

1/95

OPPISEILI OPPSEGLT

©Jouni Jappinen

Klassiset veneet ry:n jäsenlehti • Medlemsblad för Klassiska båtar rf



KLASSISET VENEET ry

KLASSISKA BÅTAR rf

©Jouni Jäppinen



2

Klassiset veneet ry perustettiin 1989 ylläpitämään vanhaa moottori- ja purjevenekulttuuria, eli sääntöjä lainataksemme: Yhdistyksen tarkoituksena on vaalia klassisten veneiden säilyttämistä, entistämistä sekä käyttöä niiden omassa elementissään. Klassisella veneellä tarkoitetaan vanhaa tai uutta venettä, joka rungolta tai takilaltaan on klassinen...

Meitä yhdistää niin kiinnostus veneisiin kuin merielämään. Me ylläpidämme rekisteriä jäsenistön veneistä. Jäseneksi voi liittyä vaikka ei venettä omistaisikaan: yhdistyksen omistuksessa on tällä hetkellä kolme venettä, jotka kunnostamme talkoovoimin, minkä jälkeen ne ovat jäsenistön käytettävissä.

Klassiset veneet ry järjestää mm. retkiä, tutustumiskäyntejä, kursseja ja tietenkin kilpapurjehduksia. Silti myös leppoisa yhdessäolo, esim. perinteinen rapujuhla, on olennainen osa toimintaa.

Klassiset veneet ry on Loviisan suurimman kesätaapahtuman Loviisan venefestivaalin kantavia voimia. Festivaali järjestetään yhteistyössä muiden alan yhdistysten kanssa. Festivaalin, samoin kuin yhdistyksen muunkin toiminnan keskus, on Loviisan perinteikäs Laivasillan satama-alue. Klassiset veneet ry on osallistunut aktiivisesti sen suunnitteluun ja entistänyt miljöötä pystyttämällä alueelle kaksi viime vuosisadalta peräisin olevaa aittaa. Lisäksi jäsenillä on alueen tuntumassa oma laituri.

Toivotamme kaikki kiinnostuneet, niin veneelliset kuin veneettömätkin, sekä läheltä että kaukaa, tervetulleiksi mukaan toimintaamme.

Klassiska båtar rf är en öppen landsomfattande förening, grundad år 1989, som vill slå vakt om den gamla motor- och segelbåtskulturen - för att citera föreningens stadga: Föreningens syfte är att bevara, restaurera och använda klassiska båtar i deras rätta element. Med klassisk båt avses gammal eller ny båt vars utformning är klassisk i skrov eller rigg...

Det gemensamma för oss är intresset för båtar och sjön. Vi för ett register över medlemmarnas båtar. Man kan bli medlem även utan att ha en egen båt: föreningen äger för närvarande tre båtar som vi håller på att restaurera, varefter de kan användas av medlemmarna.

Klassiska båtar rf ordnar bl.a. exkursioner, studiebesök, kurser och naturligtvis kappseglingar. Men även samvaro under trevliga former, t.ex. den traditionella kräftskivan, hör förstås till.

Klassiska båtar rf är den drivande kraften bakom Lovisas största sommarevenemang Lovisa båtfestival. Den arrangerar vi tillsammans med andra saltstänkta föreningar i bygden. Centrum för festivalen, och för föreningens verksamhet även i övrigt, är det anrika hamnområdet vid Skeppsbron. Klassiska båtar har deltagit aktivt i planeringen av området och restaurerat miljön genom att sätta upp två gamla bodar, båda från förra seklet. Dessutom har föreningens medlemmar en egen brygga alldeles intill området.

Vi önskar alla intresserade, med eller utan båt, från när och fjärran, välkomna med i vår verksamhet.

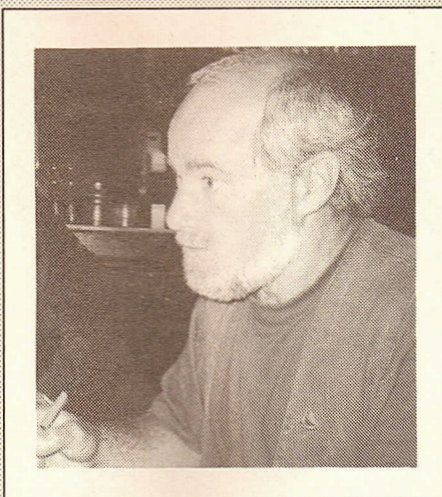
Vita drag

Att stå och se över en havsvik som leder till en stad utan att det syns en enda segel på den varken på väg ut eller in skapade en känsla av nånting ofullbordat, nånting som saknar de där sista penseldragen, ett par vita drag på blått. Den känslan satte igång all den verksamhet som har resulterat i det som vi i dag kan vara stolta över, något som vi har åstadkommit under en relativt kort tidsperiod.

I somras besökte vår danska medlem Kai Flinta Lovisa och utbrast spontant "det är fantastiskt vad ni har fått till stånd". Det är just vad det är.

Han och så många andra från när och fjärran som har bevittnat det vi har skapat kring Skeppsbron, ibland i snöyra och snålblåst, de röda bodarna, bryggan med våra båtar som blir fler för varje år, vimlet under båtfestivalen osv. ger uttryck för en beundran som får fylla var och en av oss som har varit med om att skapa allt detta med tillfredsställelse och stolthet.

De vita penseldragen finns nu där på den förut nästan tomma blå ytan. Stora som Lindens, Undines och Albanus vita skrudar, små som Maijas, Ellys, Fortunas och alla andras gaffel och sprisegel, under Saltkoppens och festivalens tävlingar, icke för att glömma speglingen i Algoths, Androsinas och de andra motorbåtarnas blänkande mahogny. Känslan av att få vara med och skapa nånting som gläder så många har varit värt besväret och kommer att vara det även i fortsättningen.



Valkeat vedot

Näkymä yli kaupunkiin johtavan merenlahden ilman yhtä ainutta purjetta lipumassa merelle tai kohti rantaa viritti tunteen jostain

keskenenäisestä, aivan kuin siniseltä pohjalta olisi puuttunut pari viimeistä valkeaa siveltimeä vetoa. Tämä tunne pani alulle kaiken sen, mistä nyt voimme olla niin ylpeitä, minkä olemme tehneet varsin lyhyessä ajassa.

Kesällä Loviisassa vierailutanskalainen jäsenemme Kai Flinta huudahti spontaani: "olettepa saaneet fantastisen paljon aikaan". Ja juuri siitä on kyse.

Hän ja monet muut läheltä ja kaukaa, jotka ovat omin silmin nähneet mitä olemme Laivasillalla luoneet, -välillä tuulessa ja tuiskussa. Punaiset aitat, oman laiturin johon kiinnittyy vuosi vuodelta useampia veneitä, venefestivaalin ihmisvilinän ja kaiken muun, tuovat julki ihailunsa joka saa antaa meille jokaiselle tässä luomistyössä mukana olleelle tyytyväisen ja ylpeän mielen.

Nyt nuo valkeat siveltimeä vedot ovat ilmestyneet ennen lähes tyhjälle siniselle pinnalle. Suurina kuin Lindenin, Undinen ja Albanuksen purjeet, pieninä kuin Maijan, Ellyn, Fortunan ja muiden kahveli- tai spriipurjeet, Suolakupin ja festivaalin kilpailujen aikana, silti unohtamatta Algothin, Androsinan ja muiden moottoriveneiden kiiltävän mahonkipinnan hohdetta. Tunne siitä, että on saanut olla mukana luomassa iloa niin monille on ollut vaivan arvoinen ja on sitä myös vastaisuudessa.

Klassiska båtar rf är en förening för båtfolk och dess intressesfär omfattar även skötseln av den marina miljön. Därför har föreningen aktivt deltagit i planeringen och förverkligandet av området vid Skeppsbron. Ett synligt resultat av detta arbete är de nybyggda "saltodarna" (deras ursprung och användning är inte känd).

Bodarna är flyttade till sin nuvarande plats från gården på Drottninggatan 12 där de har använts som lagerbyggnader. Tidigare har den stora boden inrymt ett häststall. Ett minne från den tiden är ventilationsluckorna i bakväggen. När bodarna restes upp på nytt byggde man till loft i nedre och övre våningen, något som ursprungligen inte fanns. Också de nedre stockvarven som delvis ruttnat måste förnyas.

Klassiska båtar rf genomförde bodprojektet med talkokrafter. Talkon har ordnats två gånger i veckan i två års tid; varje bod har tagit ett år i anspråk.

Till Klassiska båtar rf donerades bodarna för en nominell ersättning om en mark av handelshögskolans understödsstiftelse i Helsingfors.

Tack vare stiftelsens välvilja kan föreningen nu disponera över utmärkta utrymmen för lagring av material och för reparation av båtar. Även Lovisa stad har stött byggnadsprojektet såväl ekonomiskt som genom att donera själva grunden för byggnaderna.

Klassiska båtar rf vill tacka alla dem som på sätt eller annat bidragit till att bodarna nu står här.

Klassiset veneet ry on veneilevien ihmisten yhdistys ja niinpä sen etupiiriin on kuulunut läheisesti myös veneily-ympäristöstä huolehtiminen. Yhdistys on osallistunut aktiivisesti Laivasillan alueen suunnitteluun ja toteuttamiseen, mistä näkyvänä tuloksena ovat nämä "suola-aitat" (aittojen varsinainen alkuperä ja käyttötarkoitus on

©Jouni Jäppinen

todentamatta).

Aitat on siirretty nykyiselle paikalleen Kuningattarekatu 12 pihalta, jossa niitä käytettiin varastona. Aikaisemmin isoa aittaa on käytetty mm. hevostallina, ja tältä ajalta ovat peräisin takaseinän tuuletusluukut. Aittoja uudelleen rakennettaessa niihin on lisätty ylä- ja alakerran luhdit, joita alkuperäisasuun ei kuulunut.

Myös alimmat

hirsikerrat jouduttiin uusimaan lahovaurioiden johdosta.

Aittahankkeen yhdistys toteutti talkoovoimin. Pari kertaa viikossa ahertaen työ vei aikaa kaksi vuotta, eli yksi aitta saatiin pystytetyksi vuodessa.

Klassiset veneet ry:lle aitat luovutti nimellistä (1 mk) korvausta vastaan Helsingin Kauppakorkeakoulun tukisäätiö, jonka myötämie-lisyyden ansiosta yhdistyksellä on nyt käytössään oivat tilat veneiden kunnostukseen ja tarvikkeiden varastointiin. Myös Loviisan kaupunki on tukenut rakentamista, niin taloudellisesti kuin lahjoittamalla rakennuksen perustukset.

Klassiset veneet ry haluaa kiittää kaikkia tavalla tai toisella aittaprojektiin vaikuttaneita tahoja.



©Jouni Jäppinen



Suolakuppi-kisa talonpoikaisveneille

Koska kaikki talonpoikaisveneet ovat erilaisia ja purjehtivat eri nopeudella, kilpailtaessa käytetään "lys"-tasoituksia. Tasoitus on määritelty kullekin veneelle sen aiemmissa kilpailuissa saavuttaman nopeuden perusteella. Tämä "Lys"-tasoitus ei ole vertailukelpoinen Svenska seglarförbundetin LYS-järjestelmän kanssa, mutta periaate on sama. Koska kilpailutuloksia toistaiseksi on varsin vähän, tasoitus on epävarma.

Jos kilpailuun ilmoittautuu vene, jonka tasoitus ei ole tiedossa, vene voi osallistua ensimmäiseen osakilpailuun kisan ulkopuolella. Kisan jälkeen sille lasketaan tasoitus tietyn kaavan mukaan.

Tasoituskerroin eli "lys"-luku tarkistetaan vuosittain kauden päätyttyä.

Kilpailun tarkoituksena ei ole rohkaista purjehtijoita parantamaan veneen vauhtia erikoisilla takila- tai kölikonstruktioilla, vaan kehittää veneenkäsittely- ja purjehdustaitoa perinteisillä talonpoikaisveneillä.

Kilpailuun kuuluu neljä osakilpailua; kahdessa osakilpailussa tapahtuu takaa-ajolähtö ja kahdessa yhteislähtö. Lopputuloksiin lasketaan mukaan kolme osakilpailua.

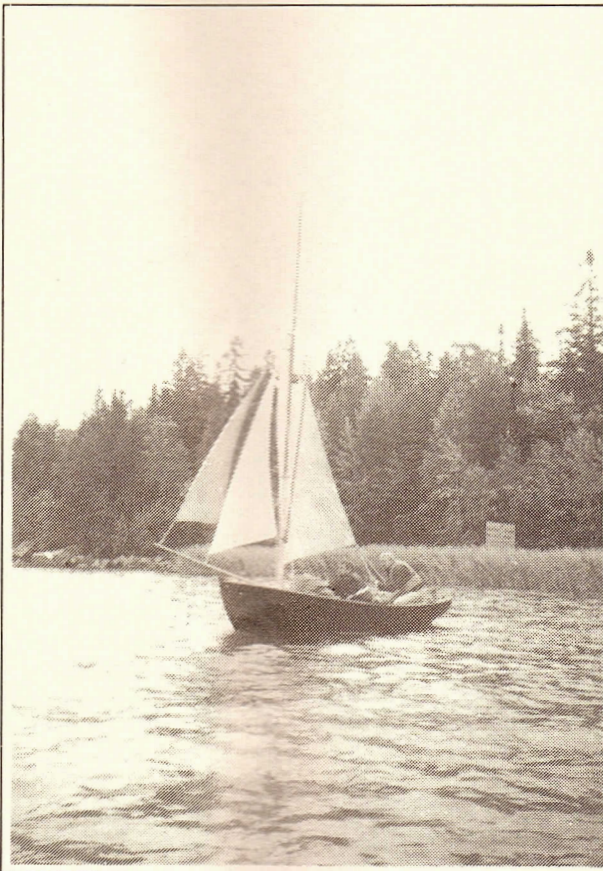
Sijoituksista annetaan pisteitä bonus-pistejärjestelmän mukaan. Jokaisen veneen kokonaispistemäärä on sen kaikkien purjehduksista saamien pisteiden summa. Pienin kokonaispistemäärä voittaa.

Kilpailussa käytetään "kansainvälisten meriteiden sääntöjä", osaa B. Purjehtijoilla tulee olla pelastusliivit ja veneissä asianmukainen varustus. Luovissa saa käyttää toista airoa veneen kääntämiseksi.

Veneiden tulee käyttää maston huipussa tai kahvelin nokassa yhdistyksen viiriä. Perälippua ei pidetä.

Kilpailu keskeytetään ellei ensimmäinen vene ole maalissa kolmen (3) tunnin kuluttua lähdöstä.

Palkintona on kiertopalkinto, joka jää kolmen peräkkäisen kokonaiskisan voittajalle. Muita palkintoja ei saa olla.



Eftersom alla allmogebåtar är olika från varandra och seglar med olika hastighet seglas tävlingarna med "lys"-handikapp. Handikappet för varje båt definieras enligt den hastighet som båten nått i tidigare tävlingar.

Detta "lys"-handikapp är inte att jämföra med Svenska seglarförbundets LYS-system, men principen är den samma. Eftersom resultaten från tidigare seglingstävlingar tills vidare är så få är handikappet inte helt pålitligt.

Om en båt utan handikapp från tidigare tävlingar anmäler sej i en tävling kan båten för första gången segla utanför tävlingen. Efter tävlingen räknas handikappet enligt ett visst system.

Handikapp-koefficienten dvs. "lys"-talet justeras varje år efter säsongen.

Avsikten med tävlingen är att uppmuntra deltagarna att utveckla sin seglings- och

navigeringsfärdighet med traditionella allmogebåtar - inte att förbättra båtens hastighet med speciella rigg- eller kölkonstruktioner.

Tävlingen består av fyra deltävlingar; två av deltävlingarna sker med jaktstart, två med gemensam start. I det slutliga resultatet beaktas tre deltävlingar.

Placeringen i varje tävling belönas med bonuspoäng. Det totala antalet poäng för varje båt består av de poäng som båten nått i alla seglingar. Vinnaren är båten med lägsta totala poängantal.

I tävlingar seglas enligt "regler för internationella farleder", del B. Seglarna skall använda flytvästar och båtarna skall ha behörig utrustning. I kryss är det tillåtet att använda en åra för att vända båten. Båtarna bör ha föreningens vimpel i toppen av masten eller i ändan av gaffeln. Akterfana används inte.

Tävlingen avbryts om inte första båten nått mål inom tre (3) timmar från starten.

Priset består av ett vandringspris som efter tre in-teckningar i följd övergår i respektive vinnarens ägo. Andra priser är inte tillåtna.

Saltkoppen - seglingstävling för allmogebåtar

Yksityiskohtaista tietoa varhaisimmasta aluskannasta ei juuri ole mutta keskiajalle tyypillinen ulkomerialus Suomenlahdella oli kymmenestä kuuteentoista metriä pitkä, alunperin kaksimastoinen, raakapurjeella ja pitkällä airoilla varustettu. Pirkkeli liivereineen tuli kuvaan myöhemmällä ajalla. Täkkiä tai kajuuttaa ei ollut vaan ne korvattiin seileistä koottavalla "teltillä". Kovassa kelissä oli käytössä varavarpeeteli kaarien väliin asennettavat varalaidat. Pitämyksestään huolimatta alus oli kevytrakenteinen ja neljäkin raavasta ulkosaarelaista kiskoi sen kevyesti rannalle tai teloille.

Ulkosaarelaiset kävivät aktiivisesti kauppaa virolaisten seprojen (sóber eli ystävä) kanssa mutta myös kauempana Itämerellä aina Saksassa asti. Tämä talonpoikaipurjehdus sai niin voimallisia piirteitä että itse kuningas Kustaa Vaasa joutui rustaamaan rajoituksia ja korotettuja tullimaksuja hillitäkseen ulkosaarelaisten yritteliäisyyttä, kiitos Viipurin laiskojen ja kateellisten porvareiden, jotka kirjoittivat tästä ongelmasta kunkulle useampaan kertaan. Mielenkiintoista on että Uudenkaupungin rauhan jälkeen Suomenlahden rannikon ulkosaarelaisten yhdeksi vilkkaimmaksi kauppapaikaksi muodostui Loviisa, jossa silli ja hylkeenrasva vaihtuivat suolaksi.

Olipa ulkosaarelaisilla (ainakin Tytärsaarella) tuote jota ei herunut loviisalaisille eikä muille "mantereiden miehille". Se oli männyn kuoreen leivinuunissa kiinnipaistettu haili eli paistinkala. Tähän herkkuun oli oikeutettu vain virolainen sepra.

Ulkosaarelaisen aluksen eli jahdin esi-isä sai täkin ylleen vasta viime vuosisadan loppupuolella. Linjatkin olivat saaneet puhtia ja kauneutta vuosisatojen aikana. Yksimastoinen,

kaunis ja merikelpoinen jahti syntyi vuosisadan vaihteessa, ehkä vähän ennen ja se oli varustettu liiverillä ja taakilla, kahveli- ja toppipurjeella ja umpitäkillä, sekä lastiluukuilla. Lastia näihin aluksiin mahtui 8-18 tonnia. Kymen rekisteriviranomaiset olivat tarkkoja jahtien vetoisuudesta. Kerrotaan, että tarkastajan tullessa saareen oli uuteen jahtiin asennettu jo hyvissä ajoin valelaipio. Rekisteröidyssä ja todellisessa

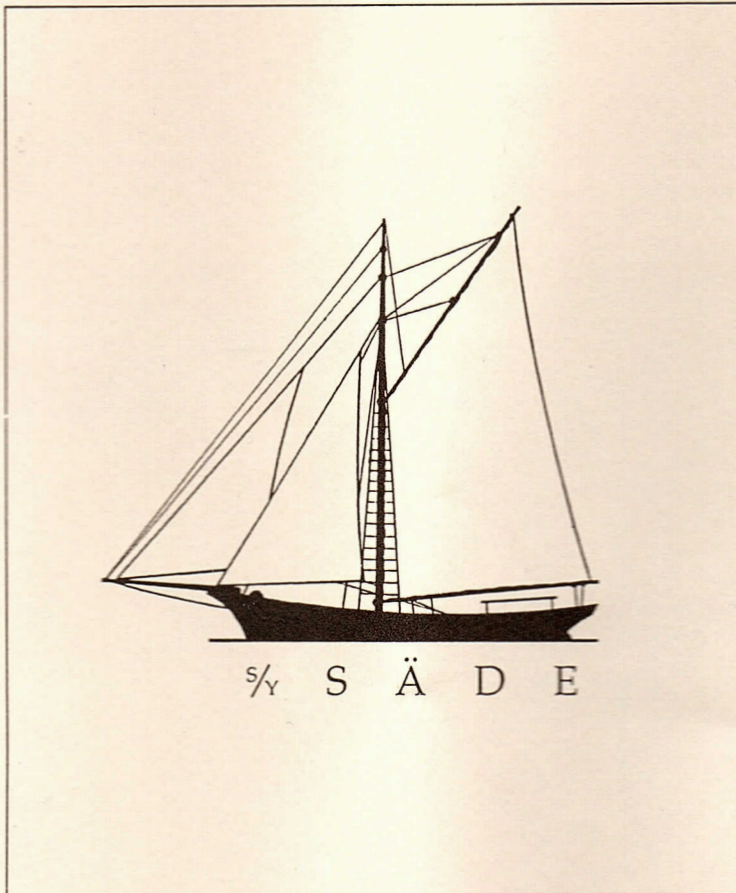
vetoisuudessa oli usein huomattavia eroja.

ALUKSET VEISTETTIIN OMASSA SAARESSA

Jahdit rakennettiin yleensä aina omassa saarella. Esimerkiksi Tytärsaaren tiedetään tulleen vain kaksi viirasta alusta, "moottoria", ja niistäkin toinen Suursaaren mieheltä. Puutavara kaadettiin harkitusti saaren metsistä talkoovoimin. Haettiin jahdin puita myös Viirasta ja joskus Virolahdeltakin (Klamilan kuuluisa saha). Mukana kulki myös romurauta josta saaren sepät takoivat naulat, vantit ja muut tarpeelliset osat. Yksi saaren harvoista laivamestareista oli mukana alusta saakka aina laidoitukseen asti jonka jäl-

keen alus voitiin uskoa tulevan omistajan hoiviin. Laivamestaria tarvittiin vain isojen aluksien rakennusvaiheessa. Pienempiä veneitä esim. haapioita ja suurhaapioita syntyi lähes joka mieheltä.

Helmikuisen puunkaaton jälkeen tukit vedettiin rantaan kahden reen avulla, jossa niistä sahattiin tarvittavat lankut ja sisustuslaudat. Vasta viimeisinä vuosina ennen talvisodan syttymistä ja evakuointikäskyä oli ulkosaarelaisilla käytössä jo muutamia konevoimaisia sahoja. Samaan aikaan mestarin johdolla veistettiin emäpuu, kaaret ja kaarisiteet hyvästä lylystä ja erinomaisen tarkoin liitoksin.



S/Y SÄDE edustaa tyypillistä Tytärsaarelaista alusta

LYKKÄJÄISET

Suomenlahdella on seilattu niin kauan kun rannoilla on asutustakin ollut. Erityisen historian muodostavat kaukaisten ulkosaarten (Suursaari, Tytärsaari, Lavansaari ja Seiskari) merenkulun perinteet. Pienten ulkosaarten kulttuuri oli lähes omavaraista mutta mantereelta oli pakko seilata ainakin perunat ja jauhot. Aava ulkomeri asetti alustyyppien kehitykselle aivan toisenlaiset vaatimukset kuin rannikkopurjehdukselle.

Sahauksen jälkeen puuaines sai kuivaa hyvän tovin. Kosteasta tavarasta tehty alus nimittäin vuotaa oli se sitten limi- tai tasasaumainen. Tämä sääntö pätee nykyäänkin. Isotkin lankut saatiin "nuorennettua" höyryn avulla jolloin ne helposti asettuivat oikeaan paikkaan. Alukset "ryvettiin" ja kyllästettiin puutervan sekä hylkeenrasvan seoksella. Mestareilla ei yleensä ollut piirustuksia ja kerrotaan että luonnon rossiasikin kanteen riitti hyvin, useimmiten pelkkä esteettinen silmä. Yleensä jahdit olivat limisaumaisia ja rakenteeltaan "kevyitä" lastialuksia. Keularuumaan oli sijoitettu "kyökkipata", iso soralla täytetty rautapata, jonka päälle tehtiin tulet. Sen päällä roikkui varsinainen ruokapata.

LYKKÄJÄISET

Uuden jahdin vesillelasku oli ulkosaarissa aina esimerkiksi häihin verrattava suuri merkkitapahtuma. Jahdin kyljen alle piti veistää erityinen "rouki" eli jalas jotta kylkeen ei tulisi rumia hankautumia. Samantapaista roukia käytettiin mm. saarten suurhaapion alla talvisilla hylkeenpyyntireissuilla. Rouki tervattiin ja rasvattiin hyvin. Kahden pitkittäisen telapuun lisäksi tarvittiin poikittaisia rullapuita. Jahti kiinnitettiin kölistään kettingillä "vorokkiin", samaan kaks- tai neliseipäiseen ja kierrettävään mekanismiin jolla se syksyllä kiskottiin talviteloille.

Ennen jäiden lähtöä jahdit käsiteltiin tervan ja hylkeenrasvan seoksella kölistä maston huippuun asti. Vesillelasku ei ollut työtä kevyemmästä päästä ja vorokin miehitys käsittikin tavallisesti kaksitoista riskiä miestä, kaksi "hätämiestä" kiskoi löysät pois kettingistä ja kolme miestä seurasi jahdin liikkeitä hoitaen ripeästi rullapuut ahterin eteen aina kun sellainen keulapuolelta vapautui.

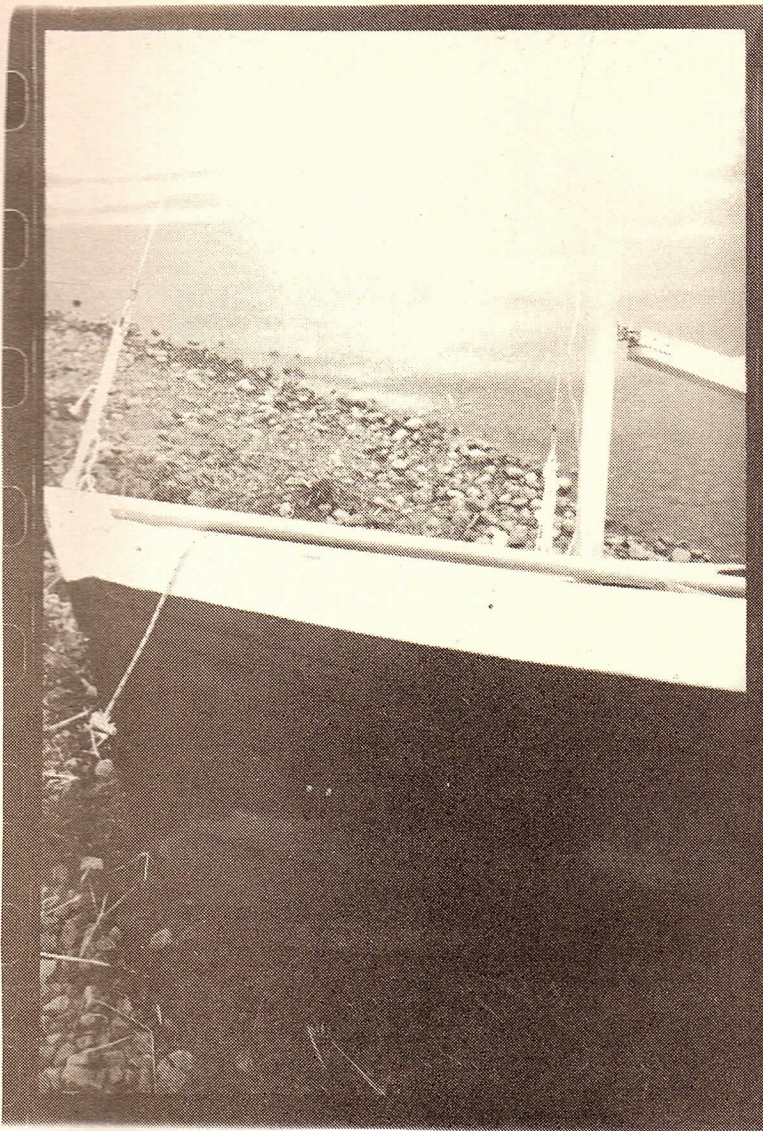
Kun jahti saatiin rakennustelakalta valkameltoille se rasvattiin hyvin hylkeenrasvalla ja sen jälkeen päästiin aloittamaan varsinaiset lykkäjäiset. Tavallisesti mukaan tulivat kaikki kynnelle kykenevät sukulaiset ja tuttavat. Lykkäjäisten aluksi piti löytää porukan paras laulumies joka kiven päältä kajautti laulunsa. Muistissa on mm. seuraavanlainen laulu:

**" Nyt myö kyyneltä kysymme,
parranvoietta parumme:
Kuppi viinaa, toinen kahvia!
Hurroo! Hurroo! Hurroo!"**

Toinen paljon käytetty tytärsaarelainen lykkäjäislaulu oli seuraavanlainen:

**" Aittuu piiannuskaa ohni!
Oi sie loona jossai nampaitoo!
Hurroo! Hurroo! Hurroo!"**

Aina kertosäkeen lopun hurroon kajahtaessa kaikki työnsivät minkä ikinä jaksoivat. Usein jahdin liukuessa veteen meni isäntäkin mukana ja tämä tulkittiin erityisen hyväksi enteeksi. Mikäli isäntä jäi kuivaksi niin aina otti talkooväki hänet kiinni ja heitti valkaman hyiseen veteen josta ylösnoustessaan hänen tuli kuuluttaa jahdin nimi. Kun jahti saatiin kiinnitetyksi siltaan tai ankkuroitua valkamaan, se rikattiin ja sitten oli yleensä loppukritiikin aika, jolloin sen linjoja yleensä ihasteltiin. Joskus harvoin arvosteltiin.



1

Lykkäjäisten jälkeen oli jahdin omistajan talolla jatkot, jossa tarjottiin kahvia, ruokaa ja viinaa. Kertoman mukaan viimeksi mainittua oli joskus runsaasti. Ulkosaarelaisten rahtauspurjehdukset keskittyivät pääasiassa Suomenlahdelle (Viro, Pietari, Viipuri, Loviisa, Helsinki jne...) mutta suurimpien kolmimastoisten kaljaasien reviiri ylitti koko Itämeren. Tuolloin olivat jahdit puuta ja miehet rautaa.

"Meritaloustuotteiden" lisäksi seilattiin katukiviä Viipuriin ja Pietariin. Juuri Pietarin katujen kiveämisellä oli suurin vaikutus ulkosaarelaisten laivaston nopeaan kasvuun.

Ulkosaarissa kehitetty erittäin merikelpoinen ja hyvin purjehtiva jahti levisi aikoinaan koko itäisen Suomenlahden rannikolle. Vielä 1960-luvulla muutama jahti rahtasi hiekkaa mutta jo ilman rikiä ja seilejä. Ulkosaarelaisista jahdeista on tiетävästi jäljellä vain yksi ainoa, "Elviira", jonka kotisatama on Tukholma. Alus seilaa omistajansa mukaan vieläkin hyvin mutta on ilman lastin seiluuta notkahtanut pahasti kisanselälle.

Teksti ja kuvat: Jouni Jäppinen

Lähteet: Ulkosaarten kirjat, Suursaari menneinä aikoina, Tytärsaari ja Lavansaari.

Suolakuppi-kilpailun tasoitusten määrittämisen vaikeudesta

© Veijo Kiuru

8



Kilpailuissamme on ollut mukana kymmenkunta talonpoikaisvenettä, joista vain kaksi samanlaista. Nopein on selvittänyt kolmen mailin radan tunnissa, kun hitain on käyttänyt siihen kolminkertaisen ajan.

Oikeudenmukaisten tasoitusten aikaansaamiseksi on perustettu "LYS"-toimikunta, joka suhtautuu tehtäväänsä kaikella vakavuudella.

Miksi toinen vene on toista nopeampi? Määräävintä on rungon muoto, vai onko sittenkin purjepinta-ala tärkeämpi, vai kenties näiden suhde? Entä takilatyypit? Mikä on fokan merkitys tuuleennousukyvyssä? Entä sitten materiaalikysymykset: joukossa on pari lasikuituista klassikkoa, purjeet voivat olla dacronia tai puldaania! Entä onko pohja puhdas vai partainen?

Tasoituksen määräämiseksi on yhtälöitä, joihin sijoitetaan veneen mittoja ja tulokseksi saadaan tasoituskerroin, mutta kuinka moni kippareista tietää veneensä vesilinjapituuden, uppouman tai purjepinta-alan?

Käyttämämme "LYS"-tasoitusjärjestelmä, s.o. veneen aikaisemmissa kilpailuissa saavuttamiin nopeuksiin perustuva järjestelmä on ainutlaatuinen, koska se ottaa huomioon myös kipparin taidot. Jokaista venettä purjehtii sen oma kippari, eikä tähän mennessä ole voitu vielä mitenkään osoittaa, mikä

on kipparista johtuva osuus tasoituskertoimessa. Kerroin on siis määriteltävä vene-kippari-yhdistelmälle. Veneitä vaihtelemalla saataisiin selvyttä asiaan.

Juuri kun on saatu tasoitukset kohdalleen Loviisanlahdella tavallisesti vallitsevissa iltatuulissa, onkin seuraavan kilpailun aikana kovempi tuuli ja veneiden ominaisuudet muuttuvat. Toiset alkavat olla parhaimmillaan, toiset reivaavat ison, toiset uppoavat, spriitangolla varustetut purjehtivat toisella halssilla paremmin kuin toisella jne. Tarvittaisiinko eri tuulille eri tasoitukset?

"LYS"-toimikunta julkaisee uudet, vuoden 96 -tasoitukset keväällä mietittyään niitä talvi-iltojen hiljaisuudessa.

Joka tapauksessa asioiden pohdiskelu ja sijoitusten arvuuttelu antavat sopivia keskustelun aiheita kesäilloiksi:

- Maija lähtee kyllä topseilillä...
- Elly voittaa jos pysyy pinnalla...
- Onpas Esmeraldalla hyvä nousu...
- Fortunalla on väärä tasoitus...
- Hilda on kyllä aika raskas...
- Mitenkäs Paavo kryssillä... jne.

Jussi Ahti

Klassiset veneet ry

Tärkeimpiä tapahtumia

alkuvuosien varrelta

1990

Yhdistyksen perustava kokous pidetään 16.10.1990.

Aletaan pitää säännöllisesti kuukausittaisia tiistai kokouksia. Tehdään vierailut Summan veneveistämöille ja Suomenlinnan kuivatelakalle.

Veneenveistäjä Holger Holmberg Voolahdesta kertoo 6.11. yhdistyksen vieraana purjealusten rakentamisesta sodan jälkeen.

Ensimmäistä pikkujoulua vietetään 4.12.1990. Sittenkin pikkujoulua on vietetty joka vuosi.

1991

Ensimmäinen vuosikokous pidetään 19.3.

Yhdistys ostaa kaksi aittaa ja ne puretaan talkootyöllä.

Kuunari Undine Hampurista vierailee Loviisassa. Kuunarilla tehdään risteily Loviisan edustalle 2. kesäkuuta

Ensimmäinen Purjehdusfestivaali järjestetään 20.-21.7.

Ahvenanmaalainen kaljaasi Albanus miehistöineen vierailee Loviisassa.

Kolmimastokuunari Älva Tukholmasta vierailee Loviisassa 19 - 26.7. Vierailun päätteeksi laivalla vietetään yhteistä grillijuhlaa.

Elokuussa yhdistys on mukana Loviisan uivien venemessujen järjestelyissä.

Ensimmäistä yhteistä rapujuhlaa vietetään Tågholmenilla 30.8. Rapujuhlita tulee perinne.

Lokakuun alussa 1.10. 1991 petroskoilainen Alexander Skvortsov vierailee Loviisassa Pomor-aluksellaan Skandinavian kierroksensa yhteydessä.

1992

Klassiset veneet ry vuokraa Loviisan kaupungilta maaliskuun alusta lukien Laivasillalta tontin aittojen py. tyttämiseksi.

Kaupunki ruoppaa Laivasillan väylän 2,7 metriin paljolti yhdistyksen aktiivisen toiminnan ansiosta.

Toinen purjehdusfestivaali järjestetään 18. - 19.7.1992.

Ensimmäisen aitan pystyttäminen talkootyönä alkaa syksyllä

1993

Laskiaissunnuntaina järjestetään laskiaisrieha palokunnan maässä.

Jäsenet hankkivat oman 14-paikkaisen laiturin. Laituri poijuineen laitetaan paikalleen toukokuussa

Saksalaiskuunari Undine Loviisassa jo kolmantena peräkäisenä vuonna, ja jälleen jäsenistö pääsee purjehtimaan.

Yhdistykselle lahjoitettu Ruotsin länsirannikolta peräisin oleva Maija laitetaan kesäkuussa purjehduskuntoon.

Ensimmäinen aitta valmistuu kesäkuussa.

Purjehdusfestivaali pidetään 17. - 18.7.1993. Festivaalin yhteydessä ensimmäinen moottoriveneiden kokoontumisajo. Ahvenanmaalainen kolmimastokuunari Linden vierailee Loviisassa.

Yhdistys on mukana järjestämässä 10. heinäkuuta 1993 Svartholmassa pidettyä rock-konserttia.

Talonpoikaisveneiden Suolakuppi-kisa purjehditaan elokuussa ensimmäisen kerran.

Toisen aitan pystyttäminen alkaa syksyllä.

Yhdistykselle lahjoitetun Cat-veneen kunnostustyö aloitetaan Loviisan ruotsinkielisen kansalaisopiston kurssina.

Yhdistyksen aloitteesta Laivasillan alueen suunnittelusta järjestetään 18. marraskuuta keskustelutilaisuus.

Syksyllä Klassiset veneet ry tekee aloitteen Loviisan merenkulun historiaa vaalivan säätiön perustamiseksi.

Suomenlahden merenkulkupiiri lahjoittaa joulukuussa yhdistykselle vanhan luotausvene.

1994

Yhdistys on keväällä perustamassa Loviisan merenkulkuhistorian säätiötä ja nimeää säätiön ensimmäisen valtuuskunnan jäsenet. Tuko Oy:ltä ostetaan Kuningattarenkadulla sijaitseva rakennus säätiön kokoelmia varten. Säätiö rupeaa elämään omaa elämänsä.

4. toukokuuta vieraillaan Kotkassa tutustumassa museojäänmurtaja Tarmoon.

Kesäkuun toisena viikonloppuna matkustetaan Pietarsaareen, purjehditaan Jacobstads Wapenilla. Paluumatkalla vieraillaan Kristiinankaupungin merimuseossa.

18. kesäkuuta järjestetään yhteistyössä Mahogany Yachting Societyn kanssa Helsingin eteläsatamassa puuveneiden kokoontumisajo.

Undine Loviisassa.

Pikkuaittaa valmistuu.

Yhdistyksen laituriin hankitaan neljä paikkaa lisää.

Festivaali järjestetään 23.-24.7, nyt nimellä Venefestivaali.

Suolakuppi-kisa elokuussa

Ostetaan oma venetraileri

Kaupungilta vuokrataan syksyllä Siksälässä sijaitseva venevaja.

1995

Kesäkuussa Undine jälleen Loviisassa.

Venefestivaali järjestetään 22.-23.7.

Elokuussa purjehditaan neljä osakilpailua käsittävä Suolakuppi-kisa

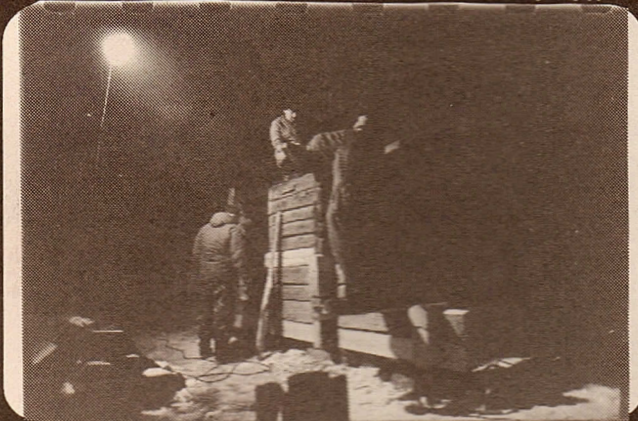
Yhdistys saa lahjoituksena saunan, joka liitetään syksyllä "pikkuaitan" yhteyteen.

Ensimmäinen Klassisten veneiden lehti ilmestyy marraskuussa.

Laivasillalla tapahtuu...

Det händer på Skeppsbron...

©Jouni Jäppinen



©Jouni Jäppinen



©Jouni Jäppinen



©Jouni Jäppinen



©Jouni Jäppinen



Haluatko mukaan venerekisteriin?

Lähetä valokuva tai -kuvia ja veneen tärkeimmät tiedot (nimi, tyyppi, mitat, rakentaja, rakennuspaikka ja -vuosi, materiaalit, moottori/takila, kunto, rekisterinro y.m.) ja omat yhteystietosi osoitteella:

Klassiset veneet ry, PL 105, 07901 Loviisa.

Jos sinulla on kirjoja tai muuta kiintoisaa alan aineistoa, jota voisit ehkä lainata muille yhdistyksen jäsenille, tee niistä luettelo (tekijä ja kirjannimi) ja lähetä se kirjastonhoitajallemme:

Carl Sahrman, Puutarhakatu 8 A 2, 07900 Loviisa.

Vill du vara med i vårt båtregister?

Sänd i så fall ett fotografi eller flera med de viktigaste uppgifterna om båten (namn, typ, mått, byggare, byggtort och -år, material, motor/rigg, skick, registernummer mm.) samt dina egna kontaktuppgifter till adressen:

Klassiska båtar rf, PB 105, 07901 Lovisa.

Har du böcker eller annat intressant material om branschen som du kan tänka dig att låna ut till andra föreningsmedlemmar, gör upp en sammanställning över dem (författare och bokens titel) och skicka den till vår bibliotekarie:

Carl Sahrman, Trädgårdsgatan 8 A 2, 07900 Lovisa.

KLASSISTEN VENEIDEN LAITURI

Joukko Klassiset veneet ry:n jäseniä hankki keväällä 1993 oman laiturin, johon on tarkoitus koota mielenkiintoisia veneitä yhtenäiseksi ryhmäksi niin asianharrastajien kuin muidenkin silmäniloksi.

Tervetuloa tutustumaan!

BRYGGA FÖR KLASSISKA BÅTAR

En grupp medlemmar i Klassiska båtar rf skaffade våren 1993 en egen brygga. Avsikten är att vid bryggan samla intressanta båtar till en enhetlig grupp, till glädje för alla båtintresserade.

Kom och ta en titt!

PUUVENEKIRJA SUOMEKSI

Mitä ovat limisauma tai tasasauma? Entäpä mitä tarkoittaa ristiinlaminointi?

Nämä selviävät uudesta **Puuvenekirjasta**, jonka Opetushallitus on juuri julkaissut. Kirjasta saa ohjeita myös puuveneiden korjauksiin ja huoltoon.

Kirjan on kirjoittanut norjalainen **Ole-Jacob Broch**. Suomeksi kirjan on kääntänyt **Veijo Kiuru**, joka sattuu myös olemaan Klassiset veneet ry:n sihteeri.

Veijo on myös saanut neuvoteltua Opetushallitukselta yhteisostotarjouksen, jolla Puuvenekirjan 160 markan normaalimyyntihinnasta saadaan 15 prosenttia pois.

Siis kaikki kirjan haluavat ilmoittautumaan Veijolle, joka hoitaa tilausjärjestelyt. Puhelinnumero on (915) 531 362

Olen muuten antanut itselleni kertoa, että kirja vaikuttaa todella mielenkiintoiselta

Olli Saarinen

SUOMENLAHDEN ULKOSAARTEN HISTORIA

SUOMENLAHDEN ULKOSAARTEN HISTORIA -KIRJA ON KIRJOITETTU.

KIRJAN ON SUUNNITELTU ILMESTYVÄN 1996

LOPPUPUOLISKOLLA. PARHAILLAAN NEUVOTELLAAN KIRJAN KUSTANTAMISESTA.

JULKAISEMINEN EDELLYTTÄÄ KUITENKIN ENNAKKOVARAUKSIA. JO NYT KIRJAN OVAT VARANNEET MM. KAIKKI NELJÄ ULKOSAARELAISSEURAA, LUKUISAT KAUPUNGIT JA KUNNAT SEKÄ JOUKKO YKSITYISIÄ.

TEE NYT ENNAKKOVARAUS! NÄIN VARMISTAT KIRJAN SAAMISEN ITSELLESI JA SUVULLESI. KIRJAN PAINOSMÄÄRÄ ON PIENI - SE ON JO ILMESTYESSÄÄN HARVINAISUUS!

KIRJOITTAJAT: PROF. ILMAR TALVE, FL RISTO HAMARI, FM MARTTI KORHONEN JA FM TIMO MIETTINEN

- NOIN B5-KOKOINEN KOVAKANTINEN KIRJA

- NELIVÄRINEN KANSIPAPERI

- SIVUJA RUNSAAT 500

- SATOJA MV-KUVIA, TUTTUJA JA ENNEN JULKAISEMATTOMIA, RUNSAASTI KARTTOJA JA PIIRROKSIA

- HINTA ENINTÄÄN 400 MK

ENNAKKOVARAUKSET:

VILJO TERKKI, KOKKOVUORENKATU 22, KARHULA, PUH. 952 - 62 006

12

PIKKUJOULU !!!

Perinteistä pikkujoulua vietetään yhdistyksen
aitassa Laivasillalla



perjantaina 8.12. klo 19.00

Ilmoittaudu Kiurun Veijolle puh. (915) 531 362

LILLAJUL !!!



Vi firar vår traditionella lillajul i Klassiska bodan
på Skeppsbron

fredagen den 8 december kl 19.00.

Anmäl dig till Veijo Kiuru tel. (915) 531 362

Toimituskunta
Redaktion
Veijo Kiuru
Dierk Kühn
Jouni Jäppinen
Olli Saarinen

Päätoimittaja/ulkoasu
Chefredaktör/lay-out
Olli Saarinen

Julkaisija
Publiceras av
Klassiset veneet ry • Klassiska båtar rf
Box 105
07900 LOVIISA