**Kuggom
– båtbyggartraditioner som inte får brytas

TEXT: THOMAS ROSENBERG**

*Säg Kuggom, och de flesta associerar till stolta båtbyggartraditioner. Också på finskt håll, eftersom många av eleverna i den gamla folkhögskolan på Kuggomåsen i Pernå på sistone varit finskspråkiga. Inte minst på båtbyggarlinjen, som alltid varit skolans flaggskepp.*

Men säg den glädje som varar; senast vid utgången av år 2014 är det slut. Inte bara båtbyggeriet utan hela folkhögskolan. Så har ägaren och den nuvarande upprätthållaren Axxell bestämt. Beskedet i slutet av mars 2013 slog ner som en bomb i Lovisanejden, för vilken Kuggomskolan varit en viktig bildningshärd alltsedan skolan inrättades 1905.

**EKONOMIN** har visserligen alltid varit ett problem, men så har det varit för alla folkhögskolor. I slutet av 1990-talet var problemen så stora att Svenska Folkskolans vänner trädde in och räddade skolan. Man övertog i samma veva också några andra folkhögskolor, för att senare överlåta dem åt nybildade Axxell.

Den senaste tiden har varningssignalerna inom Axxell duggat tätt. Mest hotade har folkhögskolorna i Kuggom och Lappfjärd varit. Båda är små, men viktiga för respektive region, och framgångsrikt profilerade: Lappfjärd på musik, främst populär sådan, och Kuggom på hantverk.

Popmusikutbildningen i Lappfjärds folkhögskola, som påbörjades 1982, har enligt Sven-Erik Klinkmann varit helt avgörande för det ”österbottniska popklustret” (Klinkmann 2013). En avläggare av den rikssvenska schlagerindustrin som genererat allt från musikteater och dansband till Krista Siegfrids.

**KUGGOM HAR** i sin tur profilerat sig på hantverk, med båtbyggeriet som pärlan i kronan. Men det räckte inte för ägarna. Utslagsgivande var uppenbarligen att man i Lappfjärd haft betydligt starkare lokal uppbackning. Österbottningar är vana att ”springa i trapporna”, och dessutom försvagades det lokala stödet för Kuggomskolan märkbart sedan SFV och senare Axxell tog över. Och ännu sämre blev det då det starkt svenska Pernå uppgick i storkommunen Lovisa, för vilken stödet för Kuggom inte är lika självklart.

Och det trots att allt fler finskspråkiga, fr.a. bland de nyinflyttade, fått upp ögonen för de möjligheter Kuggom ger. Lovisa har upplevt ett dramatiskt uppsving när det gäller intresset för allt gammalt och genuint. Evenemanget Lovisa Historiska Hus lockar sedan 2005 årligen kring 10 000 personer, och den pittoreska miljön är i dag Lovisas främsta trumfkort. Intresset för hantverkskurserna har stadigt vuxit, och detsamma gäller båtbyggeriet. Det är många som under de senaste två-tre decennierna tagit ett sabbatsår och byggt sig en båt, eller skaffat sig ett yrke som båtbyggare.

**MEST KÄND** har man blivit för de större båtar man byggt eller renoverat. Den kändaste kanske Daphne, som numera ligger på paradplats i Åbo. Men man har arbetat också med större fartyg. Det senaste s/y Hoppet, den estlandssvenska skuta som SFV åtog sig att rädda, och som åren 2006-2010 byggdes upp helt på nytt i M-Yachts hall i Valkom i Lovisa, med hjälp av båtbyggare från Kuggom, i form av en ettårig skeppstimmermanskurs (Westerholm 2010 och 2012, Rosenberg 2013).

Några år tidigare byggdes s/y Österstjernan vid Skeppsbron Lovisa. En drygt 20 m lång replik av en gammal s k paketjakt som åren 1815-1848 gick i trafik mellan Lovisa och Stockholm. Också nu bidrog Kuggom i form av två skeppstimmermanskurser som sträckte sig över sammanlagt två läsår.

**MEN LÅT OSS** backa lite. Östra Nylands folkhögskola grundades år 1905, under namnet Östra Nylands lantmanna- och husmodersskola. Till inspiratörerna hörde Pernåbördige Wilhelm Grefberg, som varit med om att grunda Svenska folkskolans vänner, samt Axel Olof Freudenthal, som i slutet av 1800-talet firade sina somrar i Östnyland, först i Strömfors skärgård och sedan på Sarfsalö.

Redan från början intog skärgårdsnäringarna en stark ställning. Till skolans upptagningsområde hörde ju skärgårdskommunerna Pernå, Strömfors och Pyttis. Redan från 1911 startade man, som den första folkhögskolan i Finland, en speciallinje för fiskare, den s k fiskeriavdelningen. Och redan följande läsår byggde eleverna en fiskarbåt, ”17 fot lång, på ekspant och kopparfäst” (Sirén 2005, 38). Och så skulle det fortsätta.

**BÅTBYGGANDET** vid Kuggomskolan påbörjades alltså redan under fiskeriavdelningens första verksamhetsår. Den första läraren var lotsen Anton Forssell. Sedan han återgått till sin lotstjänst 1918, i det självständiga Finland (efter att i likhet med många andra finlandssvenska lotsar ha vägrat arbeta för de tsarryska myndigheterna under ofärdsåren), blev det ett uppehåll i båtbygget. Det återupptogs år 1922, då avdelningen omorganiserades under namnet Pernå fiskarskola. Då byggdes också en ny båtverkstad. De övriga linjerna var lantmanna- och husmoderslinjen.

**SEDAN** 1922 har verksamheten bedrivits rationellt med framstående båtbyggare som lärare: Hjalmar Serenius 1922-24 och 1930-34, Karl Sund 1924-30, Hemming Blomkvist 1934-37, Hemming Forsell 1937-48, Ragnar Palmgren 1948-64 och Max Mattson 1964-72. Åke Stenvik verkade som timlärare mellan 1982 och 1986, då elevantalet var så stort att det behövdes två lärare. Erkki Lönnqvist knöts till skolan i november 1972. Han verkade som ansvarig lärare ända till sin pensionering 2005, och är den som fortfarande i hög grad personifierar kunnandet inte bara på Kuggom utan i hela Lovisanejden. Lönnqvist berättar att det under hans tid byggdes sammanlagt 123 träbåtar, 129 plastbåtar samt 42 kanoter (kajaker och kanadensare).

Fram till 1973 var det enbart trä som gällde, men sedan tog plasten nästan över. Men redan på 1980-talet återkom träbåtarna och har sedan dess varit Kuggoms kändaste symbol. Tillverkningen av glasfiberbåtar fanns visserligen länge kvar, och den nuvarande läraren John Stenberg berättar att den sista glasfiberbåten byggdes år 2008. Till det nationella båtbyggnadsprogrammet hörde nämligen också ett ”plastpaket”.

**ERKKI LÖNNQVIST** gick i lära hos sin pappa Sulo Lönnqvist, också han legendarisk båtbyggare. Erkki byggde sin första båt redan som 12-åring. Som 15-åring började han arbeta både i sin fars båtbyggeri och på Finska fiskeris båtvarv i Patuna, som var en del av Nordström-koncernen. Där seriebyggdes båtar för export till USA. Efter en kortare sejour vid Valkon Laiva, sedermera Rauma Repola, återvände Lönnqvist till Finska Fiskeri. Här byggdes båtar i rena serieproduktionen. Under en enda vinter byggdes t ex 32 Göteborgsekor och 17 Lightningar, de senare alla i mahogny. På Kuggom byggdes under Lönnqvists tid 12 Göteborgsekor.

**LOVISA** är faktiskt den ort i Finland som har de flesta Göteborgsekorna, något man kan bevittna under det årliga storevenemanget Lovisa Small Ships Race, som i mitten av juli samlar träbåtsentusiasterna. Också av Lightningar finns den största flottan i Lovisa. I slutet av 1950-talet arrangerades här rentav Europamästerskapen i den klassen.

Finska Fiskeri har också byggt mest folkbåtar i Finland, den sista 1975. Totalt hela 45 folkbåtar, det största antalet byggt av ett enda varv. På Kuggom byggdes en folkbåt.

Även om det redan fanns långa traditioner på Kuggom då Lönnqvist började var det si och så med både virket och utrustningen. Han tar som exempel den spetsgattade roddbåt man byggde åt den tidigare läraren Anton Forssell. Denne var glad, men inte nådig ifråga om råvaran: ” He är no allt bra, men sku det int ha kuna vara liiite betär virke?”

Till en början var eleverna också ganska ”valpiga”, dvs unga och oerfarna, vilket gjorde att byggandet fick delvis hobbyartade drag. Men småningom höjdes ambitionsnivån, och elevernas ålder. Allt fler började också fråga sig varför man inte kunde få också yrkesutbildning i branschen.

**HÖSTEN 1978** drabbades Kuggomskolan av en överraskande motgång. Man fick plötsligt beskedet att Pernå fiskarskola inom tre månader skulle dras in och överflyttas till den nygrundade och tvåspråkiga statliga fiskeriläroanstalten i Pargas, även om man tidigare utlovats en övergångstid på tre år.

Som en kompensation för förlusten, och tack vare aktiv lobbning, fick man fortsätta båtbyggarlinjen med det specialanslag fiskarskolan fått av yrkesutbildningsstyrelsen. Till motiveringarna hörde att skolan hade en så lång tradition (Sirén 2005, 112). Den nya linjen antog namnet Pernå skärgårdsskola, även om den formellt var en av flera linjer vid folkhögskolan. Under det namnet verkade linjen in på 1990-talet, för att sedan småningom ersättas av benämningen Kuggomskolans båtbyggnadslinje.

**ERKKI LÖNNQVIST BERÄTTAR** att det under 1980-talet fanns flera starka profiler bland eleverna, såsom Jan Backman från Jakobstad och Martin Rosenstedt från Vanda. Båda numera erkända båtbyggare med framgångsrika varv, den förra i Jakobstad och den senare i Lovisa. Rosenstedt arbetade en tid på Kuggom, tillsammans med Lönnqvist. Andra lyskraftiga namn är Magnus Granström och Jyrki Ikonen, som bägge liksom Rosenstedt också arbetat som lärare på skolan. Granström arbetar idag på Rosenstedts M-Yachts i Valkom medan Ikonen har ett båtbyggeri i Strömfors. Ett ytterligare namn är Micke Bergwall från Sverige. Han jobbade också fyra år som lärare på Kuggom, och finns numera på Åland.

År 1993 kom John Stenberg som elev. Han hade börjat studera skeppsbyggnadsteknik på Tekniska högskolan i Helsingfors, men föredrog att komma till Kuggom.

– Jag såg genast hur duktig han var på båtplanering och -ritning, säger Lönnqvist, och att han som typ var mycket lämplig för folkhögskolan. Han hade ett hjärta för skolan, och ville att eleverna skulle trivas på skolan.

För så var det ännu på den tiden, i folkhögskolmiljön – som Lönnqvist uttrycker det: ”Först normal dag i verkstan, och sen ännu kvällssamkväm varje vecka!”

**I BÖRJAN AV** 1990-talet upplevde man en kris, med väldigt få elever. I Olle Siréns historik över skolan läser vi att Erkki Lönnqvist i ett PM från 12.9.1991 frågar sig: ”Behövs en skola som har bara 5-6 elever per år?”. Men att han själv också svarar: ”Kan en skola som har sin början 1911 bara sopas bort från den finlandssvenska kartan?”

Räddningen blev att skolan från läsåret 1993-94 för första gången erbjöd inte bara hobbybyggande på folkhögskolbasis utan också yrkesutbildning, avsedd för personer med yrkesskola eller tillräcklig arbetserfarenhet bakom sig. Båtbyggnadslinjens program ändrades inte av att ägarförhållandena ändrades från och med 1998, då SFV och senare Axxell tog över.

**ATT SFV TOG ÖVER** innebar givetvis på många sätt en lättnad. Den privata Garantiföreningen hade ensam varit ägare till Kuggomskolan från begynnelsen till år 1998, då man slutligen såg sig tvungen att ge upp och ge över till det nygrundade bolaget Kuggomskolan Ab. Tanken på ett kommunalförbund hade länge varit på tapeten men den måste begravas, bl a av språkliga skäl. Det var, och är, politiskt svårt att uppamma intresse för svenska utbildningsanstalter i en tvåspråkig kommun.

Lösningen blev ungefär som i Lappfjärd, dvs en ägarbas bestående av SFV, garantiföreningen och kommunen, i detta fall Pernå. Det nya kapitalet tillfördes av SFV, medan garantiföreningen tillsköt fast egendom i form av ett flertal byggnader och tomtmark.

Från år 2003 överfördes huvudmannaskapet till den nya organisationen Ab Svenska folkhögskolan-SFV, eller Svefol. Hit hörde en grupp skolor SFV då ägde: Finns, Solvalla, Lappfjärd, Närpes och Kuggom samt studieförbundet Distis och den estlandssvenska institutionen Paslepp. Senare tillkom Cityfolkhögskolan i Helsingfors.

**UNDER DE FÖRSTA** åren hade Kuggomskolan ännu viss självständighet, och framför allt en egen rektor/VD, Annika Weckman. Hon var, som Erkki Lönnqvist konstaterar, ”den sista riktiga rektorn på Kuggom”. Under hennes tid påbörjas den medvetna hantverksprofilering som fortfarande är Kuggoms signum, och ypperligt kompletterar båtbyggnadstraditionerna.

Men sedan började problemen. Då Kuggom integrerades i Axxell spelade folkhögskolorna ohjälpligen andra fiolen eftersom all energi satsades på yrkesutbildningen, framför allt i Västra Nyland. De lokala rektorerna ersattes av platschefer, ett system som är destruktivt för varje skola oberoende av nivå, men ödesdigert för en folkhögskola.

**DE SENASTE ÅREN** har följaktligen präglats av nerförsbacke. Inte nog med att ägarna riktat det mesta av intresset på yrkesutbildningen i västra Nyland, och de dyra satsningarna i Helsingfors (G 18). Det lokala chefskapet har dessutom varit svagt, och tydligen haft i uppgift att köra ner verksamheten. På annat sätt kan man inte tolka den nonchalans med vilken Kuggom har skötts de senaste åren. Fjärran de motiveringar som förespeglade SFV då man gick in för att rädda skolan. Christoffer Grönholm, dåvarande kanslichef, motiverar i ett brev till Garantiföreningen den 11.6.1997 att ”(Kuggomskolans verksamhet är) synnerligen värdefull i både kulturpolitisk och utbildningspolitisk bemärkelse” (Sirén, 107).

**TROTS OROSMOLNEN** är verksamheten fortfarande i full gång. Utöver hantverkskurserna finns två typer av båtbyggnad, dels en 2 ½ årig artesanlinje, dels en ettårig folkhögskollinje, eller ”bygg din egen eka”. Den sistnämnda, gemenligen kallad ”gubbdagiset”, är väldigt populär eftersom många i mogen ålder vill ta sig ett sabbatsår. Och man har redan fått så många anmälningar till ekalinjen läsåret 2013-2014 att den torde bli av, utöver de artesaner som blir färdiga vid utgången av år 2014.

– Vi har också haft flera ”återfallsförbrytare”, konstaterar John Stenberg, dvs personer som kommer tillbaka för att bygga på sina kunskaper.

Lärarna är i dag två: John Stenberg, med ansvar för båtplanering och -ritning, samt Anssi Kuisma, ansvarig båtbyggnadslärare.

Kuggom är den enda skola som ger utbildning på området i Svenskfinland. Yrkesutbildning i båtbyggeri ges också vid Optima i Jakobstad, men där gäller enbart glasfiber. På finskt håll ges utbildning i träbåtsbygge i Åbo, Fredrikshamn, Nyslott och Kuopio.

Ett stort lyft för verksamheten var den stora båthall som började byggas hösten 2004 och stod färdig 2005. Merparten finansierades av SFV, men man fick också betydande EU-stöd via TE-centralen.

**UTÖVER DE BÅTAR** som byggts under kurserna har man gjort en hel del beställningsjobb, som man delvis kunnat integrera i undervisningen.

– Jag talade alltid för att undervisningen i båthallen borde täcka hela spektret av båtbygge, säger Erkki Lönnqvist.

Det i särklass största båtprojektet som genomförts på Kuggom var motorbåten Kristina, kravellbyggd i mahogny, helt överbyggd och med en vikt på 6 ton. Det var en beställning från Helsingfors. Arbetet fodrade mera kvalificerade förmågor, vilket gjorde att Martin Rosenstedt stannade tre år på Kuggom, varefter han omedelbart började med eget företag.

Förutom behövlig övning, och inkomster förstås, har beställningarna gett skolan välkommen PR. För det har ofta handlat om båtar som varit både välkända och vackra. Till dem hör s/y Daphne, en ketchriggad båt som blivit berömd genom Göran Schildts böcker. I slutet av 1990-talet återbördades den gamla damen från Karibien till Finland, i ett bedrövligt skick, och återfick efter närmare 5000 arbetstimmar åren 1997-2000 sin skönhet. I dag ligger hon utställd i Forum Marinum i Åbo.

**TILL DE VERKLIGA** pärlorna hör Tesorina, en 8 m lång motorbåt i mahogny vars skönhet väckte stor beundran på Helsingfors båtmässa 1997 (då ännu halvfärdig) och 1998, då hon valdes till utställningens vackraste båt. Hon ritades och planerades av Erkki Lönnqvist och John Stenberg, utgående från fadern Sulo Lönnqvists ritningar.

– ”Är den här byggd i Italien?”, frågade en besökare på Helsingfors båtmässa en gång vid åsynen av Tesorina, berättar Lönnqvist. Då vet man nog att det är god reklam!

Det goda ryktet gäller inte bara Kuggom utan också de andra båtbyggerierna i Lovisa. För somliga går rötterna långt tillbaka medan andra startas av tidigare Kuggomelever. Martin Rosenstedts M-Yacht är t ex i dag ett välrenommerat företag, också internationellt. Här servas och repareras också välkända båtar från over there. En av dem s/y ”Rugosa”, en 60-fot lång New York 40:a, planerad av legenden Nathaniel Herreshoff, och ägd av hans sonson Halsey Herreshoff. En annan kändis är s/y ”Caresse”, en sexa från Åbo Båtvarf, som byggdes om från grunden, blev mycket omtalad på båtmässor och såldes till en tysk bankir. En i finlandssvenska vatten välkänd båt som fått ansiktslyftning på M-Yachts är scouternas skolfartyg s/y Navigator.

**ALLT DETTA** är kringeffekter av verksamheten på Kuggom, i kombination med traditioner som länge funnits i nejden, från Borgå i väster till Pyttis och Kotka i öster. Och icke att förglömma de numera ryska utöarna i östra Finska viken, dvs Hogland, Tytärskär, Lövskär och Seitskär, med en särpräglad båtbyggnadstradition som befolkningen efter krigen tog med sig till den finländska sidan.

Men allt detta förutsätter, poängterar Erkki Lönnqvist, att det finns en kontinuerlig utbildning:

– Hantverket uppskattas i dag, men det måste pågå kontinuerligt för att leva. Det kan man inte läsa i en bok. Och det går inte att sköta med en kurs då och då.

**Artikelförfattaren
Thomas Rosenberg,** PM, sociolog, skriftställare och samhällsanalytiker.

Adress: Drottninggatan 28, 07900 LOVISA
Tfn: +358 (0)19 533 365, +358 (0) 50 528 7171
e-post: thomas.rosenberg@sulo.fi

Referenser:

Klinkmann, Sven-Erik: Ett österbottniskt popkluster? Vasabladet 20.4.2013

Klinkmann, Sven-Erik: Popklustret från Molpe till Japan. Vasabladet 21.4.2013

Rosenberg, Thomas: Hoppets långa resa. Svenskbygden, 1/2013

Sirén, Olle: ”Den östligaste svenska”. Hundraåriga Kuggomskolan, Östra Nylands folkhögskola, i sina historiska sammanhang. Skrifter utgivna av Svenska Folkskolans vänner, volym 174, 2005.

Westerholm, Sten: Den sista skutan. Berättelsen om Hoppet av Spithamn och hennes samtid. Skrifter utgivna av Svenska folkskolans vänner, vol. 184. Helsingfors 2010 (2008).

Westerholm, Sten: Hoppet som kom hem! Skärgård 3/2012.

Illustrationener:

- på kommande

Sedan fotona: jag har inte ännu heller fått dem, och måste skaloja efter dem på nytt.

Men jag fick in en liten rättelse av Erkki Lönnqvist. Klipper in hans mejl nedan. Jag återkommer just med ett nytt avsnitt av texten där jag bakat in hans kommentar.
Och återkommer så snart som möjligt med fotona.
Thomas

--