Pohjoismaiset kiltapäivät 2026 – Nordic meeting 2026
Eksjö Sweden

Maanpuolustuskiltojen liitto ry
Yhdistää | Tukee | Vaikuttaa

TEKSTI JA KUVAT: ILKKA VIRTANEN

Jääkärilaiva S/S Arcturus

Wolffin kauppahuone Vaasassa

Lähes koko autonomian ajan kauppahuoneet olivat suurkauppiaiden ja teollisuusmiesten yleisin tapa järjestää liiketoimintansa. Kauppahuoneet perustuivat vauraisiin sukuihin ja ne toimivat yleensä useiden sukupolvien ajan. Valtakunnallisestikin merkittävä vaasalainen kauppahuone oli **Carl Gustaf Wolffin** (1800–1868) perustama Wolffin kauppahuone. Kauppahuone toimi perustajansa aikana pääasiassa Vaasasta käsin, nuorempien polvien aikana toimintaa oli myös mm. Helsingissä ja Viipurissa. Kauppahuone oli tällöin yhteistyössä muiden kauppahuoneiden kanssa jopa niin, että sen pääosakkaat olivat mukana niiden johtotehtävissä.

C.G. Wolff aloitti liiketoimintansa kaupan alalla. Hän perusti mm. komean kolmikerroksisen liikepalatsin uuden Vaasan paraatipaikalle, torin länsilaidalle. Liikepalatsi oli käytössä (tosin uusin toimijoin) aina 1960 luvulle asti. Suurimittainen kaupallinen liiketoiminta edellytti hyviä ulkomaanyhteyksiä. Yhteydet hoidettiin käytännössä kokonaan purjelaivoilla, 1800-luvun puolivälistä lähtien myös höyrylaivoilla. Wolffin päämielenkiinto kohdistuikin pian varustamotoimintaan. Hän perusti satamat Vaasan Palosaarelle ja Mansikkasaarelle, alueelle tuli myös oma laivaveistämö. Useilla kauppahuoneilla oli myös merkittävää teollisuustoimintaa. Teollisuus ei Wolffia kiinnostanut, vaikka hän asui ja toimi suuren puuvillatehtaan naapurina. Hän pysyi kauppiaana ja loppuvuosinaan korostetusti laivanvarustajana.

Wolffin laivastoon kuului vuosien aikana kaikkiaan 45 alusta, joista 40 rakennettiin omalla Palosaaren veistämöllä.

Wolffin laivastoon kuului vuosien aikana kaikkiaan 45 alusta, joista 40 rakennettiin omalla Palosaaren veistämöllä. Wolffin kuollessa 1868 hänen laivastonsa oli suurimmillaan ja siihen kuului 24 alusta. Kyseessä oli Suomen suurin varustamo.

Höyrylaivat saivat aluskannasta jo Wolffin elinaikana voimakkaasti alaa, mutta Wolff pitäytyi purjelaivoissa. Tämä ei liiketoimia haitannut, sillä 1800-luvun puoliväli oli vielä purjelaivojen kulta-aikaa.

Kun britit Krimin sodan aikana elokuun alussa 1855 hyökkäsivät Palosaaren ja Mansikkasaaren satamiin, he yrittivät käydä kauppaa Wolffin



MUSEOVIRASTO

isänmaan palveluksessa

C.G. Wolfffin purjelaivasto; punaisella merkityt laivat tuhoutuivat täysin Krimin sodassa Vaasassa elokuussa 1855 .

Alla: Sirolinjainen S/S Arcturus valmiina liikennöintiin.

CARL GUSTAF WOLFFIN LAIVASTO

Nimi	Tyyppi	Hankinta-vuosi	Poistumis-vuosi	Lästejä
Wänskapen	Priki	1830	1847	102
Idogheten	Parkki	1836	1850	165
Carolina	Priki	1836	1837	144
Providence	Fregatti	1836	1869	220
Wasa	Parkki	1838	1865	220
Fama	Parkki	1839	1854	225
Themis	Parkki	1840	1869	212
Habile	Parkki	1842	1843	229
Syskonen	Priki	1842	1854	69
Toivo	Kuunertti	1842	1857	25
Westa	Parkki	1847	1859	270
Pallas	Parkki	1848	1875	172
Alku	Priki	1849	1855	133
Clio	Parkki	1850	1855	206
Neptun	Parkki	1851	1854	165
Fides	Parkki	1851	1855	141
Frigga	Kuunertti	1851	1855	41
Gefion	Parkki	1852	1854	168
Amazon	Kuunertti	1852	1854	84
Juno	Priki	1853	1853	140
Jupiter	Parkki	1853	1854	183
Janus	Parkki	1854	1855	200
Wivi	Kuunertti	1854	1855	40
Neva	Priki	1855	1869	135
Express	Kuunertti	1857	1871	48
Vivi	Kuunertti	1857	1868	32
Apollo	Parkki	1858	1872	249
Fama II	Parkki	1858	1873	249
Hoppet	Parkki	1859	1882	271
Mercur	Parkki	1859	1880	242
Alfen	Kuunertti	1859	1872	57
Saturn	Parkki	1860	1871	287
Mentor	Parkki	1861	1871	289
Patria	Parkki	1861	1871	283
Neptun II	Parkki	1862	1882	294
Oden	Parkki	1863	1873	302
Thor	Parkki	1863	1871	294
Delfin	Parkki	1864	1885	331
Amphion	Parkki	1865	1872	364
Jupiter II	Parkki	1865	1883	363
Echo	Parkki	1865	1872	180
Borden	Parkki	1867	1882	296
Gefion II	Parkki	1867	1882	296
Carl Gustaf	Parkki	1868	1882	376
Hero	Parkki	1868	1882	372

Lähteet: Lind 1934a; Lind 193





S/S Arcturus alkuvuosien päätehtävässään, alus lähdössä viemään matkustajia Euroopan ja jatkomahdollisuuksiin yli Atlantin, ruumalastina voita Englantiin.

kanssa. Wolffille luvattiin, että hänen Palosaaren varastojaan ja laivojaan ei tuhota, jos hän luovuttaa englantilaisille yhden laivansa purjeet ja rikin. Wolff oli valtiopäivämies, joka kannatti Suomen itsenäistymistä Venäjän alaisuudesta. Toisaalta hän oli perustuslakia kunnioittavana uskollinen Suomen suuriruhtinaalle – Venäjän tsaarille – ja kieltäytyi neuvottelusta vihollisen kanssa. Tästä uskollisuudestaan hän sai maksaa kovan hinnan, englantilaiset polttivat viisi hänen aluksistaan ja takavarikoivat tai muuten vahingoittivat muita laivoja ja satamarakennuksia sekä polttivat sataman läheisyydessä sijainneen Wolffin huvilan.

Wolffin suku mukaan höyrylaivatoimintaan

C.G. Wolff oli kuolemaansa 1868 asti purjelaivamies, mutta pojasta polvi muuttui. Wolffin poika **Eugène** (1851–1937), joka jatkoi kauppahuoneen toimintaa Viipurin suunnalla, oli 15 vuotta isänsä kuoleman jälkeen perustamassa Finska Ångfartygs Aktiebolaget (FÅA) yhtiötä ja oli yksi sen pääomistajista. Hän myös sai koko Wolffin kauppahuoneen ja äitinsä, C.G. Wolffin lesken **Natalia Wolffin** laivayhtiön omistajiksi. Eugène Wolffin vaikutusvalta yhtiössä oli varsin suuri. Wolffin vaasalaisilla yhdessä viipurilaistuneen Eugène Wolffin, **Wilhelm Hackmanin** ja **C.A. Ekström** muodostamalla koalitiolla oli yli 60 prosentin omistus yhtiöstä ja Eugène toimi yhtiön johdossa. Yhtiön nimi muuttui 1937 kaksikieliseksi: Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö (SHO) – Finska Ångfartygs Aktiebolaget (FÅA). Erityisesti merimiehet kutsuivat yhtiötä eff-o-a:ksi ja nimi muutettiin 1976 virallisestikin Effoaksi.

Yhtiön yksi hienoimmista laivoista, jopa lippulaiva, oli *S/S Arcturus*, joka liikennöi vuosina 1899–1940 ensimmäisen maailmansodan aikaa lukuun ottamatta reitillä Helsinki/Hanko – Turku – Kööpenhamina – Hull. Jatkosodan jälkeen 1945–1956 laiva oli liikenteessä Suomen ja Ruotsin välillä. Sotien aikana laiva oli satamas-



MUSEOVIRASTO



ERKKI RÄIKKÖNEN / MUSEOVIRASTO

Jääkärit palaavat Libausta ja pelaavat krokettia S/S Arcturuksen kannella.

sa tai maanpuolustusta palvelevissa tehtävissä. Me ehkä tunnemme laivan parhaiten sinä laivana, joka toi Saksassa koulutetun Kuninkaallisen Preussin jääkäripataljoona 27:n pääjoukon 1918 Saksasta Suomeen.

Arcturuksella Suomesta Englantiin ja sieltä jatkoyhteydellä Yhdysvaltoihin

S/S Arcturus oli yksi laivoista, joilla monet Amerikan siirtolaiset matkustivat Hangosta Hulliin Englantiin. Alus oli rakennettu Skotlannissa vuonna 1898 Gourley Brothers & Co:n toimesta ja se toimitettiin tammikuussa 1899 tilaajalle Suomen Höyrylaiva Oy:lle Helsinkiin. Laivan kastoi rouva **Aline Björksten**, SHO-FÅA:n perustajan ja johtajan Eugène Wolffin tytär. Alus oli jäävahvistettu ja yhdistetty matkustaja- ja rahtialus. Se sijoitettiin Helsinki–Hanko–Kööpenhamina-Hull–linjalle Englantiin ja se kuljetti rahtitavarana pääasiassa voita Hangon voisatamasta Englantiin. *Arcturus* voi myös kuljettaa 265 matkustajaa ja laivalla matkustikin paljon sekä amerikkalaisia että Amerikkaan matkalla olevia siirtolaisia.

Vuosina 1899–1914 laiva kulki aikataululiikennettä Helsingin ja Hullin välillä, mutta elokuussa 1914, kun *Arcturus* oli kotimatkalla Kööpenhaminasta, laivan oli mentävä Tukholmaan ja jäätävä siellä satamaan Euroopassa alkaneen sodan vuoksi. Aluksella oli satakunta paluumuuttajaa, jotka pääsivät Suomeen muulla tavoin, sillä *Arcturus* pysyi Tukholmassa koko sodan ajan.

Arcturus toi JP 27:n jääkärit ja sotatarvikkeita Saksasta Vaasaan

Pitkän tauon jälkeen 14. päivänä helmikuuta 1918 *Arcturus* palasi liikenteeseen, kun se sai tehtäväkseen tuoda Libausta, joka sijaitsee nykyisessä Latviassa, kotiin Suomeen ylilastillisen määrän 854 suomalaisia jääkäreitä, jotka olivat saaneet sotakoulutuksen Saksassa. Matkustajamäärä ylitti moninkertaisesti normaalin matkustajamäärän. Heti Libausta lähdön jälkeen laiva nosti salkoon Suomen leijonalipun, kun se suuntasi matkansa kohti pohjoista. Vaikeat jääolosuhteet olivat laivaa vastassa Selkämerellä ja Gävlen ulkopuolella. Paikalla oli kuitenkin jäänmurtaja *Sampo*, jon-

ka avustamana matka jatkui edelleen vaikeissa olosuhteissa kohti Vaasaa. Jäänmurtaja *Sampo* ja *Arcturus* jopa joutuivat kosketuksiin toistensa kanssa, mutta matkaa pystyttiin kuitenkin jatkamaan.

Jääkäreiden pääjoukon Suomeen saattamisen lisäksi *Arcturus* teki vielä kaksi matkaa Libauhun. Näiltä matkoilta tuomisia olivat sekä Suomeen jälkikäteen palaavat jääkärit että sotamateriaalit. Myös näiden matkojen määränpäänä Suomessa oli Vaasa.



SOTALAPSI-NÄYTTELY

Sotalapsia S/S Arcturuksen isossa ruumahytissä matkalla Tukholmaan.

Vastoinkäymisiä normaalissa reittiliikenteessä

Vuonna 1919 *Arcturus* aloitti jälleen siviililiikenteen Helsingin ja Hullin välillä. Matkat sujuivat hyvin ilman isompia ongelmia, kunnes vuonna 1930 aluksen peräsimeen tuli vika ja laivasta jouduttiin laskemaan ankkuri Ruotsin ja Tanskan välisellä alueella. Tällöin ankkuri juuttui Nordsjellands Elektriska A/S:lle kuuluvaan sähkökaapeliin ja hajotti sen. Varustamo tuomittiin huomattaviin vahingonkorvauksiin.

Samana vuonna 1930 *Arcturus* joutui vielä toiseen, hyvin erikoiseen ja vakavaan onnettomuuteen. Hullista Kööpenhaminaan matkalla ollut alus törmäsi 19.12.1930 sankassa sumussa vastakkaiseen suuntaan matkalla olleeseen *S/S Oberoniin* Kattegatissa. Vuonna 1925 käyttöön otettu *Oberon* kuului *Arcturuksen* kanssa samaan Suomen Höyrylaiva Oy:n laivastoon. Erikoisen onnettomuudesta tekee se, että sisarlaivaisuuden lisäksi laivojen kapteenit olivat veljeksiä.

Oskar Hjelt, joka oli *Arcturuksen* kapteeni, oli puolitoista tuntia ennen törmäystä ollut radioyhteydessä veljeensä, *Oberonin* kapteeni **Erik Hjeltiin**. 20 minuuttia ennen törmäystä he saattoivat jopa kuulla toistensa äänimerkit sumun läpi. Onnettomuuden tutkimuksissa selvisi, että veljesten tarkoituksena oli lähettää toisilleen joulutervehdykset lähietäisyydeltä. Etäisyysarviot kuitenkin pettivät ja *Arcturus* törmäsi *Oberonin* kylkeen repien sen rungon niin, että alus upposi muutamassa minuutissa. *Arcturus* sen sijaan sai vain pieniä vauri-

Jäänmurtaja Sammon avustama S/S Arcturus lähestymässä Vaasaa 25.2.1918.



JP 27 PERINNEYHDISTYS



VAASAN SOTAVETERAANIMUSEON VALOKUVAJÄLJENNÖS

Taidemaalari Adolf Bockin ikuistama jäänäreiden kotiinpaluu, asetelma vastaa hyvin valokuvaa.

oita keulaansa ja pystyi pelastamaan *Oberonista* 39 henkilöä. Muut alukset pystyivät pelastamaan muutamia henkilöitä lisää, mutta hukkuneita oli kaikkiaan 43 henkeä. Oberonin kapteeni kuului pelastuneisiin, mutta hänen puolisonsa ja pieni tyttärensä menehtyivät, vaimo hukkui ja tytär menehtyi kylmyyteen.

Turun Hovioikeus langetti molemmille kapteeneille vankeustuomion, Oscarille 8 kk ja Erikille 6 kk, kumpikin ehdollisena 3 vuoden koetusajalla. Lisäksi maksettavaksi tuli eräitä korvauksia.

Liikennöinti viime sotien aikana

Arcturus siirretiin talvisodan alkaessa liikennöimään Turun ja Tukholman välillä. Vuoden 1940 alussa alus vaurioitui pahoin Neuvostoliiton ilmahyökkäyksessä Turkuun. Se pääsi kuitenkin Tukholmaan korjattavaksi. Onnettomuudet jatkuivat, sillä alus vaurioitui Turussa uudelleen venäläisten pommeista, mikä johti toiseen telakkamatkaan Tukholmaan.

Jatkosodan aikana *Arcturus* oli koko ajan liikenteessä. Venäläiset hävittäjät tosin ampuivat alusta, mutta vahingot olivat niin vähäisiä, että liikennöintiä pystyttiin jatkamaan. Alkuvuodesta 1942 *Arcturus* sai uuden tyyppisen turvallisuustehtävän. Tammikuussa 1942 aluksessa uusittiin kaksi ruumaa, jotta laiva voisi kuljettaa suomalaisia sotalapsia Ruotsiin. Ruumiin rakennettiin 3-kerroksiset vuoteet 500 lapselle, mikä määrä oli tarkoitus ottaa mukaan jokaiselle matkalle. Laivalla oli tosin myös muutamia hyttejä, mutta ne olivat laivan henkilökunnan käytössä.

Joillakin matkoilla oli mukana myös sotainvalideja, jotka lähetettiin Tukholmaan hoitoon. Jääolosuhteet olivat tällöinkin vaikeat. *Arcturuksen* ollessa 28. tammikuuta 1942 matkalla Tukholmaan 486 lapsen kanssa laiva törmäsi *S/S Heimdalliin*, joka oli juuttunut jäihin. Laiva kuului tuolloin Rederi Ab Svealle, *Arcturuksen* avulla se pääsi irti.

Sodan jälkeen *Arcturus* aloitti liikennöinnin Ruotsin ja Suomen välillä. Vuonna 1948 suomalaiset olympiaurheilijat matkustivat *Arcturuksella* Lontooseen ja vuonna 1952 laiva toi ruotsalaisurheilijat Helsingin olympialaisiin. Jälleen uusia isänmaallisuutta korostavia tehtäviä. Syyskuun lopussa 1956 *S/S Arcturus* erosi viimeisen kerran Helsingin Olympialaiturilta matkatakseen Antwerpeniin. Vuonna 1957 alus myytiin Saksaan, missä se romutettiin. Näin oli poikkeuksellisen mielenkiintoisen elinkaaren omaavan ja Suomen historian kannalta tärkeissä tehtävissä toimineen laivan tarina päättynyt.

Päälähteet:

Charlotta Wolff: Edelläkävijät; Neljän suurkauppiassuvun tarina modernisoituvasta Suomesta, Gaudeamus 2020

Lasse Backlund: S/S Arcturus, Dagsmark förr och nu, april 2017