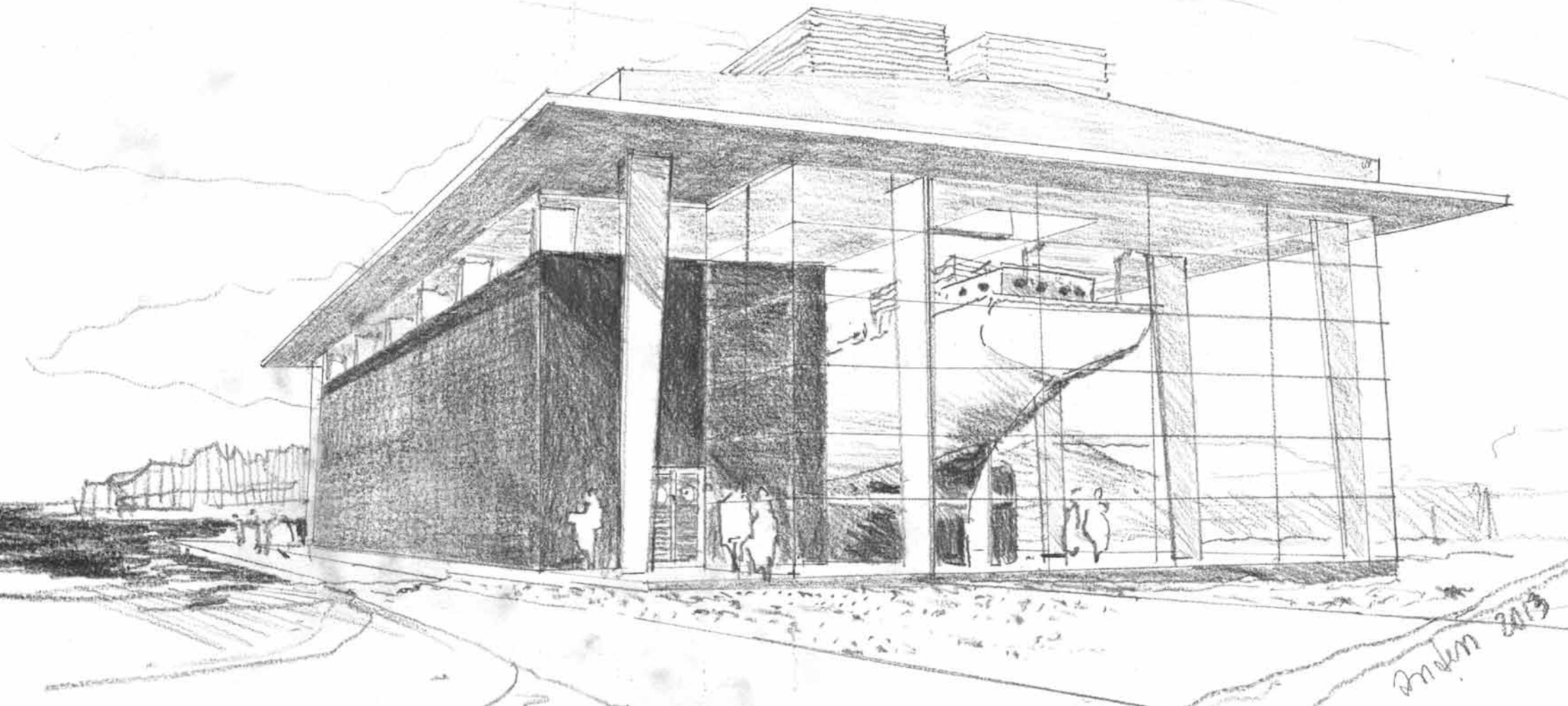


Vega m.m.

- förstudie av området kring skonaren Vega



PROJEKTETS ÄGARE:

Vega-stiftelsen
www.vegastiftelsen.fi
Maria Lunabba
marialunabba@gmail.com
050-5947814

ARBETSGRUPPEN:

Maria Lunabba, projektledare, sekreterare Vega-stiftelsen
Peter Boström, viceordförande, Vega-stiftelsen
Bror Hagström, Vega-stiftelsen
Sirpa Luoma, arkitekt SAFA
Anders Höglund, huvudprojektör, arkitekt SAFA

FÖRSLAGSSTÄLLARE:

LAAJA arkkitehdit /
Anders Höglund
Sirpa Luoma

SAKKUNNIGA:

Ingenjörbyrå Aaro Kohonen
Owe Sjölund, diplom-ingenjör
Guy Björklund, museichef, Staden Jakobstad
Pekka Elomaa, stadsplanarkitekt, Staden Jakobstad

SAMARBETSPARTNERS:

Jan Backman / Jakobstads Båtvarv
Johan Forsman och Kristian Forsman / Fastighet Ab Beck
Hamn Oy
Segelsällskapet i Jakobstad r.f.
Baltic Yachts Ltd.
Förening Mässkärs Lotsstation r.f.
American Car Club Jakobstad r.f.
Nautor Oy Ab
7 Broars Skärgård r.f.
Jakobstads Gamla Hamn Ab
Staden Jakobstad

MEDHJÄLPARE:

Nikolaj Jonasson, PRAO -elev, Nykarleby
Matilda Nordström, formgivningstuderande

Vega m.m.

- förstudie av området kring krigsskadetåndskonaren Vega



Text och teckningar (pärm, sidor 46, 71): Anders Höglund
Fotot och layout: Sirpa Luoma
Gamla svartvita bilder: Jakobstads Museum / Guy Björklund
Bild på s.3, original: Vega-stiftelsen
Teckningen på s.68: Nikolai Jonasson
Bottenplan, skärningar: Anders Höglund, Sirpa Luoma

innehåll

förord maria lunabba	7
a. INLEDNING	8
b. HISTORIA, GAMLA HAMN OCH KITTHOLMEN	10
c. GAMLA HAMN OCH KITTHOLMEN IDAG 2013	22
d. PROJEKTET VEGA m.m.	29
1. KITTHOLMEN	31
2. SKEPPSGÅRDEN	34
3. VEGA	40
e. FORTSÄTTNINGEN...	50
f. PLANER	52

BILAGOR

**BILAGA 1: Disposition till österbottniskt
skeppsbygge och sjöfart ur Jakobstads synvinkel**

**BILAGA 2: Utvecklingsplaner, Gamla Hamn
/ Ab Beck Hamn Oy**

förord

maria lunabba / vega-stiftelsen

Projektboken du nu håller i din hand har kommit till för att konkretisera en vision om vad som skall ske med krigsskadeståndsskonaren Vega och varvs- och strandområdena i Gamla hamn. Vi kallar därför projektet för Vega m.m. Vi har gjort en helhetsplanering där Vega och hamnområdet med all dess historiska anknytning till skeppsbyggnad och sjöfart tas till vara med tanke på att i Jakobstad har byggts c. tusen fartyg. Samtidigt som vi vill göra området intressant och inbjudande för Jakobstadsborna och turister genom att planera in möjlighet till både kost och logi.

Vega heter den ljusaste stjärnan i Lyran, efter Sirius och Canopus den ljusaste stjärnan på vår himmel. Också i vårt projekt skall Vega vara den största stjärnan runt vilket allt annat kretsar.

Krigsskadeståndsskonaren Vega är ett av det sista sitt slag. Den sista produkten av finsk skeppbyggnadskonst i trä av denna dimension. Urgammal kunskap kombinerad med modernaste träkonstruktion. Hon är Europas historia. Slutfasen av de ekonomiska uppgörelserna efter andra världskriget. Vega är också Östersjöländernas historia. Slutfasen efter den sista väpnade konflikten; den sista i en månghundraårig historisk utveckling. Men främst så är Vega Finlands historia. Ett litet lands förtvivlade ekonomiska kamp för sin självständighet, - och inledningen till ett industriellt uppvaknande. Vega är vår omistliga nationalegendom.

Tyvärr kommer inte Vega att segla mera, men hon skall visas upp i ett eget "växthus" i all sin forna glans; Jakobstads egna Vasamuseum. Vi vill sätta Jakobstad på turist- och upplevelsekartan där besökaren också får sig till livs en stor dos historia.

a. INLEDNING

Som barn cyklade jag mycket omkring i Gamla hamn och Kittholmen. Jag fascinerades av den speciella atmosfären med kajer, bryggor, båtar, båtskjul och en sagolik skog. Tillsammans med kompisar samlade vi småstenar, som var runda, lera och i varma bruna nyanser. Stenarna, som vi samlade, var troligtvis barlaststenar från segelskepp. Vi utforskade också märkliga formationer på marken, som i vårsolen avgav en svag rökig doft. Doften av tjära från "tjärgolven" etsade sig djupt fast i pojksjälen. Varje gång jag idag känner en doft av tjära associerar jag direkt till 1970-talets Kittholmen!

Verksamheterna, som har funnits på Kittholmen går ännu idag att avläsa i fragment av gamla skeppskajer, gamla hörnstenar av tullmagasin, i magasinbyggnader från 1700-talet, i en ca 400 m lång och rak gata: Repslagarbanan, samt i "tjärgolv".

På 1970-talet var Gamla hamnviken en öppen brun kloak. Simförbud rådde och sandstranden var igenvuxen och hopptornet ett fragment av en svunnen tid. Ett nytt reningsverk byggdes längre ut i början av 1980-talet och gjorde vattenkvaliteten succesivt förbättrades. Sommaren 1986 öppnades igen en restaurerad sandstrand på Kittholmen och sedan dess har vattnet varit simbart.

Jacobstads Wapen och skonaren Vega är idag en självklar del av Gamla hamn och Kittholmen. Wapnet är förtöjt vid bryggan och repareras. Målsättningen är att skeppet ännu skall segla. Vega står på stapeln inne i hallen.

Att få vara med och utveckla ett projekt i Gamla hamn är spännande och utmanande. Vi hoppas att med hjälp av denna projektbok förmå skapa möjligheter att utveckla Kittholmen, inte enbart som ett museum utan som ett mångsidigt och levande område, som skapar nya historier om och på Kittholmen.





Simanläggningen vid Kittholmen. Foto Jakobstads Museum

b. HISTORIA, GAMLA HAMN OCH KITTHOLMEN

Namnet Kittholmen finns inskrivet på kartor från slutet av 1600-talet, då med namnet "Kythollmen", som kommer från ordet "kytland". Verbet "kytta" betyder enligt ett svenskt dialektlexikon; "att bränna svedjeland, dvs att antända högar av ris och torv för att genom askan göda jorden". Ordet Kytland kan också jämföras med det finska ordet "kytö", på svenska sved(en). På jakobstadsdialekt används ännu begreppet "kyta", i betydelsen att något brinner eller mognar långsamt.

Museichef Guy Björklund skrev år 1988 en artikel "Gamla hamn - en kulturhistorisk resurs". Sju år tidigare, 1981 hade en motion lämnats in till stadsfullmäktige om en satsning på Gamla hamns området och att Jakobstad som en sjöfartsstad skulle återuppväckas. 1984 tillsattes en arbetsgrupp som senare ledde till Gamla Hamn Ab, Jacobstads Wapen, FantaSea parken och i förlängningen bildandet av Vega-stiftelsen.

Nedan en något förkortad och redigerad historik av Guy Björklund:

Hamnen och hamnanläggningarna

Själva namnet Gamla hamn går tillbaka till senare delen av 1800-talet, då staden redan fått en ny hamnanläggning längre ut vid stranden av Alholmen. Gamla hamn kom att ha sin största betydelse från 1600-talets början till 1830-talet och då tjärhandeln i slutet av 1850-talet upphörde förlorade Gamla hamn också sin funktion som upplagsplats för tjära. Därefter kan man säga att hamnen degraderades till en småbåts- och fiskehamn och idag är det fritidsbåtarna som dominerar hamnviken.

Gamla hamns historia går mycket längre tillbaka än 1652, då Jakobstad grundades. Det var på grund av hamnen som staden anlades just på den plats där den ligger idag. 1652 skrev Ebba Brahe i sitt fundationsbrev till sin fogde, Henric Tavast på Pinnonäs gård, att

han skulle se ut en lämplig plats för staden invid hamnen. Hamnen som åsyftades var den s.k. Pedersöre hamn, som då omfattade Gamla hamn och dess fortsättning inåt land, det som senare kallades Stadssundet.

Terrängmässigt hade hamnen ett bra läge då den var välskyddad för de flesta vindar. Kittholmen gav skydd mot de hårda nordliga vindarna och därför var trädgård på Kittholmen förbjuden. Förbudet upprepades kategoriskt varje år under hela 1700-talet. I söder gav Biskopsholmen, Skutkull och Skutnäshamnsviken lä för vindarna.

De naturliga förutsättningarna räcker inte för att få en fungerande hamn, därtill behövs naturligtvis olika slag av anläggningar som underlättar verksamheten i hamnens lastageplats med bodar och tjärmagasin. Stranden var grund, varför man hade varit tvungen att bygga lastningsbryggor ut i hamnviken, vid vilka skutorna kunde angöra.

I början av 1800-talet försköts centrum för hamnen och lastageplatsen längre ut, så att den kom att ligga väster om Kittholmen. Här finns fortfarande kvar karaktären av en gammal hamnplats. Både på den äldre och nyare lastageplatsen finns det kvar ett flertal s.k. "tjärbottnar", golv från tjärmagasin.

HAMNTULLEN

Den egentliga hamntullen fanns vid stranden av Stadssundet, i norra ändan av Surbrunnsgatan, senare Hamngatan. Då båttrafiken från hamnviken in till staden längs Stadssundet upphörde, under början av 1700-talet, blev det omöjligt att från staden bevaka handeln i hamnen. År 1753 planerade man därför att uppföra en tullvaksstuga på Biskopsholmen, men i stället placerades sjötullen på själva lastageplatsen på Kittholmen. Härifrån blev det mycket enklare att övervaka aktiviteterna i hamnområdet.

År 1767 fick Jakobstad stapelrättigheter, men saknade rätten att förtulla varor för utrikeshandeln. Dessa varor var man tvungen att förtulla i Gamlakarleby, vilket naturligtvis var till stor nackdel för sjöfarten och försvårade handeln betydligt. År 1797 slapp Jakobstad denna olägenhet, då förtullningsrätt beviljades.

Staden fick ingen ny hamntull under svenska tiden. År 1827 byggdes en ny tullbrygga och antagligen uppfördes också ett nytt tullhus vid bryggan. Den nya tullbryggan uppfördes alldeles i mynningen till hamnviken. Bryggan finns fortfarande kvar, och har under senare tider använts till allehanda uppgifter, men namnet, Tullbron lever kvar.



INDUSTRI- OCH FABRIKSANLÄGGNINGAR

Till hamnområdet i Jakobstad drogs naturligtvis - såsom på andra orter - olika slag av industrier och fabriker, både större och mindre. Gamla hamnområdet blev också stadens första industriområde. De äldsta produktionsgrenarna var sådana som hörde ihop med sjöfarten. Inom Gamla hamnområdet har funnits varvsanläggningar och antagligen låg bröderna Mommas skeppsvarv här mellan åren 1666 och 1672.

Mommavarvets chef i Jakobstad, Elias Gavelius, skrev i ett brev till Abraham Momma, att han till varvsplats hade utsett ett ställe, som låg invid stadens hamn på ett avstånd av två muskötskott från staden. Varvsplatsen låg antagligen på Kittholmen. Inom Gamla hamnområdet har det funnits varvsbäddar på många av de omgivande holmarna.

År 1777 anhöll handlande Winsten om att få upptimra ett skepp intill sina tjärbodar på Kittholmen, men anhållan avslogs. I staden började man då i stället diskutera en lämplig plats utanför hamnen för en gemensam varvsanläggning. År 1797 hade man kommit så långt att tio av stadens handelsmän kunde gå samman kring ett varvsbolag. Varvet placerades på Carlholmen väster om hamnredan. Namnet på varvet blev Carlholmens skeppsvarv. Holmen arrenderades på 100 år av Vestersundsby byalag och under dessa år kom varvet att bestå. På varvet uppfördes både gemensamma och privata byggnader. På Carlholmens varv kom det mellan år 1797 och 1874 att byggas även 150 segelskutor. Så det är inte utan skäl att området idag heter Varvet.

Jakobstads första fabrik, beckbruket kom också år 1753, att anläggas vid Gamla hamn, närmare bestämt på Nätinabban söder om hamnviken. Beckbruket fungerade som ett bolag, i vilket några av stadens handlande hade del. I anslutning till beckbruket uppfördes ett skjul för själva beckgrytan, en stuga med farstu för beckbrännaren och bodar för förvaring av tjära, beck och tjärat tågvirke. Beckbruket hade först en panna som rymde 40 tunnor tjära, men större pannor anskaffades efter hand, så att den sista grytan rymde 60 tunnor. Produktionen var som störst under 1700-talet med ca 1500 tunnor beck per år, och under 1800-talets början ca 1000 tunnor årligen. På 1880-talet användes beckbruket för sista gången.

Omkring år 1800 anlades en repslagarbana på Kittholmen. För ändamålet röjdes en rak och bred gata genom skogen. Tidigare fanns en repslagarbana strax utanför stadens norra tullstaket bredvid Tobaksspinneriet, längs den s.k. Hampspinnaregatan. Då staden växte

mot norr måste repslagarbanan flyttas. Repslagarbanan är en mycket framträdande lämning av ett hantverk som var så viktigt för skeppsbygget.

Inom Gamla hamnområdet har flera mindre och större arbetsplatser funnits, allt från smedjor till mekaniska verkstäder, från matförsäljning till ölbryggeri. Det kan till slut konstateras att Gamla hamn var stadens viktigaste industriområdet så länge hamnviken kunde fungera som stadens hamn till medlet av 1800-talet.

FÖRSVARET AV HAMNEN

Några större försvarsanläggningar har inte funnits i Gamla hamn, man har i allmänhet



Del av Gamla hamn, fotograferat ca 1900 från Badhusberget mot Smörgrundet. Foto Jakobstads Museum



Foto från nedanför Mekano, 1950-talet, vykort. Jakobstads Museum

förlitat sig på ett passivt försvar. Det har då bestått i att man under oroliga tider tagit bort alla remmare, båkar och annat som utmärkte farleden in till hamnen. På Kittholmens västra strand finns dock en liten skans som uppfördes 1854 under Krimkriget, då den engelska flottan besökte Bottenviken. Till förskansningen hämtades några kanoner från Oravais och för transporten genom Kittholmsskogen anlades här en liten väg, som än idag kallas Kanonvägen. Också längre ut på Alholmen uppfördes ett värn för hamnen och staden. Platsen blev senare kallad "Batteriudden".

LANDHÖJNING OCH UPPGRUNDNING

Det största problemet för hamnarna vid den österbottniska kusten har landhöjningen varit, så också för Gamla hamn. För att förhindra en alltför snabb uppgrundning hade man infört ett flertal olika förbud som gällde hamnviken, b.l.a det ovannämnda mot skeppsbyggen i hamnen, dumpning av barlast m.m.

År 1774 diskuterade stadens rådmän ett förslag till en hamnordning i enlighet med ett kungligt brev. I ekonomieprotokollet från samma år konstaterades mycket pessimistiskt att: "något besynnerligt, som skulle tiena till hamnens förbättrande, emedan wattnets aftagande i de låga stränderna bidrager mest dertil vår hamns uppgrundande, som wäl till ingen dehl kunde hjälpas...". Vidare konstaterades det att man måste söka en ny hamnplats längre ut och försöka skydda farleden och reddan från uppfyllnad av barlast.

Landhöjningen har varierat under olika tidsperioder och idag räknar man med en landhöjning på 8 mm/år eller drygt 80cm/ 100 år.

Från slutet av 1600-talet finns uppgifter om vattendjupet i hamnviken innanför Vattungen. På 1680-talet var djupet 12-13 fot, under 1770-talet 8-9 fot och i slutet av 1800-talet ca 5 fot. På 200 år hade vattendjupet minskat med 7-8 fot, vilket skulle betyda en tillandning på drygt 1m / 100 år.



Hopptornet på 1950-talet. Foto Jakobstads Museum



Simanläggningen vid Kittholmen. Foto Jakobstads Museum

1900-TALET

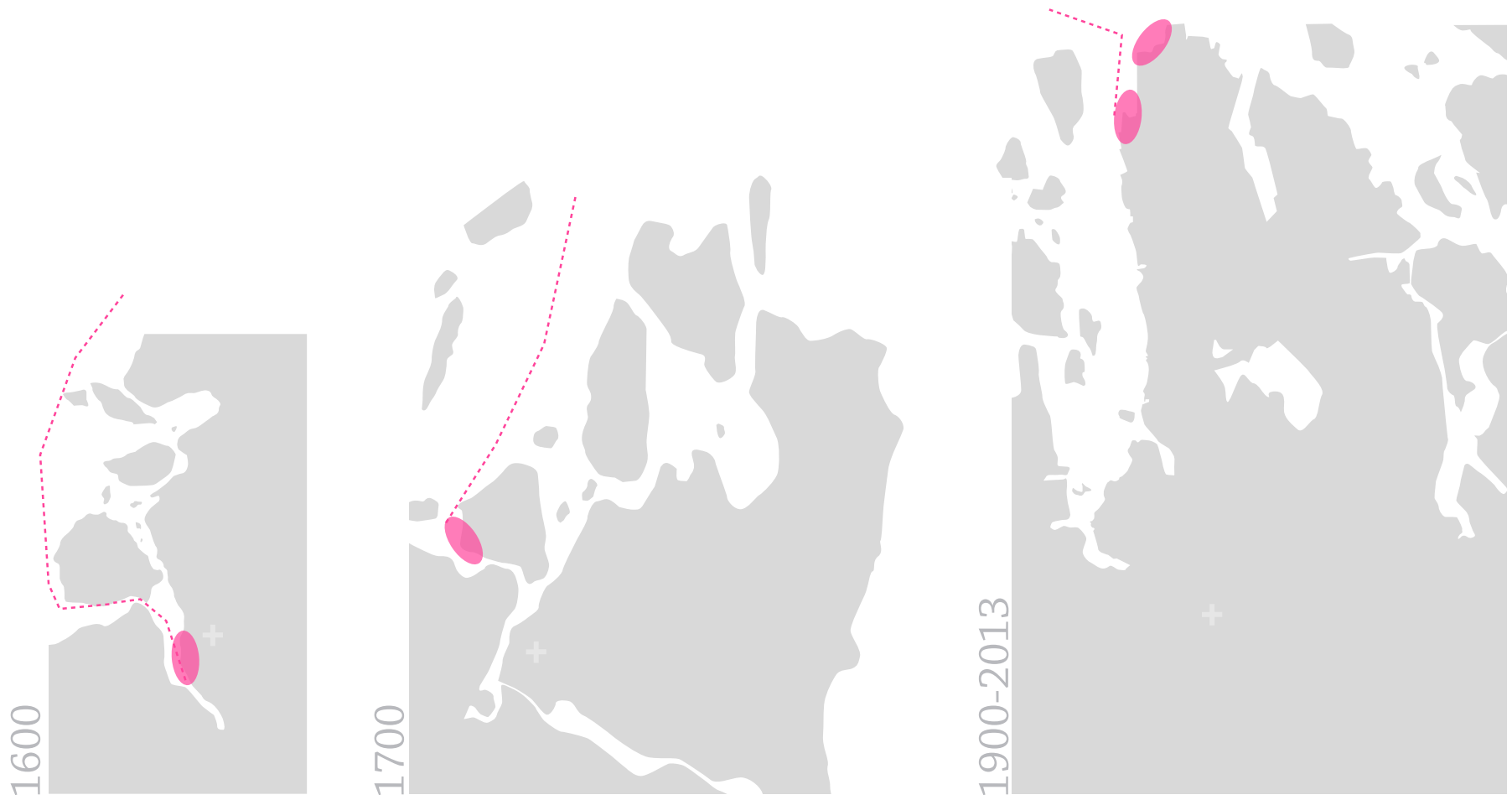
....sedan Gamla hamnområdet förlorade sin ekonomiska betydelse, har området blivit allt viktigare som rekreationsområde. På Kittholmen uppfördes sommarstugor redan i slutet av 1800-talet. Likaså uppförde Frivilliga brandkåren här en festplan 1890, som sedan har använts sommartid för allehanda nöjeställningar.

Genom muddringar som genomfördes under 1984 till 1986, ökades också områdets attraktionsvärde och skapades nya möjligheter till en levande småbåtshamn. Gamla hamnområdet har skonats från en alltför livlig exploatering, vilket också betyder att det inom området finns kvar många synliga lämningar efter verksamheter i Gamla hamn.

Hamn- och båtverksamheten minskade på 1900-talet och gav utrymme för annan typ av hantverk och industri.

Strax norr om tullbryggan, mitt emot FBK:s festplan verkade småskaliga industrier, bland annat - för många jakobstadsbor kända företagsnamn - Mekano och Munkers, som tillverkade bland annat Landola gitarrer mellan åren 1945 och 1961.

- Hamnens placering 1600-2000
- ⋯ Farled
- ⊕ Jakobstads kyrka











C. GAMLA HAMN OCH KITTHOLMEN IDAG 2013

Kittholmen är beläget ca 1 km från stadens centrum och utgör en stor resurs som rekreationsområde med vatten, stränder och skog. Platsens särart finns i byggnaderna, topografin och skogen samt i landhöjningen, som åskådliggörs på ett tydligt sätt. Hamnen och kajerna flyttades på grund av landhöjningen längre och längre ut från staden. Magasinbyggnader som för över 200 år sedan låg invid vatten ligger idag ett tiotals meter upp på land.

Kittholmen är idag ett populärt ställe att promenera i, oberoende av årstider. Sommartid lever Gamla hamnviken upp med simstranden, båttrafiken och Jakobstads Segelsällskaps restaurang ”Pavis”.

Staden Jakobstad är den huvudsakliga markägaren på Kittholmen. De flesta byggnaderna är i privat ägo förutom paviljongen på FBK:s festplan, som ägs av staden Jakobstad. Vega-stiftelsen äger byggnaderna omkring Vega.

Generalplanen

Gamla hamn är i generalplanen utmärkt med beteckningen ”ett värdefullt stadsområde”.

Utdrag från generalplanens textdel:

”Vi vill upprätta en levande miljö förenlig med områdets egen särart. I våra strävanden att utveckla och förfina stadsbygget vill vi utgå från den föreliggande verkligheten. När vi förändrar och förvandlar byggnader, gator, torg och parker vill vi göra detta i respekt och vördnad för deras unika egenskaper och för deras förmåga att ge näring åt moderna värderingar och upplevelser”.



Detaljplanen

Detaljplanen är fastställd 1994 av dåvarande länsstyrelsen. I planen framgår bland annat de byggnader som är skyddade.

Området från Vega till Repslagargatan är betecknat som YM; område för museibygnader.

Området har stadsplanerats enligt följande principer utgående från en kommittérapport från 1985:



1. Huvudtemat är att förena hav och fritidsfunktioner. Utgångspunkten är områdets historiska egenart och områdets nuvarande användning som rekreationsområde för stadsborna.
2. De historiskt värdefulla byggnaderna och byggnadskonstruktionerna på området skyddas.
3. På platsen för det tidigare småindustriområdet reserveras ett område för ett sjöhistoriskt museum.
4. I stadsplanen beaktas och regleras småbåtstrafiken i Gamla hamnviken.
5. Stadsplanen garanterar att de befintliga sommarvillorna kan finnas kvar och användas.



d. PROJEKTET VEGA m.m.

Några försök till att utveckla Kittholmen har tidigare gjorts. 1999 gjordes ett högklassigt försök till ett sjöhistoriskt museum. Förslagställare var arkitekbyrå B&M och LT från Helsingfors. I förslaget placeras en stor byggnad med ett sjöhistoriskt museum strax intill hallen där Vega idag står på stapeln. Projektet är inte förverkligat.

13 år senare gör vi ett nytt försök att blåsa liv i området. Denna gång med nya begränsningar och förutsättningar.

Projektet Vega m.m. föreslår vi att delas upp i tre delar enligt följande:

1. KITTHOLMEN

Vi analyserar Kittholmen som en helhet och som en förlängning av stadskärnan. Vi ger några förslag till utvecklingsprojekt med betoning på områdets historia och rekreationsvärde.

2. SKEPPSGÅRDEN, området från hopptornet till Jakobstads Båtvarv

Områdets historia och potential analyseras. Förslag till nya verksamhetsformer presenteras och gestaltas i ritningar och modeller.

3. VEGA

En ny hall byggs runt skonaren Vega. I samband med skonaren planeras utrymmen för utställningar kring temat skeppsbyggnadshistoria.

Ett förslag till en ny byggnad görs med en preliminär kostnadskalkyl.



1. KITTHOLMEN

Kittholmens särart bör bevaras och utvecklas i en samklang med de bebyggda miljöerna, skogen och platsens historia.

Historiska fragment bör bevaras, vårdas och vid behov skyddas. Platser där olika byggnader för hamnverksamheten funnits bör hållas öppna och fria från vegetation. Tjärgolven bör också hållas fria från markvegetation.

Gamla hamns historia

Gamla hamns historia och synliga spår av hamnverksamhet åskådliggörs med hjälp av infotavlor med text och bilder. Olika "appar" utvecklas med information och förslag till promenadrutter för läsplattor och smarttelefoner.

Rekonstruktioner av en bråbänk och ett beckbruk samt en såkallad pottaskaugn tillverkas och placeras ut på strategiska ställen.

Bråbänk: På skeppsvarv och hamnar fanns bråbänkar med beckgrytor; mastkranar för att kölhala eller kränga fartyget, så att man kunde rengöra, lappa eller "tjärbrå" botten.

Pottaska: Vid tillverkning av såpa, glas, krut, färgämnen och läkemedel användes pottaska. Namnet kommer av att man använde lerpottor när man skulle laka ur träaskan.

----- Kittholmen runt,
promenadstigar



Kittholmen runt, promenadstigar

Olika promenadrutter eller stigar aktiveras, som ger möjlighet att gå längs med hela stranden. Vi föreslår att stigen genom Jakobstads Båtvarv offentliggörs som en publik promenadrutt. Stigen bör dock fortsättningsvis ha karaktären av en liten stig.

Skeppsgårdens stränder förses med kajer och strandlunden norr om Vega förses med en ny stig ut till Hopptornet och simstranden. Denna stig kan förses med träspångar. Strandlunden med alskog bevaras.

Vårt förslag är att promenadstråket fortsätter längs stranden, genom Pavis och över träbron till Korsgrundet. Promenadstråket ansluts till Gamla hamnvägen och/eller till spånbanan. Med enkla medel kan en mycket trevlig och månsidig promenadrutt skapas; "Kittholmen runt".

Bostäder öster om Fanta-Sea

Området öster om Fanta-Sea är i generalplanen anvisat som ett område med bostäder. Vi föreslår att området reserveras för bostäder, samtidigt som ett promenadstråk dras längs med stranden, som en del i "Kittholmen runt".

Parkering

Parkering för olika evenemang och attraktioner på Kittholmen placeras på FBK:s område, invid gamla tullbryggan, samt längs med Replagarbanan.



2. SKEPPSGÅRDEN

Området från Hopptornet i norr till Jakobstads Båtvarv i söder kallar vi härefter för ”Skeppsgården”. På Skeppsgården finns idag båtvarv, båtskjul, gamla magasin, festplats med paviljong, industrifastigheter samt Jakobstads Wapen och skonaren Vega. En synnerligen intressant blandning uppstår om vi dessutom lägger till hela Kittholmens historia, simstranden, Pavis, Fanta-Sea och Kittholmens sagolika skog.

Vi tror att Skeppsgården kan utvecklas som en rekreationsplats, en plats för turister och besökare samt även som ett levande område för olika hantverk. Området skall leva under alla årstider.

Målsättningen är naturligtvis att utnyttja stränderna, de historiska miljöerna och segelskutorna och på så sätt skapa ett unikt och tilldragande område för jakobstadsbor generellt, men också att erbjuda besökare och turister intressanta utställningar och övernattningsmöjligheter.

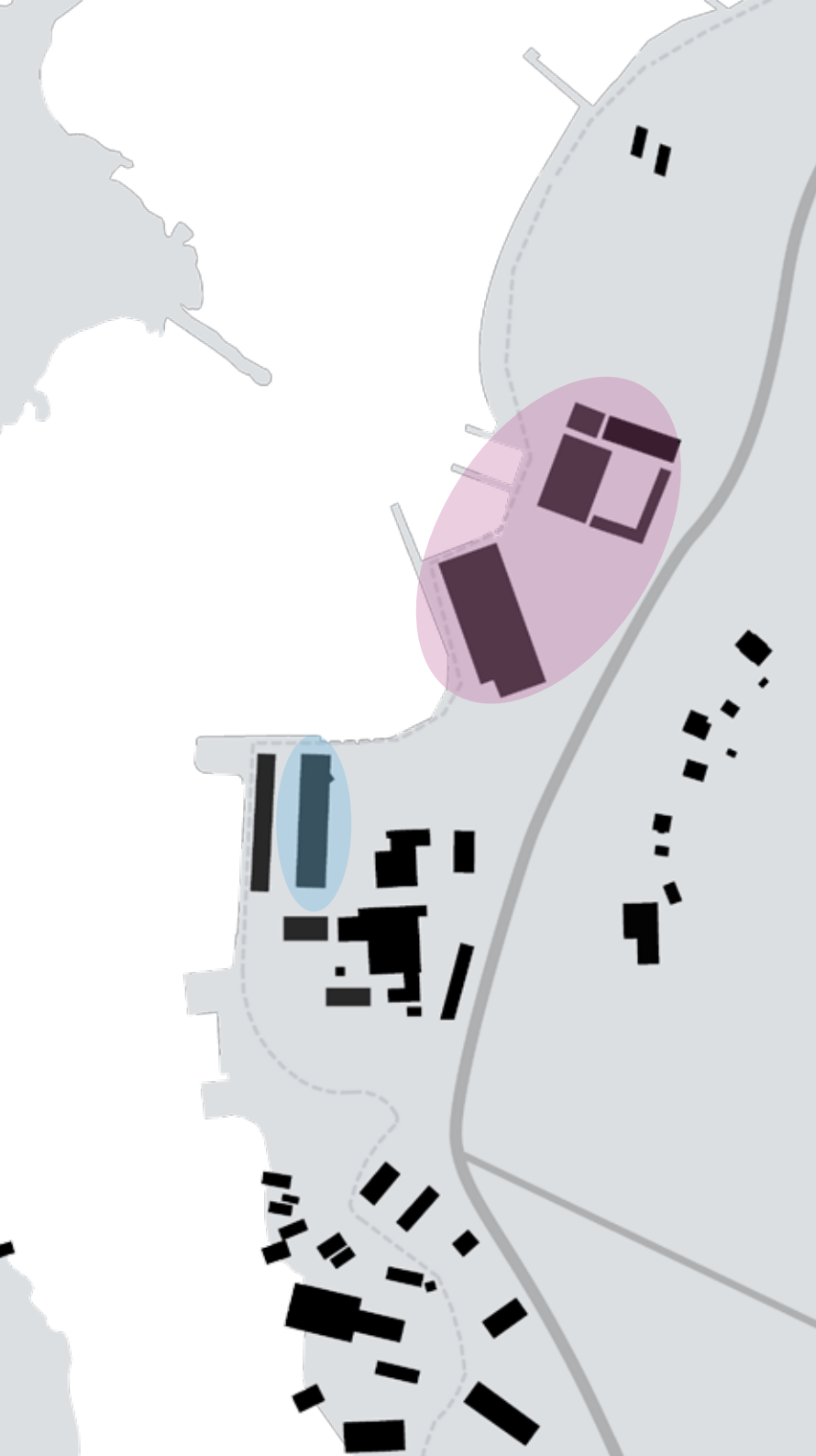
Byggnaderna på skeppsgården

Befintliga byggnader är huvudsakligen utförda i trä med fasader i rödmylla. Undantaget är FBK:s paviljong i jugendstil från 1910, som är gulmålad. Hopptornet från 1950-talet är utförd i betong.

Nya byggnader uppförs generellt i trä med fasader i rödmylla, med ett undantag: Vegas nya byggnad; Vega-hallen utförs i glas och trä. Södra fasaden består av ett väggparti med brädfodring som blir behandlad med en mörk tjärblandning. Den mörka ”tjärade” väggen sjunker in i miljön, samtidigt som den ändå tydligt avviker från de omgivande byggnaderna, som mestadels är bestrukna med rödmylla.

Vega-hallen och depåområdet *(bottenplan på s.61)*

En ny hall byggs runt skonaren Vega och samtidigt arrangeras hela depåområdet på nytt. Baracker och staket mot Gamla hamnvägen rivs, förutom förrådsbyggnaden på depåområdets norra sida. Området städas och töms. Föremålen från Vega inventeras och uppbevaras i olika lagerutrymmen.



Ett nytt snickeri byggs med en golvyta på ca 500m². Snickeriet betjänar reparationsarbeten på Vega och Jacobstads Wapen, samt kommande renoveringsprojekt. Snickeriet kan också användas för specialsnickier i samarbete med stadens snickeri.

Mellan snickeriet och Vega-hallen placeras en mindre slip för kommande renoveringsprojekt. Från snickeriet arrangeras också en direkt ingång till Vega-hallen.

Ett nytt svartmålat transparent stålstaket läggs mot Gamla hamnvägen. Tanken är staketet är så transparent som möjligt.

Kajen där Jacobstads Wapen idag är förtöjd flyttas ca 20 m söderut. Idag är skeppet gömt bakom Vegas nuvarande hall. Vi vill placera skeppet så att hon framträder i all sin skönhet.

Förutom Jacobstad Wapen kunde mindre båtar var förtöjda vid bryggor. Segelbåtar av exempelvis Swan och Baltic skulle komplettera Skeppsgården på ett föredömligt sätt.

Skeppsgårdens museum *(bottenplan på s.56)*

Skeppsgårdens museum kunde bli ett samlande tak för områdets olika sevärdheter, som marknadsför, arrangerar guidade turer och sköter biljettförsäljningen. Förutom Jacobstads Wapen och Vega är också Jakobstads Båtvarv ett intressant besöksobjekt.

Till Skeppsgårdens museum hör också en nybyggnad med nya utställningar (se bilaga 1), reception och en liten butik med café. Byggnaden placeras i nord-sydlig riktning, strax väster om American Car Club:s byggnad, så att huvudgaveln med café öppnas mot norr och med en fin utsikt mot Jacobstads Wapen och vidare ända ut mot Alholmen. Byggnaden utförs i en träkonstruktion med brädfodring och rödmylla. Vår tanke är att Skeppsgårdens museum blir ett nav för hela området.

Badhusberget

Mellan Museibyggnaden och Vega-hallen bildas en öppen plats med en klippålla. Platsen inramas av byggnader och Gamla hamnviken med Jacobstads Wapen. På klippållan har tidigare funnits ett badhus, som också ger oss namnet för den öppna platsen: "Badhusberget".

På Badhusberget kan olika evenemang exempelvis marknader arrangeras. Jacobstads Wapen kommer att vara förtöjt så att skeppet syns när man rör sig söderifrån längs med Gamla hamnsvågen.

Vem bygger

Vår tanke är att staden Jakobstad låter bygga skeppsgårdens museum med café och receptions samt övernattningsbodarna och en servicebyggnad för campingen.

Verksamheten för kost och logi bedrivs av en företagare, som med ett långvarigt kontrakt hyr lokalerna av staden. Genom att koncentrera café, camping och övernattning till en företagare, tror vi att möjligheter finns till en lönande affärsverksamhet.





Hopptornet med bastu och omklädningsrum för vinterbadare

Hopptornet är byggdes på 1950-talet och representerar en högklassig betongfunktionalism. I samband med hopptornet byggdes också två byggnader med omklädningsrum. Dessa byggnader rivdes på 1970-talet.

Vi föreslår en ny byggnad i samband med hopptornet, med omklädningsrum och en bastu, som betjänar vinterbadare. En ny förening kunde bildas: "Kittholmens vinterbad".

Kittholmens Camping och övernattningsbodas (bottenplan på s.56)

FBK:s gamla festplan med paviljongbyggnaden kunde, förutom en parkeringsplats, bli en mycket intressant och småskalig campingplats för husbilar,- och vagnar. Paviljongen kan fungera som regn- och väderskydd. En ny servicebyggnad bör uppföras med toaletter och dusch för campinggästerna.

Längs med stranden mot Gamla hamnviken placeras en långsmal byggnad med övernattningsbodas. Övernattningsbodarna görs vinterbonade i olika storlekar.

Bodarnas antal är 8 med upp till 32-40 bäddplatser. Placeringen invid vatten, nära simstrand gör stugorna mycket attraktiva. Vi tror också att vinterbonade bodas med självhushåll går att hyra ut året om. Närheten till stadens centrum ger även rekreativsmöjligheter vintertid med utflykter med "snöscooter" eller t.o.m. isjakt, skidturer på isen m.m.

Receptionen för campingen och bodarna kunde placeras tillsammans med museets reception, så att synergieffekterna utnyttjas maximalt.





Fastighetsbolaget Ab Beck Hamn Oy

Johan Forsman och Kristian Forsman äger fastigheterna, söder om ACC:s byggnad, i före detta Munkers fabrik.

Ambitionerna är att göra området levande och utveckla ett centrum för hantverk, se bilaga 2.

American Car Club

American Car Club har verkat på området i den gamla "Mekano" byggnaden under en lång tid. Föreningen verksamhet rimmar väl med det koncept som nu föreligger. Vi hoppas att ACC vill fortsätta verksamheten och kan dra nytta av den synergieffekt som bildas med nya aktörer.

Privata aktörer

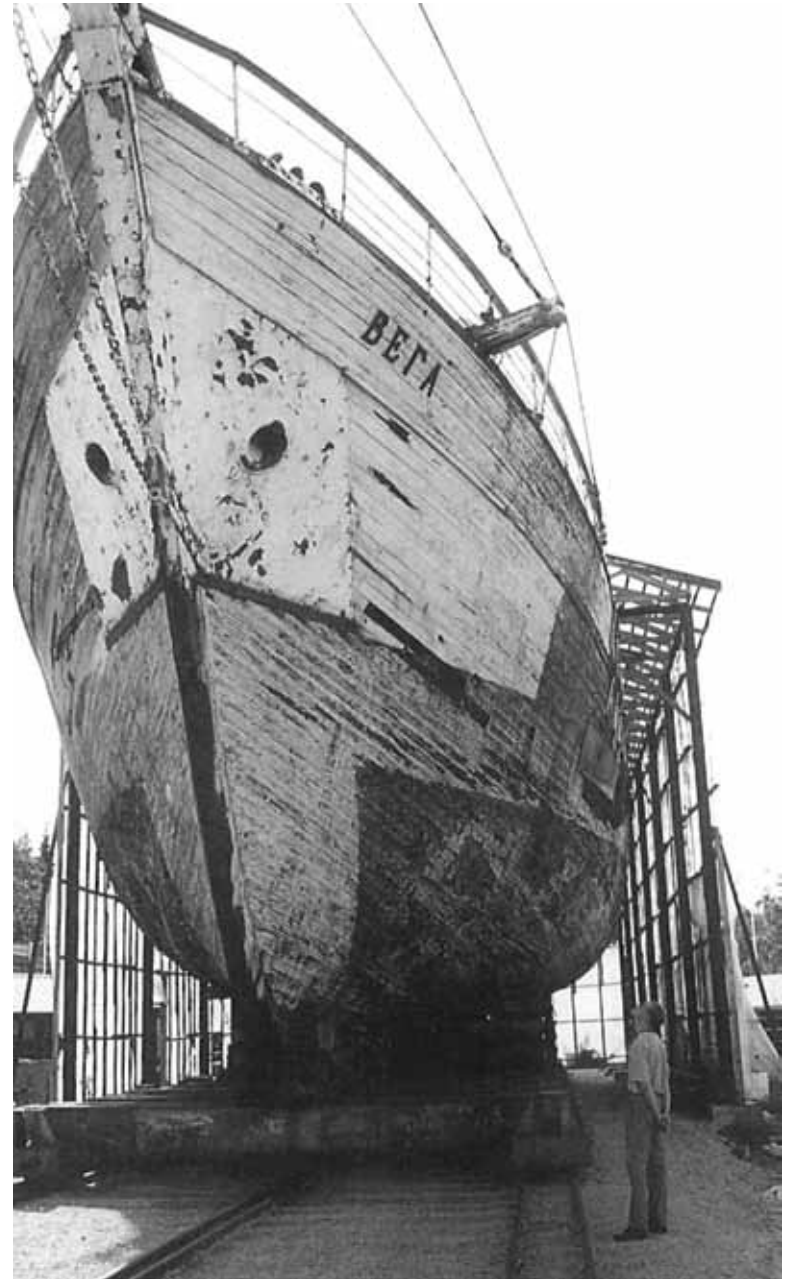
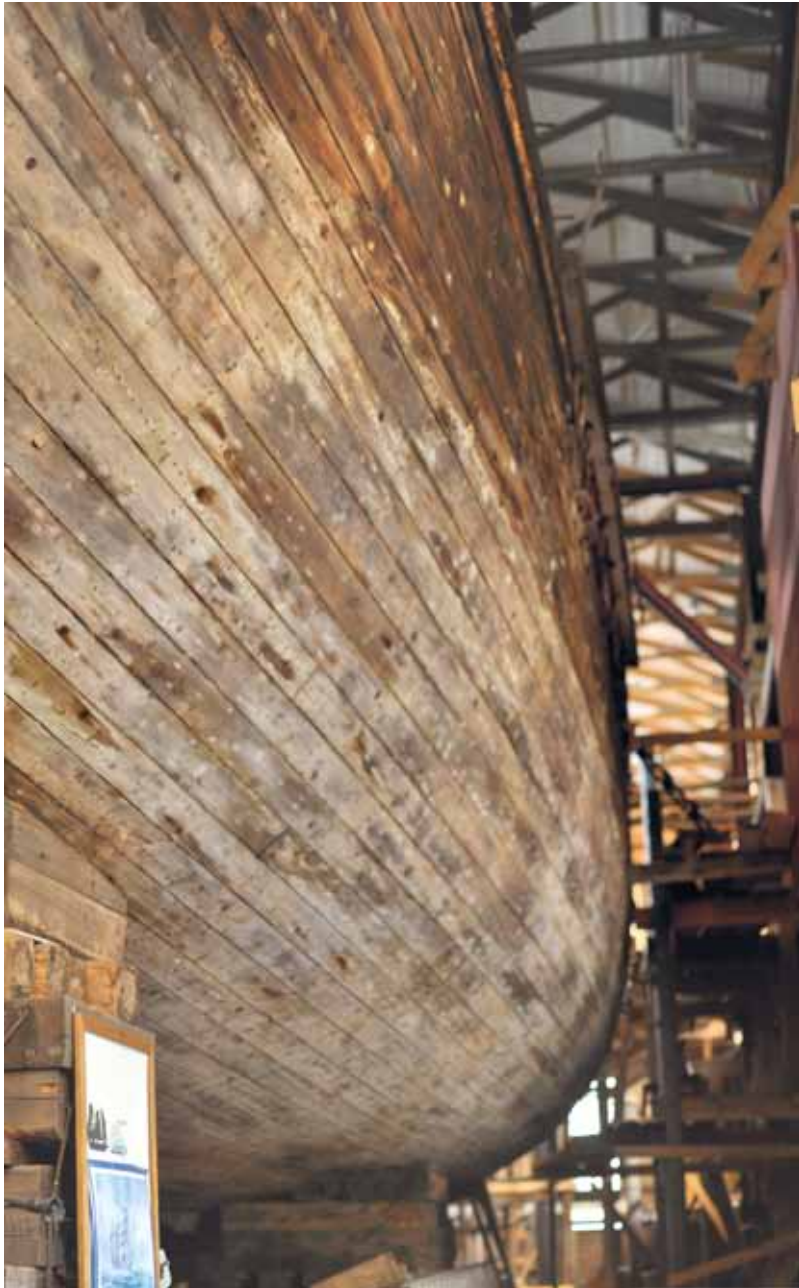




Jakobstads Båtvärv

Jan Backman bedriver verksamheten huvudsakligen i en nybyggd hallbyggnad. Det gamla båtvarvet används idag huvudsakligen som vinterförvaring av träbåtar.

Båtvarvet är idag Finlands äldsta båtvarv, som ännu är verksamt. Jan Backman ställer sig positiv till en satsning på Vega och Kittholmen generellt. Besökare tas gärna emot till båtvarvet.



3. VEGA

Fartyget

Krigsskadeståndsfartyget Vega är en tremastad skonare, byggd i trä och riggat som skonertskepp, som år 1952 levererades till Sovjetunionen som en del av det tunga krigsskadestånd, som ålades Finland som villkor för fred. 20% av skadeståndet bestod av sammanlagt över 500 nybyggda fartyg, av dem 91 st 300 tons skonare.

Skonaren byggdes i Åbo på varvet LATE (Laivateollisuus) som bildades enkom för att tillverka krigsskadeståndskepp.

För att klara av en pressad tidtabell och varuleverans av timmer utvecklades i Finland en serietillverkningsteknik av fartyg, delvis i hallbyggnader. Tillgången till timmer lämpade för kölsträckningen och spanter var begränsad. Krigsskadeståndskonarna från LATE tillverkades med hjälp av en limträteknik. Bland annat spanterna gjordes som limträ-balkar, som senare blev standard i byggnader.

Vega togs ur bruk 1979 och togs upp på slip 1986. Eesti Meremuuseum hade för avsikt att sanera henne, men arbetet kom aldrig i gång på allvar. Skonaren var dåligt skyddad och började förfalla.

Vega-stiftelsen

I december 1995 undertecknades stiftelseurkunden för Vega-stiftelsen av Peter Boström och Bror Hagström.

Krigsskadeståndsskonaren Vega bogserades från Tallinn, Estland till Jakobstad i juni 1997. Några dagar efter midsommar togs Vega upp på slipen i Gamla hamn i väntan på fortsatta reparationer.

Utdrag ur stadgan för Vega-stiftelsen:

2. Stiftelsens ändamål är att omhändera segelfartyget Vega, som byggdes år 1952 och som levererades till Sovjetunionen och där har använts som skolningsfartyg, samt iståndsätta denna som ett musealt

forskningsobjekt, som representerar sin tids teknik och skicklighet att bygga skepp av inhemskt trä samt seglingskunskap. Stiftelsens ändamål är jämväl att stimulera allmänhetens och speciellt ungdomens intresse för fartyget och för de värden dess historia representerar, och att bereda även ungdomar från Estland möjlighet att delta.

3. För att uppnå sitt syfte strävar stiftelsen till att ombesörja restaureringen av Vega så att vetenskapliga och museala krav tillgodoses samt att i ledningen för arbetet engagera experter, forskare, hantverkare och goda handledare samt att ta även unga med i arbetet. I anslutning till projektet ordnas utställningar, föredrag och seminarier, med vilka man strävar att breda ut kunskapen även bland allmänheten. Man strävar till att ordna evenemang även i Estland i samarbete med Eesti Meremuseum. Stiftelsen arrangerar även seglatser med fartyget Vega såväl för sakkunniga som allmänheten, varvid man strävar till att möjliggöra deltagande även för ungdomar från Estland.

Strax efter midsommaren 1997 rullades krigsskadeståndsskonaren Vega in i hallen varefter Vega-stiftelsen skötte om att taket torftigt täcktes med presenningar, vilket dock var otillräckligt. Hallen förlängdes, brädlades och fick tak med hjälp av tusentals talkotimmar. Lokala företag bekostade material.

Eftersom den ursprungliga planen med Vega var att reparera och iståndsätta fartyget för seglatser, så skulle hallen enbart fungera som ett väderskydd under tiden för reparationsarbeten.





En ny kurs

Utgångspunkten med detta projekt är att skonaren Vega inte mera kommer att segla! Detta budskap är en sorg för många segelfartygsentusiaster och en kontrakurs jämfört med stiftelsens stadgar. Samtidigt ger denna kursändring nya möjligheter. Fartyget och dess för träfartyg unika byggnadsteknik kan exponeras.

Regalskeppet i Vasa i Stockholm är en sevärdhet som idag lockar långt över 1 miljon besökare årligen. Vasamuseet bygger idag större utrymmen för att möta en ännu större publik. För regalskeppet Vasas del fanns inga andra alternativ än att placera skeppet på en torrdocka i kontrollerade klimatförhållande. Skeppet är för besökaren mycket mera attraktiv i ett museum än förankrad vid en kaj.

Vi tror också att skonaren Vega kommer bättre fram stående på en torrdocka, än förtöjd vid en kaj. Skonaren Vega och dess skrov kommer att exponeras i tre delar:

1. Fören

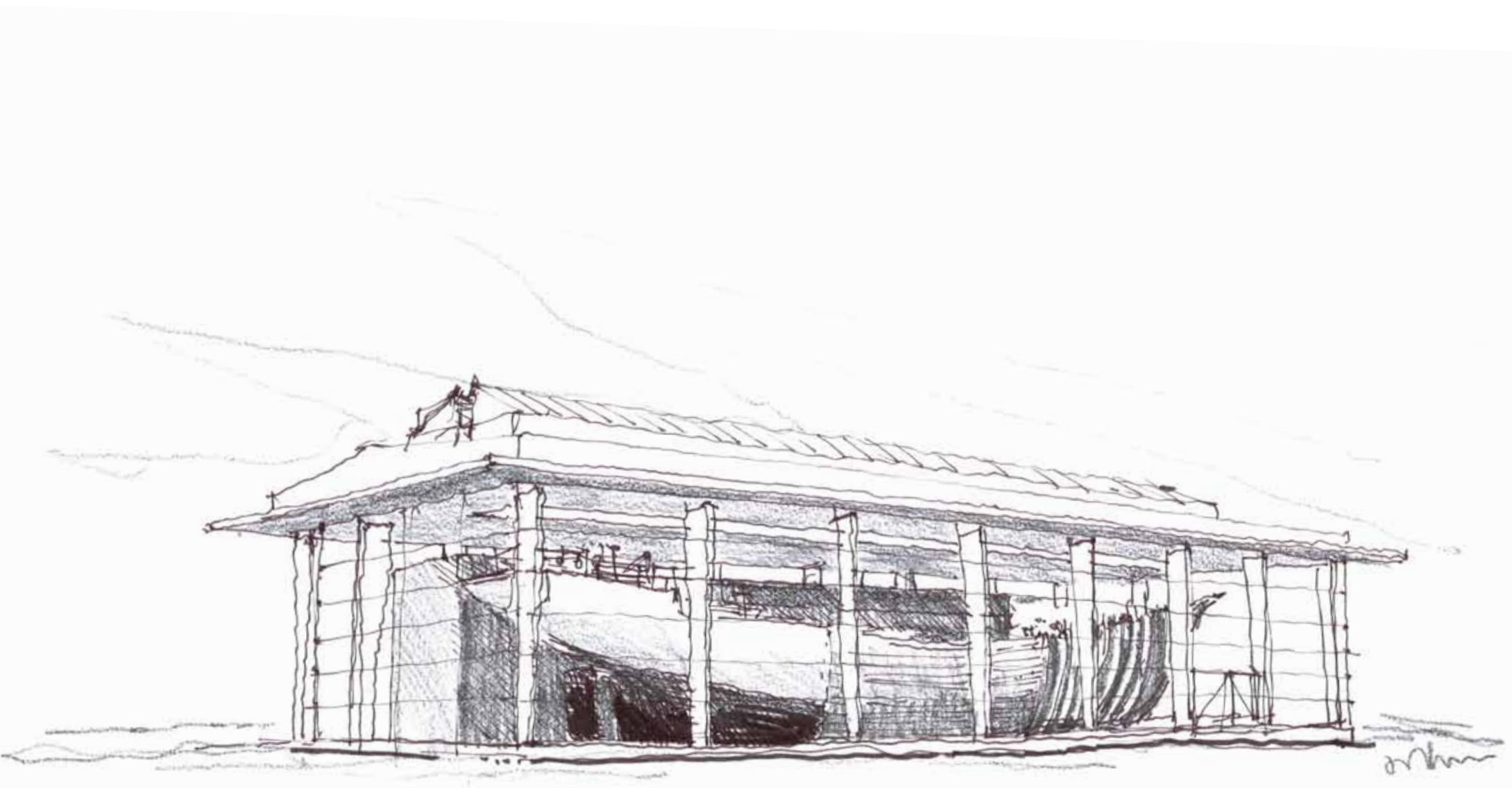
I fören lämnas de nya utbytta spanterna i limträ synliga.

2. Midskeppet

Midskeppet bordläggs med nya bord.

3. Akter

Akterpartiet restaureras och rekonstrueras enligt ritningar och fotografier, som en del av 1950-talets byggnadsteknik och design. Förutom däckets rekonstrueras akterhytten och möbleras.



Vega-hallen

Sommaren 1997 drogs Vega upp på slipen där Jacobstads Wapen tidigare hade byggts. Eftersom den ursprungliga planen med Vega var att reparera och iståndsätta fartyget för seglatser, så skulle hallen enbart fungera som ett väderskydd, under tiden för reparationsarbeten.

Vårt förslag är att Vega står kvar på sin nuvarande plats. Däremot bör den nuvarande hallen ersättas med en ny hallbyggnad. Den nya hallen görs längre och bredare så att skonarens skrov tydligare framträder för besökarna. Samtidigt möjliggörs utrymmen för utställningar om skeppsbyggnad och Finlands krigsskadestånd. Skonaren Vega kommer att finnas i ett museum likt Regalskeppet Vasa.

Hallens konstruktion görs i limträ-balkar med ett sadeltak i svag lutning. Byggnaden görs värmeisolerad och förses med klimatanläggning.

Vi vill också att skonaren och dess vackra skrovinjer skall synas utåt mot Gamla hamnvägen. Fasaden mot norr och gaveln mot öster och Gamla hamnviken förses med glasväggar. Kvällstid kommer skonaren att vara upplyst och framträder dramatiskt från Gamla hamnvägen genom glasväggarna.

Taket gestaltas som en plan yta, en skiva med en "skylight" (takfönster) som ger dagsljus över däckbet.

Markplanen runt omkring fartyget grusbeläggs och förses med träspångar.

Södra fasaden görs sluten med en trävägg, som också bildar fondväggar för utställningar. Utställningarna placeras i loftplan i två våningar, som löper längs med fartygets långsida. Träfasaden behandlas på utsidan med linolja-tjära.

Arbetet med att reparera och rekonstruera Vega till ett museiskepp fortsätter efter att den nya Vega-hallen är uppförd. Vega-hallen förses med stora dörrar mot snickeriet och depåområdet.

Utställningar

Ett av de första arbeten med Vega var att tömma fartyget på föremål och inredningar. Olika däckkonstruktioner och rigg, samt luftintag, trapphus, master är bevarade. En del av dessa föremål bör visas för allmänheten.

I Vega-hallen kunde krigsskadeståndets varvsindustris insatser åskådliggöras.

Ytor och kostnadskalkyl för Vega-hallen

Byggnadens våningsyta: 1300 m²

Markplanets mått: Längd: 50 m, bredd 21 m

Vega-hallens fria takhöjd: 9 m

En riktgivande kostnadskalkyl för är uppgjord av Owe Sjölund enligt följande:

Byggherrekostnader:	80.000
Rivningararbeten:	30.000
Grunder, stomme:	155.000
Golv, fasad, mellanplan och tak:	613.000
Teknik (el, brandalarm, ventilation)	200.000

sammanlagt: 1078.000 €, moms 0%



e. FORTSÄTTNINGEN...

Projektet och investeringar kan och bör göras i mindre etapper.

Viktigt är att infrastrukturen till Kittholmen är tillräcklig och anpassad för en exploatering.

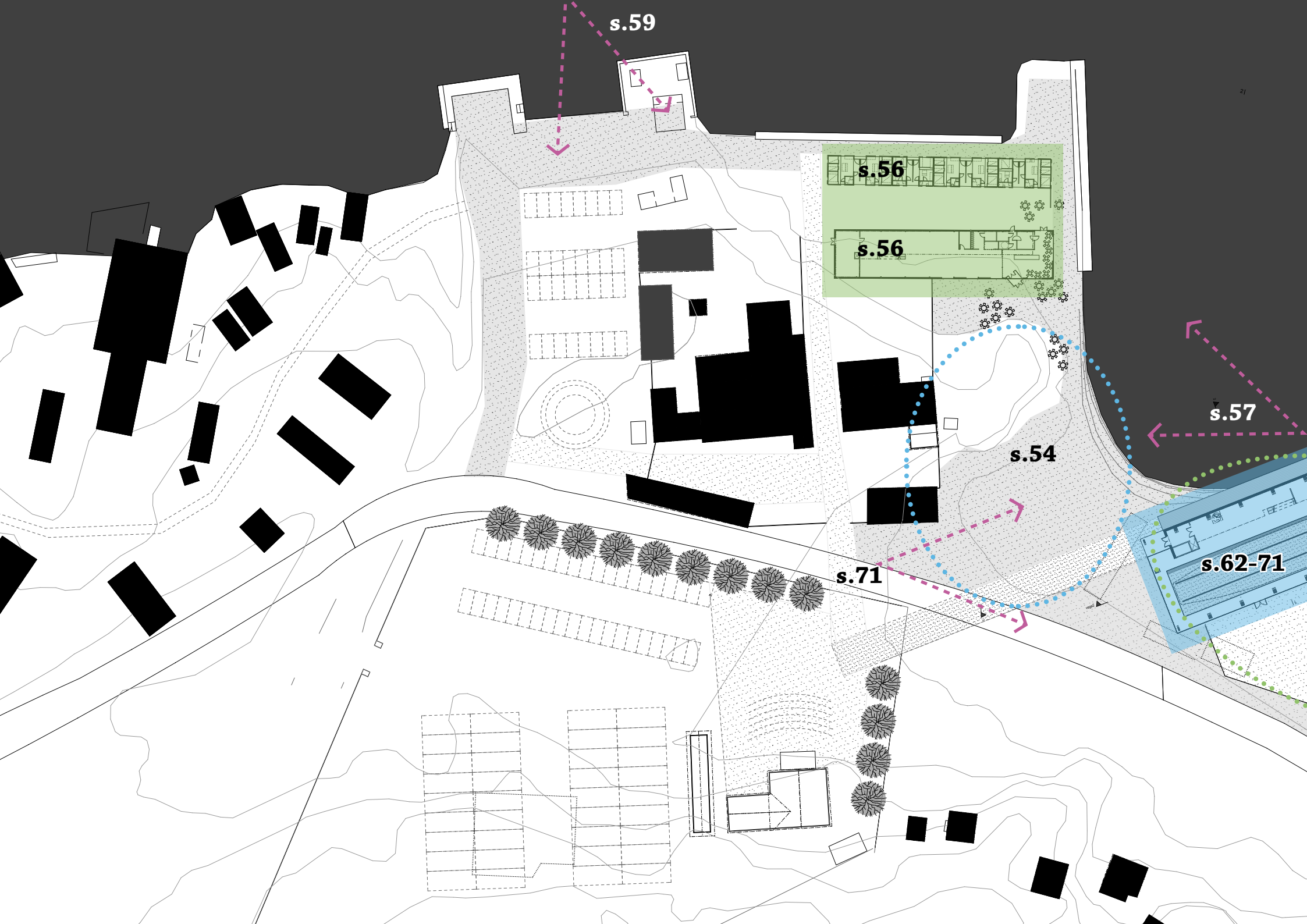
Vega-hallen med kajer och snickeriet är en större helhet, som även kan delas in i mindre delprojekt. Snickeriet och depåområdet kan göras som en separat del.

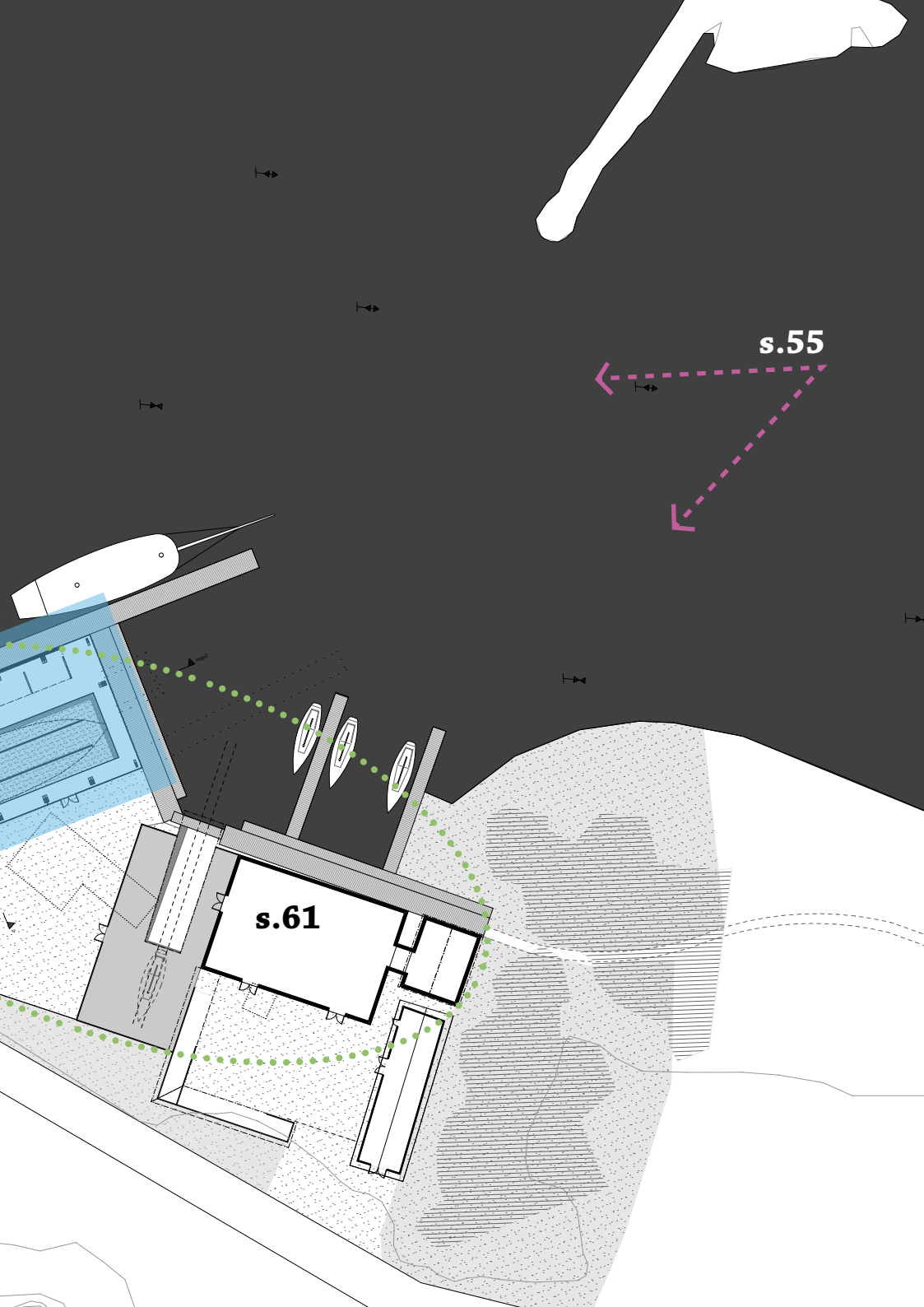
Kittholmens camping och övernattningsbodar kan också utvecklas separat från Vega-hallen.

År 2016 arrangeras i Jakobstad ett Marinhistoriskt seminarium; Bottnisk Kontakt.

Vår målsättning är att den nya Vega-hallen är uppförd till sommaren 2016!

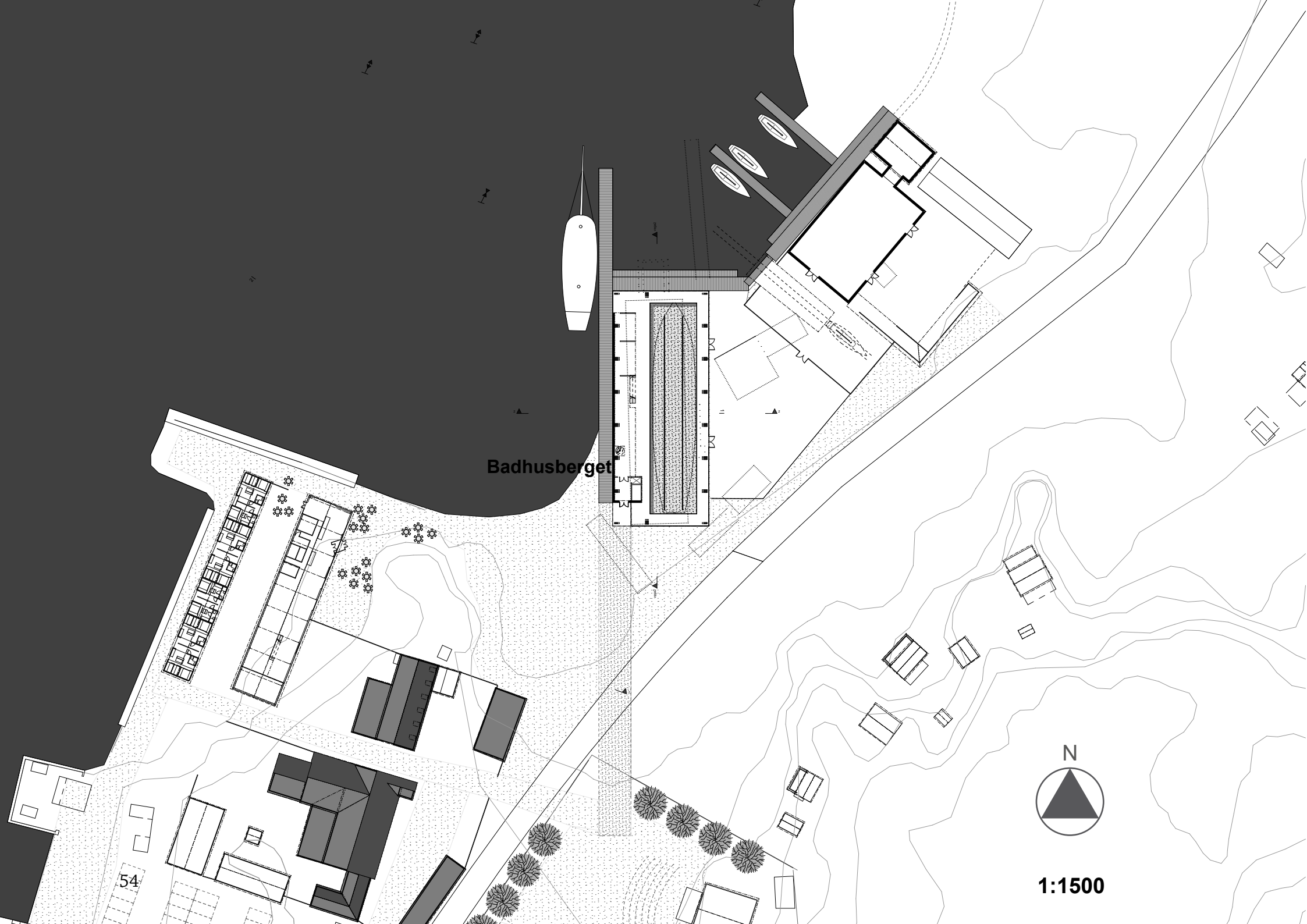
Finansieringen av projekten bör delas med Staden Jakobstad, EU och privata aktörer. I förverkligande av Vega-hallen är vår förhoppning att statsmakten också kan bidra med resurser.





i. PLANER

- s. 54: Badhusberget
- s. 55: vy från nordväst i fågelperspektiv
- s. 56: Sjöfartsmuseum och övernattningsbodnar
- s. 57: vy från Vega-hallen mot Sjöhistoriska museet
- s. 59: vy från Vattungen
- s. 61: Vega-hallen och snickeri
- s. 62-71: Vega-hallen
- s. 71: vy från Gamla Hamnvägen



Badhusberget

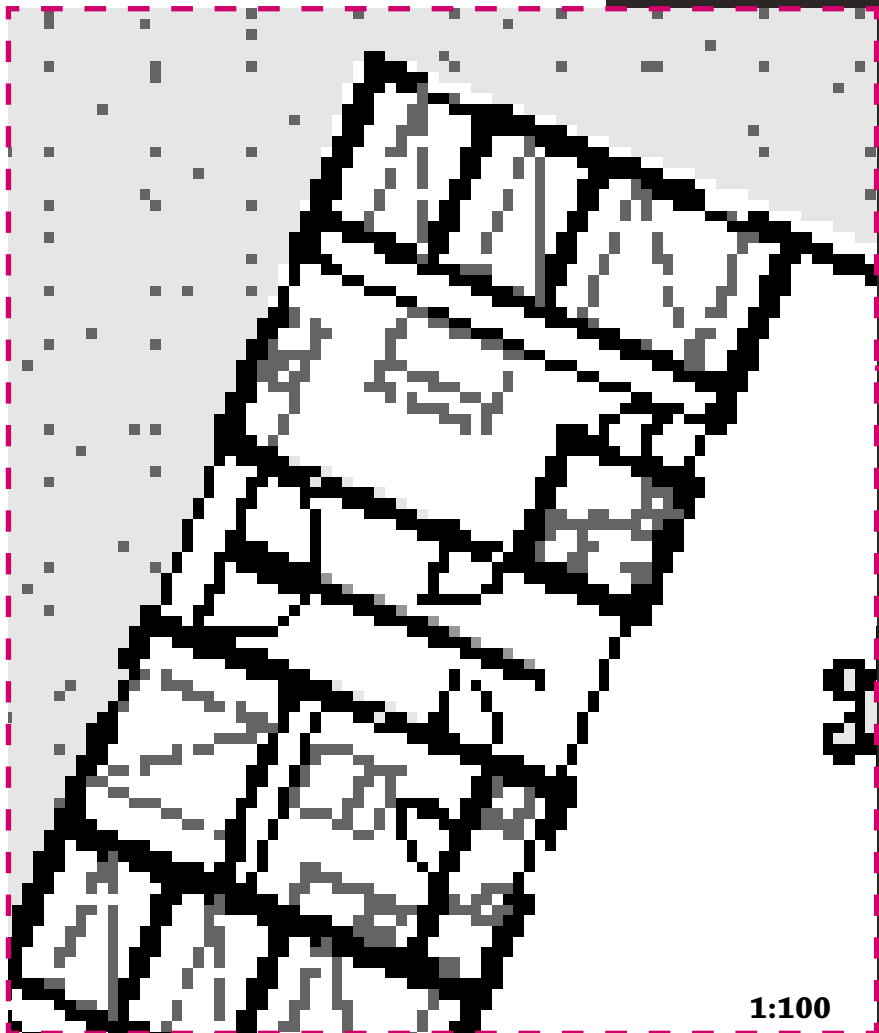


1:1500

54



Vy från nordväst i fågelperspektiv.

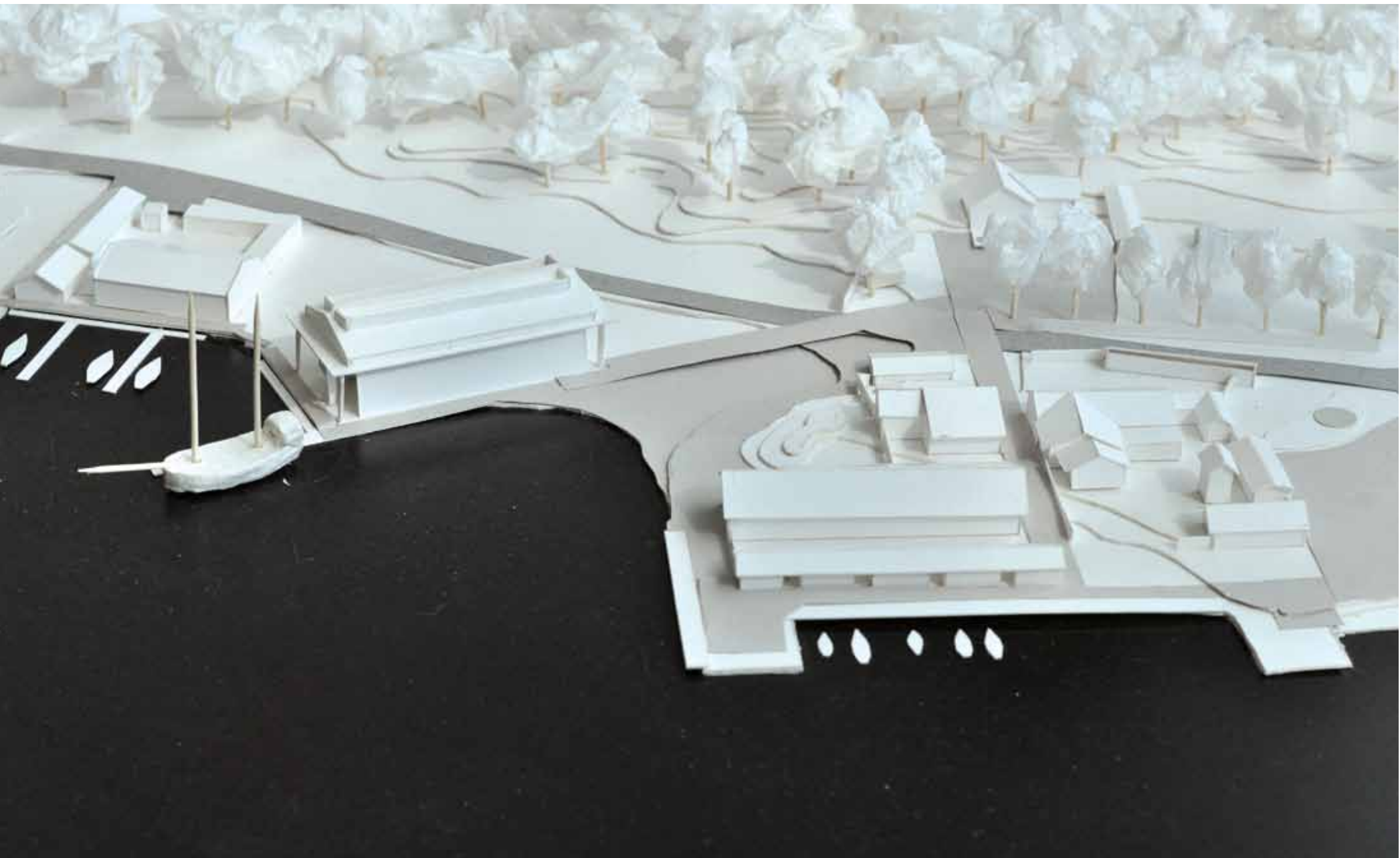




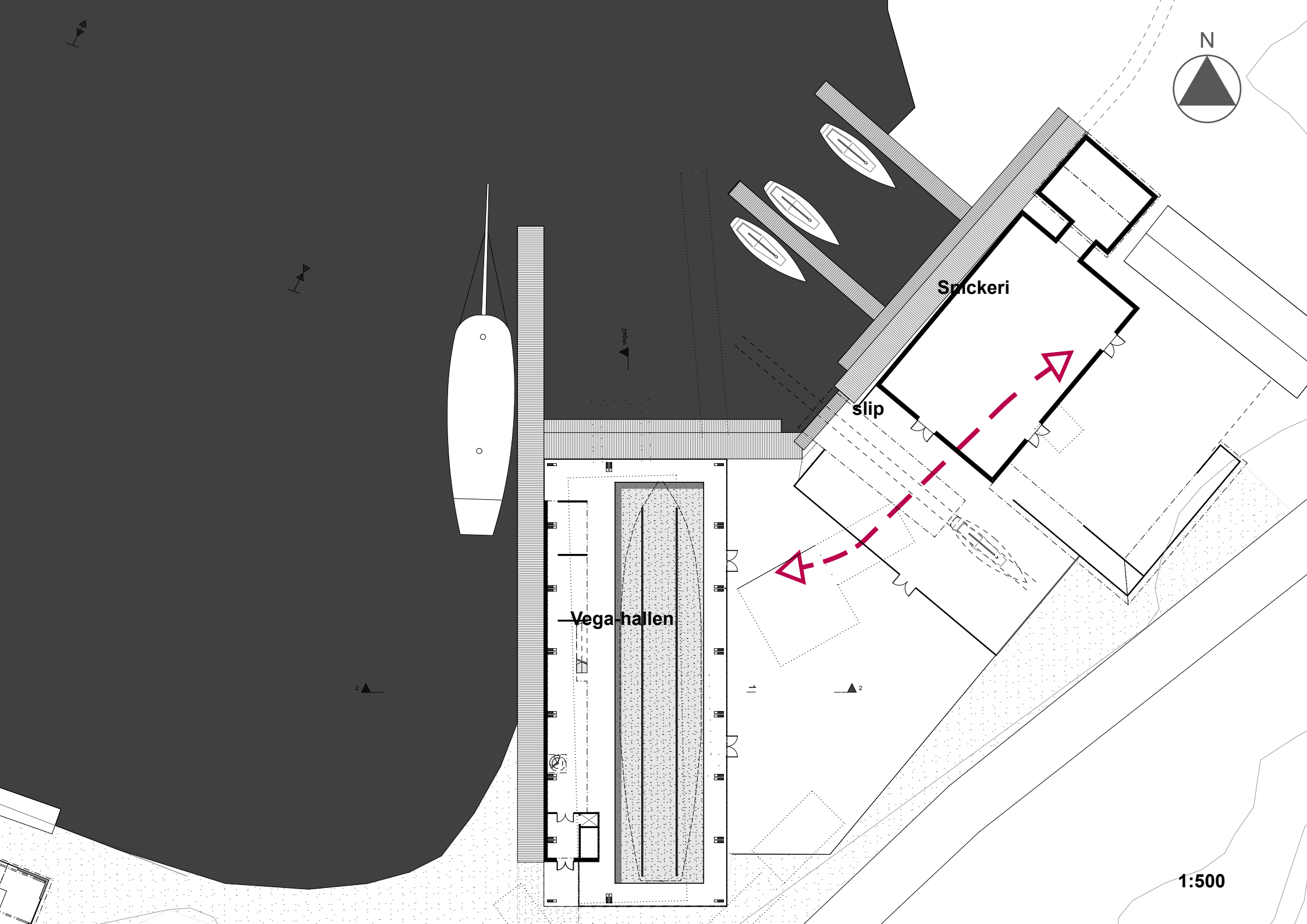
Vy från Vega-hallen mot Sjöhistoriska museet.



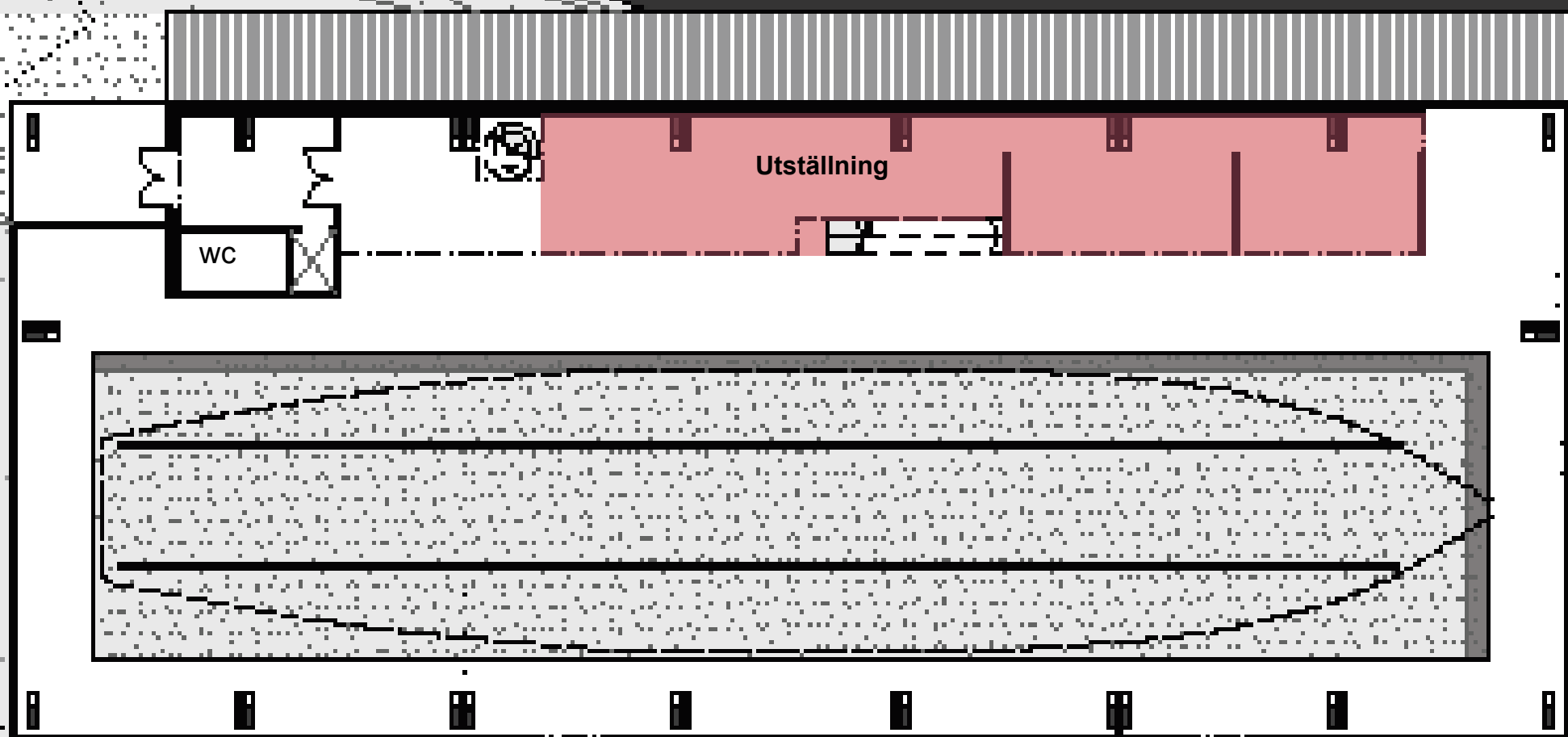
Vy från Vattungen.



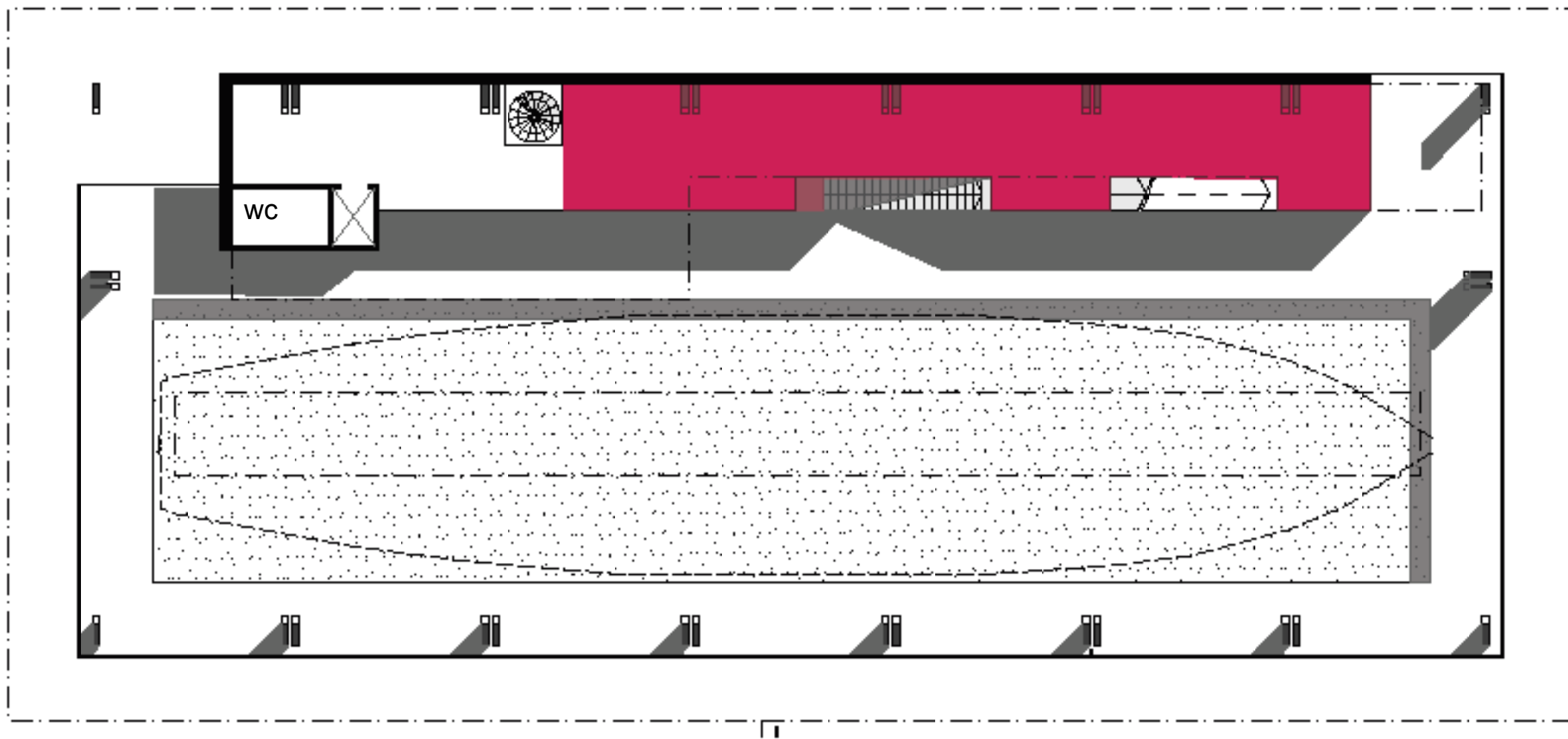
Vy från väster i fågelperspektiv.



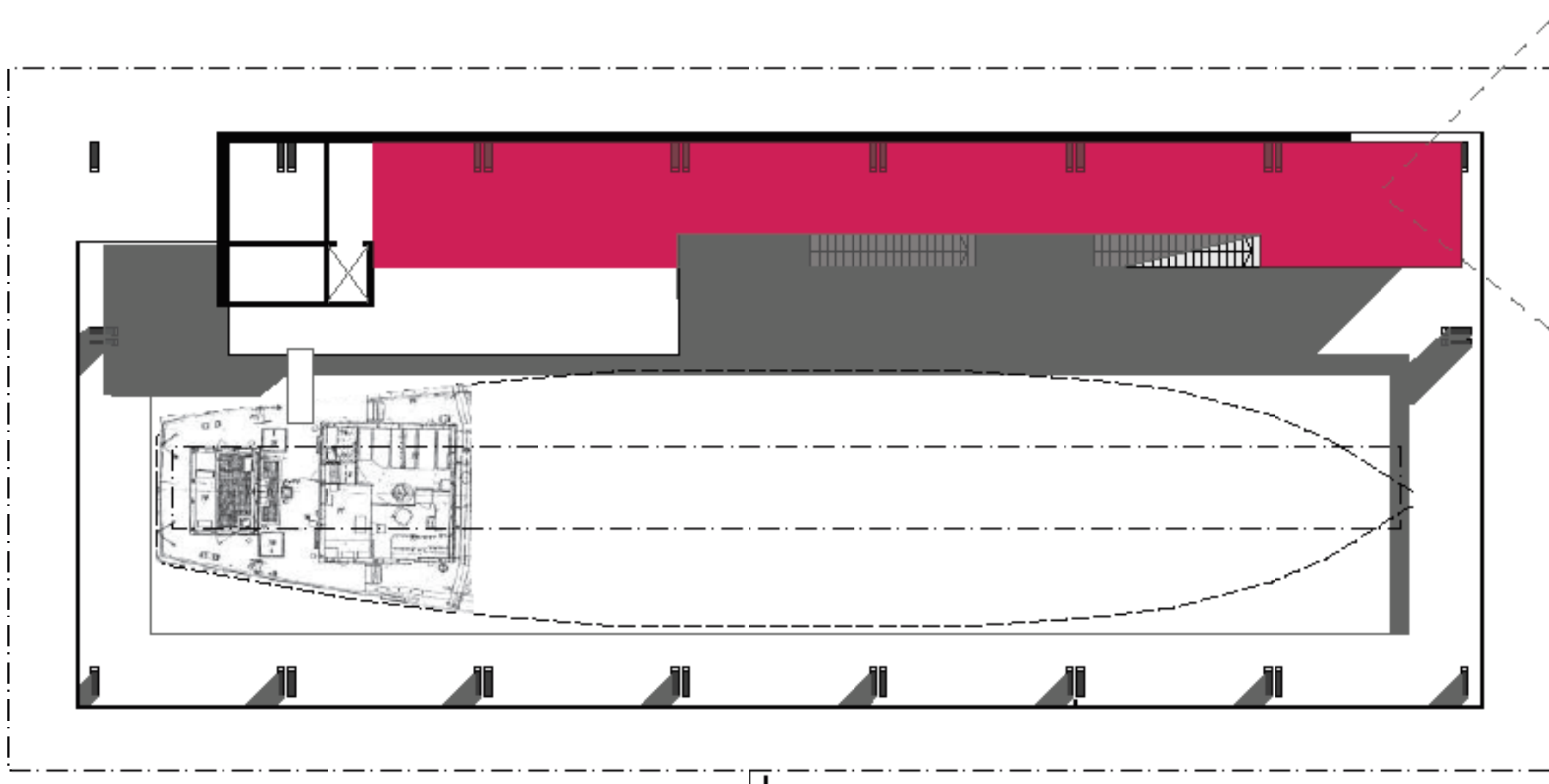
1:500



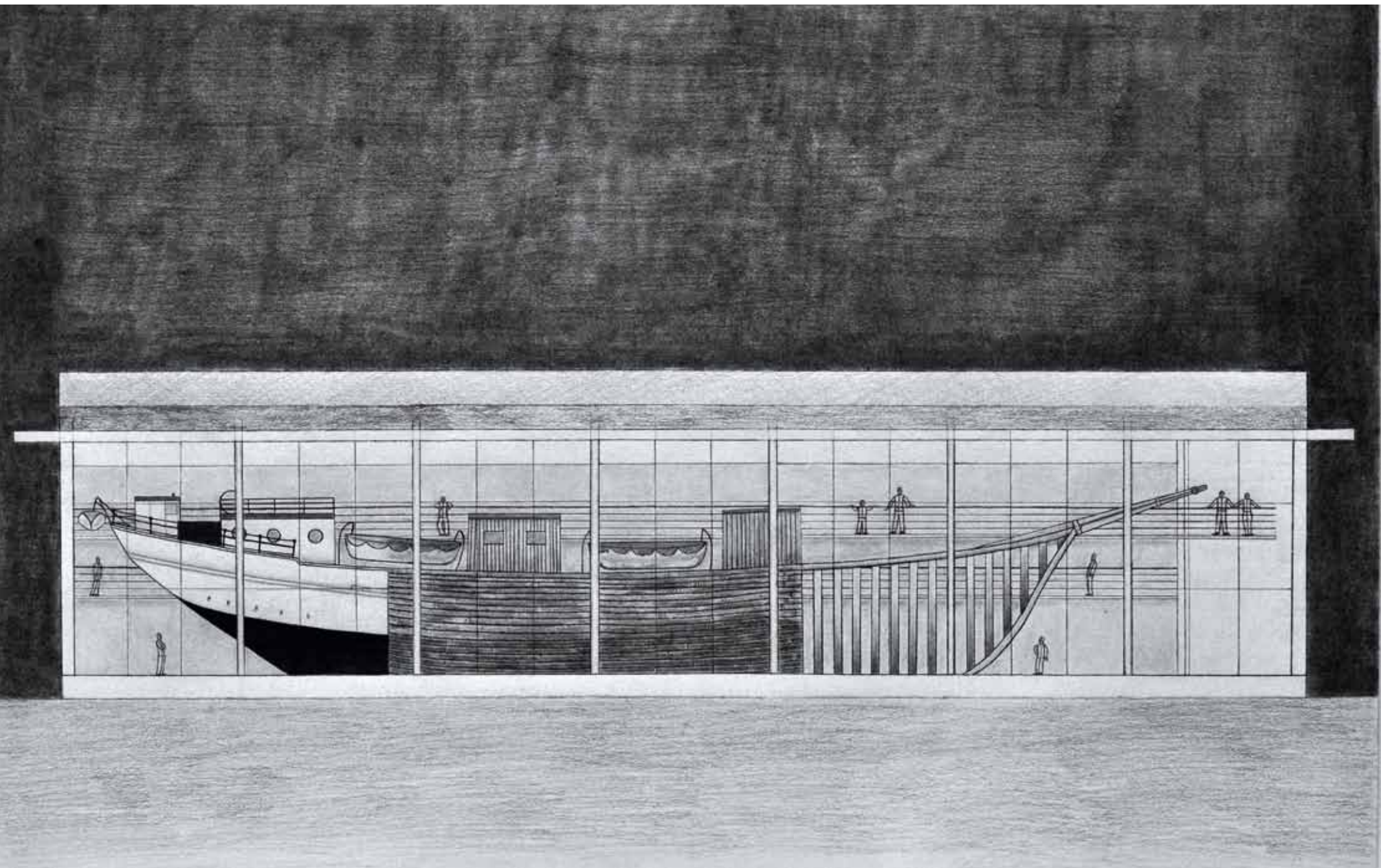
Vega-hallen vän:1

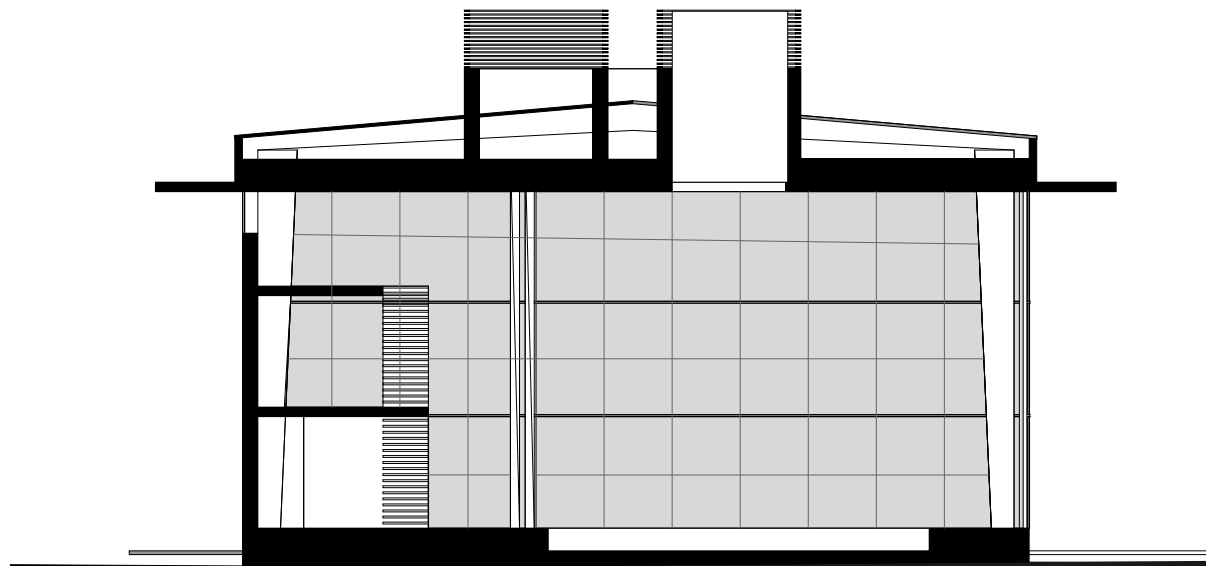
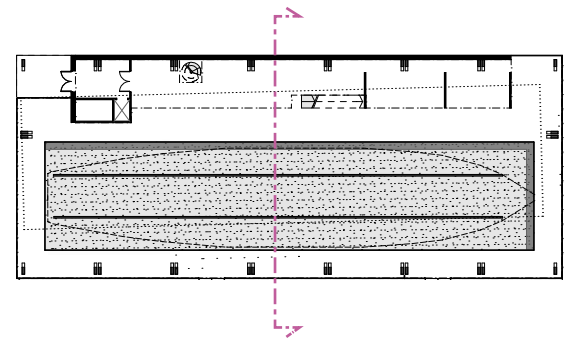


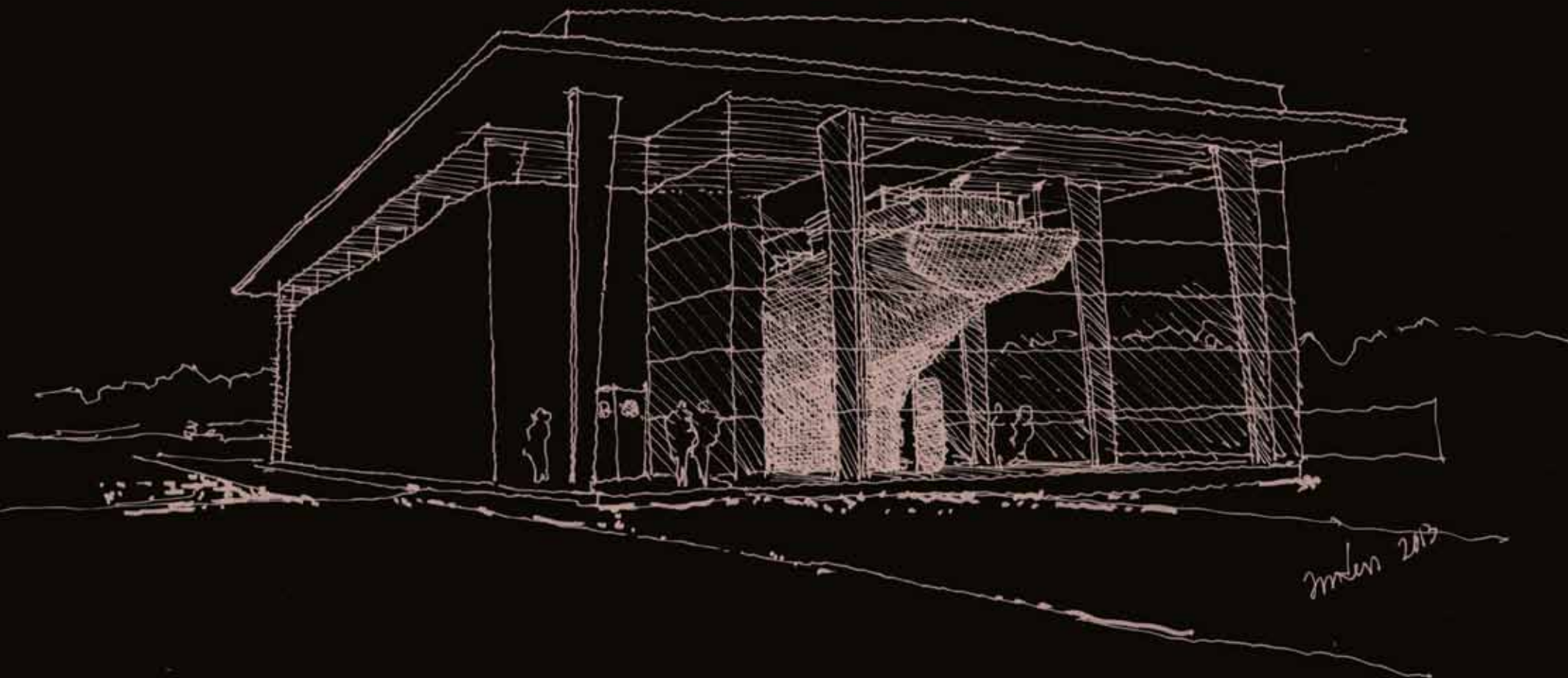
Vega-hallen vån.2



Vega-hallen vån.3







BILAGOR

**BILAGA 1 Disposition till österbottniskt skeppsbygge och
sjöfart ur Jakobstads synvinkel**

BILAGA 2 Utvecklingsplaner, Gamla Hamn / Ab Beck Hamn Oy

Jakobstads museum

Guy Björklund

16.11.2012

Disposition till österbottniskt skeppsbygge och sjöfart ur Jakobstads synvinkel

Dispositionen är mycket schematisk. Rubrikerna kan ses som avdelningar med underrubriker. De olika avdelningarna består av både texter, bilder och föremål.

Avdelning 1.

Allmänt om skeppsbygge i Österbotten och Österbottens bankstad

Olaus Magnus karta ”Carta Marina” från år 1539 visar att ”Här byggs fartyg” (Hic fabricatur naves).

Under Gustaf Vasas tid på 1520-talet fick kronans skeppsbyggeri ordnade former, och det grundades skeppsgårdar och varv (bankstäder).

Också i Österbotten grundades bankstäder, kunde finnas på olika platser,

Sydösterbotten Närpes, levererade stort antal båtar till Stockholm, vissa år 100-tals båtar; kända leveranser av tullbåtar 17 st. 1550 från Närpes

i Pedersöre grundades ”Österbottens bankstad” år 1540 organisations center för skeppsbygge omtalas bl.a. Pedersöreskutan 1544, Norrbottenskutan 1552, Norrbottensbarken 1581, visar var de byggdes, det byggdes stora mängder galärer, lastdragare för flottan.

År 1586 kommenderades 3000 bönder att delta i galärbygget av dessa kommenderades 480 man att hugga skeppsvirke och sköta transporter med 30 hästar

I slutet av 1500-talet skaffades en skeppsbyggmästare från Venedig (Stross) för att vidare utveckla skeppsbygget i Österbotten

Avdelning 2

Nya städer grundas, handel och civila skeppsbygge organiseras

varuleveranser smör, torkad fisk, hudar m.m. i medlet av 1500-talet var Pedersöre den största exportören i Österbotten av lantmannaprodukter till Stockholm och från senare delen av 1500-talet kommer tjäran med i bilden

från 1600-talet förskjuts tyngdpunkten mera norrut och framförallt då städerna grundas koncentration till dessa.

Under 1600-talet fortsatte skeppsbyggandet i Österbotten och Norrbotten, men inte i samma utsträckning som tidigare. Krav på större fartyg – inte ännu kapacitet att bygga här uppe.

Avdelning 3

Jakobstad grundas 1652

Jacob de la Gardie får Pedersöre socken som förläning 1608. Han får också rätt att grunda en stad i sin förläning (Jakobstad). Detta förverkligas först år 1652, några månader efter Jacob de la Gardies död av änkan Ebba Brahe. Staden anläggs vid Pedersöre hamn som också var en varvsplats. Här hade också handelsmän från Stockholm sina upplagsbodas. Herrholmen.

Avdelning 4

Skeppsbygge, sågar och tjärhandel

Pål Kröger kom från Sverige 1634 för att reparera J de la Gardies skuta som gått på grund i Pedersöre skärgård. Bosätter sig i Vasa 1655.

Kröger flyttade till Jstad organiserar skeppsbyggen för beställare i Stockholm.

Jacob de la Gardie lät också bygga i Pedersöre under 1640-talet ett par skutor. Grundade en såg 1647 i Esse å efter svensk modell. Därefter grundades flere sågar längs de österbottniska älvarna.

Under 1600-talet utvecklades tjärbränningen och blir en viktig näringsgren i Österbotten.

Avdelning 5

Momma brödernas varv i Jakobstad 1666-1672

Abraham och Jacob Momma, holländska bröder grundar ett varv i Jakobstad och i Slite på Gotland (Momma arrenderade hela Gotland av drottning Kristina). Varvet anläggs i närheten av stadens hamn

“Know how” från Holland Simon Egyptier, lokal representant Elias Gavelius. Gavelius kom från Gävle och flyttade 1673 till Kristinestad och blev borgmästare där.

Introduceras det sk holländska maneret här byggdes 5 stora fartyg. Bl.a. fr 1668 ”Het Gravelijcke Huijs de la Gardie”, en bestyckad fregatt. ”Finlands Wapen” byggt år 1670, som var bestyckat med 20 kanoner och förevisades i Stockholm och fick mycket beröm.

1672 flyttade de verksamheten tillbaka till Stockholm, men kunskapen blev kvar i Jakobstad och bland nejdens timmermän och skeppsbyggare.

Avdelning 6.

Jouxholmens kronovarv i Kronoby 1673-1704

Amiralitet i Sthlm var intresserad av den skolade arbetskraften och gjorde en överenskommelse med kyrkoherden i Kronoby, Jacob Brenner, om ett provbygge av ett fartyg, som fick namnet Cronelund. Följande år startade på Jouxholmen i Kronoby ett kronoskeppsvarv, kallades Cronoholmens skeppsvarv. Varvet verkade i ca 30 år.

Skeppsbyggmästare var Erik Andersson Sander (Sandbacka), 1674-75 var Lars Fransson Österman i 30 år på varvet

Avdelning 7

Från ofred till guldår

Stora Ofreden avbräck i handel och skeppsbygge. Kom igång igen i mitten av 1700-talet.

1758 besöker Chapman de Finländska varven, bl.a. Jakobstad, Brahestad, Gamlakarleby, Kelviå/Jatkojoki.

Seglationsfrihet 1765 och Jacobstads Wapen 1767
Concordia 1782-85, Finlands första ostindiefarare
Att bygga på spekulering eller för eget bruk

Avdelning 8

Jakobstads skeppsvarv (Calholmens skeppsvarv) 1797 – 1874

Hercules, Finlands första jordenruntseglare

Avdelning 9

Att bygga ett skepp

Skeppsritningar och byggteknik

Timmermännen och skeppsbyggmästarna

Avdelning 10

Att segla ett skepp

Sjömän och – kaptener

Avdelning 11

Skeppsbygge och sjöfart vår ekonomiska grundval

Från trä till kolfiber (modernt båtbygge; Nautor, Baltic m.fl.)

JAKOBSTADS GAMLA HAMN

Avdelning 1

Pedersöre hamn, medeltida handelsplats intill Pedersöre kyrka

Jakobstad grundas vid Pedersöre hamn,

Stadsfjärden, bodar på Herrholmen, Bodholmen m.fl. ställen,

Stadsfjärden uppgrundas och nuv. Gamla hamn blir hamn för staden

Avdelning 2

Gamla hamns historia 1600-talet till b. av 1800-talet

Österbottens bästa hamn

Intyg; Pål Lijthen ”St Phillipus” 1682, kommandör Christoffer Vernich (Wernfeldt) två lastdragare 1686

Beskrivningar av hamnen

Reinius 1751, Aspegren 1763, tullinspektör Eles 1773, borgmästare Häggström 1784

Sjökort

Första sjökortet på uppmaning av lotsväsendet 1763 av Jonas Cajanus

Avdelning 3

Anläggningar i hamnen under 1700-talet

Pålverk före Stora ofreden, nytt pålverk på Nätinabban och på Biskopsholmen

Lastageplatsen på Kittholmens södra strand med tjärnmagasin och bodar

Lastningsbryggor och bråbänkar

- Malmska bryggan eller gamla Tullbryggan,

- Lindskogska bryggan

Tullhus och – bryggor

- Senare en ny Tullbrygga från 1827

Avdelning 4

Verksamheter i hamnen

Beckbruket 1754 -

Repslagarbanan 1812 –

Båtvarv 1904 –

Avdelning 5

Mekanisk verkstad, tillverkning av båtmotorer

Båtmotorer tillverkade i Jakobstad (**Båtmotormuseet**)

BECK
HAMN

Utkast

Utvecklings planer, Gamla Hamn

Ab Beck Hamn Oy

2012-11-15

Plats:
Gamla Hamn,
Jakobstad

Johan Forsman

1. INFORMATION

Ab Beck Hamn Oy kontaktades av Arkitekt Anders Höglund gällande Vega stiftelsens initiativ med syfte att utveckling Gamla Hamns området. Detta dokument skall betraktas, som ett riktgivande utlåtande gällande Ab Beck Hamns synpunkter till det förslaget. Vega skeppet har föreslagits vara epicentrum och tanken, enligt vad Ab Beck Hamn Oy förstår, är att området utvecklas som en helhet. Vega, med dess historia i samklang med privat entreprenörskap, där verksamheterna stöder varann och möjligtvis bildar synergier.

2. BAKGRUND

Då Ab Beck Hamn Oy övertog arrendet över tomten intill ACC och samtidigt köpte de fastigheter, som finns på tomten, var tanken att under en 5år's period kunna restaurera byggnaderna och inleda verksamhet som stöder utveckling av Gamla Hamns området. Den ekonomiska svackan 2008 inföll olägligt och bolaget har inte kunna fullfölja dessa planer. Bolaget har gjort de nödvändiga reparationer som krävts och har till stor del kunnat städa upp allt bråte, som lämnas kvar på området av tidigare intressenter. Fastigheten hyrs för tillfället av ett antal företag/personer som kalllager.

3. VEGA PLANERNA

Ab Beck Hamn Oy välkomnar verkligen den nya planen. Området kunde med fördel aktiveras och temat, som Ab Beck Hamn Oy förstått det, är i linje med bolagets visioner. Att kunna kombinera delvis kommunala verksamheter med privat entreprenörskap känns, som ett fungerande koncept. Att helt och hållet gör området till ett museiområde känns inte som en modell där Ab Beck Hamn Oy kan känna sig trygg i sina eventuella investerings beslut.

Ab Beck Hamn Oy's stödord för Gamla Hamn: hantverkarkollektiv – showrooms –hållbarutveckling – ekologi tycker vi rimmar väl med tankarna kring Vega epicentret

4. ENGAGEMANG

Ab Beck Hamn Oy tackar för att vi fått ta del av de nya planerna och hoppas kunna medverka i fortsatta diskussioner gällande Gamla Hamns utveckling.

Vänligen

Ab Beck Hamn Oy

Jakobstad 15 November 2012

Johan Forsman