

LIIKENNETTÄ VESILLÄ



SUOMALAISTEN HÖYRYLAIVAVARUSTAMOJEN OSAKEKIRJOJA vuosilta 1866 - 1919

Tapio Lastikka

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu
LIIKENNETTÄ VESILLÄ	2
Kokoelman osakekirjat	
1. Lovisa-Wesijärvi Jernvägsaktiebolag	3
2. Österbottniska Ångfartygs Aktie-Bolag	4
3. Hörylaiva Osakeyhtiö "Lounas-Suomi"	6
4. Åbo Ångfartygsaktiebolag	7
5. Borgå Ångfartygs Aktiebolag	8
6. Finska Ångfartygs Aktiebolaget	10
7. Kuopion - Wiipurin Laiva-Osakeyhtiö	12
8. Ångbåts Aktiebolaget Åland	13
9. Brändö Rederi Aktiebolag	15
10. Uudenkaupungin Valtamerilaiva Osakeyhtiö	16
11. Uudenkaupungin Laiva-Osakeyhtiö	18
SUOMALAISISTA OSAKEKIRJOISTA	19
KÄYTETYT LÄHTEET	20

LIIKENNETTÄ VESILLÄ

Rautateiden tulo Suomeen 1860-luvulla toi paljon töitä maamme rannikkokaupunkien satamiin. Kokoelmani johdantona onkin paikallisen Loviisa - Vesijärven rautatieyhtiön osakekirja vuodelta 1899. Samalla, kun rautateitse kulkevat rahti-, posti- ja matkustajamäärät kasvoivat, lisääntynyt laivaliikenne suuntautui paitsi muihin Suomen kaupunkeihin, niin erityisesti naapurimaihin. Suurruhtinaskunnassa talouselämä kukoisti. Siksi perustettiin myös monia laivanvarustamoita.

Varustamot hankkivat pankkilainojen ohella lisärahoitusta liiketoimiinsa myymällä yhtiöstään osuuksia eli osakkeita yleisölle ja toisille yhtiöille. Pörssi oli rantautunut Suomen suurruhtinaskuntaankin v. 1862 Helsingfors börsförening -nimisenä. Listautumalla pörssiin haluttiin valaa uskoa pörssissä noteerattavien osakkeiden arvonnousuun ja tuleviin osinkoihin. Kovan taloudellisen kilpailun myötä useat laivanvarustamot olivat kovin lyhytikäisiä. Yhtiön jouduttua joko konkurssiin tai lopetettua toimintansa kannattamattomana varustamon aluskanta jatkoi elämäänsä jopa vuosikymmeniä jonkin toisen yhtiön omistuksessa. Omistussuhteiden vaihtuessa saattoi laivan nimi muuttua jopa 5 - 6 kertaa ennen kuin alus tuhoutui tai joutui romutettavaksi. Aluksen paras kohtalo oli päästä hyvään hoitoon museolaivaksi joko yksityiselle tai museolle.

Kokoelmassani esittelen muutamien suomalaisten höyrylaivayhtiöiden osakekirjoja vuosilta 1866 - 1919. Varustamojen osakekirjat olivat erityisesti 1800-luvulla pääomistajien äidinkielen takia usein ruotsinkielisiä. Kustakin varustamosta mainitsen lyhyesti tiedossa olevaa historiaa mm. aluskannasta. Osakekirjojen painoasusta voi katsoja erottaa eri aikakausille tyypillisiä tyyli-suuntia koristeineen. Ehkä upean näköinen osakekirja meni aikoinaan paremmin kaupaksi ja yhtiö menestyi aikansa! Koska maamme arvopaperipörssissä siirryttiin v. 1992 arvo-osuusjärjestelmään, emme enää näe tulevana vuosina uusia hienoja painettuja osakekirjoja.

Tapio Lastikka

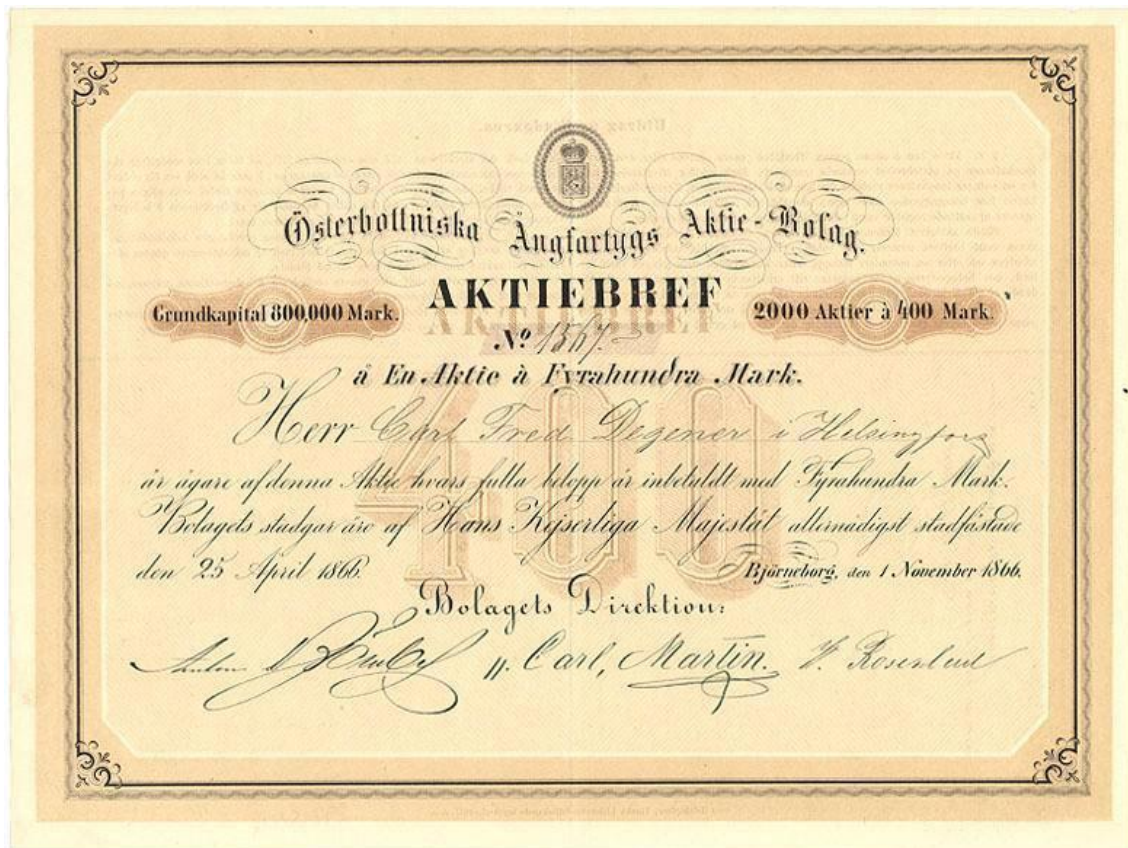


1. LOVISA-WESIJÄRVI JERNVÄGSAKTIEBOLAG

Loviisan - Vesijärven rautatie rakennettiin vuosina 1898 - 1901 yhdistämään Vesijärven ja Loviisan Valkon satamat toisiinsa, ja se oli Suomen pisin kapearaiteinen rautatie (81,9 km). Radalla oli sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Tavaraliikenteestä suurin osa oli Vesijärveltä ja Päijänteeltä vesitse tulevaa puutavaraa, joka Valkon satamasta lähti edelleen höyrylaivoilla määränpäähensä.

Rautatien rakennusurakan toteuttamista varten perustettu yhtiö myi sadan markan arvoisia osakkeita yleisölle ja yhtiöille kaikkiaan 18 010 kpl. Kokoelmani 10 osakkeen osakekirja on perustamisannista vuodelta 1899. Toimintansa aikana yhtiö oli pörssinoteerattuna ja julkaisi omia pakettimerkkejään vuodesta 1904 vuoteen 1951, vuodesta 1946 lähtien Loviisan rautatie Oy -nimisenä. Rautatie toimi vuoteen 1960 asti.

Nykyään rataosuus on leveäraiteisena osa valtion rataverkkoa lukuunottamatta Vesijärven rannalta Lahden keskustan läpi lähelle Ämmälää kulkenutta noin 9 km osuutta, joka on purettu.



2. ÖSTERBOTTNISKA ÅNGFARTYGS AKTIE-BOLAG

Perustettu v. 1856. Kotipaikka Pori. Yhtiö purettu v. 1876 varustamon talousvaikeuksien takia. Pörssiyhtiö vuosina 1863 - 1875. Osakkeita 2.000 kpl á 400 markkaa. Kokoelman osakekirja on vuodelta 1866.

Laivasto: Alexander II, Grefve Berg, Suomi ja Österbotten

ALEXANDER II

Teknisiä tietoja: siipiraslaiva, pituus 63 metriä, matkustaja-alus, 120 makuupaikkaa. Oli valmistuessaan Suomen suurin höyryalus, jossa oli suihkut ja kylpyhuoneet. Laiva liikennöi linjalla Turku-Pietari-Tallinna-Riika. Alus myytiin Riikaan v. 1860.

GREFVE BERG > TRAFIK

Teknisiä tietoja: siipiraslaiva, pituus 55 metriä, 200 matkustajaa, joista 100 sisällä. Liikennöi linjalla Turku-Pietari-Tallinna-Riika, myöhemmin myös Tukholma. Omistajan lopettaessa toimintansa, alus myytiin huutokaupalla v. 1875 J.W.Rautellille Turkuun. Alus muutettiin potkurilaivaksi ja sai uuden nimen TRAFIK. Kustavissa se ajoi karille 21.10.1880, jossa upposi ja jäi hylyksi.

SUOMI

Teknisiä tietoja: siipiraslaiva, pituus 54 metriä, höyrykone 100 hv, rahtimatkustajalaiva, jossa 40 hyttimatkustajapaikkaa. Rakennettu v. 1858 Lungleys-telakalla Lontoossa.

Liikennöi linjalla Turku-Oulu-Turku-Pietari. Kahden omistajavaihdoksen jälkeen alus siirtyi Venäjälle öljynkuljetukseen Volgalle ja Kaspianmerelle.

ÖSTERBOTTEN > KUMO

Teknisiä tietoja: siipiraslaiva, pituus 54 metriä, 100 hv, 140 matkustajaa, joista 40 sisälle. Rakennettu J.W.Dudgeon konepajalla Lontoossa v. 1857.

Liikennöi Tornio-välisatamat-Pietari-linjalla.

Alus koki kovia jatkossa. Se kolaroi venäläisen tykkiveneen kanssa v. 1870. Porin edustalla se syttyi palamaan 20.7.1874. Yhtiö myi vaurioituneen aluksen saman vuoden lokakuussa Poriin kapteeni C.V.Nordbergille, joka korjautti aluksen potkurilaivaksi saaden nimen KUMO. Tämä uusi varustamo meni konkurssiin v. 1878 ja alus lähti seuraavana vuonna huutokaupattuna Venäjälle Nevan ja Laatokan liikenteeseen. Sieltä se myytiin edelleen armeenialaiselle liikemiehelle Kaspianmeren liikenteeseen, jossa se ajoi karille ja upposi 1884.



4. ÅBO ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAG

Perustettu 22.6.1893. Kotipaikka Turku. Op. 75.000 mk, jakautuen 300 osakkeeseen á 250 mk. Osakemäärää lisättiin v. 1897 643:een osakkeeseen. Kokoelman osakekirja on perustamisvuodelta 1893. Siinä on kuvattuna yhtiön lippulaiva, s/s Helsingfors. Yhtiö poistettiin kaupparekisteristä vasta 31.10.1980, koska toimintaa ei ollut vuosiin.

HELSINGFORS

Teknisiä tietoja: rak. v. 1870 Wiborgs Mekaniskab Verstadetissa, Viipurissa, 43,1x7,2 metriä, 70 hv. Yhtiö osti sen 20.7.1893. Kulki linjalla Tukholma-Turku-Helsinki-Pietari ja v. 1894 Pietari-Tallinna - Riika-Helsinki. Myytiin Ruotsiin 16.11.1894 20.000 mk:lla.

NORDKUSTEN

Aluksen nimihistoria: Nordkusten > Aleksei > Kalevipoeg > Koralle

Alus ostettiin ruotsalaiselta Ångfartygsbolaget Trafikilta v. 1894 Turku-Tukholma - linjalle hintaan 245.000 mk.

Teknisiä tietoja: rak. v. 1893 Brodins Varf-telakalla, Gävlessä, Ruotsissa, 47,76x7,66 metriä, 497 brt, 281 nrt, höyrykone 125 hv, nopeus 12 solmua.

-V. 1895 tehtyjen muutostöiden jälkeen laivassa oli 57 hyttipaikkaa. V. 1898 alus toimi linjalla Pietari-Helsinki-Hanko-Turku-Maarianhamina-Tukholma ja varustettiin v. 1901 matkustajapuhelimilla, jolloin matkustajat voivat soittaa maihin.

-V. 1904 alus oli vuokralla FÅA:lla, kolaroi lokakuussa hinaaja s/s Svartvikin kanssa.

-V. 1908 alus myytiin Viroon Pärnu Rederi:lle 70.000 ruplalla ALEKSEI-nimiseksi.

-V. 1918 Viron uusi valtio pakkolunasti sen itselleen, jolloin se oli jo KALEVIPOEG nimeltään. Alus palautettiin myöhemmin takaisin omistajilleen, jonka jälkeen se yksin liikennöi linjaa Tallinna-Tukholma vuoteen 1935.

- Miehistäjät ottivat sen haltuunsa: ensin venäläiset v. 1940, sitten saksalaiset v. 1941, jotka antoivat alukselle nimen KORALLE. V. 1944 se tuhoutui Latvian rannikolla ja jäi hylyksi.

5. BORGÅ ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAG

Perustettu 9.5.1891, osakepääoma 120.000 mk, jakautuen 120 kpl osakkeeseen á 1.000 mk. Osakkeet vaihdettiin v. 1896 uusiin nimellisarvoltaan 500 mk:n osakkeisiin, joita oli 330 kpl, samalla op. nousi 165.000 mk:aan. Kokoelman osakekirja on tästä annista. Rahastoanteja on ollut myös vuosina 1919 ja 1927 (osakekirjoissa vuosilu 1928).

Koska Porvoon-Keravan rautatie otettiin liikenteeseen vasta 1874, on selvää, että laivaliikenne välillä Porvoo-Helsinki sai jo varhain alkunsa. Sitä tiedetään olleen jo v. 1838 lähtien. Postia on tuolla linjalla kuljetettu jo v. 1869 lähtien, jolloin siipiraslaiva RONEBERG aloitti siellä.



Yhtiön lippulaivaksi tilattiin Porin konepajalta potkurihöyrylaiva, joka saapui Porvooseen 9.6.1892. Nimeksi annettiin alukselle BORGÅ.

Teknisiä tietoja: pituus 38 metriä, voimanlähteenä 2 kpl 35 hv höyrykonetta.

Alussa Borgå ja toisen yhtiön omistama siipiraslaiva Runeberg kilpailivat ankarasti matkustajista, rahdeista ja postista. V. 1896 BÅA osti kilpailijayhtiön ja sai haltuunsa siten Runebergin. Neljän vuoden kuluttua vanha Runeberg myytiin Venäjälle Peipus-järvelle ja uusi tilattiin heti Porin konepajalta. Tuo 31,5 metrin pituinen s/s HELSINGFORS-niminen alus aloitti liikenteen 12.6.1901. Alus poistettiin v.1913 epätaloudellisena liikenteestä.

Tilattiin jälleen uusi alus, tällä kertaa Ruotsista Göteborgista Eriksbergs Mekaniska Verkstadilta. Se saapui Porvooseen 22.6.1914 ja sai nimen J.L.RONEBERG.

Teknisiä tietoja: pituus 37,12 metriä, 288 brt/147 nrt, voimanlähteenä 2 kpl 219 hv höyrykonetta sekä uutuutena kaksi potkuria.

Toukokuussa 1916 J.L.Runeberg oli luovutettava Suomen suurruhtinaskunnan emämaalle Venäjälle sodan ajaksi. Se palautettiin v. 1918 takaisin yhtiölle. Liikenne jatkui Porvoon ja Helsingin välillä Borgålla ja J.L.Runebergilla. Jälkimmäinen myytiin v. 1937 Ångbåts Ab Åland-yhtiölle saaden nimen PORTHAN. Samana vuonna BÅA osti Nyländska Skärgårds Ab:n höyrylaivan, jonka nimi oli HELSINGFORS SKÄRGÅRDEN. Se ristittiin BÅA:n omistuksessa jälleen J.L.RUNEBERGiksi ja myytiin v. 1945. Alus liikennöi edelleenkin välillä Porvoo- Helsinki, nykyään uusien omistajien hallussa.

Yhtiön toiminta lamaantui II maailmansodan aikana. Yhtiön jäljellä oleva alus Borgå jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliitolle sotakorvauksena. Yhtiö omisti lyhyitä aikoja pieniä moottorialuksia, eikä v. 1952 jälkeen sillä ollut toimintaa Viimeinen ilmoitus Patentti- ja Rekisterihallitukselle tehtiin v. 1959.

Yhtiöllä oli käytössään omia pakettimerkkejä, joita tunnetaan aniharvoja kappaleita kulkeneilla lähetyksillä. Ensimmäiset annit ovat varsin kookkaita ja filatelistien mielestä varsin näyttäviä. Merkeissä esiintyy joko yhtiön koko nimi tai alusten nimet Borgå, Helsingfors ja Runeberg useana eri värisenä muunnoksena.



6. FINSKA ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAG (FÅA) SUOMEN HÖYRYLAIVA OSAKEYHTIÖ(SHO)

Yhtiö perustettiin 23.4.1883 kuljettamaan rahtia ja matkustajia Suomesta Englantiin. Puuhamiehinä toimivat viipurilainen liikemies Eugen Wolff ja kapteeni Lars Krogius, joiden omakätiset nimikirjoitukset näkyvät tässä vuoden 1898 osakekirjassa. Samana vuonna yhtiö tilasi kaksi rahtialusta Saksasta, toimittaja oli Bremer Schiffsbau Ges. Bremenistä. Alukset SIRIUS ja ORION valmistuivat kesällä 1884. Yhtiön ensimmäiset matkustaja-alukset tilattiin Englannista, rakentaja oli Wigham Richardson & Co, Newcastle. Alukset URANIA ja ASTRAEA valmistuivat v. 1891.

SIRIUS, teknisiä tietoja: 65,32x9,04x4,65 metriä, 1003 brt/664 nrt, 1183 dwt, höyrykone 500 hv, nop. 8 solmua, uutena apupurjeet. Toimi linjalla Hull-Kööpenh.-Turku - (Hanko)- Helsinki -Viipuri. Alus törmäsi jäälauttoihin Kotkan ja Viipurin välillä v. 1909, mutta ei uponnut, kun ajoi matalikolle turvaan.

V. 1917 Englannin Amiraliteetti takavarikoi aluksen sotilaallisiin kuljetuksiin. Suomalainen miehistö pysyi laivalla. Aluksen nimeksi tuli MILITARY TRANSPORT NO 1538. Seuraavana vuonna suomalainen miehistö joutui jättämään laivan. Kesällä alus upposi ajettuaan miinaan Cornvallin lähellä.

ORION, teknisiä tietoja: 64,28x9,00x4,88 m, 1066 brt/698 nrt, 1183 dwt, höyrykone 500 hv, nop. 8 solmua, muutama matkustajayhti. Toimi samalla linjalla Siriuksen kanssa. Alus vuokrattiin venäläisille v. 1914 sukellusveneverkkojen laskulaivaksi. V.1917 myytiin Venäjän laivastolle, nimeksi tuli OB. 13.4.1918 alus jäi Helsinkiin venäläisten lähdettyä, syyskuussa se hankittiin takaisin FÅA:lle ja sai taas nimen ORION. Alus koki kohtalonsa joulukuussa v. 1931, kun se haaksirikkoutui kovassa lumimyrskyssä Helsingin ulkopuolella.

URANIA, teknisiä tietoja: 68,63x10,11 metriä, 1136 brt/664 nrt, 1.600 hv höyrykoneet, nop. 12 s, 242 matkustajapaikkaa, joista 56 hyteissä, loput ruumissa. Toimi linjalla Suomi-Kööpenhamina-Englanti. Kolaroi Kattegatissa norjalaisen s/s Fancyn kanssa helmikuussa 1913 ja upposi. Miehistö ja matkustajat pelastuivat.

ASTRAEA, teknisiä tietoja: 70,64x9,80x5,79 m, 1186 brt/635 nrt, 970 dwt, 1500 hv höyrykoneet, matkustajapaikkajako sama kuin Uraniassa. Toimi vuosina 1891-99 linjalla (Turku)-Hanko-Hull ja vuosina 1900-1930 linjalla Turku-Kööpenhamina-Hull. Myytiin v. 1930 Hankoon konsuli Hemming A. Elfvingille sillikalastajien emäälukseksi Islannin vesille, laivan nimeksi tuli SUOMI-1. Alus purettiin . 1936 Englannissa.

V. 1929 varustamolla oli jo 44 alusta ja v. 1939 55 alusta. V. 1957 FÅA perusti Svea- ja Bore-varustamoiden kanssa tytäryhtiön nimeltä Silja Line. V. 1976 FÅA muuttui EFFOA:ksi, joka sulautui v. 1990 EFFJOHN:iin.

FÅA tuli pörssilistalle v. 1912 ja poistui sieltä v. 2003 Silja Oyj Abp-nimisenä.



7. KUOPION - WIIPURIN LAIVA - OSAKEYHTIÖ

Perustettu v. 1910 muutaman kuopiolaisen ja viipurilaisen liikemiehen toimesta. Osakepääoma 150.000 mk jakautui 1.500 yhden litteran osakkeeseen á 100 mk. Kokoelman osakekirja on perustamisvuodelta ja toinen kahdesta tällä hetkellä tunnetusta kappaleesta. Se on painettu Oy Kuopion Uudessa Kirjapainossa. Varustamon liikennöinti tapahtui v. 1856 avatun Saimaan kanavan kautta merelle.

Yhtiö omisti vuosina 1912 - 1916 ainakin s/s KUOPIO- nimisen rahtihöyrylaivan.

Teknisiä tietoja: rakennettu v. 1897 Paul Wahl & Co:n konepajalla Varkaudessa, 33,37 x 7,12 m, voimanlähteenä 140 hv. höyrykone, 193,1 brt.

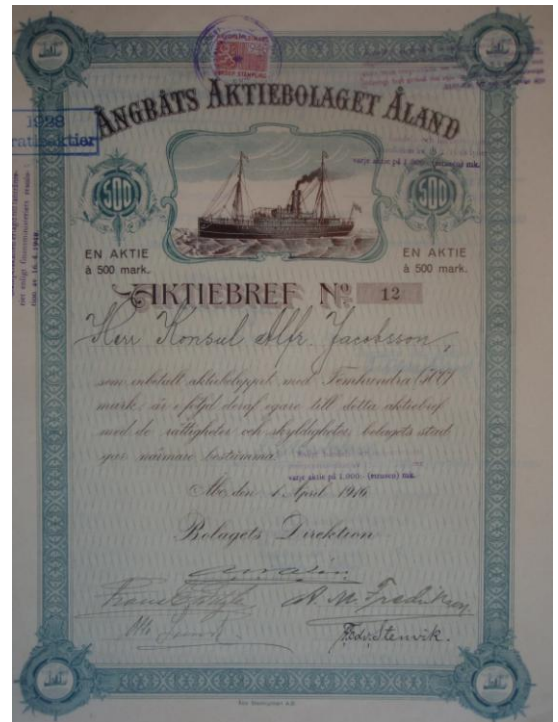
Aluksen nimihistoria: s/s KUOPIO > s/s MINERVA (1916-33) > s/s MERI (1933-6).

S/s Meri- nimisenä Itämeri Oy:n omistuksessa ollut alus upposi talvimyrskyssä Gotlannin rannikolla tammikuun 18. päivänä 1936. Ruotsin merihistoriallisen museon mukaan hylkyä ei koskaan löydetty.

8. ÅNGBÅTS AKTIEBOLAGET ÅLAND

Yhtiö oli perustettu 16.1.1875. Suurin omistaja oli Arthur Fredriksson, 1940-luvulta Fritz A. Westerlund ja 1970-luvulta Rolf Alander (Avo-meri Oy). V. 1999 Saila ja Rolf Alander lahjoittivat yhtiön osakekannasta omistamansa 80 % Uudenkaupungin Merihistorialliselle Yhdistykselle, joka on vielä nimellisesti toiminnassa olevan yhtiön suurin omistaja.

Kokoelman osakekirja vuodelta 1916 on painettu Åbo Stentryckeri Ab:n kirjapainossa ja on edelleen voimassa. Tätä vanhempia ei tunneta, niitä ei ole löytynyt edes yhtiön arkistosta. Filateelisilla markkinoilla liikkuu erittäin harvoin yhtiön 1870-luvulla julkaisemia postimerkkejä, joita tunnetaan tällä hetkellä 3 erilaista.



Toiminnan alkuvuosina varustamo kokeili linjaa Tukholmaan ja Helsingistä Pietariin, myöhemmin pääreitti oli Turku-Maarianhamina. Tuolla linjalla kulkivat mm. seuraavat alukset (yhtiön omistusaika suluissa):

ÅLAND (1), myöh. ÅLAND I (1875-1941), rakennettu v. 1875, paloi v. 1949.

SVEN DUFVA (1876-1918), rakennettu v. 1876, punaiset räjäyttivät sen 10.4.1918 Turun Kanavaniemen laiturissa.

ÅLAND II (1929-59), rakennettu v. 1857, romutettiin v. 1959 yli 100 vuoden ikäisenä Perniön Matildedalissa.

ÅLANDS EXPRESS (1936-40), rakennettu v.1877, purettiin v. 2005 lähes 130 vuoden ikäisenä laivavanhuksena Lappeenrannassa.

PORTHAN (1937-45), rakennettu v. 1914. Jouduttiin luovuttamaan sotakorvauksena Neuvostoliitolle v. 1945. Laiva siirrettiin Kronstadtin ja sai nimen Marshal Zhukov. Myöhemmin se siirrettiin jokiliikenteeseen Volgalle.

VIOLA (1941-55), rakennettu v. 1893. Alus romutettiin yli 100 vuotiaana v. 1998 Perniön Teijossa.

ÅLAND (2) (1947-59), rakenn. v. 1926, romutettiin Perniön Matildedalissa v.1959.

ÅLAND III (1948-51), rakennn. v. 1886, romutettiin Dragsfjärdissä v. 1981.

Yhtiön viimeisen aluksen m/s VON KONOW:in nimihistoria:

HELSINGFORS > UNTAMO > VON KONOW

Alun perin laiva oli höyrykäyttöinen ja rakennettu v. 1901, tilaajana Borgå Ångfartygs Aktiebolaget. Teknisiä tietoja: 29,2 x 5,5 x 1,8 metriä, 143 brt/50 nrt, matkustaja- ja rahtialus, 2 kpl 120 hv höyrykonetta ja hienoutena 2 potkuria.

Alus siirtyi v. 1916 Wakka-Suomen Höyrylaiva Oy:n omistukseen 72.000 markalla ja sai uuden nimen UNTAMO. Vuosien 1916 ja 1917 aikana alus pakko-otettiin ensin Venäjän ja sitten Suomen valtion Itämeren laivaston käyttöön poikkeusolojen ajaksi. V. 1922 alus myytiin Von Konows Rederille 165.000 markan kauppahinnasta. Alus oli muutettu diesel-käyttöiseksi. Omistajien vaihdosten jälkeen se siirtyi v. 1947 Ålandsbolagetin omistukseen. Sillä ajettiin linjaa Turku - Maarianhamina vuoteen 1975, jolloin alus myytiin. Uudet omistajat romuttivat sen 1990-luvun alkupuolella.

Yhtiön liikennöintiä kesti tasan sata vuotta, vuodesta 1875 vuoteen 1975.

Höyrylaivaliikenne oli päättynyt jo v. 1959.



9. BRÄNDÖ REDERI AKTIEBOLAG

Yhtiön perustamissuunnitelma-ajatus juonsi vuoteen 1916, jolloin AB Brändö Villastad (Kulosaari-yhtiö) oli saanut toimiluvan sillan rakentamiseen Helsingin ja Kulosaaren väliin. Kulosaari-yhtiön toimitusjohtaja insinööri Anders Kramer oli varsinaisessa leipätyössä tuolloin A. Ahlström Oy:n Karhulan tehtailla.

AB Brändö Villastadin toiminnan tulevasta suunnasta päätettiin kahdessa vuoden 1916 lokakuussa pidetyssä kokouksessa.

Insinööri Kramerin luona Karhulassa 14.10.1916 oli läsnä koko Kulosaari-yhtiön johtokunta sekä eräitä merkittäviä osakkeenomistajia, kuten arkkitehdit Bertel Jung, Lars Sonck ja Armas Lindgren. Karhulan kokouksessa päätettiin mm. toteuttaa insinööri Kramerin ehdotus Brändö Rederi AB:n perustamisesta. Varustamo hoitaisi höyrylaivoillaan tavara- ja polttoainekuljetukset Kulosaareen ja Herttoniemeen.

Tuntemattomasta syystä varustamosuunnitelma jäi paperille eikä koskaan toteutunut. Varustamoyhtiön blanco-osakekirja on päivätty 15.1.1918, mistä voi päätellä hankkeen valmistelun olleen kuitenkin melko pitkällä. Osakekirjan vinjetin voisi kuvitella olevan jonkun edellä mainitun arkkitehdin käsialaa. Se on painettu helsinkiläisessä Lith. Öflund & Petterssonin kirjapainossa.



10. UUDENKAUPUNGIN VALTAMERILAIVA OSAKEYHTIÖ

Yhtiö perustettiin 2.10./15.10.1918 "harjoittamaan meriliikennettä laivoilla, jotka kulkevat purjeilla tai konevoimalla", kuten hakemuksessa luki. Osakepääoma jakaantui 8.000 osakkeeseen á 1.000 mk, litteroiden suuruudet 1, 5 tai 10 osaketta. Osakkaina oli mm. Knut Wallin, Juho Saarinen, Johannes Arvid Malén, Karl Erholm ja Hugo Watz. Osa näistä henkilöistä oli myös osakkaana Uudenkaupungin Laiva-Osakeyhtiössä. Osakekirja on perustamisvuodelta 1918.

Varustamo oli pörssinoteerattuna tasan vuoden 14.4.1920 - 14.4.1921, minkä jälkeen se teki konkurssin. 1.000 markan nimellisarvoista osaketta vaihdettiin runsaasti, mutta kurssi oli koko ajan laskussa 2.400 markasta 85 markkaan.

Osuuksia ja omistuksia oli seuraavissa aluksissa:

- s/s VALTAMERI
- teräsfregatit (purjealukset) KENSINGTON, PORT PATRICK ja WINDSOR PARK.

S/s VALTAMERI oli rakennettu v. 1896 Sunderlandissa, pituus 120 m, 4360 brt/2491 nrt. Myytiin Saksaan v. 1921.

Teräsfregatti KENSINGTON oli rakennettu Greenockissa, Skotlannissa Russel & Co:n telakalla, pituus 79 m, 1707 brt/1625 nrt. Varustamon osakkaat ostivat aluksen Englannista hintaan £ 5.800. V. 1918 aluksen ollessa New Yorkissa se takavarikoitiin "venäläisenä aluksena" joksikin aikaa. V. 1924 alus myytiin Uuteen Seelantiin romutettavaksi.

PORT PATRICK oli rakennettu v. 1889 Port Glasgowissa Russel & Co:n telakalla, pituus 78 m, 1740 brt/1595 nrt. Varustamo tuli sen omistajaksi v. 1918. Kun yhtiö teki konkurssin v. 1921, saatiin alus myytyä Saksaan romutettavaksi velkojien toimesta.

WINDSOR PARK oli rakennettu v. 1882 Liverpoolissa T. Royden & Sons- telakalla, pituus 81 m, 1844 brt/ 1692 nrt. Alus vei ensimmäisellä 90 vuorokautta kestäneellä matkallaan rautatiekiskoja Intiaan.

Kun yhtiö oli tehnyt vararikon, oli Uudenkaupungin Sanomissa 28.5.1921 ilmoitus: "Julkisella pakkohuutokaupalla myydään 23.6.1921 Uudenkaupungin Valtamerilaiva Osakeyhtiön omistamat alukset Port Patrick, Windsor Park ja Kensington".



11. UUDENKAUPUNGIN LAIVA-OSAKEYHTIÖ

Yhtiö, joka oli perustettu v. 1917, yritti päästä noteerattavaksi pörssiin, mutta listalleottohakemus hylättiin v. 1918. Varustamo osti v. 1922 Uudenkaupungin telakan, mutta talousongelmat koettelivat myös tätä yhtiötä. Niinpä varustamo teki konkurssin v. 1932. Telakan viimeiseksi työksi jäi fregatti Oldenburgin korjaus koululaiva SUOMEN JOUTSENEKSI Suomen valtiolle.

Kokoelman osakekirja on vuodelta 1919 ja painettu Uudenkaupungin Sanomalehti ja Kirjapaino Oy:ssä.

SUOMALAISISTA OSAKEKIRJOISTA

Ennen suomalaisilla pörssiyhtiöillä oli tapana pitää aikoinaan annetut osakekirjansa hyvinkin kauan voimassa. Uudet nimellisarvot, merkinnät uusista osakeanneista tai yhtiön mahdolliset nimenmuutokset vain leimattiin osakekirjoihin (esimerkkinä Finska Ångfartygs Aktiebolaget). Siksi pörssikaupoissa saattoi vielä 1970-luvulla saada jopa 1800-luvulla annettuja osakekirjoja. Osakekirjan omistuksessa tapahtuneet muutokset merkittiin siirtoina osakekirjan sisäsivulle.

Monet suomalaiset osakekirjat on painettu yksityisissä kirjapainoissa (esim. Frenckellin painotalossa) tai Suomen Pankin Setelipainossa. Osakekirjojen ulkonäön toteuttajista on saatavilla satunnaista tietoa.

Vanhoihin osakekirjoihin liittyi joko kiinteästi tai irrallisena kuponkiarkkina talonki eli kantalippu osakelippuineen. Osakelipun korvasivat usein erikseen osinko- ja osakeantiliput. Dorseerausvärijärjestelmällä ilmoitettiin osakekirjan littera eli osakemäärä. Käytäntö tuli Suomeen 1930 - luvulla.

Vuosina 1916 - 1966 piti Suomessa maksaa tietyn suuruista leimaveroa osakepääomasta yhtiötä perustettaessa sekä osakepääomaa korotettaessa. Osakekirjaan liimatut leimamerkit oli mitätöitävä yhtiön leimalla (esimerkkinä Uudenkaupungin Valtamerilaiva Osakeyhtiö).

Sotien jälkeen toteutettiin 1.1.1946 alkaen arvopaperileimaus. Se liittyi samanaikaisesti suurten setelirahojen leikkaukseen, jolla pyrittiin hillitsemään inflaatiota. Lisäksi Suomen valtion tavoitteena oli nopealla yllätysiskulla päästä tehokkaasti käsiksi verottajalta salattuun varallisuuteen. Osakekirjan yläreunaan keskelle kiinnitettiin punainen "ARVOPAPERILEIMAUS 1946" -merkki, jonka kuntien verolautakunnat mitätöivät virkaleimoillaan (esimerkkinä Ångbåts Aktiebolaget Åland). Leimaus tapahtui usein pankkien tiloissa, jotka oli luovutettava viranomaisien käyttöön. Ellei voimassaolevaa osakekirjaa esitetty ja leimautettu, sen oikeudet menetettiin valtiolle. Usein osakekirjat olivat kadonneet sotien melskeissä, ja silloin jouduttiin anomaan uudet osakekirjat leimausta varten.

KÄYTETYT LÄHTEET:

D.A. Dromberg: Itämeren alueen höyrylaivapostia 1839-1875, sivut 119-123(1981)

Kantanen & Sillanpää: Osakekirjat kertovat (1988)

Laura Kolbe: Kulosaari, unelma paremmasta tulevaisuudesta, sivut 153-159 (1988)

Suomen postimerkkien käsikirja, osa VI, laivapostimerkit (1972)

Kansalliskirjasto: historiallinen sanomalehtikirjasto, digit.aineisto

Suomen Merimuseo: Suomen kauppalaivastokanta (www-sivut)

Uudenkaupungin merihistoriallinen yhdistys ry

www.osakekirjakerailijat.fi

www.porssitieto.fi

www.turkusteamers.com

www.wakkanet.fi

