

Klassikot lipuivat VERKKOON

PUUVENEHARRASTAJA MATS VUORENJUURI SAI AJATUKSEN LUODA KLASSIKKO-PURJEVENEILLE UUDEN VERKKOSIVUN CLASSICSAILBOATS.INFO, JOTTA NIIDEN TAUSTALLA OLEVAT TARINAT SAISIVAT LAAJEMMAN YLEISÖN.

Mats Vuorenjuuri kertoo, että useat suomalaiset puuvenekirjat loivat taustan verkkosivun perustamiselle.

– Kun olin niitä lukenut, niin opin, kuinka rikas Suomen puuvenehistoria onkaan. Ajattelin, että voisi olla kysyntää verkkosivuille, jotka esittelevät klassikkoveneitä. Lähdin viemään projektia eteenpäin yhdessä tietokirjailija Pirkka Leinin kanssa, Vuorenjuuri kertoo.

Nelikymppisellä Vuorenjuurella on pitkä puuvenetausta.

– Minulla on veneilytaustaa lapsuudesta, ja aloitin veneilyn jollalla. Lisäksi olen ollut Purjelaivasäätiöllä aluksilla oppilaana ja kouluttajana. Olen purjehtinut niillä Itämeren lisäksi Atlantililla ja Karibianmerellä.

– Pikkuhiljaa alkoi oma vene kiinnostaa, ja päädyin sitten puuveneeseen. Nykyään purjehdin pienillä puupursilla eli sellaisilla, jotka saa kärryyn.

– Olen harrastanut myös puuveneiden kunnostamista. Puuveneilijöitä kiinnostaa yleensä myös niiden kunnostus- ja rakentamispuoli.

Ammatiltaan Vuorenjuuri on graafinen suunnittelija ja valokuvaaja.

– Purjeveneeni on amerikkalaisen N. G. Herreshoffin suunnittelema päiväpursi.

Vene on suunniteltu 1800-luvun lopulla. Se rakennettu vuonna 2000 Suomessa.

MIKÄ ON KLASSIKKOVENE?

Veneestä tulee virallisesti klassikkovene vasta, jos klassikkoveneraati hyväksyy veneen sellaiseksi. Ohjeet

klassikkovenestatuksen saamiseksi löytyvät Mahogany Yachting Society (MYS) verkkosivuilta www.mys.fi. Luokitusta voi hakea niin purje- kuin moottoriveneille.

Klassikkovenerekisteriin päästämiseen on kolme ehdotonta kriteeriä: veneen on oltava rakennettu huvia- tai kilpaveneeksi, sen on oltava vähintään 50-vuotias, ja sillä on myös oltava riittävästi dokumentoitu historia.

– Täytyy tietää, ketkä ovat veneen omistaneet ja mitä huolto- ja korjaustoimenpiteitä veneelle on tehty. On myös tiedettävä, missä vene on rakennettu. Aina kun lähtee venettä kunnostamaan tai entisöimään, se pitää dokumentoida kirjallisesti ja kuvin.

Kolmen ehdottoman vaatimuksen lisäksi ainakin yhden lisäkriteerin pitää täytyä. Lisäkriteerit ovat: rakennettu Suomessa, suomalainen suunnittele-

lija, vene edustaa yleistä tyyppiä Suomessa, vene on ollut käytössä Suomessa, ja vene edustaa harvinaista tyyppiä.

Jos veneelle haetaan vaativampaa K-merkintää eli sertifikaattia kulttuurihistoriallisesta merkittävydestä, kaikkien seuraavien kriteerien on täytyttävä: vene on rakennettu huvia- tai kilpaveneeksi, se on vähintään 50 vuotta vanha, sillä on erittäin kattavasti dokumentoitu historia, se on hyvässä merikelpoisessa kunnossa (tästä voidaan tehdä poikkeuksia), ja vene on kulttuurihistoriallisesti merkittävä.

K-merkinnässä vene arvioidaan aina yksilönä. K-merkintä ei koske venetyyppejä tai -sarjaa.

VALTIOLTA AVUSTUSTA VENEEN KUNNOSTUKSEEN

Vuorenjuuren mukaan klassikkorekisterimerkinnästä tai K-merkinnästä on paljon hyötyä veneenomistajalle.

– Siinä on se etu, että samalla oman veneen historia tulee selvitettyksi, joka taas auttaa säilyttämään veneen arvon paremmin tai saattaa sitä jopa nostaa. Kun tiedetään veneen kunnossapitohistoria, niin sekin on iso etu niin myyjän kuin ostajan kannalta.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi veneeksi rekisteröiminen voi tuoda myös avustuksia veneen korjaamiseen ja entisöimiseen.

– Museovirasto myönsi ennen kunnostustukia vain kulttuurihistoriallisesti merkittäville laivoille. Nykyään näitä myönnetään myös veneille. Klassikkovenerekisteröinti tai K-venemerkinä ovat hyviä lähtökohtia hakea tätä kunnostamistukea, Vuorenjuuri sanoo.

RAATI PÄÄTTÄÄ

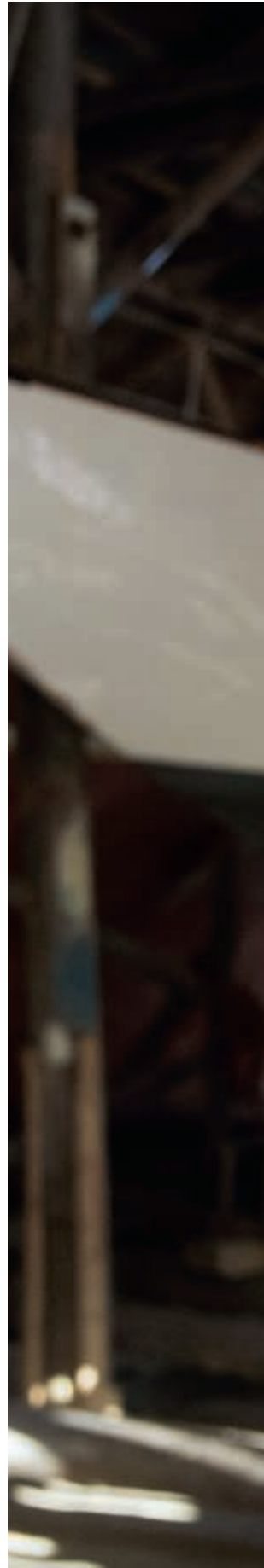
– Klassikkovenerekisteriin hyväksyttävien veneiden hakemuksia arvioi lautakunta, joka koostuu 12 asiantuntijasta.


– He muodostavat ”K-raadin”, jolla on erityisosaamista veneenrakennuksesta, suunnittelusta, entisöinnistä, konservoinnista, klassisista purjeveneistä ja moottoriveneistä.

– K-raati kokoontuu kaksi kertaa vuodessa: keväällä ja syksyllä.

– K-raati arvioi veneet, joille myönnetään klassikkovenestatus.

– Joillekin veneille myönnetään myös K-merkintä todisteeksi, että veneellä on kulttuurihistoriallista arvoa.



A man with a beard and glasses, wearing a yellow knit beanie and a grey turtleneck sweater with green suspenders, stands with his arms crossed in a workshop. The background shows a large, polished wooden boat hull and various tools and equipment.

Mats Vuorenjuuren mie-
lestä puuveneisiin liittyy
väärä mielikuvia harras-
tukseen liittyvästä työ-
määrästä: - Jos puuvene
on terve ja hyväkuntoinen,
riittää veneelle syksyisin
ja keväisin tehdyt pie-
net huoltotoimenpiteet.
Tarpeen vaatiessa on toki
tehtävä myös isompia
remontteja.

TIEDOT KOOTUSTI VERKOSSA

Vuorenjuuri kertoo, että tiedot klassikkovenererekisteröidyistä ja K-merkityistä veneistä tuovat arvokkaan lisän classicsailboats.info -verkkosivuprojektille.

– Mahogany Yachting Society ylläpitää klassikkovenererekisteriä ja K-merkintää. Ne julkaistaan sivustollamme vuoden 2018 aikana, kenties jo kesään mennessä.

MYS julkaisee rekistereitä jo omilla sivuillaan. Classicsailboats.info -sivun tarkoituksena on kuitenkin tuoda yleisölle tarinoida venetyypeistä ja eri veneluokkien synnystä. Tarkoitus ei ole olla kilpaileva vaihtoehto MYSin sivuille.

– Tässä on kyse yhteistyökuviosta. Meillä on enemmän taustatietoa sivuilla veneistä ja niiden suunnittelijoista.

– Tämä sivusto on ensisijaisesti suunnattu ihmisille, joita kiinnostavat puuveneet ja klassikkoveneet. Tavoitteena on tietenkin, että myös muut kiinnostuisivat näistä sivuista. Siellä on mielenkiintoisia tarinoita mukana. Puuveneet ovat myös kulttuurihistoriaa.

Sivuston teksteissä on hyödynnetty veneistä kirjoja ja artikkeleita kirjoittaneiden Pirkka Leinon, Yrjö Klipin, Juha Aromaan ja Henry Clay Ericssonin tekstejä.

– Henry on vastannut sivuston englanninkielisestä osuudesta. Kuvia olemme saaneet historiallisten lähteiden lisäksi käyttöön Erik Lähteen-

mäeltä sekä klassikkovenekuvaaja Jorma Rautapäältä.

”KANNATTAA ALOITTA A PIENESTÄ”

Mats Vuorenjuuren mielestä puuvene omistamiseen liittyy paljon vääriä mielikuvia. Usein ajatellaan, että puuveneessä on niin paljon työtä, että kunnostamiseen menevät veneilijän kaikki aika ja rahatkin.

Hän neuvoo aloittelijaa hankkimaan puuvene, joka on hyvässä kunnossa tai suhteellisen uusi. Puuveneharrastus kannattaa aloittaa pienestä ja sovittaa vene omien tarpeiden mukaan.

– Minulla kun on suhteellisen pieni ja hyväkuntoinen puuvene, niin olen kauden alussa vain hionut lakkapinnat karhunkielellä ja laittanut yhden uuden lakkakerroksen. Siinä menee korkeintaan kaksi tuntia, kun se on hiottu ja lakattu uudestaan.

– Lisäksi olen kyllästännyt veneen sisäpuolelta pellavaöljyn, pineeritärpätin ja lahosuojan seoksella, jolloin se ei veteen mennessään ime itseensä niin paljon vettä. Yleensä isommat veneet kyllästetään paljon harvemmin. Ne kyllästetään silloin, kun ne rakennetaan ja tämän jälkeen noin 5–10 vuoden välein.

Huonokuntoisen puuvene hankkimista Vuorenjuuri kehottaa harkitsemaan pitkään.

– Jos on käsistään kätevä, arvostaa kunnostamista ja siihen on mahdollisuus, voi harkita vähän huonokuntoi-

sempaa. Jos ei ole aikaa tai taitoja, niin silloin kannattaa hankkia terve puuvene. Vaihtoehtona on myös palkata ammattitaitoinen veistäjä tekemään vaativimmat työt.

Vuorenjuuri muistuttaa, että klassikkoveneiden eli yli 50-vuotiaiden puuveneiden harrastaminen on puuveneharrastamisen kovin laji, joka vaatii huomattavaa omistautuneisuutta.

– Jos puhutaan klassikkoveneistä, niin niiden huoltaminen ja erityisesti kunnostaminen on hyvin vaativaa ja aikaa vievää. Ne ovat haastavia projekteja, Vuorenjuuri summaa.

📄 Klassikkoveneet olivat näyttävästi esillä Helsingin venemessuilla helmikuussa. Klassikkoveneeksi hyväksytty vene saa todistuksen, joka nostaa veneen arvoa.

Koko kansan ”FOLKKARI”

Klassikkovenesivustolla on omistettu oma lukunsa myös pohjoismaiselle Kansanveneelle eli ”folkkarille”. Yli 60 vuoden ajan Kansanvene on ollut optimistijollan jälkeen purjehduksen tunnetuin yksityyppiveneluokka.

Ensimmäinen Kansanvene laskettiin vesille Göteborgissa Ruotsissa 23. huhtikuuta 1942. Jo ennen ensipurjehdusta venettä oli Ruotsissa tilattu 70 kappaletta.

Suomeen Kansanveneeseen toi venesuunnittelija Gösta Kyntzell. Hän tilasi veneen Porvoosta Wileniuksen telakalta. Vene sai nimekseen Lill-Inga. Purjetunnukseksi tuli luokkamerkki F ja rekisterinumeroiksi L-1.

Lill-Inga laskettiin vesille 2. heinäkuuta 1942. Kaksi päivää myöhemmin se osallistui Nyländska Jaktklubbenin (NJK) matkakilpailuun.

Venetyyppiä on moitittu hitaaksi. Toisaalta sen merikelpoisuus on legendaarinen. Veneen pituus on vain 7,4 metriä ja leveys 2,2 metriä. Silti sillä on osallistuttu Gottland Runt -avomerikilpailuun. Hieman muunneltuna kansanveneellä on ylitetty niin Atlanti kuin Tyynimerikin.

Vuonna 1959 Kansanveneellä voittiin Dover-Calais -kilpurjehdus Englannin kanaalin yli. Itämeren oloissa se kestää säätä kuin säätä.

Kansanvenettä ei tarvitse reivata juuri missään tuullessa, jossa tavallinen purjehtija lähtee merelle. Sen lisäksi sillä on köliveneeksi poikkeuksellinen ominaisuus: vene purjehtii hyvin myös ilman fokkaa. Tämä tarjoaa vielä enemmän mahdollisuuksia selvitä pahasta säästä.

Suomessa Kansanveneiden todellista kulta-aikaa oli 1960-luku. Tuolloin valmistui noin 120 uutta venettä. Vuonna 1965 valmistui kahdessadas vene.





Klassikkoveneen on oltava vähintään 50 vuotta vanha. Siihen ei saa tehdä rakenteellisia muutoksia, kuten muuttaa tuulilasin muotoa tai asettelua.

Weekend-veneestä tuli ilmiö 1940-luvun lopulla

Classicsailboats.info –sivusto on oiva heille, joilla on kiinnostusta veneilystä ja sen historiasta. Sivuston hieman arkinen ensivaikutelma kätkee sisälleen suuren määrän tietoa ja tarinoita suomalaisen veneilyn historiasta.

Sivuston tarinoiden selailu on mukavaa puuhaa jäiden lähtöä odotellessa.

Tarinoista näkyy hienosti myös vapaa-ajan veneilyn nousuaika 1950–1960-luvuilla. Toisen maailmansodan jälkeen ihmisillä oli yhä enemmän aikaa, rahaa ja mahdollisuuksia veneilyyn ja muuhun vapaa-ajan puuhaan.

Sivustolta löytyy hauska kirjoitettu tarina suomalaisen Weekend-veeneen synnystä 1940-luvun lopulla.

– Vene syntyi siitä, että siihen aikaan pienet purjeverneet olivat pääosin kil-

papurjeverneitä. Arne Wiklund halusi vähän asuttavamman veneen kuin aikakauden kilpaveneet. Koska hän ei löytänyt sopivaa mallia, hän suunnitteli sen itse, verkkosivuprojektin puhamies Mats Vuorenjuuri kertoo.

Wiklund käytti suunnittelussa apuna Turun veneveistämön asiantuntijamusta. Veneen rakensi Uudenkaupungin veneveistämö.

– Kun hän tuli telakan rantaan ja näki veneen ensimmäisen kerran vedessä, hän huomasi, että se kellui aivan hullussa asennossa keula alapäin. Kun hän tuli veneen lähelle, hän kuuli veneen keulasta äänekkästä naurua. Neljä veneveistämön miestä olivat pakkautuneet veneen keulaan. Kun he tulivat veneestä pois, vene kellui täydellisesti suunniteltua vesilinjaa pitkin, Vuorenjuuri sanoo.

HYVÄ MATKAPURJEHTIJA

Weekend-luokan veneitä valmistettiin 16 kappaletta. Veneet rakennettiin 1940-luvun lopulla. Veneiden lyhyeksi jääneen yhteisen kilpailuhistorian jälkeen ne ovat olleet aktiivisessa matkapurjehduskäytössä. Veneiden mukavuus ja myös kohtuullisen hyvät purjehdusominaisuudet ovat edelleen arvossaan Weekendillä purjehtivien parissa.

Heti sodan jälkeen rakennetut veneet ovat materiaalipulasta huolimatta osoittautuneet hyvin tehdyiksi, ja veneistä suurin osa purjehtii edelleen. Työn laadusta kertoo myös veneisiin alun perin kuulunut kuuden hengen Arabian sinireunainen astiasto, jonka jokaiselle osalle oli suunniteltu veneen pentteriin erityinen pieni laatikosto. ▼