

POHJOISMAINEN  
**KANSANVENE 50 VUOTTA**  
1942 - 1992





1941 Skandinaavinen Purjehtijaliitto julkistaa

pohjoismaisen yksityyppiluokan suunnittelukilpailun.

1942 Ensimmäinen Pohjoismainen Kansanvene S-1 (rakenteilla; yläkuva) lasketaan ve-

sille Göteborgissa 23. huhtikuuta. Samana vuonna L-1 "Lill-Inga" valmistuu L:dvig

Wileniuksen telakalla Porvoossa. 1951 L-100 vesille Suomessa. 1961 Suomen

Kansanveneliitto perustetaan. 1965 L-200 vesille Suomessa. 1966 Ruotsissa

1000 Kansanvenettä. 1967 Ensimmäiset viralliset SM-kilpailut Helsingissä.

1970 Ensimmäinen Ruotsi-Suomi maaottelu. 1976 Muovikansanvene (alakuva)

hyväksytään. Puu- ja muoviveneet kilpailevat samassa luokassa. 1980 L-300

vesille Suomessa. 1992 Pohjoismainen Kansanvene 50

vuotta. Veneiden kokonaismäärä maailmassa lähes 4000.



**J**uhlavuotemme 1992 on jo pitkällä. Paljon on kuitenkin saatu aikaiseksi kiitos uhrautuvaisten jäsenten talkoohen- gen ja työpanoksen. Näkyvin tulos on kahden veneen asetta- minen näytteille kevään venemessuilla; toinen Helsingissä ja toinen Turussa. Uskon, että saamamme julkisuus tuo luokkaam- me lisää aktiivisuutta ja uusia innokkaita purjehtijoita.

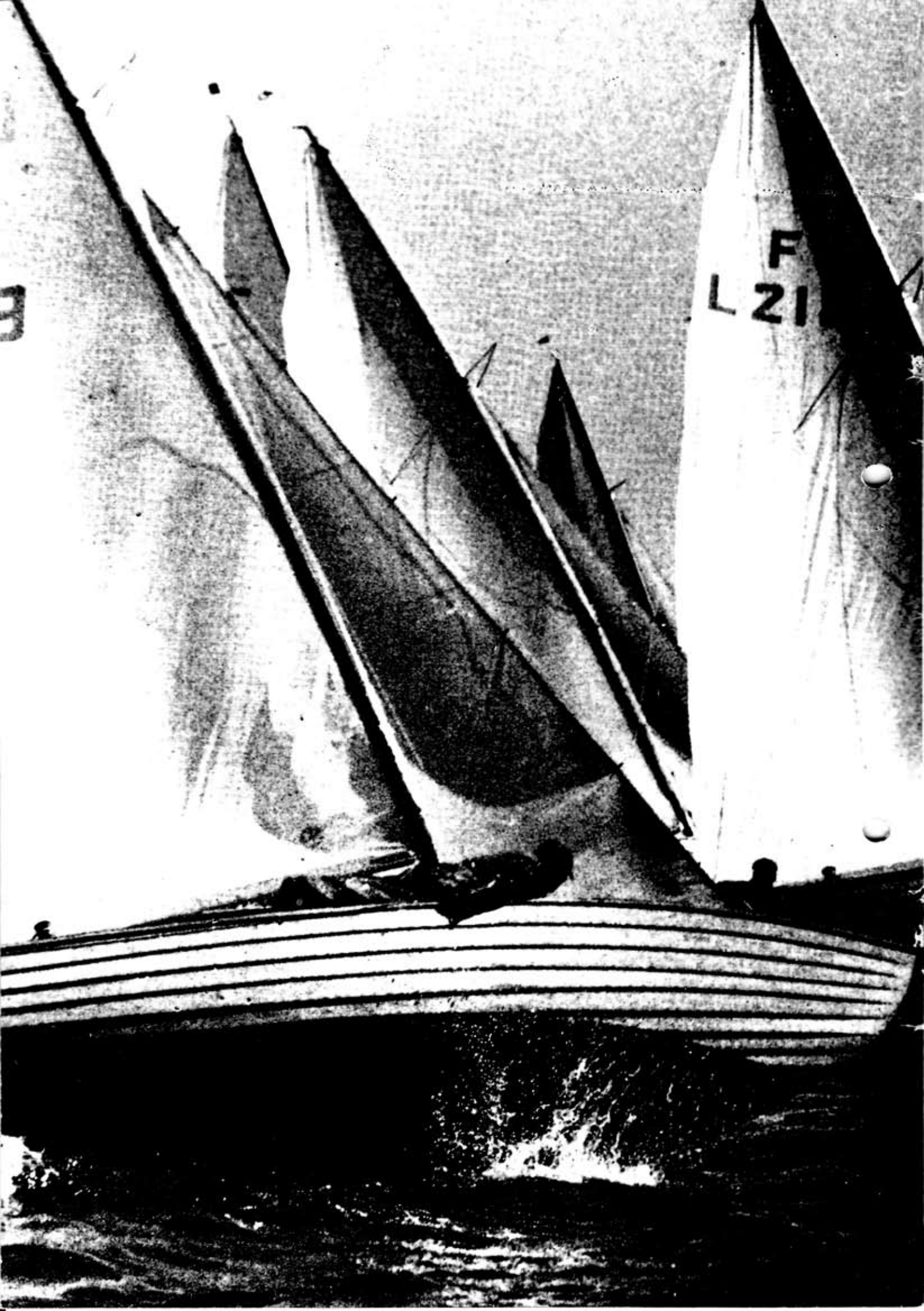
Kuluva juhluvuosi on niin meillä kuin muissakin kansanvene- maissa havahduttanut F-purjehtijat tuomaan esille ideoita luok- kamme kehittämiseksi. Juhlakesänämme valitettavan monet suurkilpailut eri maissa osuvat samoille päivämäärille. Tulevai- suudessa kansallisten luokkaliittojen on tarkoitus koordinoida suurimmat regatat, jotta päällekkäisyydestä välttyttäisiin vastai- suudessa. Näin purjehtijat pääsisivät entistä helpommin kokei- lemaan taitojaan eri maiden parhaimmistoa vastaan. Mielestäni kehityskelpoisin ajatus meillä on liiton piirijako; jokainen piiri lähtisi omista lähtökohdistaan kehittämään toimintaansa. Tämän- tapainen toiminta lienee esim. eräs Vikla-luokan menestystekijä. Lopuksi toivon että juhluvuotena lisääntynyt aktiivisuus jatkui- si vielä tämänkin vuoden jälkeen. Emme saa polttaa vasta virin- nyttä viidenkymppin villitystämme loppuun yhdessä kesässä, pidetään villitys sen verran aisoissa että jaksamme nauttia siitä vielä monena tulevana kesänä. K.L.

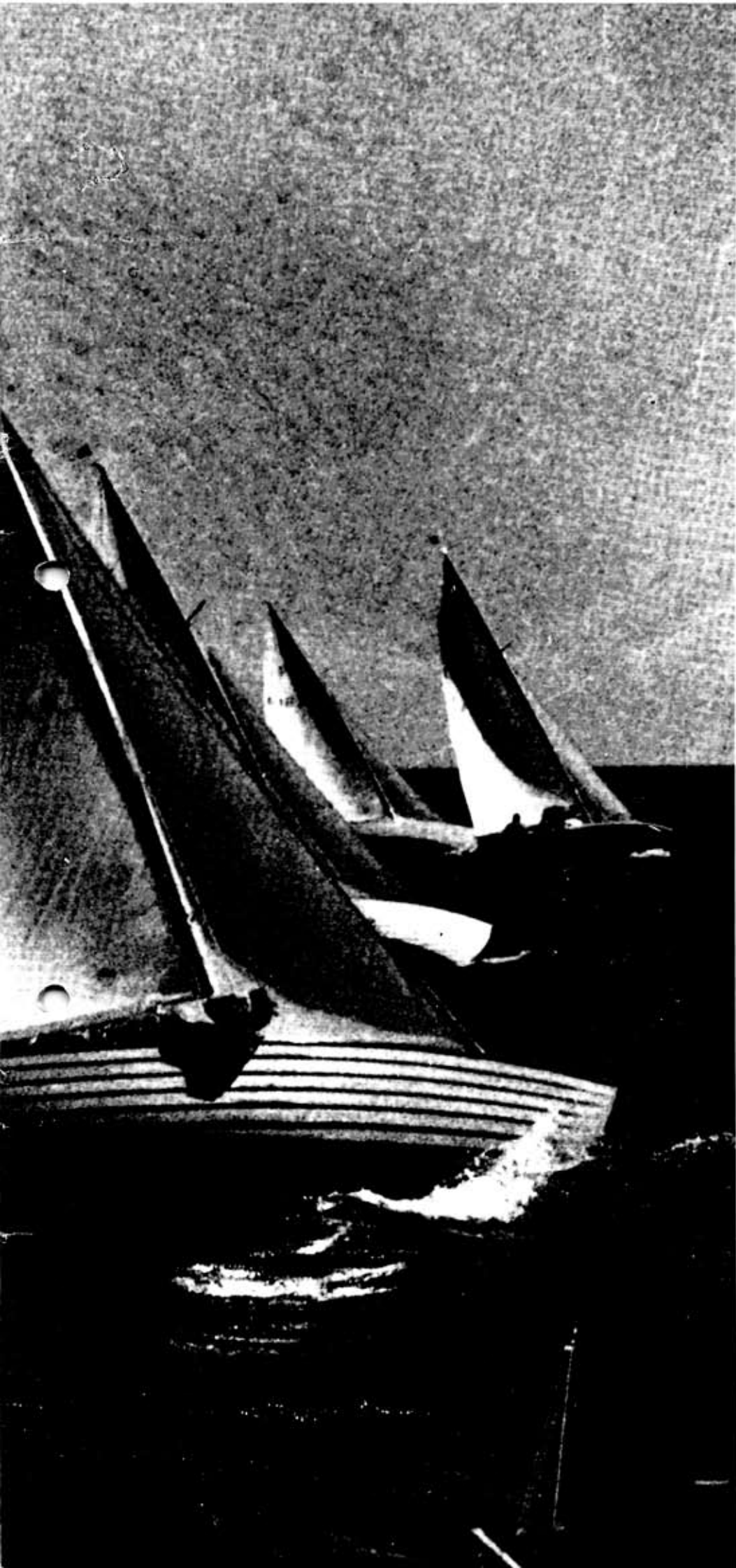
Ilman heitä tämä juhluvuoden lehti olisi jäänyt vain haaveeksi: Harald Alftan, Birgit Andersson, Juhani Bremer, Rolf Loman, Erkki Lönnqvist, Kim Montin, Pentti Mäntymäki, Leif Nybom, Martin Rosenstedt, Tore Strandback, Ingvall Sundberg, Göran Svensson.

## **F**

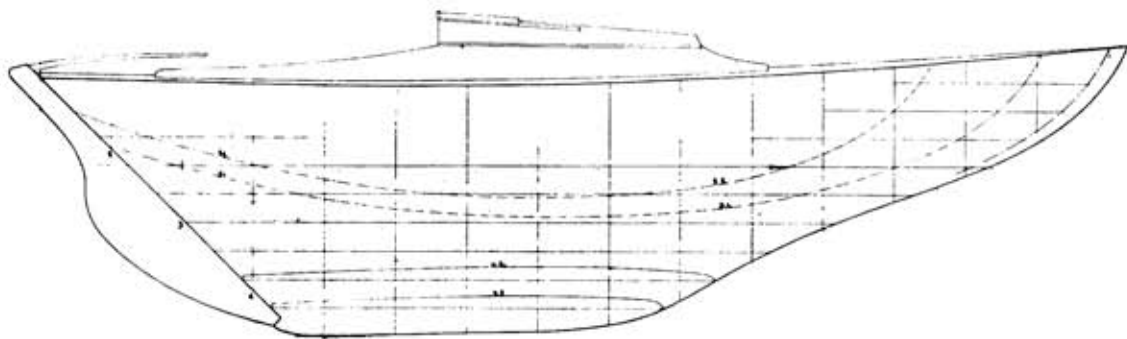
KANNESSA Suomen ensimmäinen Kansanvene F L-1 Lill-Inga Ludvig Wileniuksen telakan varustelulaiturissa heinäkuussa 1942. Tilaaaja insinööri Gösta Kyntzell eniten vasemmalla olkiahattu päässään.

TOIMITUS Ben Kaila, Kari Kallio, Jari Laamanen, Kenneth Lindblad.  
JULKAISIJA Suomen Kansanveneliitto Ry - Finlands Folkbåtsförbund Rf  
TEKSTIN MAC-EDITOINTI Sirpa Haapaoja/Studio Montaasi Oy  
REPRO Repromestarit Oy, Helsinki  
ASEMOINTI ja PAINATUS Mestarioffset Oy, Vantaa 1992





*Tyylipuhdas lähtöluovi Helsingin Regatassa 1967. Etualalla vasemmallalla Onni Hambergin L-219 Kajsa II, F-legendada Juhani Bremer L-218 Tuulan pinnassa sekä eniten oikealla Henry Tornian luotsaama L-202 Saskia.*



## INBJUDAN

till nordisk konstruktionstävlan om en mindre folkbåt utlyst av  
Skandinaviska Seglarförbundet

För tävlingen gälla följande villkor:

Båten skall vara av sjöuglig typ. Konstruktionen skall vara sådan, att den är lätt och billig att bygga, och kommer prisnämnden framförallt att lägga stor vikt på att den lämpar sig för fabriksmässig serietillverkning. Sätt och möjlighet för en dylik böra påvisas i tävlingsförslaget.

För båtens konstruktion äro följande önskemål uppställda:

Längd i vattenlinjen: omkring 6,00 m.

Bredd: omkring 2,00 m.

Lägsta fribord: omkring 0,50 m.

Segelarea: verkliga segelarean av storsegel och focck skall vara 18—20 kvm. Lattornas längd är fri.

Byggnadsmaterial: nordiska träslag eller annat material, som kan förenkla och förbilliga båtens byggande.

Spant och bottenstockar av trä, galvaniserat järn eller annat material.

Deplacement: c:a 1 300—2 000 kg.

Ballastkölen skall vara av järn.

Riggen skall vara enkel och lätt att utföra.

Under durkarna samlat vatten bör vid måttlig krängning ej rinna upp i slaget.

Båten skall vara försedd med ruff eller kapp (halvruff) och sidodäck av betryggande bredd eller med likvärdiga anordningar.

Liggplatser för 3 å 4 personer, event. genom utnyttjande även av sittrummet.

Följande ritningar, utförda i svart tusch på starkt kalkerpapper, skola insändas:

linjeritning, i skala 1 : 15,

byggnadsritning, med minst tre tvärsektioner, i skala 1 : 15,

segelritning, med segelcentrum och lateralplanets centrum utsatta, i skala 1 : 30.

Förslaget skall vara åtföljt av maskinskriven byggnadsbeskrivning i minst 4 ex. samt följande uppgifter:

Längd över allt,

Längd i vattenlinjen,

Största bredd på däck,

Största bredd i vattenlinjen,

Största djupgående,

Lägsta fribord,

Deplacement,

Kölvikt,

Segelarea.

Förhållandet mellan:

kvadratrotten ur segelarean och kubikroten ur deplacementet,

segelarean och nollspantarean,

segelarean och vattenlinjearean,

segelarean och våta ytan,

segelarean och lateralplanet.

Förslaget skall vara försedd med motto eller märke och åtföljt av ett förseglat kuvert med samma motto eller märke, innehållande konstruktörens namn och adress.

Tävlingsförslagen skola insändas till Svenska Seglarförbundet, Birger Jarlsgatan 4, Stockholm, senast den 15 maj 1941.

En sammanlagd prissumma av Sv. Kr. 5 000:— är uppsatt, fördelad på följande pris:

1:sta pris ..... 1 200:—

2:dra pris ..... 1 000:—

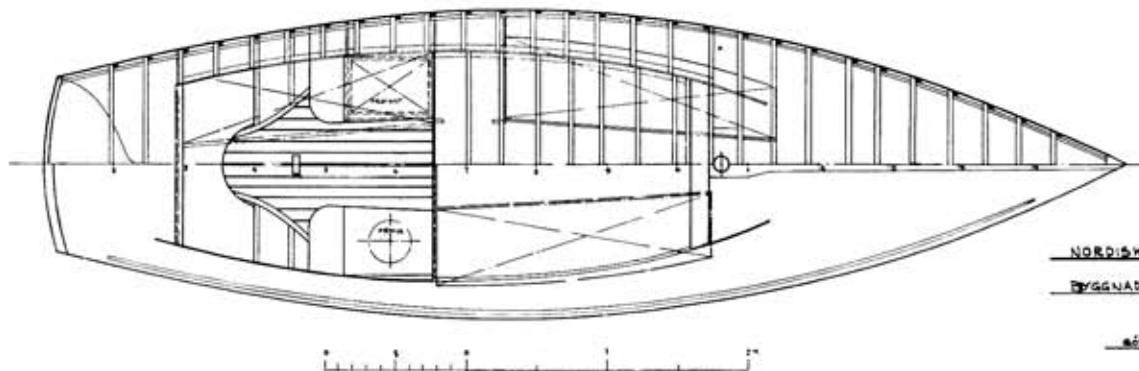
3:dje pris ..... 800:—

4:de pris ..... 600:—

5:te pris ..... 400:—

Prisnämnden förbehåller sig rätt att dessutom inköpa intressanta förslag, för vilket ändamål Kr. 1 000:— finnas reserverade.

TILROVS 1/1941



NORDISK FOLKBÅT  
BYGGNADSRITNING

ÅTGÅROR I SEPT. 1941

# VARHAISET VUODET 1940 -1942

## Harald Alftanin selvitys Pohjoismaisen Kansanveneiden synnystä

Skandinaavinen Purjehtijaliitto aloitti toimintansa vuonna 1915, ryhtyäkseen I:n maailmansodan aikana työstämään uutta kansainvälistä mittasääntöä korvaamaan edellinen vuodelta 1907. Aluksi liittoon kuuluivat Tanska, Norja ja Ruotsi. Suomi kutsuttiin mukaan vuonna 1922. Liiton käsittelemät mitta-asiat koskivat mm. kalettua Skandinaavista 6m-luokkaa, Pohjoismaista 22 ja Louhi-venettä.

Liiton vuosikokous jouduttiin perumaan 1.9.1939 syntyneen II:n maailmansodan takia ja yhdistämään se vuoden 1940 kokoukseen, joka pidettiin 18.11.1940 ravintola Savoysissa, Helsingissä, Rolf von Heidenstamin toimiessa puheenjohtajana. Kokousselostus on julkaistu Frisk Bris-lehdessä 4/1940. Samaisesta lehdestä ilmenee mm., että Henrik Ramsay valittiin Skandinaavisen Purjehtijaliiton puheenjohtajaksi ajalle 1940-1943 ja että hän otti välittömästi puheenjohtajan nuijan vastaan. Käsiteltävien asioiden joukossa oli Ruotsin Purjehtijaliiton ehdotus pohjoismaisen yksityyppiveneiden suunnittelukilpailun julkistamiseksi. Henrik Ramsayn toimesta oli keskustelun tueksi teetetty mittataulukot 35 erilaisesta yksityyppiveneestä, joilla useimmilla oli laajempi tai suppeampi levinneisyys pohjolassa. Bertil Petterssonin Frisk Bris-lehteen kirjoittamat mainitut selostukset sisältävät epäselvyyden; toisaalta hän kirjoittaa, että ruotsalaisten tekemä aloite jätettiin pöydälle, ja toisaalta että Purjehtijapäivät päätti antaa Sven Salénille tehtäväksi kutsua koolle neljän pohjoismaan tekniset edustat, jos mahdollista, tammikuussa 1941 Tukholmaan. Tähän kokoukseen osallistujia ei ole mainittu. asiat etenivät nopeasti, ja vuoden 1941 loppupuolella voitiin "Skandinaavisen Purjehtijaliiton julistama pienemmän kansanveneiden pohjoismaisen suunnittelukilpailun kutsut ja

kaa asianomaisten maiden purjehtijaliitoille ja näiden välityksellä julkaista purjehduslehdissä. Suomessa tämän kutsun julkaisi Frisk Bris 2/1941.

Sana KANSANVENE, jonka Sven Salén oli tehnyt tunnetuksi, tulee saksankielisestä sanasta Volkswagen, josta tuli käsite 1930-luvun loppupuolella, kun saksalaiset kaikella mahdollisella energialla ja teknisellä tietoudella aloittivat edullisen jokamiehenauton sarjatuotannon, jonka piti päihittää amerikkalaisten liukuhihnalla tuotamat autot. Kansanveneiden rakentaminen todella suurina sarjoina ei koskaan toteutunut, koska puu materiaalina vaatii yksilöllistä käsittelyä.

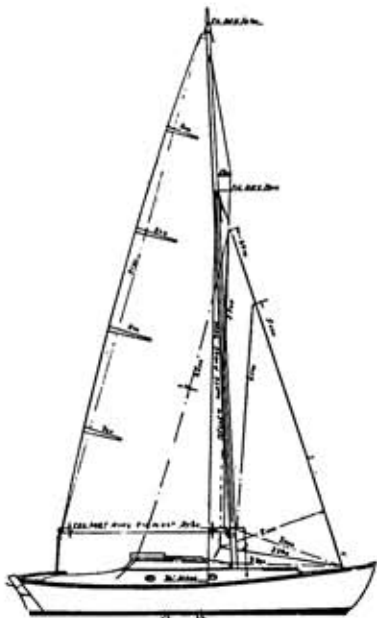
Kansanveneiden suunnittelukilpailuun toimitettiin 59 ehdotusta, mutta yksikään niistä ei täysin vastannut kilpailulle asetettuja odotuksia. Palkintolautakunnan ratkaisevaan kokoukseen osallistuivat: Sven Salén, Karl Ljungberg ja Svante Forster Ruotsista, Niels Benzoni, E. Wedel Wedelsborg ja Åge Hempel Tanskasta, sekä Gunnar L. Stenbäck Suomesta. Palkintolautakunnan norjalaisille jäsenille oli ilmoitettu lautakunnan päätöksestä ja he saivat ilmaista kantansa.

Palkintolautakunta päätti olla jakamatta ensimmäistä palkintoa. Toinen ja kolmas palkinto, arvoltaan 900 kr kumpikin, jaettiin tanskalaisen Knud Olsenin "Svane" ja ruotsalaisen (Norjassa syntyneen ja varttuneen) Jac M. Iversenin "Vega II". Neljäs ja viides palkinto, arvoltaan 500 kr kumpikin, jaettiin suomalaisen Alfons Kvarnströmin "Inger" ja tanskalaisen O.W. Dahlströmin "Snipan" kesken. (Dahlström oli alkujaan kotoisin Vaasasta, mutta toimi jo 1920-luvulla

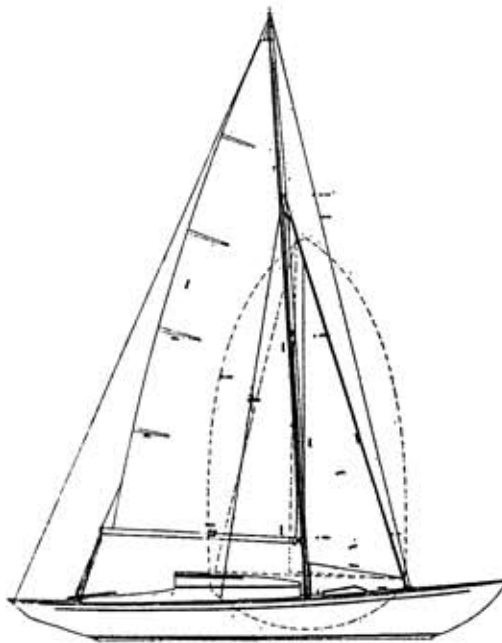
II ja III PALKINTO

IV ja V PALKINTO

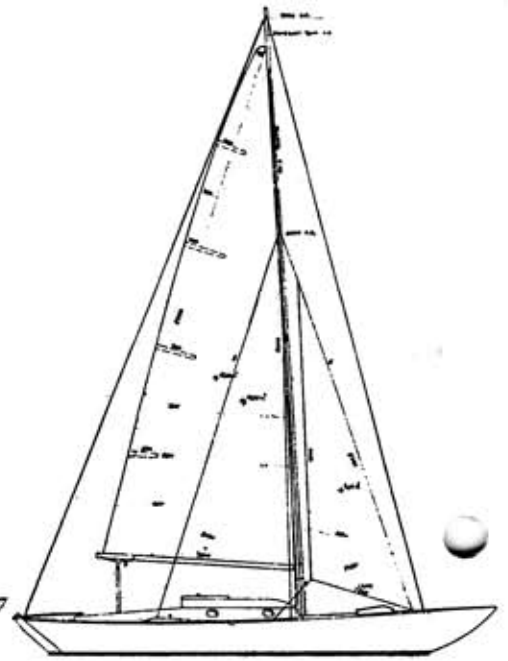
LUNASTUKSET



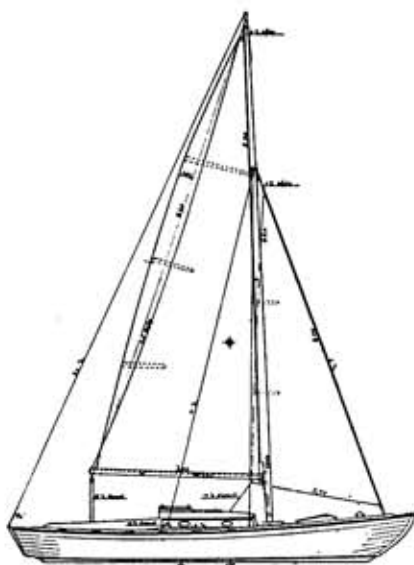
SVANE  
Knud Olsen  
Tanska



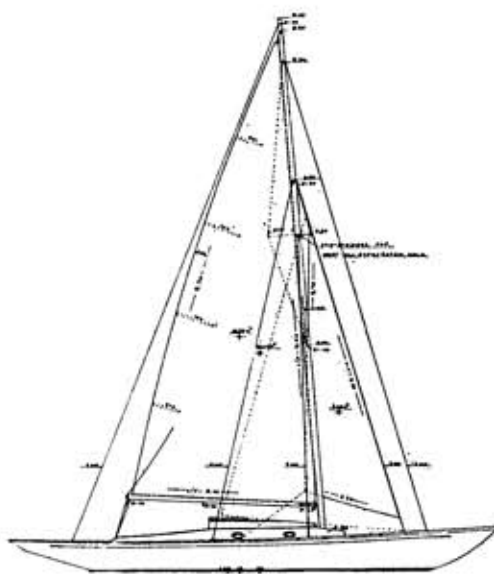
SNIPAN  
O.W. Dahlström  
Tanska



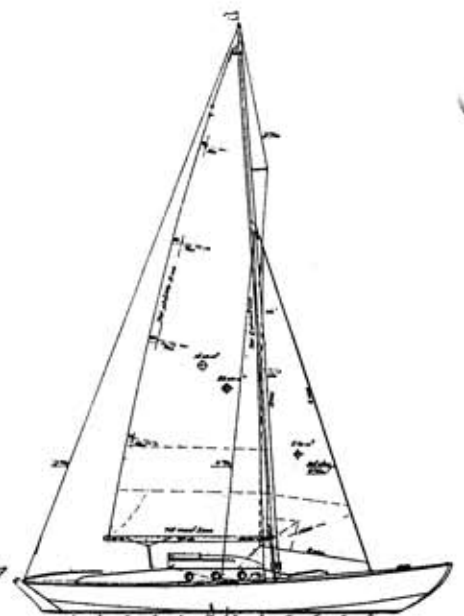
NORDAVIND  
G.B. von Erpecom  
Norja



VEGA II  
Jac M. Iversen  
Ruotsi



INGER  
Alfons Kvarnström  
Suomi



VI SKA SEGLA  
Tage Eklund  
Ruotsi



Tanskassa). Kvarnströmin ehdotus oli ainoa suomalainen. Lisäksi palkintolautakunta päätti lunastaa ruotsalaisen Tage Eklundin ehdotuksen "Vi ska segla" ja norjalaisen G.B. von Erpecomin "Nordanvind". Kaikesta tästä on tarkka selvitys Seglarbladet-lehdessä 9 ja 10/1941.

Palkintolautakunnan seuraava päätös on syytä painaa mieleen koskien kysymystä Kansanveneen todellisesta suunnittelijasta: "Herrat Ljungberg, Wedel ja Stenbäck ovat saaneet tehtäväkseen tarkentaa tavoitteita ja ohjeita; missä määrin ehdotuksia "Vega II" ja "Svane" voidaan hyödyntää ja muokata. Tämän perusteella annetaan ammattimiehelle tehtäväksi luoda Pohjoismaisen Kansanveneen lopulliset piirustukset ja selostukset, joka on siis oleva Skandinaavisen Purjehtijaliiton yhteinen ehdotus, eikä sidottu mihinkään tiettyyn suunnittelijanimeen. Jokainen neljästä liitosta on täten sovittujen Kansanveneen piirustusten ja selostusten omistaja omassa maassaan ja jokaisen maan purjehtijaviranomaisen tulee huolehtia siitä, että piirustukset ja niihin liittyvät erittelyt ovat saatavilla kohtuulliseen hintaan jäljennöksinä. Eri maiden tulee neuvotella keskenään edullisimman materiaalin hankinnasta." On yhä kiistan kohteena mitä tapahtui kun Sven Salén edellämainitut piirustukset kinalossa otti yhteyttä insinööri Tord Sundéniin Göteborgissa.

Suunnittelukilpailun tulos on myös käsitelty Till Rors-lehdessä 7/1941 sivuilla 218-227. Pohjoismaisen Kansanveneen lopulliset määräykset julkaistiin marraskuussa Till Rors-lehdessä 9/1941 sivuilla 286-289. Julkaistut piirustukset on tehty Göteborgissa syyskuussa 1941 ja ovat Tord Sundénin signeeraamat. Sven Salénin henkilökohtaisen panoksen tuloksena toteutettiin Kansanveneen isopurjeen latoitus niin, että kolme ylintä lattaa ulottuivat mastoliesmasta takaliesmaan, kun taas alin oli lyhyempi ja yhtä pitkä kuin ylin. Ensimmäisem purjehduskauden kokemukset antoivat aihetta muuttaa tätä määräystä. Näin pitkien lattojen käsittely osoitautui hankalaksi; ne katkesivat usein purjehduksien aikana ja olivat hankalia säilyttää veneessä.

Uudisrakennustoiminta sai lentävän lähdön. Vuoden 1941 lopulla oli n. 70 venettä tilattu toi-

mitettavaksi seuraavalle kaudelle mm. yksi arpaveneeksi KSSS:lle, joka asetettiin näytteille Allt för Sjön venemessuilla Tukholmassa. Maailman ensimmäinen Kansanvene laskettiin vesille Göteborgissa 23.4.1942. Sillä tehtiin koepurjehdus heti seuraavana päivänä ja se saavutti yleisen hyväksynnän. Suurimmat kansanvenesarjat rakennettiin göteborgilaisen Sverre AB:n (40 kpl) ja Söderköping Båtbyggerin (20 kpl) toimesta. Meneillään oleva II maailmansota vaikeutti purjeiden hankintaa, joten monet uudet veneet varustettiin vanhempien veneiden purjeilla.

Eräänä Suomen edustajana aikaisemmin mainitussa Skandinaavisen Purjehtijaliiton kokouksessa 18.11.1940 oli insinööri Gösta Kyntzell. Hän oli kiinnostunut Kansanveneen tapauksesta ja seurasi asian käsittelyä, muttei osallistunut itse kilpailuun. Kun osa vuotta 1942 oli kulunut, tarkemmin sanottuna 18.3., tilasi Gösta Kyntzell itselleen Kansanveneen Ludvig Wileniuksen telakalta Porvoosta. Koska hän ei ollut itse suunnitellut tätä venettä, se ei saanut perinteen mukaista nimeä Inga-Lill, vaan nimettiin Lill-Ingaksi ja sai purjetunnuksen FL-1. Veneen rautaköli valettiin Borgå Mekaniska Verkstadin pajalla, toimitettiin 4.5., ja painoi 973 kg. Purjeiksi hankittiin amerikkalaisen, vuonna 1912 rakennetun kuutosen Susannen, muutettu purjekerta. Toisena päivänä heinäkuuta laskettiin vesille ja takiloitiin Suomen ensimmäinen Kansanvene, ja kaksi päivää myöhemmin se osallistui NJK:n järjestämään matkakilpailuun, määränä Porkkalan Högholmen.

Lill-Ingan purjehdusominaisuuksista kirjoittaa Frisk Bris 9/1942 seuraavasti: "Koepurjehduksellaan NJK:n matkakilpailussa Porkkalaan, ylitti Kansanvene kaikki siihen kohdistetut odotukset. Vene on helposti purjehdittava, mukava ja lisäksi nopea".

Insinööri Kyntzell antoi myös lausunnon Till Rors-lehdelle 1942, jossa hän ilmoitti: "että kyseinen vene on vastaanotettu suurella mielenkiinnolla. Se ylittää kaikki odotukset ja tulee varmasti saavuttamaan suuren suosion. Meitä hämmästyttää sen nopeus. Lähettäkää Sven Salénille terveiset, että olemme kaikki, eritoten Ramsay ihastuneita veneeseen."

# VÄLÄHDYKSIÄ LUOKAN TAIPALEELTA

Pohjoismainen suunnittelukilpailu, jonka tuloksena Kansanvene syntyi, pidettiin sotavuonna 1941. Tämä lienee ollut suurin syy siihen, ettei Suomesta tullut kuin yksi kilpailuehdotus. Mainneikkaita ja pystyviä venesuunnittelijoita maassamme eittämättä oli. Toinen syy vähäiseen osanottoon oli todennäköisesti seikka, "että Suomessa ei varsinaisesti tarvittu Kansanvenettä", kuten purjehdustietäjämme Harald Alftan asian ilmaisee. Gunnar Stenbäckin suunnittelema erinomainen Hai-vene oli meillä Suomessa saanut vahvan jalansijan "kansanveneenä" suhteellisen edullisena, kotimaisista puulajeista rakennettuna yksityyppikilpailuluokkana. Tilanne muissa pohjoismaissa oli Suomen kaltainen; kansallisia yksityyppiluokkia oli syntynyt kalliiden konstruktioiluokkien jälkeen. Mikään näistä ei kuitenkaan onnistunut lyömään itseään läpi kotimaansa ulkopuolella.



Lähes välittömästi FL-1:n vesillelaskun jälkeen voidaan todeta ystävällismielisen "luokkakampailun" alkaneen Kansanveneiden ja Hai-venien välillä. Lill-Inga ehti olla vedessä ainoastaan kolme päivää, kun Gösta Kyntzell jo osallistui matkakilpailuun Helsingistä Porkkalaan, voittaen kilpailuun osallistuneen Hailaivueen (Östra Nyland 7.7.1942).

Taloudellisesti kovista vuosista huolimatta Kansanveneitä valmistui Suomen vesille kiitetävää vauhtia; vuoden 1948 rekisterissä oli jo 80 kpl (Venerekisteri 1949). Noin puolet näistä 80 veneestä oli rekisteröity helsinkiläisiin seuroihin, muita hyvin edustettuja paikkakuntia olivat Turku ja Vaasa. Kansanveneiden vähäistä kilpailuaktiiviteettia noteeraa H. Henriksson (Frisk Bris 7/1949) ja toteaa, että syynä ilmeisesti on veneen erinomainen soveltuminen retkeilykäyttöön. Saman lehden tulosluetteloista voidaan todeta, että Hai-veneet keräsivät ainakin Helsingin seudulla selvästi suurimmat osallistujamäärät.

Karl Nordgren kirjoittaa Kansanveneestä vuonna 1950 (Frisk Bris 7/1950): "urheilullisessa mielessä luokka on nyt ottanut suuren askeleen kun on alettu käyttää spinaakkeria". Ainakin tämä kirjoittaja piti spinaakkerin käyttöä Suomessa asiallisenä tšekäläisten luokkien välisessä kilpailutilanteessa vaikkei spinaakkeria käytetty muissa kansanvenemaissa.

Kansainvälisestä kilpailutoiminnasta 1950-luvulla voidaan mainita esimerkiksi Sandhamn-Regatan vuoden 1955 tulosluettelo: osallistujia oli 53 kpl ja näistä suomalaisia 8 kpl (ESF:n

Annica, IV sija, ilm. FL-11) (esim. Frisk Bris 7/1955). Vaikkei Kansanveneliittoa oltu vielä perustettu, lähdettiin porukalla ottamaan ruotsalaisista mittaa ylittämällä Ahvenanmeri ajattelemta itsetyhjentyviä istumalaatikoita ja tietämättä AP-navigaattoreista mitään.

Vuonna 1956 (Frisk Bris 5/1956) nimimerkki "-rre" otsikoi: "Hai-luokka väistymässä", ja kirjoittaa nykypäivänäkin valitettavasta tosiasiasta, että purjehtijat jakaantuvat niin moneen eri veneluokkaan. Nimimerkin otsikon paikkansa-pitävyys voidaan todeta oikeaksi koska vuoden 1956 venerekisterin mukaan Hai-veneitä oli vuoden 1955 lopussa 257 kpl, kun taas vuoden 1990 rekisterissä korkein numero on L-285. Luokan kasvuvauhti hidastui siis näihin aikoihin selvästi. Eräs syy tähän lienee ollut Kansanvene, joita vastaavasti oli vuoden 1955 lopussa rekisterissä 121 kpl ja 1990 328 kpl.

Lehdestä Frisk Bris 7/1956 löydämme seuraavanlaisen luonnehdinnan Kansanveneestä: "epäilemättä Kansanveneellä on ollut suuri merkitys purjehdusurheilun leviämässä laajemmalle kansan joukkoon, mukaan lähdettiin omalla retkiveneellä vain hovin vuoksi, säänot opeteltiin yleensä vasta jälkikäteen ja usein kantapään kautta ensin niitä rikkoen". Mielestäni tämä lainaus kertoo elävästi sen, mitä kan-

sanvenepurjehduksen pitäisi olla ja edelleen osin on; luokka, jossa purjehtivat sekä vanhat tekijät, että vasta-alkajat ja retkipurjehtijat. Kaikki sulassa sovussa, niin radalla kuin satamassakin, turhia äänenkorotuksia viritellään enintään oman miehistön kesken.

Kansanveneiden kilpailullinen kukoistuskausi voidaan sanoa alkaneen 60-luvulla, Kansanveneliiton perustamisen aikoihin vuonna 1961. Vuodesta 1962 lähtien kilpailtiin Helsingin mestaruudesta, joka koostui seitsemästä eri kilpailusta pitkin kesää. Ensimmäisenä kilpailuvuonna mestaruuden valloittivat veljekset Nils ja Paul Andersson L-137:lla. Vuonna 1965 järjestettiin ensimmäiset epäviralliset SM-kisat, ja vuodesta 1967 lähtien ne olivat viralliset.

Luokan levinneisyydestä voidaan todeta, että 50-luvun lopulla kilpaili Pohjanlahdella aktiivisesti noin kymmenen veneen joukko. Kansanveneliiton vuosikertomuksista käy ilmi, että vuonna 1971 liitolla oli oma yhteyshenkilönsä Turussa, Hangossa, Raumalla, Uudessakaupungissa, Pietarsaareissa ja Oulussa. Juuri 70-luku olikin mitä osallistujamääriin tulee luokan suuruusaikaa. SM-osallistujamäärät ovat mainittu toisaalla lehdessä, mutta HSF:n arkistosta löydämme Hangon Regatan osallistujamäärät: 1968-53 kpl, 1969-45 kpl, 1970-44 kpl 1971-45 kpl, 1972-41 kpl, 1973-59 kpl (11 ruotsista) 1974-34 kpl, 1975-40 kpl.

Jos kilpailumielessä verrataan Hai- ja Kansanvenettä, voidaan todeta, että Kansanvene ohitti Hain rekisteröityjen veneiden määrässä vuonna 1972; F -272 valmistui 1972 ja Hai L-272 vuonna 1973. Takaa rynnisti kuitenkin vanhan kansanvenepurjehtijan Hans Groopin suunnittelema H-vene, joka jo vuonna 1975 oli ohittanut Hain ja Kansanveneen rekisteröityjen veneiden määrässä, (hämmästyttävä kasvuvauhti kun

huomioidaan, että ensimmäiset H-veneet laskeettiin vesille 1969).

Vuonna 1976 kansanveneluokkaan hyväksyttiin lasikuituversio, jonka valmistamisen tanskalainen Erik Andreassen aloitti. Lasikuitukansanvene tehtiin kaikin puolin puuveneeseen vertaiseksi ja kilpailutulosten valossa väittäisin sen myös olevan, onhan Ruotsin mestaruuksia voitettu 1980-luvulla puuveneellä useita ja Suomessa viimeksi vuosina 1988 ja 1991. Voidaan sanoa, että lasikuituvene ilmaantui viime hetkellä, koska juuri samoihin aikoihin viimeiset puukansanveneiden rakentajat lopettelivat toimintaansa. Lasikuituveneeseen vaikutuksesta luokkaan voidaan olla monta eri mieltä, tosiasiassa on kuitenkin se, että se esti luokan hitaan kuihtumisen kun uusia puuveneitä ei enää mainittavammin valmistunut.

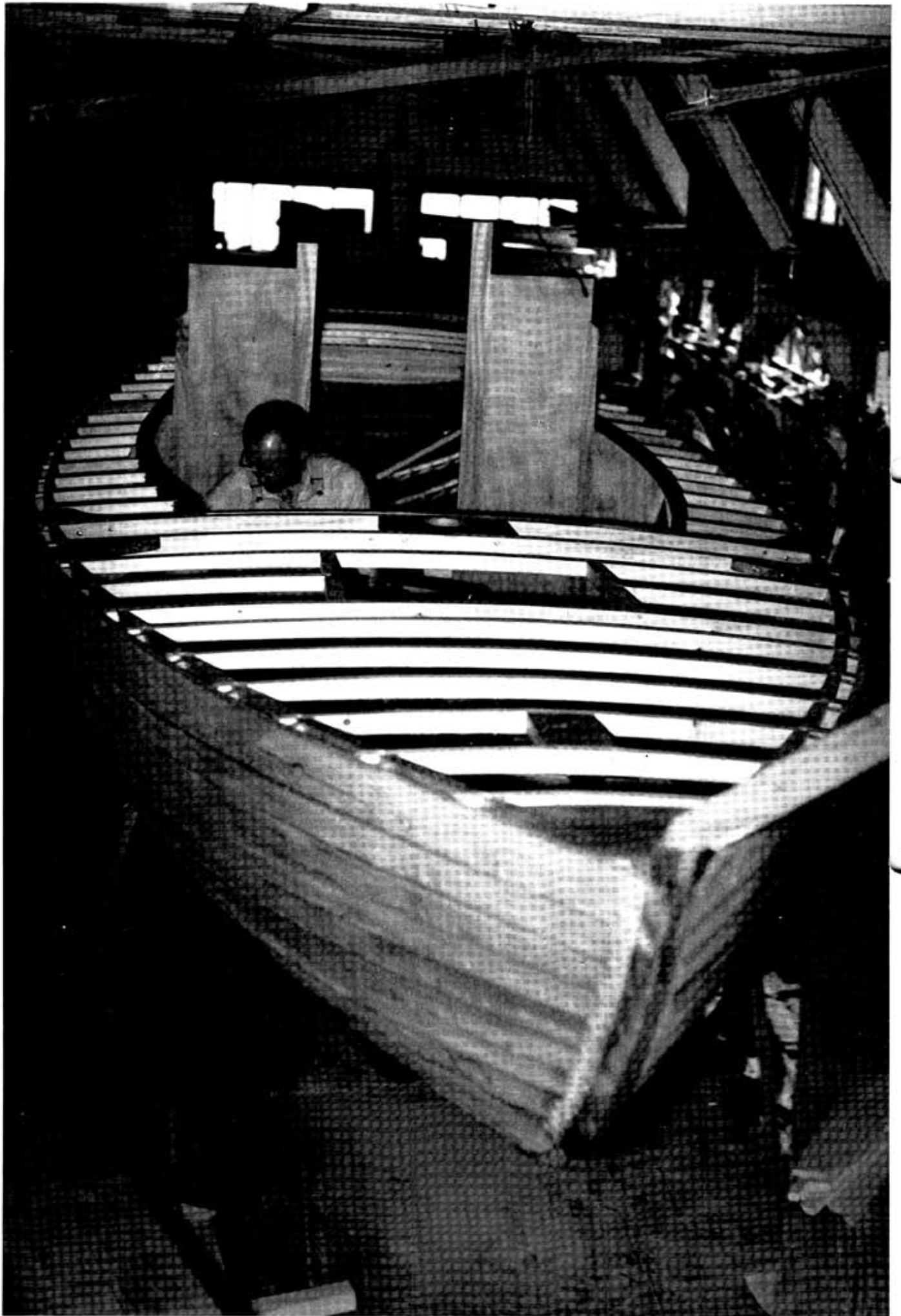


Toisaalta ehkä lasikuituvene on kansan keskuudessa saanut virheellisesti maineen puuvenettä ylivoimaisena nopeudessa. Tämä väärinkäsitys saattaa olla tekijä, joka estää monia puuveneiden omistajia edes ajattelemasta kilpailemista.

Halki 1980-luvun on luokkamme kuitenkin uskollisen kannattajajoukkonsa avulla selvinnyt SM-statuksensa säilyttäneenä.

Mielestäni luokkamme puolustaa edelleen erinomaisesti paikkaansa Suomen purjehdusmaailmassa; kun H-vene kerää piiriinsä kilpailusuuntauneimat "kuumimmat" purjehtijat, tarjoaa kansanvenepurjehdus rehdin kilpailun lisäksi sosiaalista kanssakäymistä rannassa, jota ei ole pilattu radalla tehdyillä töppäyksillä. Lisäksi puolustamme yhdessä Hain ja H-veneiden kanssa olympiaradalla yksityyppiluokalla purjehtimistä, mikä mielestäni on purjehduksen nautittavimman, haastavimman ja kehittävimman muoto.

Kenneth Lindblad





# KOLME VEISTÄMÖÄ

*Seuraavilla sivuilla esittelemme Suomen kolme merkittävintä kansanveneveistämöä: Suomen Kalastuksen Loviisasta, Nils Andersson Båtbyggeri Porvoon Kråköstä sekä Sandell & Mäntymäen Turusta. Vajaan kolmenkymmenen vuoden aikana veistämöiltä lähti yhteensä yli sata venettä, reilu kolmannes maamme puufolkkarikannasta.*

## SUOMEN KALASTUS

Suomen Kalastus niminen yritys kalasti silliä Suomenlahdella tuolloisen ajan, 30-luvun loppupuolen suurimmalla sillilaivueella. Sillivarpit kuten noita aluksia kutsuttiin, tarvitsivat myös huoltoa ja korjauksia. Ragnar Nordström, Suomen Kalastuksen silloinen omistaja ja yrityksen perustaja, hankki yrityksensä käyttöön tarkoituksenmukaiset tilat. Telakka, josta sittemmin käytettiin nimityksiä Suomen Kalastuksen Venetelakka ja myöhemmin Loviisan Veneveistämö, oli ollut toiminnassa jo ennen näitä päiviä. Telakalla oli rakennettu pieniä puisia käyttöveneitä ja jopa 10-12 metrin moottoriveneitä.

Sodan jälkeisenä aikana sillilaivueen huoltoa jatkettiin, mutta kalastuksen vähentyessä ja laivaston pienentyessä aloitettiin telakalla myös uusien veneiden rakentaminen. Aluksi rakennettiin perheenjäsenille ja sukulaisille, mutta pian tuli tilauksia lähiympäristöstä ja kauempaakin. Kysyntä, ja sitä mukaa tuotanto kasvoi nopeasti. 50-luvulla tulivat mukaan myös purjeveneet, valmistettiin Lightningeja kotimaan markkinoille ja GKSS tyyppisiä veneitä, josta suuri osa myytiin Ruotsiin. (Saamieni tietojen perusteella myöskin kuuluisa A-vene Elisa valmistui Suomen Kalastuksen telakalta 1953). Tuotannossa olivat myös mm. Blåvinge, joka oli Nordströmin itsensä suunnittelema pieni purjevene ja Vikla, jonka suosio tuona aikana oli vankka.

Tuotanto oli suurimmillaan vuosien 1958-1961 välisenä aikana jolloin telakalla työskenteli yhteensä yli 40 miestä



*Loviisan Veneveistämän valmistamia Kansanveneitä*

kahdessa vuorossa. Tuolloin rakennettiin n. 6,5 metrin pituista edestä katettua, tuulilaisilla varustettua moottoriveneitä Amerikan vientiin. MALLIA rakennettiin kaikkiaan yli 200 kpl. Vielä näinä päivinä voi tarkkasilmäinen lukija löytää veneen myynti-ilmoituksen johtavista kansainvälisistä venelehdistä. Vienti tyrehtyi lopulta lasikuidun alkaessa valloittaa maailmaa.

Tuona aikana oli puuveeneen valmistus kehitetty niin pitkälle kuin se oli mahdollista, tämä päti niin purje- kuin moottoriveneidenkin kohdalla.

Ulkomaan viennin täysin loputtua, 60-luvun alkupuolella, myös väki väheni ja telakalle jäi puolenkymmentä erittäin ammattitaitoista veneenrakentajaa, jotka jatkoivat tilaustöiden parissa kotimaan markkinoilla. Tuotannossa olivat moottoriveneiden lisäksi myös Vikla ja sitten tuon ajan suosituin perhe/ kilpapurjehdusvene, Pohjoismainen Kansanvene.

Ensimmäinen folkkari Suomen Kalastuksen nimissä rakennettiin vuonna 1951, purjenumeron ollessa L-91, samana vuonna valmistui myöskin L-93. Varmistamattoman tiedon mukaan telakalla oli rakennettu myöskin L-4, joskus 40-luvulla. Hyvin rakennetuilla veneillä riitti kysyntää. 50-luvulla rakennettiin kaiken kaikkiaan 9 folkkaria. Amerikan viennin ollessa kuumimmillaan 50-60-luvun taitteessa folkkarien rakentaminen hetkeksi hiipui, mutta jatkui sitten vuonna -63. Rakentamisen huippuvuodet osuivat 60-luvun puoleenväliin. Kaiken kaikkiaan telakalla on rakennettu 45 folkkaria, 33:een on merkitty rakentajaksi Suomen Kalastus, joista viimeinen 1966. Toiminta kuitenkin jatkui samojen rakentajien toimesta, rakentajan nimen vaihdella, ollen joko Loviisan

Veneveistämö tai Lovisa Båtvarv Lars Lindqvist & Co. Tätä nykyä viimeinen folkkari rakennettiin telakalla 1975.

Veneveistäjät käyttivät pitkälti hyväkseen tieto-taitoa, jota he olivat hankkineet valmistaessaan ns. sarjavalmistaisia puuveneitä ja niinpä myös folkkareiden rakentamiseen käytettiin noita oppeja. Tilaa jien toiveiden toteuttaminen tämän tyyppisessä "sarjavalmistuksessa" lienee ollut hankalampaa kuin esim. yhtä venettä rakentaessa. Loviisalainen veneenrakennustaito, jonka hieno kädenjälki, pitkälle ajatellut, toimivat ratkaisut ja älykkäät yksityiskohdat jo sinänsä riittivät olemaan tilauksien perustana, eikä erityisiä ratkaisuja useinkaan tarvittu.

Loviisalaiset Kansanveneet rakennettiin pääasiallisesti pitkällä ruffilla, joka tuo merkittävästi lisää tilaa, hm, jo niin tilavaan kajuuttaan, näin saadaan myöskin neljä täyspitkää punkkaa. Myöskin sisustuksen rakenteissa on näkyvillä yksinkertaiset ja toimivat käytössä kestävät ratkaisut. Loviisalaisena erikoisuutena mainittakoon "kirjahylly" sarjan etulaudassa. Istuinlaatikossa näkyvät samat rakennusperiaatteet. Selkeää ja tarkoituksenmukaista. Yksityiskohdista huomattakoon kipparin istuin, jota käännettäessä istuinkorkeutta voidaan lisätä tai vähentää, sekä hyllyt, joiden varassa itse istuin on.

Ulkoapäin Loviisalaisen tunnistaa kahdesta pitkulaisesta siivuikkunasta eli valoventtiilistä, matalasta lasittomasta etukannen luukusta, sekä vinsseistä, jotka seisovat tukevalla puualustalla ja joissa, ainakin hyvin monessa 60-luvulla rakennetussa, on vinssin kampi kannen yläpuolella.

Vaikka loviisalaiset rakennettiin pieniä yksityiskohtia myöten pitkälti retkikäyttöä ajatellen, on niillä myös pärjätty kilparadoilla. Esim. 80-luvun alussa meni kaksi SM:ää L-215:n piikkiin.

Suomen Kalastuksen legendaarisissa tiloissa toimii tällä hetkellä Martin Rosenstedtin omistama yritys nimeltä M-Yachts. Martin rakentaa ja korjailee puuveneitä ja entisenä folkkarin omistajana suhtautuu erittäin lämpimästi 50 vuotiseen suosikkiveneeseemme.

Jari Laamanen

## N. ANDERSSON BÅTBYGGERI

"He rakastivat työtään", huudahtaa Birgit Andersson, kysyessäni häneltä veljeksien Nils ja Paul Anderssonin suhdetta veistämiseen.

Mutta palatkaamme ensin vuoteen 1937. Silloin 17-vuotias Nils Andersson ryhtyi itsenäiseksi yrittäjäksi, oltuaan sitä ennen oppipoikana Arthur Lindströmillä, Ludvig Wileniuksella ja Hjalmar Anderssonilla, joka oli hänen setänsä. Ennen lähtöään ruotuväkeen 1940, ehti Nils valmistaa lukemattoman määrän airoja, ruuhia ja paikalliselle väestölle erityyppisiä käyttöveneitä puuvajassa Kråköns rannalla, joka sijaitsee Porvoon edustalla.

Vuonna 1944 Nils palasi sotatoimista ja jatkoi toimintaa yhdessä veljensä Paulin kanssa, heti ensimmäiseksi laajentamalla telakkaa. 40-luvun loppuvuosina veljekset rakensivat mitä erilaisimpia pieniä paatteja: soutu- ja verkkoveneitä ja joitakin limisaumaisia nostoköliveneitä.

Veljeksien kiinnostus purjehdusurheiluun oli herännyt 40-luvun lopulla. 1946 valmistui Gösta Kyntzellin piirtä-



Veljekset Andersson, Paul ja Nils

mä, alle 5-metrinen, mäntyinen nostokölive, joka oli varustettu kahvelintapaisella takilalla. Tällä osallistuttiin Haikon seudun kavereiden järjestämiin kisoihin. Sitä seurasi vuonna 1948 valmistunut Sul-kavene, ja tätä C-vene nimeltään Seej (kala), jolla kilpailtiin vuoteen 1961 saakka, jolloin ensimmäinen heidän rakentamansa Kansanvene L-137, myöskin Seej, valmistui. Yhdessä kisaaminen jatkui halki koko 60-luvun, jatkuen vielä pitkään 70-luvulla, 1972 valmistuneella Seej V:lla. Tätä harvastyisestä Itävaltalaisesta lehtikuudesta veistettyä venettä voidaan hy-

vällä syyllä sanoa Suomen Kansanveneiden Stradivariukseksi. Se on poikkeuksellisen kevytrakenteinen ja edustaa veljeksien tyylillisen kehityksen huipentumaa. Kaikki vaakatason listat ja puuosat on siinä tehty teakistä, samoin trallit ja istuinosat. Ruffi on poikkeuksellisen valoisa, molemmissa luukuissa on pleksilasit.

1950-luku oli, muutamaa purtta lukuunottamatta, moottoriveneiden rakentamisen aikaa. Nils Anderssonin kynästä syntyi mitä komeimpien matkaveneiden piirustuksia. Nämä olivat n. 9-metrisiä, tasasaumaisia, kahdella hytillä ja sisämootorilla varustettuja mahonkiristeilijöitä. Veneiden koko pieneni vuosikymmenen loppua kohti, Amerikan viennin alkaessa sanella telakan toimintaa. Toinen merkittävä tuote oli yhä lisääntyneiden mökkläisten tarpeisiin kehitetty, hieman alle 5-metrinen avovene ja siitä pienempi versio, "maitovene", molemmat perämootorilla. Ensimmäinen kolmesta Louhesta valmistui 50-luvun lopussa. 50- ja 60-luvun taite oli paikakunnan suuruuden aikaa; vierä vieressä toimivat ei vähempää kuin 16 telakkaa läheisempien ja etäisempien sukulaisten miehittäessä telakkarakennukset.

Pohjoismaisen Kansanveneiden suosion kasvun myötä alkoivat tutut purjehtijat kysellä veljeksien mahdollisuuksista rakentaa näitä. Amerikan boomin laantuessa ilmaantui telakalle tähän voimavaroja. Siellä myöhemmin työskennelleen Ingvald Sundbergin mukaan folkkaritouhut alkoivat seuraavalla tavalla: "Nils ja Paul kävivät talvella 1960 mittamaassa lautojen leveyksiä ja suhteita minun Wileniuksella rakentamastani Kansanveneestä, joka oli talviteloilla pienessä saarella" ja aloittivat hetiperään aikaisemmin mainitun L-137:n valmistelut. Seej ja kaksi muuta, runko Allan Lindströmille, sekä G. Poppiuksen tilaama L-138 Angelina valmistuivat keväällä 1961. Nämä kolme venettä osoittautuivat nopeiksi radalla ja näin Anderssonien maine kevyiden ja hyvin liikkuvien folkkareiden rakentajina sai alkunsa. Heidän tekemänsä Kansanveneet ovatkin haalineet useamman SM-kullan (7 kpl) kuin minkään muun telakan puuveneet, tuorein L-277 Tant Gunnellin viime ke-sältä.

1960-luvulla rakennettiin heillä yhteensä 20 folkkaria, Andersson-mallin jalostuessa kohti yhä suurempaa tyyllistä yksilöllisyyttä ja tarkoituksenomaisuutta. Vertaamalla esim. 1961 valmistunutta L-140 Tormentaa 1966 valmistuneeseen L-212 Nikeen näkee selvän muutoksen kohti kevyempää materiaalitoteutusta ja pyrkimystä eroon Kansanveneiden perusolemuksen kuuluvasta jämäkkydestä. Eräs näkyvä, myöhempien Andersson veneiden tunnusmerkki on keulaa kohti korkeudessa kasvava jalkalista, joka syntyi seurauksena veistäjien tyytymättömyyteen folkkarin runkolinjan jäykkyyteen. Toinen tyypillinen seikka on istumalaatikon rakenteiden äärimmilleen viety yksinkertaisuus ja keveys.

Kansanveneerakentamiseen tarvittavasta rakennusmateriaalista hankittiin mänty lähiseudun metsistä, lehtikuusi Mahoganyin välittämänä Itävallasta. Tammi tuli Tanskasta ja Saksasta. Painokaariin käytetty saarni oli kotimaista. Ruostumattomasta teräksestä valmistetut helat toimitti Børresen Tanskasta.

"Smajisk" (sana esiintyy ensikertaa tässä painettuna) oli veistäjän oma seos, joka sisälsi pellavaöljyä, maalijauhetta, liitua ja tervaa yhä vieläkin salatuissa suhteissa. Tätä mönjää siveltiin eturangan punninkeihin (so. uraan keulapuussa johon runkolautojen etupää kiinnitettiin) ja kaikkiin muihin kohtiin, missä kaksi puukapaletta liitetään yhteen. Ruuvit kiristettiin ja ylimääräinen seos pursui ulos liitoksesta. Tällä luotiin pysyvä este vedelle ja ilmalle. Runkovalmiit veneet kyllästettiin pellavaöljyllä, johon sekoitettiin 50% puutärpähtiä.

Työpäivä alkoi klo. 6.30, jolloin Nils ilmestyi telakkarakennukseen sitä lämmittääkseen. Työnteko käynnistyi klo. 7.00 Paulin, Rolf Lomanin ja Ernst Johanssonin liityessä seuraan. Hommat lopetettiin aikaisintaan viiden maissa, mutta keväisin vasta kymmenen tienoilla ja vesilelaskupäivän lähestyessä nähtiin nousevan auringon kultaavan lakatut mäntyrungot miesten lähtiessä "aamukahville". Kirjanpito suoritettiin lauantaisin. Työnjako oli telakalla joustavasti eriytynyt; Nils toimi "jokapaikanhöylänä", Paul sisusti mielellään veneitä ja Rolf yhdessä Ernstin kanssa löivät rungot.

Se Suuri Päivä oli luonnollisesti jokavuotinen vesillelasku siihen liittyvine rituaaleineen. G. Poppius, joka osoitti luottamuksensa tilaamalla veistäjältä kolme folkkaria, järjesti aina kunnan rantajuhlat, kun hänen uusimpansa laskettiin vesille. Telakan edustalle oli tuotu lukuisia val-

koliinaisia pöytiä, joiden ääressä syötiin ja juotiin. Tämän jälkeen vene kastettiin iskemällä shampanjapullo eturautaan.

Puufolkkareiden kysyntä alkoi hiipua 1970-luvulla, tosin telakka toimitti vielä tänä vuosikymmenenä 12 venettä ja viimeinen L-288 Oihonna, veistettiin 1978, toisten merkittävien puuveistäjien jo lopetettua Kansanveneiden rakentamisen. Lasikuidun aikakausi oli alkanut. Tämä merkitsi myös Anderssonin telakalle lisätöitä. Ensimmäisen H-veneiden muotin plugi tehtiin heillä, veneet valettiin Arteknoilla ja rungot sisustettiin sekä viimeis-

teltiin Kräkössä. Mittavat puuveneiden kunnostukset astuivat kuvaan, mm. kahdeksikko L-4 Sfinxille tehtiin telakalla perussaneeraus. Toinen suuritöinen kunnostusprojekti oli Erkon Pohjanmaalta löytämän Kultaranta II:n entisöinti, joka sittemmin luovutettiin presidentti Kekkoselle syntymäpäivälahjana. 1980-lukuun sisältyi lukuisia korjaus- ja muutostöitä. Telakka myytiin 1987 leskeksi jääneen Birgit Anderssonin toimesta.

Nykyisen, hiljentyneen Kräkön ilmapiirissä on vierailija aistivinaan menneen käsityöläisajan loistoa, joka tihtyy edesmenneen veistäjämestarin talon merenpuoleisen kuistin lakatuissa mäntylaudoissa.

Ben Kaila

## SANDELL & MÄNTYMÄKI

Lounais-Suomen tuotteliain Kansanveneiden rakentaja on ollut parivaljakko Unto Sandell & Pentti Mäntymäki, jotka tähän päivään mennessä ovat rakentaneet Purjehtijaliiton rekisterin mukaan 25 Kansanvenettä. Haluan lisätä tähän sanan toistaiseksi, koska käydessäni tapaa-massa Pentti ja Lahja Mäntymäkeä heidän kodissaan



Sandell & Mäntymäen vastavalmistunut vene

Turun Kuuvuoressa, olen huomaavinani pilkkeen Pentti Mäntymäen silmäkulmassa, kun hän kertoo suunnitellessa vielä jonkun Kansanveneiden rakentamista yhteistyössä turkulaisen ammattikoulun kanssa. Ei voi muuta kuin toivoa, että saisimme vielä nähdä Pentti Mäntymäen käsialaa olevan uudisrakennetun Kansanveneiden 90-luvulla.

Sandellilla oli veneenrakennuksen ammattilaisia suvusaan ja hänen ensimmäinen kosketuksensa folkkarirakentamiseen oli osallistuminen L-7:n rakentamiseen porukalla vuonna 1949 johtaja Eero Terhon tilauksesta. Pentti Mäntymäki oli taasen pienestä pitäen kiinnostunut puutoista, kertoo Pentti Mäntymäki heidän taustoistaan. Ensimmäinen yhteinen työpaikka oli Poikolaisen telakka Turussa, jossa Sandell toimi työnjohtajana.

Sandell ja Mäntymäki ryhtyivät 60-luvun alussa valmistamaan veneitä saman katon alla Patterihaassa, vanhoissa venäläisten kasarmeissa. Vähän myöhemmin siirryttiin Turun Korppoolaismäkeen, nykyisen Masa-Yards telakan viereen, jossa veneenvalmistusta jatkettiin toiminnan lopettamiseen asti. Tuotantoon kuuluivat alussa esim. optimistijollat, joita valmistettiin Optimistiliitolle noin 100 kpl vuodessa, sekä myöskin puiset avo- ja kate-ut perämoottoriveneet.

Vilkkaimpina aikoina Sandell & Mäntymäki-telakalla oli kahden omistajan lisäksi töissä kaksi muuta veneenrakentajaa. Kansanveneiden tullessa tuotantoon niitä valmistettiin 4-5 kpl vuodessa. Jokainen vene tehtiin tilauksesta ja sai omat erityispiirteensä veneen tilaajan toivomusten mukaisesti eri yksityiskohtien suhteen tai veneen ajattelun käytön mukaan. Veneisiin käytetty puumateriaali valikoitiin tarkoin. Mahogany-yhtiön kautta ostettiin lehtikuusta, joka tuli Saksasta tai Itävallasta, tammi-materiaali tuli Tanskasta tai muista Euroopan maista. Sopivaa mäntyä haettiin lähikunnista kuten Aurasta ja Salosta kertoo Pentti Mäntymäki. Materiaaleista puhuessamme huomaa Mäntymäen "lukkarinrakkauden" lehtikuuseen veneenrakennusmateriaalina. Pentti Mäntymäki kertoo lehtikuuseen haastavuudesta rakennusmateriaalina, ja että se mäntyä kovempaa puuna vaatii ehdottoman terävät työkalut sitä työstettäessä. Lehtikuusi oli mäntyä helpompi taas siinä mielessä, että samasta tukista sai helposti täyspitkiä siistejä lautoja, mikä oli männyn kohdalla harvinaisempaa ja mäntylautoja jouduttiin useammin jatkamaan. Kauneimmat suorasyiset oksattomat laudat pyrittiin sijoittamaan vesilinjan yläpuolelle tuottamaan sitä silmäniloa josta vielä tänään voimme monessa lakatussa veneessä nauttia. Mahdolliset kauneusvirheet, mutta muuten hyvät laudat sijoitettiin vastavasti vesilinjan alapuolelle.

Yhden Kansanveneiden valmistukseen kului noin 1.000 miestyötuntia kertoo Pentti Mäntymäki, siitä meni noin 280 tuntia rungon lyömiseen, suupanttien eli parrasjäykkääjien asentamiseen ja valurautakölin kiinnittämiseen runkoon. Sisustukseen kului noin 400 tuntia, mastoon

noin 30 tuntia ja loput kyllästämiseen sekä pintakäsittelyihin. Heloitus tehtiin alkuaikoina itse ja rautakölit tilattiin turkulaisilta valimoilta. Mäntymäki kertoo tilaajien yleensä suosineen maksimipainoisia kölejä. Runkolaudat kiinnitettiin paikoilleen 8 laudan päivävuuhdilla (eli koko laudoitus 4:ssä päivässä, 16 kummallekin puolelle). Pentti Mäntymäki kertoo työn erään nautittavan puolen olleen mukavan kanssakäymisen veneiden tilaajien kanssa. He olivat usein koko perheen voimalla seuraamassa rakennustyön edistymistä ja suunnittelemassa veneensä yksityiskohtia. Tilaajat olivat lähes poikkeuksetta kotoisin lähiseuduilta. He kyllästivät usein itse veneensä puhtaalla pellavaöljyllä, jota lämmitettiin vesiastiassa puuhun tunkeutumisen parantamiseksi.

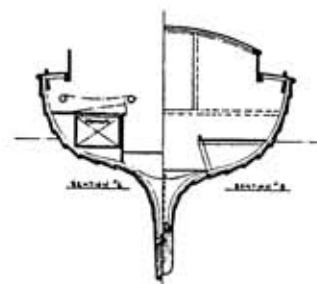
Pentti Mäntymäki kertoo, että kyllästämispellavaöljyn laatu tuntui vähitellen huonontuvan ja hapettavan laudoituksen kupariniitit. Tästä syystä ryhdyttiin viimeisiin veneisiin niklaamaan niitit, jotta vältettäisiin puun vihertyminen niitten ympärillä.

Kansanvenetuotanto lopetettiin 70-luvun alussa, jolloin siirryttiin pitkälti eri lasikuiturunkojen sisustamistöihin, oman Bluebird purjeveneiden - joka oli Sparkman & Stephens konstruktio - valmistamiseen. Runkomuotteja valmistettiin myös Nautorille, Sitalalle, Fiskarssille ja Artekille. Syynä kansanveneiden valmistuksen lopettamiseen oli lähinnä ulkopuolisen työvoiman kallistuneet kustannukset 70-luvun alussa, lasikuituveneiden samanaikaisesti rynnistäessä venemarkkinoille. Pentti Mäntymäki kertoo telakan saaneen useita tiedusteluja Kansanveneistä vielä sen jälkeen kun viimeinen oli rakennettu.

Sandellin kuoltua vuonna 1988 jatkoi Pentti Mäntymäki toimintaa vielä vuoteen 1990, jolloin hän siirtyi eläkkeelle terveydellisistä syistä.

Pentti Mäntymäen puheesta ilmenee huoli jokaisesta puuveneyksilöstä, oli se hänen itsensä tai jonkun muun rakentama. Jokainen vene on tekijänsä ainutlaatuinen taideteos, jota ei saisi hoidon puutteessa jättää rapistumaan.

Kenneth Lindblad





# KOLMEN VEISTÄMÖN RAKENTAMAT VENEET

## Suomen Kalastus

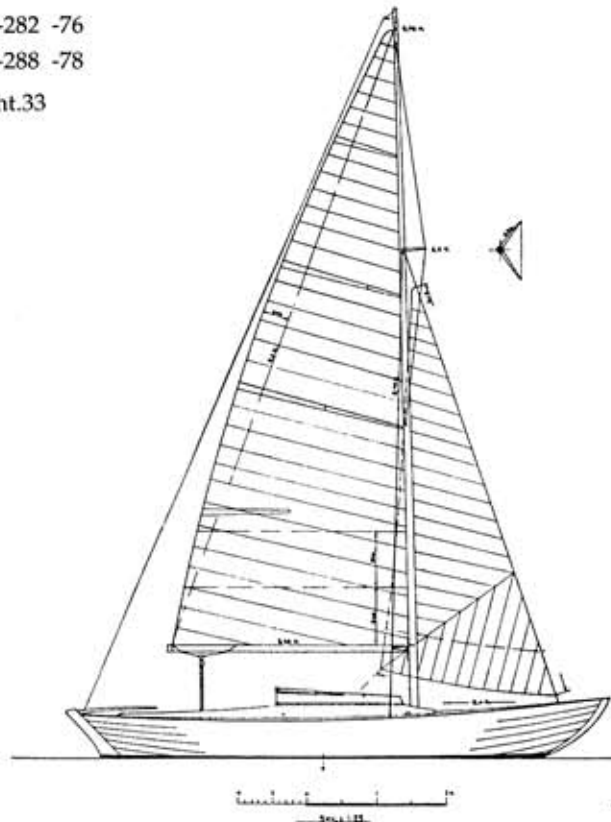
L-4 -40 luvulla  
 L-91 -51  
 L-93 -51  
 L-106 -56  
 L-107 -52  
 L-110 -54  
 L-111 -54  
 L-124 -58  
 L-148 -63  
 L-154 -63  
 L-155 -63  
 L-156 -63  
 L-159 -63  
 L-164 -64  
 L-165 -64  
 L-166 -64  
 L-167 -63-64  
 L-168 -64  
 L-169 -64  
 L-170 -64  
 L-183 -65  
 L-184 -65  
 L-185 -65  
 L-186 -65  
 L-196 -66  
 L-198 -65  
 L-199 -65  
 L-200 -65  
 L-201 -65  
 L-203 -65  
 L-209 -66  
 L-211 -66  
 L-214 -66  
 Loviisan Veneveistämö  
 L-215 -66-67  
 Suomen Kalastus  
 L-221 -66  
 Loviisan Veneveistämö  
 L-227 -67  
 L-228 -67  
 L-229 -67  
 L-231 -67  
 Lovisa Båtvarv  
 Lars Lindqvist & Co  
 L-243 -68  
 L-245 -68  
 Loviisan Veneveistämö  
 L-248 -68 -69  
 L-251 -68 -69  
 L-259 -70 -71  
 L-278 -75  
 yht.45

## N. Andersson Båtbyggeri

L-137 -61  
 L-138 -61  
 L-140 -61  
 L-142 -62  
 L-145 -63  
 L-150 -63  
 L-160 -64  
 L-161 -64  
 L-149 -65  
 L-181 -65  
 L-190 -65  
 L-195 -66  
 L-202 -66  
 L-212 -66  
 L-225 -66  
 L-233 -67  
 L-236 -67  
 L-239 -68  
 L-249 -69  
 L-250 -69  
 L-260 -71  
 L-261 -71  
 L-265 -72  
 L-266 -72  
 L-267 -72  
 L-268 -72  
 L-273 -73  
 L-274 -73  
 L-276 -74  
 L-281 -75  
 L-277 -76  
 L-282 -76  
 L-288 -78  
 yht.33

## Sandell & Mäntymäki

L-176 -64  
 L-177 -64  
 L-179 -64  
 L-180 -64  
 L-189 -65  
 L-194 -64  
 L-204 -65  
 L-205 -65  
 L-206 -65  
 L-207 -65  
 L-208 -65  
 L-210 -66  
 L-222 -66  
 L-223 -66  
 L-224 -66  
 L-226 -66  
 L-234 -67  
 L-235 -67  
 L-237 -67  
 L-246 -68  
 L-255 -71  
 L-256 -70  
 L-257 -70  
 L-262 -71  
 L-271 -72  
 yht.25



# KANSAINVÄLINEN KILPAILUTOIMINTA

Kansanveneiden kansainvälinen kilpailutoiminta keskittyi aluksi selvästi Pohjoismaihin, myöhemmin on toiminta laajentunut mm. Saksaan ja Yhdysvaltoihin. Suomalaisten osallistumisesta alkuvuosien toimintaan ei ole tarkkoja tietoja, sillä systemaattinen tietojen arkistointi alkoi vasta 1960-luvun alussa Suomen Kansanveneliiton perustamisen yhteydessä. Pohjoismaiden mestaruudesta kilpailtiin ensimmäisen kerran vuonna 1954. Helsingissä kilpailut järjestettiin vuonna 1959, jolloin mestaruuden voitti H. Kailan 'Bagatelle' FL-95. Vuoden 1961 jälkeen ei kilpailuja enää järjestetty, koska omien veneiden siirtämistä kilpailupaikalle pidettiin liian hankalana. Sandhamnin Regatta oli alkuaikoina myös suuri kansanvenetapahtuma, johon suomalaisetkin osallistui-  
vat. Esimerkiksi vuonna 1964 purjehti 14 veneen suomalaiseskaaderi kilpailemaan Sandhamniin. Seuraavassa on tarkasteltu yksityiskohtaisesti nykyisin purjehdittavia kansainvälisiä kilpailuja.

## *San Fransisco Cup*

Eksoottisin kansanvenekilpailuista on varmasti San Fransisco Bay Folkboat Associationin järjestämä San Fransisco Cup. Erikoiseksi kilpailun tekee San Fransiscon lahden olosuhteet. Ensimmäisestä kilpailusta kotiin palanneet suomalaiset kuvasivat lahdella purjehtimista seuraavasti: "Vuorovesivirrat edellyttävät aivan paikallisiin olosuhteisiin sopivan ajotavan, joka vaatii lukemattomia, salamannopeita luoveja rantakivikoissa".

San Fransisco Cup on käyty vuodesta 1977 alkaen joka toinen vuosi. Kilpailuun kerätään kaikki alueen 30 Kansanvenettä, joista 20 varataan ulkomaalaisille. Osallistujat tuovat mukanaan omat purjeet ja veneet arvotaan ennen kilpailuja. Ulkomaalaisten majoittuminen tapahtuu mukavasti paikallisten kansanvenepurjehtijoiden kodeissa. Pohjoismaiden lisäksi on eniten osaanottajia ollut Saksasta ja Irlannista. Suomesta on kisaan osallistuttu ainakin viitenä kertana. Parhaiten on pärjännyt kolminkertainen Suomen mestari Kalevi Väänänen, joka vuonna 1987 purjehti mainios-  
ti toiseksi.

## *Sessan Cup*

Sessan Cup on joukkuekilpailu, jossa joukkueeseen kuuluu kaksi venettä edustaen tiettyä kaupunkia. Kilpailu käydään omilla purjeilla ja paikallisilla veneillä. Kilpailun alkuna voidaan pitää Göteborgin Kansainvälistä Kansanveneregatta, joka järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1952. Sessanlinja lahjoitti kilpailuun palkinnon vuonna 1957, josta kilpailu on saanut nykyisen nimensä. Sessan Cup järjestetään nykyään yhden tai kahden vuoden välein Pohjoismaissa tai Saksassa. Suomessa se on järjestetty viisi kertaa.

Osallistuvien joukkueiden lukumäärä on vaihdellut yleensä 10 ja 15 valilla. Suurin yksittäinen Sessan Cup on ollut Berliinissä vuonna 1989 purjehdittu kisa, johon osallistuivat 24 joukkuetta seitsemästä maasta. Suomalaiset ovat osallistuneet kilpailuun hyvin aktiivisesti: vuodesta 1963 lähtien 17 kertaa. Lähes poikkeuksetta on paras suomalaisjoukkue ollut ensimmäisen

*"Vuorovesivirrat edellyttävät aivan paikallisiin olosuhteisiin sopivan ajotavan, joka vaatii lukemattomia, salamannopeita luoveja rantakivikoissa".*

neljänneksen joukossa. Voittoon ovat yltäneet Hanko vuonna 1973 sekä yhdistetty Naantali/Uusikaupunki vuonna 1986.

### *Ruotsi-Suomi maaottelu*

Suomalaisille aina rakas maaottelu on käyty vuodesta 1971 lähtien yleensä joka toinen vuosi. Maaottelussa kilpaillaan kolmekiloisesta hopeapokaalista, joka on Kansanveneeseen syntyyn ratkaisevasti vaikuttaneen Sven Salenin lahjoittama. Salen toi pokaalin mukanaan jo vuonna 1961 NJK:n 100vuotisregattaan, mutta varsinaisesti siitä kilpailtiin siis vasta kymmenen vuotta myöhemmin.

Maaotteluun voi osallistua enintään kymmenen venettä maata kohden ja kuuden parhaan pisteet lasketaan mukaan. Kilpailupaikkana on yleensä Ruotsissa ollut Sandhamn ja Suomessa Hanko. Kilpailu käydään omilla veneillä ja niiden siirto tapahtuu mukavasti eskaaderipurjehduksena. Jos Ahvenanmerellä joskus havaitsee 6...10 Kansanveneeseen ruotsalais- tai suomalaiseskaaderin, on se siis varma merkki käytävästä maaottelusta. Kilpailu on ollut selkeästi kaksijakoinen: ensimmäiset kuusi maaottelua on voittanut Suomi ja niiden jälkeiset viisi maaottelua Ruotsi. Kilpailun todellinen Grand Old Man on Björn 'Nalle' Westerlund, joka on osallistunut veneellään 'Airica' FL-236 kaikkiin 11 käytyyn maaotteluun. Nalle näytti myös tietä alkuaikojen hyvälle suomalaismenestykselle olemalla paras yksittäinen vene ensimmäisessä maaottelussa.

### *Muut kilpailut*

Tanskassa ja Saksassa arvostetuin kansanvenekilpailu on Kultapokaali-purjehdus. Kilpailun palkinnon on lahjoittanut vuonna 1963 konsuli Hans Hagelstein Lübeckistä isänsä muistoksi edistääkseen purjehdusurheilua ja ystävyyttä Pohjoismaiden ja Saksan välillä. Kilpailuun ei tiettävästi ole suomalaisia osallistunut.

Kielinpurjehduksissa on Kansanvene myös suuri luokka ja 1980-luvulla on veneitä ollut mukana

jopa 100. Viimeksi on arkistotietojen mukaan suomalaisvene osallistunut vuonna 1965.

Suomalaiset yrittivät luoda yhteyksiä Eestin kansanvenepurjehtijoihin 1980-luvun alussa. Hanke eteni niin pitkälle, että yhdeksän venettä purjehti vuonna

1982 eskaaderina Tallinnaan. Alunperin sovittusta kilpailusta eestiläisten kanssa ei kuitenkaan tullut mitään. Hankkeesta on muistona kilpailuun palkinnoksi teetetty 'Soome-Eesti Folboot klassi pytty', joka siis edelleen odottaa käyttöön ottoa.

Kansainvälinen kilpailutoiminta on siis aina 1950-luvulta lähtien ollut vilkasta ja suomalaiset ovat olleet jatkuvasti hyvin mukana kärkikahinoissa. Aktiivisen kansainvälisen toiminnan yhtenä syynä on varmasti ollut lainavenekäytäntö, jolloin säästytään hankalilta ja kalleilta venekuljetuksilta. Tämä on luonnollinen jatke alkuperäiselle kansanvene-idealalle: laajalle levinneellä yksityyppiluokalla on helppoa ja edullista kilpailla myös kansainvälisesti. Kari Kallio

*"Jos Ahvenanmerellä joskus havaitsee 6...10 Kansanveneeseen ruotsalais- tai suomalaiseskaaderin, on se siis varma merkki käytävästä maaottelusta".*

# Kansanveneiden SM-kilpailujen

**E**nsimmäiset viralliset SM-kilpailut järjestettiin v. 1967; epävirallisina kilpailut alkoivat kahden vuotta aikaisemmin. Kilpailut tulivat viralliseksi sen jälkeen, kun v. 1961 perustetusta Suomen Kansanveneliitosta tuli rekistöroity yhdistys ja luokan SM-kilpailusäännöt hyväksyttiin Suomen Purjehtijaliitossa syksyllä 1966.

Osaanotto oli huipussaan v. 1972, jolloin 42 venettä oli kilpailemassa. 70-luvun jälkeen osaanottajia on ollut alle 30, mutta SM-kilpailun arvon säilyttämiseen vaadittavat vähintään 20 osaanottajaa on pystytty kuitenkin aina saamaan kasaan. Vuonna 1973 ei mestaruutta jaettu, koska riittävän monta osapurjehdusta ei saatu vietyä läpi heikkojen tuulien vuoksi. Mestaruuden ratkaisemiseksi vaaditaan sääntöjen mukaan vähintään neljä läpivietyä osapurjehdusta. Lisäksi

osallistuvien veneiden tulee edustaa vähintään viittä eri seuraa.

**M**enestyksekkäin kansanvenepurjehtija kautta aikojen on ollut J. Bremer, joka hallitsi yleisesti kilpailuja Kansanveneiden ollessa kilpailuluokkana suosituimmillaan. Bremerin ylivoimaisuutta kuvaa mm. vuoden 1972 SM-kilpailut, jolloin hän voitti kaikki kuusi osapurjehdusta 42 kilpailijan joukossa. Kaikkiaan Bremer on voittanut viisi mestaruutta. Neljä mestaruutta on H. Sarparannalla ja kolmeen ovat yltäneet C.-G. Ekqvist ja K. Väänänen.

**S**euuraavassa on esitetty Kansanveneiden SM-kilpailujen mitalistit kautta aikojen. Paikkakunnan jälkeen tulee järjestävä seura ja osaanottajien lukumäärä, mikäli tiedot ovat arkistoista löytyneet.

## 1965 Hanko, epäviralliset

- |                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| 1. L-144 Filistina | P. Kangasniemi TPS |
| 2. L-157 Confusia  | H. Groop HSS       |
| 3. L-176 Hela      | R. Lepistö TTPS    |

## 1966 Hanko 40, epäviralliset

- |                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| 1. L-161 Ursula   | B.-E. Björnström ESF |
| 2. L-126 Gun      | B. Westerlund NJK    |
| 3. L-219 Kajsa II | O. Hamberg HTPS      |

## 1967 Helsinki SPS 30

- |                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| 1. L-218 Tuula     | J. Bremer HTPS       |
| 2. L-161 Ursula    | B.-E. Björnström ESF |
| 3. L-165 Ilse-Mari | J. Paajanen HSK      |

## 1968 Helsinki HSS

- |                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| 1. L-195 Tina     | T. Finell ESF        |
| 2. L-161 Ursula   | B.-E. Björnström ESF |
| 3. L-157 Confusia | H. Groop HSS         |

## 1969 Hanko 32

- |                |                 |
|----------------|-----------------|
| 1. L-233 Wiper | P. Wihuri M     |
| 2. L-195 Tina  | G. Bade ESF     |
| 3. L-246 Hela  | R. Lepistö TTPS |

## 1970 Hanko

- |                |                 |
|----------------|-----------------|
| 1. L-218 Tuula | J. Bremer HTPS  |
| 2. L-233 Wiper | P. Wihuri M     |
| 3. L-246 Hela  | R. Lepistö TTPS |

## 1971 Turku TPS 32

- |                     |                  |
|---------------------|------------------|
| 1. L-246 Hela       | R. Lepistö TTPS  |
| 2. L-260 Pamela III | A. Lindström BSS |
| 3. L-145 Amanda     | M. Myllylä OPS   |

## 1972 Hanko 42

- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| 1. L-233 Tuula III   | J. Bremer HTPS  |
| 2. L-246 Hela        | R. Lepistö TTPS |
| 3. L-239 Cara Mia II | Å. Kindberg HSK |

## 1973 Hanko, mestaruutta ei jaettu

## 1974 Hanko 34

- |                      |                  |
|----------------------|------------------|
| 1. L-261 Tuttemuj    | J. Bremer HTPS   |
| 2. L-239 Cara Mia II | A. Kindberg HSK  |
| 3. L-126 Gun         | L. Nordström HUS |

# mitalistit vuosina 1965-1991

## 1975 Hanko 24

- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| 1. L-207 Bloody-Mary | M. Karvinen M   |
| 2. L-202 Saskia      | K. Eriksson HSK |
| 3. L-239 Cara Mia II | Å. Kindberg HSK |

## 1976 Helsinki M 29

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. L-218 Karoliina | J. Bremer HTPS    |
| 2. L-261 Tuttemuj  | A. Raade TPS      |
| 3. L-233 Pärske    | P. Appelqvist SPS |

## 1977 Hanko HUS 23

- |                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| 1. L-219 Marie  | C.-G. Ekqvist HSF |
| 2. L-233 Pärske | P. Appelqvist HSK |
| 3. L-236 Airica | B. Westerlund NJK |

## 1978 Hanko HSF 30

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. L-219 Marie      | C.-G. Ekqvist HSF |
| 2. L-260 Pamela III | R. Lindström BSS  |
| 3. L-284 Pamela IV  | A. Lindström BSS  |

## 1979 Hanko HSF 30

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. L-219 Marie     | C.-G. Ekqvist HSF |
| 2. L-282 Albertina | K. Jansson BSS    |
| 3. L-274 Lyn       | P.-J. Poppius BSS |

## 1980 Helsinki NJK 26

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. L-215 Matilda   | H. Sarparanta TPS |
| 2. L-233 Pärske    | P. Appelqvist HSK |
| 3. L-189 Astralita | O. Vallittu SPS   |

## 1981 Porvoo BSS 25

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. L-215 Matilda   | H. Sarparanta TPS |
| 2. L-281 Meritähti | L. Laakso NPS     |
| 3. L-282 Albertina | T. Laine BSS      |

## 1982 Hanko HSF 26

- |                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| 1. L-300 Helena    | K. Väänänen HSK |
| 2. L-281 Meritähti | L. Laakso NPS   |
| 3. L-285 Onnimanni | E. Aikala HSK   |

## 1983 Hanko HSF 24

- |                    |                  |
|--------------------|------------------|
| 1. L-300 Helena    | K. Väänänen HSK  |
| 2. L-307 Susanna   | O. Vallittu SPS  |
| 3. L-284 Pamela IV | R. Lindström BSS |

## 1984 Uusikaupunki UPS 28

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. L-302 Miru       | K. Väänänen HSK   |
| 2. L-306 Filur      | K. Holm HSS       |
| 3. L-308 Matilda II | H. Sarparanta TPS |

## 1985 Hanko HUS 24

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. L-308 Matilda II | H. Sarparanta TPS |
| 2. L-300 Helena     | J. Pärkö NPS      |
| 3. L-307 Susanna    | O. Vallittu SPS   |

## 1986 Helsinki HSS 20

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. L-308 Matilda II | H. Sarparanta TPS |
| 2. L-281 Meritähti  | T. Mild NPS       |
| 3. L-118 Esmeralda  | K. Väänänen HSK   |

## 1987 Tammisaari ESS 25

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. L-307 Susanna   | O. Vallittu SPS   |
| 2. L-316 Pärske    | P. Appelqvist HSK |
| 3. L-281 Meritähti | T. Mild NPS       |

## 1988 Naantali NPS 23

- |                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 1. L-281 Meritähti | T. Mild NPS       |
| 2. L-316 Pärske    | P. Appelqvist HSK |
| 3. L-312 Secco     | M. Andersson HTPS |

## 1989 Hanko HSF 20

- |                       |                   |
|-----------------------|-------------------|
| 1. L-300 Miina Helena | J. Pärkö NPS      |
| 2. L-291 Pasiassi     | K. Väänänen HSK   |
| 3. L-316 Pärske       | P. Appelqvist HSK |

## 1990 Uusikaupunki UPS 21

- |                       |              |
|-----------------------|--------------|
| 1. L-302 Mirou        | T. Lampen BS |
| 2. L-300 Miina Helena | J. Pärkö NPS |
| 3. L-224 Tytti        | T. Tammi UPS |

## 1991 Helsinki HTPS/BS 22

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| 1. L-277 Tant Gunnel | K. Lindblad ASS   |
| 2. L-316 Pärske      | P. Appelqvist HSK |
| 3. L-307 Sini        | T. Nurmi UPS      |

Toimittanut Kari Kallio



Veeran pojat matkalla Puolaan

Miksi lähteä Karibialle, kun folkkarilla voi purjehtia Puolaan.

## Tarkemmin sanottuna Kolobrzegiin.

Kryssittyämme 80-luvun alussa geopolittisesti mahdollisen itä-länsisuuntaisen rannikon ja sulutettuamme itsemme munkkikahveille Valamon luostariin oli keväällä -87 löydettävä uusia aallonpituuksia. Baltia oli juuri ja juuri avautumassa eskaadereille, mutta sooloilija käyttää paperityöhön uhrattavan ajan mieluummin veneessä istumiseen ja matkaa pidemmälle etelään. Folkkarilla Puolaan! Ei hemmetissä jos nyt pinnalla pysyisikin niin matkaan ei riittäisi lämmin vuodenaika, myrkkymaalia liukenisi ja vitsejäkin pitäisi opetella gastien viihdyttämiseksi pitkällä matkalla.

Folkkarin pätevydestä ja kestävydestä ei ollut epäilystä. Konstruktiollahan on purjehdittu yli Atlantin ja vielä pitkälle eteenpäin. Muutamilla jutuilla voi matkan sujumista kuitenkin auttaa ja marginaalisempiin olosuhteisiin varautua. Tällaista varustautumista olisi veneen sisätilojen laipiointi ja kaksi tehokasta pumppua, hyväkuntoinen perämoottori ja navigointivälineistö. Hankkeet kuitenkin vesittyivät kevätkiireissä. Osaksi tästä syystä, osaksi mahdollisten gastivaihtojen takia valittiin rannikkoreitti Tukholman ulkosaariston, Visbyn ja Bornholmin kautta Kolobrzegiin. Tälläkin välillä tulisi kaksi pidempää legiä, joissa voisi käydä navigoinnin "sumussa, myrskysssä, pimeässä" kertauskurssin.

21.6 . saapui gastini yölaivalla Maarianhaminaan ja klo 05.00 pääsi matka vihdoinkin alkamaan. Suomen rannikon sumut vaihtuivat tuuliin ja reivatuin purjein ylitimme Ahvenanmeren. Lämpömittari pysytteli koko päivän muutaman asteen plussan puolella, joten puolivälissä ylitystä alkanut räntäsade kruunasi Juhannussään. Rännän keskeltä löytyi vielä Rödlögan kylälaituri ja Juhannusiltamat. Ruotsalaiselle sosiaalisuudelle on mahdollista mahduttaa jazz-ryhmä ja satakunta juhlijaa venevajaan. Pidimme menomatkan aikataulun kireänä, mutta jatkuva koleus ja sade pakottivat pitämään välipäivän Nynäshamnissa. Tällöin oli lokikirjaan tehty merkintöjä :

- miehistön hampaat löystyneet, ei keripukista vaan jatkuvasta kalinasta.
- keittimen kaasuluoppu (käytetty myös lämmitykseen), samoin punkrattava Captain Morgania.
- vasempaan ruffin kulmaan laitettava sikaflexiä.
- Amnestyn aktiivimaassa katsoo varustamo kohtuulliseksi tarjota gastille viikon lämpimän aterian.

Urbaanien mahdollisuuksien kanssa on meripojan oltava kuitenkin tarkkana. Seuraavana päivänä siis ankkuri ylös, suunta Visbyhyn, tai oikeammin vähän pohjoisemmaksi, missä alkaisi sykkiä majakka kunhan tulisimme yöllä kantomatkan pää-

hän. Tässä lokikirjasta:

" 22.00 sivumyötäistä, nopeus n. 4 solmua. Navigointiharjoituksia, valoja siellä täällä, kirjallisuuden tutkimista. Radiofix hakee hyvin kaikki balalaikkaorkesterit, mikä onkin vahdille viihdyttävää. Radiomajakoitten osuessa aalloille saadaan arviolta 5 mpk:n tarkkuudella lisätietoja olemassaolostamme.

05.20 ruotsalainen Mälö 50 ajaa viereen 'Var är Visby?' Tämä kaatoi viimeisetkin epäilyt kompassi & kartta -navigoinnin riittämättömyydestä.

06.10 oluiden vaihtoa lennosta saksalaisveneeseen kanssa. Pitää opetella Itä-merentavoille.

07.30 heräilevä, sämpyläntuoksuinen Visby.

Koska Visbykin kouraisi aikatauluamme, oli loput Ruotsin rannikosta vedettävä lähes yhtäsoittoa, päivistä tuli entistäkin pidempiä ja öistä lyhyitä. Vapaavuorolaisen torkkuminen alkoi kuitenkin sujua. " Viimeinen Ruotsin puoleinen satama ennen Bornholmiin lähtöä oli, Södra Sandhamn, jossa nostettiin ankkuri 28.6. klo12.30 suuntana 175°, SW8m/s. Pehmeitä, loivia aaltoja, Veera kulkee kuin korkki aalloilta aallolle. Iltayöstä päätettiin jatkaa samalla halssilla suoraan Puolan rannikolle. Miehistö välttelee aktiivisuutta vaativia muutoksia. Sitäpaitsi leen puolen punkka on muotoutunut varsin mukavaksi. Lätkäsemme kuitenkin uudet laastarit korvan taakse, jos vaikka rynkytys lisääntyisi.

Viimeinen yö ennen Puolaa oli usvassa ja hämärässä hallusinaatioherkkää. Koska kiintopisteitä ei ollut, silmä alkoi tehdä niitä väkisin; tykkivenedramatiikan sijasta ainoat katseenvangitsijat koko yön aikana olivat kuitenkin hedelmälaatikolla surffava lokki seka troolarilaivue, ei siis yllätysvieraita kipparin synttäreillä. Seuraavana iltapäivänä Puolan rantavalli näkyviin! Optimistinen gastit oli jemmaillut tätä tapahtumaa varten rommierää, dobrydobry! Rannalla näkyvää majakan profiilia kartan kuviin vertaamalla päättellemme olevamme 5mpk Kolobrzegista itään. Erannon, väsymyksen, eksymän, virtausten ja likinäköisyyden keskinäiskompensaatiomekanismi toimii mainiosti! Klo 19.00 Porta Zeglarski ja Joseph Conradin nimeä kantava pursiseura. Muodollisuudet joustavat ja pursiseuran huolenpito ystävällistä. Ensimmäiset finskit tänä kesänä.

Sää heitti saapumispäivänä aivan uusille lukemille, aurinkoa täydellä terällä ensimmäistä kertaa sitten Visbyn ja elohopea nousi 15 pykälää eli matka siis kannatti. Sotilasmusiikin festivaali oli juuri alkanut ja hiekkaranta oli pitkä. Siinä puitteita odotella seuraavia gasteja Pomeranialla saapuviksi.

Viikon dobryilyn jälkeen Veera lähti paluumatkalle raskaassa lastissa, mutta surffien näyksiä rikkoen, vallitsevien tuulten puhaltaessa kaksi viikkoa peränpuolelta. Kun lenkki oli tehty näytti mittari 1360 mpk ja takana 31 vuorokautta, jotka ainakin säitten puolesta jakautuivat tasan kahtia.



# SUOMEN KANSANVENELIITTO RY - FINLANDS FOLKBÅTSFÖRBUND RF

Suomen Kansanveneliitto on perustettu 1961 ja nykyinen jäsenmäärä on 120. Liiton tehtäviin kuuluu mm. edistää ja kehittää kansanveneharrastusta Suomessa, ylläpitää yhteyksiä vastaaviin yhdistyksiin ulkomailla, seurata sääntömuutoksia ja tiedottaa niistä, ja edesauttaa jäsentensä osallistumista ulkomaisiin kilpailuihin sekä julkaista jäsentiedotetta.

Björn Westerlund on kutsuttu liiton kunniajäseneksi vuonna 1988.

<b>PUHEENJOHTAJA</b>	KENNETH LINDBLAD	Mariankatu 6 AA 28, 20110 Turku	t 921-512 551	k 921-332 369
<b>VARAPUHEENJOHTAJA</b>	TIMO LAMPEN	Bomansonintie 5D, 00570Helsinki	t 90-840 133	k 90-684 8025
<b>SIHTEERI</b>	KARI KALLIO	Lumikintie 3 D 138, 00820 Helsinki	t 90-402 8321	k 90-785 956
<b>TALOUS</b>	PEKKA NUUTILAINEN	Liisankatu 9 B 26, 00170 Helsinki	t 90-635 363	k 90-135 1563
<b>JÄSENLEHTI</b>	BEN KAILA	Temppelikatu 12, 10300 Karjaa		k 911-310 56
<b>HALLITUKSEN JÄSENET</b>	MÅNS ANDERSSON	Lumikintie 5 B 7, 00820 Helsinki		k 90-783 943
	PEKKA HEIKINHEIMO	Gyldenintie 4 B 10, 00200 Helsinki	t 90-672 672	k 90-675 514
	TIMO TAMMI	Porthaninkatu 6 B 36, 00530 Helsinki	t 90-506 88327	k 90-753 585

## JUHLA - SM - KILPAILUT

Juhlat voidaan kertoa kahdella kun myös NPS täyttää vuosia senioriluokassa. F 50 vuotta - NPS 75 vuotta. Folkkareille on varattu näyttävästi keskeinen ponttoonilaituri ja ohjelmasta ei tule olemaan puutetta: saunailta 8.7., folkkari-ilta 9.7., arvontaa, palkintona mm. kehystetty F L-1:n kuva, SM-palkinnot ovat tietty tavallisuudesta poikkeavia, yllätyksiä etc. **Lainaveneitä** pyritään järjestämään tarpeen mukaan. Asiaa hoitaa Kenneth Lindblad t 921-512 551, k 921-332 369.

## FOLKKARI VENENÄYTTELYISSÄ

Monen vuoden tauon jälkeen oli Kansanvene jälleen nähtävissä sekä Vene-92 näyttelyssä Helsingissä 7.-12.2. että Meri Kutsuu-näyttelyssä Turussa 2.-5.4. Molemmissa hankkeissa näytteille asettaja oli Kansanveneliitto. Helsingissä oli näytteillä K. Väänäsen 'Pasiassi' FL-291 ja Turussa K. Nurmen 'Sini' FL-307. Näyttelyissä jaettiin liiton tekemää 'Kansanvene 50 vuotta'-esitettä ja Folkebådcentralenin myyntiesitettä sekä myytiin kangasmerkkejä ja tarroja. Lisäksi oli näytteillä valokuvia Kansanveneestä vuosien varrelta. Erityisesti Helsingin näyttely oli

suuri menestys ja uusia jäseniä saatiin 25. Veneen kunnostamiseen, kuljetuksiin ja päivystyksiin osallistui Helsingissä 18 jäsentä.

**Kiitokset** veneiden omistajille, hankkeisiin osallistuneille jäsenille ja avustaneille yrityksille.

## SPINAAKKERI JÄÄ KÄYTTÖÖN

Kansanveneliiton kevätkokouksessa päätettiin yksimielisesti, että Suomessa kilpaillaan kesällä 1992 spinaakkerilla. Päätöstä edelsi jäsentiedustelu, jossa spinaakkerin kannalla oli 51%, luopumisen kannalla 20% ja loput 29% ei ottanut kantaa. Tiedusteluun osallistui 80 jäsentä. Spinaakkeri-asia tuli esille siitä syystä, että Ruotsissa kokeillaan tänä kesänä kilpailemista ilman spinaakkeria. Ruotsalaiset uskovat saavansa näin lisää veneitä kilparadoille. Tänä kesänä Suomi on käytännössä ainoa maa, jossa kansanveneet kilpailevat spinaakkerilla. Asiaa pohditaan uudelleen syksyllä, jolloin tiedetään mm. Ruotsin kokeilun tulokset.

# KILPAILUKALENTERI 1992

## RANKING KILPAILUT

LÄNSI.....	-ASS Int. 5m Regatta	16-17/7	4 lähtöä
	-NPS Unikeko	25-26/7	4 lähtöä
	-U:ki Regatta	08-09/8	3 lähtöä
	-Kempika-Seilaus	12-13/9	3 lähtöä.....yht .14 lähtöä
KESKI.....	-Hangon Regatta	03-05/7	4 lähtöä
	-SM-kilpailut NPS	07-10/7	6 lähtöä..... yht . 10 lähtöä
ITÄ.....	-Suunto Cup	30-31/5	4 lähtöä
	(sis. Wäänänen Pokaalin, 2 Suunto Cup-lähtöä, kahden veneen seurajoukkue)		
	-H:gin Regatta	27-28/6	3 lähtöä
	-Emäsalon Regatta	01-02/8	4 lähtöä
	-HTPS Vuosipäiväp.	16/8	2 lähtöä.....yht. 13 lähtöä

## MUITA KILPAILUJA

Rankingkilpailujen lisäksi kannattaa kalenteriin merkitä ainakin Merenkävijöiden 70-vuotispurjehdus köliveneille 9.8., joka purjehditaan perinteisenä matkakilpailuna. SuPS:n järjestämä Viaporin Tuoppi puuveneille, jossa kansanvene on ollut jo useana vuonna suurin luokka, käydään 15.8.

Kilpurpurjehdukseen voi ottaa tuntumaa myös keskiviikkoina Helsingissä järjestettävissä iltapurjehduksissa 27.5.,3.6.,10.6.,17.6., 12.8.,19.8.,26.8.,2.9. ja 9.9. Neljä ensimmäistä purjehdusta järjestää SPS ja loput HSS, joilta on saatavissa myös yksityiskohtaisemmat ohjeet. Keskiviikkokilpailut ovat olleet erityisesti perinteisten kölivene-luokkien(Hai,5.5,6 jne) suosiossa.

## KANSAINVÄLISET KILPAILUT

Kultapokaali, Kiel 28/6-03/7, Marstrandin Regatta 04-08/7, Avoimet Ruotsin Mestaruuskilpailut ,Marstrand 09-14/7

## TULEVIA KANSAINVÄLISIÄ KILPAILUJA 1993

Sessan Pokaali, Berliini 24-25/4, Maaottelu Suomi-Ruotsi

## F JUHLA-SM-KILPAILUT NAANTALISSA 8.-10.7.1992 ENNAKKOILMOITTAUTUNEET; TILANNE 6.4.

FL-121	R. GRANDELL	ESS	FL-235	U. KASKINEN	TTPS	FL-300	J. PÄRKÖ	NPS
FL-125	J.-P. VUORINEN	GK	FL-250	H. VALTONEN	UPS	FL-302	T. LAMPEN	BS
FL-176	P. HARMOVAARA	UPS	FL-261	M. HAAPALA	UPS	FL-307	K. NURMI	UPS
FL-177	H. BERGMAN	M	FL-262	A. VARJO	UPS	FL-312	P. NUUTILAINEN	HTPS
FL-203	M. SILVENNOINEN	ÖNS	FL-277	K. LINDBLAD	ASS	FL-315	(K. SUNDQVIST)	UPS
FL-212	B. KAILA	HSS	FL-288	J. MÄKINEN	ÖNS	FL-331	R. NORDGREN	NJK
FL-213	R. RUOHONEN	UPS	FL-291	K. VÄÄNÄNEN	HSK	FL-335	M. ANDERSSON	HTPS
FL-224	T. TAMMI	UPS	FL-295	P. HEIKINHEIMO	VAVK		Yht. 23 venettä	


## MYYDÄÄN

**L -224**, Timo Uskali 938-240 359

**L-229**, Marseila, mänty, Loviisan Veneveistämö -67, lakattu, 2 x purj., spinnu, kilpa- ja retkivar., kats. B 2, Yamaha 5hp -82, Lasse Kojo k. 90-339 126, t. 90-338 044.

**L-276**, Annika, N.Andersson Båtbyggeri -74, lakattu, hp. 35t, Johan Sandberg 90-645 323.

**L-306**, Filur, I-kuitu, Folkebadcentralen -82, valk.,

 purj.MP-84(spinnu North), kilpavar. peräm., puomiteltta ja istumal. kate, Kim Holm k. 9 0-557 470, t. 90-870 1711.

**L-327**, I-kuitu, Wikom Marin -87, kermanvalk. purj. Niiniranta -87, Tage Storträsk k. 968-174 37, t. 968-405 06.

## F TARROJA , KANGASMERKKEJÄ

### A ARPOJA

"Folkboats forever" tekstillä, tarra á 10,-/

kangasmerkki á 30,-.

Osta arpa, voita tuliterä Folkebadcentralenin F-pursi

Ruotsin Kansanveneliiton arpa á 30,-

Tiedustelut Kari Kallio k. 90-785 956, t. 90-402 83 21.

## HALUAA GASTIKSI

Pasi Nuutinen 90-897 410

## OSTETAAN

### KÄYTETTY FOKKA

Ari Nissinen k. 90-338 348, t. 90-759 2266.

### VÄHÄN KÄYTETYT PURJEET

Niilo Malkonen 918-88 14 33

### PUUFOLKKARI

Jarmo Jokinen k. 90-674 671, t. 90-511 961.

## F-PURJEHTIJOIDEN TAPAAMINEN

Naantaliin menijöille ja muillekin 6.7. yöpyminen Lammasluodon saaren pohjoisranta (N 60/14/00, E 21/53/00). Katso kartta 744 karttasarjasta D.


Kaikki tervetuloa!

---

## KUVALÄHTEET

KANSI		Harald Alftanin kokoelmat
SIVU	1	Svenska Folkbåtsförbundet
SIVUT	3-4	Juhani Bremerin kokoelmat
SIVUT	9-10	Harald Alftan
SIVU	11	Harald Alftan
SIVU	12	Erkki Lönnqvistin kokoelmat
SIVU	13	BirgitAnderssonin kokoelmat
SIVU	14	Pentti Mäntymäen kokoelmat
SIVU	21	Jarmo Pukkisen kokoelmat.

# TUNNELIN LEVY

A stylized line drawing illustration within a cloud-like border. On the left is a sailboat with the letters 'H.B.' on its sail. In the center is a tunnel entrance with a person standing next to it. On the right is a vertical tunnel structure with a person standing next to it. The text 'TUNNELIN' is written vertically on the left and 'LEVY' is written vertically on the right.

EDELLEEN PINNALLA



Linnankatu 33 B 20100 Turku Finland  
Phone int. +358-(9)21-512 551  
Fax +358-(9)21-502 087, Tlx 62569

**REDERI AB ENGSHIP**

# Puhumisen juhlaa

PRIMA unitel extra on puhelin tämän päivän tarpeisiin. Uusin tekniikka palvelee käyttäjänsä mutkattomasti ja tyylikkäästi.

- Sopii kaikkiin liittymiin
- Varusteltu yrityskäyttöön
- Tyylikäs myös kotona

**380,-**<sup>ovh.</sup>



PRIMA

**unitel extra**

Nykypuhelin kotiin ja toimistoon.



Myymälät kautta maan.  
Soita 9800-7464 ja kysy  
Sinua lähinnä olevan myymälän  
osoite ja puhelinnumero.

## Pasaatisia myötätuulia ja lukuhetkiä juhlavuodelle 1992



mestarioffset oy, painotalo capitalista koilliseen  
sinikellonkuja 4 01300 VANTAA p- 870 1228, fax 870 1996



**REPROMESTARIT OY**



Salomonkatu 5 L, 00100 Helsinki  
Puhelin (90) 693 2932

### M - YACHTS



- . Puuveneiden valmistusta
- . Korjaukset
- . Sisustustyöt
- . Asennustyöt

MARTIN ROSENSTEDT 915 - 515 453  
915 - 532 038

## SURA MARIN

Suukarintie 10  
23500 UKI  
922-12511



## OLEMME MUUTTANEET

**VENE OY  
BREMER**

Isosarvastontie 6, 00840 HELSINKI  
Puh. 90-6983 665,  
Fax 90-6985 965

Mastoja kaikkiin venetyyppeihin.  
Fallit, vantit ja vanttiruuvit.  
Korjaukset, muutokset ja vaijeri-  
työt. Erikoishelat tilaustyönä.  
Kilpapurjehtijoille yksilöllisten  
toivomusten mukaan.

# NOPEAT KESTÄVÄT

Käytämme vain huippuluokan  
Dimension ja Polyant kankaita.  
Uudet muodot, uudet radiaalileikkaukset!



**HAUTERA  
PURJEET KY**

Virusmäentie 65, 20300 Tku,  
puh. 921-388 226, 376 376.

---

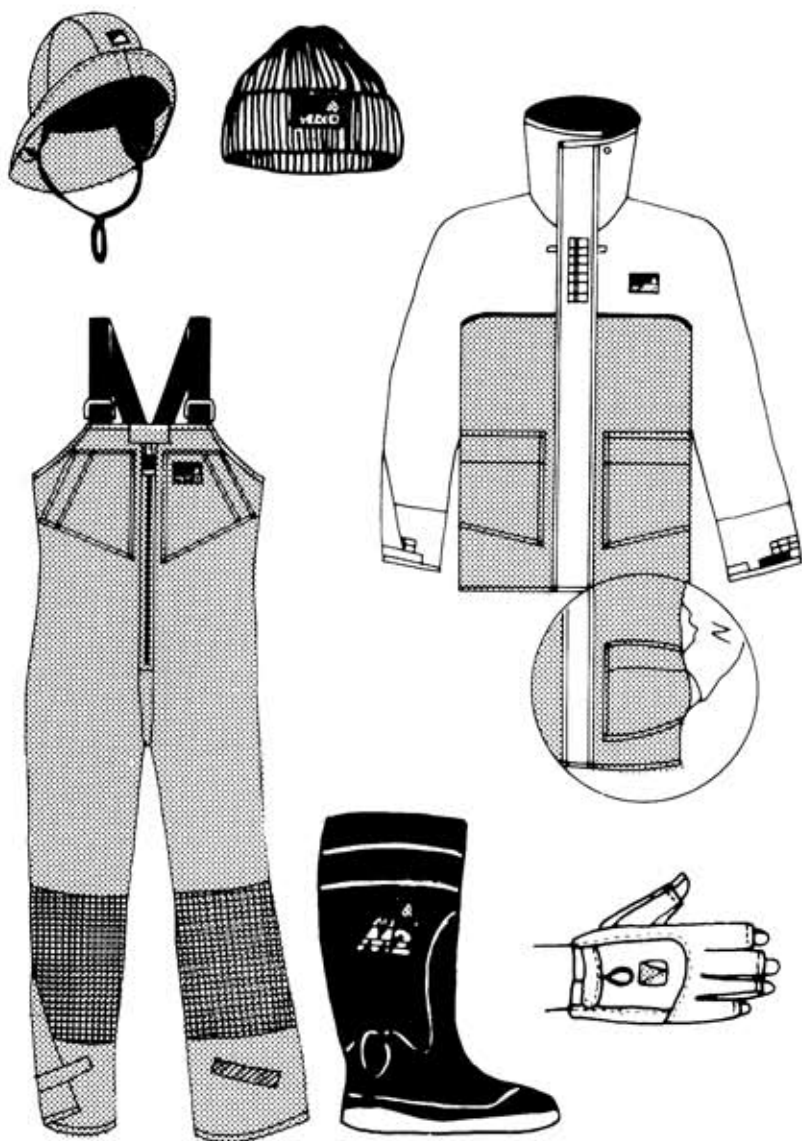
1990	1:a	FINSKA MÄSTERSKAPEN
	1-5:a	SVENSKA MÄSTERSKAPEN
1991	1:a	FINSKA MÄSTERSKAPEN
	1-3:a	SVENSKA MÄSTERSKAPEN
1992	?	FINSKA MÄSTERSKAPEN
	?	SVENSKA MÄSTERSKAPEN



**ELVSTRÖM SAILS**

Idrottsvägen 42, 374 30 KARLSHAMN • Telefon: 0454-193 00 • Telefax: 0454-176 04  
Laivanvarustajankatu 8B, Helsinki, Telefon: 90-66 64 38

# FÖR VÄRLDENS MEST KRÄVANDE SEGLARE. FÖR DE MEST KRÄVANDE FÖRHÅLLANDEN.



## MUSTO

Musto har redan länge varit toppseglarnas val. Och inte utan orsak. Vid produktutvecklingen har seglarens behov beaktats i minsta detalj.

Musto innebär ett komplett system. När detta kombineras med Rymacos erfarenhet som tillverkare av flytvästar och flytplagg är systemet kort och gott: det bästa tänkbara.

Ring oss på nummer 840 133 så får Du veta vem som är Din närmaste återförsäljare. När det gäller utrustning, lönar det sig

inte att pruta på kvaliteten. Vi önskar Dig en trygg och angenäm seglingssäsong.

Importör och  
partiförsäljning

oy **Rymaco** ab