Lisää Luo blogi Kirjaudu sisään



perjantai 3. heinäkuuta 2026

# Vaasalaistaustainen S/S Arcturus isänmaan palveluksessa

ILKKA VIRTANEN

## Vaasalaistaustainen S/S Arcturus isänmaan palveluksessa

### 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. Valtakunnallisesti merkittävin vaasalaisista kauppahuoneista oli Carl Gustaf Wolffin (1800 – 1868) perustama Wolffin kauppahuone. Kauppahuone toimi C.G. Wolffin aikana pääasiassa Vaasasta käsin, nuorempien polvien aikana toimintaa oli myös mm. Helsingissä ja Viipurissa. Kauppahuone oli tällöin myös 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 kuollessa 1868 hänen laivastonsa oli suurimmillaan ja siihen kuului 24 alusta. Kyseessä oli Suomen suurin varustamo. Höyrylaivat olivat jo Wolffin eläessä tulossa, mutta hän ei niistä innostunut. Wolff oli aina kuolemaansa 1868 asti purjelaivamies. Tämä ei liiketoimia haitannut, sillä 1800-luvun puoliväli oli vielä purjelaivojen kulta-aikaa.

### Wolffin suku mukaan höyrylaivatoimintaan

Pojasta polvi muuttui, C.G. 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 Viipurin Eugène Wolffin, Wilhelm Hackmanin ja C.A. Ekströmin muodostamalla koalitiolla oli yli 60 prosentin omistus yhtiöstä ja Eugène toimi yhtiön johdossa. Yhtiön nimi muuttui 1937 kaksikieliseksi: Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö (SHO) - Finska Ångfartygs

**Osallistujat**

- Aimo Nyberg
- Ansku
- Maisa
- Matti Nyberg

**Blogiarkisto**

- 2026 (87)
  - heinäkuuta (3)
    - Vaasalaistaustainen S/S Arcturus isänmaan palveluk...
    - Krimin sodan Vaasan osuuteen liittyvät julkiset va...
    - Vaasa eurooppalaisen suurvaltasodan sivunäyttämönä...
  - kesäkuuta (17)
  - toukokuuta (17)
  - huhtikuuta (13)
  - maaliskuuta (12)
  - helmikuuta (15)
  - tammikuuta (10)
- 2025 (177)
- 2024 (161)
- 2023 (167)
- 2022 (167)
- 2021 (170)
- 2020 (193)
- 2019 (221)
- 2018 (196)
- 2017 (282)
- 2016 (209)
- 2015 (201)
- 2014 (167)
- 2013 (175)
- 2012 (137)
- 2011 (115)

**Tunnisteet**

**Ilmoita väärinkäytöstä**

**TERVETULOA - VÄLKOMMEN!**

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 satamassa 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**

Yksi laivoista, joilla monet Amerikan siirtolaiset matkustivat Hangosta Hulliin Englantiin, oli S/S Arcturus. 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 ensimmäisen maailmansodan 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 jääkäriä, 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, jonka 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.

**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 sisarlaivuuden 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

Myös Sinä voit julkaista tässä blogissa kirjoituksiasi ja kuviasi! Kaikki tekijäinoikeudet & vastuut kirjoittajilla ja kuvaajilla!
Sivuston ylläpitäjä/moderaattori Aimo Nyberg

**LINKIT**

- Rojekti X= KOKO LUETTELO
- Rojekti x= (facebook)

**Sivun näyttöjä yhteensä**

1,114,698

**Tilaa**

Tekstit

Kaikki kommentit

**Sivuston taustayhteisönä on toiminut 2011 - 2020 VKA ry ICV rf**

Klikkaa kuvaa, niin siirryt asukasyhdistyksen sivuille

**Sivut**

- Etusivu

**HAE TÄSTÄ BLOGISTA**

Haku

Arcturus törmäsi Oberonin kylkeen repien sen rungon niin, että alus upposi muutamassa minuutissa. Arcturus sen sijaan sai vain pieniä vaurioita 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 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

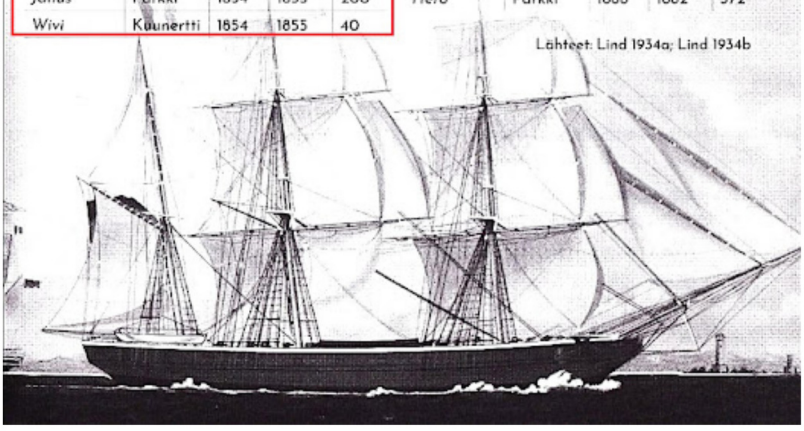
Lasse Backlund: S/S Arcturus, Dagsmark förr och nu, april 2017

Kuvat

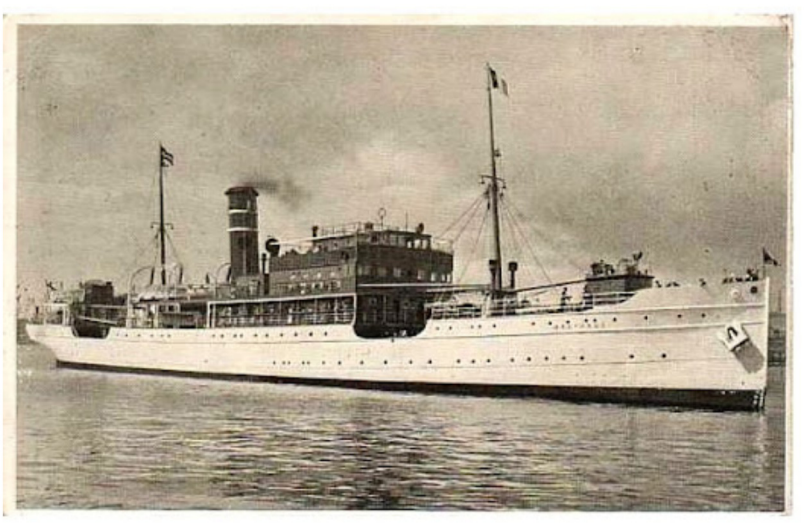
CARL GUSTAF WOLFFIN LAIVASTO

| 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 |
| Taivo | 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 |
| Barden | 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 1934b



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



Sirolinjainen S/S Arcturus valmiina liikennöintiin (kuva LB)



S/S Arcturus alkuvuosien päätehtävässään, alus lähdössä viemään matkustajia Eurooppaan ja jatkomahdollisuuksiin yli Atlantin, ruumalastina voita Englantiin (kuva CW)



Jäänmurtaja Sammon avustama S/S Arcturus lähestymässä Vaasaa 25.2.1918 (kuva: Wikipedia)



Lähikuva aluksesta kertoo ylikuormasta ja jääkärien innosta kotimaan kamaran ollessa lähellä
(kuva: Wikipedia)



Taidemaalari Adolf Bockin ikuistama jääkäreiden kotiinpaluu; teos on Jääkärisäätiön omaisuutta ja sen sijoituspaikka on Tasavallan presidentin linna
(kuva: Wikipedia)




Taidemaalari Adolf Bockin ikuistama jääkäreiden kotiinpaluu, asetelma vastaa hyvin valokuvaa; yksityisomistuksessa (kuva: Vaasan Sotaveteraanimuseon valokuvajäljennös)



Sotalapsia S/S Arcturuksen isossa ruumahytissä matkalla Tukholmaan (kuva: Sotalapsinäyttely)

klo heinäkuuta 03, 2026 Ei kommentteja:

Tunnisteet: Vaasalaistaustainen S/S Arcturus isänmaan palveluksessa

**keskiviikko 1. heinäkuuta 2026**

# Krimin sodan Vaasan osuuteen liittyvät julkiset vahinkotiedot