

POHJOISMAINEN
KANSANVENE 60 VUOTTA

1942-2002



Juhlajulkaisun toimitus

Ben Kaila, Kari Kallio, Jari Laamanen

Kiitämme

Juhani Bremer, Heikki Hetemäki,
Eileen Ramsay, Monica Schroderus,
Monica Stark

Graafinen suunnittelu

Ben Kaila

Kuvankäsittely

Petri Kuokka/Aarnipaja Ky

Ilmoitusmyynti

Leif Karlsson, Veikko Pilvi

Painatus

Foxoffset Oy, Helsinki 2002

Julkaisija

Suomen Kansanveneliitto ry

Puheenjohtaja

Aimo Hautojärvi

puh. k. (09) 698 8140, t. (09) 2280 3747

s-posti aimo.hautojarvi@posiva.fi

Sihteeri

Soile Parkkinen

puh. k. (09) 698 8228, t. (09) 393 8727

s-posti soile.parkkinen@selry.fi

Aikaisempia julkaisuja

Pohjoismainen kansanvene 50 vuotta 1942–1992, 1992 (lm)
F ja Kansanvene kunnossapito-opas, 1998

Internet

www.puuvene.net/kansanvene/

www.folkkari.net (avataan alkuvuodesta 2002)

www.folkboat.com/

Pohjoismainen kansanvene 60 vuotta 1942–2002

ISBN 952-91-4367-2

■ Kansi

Onni Hambergin L-219 Kajsa II

ja Juhani Bremerin L-218 Tuula

lähtöluovissa Helsingin Regatassa v. 1967

– Kuva Niilo Littonen

Sisältö

4 L-1 Lill-Inga

Ins. Gösta Kyntzell tilasi Suomen ensimmäisen Kansanvene

6 Kansanvene maailman merillä

Jester ja muut folkkarin avomerimuunnelmat

10 Kultaa ja kunniaa

Juhani Bremerin ihmeelliset suoritukset Tuulan pinnassa

13 Kansainvälinen toiminta

Laaja verkosto tarjoaa hyvät mahdollisuudet kilpailla ulkomailla

14 SM-mitalistit v. 1965–2001

Selvitys SM-kilpailujen mitalisteista kautta aikojen

16 Kansanveneretkeilyä

L-268 Gabriella kuvattuna Porkkalan niemen itäpuolella v. 1995
– Kuva Kari Kallio

18 Kolobrzeg

L-169 Veeran purjehdus Puolaan ja takaisin v. 1987

20 Kaikki Suomen Kansanveneet

Luettelo L-1:stä FIN-367:een

24 Pohjoismainen kansanvene

Yhteenveto Kansanvene taustasta ja vaiheista

24 Kansanvenejulkaisuja

32 Summary

Kansanvene 60 vuotta

PILVET VYÖRYIVÄT matalalla etelästä kohti pohjoista, satoi ja oli harmaata.

Terävät puuskat ravistelivat veneiden mastoja satamissa, kuului ujellusta ja fallien pauketta. Välillä tuuli häipyi lähes täysin, kuin kerätäkseen voimia jatkaakseen taas hetken kuluttua yhä suuremmalla voimalla...

Kaksi Kansanvenettä irrottautui Nötön kaupan laiturista. Valkoiset purjeet nousivat paukkuen tuulen puistellessa niitä puolelta toiselle.

Pian molemmat veneet kynsivät lyijynharmaata merta, purjeet pullollaan. Heti väylälle päästyään veneet käänsivät keulansa kohti pohjoista, asettivat purjeensa virsikirjalle ja aloittivat surffailun koko ajan kohoavassa tuulessa ja aallokossa.

Kuusi, seitsämän, kahdeksan solmua. Sade yltyi ja näkyvyys väheni. Kymmenen solmua! Loki oli tapissaan ja vauhti vaan kiihtyi.

MERI OLI MUUTTUNUT harmaasta valkoiseksi. Tuuli puhalsi aallon harjat mennessään ja kasvatti aaltojen korkeutta. Pinnamiehillä oli täysi työ pitää veneensä oikeassa asennossa aaltoihin ja tuuleen nähden. Välillä keulapurje täyttyi paukahaen, kallistaen veneen tuulen puolelle.

"Missä oikein ollaan, näkyykö se vihreä siellä jossain?"

Tämä ei ollut enää kivaa leikkiä, vaan totisinta totta – veneet olivat myrskyssä!

Nämä kaksi uljasta ja kaunista Pohjoismaista kansanvenettä selviytyivät lopulta määräsatamaan turvallisesti ja vahingoittumattomina, huolimatta yli 25 m/s pyrsyvistä tuulesta ja lähes 40 m/s puuskista. Oli aika juhlia!

JÄ NIIN ON NYTKIN. Kuusikymmentä vuotta on rakastamamme Kansanvene kuljettanut meitä samalla tavalla. Se on tuottanut meille onnen ja ilon hetkiä.

Kansanvene ei ole ainoastaan purjevene – se on elämäntapa ja asenne. Ja ehkä juuri siksi luokka on säilyttänyt asemansa ja Kansanvene suosionsa.

Pitäkäämme siis hyvää huolta "kuusikymmenvuotisesta kaunottarestamme", samoin kuin vesistä joilla sillä seilaamme, jotta jälkipolvet voivat yhtä suurella innolla ja ylpeydellä purjehtia Kansanvenettä kohti tulevaisuuden satamia.





VASEMMALLA Lill-Ingan miehistöä:
oik. Gösta Kyntzell, Eric Palmgren & sisar
ja veneen rakentaja Ludvig Wilenius.

VIER. SIVU Lill-Inga Wileniuksen veistämön
laiturissa Porvoossa heinäkuun alussa v. 1942.

– Kuvat Ulla Pauligin arkisto

”Kansanvene” Porvoosta päihitti Hai-luokan

Ins. Gösta Kyntzell sangen tyytyväinen uuteen hankintaansa: Lill-Ingaaan

Auringon ruskettama ins. Gösta Kyntzell tuli meitä eilen vastaan kasvoillaan ylpeä purjehtijanhymy. ”Terveisiä Porkkalasta”, hän sanoo.

Tiesimme, että hän oli ollut koepurjehduksella uudella veneellään, ”Pohjoismaisella kansanveneellä”, jollaisen ensimmäisen tilaaja Kyntzell Suomessa on. Hän osallistui sillä lauantaina matkapurjehduskilpailuun Helsingistä Porkkalaan.

”Se osoittautui sitten onnistuneeksi, sinun uusi Lill-Ingasi?”

Veneen nimi on Lill-Inga, luonnollisesti, vastakohtana kaikille Inga Lill -nimisille veneille, jotka ovat ins. Kyntzellan suunnittelema.

”Kyllä, vene ylitti kaikki odotukset. Minä päihitin Lill-Ingalla koko Hai-luokan, muiden joukossa J.O. Söderhjelmin Johannan. Ministeri Ramsay, joka samassa yhteydessä purjehti minun Inga Lill XXX:tä, ilmaisi suurta ihastusta uutta Kansanvenettä kohtaan ja selitti, että siitä on tuleva tulevaisuuden vene. Itse uskon, että Hai-luokka luultavasti on menettänyt pelinsä uudisrakennusluokkana. Kansanvene tulee sen tilalle.”

”Siinä on monta erinomaista piirrettä, se on tilava, hyvin merikelpoinen ja helposti ohjattavissa, ts. siinä on kaikki ne ominaisuudet mitä tämän kokoluokan veneeltä vaaditaan. Sen purjepinta-ala on 22 m² ja siinä on kaksi makuupaikkaa – nukuin itse erinomaisesti veneessä – ulkoisesti vene muistuttaa erittäin isoa Sulkanvenettä. Se on limisaumarakenteinen, kuten kuvasta näkyy.”

Tarkastelemme muutamaa veneestä otettua valokuvaa ja vene näyttää todella miellyttävältä. Valitettavasti saamme kuvalaatat valmiiksi vasta seuraavaan lehteen.

”Mitä tällainen vene maksaa? Sitä ei luonnollisesti

hankita pikkurahoilla.”

”Ei, pyöristäen voidaan sanoa, että kulut nousevat kain. 50.000 mk:aan. Ja purjeita siihen ei edes voi ostaa. Lill-Ingan purjeet leikkautin vanhasta kutosesta, Susanasta, joka rakennettiin Porvoossa vuonna 1913.”

”Niin, moni havittelee venettä, mutta mitään päätöstä veneen myymisestä en ole vielä tehnyt.”

ÖSTRA NYLAND 7.7.1942

■ Suomen ensimmäisen Kansanveeneen Lill-Ingan tilaaja ins. Gösta Kyntzell, on tunnettu menestyksekkäiden kilpapurjehdusien suunnittelijana, ennen kaikkea 44:n Inga Lill (Inga Lill I-XXXXIV) -nimisen veneen piirtäjänä.

Purjeveneiden lisäksi Kyntzell suunnitteli monenlaisia aluksia: mm. purjeilla tai konevoimalla liikkuvia rahtialuksia, sotalaivoja, meripelastusaluksia ja työveneitä sekä moottoriristeilijöitä.

L-1 rakennettiin Wileniuksen veistämöllä Kyntzellan kotikaupungissa Porvoossa ja laskettiin vesille 2.7.1942.

Nykyään Lill-Inga kuuluu Suomen Merimuseolle ja odottaa Helsingin Hylkysaarella kunnostusta.

■ Ludvig Wilenius perusti veneveistämön Porvoonjoen varrelle vuonna 1932. Veistämöllä rakennettiin lukuisia Kyntzellan suunnittelema veneitä: erityisen arvostettuja ovat 6mR-luokan kilpapurjet.

Tämän lisäksi veistämö vastaanotti Kyntzellan välittämiä tilauksia, mm. Kansanveenet L-2 ja L-3 rakennettiin hänen toimeksiannostaan siellä eri asiakkaille.

Wilenius rakensi seitsemän Kansanvenettä 1940-luvulla, yhden vuonna 1960 ja vielä yhden vuonna 1983.

Telakka toimii edelleen ja nykyään toimintaa johtaa Ludvig Wileniuksen poika, Kaj Wilenius.



Kansanvene maailman merillä

Jester ja muut folkkarin avomerimuunnelmat

A lunperin suojaisille vesille tarkoitettusta Pohjoismaisesta kansanveneestä tuli pienin muutoksin varteenotettava vaihtoehto myös maailman meriä kiertäville purjehtijoille. Tähän vaikutti erityisesti ensimmäisessä OSTAR-kilpailussa Jester- ja Eira-kansanvenemuunnelmien saama laaja julkisuus, jota oli edeltänyt Kansanveeneen leviäminen pohjoisesta Brittein saarille.

Brittiläinen kansanvene

Pohjoismaisen kansanveeneen synnyn jälkeen siitä kiinnostuttiin myös Pohjoismaiden ulkopuolella, erityisesti Brittein saarilla. Olihan veneessä ominaisuuksia, jotka tekivät sen soveltuvaksi pitkillekin merimatkoille: mm. vahva, suuntavakaa ja merikelpoinen runko, tasapainoinen takila sekä hyvät purjehdusominaisuudet.

Vuonna 1949 Lloyds'in vakuutustarkastaja Jim Saunder Englannista sai Skandinaaviselta purjehtijaliitolta luvan rakentaa tasasaumaisen Pohjoismaisen kansanveeneen. Tämä helpotti Englannin avoimissa rannikkovesissä tärkeän turvallisuustekijän, vedenpitävän laipion rakentamista istumalaatikoon. Laitojen ja kaarien paksuutta lisättiin kompensoimaan tasasauman heikompaa rakennetta limisaumaan nähden. Veneet rakennettiin yleensä mahongista tammi- tai saarnikaarin.

Purjetunnukseksi sovittiin FB erotukseksi alkuperäisestä Pohjoismaisesta kansanveneestä. Muitakin muutoksia alkoi tähän brittiversioon ilmaantua: mm. ruffi rakennettiin vähän korkeammaksi ja se ulottui pidemmälle keulaan päin. Myös sisämoottoreita asennettiin. Brittein saarilla näitä veneitä rakennettiin 1950- ja 1960-luvuilla useita satoja.

FB:llä myös kilpailtiin keskenään, mutta sitä vaikeutti veneiden erilaisuus. Tasoituskilpailuihin FB:llä niinkään osallistuttiin ja se hyväksyttiin mm. RORC (*Royal Ocean Racing Club*) ja IOR (*International Offshore Racing*) -kilpailusääntöihin.

Jester

Tunnetuin Kansanveneeseen perustuvista ”one-off” avomeriveneistä on Jester, jota Herbert George ”Blondie” Hasler kehitti 1950-luvulla. Hasler oli laivaston upseeri ja aina kiinnostunut uusista ideoista. Hän oli mm. ensimmäisiä tuuliperäsimen kehittäjiä ja käyttäjiä.

Aikaisemmin Hasler oli purjehtinut tavallisilla veneillä, mutta hän halusi jatkossa tehdä pitkiä valtameripur-

jehduksia. Hän tajusi, että oli toivotonta saada miehistöksi samanhenkisiä ystäviä, joilla olisi mahdollisuus olla riittävän pitkiä aikoja merellä samaan aikaan. Ainoaksi mahdollisuudeksi jäi purjehtia yksin. Hasler tiesi kuitenkin kokemuksesta, että tavallisella veneellä tämä vaatisi atleetin, joka ei pelkäisi jatkuvaa kovaa työtä ja alttiina oloa.

Hasler hankki Pohjoismaisen kansanveeneen rungon vuonna 1952, antoi sille Jester-nimen ja alkoi hyvin vähällä rahalla kehittää kolmea asiaa: rikiä, jota voisi käsitellä kaikissa olosuhteissa menemättä kannelle; katettua istumalaatikkoa ja tähystyspaikkaa, josta voisi pitää kasvoja ulkona ja samalla suojata päätä sateelta ja pärskeiltä; tuuliperäsintä, joka toimisi kaikkilla purje-assennoilla ja jota voisi säätää sisältä.

Jesterin Kansanvenerunko rakennettiin mahongista tasasaumatekniikalla Harry Felthamilla Portsmouthissa Englannissa. Hasler otti Jesterissä käyttöön ns. djonkkirikin, joka koostui vapaasti seisovasta mastosta ja nelikulmaisesta purjeesta (n. 22 m²) vaakalatoin. Djonkkiriki on yksinkertainen tehdä ja hoitaa, halpa, helppo käyttää ja vie kohtuullisesti myötäisissä.

Myöhemmin Hasler kirjoitti yhdessä Jock McLeodin kanssa djonkki-rikistä kirjan ”Practical Jonk Rig” (*julk. Adlard Coles Nautical*), joka ilmestyi Haslerin kuoleman jälkeen vuonna 1987.

Hasler rakensi Jesteriin veneen kokonaan kattavan kannen. Ohjaamorakennelman etuosassa oli tähystystä varten pyöreä aukko, jonka suojaksi saattoi vetää puoliympyrän muotoisen kuomun. Kuomua pystyi pyörittämään aukon ympäri siten, että se antoi kaikilla keleillä hyvän suojan. Lisäksi ohjaamon sivuilla oli luukut, jotka voitiin avata hyvällä kelillä. Veneen ohjaus sekä purjeen säätö ja reivaus hoidettiin ohjaamosta ilman, että kannelle piti nousta. Jesterissä ei ollut moottoria. Satamamanövereissä oli apuna pitkä airo, joka oli kiinnitetty keulakannelle.

Jester-nimen, joka tarjoittaa englannin kielessä vitsiniekkaa, Hasler sanoi antaneensa, koska vene yksinkertaisesti näytti suurelta vitsiltä. Rannoilla Jester sai tosiaan aikaan nimensä veroisia reaktioita: katselijan se sai nauramaan tai ainakin keskeyttämään keskustelun ja nostamaan kulmakarvojaan.

Yksin yli Atlantin -kilpailu

Vuonna 1960 Hasler käynnisti Yksin yli Atlantin -kilpailun OSTAR:n (*Observer Singlehanded Transatlantic Race*), joka on sittemmin käyty neljän vuoden välein.

Haslerin ideana oli tehdä avomerikilpailusta yksinkertaisten kilpailusääntöjen avulla edullinen: sallimal-

”Blondie” Haslerin Jester lähdössä ensimmäiseen OSTAR-kilpailuun 11.6.1960 Plymouthista. – Kuva Eileen Ramsay

la vain yksinpurjehdus ei tarvittu monimutkaisia veneiden mittauksia eikä aikahyvityksiä. Lisäksi kilpailu kehittäisi kohtuullisen kokoisia ja helposti purjehdittavia veneitä kaikkien purjehtijoiden hyödyksi. Kilpailun taustalla oli siis paljon samaa kuin Pohjoismaisen kansanveneen suunnittelufilosofiassa.

Myöhemmissä OSTAR-tapahtumissa kilpailu sitten koveni ja veneet kehittyivät kokonaan toisen suuntaan kuin Hasler oli alunperin toivonut.

Ensimmäisessä OSTAR-kisa käytiin Plymouthista New Yorkiin. Jester oli toinen vain kahdeksan päivää Francis Chichesterin Gipsy Moth III:n jälkeen. Gipsy Moth III oli huomattavasti nopeampi 39 jalkainen sluuppi, jonka purjehdusaika oli 40 päivää ja 12 tuntia. Jesterin djonkkiriki oli aika tehoton luovilla, mikä maailmanympärimatkan pasaatituulissa ei olisi ollut mikään hirveä ongelma. Hasler kuitenkin päätyi tähän rikutyyppiin, vaikka OSTAR-kisa purjehditaan idästä länteen, siis käytännössä jatkuvassa vastatuulussa. Ihan suoraan yli pohjoisen Atlantin Jester ei kuitenkaan yrittänyt, vaan koukkasi etelämpää Azorien korkeapaineen eteläpuolelta.

Kysyttäessä Haslerilta, miksi hän oli päätenyt Kansanveneen runkoon, vastaus oli: "Koska sitä on helppo käsitellä ja se on edullisin vene tällaiseen tapahtumaan".

Ensimmäisessä kisassa oli mukana toinenkin Kansanvene, irlantilaisen Valentine Howells'in ohjaama Eira, joka oli limisaumainen brittiläinen Kansanvene tavallisella Bermuda-rikillä. Eira sijoittui kilpailussa neljänneksi (65 päivää); sen piti käydä kesken kisan Bermudalla korjaamassa vaurioita.

Kilpailu ja samalla Kansanvene saivat runsaasti julkisuutta. Olihan viidestä maaliin päässeestä veneestä kaksi Kansanvenettä, Jester huomattavasti muutettu ja Eira lähes alkuperäinen Pohjoismaisen kansanvene. Lehdistössä kirjoitettiin pienestä pohjoismaisesta ihmeveneestä, jolla ylitettiin valtameri. Kilpailu teki Kansanveneen tunnetuksi myös Yhdysvalloissa, minkä seurauksena niitä alettiin viemään sinne Euroopasta.

OSTAR:iin on osallistunut muitakin FB-tyyppisiä Kansanveneitä: ainakin Bob Bunkerin Vanda Calea (1964) ja Jonathan Virdenin Sharavoge (1976). Bunker saapui maaliin yksikätisenä toinen käsi sidottuna, sillä hänen ranteensa murtui kisan aikana Azorien lähellä.

Kaikkiaan Jester oli mukana kahdeksassa OSTAR:ssa vuosina 1960–1988. Hasler oli kipparina myös toisessa kisassa vuonna 1964. Tämän jälkeen Jester siirtyi Haslerin ystävälle Michael Richeyille. Hän osallistui Jesterillä OSTAR-kisoihin aina vuoteen 1988 asti, jolloin Jesteristä rikkoontui kovassa kelissä luukku ja vene täytyi osittain vedellä. Richey pelastautui rahtialukseen, mutta rahtilaivan hinauksessa Jester upposi. Kaikkiaan Jester ylitti Atlantin kolmetoista kertaa.

Richeytä harmitti Jesterin tuhoutuminen niin paljon, että hän halusi rakennuttaa siitä kopion. Rahaa Richeyl-

lä ei kuitenkaan ollut projektin toteuttamiseen, mutta Jester oli Englannissa niin kuuluisa ja merkityksellinen, että uuden veneen rakentamiseksi perustettiin Jestersäätiö. Myös Jester II tehtiin puusta, tällä kertaa kylmälaminointi-tekniikalla Aldeburgh Boat Yardilla, Englannin Sussexissa. OSTAR:iin Jester II osallistui ainakin vuosina 1992 ja 1996.

Muita muunnelmia

Vuosien saatossa on suunniteltu lukuisia Kansanvenettä vaikutteita saaneita venetyyppejä, jotka soveltuvat alkuperäistä Kansanvenettä paremmin avomeriolosuhteisiin. Näitä ovat mm. Invicta (1962), Contessa 26 (1962), Great Dane 28 (1965), Bianca 27 (1960-luku) ja Twister (1960-luku). Eikä unohtaa sovi Tord Sundenin vuonna 1968 suunnittelemaa lasikuituista IF:ää, jota on kaikkiaan rakennettu noin 4000 kpl. Nykyään myös luokkasääntöjen mukaan tehtyä lasikuitukansanvenettä on saatavilla itsetyhjentyvällä istumalaatikolla.

Maapallon ympäri

Kuuluisin maapallon kiertäneistä kansanvenepurjehtijoista on Australialainen "purjehtiva isoäiti" Ann Gash, joka kiersi yksin maapallon vuosina 1975–1977 Ilimoveneellään. Matkaan lähtiessään Gash oli 55-vuotias. Reitti oli Sydney–Hyväntoivonniemi–Englanti–Panaman kanava–Sydney. Purjehdus ei ollut kuitenkaan aivan täydellinen maailmanympäripurjehdus, koska vene jouduttiin välillä Ghana–Englanti kuljettamaan rahtilaivalla. Tämä johtui Ilimon vaurioitumisesta Ghanan rannikolla sattuneessa yhteentörmäyksessä. Englannissa tehtyjen korjausten jälkeen matka jatkui purjehtien. Ilimo oli limisaumainen FB-tyyppinen Kansanvene. Gash kirjoitti matkastaan kirjan "A Star to Steer Her By" (julk. Augus & Robertson).

Tania Aebi puolestaan purjehti vuonna 1985 koko kierroksen yksin Taylor 26:lla, joka on IF-tyyppinen lasikuituinen Kansanveneen kopio. Tania oli reissuun lähtiessään vasta 18-vuotias. Vuonna 1998 matkaan lähtenyt Tony Curphey puolestaan purjehti yksin maailman ympäri Storm Petrel -nimisellä FB-tyyppisellä Kansanveneellä.

KARI KALLIO & JYRKI RÄSÄNEN

Lähteet

FENNER, P. "Folkboat: A sailing legend." *Yachting Monthly* July 1988

KRAMER, K. "The Nordic Folkboat: A Racer-Cruiser for the people." *Wooden Boat* no. 146 Jan/Feb 1999

MCCURDY, S. "Jester: The spirit of singlehanded ocean racing." *Wooden Boat* no. 113 Jul/Aug 1993

Valentine Howells'in brittiläinen Kansanvene Eira lähdössä OSTAR-kilpailuun 11.6.1960. – Kuva Eileen Ramsay





Kultaa ja kunniaa

Juhani Bremerin ihmeelliset suoritukset Tuulan pinnassa



VASEMMALLA Juhani Bremer Tuttemujn pinnassa Hangon Regatassa v. 1974.

VIER. SIVU L-218 Tuula kastetaan Bremerin Tuulan toimesta Helsingin Pyysaassa keväällä v. 1966.

– Kuvat Juhani Bremerin arkisto

Tuula jälleen nopein Kansanvene – Tuulalla selvä johto Kansanveneluokassa – Bremer i topp i folkbåts-FM – Jussi Bremer ja Tuula kovassa kevät-kunnossa – Jussi Bremer paras jokaisessa lähdössä...

Tässä muutamia lehtiotsikoita 1960–1970-luvun taitteesta, ajalta jolloin purjehdusurheilusta vielä kirjoitettiin sanomalehdissä, kilpailuja seurattiin ja Kansanveneluokka eli toistaiseksi parasta aikaansa.

Purjehtijasta itserakentajaksi – ja takaisin

Juhani ”Jussi” Bremer aloitti purjehdusuransa vuonna 1957 silloisen työkaverinsa innoittamana. Ensimmäiset purjehduskokemukset ja tuntuman kilpapurjehdukseen hän hankki luokkaan kuulumattomalla Sulka-veneellä, purjehtien mukana mm. seuransa HTPS:n viikkokilpailuissa.

Pohjoismaiseen kansanveneeseen Jussi astui ensimmäistä kertaa tosimelessä seuraavana kesänä. Kokeumusta kertyi mm. L-3:n ja L-19:n gastina. Tässä vaiheessa purjehdittiin lähinnä viikkokilpailuja – lähes jokaiselle viikonpäivälle löytyi oma kilpailunsa jostakin Helsingin edustan lukuisista pursiseuroista – sekä lähivesillä purjehdittuja regattoja.

Ensimmäisen, oman Kansanveneen Jussi rakensi itse. Elettiin vuotta 1965 kun tämä projekti aloitettiin. Tässä vaiheessa Suomessa oli jo yli 200 folkkaria, sekä itse rakennettuja että veistämöiden tekemiä. Helsingin Työväen Pursiseuran Pyysaassa Kansanveneitä oli valmistunut ennenkin, joten apua ja neuvoja oli tarjolla lähipiiristä. Rakennusvaihetta helpotti lisäksi toinen samaan aikaan aloitettu Kansanveneen rakennusprojekti. Jussin monivuotinen kippiari Onni Hamberg aloitti oman veneensä rakentamisen samaan aikaan.

”Rakennusvaihe oli ennemminkin työläs ja aikaa vievä kuin vaikea”, sanoo Jussi. ”Illat ja viikonloput kului-

vat rakennuspuuhissa ja aikaa koko projektiin vierähti lähes puolitoista vuotta. Mitään normaalista poikkeavia ratkaisuja ei veneisiimme tehty, mutta laudoitusta tehdessämme kiinnitimme erityistä huomiota sen suuntaukseen saadaksemme veden vastuksen mahdollisimman vähäiseksi.”

Tulevat vuodet ja purjehduskilpailut sitten näyttivätkin Jussin ja Onnin onnistuneen työssään erinomaisesti. L-218, Tuula ja sisarvene L-219, Kajsa komeilivat tuon tuostaan tuloslistojen kärkipäässä.

Kultakausi

Jo heti ensimmäinen purjehduskesä omalla ”uudisrakenteella” tuotti näyttävää tulosta. Voitto toisensa jälkeen, mm. ensimmäinen Helsingin mestaruus kirjattiin Bremerin Tuulan nimiin. Ensimmäiseen Suomen mestaruuteen Jussi purjehti seuraavana vuonna, 1967, ja tästä alkoi J. Bremerin ”kultakausi”, joka jatkui aina vuoteen 1976. Viisi Suomen mestaruutta, lukemattomia lähtövoittoja, Helsingin mestaruuksia, Hangon Regatan voittoja, Ruotsi–Suomi-maaotteluvoittoja ja paljon, paljon muuta. Kaksi ensimmäistä Suomen mestaruutta Jussi purjehti Tuulalla, vuodet olivat 1967 ja 1970, sekä viimeisimmän 1976, jolloin vene tosin ei enää ollut Jussin omistuksessa, ja nimeltäänkin Karoliina.

Eipä kuitenkaan kiirehditä asioiden edelle vaan palataan kesään 1970. Ruoho näytti vihreämmältä aidan toisella puolella ja Jussi päätti myydä rakentamansa veneen ja siirtyä muihin veneluokkiin, lähinnä uutena luokkana kuvioihin astunut H-vene kiinnostoi.

”H-veneluokka oli tuolloin vielä kehitysvaiheessa ja koska folkkariluokka voi hyvin ja oli voimissaan, päätin pysyä Kansanveneidän parissa. Olin kuitenkin ehtinyt jo myydä veneeni joten jotain oli keksittävä. Allan Lindström oli teettämässä itselleen Kansanveneen

runkoa Kräkössä, Porvoossa, ja kysyi haluaisinko lähteä mukaan projektiin. Päätimme teettää vaan rungot ja tehdä kannet itse, näin säästyisi rahaa ja olihan veneenrakennus jo tuttua puuhaa meille molemmille”, Jussi kertoo.

Seuraavana kesänä seilasikin kotoisilla vesilläämme taas uusi ja upea Kansanvene – nimeltään Tuula, tällä kertaa Tuula II, L-261.

”Purjehdimme ainoastaan yhden kesän tällä Tuula II:lla, koska kipinä luokkavaihdoksesta eli edelleen ja niinpä kesän jälkeen myin veneeni”, mies muistelee.

Mutta edellisen vuoden tapahtumat toistuivat taas: ”H-veneluokka eli murrestaan eikä saanut tuulta siipiensä alle odottamallani tavalla ja vastaavasti Kansanveneluokan suosio kilpailuluokkana oli huipussaan.”

Valinta oli helppo, J. Bremer nähtäisiin taas kesällä 1972 kilparadoilla folkkarin pinnassa, ja millä tavalla!

Ensimmäinen oli kuitenkin hankittava vene. Nyt sai rakentaminen jo riittää. Onneksi hyvä käytetty oli tarjolla ostettavaksi, ja niinpä edellisten vuosien moninkertainen SM-mitalistivene L-233 – Velj. Anderssonien rakentama Wiper – sai nyt nimekseen Tuula III.

Kesä 1972 oli Virenin ja Vasalan, mutta se oli myös Juhani Bremerin ja Tuula III:n. Suomenmestaruus puhtaalla sarjalla: kuusi lähtöä, kuusi voittoa, 42 venettä. Hangon Regatan voitto, maaotteluvoitto, Helsingin mestaruus. Kesän 1972 tilinpäätös näytti kahtakymmentäkahta (22) voittoa ja kahta (2) kakkossijaa.

Matti Murron sanoja lainatakseen: ”Se on käsittämättömän suoritus, jonka todellisen arvon tuntee vain kilpapurjehtija.”

”Kesän 1972 jälkeen päätös luokan vaihtamisesta vaan varmistui. Avomeripurjehdus kiinnosti siinä määrin että möin Kansanveeneen ja aloin rakentaa lasikuituista varttitonnaria, Lill-Scampia.”

Jussi ei kuitenkaan vielä täysin hylännyt rakasta Kansanvenettä, vaan kesällä 1974 lainasi puoliksi itse rakentamaansa Tuttemujta (ent. Tuula II), osallistui Hangon SM-kisoihin ja vei Suomen mestaruuden.

”Juu, tällä veneellähän en ollut mestaruutta saanut silloin kun se oli mun omistuksessa, hyvä kun tuli nyt”, muistelee Jussi vaatimattomaan tyyliinsä.

Ja sama tahti jatkui kesällä 1976. Vaikka mies olikin luopunut omasta Kansanveneestä ja keskittyi jo muihin luokkiin, lainasi hän itse rakentamaansa L-218:a, osallistui nyt Helsingissä järjestettyihin SM-kisoihin ja voitti viidennen mestaruutensa. Hauskana yksityiskohdaksi mainittakoon että hopeamitalin tuossa kyseisessä kisassa vei L-261, entinen Tuula II ja pronssi meni L-233:lle, entiselle Tuula III:lle.

Paluu F-luokkaan

”Lähes viisitoista vuotta purjehdin enemmän tai vähemmän erilaisia avomerikisoja erilaisilla veneillä ja luonnollisesti eri luokissa, kunnes sitten Aikka Hauto-

järvi osti itselleen lasikuituisen Kansanveeneen ja pyysi minua mukaan kippariksi, lähinnä kai aluksi vaan yhdeksi kesäksi, mutta seitsemän siinä taisi mennä”, Jussi kertoo paluustaan luokkaan.

”Ja kun seurassamme HTPS:ssä on erittäin aktiivinen Kansanvenelaivue – yli kymmenen folkkaria tälläkin hetkellä – oli helppo palata, ja myös pysyä luokassa. Sitäpaitsi kun tuota ikääkin on nyt enemmän kuin silloin avomeriluokkiin siirtyessäni, sitä alkaa arvostaa mm. sellaista, että saa purjehtia päivisin ja heittäytyä oikeaan sänkyyn päivän päätteeksi”, hän naurahtaa.

”Toissa kesänä ostin taas oman Kansanveeneen, ensimmäisen lasikuituisen, L-307:n, Sinituula on veneen nimi. Sillä on tarkoitus purjehtia Helsingin lähialueella purjehdittavia kilpailuja, Hankoa pidemmälle en usko enää lähteväni.”

”Tämän päivän folkkaripurjehdus, ja nimenomaan kilpapurjehdus, poikkeaa paljonkin siitä ajasta kun olin ensimmäisen kerran aktiivisesti mukana folkkariluokassa”, selvittää Jussi näkemystään muuttuneesta F-maailmasta.

”Nykyään purjehditaan pääasiassa sisäradoilla ja kun vielä lasikuituveeneiden yleistyessä vauhdit ovat huomattavasti tasaisemmat veneiden välillä kuin aiemmin, korostuu taktiikan merkitys entisestään. On paljon lähtöjä, kääntömerkkitalanteita ja kohtaamisia radalla, ja koko miehistön taidot punnitaan. Ennen taas venevauhdin merkitys oli suurempi. Purjehdittiin ulkoradoilla pitkiä siivuja ja aina ei ollut edes kunnan luovio.”

”Meidän menestys silloin 1960–1970-luvuilla perustui pitkälti hyvään venevauhtiin ja sen ylläpitämiseen kaikissa olosuhteissa”, Jussi kertoo menestysreseptistä kultakaudeltaan.

”Toisaalta jo silloin oli seurassamme kova taso ja kilpailu jopa tiistai-kisoissa äärimmäisen kovaa. Me kilpailtiin paljon eikä miehistö vaihtunut kertaakaan kesän aikana.”

Purjehtija Jussi Bremer tänään

Jussi purjehtii vaimonsa Tuulan kanssa HR 31:llä retkipurjehdusta kuin kuka tahansa tavallinen purjehtija, ainoastaan ehkä hiukan nopeammin, ja käy silloin tällöin kiusaamassa nuorempiaan ja miksei vanhempiaankin, Kansanvenekilpailuissa.

”Itseni kohdalla en näe mitään muuta mahdollisuutta kuin Kansanvene kilpailuluokkaa valitessani. Luokassa on paljon veneitä ja lisää tulee tasaiseen tahtiin, joka varmasti takaa sen että veneitä riittää myös kilparadoille”, Jussi ennustaa luokkamme tulevaisuutta. ”Omalla kohdallani on tietysti myös seuran merkitys suuri valintaa tehdessäni, meillä kun on omasta takaa jo laaja F-laivue seurassa – aina kun on samanlaisia veneitä radalla, syntyy siitä kunnan kilpailu, oikea ja todellinen purjehduskilpailu!”

JARI LAAMANEN

Kansainvälinen toiminta

Laaja verkosto tarjoaa monia mahdollisuuksia kilpailla ulkomailla

Pohjoismaisen kansanveneiden täyttäessä 60 vuotta luotsaa luokan kansainvälistä toimintaa kansainvälinen luokkaliitto, NFIA, joka aloitti toimintansa heti kuudennen vuosikymmenen alkaessa. Luokan asiat ovat maailmanlaajuisesti hyvällä mallilla.

"MM-kilpailu" Gold Cup

Kansanvenepurjehduksen kansainvälisen toiminnan muodot ovat asettuneet jo aikaisempina vuosikymmeninä omiin muotoihinsa.

Merkittävin tapahtuma on vuosittain järjestettävä Kultapokaali-purjehdus eli Gold Cup. Tätä kilpailua kutsutaan myös Pohjoismaisen kansanveneiden epäviralliseksi maailmanmestaruuskilpailuksi. Kilpailut järjestetään yleensä jossain Saksassa, Tanskassa tai Ruotsin länsirannikolla. Näiltä alueilta löytyy suurin osa maailman kilpailevista folkareista.

Kymmenen vuotta sitten ilmestyneessä 50-vuotisjuhla-julkaisussa todettiin, että kilpailuun ei tiettävästi ole suomalaisia osallistunut. Tässä juhla-julkaisussa voidaan todeta, että kilpailuun on osallistunut suomalaisia ainakin kerran. Suomalaismiehistö osallistui Saksassa, Eckernfördisissä vuonna 2000 järjestettyyn Gold Cupiin järjestävän seuran (SCE) täyttäessä 100 vuotta.

San Fransisco Cup & Walcon Cup

Vuorovuosina järjestetään joko San Fransisco Cup tai joukkuekilpailu Isle of Wightilla, Yarmouthissa, nimeltään Walcon Cup. Pitkistä ja kalliistakin matkoista huolimatta on 1990-luvulla suomalaisten osallistuminen näihin kilpailuihin ollut aktiivista. Kaliforniassa on ollut suomalainen venekunta kaksi kertaa edustettuna ja Solentilla on käynyt joukkue kolme kertaa. Menestys on jäänyt keskinkertaisen hyväksi.

Sessan Cup

Sessan Cup on myös joukkuekilpailu, jossa joukkue muodostuu kahdesta veneestä. Aivan viime vuosina ei tähän kilpailuun ole löytynyt järjestäjää tai ehkei myöskään osanottajia tarpeeksi muutoin hyvin tiiviiden kansallisten kilpailukalenterien vuoksi. Sessan Cup on kuitenkin järjestetty useampaan kertaan ja suomalaisia on ollut mukana kolme kertaa: Berliinissä, Kerteminissä ja Tukholmassa.

Ruotsi-Suomi-maottelu

Ruotsi-Suomi-maottelu on myöskin kärsinyt muusta kilpailutoiminnasta. Maotteluita 50- ja 60-vuotisjuhlien välillä on käyty kolme kertaa.

Ensin kävimme vuonna 1993 Sandhamnissa yrittä-



Kansanveneitä Kaliforniassa: San Fransisco Cup:in osallistujaveneitä v. 1999. – Kuva Aimo Hautojärvi

mässä pokaalin noutoa. Yritys ei aivan onnistunut.

Tämän jälkeen tulivat ruotsalaiset vieraaksi Helsinkiin. He saivat veneet lainaksi ja suomalaiset Sven Salénin pokaalin itselleen.

Pokaalin kanssa purjehdittiin sitten Ruotsiin, mutta valitettavasti ilman pokaalia takaisin. Odotamme innokkaasti ruotsalaisten seuraavaa vierailua Suomeen.

Kaiken kaikkiaan yhteydet Ruotsiin ovat olleet hyvät ja antoisat. Avoimissa Ruotsin mestaruuskisoissakin on ollut kaksi kertaa suomalaisedustus.

Hyvät kansainväliset suhteet

Hyvät kansainväliset suhteet folkkaripurjehtijoiden kesken tekevät mahdolliseksi tällaisen ainutlaatuisen purjehtimisen ja kilpailemisen maailman eri vesillä. Veneiden tarjoaminen vieraiden käyttöön on avainseikka tämän toteuttamiseksi.

Kiitämme vieraanvaraisuudesta ja toivotamme kaikki folkkaripurjehtijat muista maista tervetulleiksi vieraaksemme.

AIMO HAUTOJÄRVI

SM-mitalistit vuosina 1965–2001

Timo Tammi on ollut menestyksekkäin kansanvenepurjehtija

Kansanveneiden Suomen mestaruudesta on kilpailtu vuodesta 1965 lähtien. Kaksi ensimmäistä SM-kilpailua olivat tosin epävirallisia. SM-kilpailun arvon säilyttämiseen vaaditaan vähintään 20 osanottajaa. Vuonna 1973 mestaruutta ei jaettu, koska riittävän monta osapurjehdusta ei saatu vietyä läpi heikkojen tuulten vuoksi.

Menestyksekkäin kansanvenepurjehtija kautta aikojen on ollut Timo Tammi, joka on voittanut kuusi mestaruutta, kaikki viimeisen kymmenen vuoden (1992–2001) aikana. Juhani Bremerillä on viisi (1967–1976) ja Heikki Sarparannalla neljä mestaruutta (1980–1986). Kolmeen mestaruuteen ovat ylittäneet C.-G. Ekqvist ja Kalevi Väänänen.

Eniten folkkareita (42) on ollut vuoden 1972 kisoissa. Keskimääräinen osallistuneiden veneiden määrä on vuosikymmenittäin vaihdellut seuraavasti: 1970-luvulla 31, 1980-luvulla 24 ja 1990-luvulla 28. Kansanveneliiton panostus 1990-luvun alussa mm. tiedoittamiseen ja koulutustoimintaan näkyy osallistujamäärissä selvästi. Esimerkiksi vuosina 1992–1994 SM-kisoihin osallistui 35–36 venettä. Vuonna 1994 sääntöjä uudistettiin siten,

että myös lyhyt (4 mpk) kilpailurata hyväksyttiin. Samalla osapurjehdusten enimmäismäärä nostettiin kuudesta yhdeksään.

Joukko folkkaripurjehtijoita ehdotti spinaakkerista luopumista kilpailuissa vuonna 1992 ja 1995, mutta molemmilla kerroilla Kansanveneliiton yleiskokouksessa spinaakkerin säilyttäminen sai enemmän ääniä. Asia tuli ajankohtaiseksi, kun ruotsalaiset luopuivat spinaakkerista vuonna 1992. Ruotsin lisäksi mm. Tanskassa ja Saksassa käytetään myötätuuliosuuksilla spinaakkerin sijasta spiirottua fokkaa. Maston perusvirityksessä tapahtui muutos 1990-luvulla. Vuoden 1991 SM-kisoissa Tant Gunnel (L-277) hämmästytti kansakilpailijoita maston takakenolla, jollaista ei Suomessa oltu folkkarissa ennen nähty. Tämän jälkeen osa mastoista on ollut pysyvästi reilussa takakenossa.

KARI KALLIO

■ Seuraavassa on esitetty Kansanveneiden SM-kilpailujen mitalistit kautta aikojen. Paikkakunnan jälkeen tulee järjestävä seura ja osanottajien 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 ▶ O. Kindberg HSK

1974 ▶ Hanko ▶ 34

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

1975 ▶ Hanko ▶ 24

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



SM-kilpailujen lähtö Uudessakaupungissa v. 1995. – Kuva Taina Nystén

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 ESF ▶ 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 ▶ 22

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

1992 ▶ Naantali NPS ▶ 35

1. L-224 Tytti ▶ T. Tammi UPS
2. L-302 Mirou ▶ T. Lampen BS
3. L-281 Meritähti ▶ T. Mild NPS

1993 ▶ Parainen GK ▶ 36

1. FIN-307 Sini ▶ K. Nurmi UPS
2. L-291 Pasiassi ▶ K. Väänänen HSK
3. L-300 Miina-Helena ▶ J. Pärkö UPS

1994 ▶ Tammisaari ESS ▶ 35

1. L-300 Miina-Helena ▶ J. Pärkö NPS
2. FIN-307 Sini ▶ J. Tammi UPS
3. FIN-338 Jatta ▶ T. Tammi UPS

1995 ▶ Uusikaupunki UPS ▶ 28

1. FIN-338 Jatta ▶ T. Tammi UPS
2. FIN-315 La Pampry ▶ T. Heikkilä TPS
3. FIN-281 Meritähti ▶ T. Mild NPS

1996 ▶ Hanko HUS ▶ 29

1. FIN-338 Jatta ▶ T. Tammi UPS
2. L-300 Miina-Helena ▶ J. Pärkö NPS
3. FIN-349 Delisen ▶ T. Lampen BS

1997 ▶ Helsinki HSK ▶ 26

1. FIN-338 Jatta ▶ T. Tammi UPS
2. FIN-333 Mari-Ann ▶ T. Heikkilä TPS
3. FIN-288 Oihonna ▶ J. Mäkinen HTPS

1998 ▶ Naantali NPS ▶ 24

1. FIN-333 Mari-Ann ▶ T. Heikkilä TPS
2. FIN-349 Delisen ▶ T. Lampen BS
3. FIN-288 Oihonna ▶ J. Mäkinen HTPS

1999 ▶ Helsinki HSS ▶ 27

1. FIN-338 Jatta ▶ T. Tammi UPS
2. FIN-349 Delisen ▶ T. Lampen BS
3. FIN-316 Pärske ▶ P. Appelqvist HSK

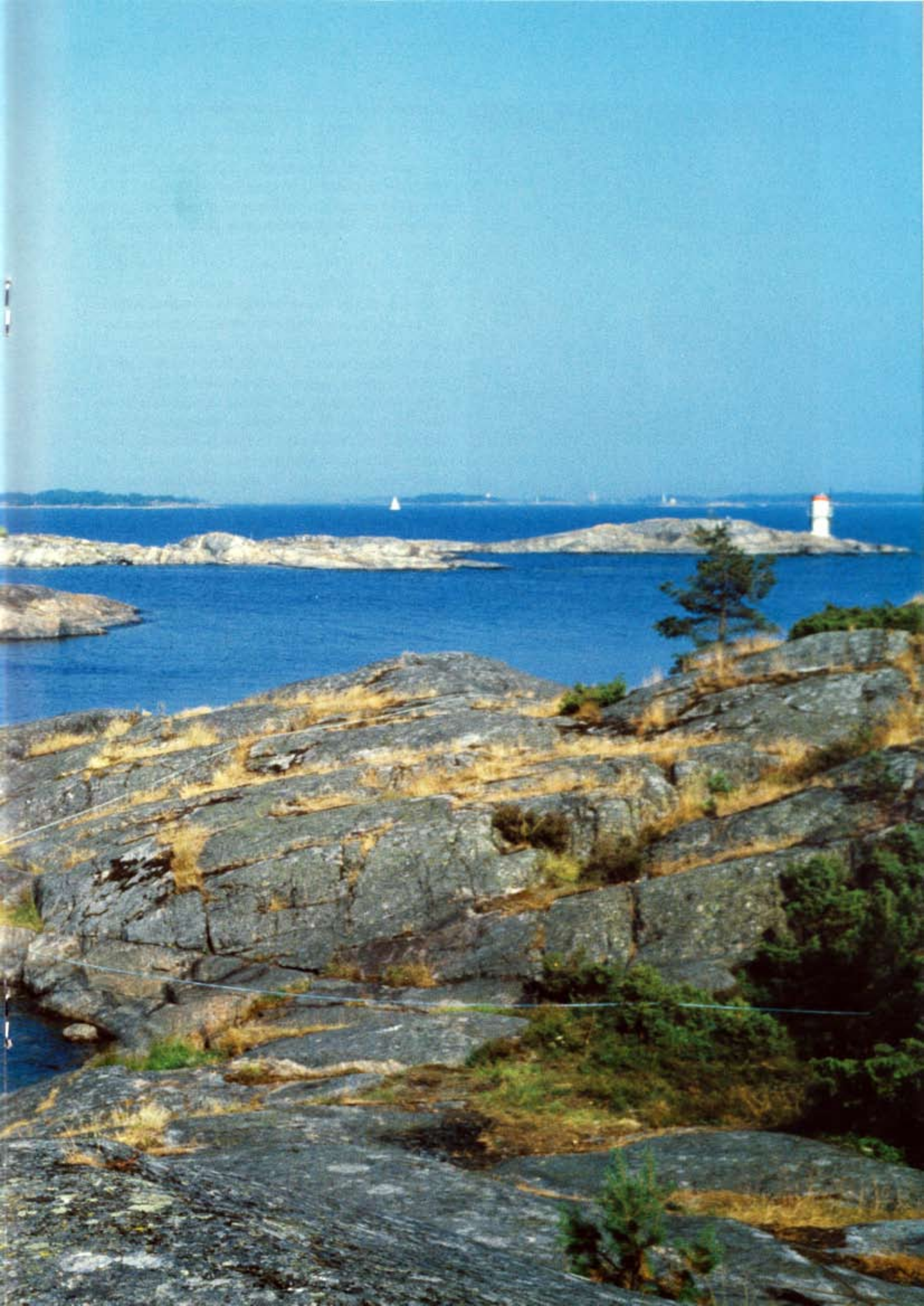
2000 ▶ Hanko HUS ▶ 25

1. FIN-349 Delisen ▶ T. Lampen BS
2. FIN-348 Jonna ▶ T. Mild NPS
3. FIN-338 Jatta ▶ T. Tammi UPS

2001 ▶ Uusikaupunki UPS ▶ 21

1. FIN-338 Jatta ▶ T. Tammi UPS
2. FIN-333 Mari-Ann ▶ T. Heikkilä TPS
3. FIN-300 Blondi ▶ R. Saksi NPS







Kolobrzeg

Miksi lähteä Karibialle kun folkkarilla voi purjehtia Puolaan

★

KRYSSITTYÄMME 1980-luvun alkuvuosina geopolitiisesti mahdollisen itä-länsisuuntaisen rannikon ja sulutettuamme itsemme munkkikahveille Valamon luostariin oli keväällä 1987 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 pysyisikin pinnalla, niin matkaan ei riittäisi lämpimämpi vuodenaika. Myrkkymaalia liukenesi ja vitsejäkin pitäisi opetella gastien viihdyttämiseksi pitkillä suorilla.

Folkkarin pätevyydestä ja kestävyydestä ei ollut epäilystä. Konstruktiollahan on purjehdittu yli Atlantin ja pitkälle eteenpäin. Muutamilla säädöillä voi reissun sujumista kuitenkin auttaa ja marginaalisempiin olosuhteisiin varautua. Esimerkiksi veneen laipointi, kaksi tehokasta pumppua, hyväkuntonen tehokas perä-

moottori ja satsaus navigointivälineistöön. 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 joilla voisi käydä navigoinnin "sumussa, myrskyssä, pimeässä"-kertauskurssin.

★

GASTINI SAAPUI 21.6. yölaivalla Maarianhaminaan ja klo 05.00 pääsi matka vihdoin alkamaan. Suomen rannikon sumut vaihtuivat tuuliin ja reivatuin purjein ylitimme Ahvenanmeren. Vaikka lämpömittari näytti koko päivän muutamaa plussaa, kruunasi Juhannussään puolivälissä ylitystä alkanut räntäsade. Rännän keskeltä löytyi vielä Rödlögan kylälaituri ja iltamat. Ruotsalaisella sosiaalisuudella mahtuu venevajaan jazzryhmä ja satakunta juhlijaa.

Pidimme menomatkan aikataulun kireänä mutta jatkuva koleus ja sade pakottivat pitämään välipäivän Ny-näshamnissa.

LOKIKIRJASTA 24.6.

Miehistön hampaat löystyneet, ei keripukista vaan jatkuva kalinasta. Keittimem kaasua loppu (käytetty myös lämmitykseen), samoin punkrattava Captain Morgania.

Ruffin paapuurin kulmaan sikaflexiä.

Amnestyn aktiivimaassa katsoo varustamo kohtuulliseksi tarjota gastille viikon lämpimän aterian.

URBAANIEN mahdollisuuksien kanssa on meripojan oltava kuitenkin tarkkana. Seuraavana päivänä siis ankuri ylös, suunta Visbyyn, tai oikeammin vähän pohjoisemmaksi, missä alkaisi sykkiä majakka kunhan tulisimme yöllä kantomatkan päähän.

LOKIKIRJASTA 25.6.

Klo 22.00 sivumyötä, nopeus n. 4 solmua. Navigointiharjoituksia, valoja siellä täällä, katkovalokirjallisuuteen tutustumista. Radiofix hakee hyvin kaikki balalaikkaorkesterit, mikä onkin vädille viihdyttävää. Radiomajakoitten osuessa aalloille saadaan arviolta 5 mpk:n tarkkuudella lisätietoja olemassaolostamme.

Klo 05.20 Mälö 50 ajaa viereen: "Var är Visby?" – tämä kaatoi viimeisetkin epäilyt kompassi&kartta-navigoinnin riittämättömyydestä.

Klo 06.10 oluiden vaihtoa lennosta saksalaisveneiden kanssa, pitää opetella Itämeren tavoille.

Klo 07.30 heräilevä, sämpyläntuoksuinen Visby.

VISBYKIN KOURAISI aikatauluamme, joten loput Ruotsin rannikosta oli vedettävä lähes yhtäsoitto. Päivistä tuli entistäkin pidempiä ja öistä lyhyitä. Vapaavahdin torkkuminen alkoi kuitenkin sujua. Södra Sandhamn

oli viimeinen ruotsalainen satama ennen Bornholmiin lähtöä.

LOKIKIRJASTA 28.6.

Klo 12.30 SW 8 m/s, suunta 175°. Pehmeitä, loivia aaltoja. Veera kulkee kuin korkki.

Iltayöstä päätetään jatkaa samalla halssilla suoraan Puolan rannikolle, ohi Bornholmin.

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 hämärissä hallusinaatioherkkää. Koska kiintopisteitä ei ollut, silmä alkoi tehdä niitä väkisin. Tykkivenedramatiikan sijasta ainoat katseenvangitsijat yön aikana olivat kuitenkin hedelmälaatikolla surffaava lokki sekä troolariläivue. Ei siis yllätysvieraita kipparin synttäreillä.

Seuraavana iltapäivänä Puolan rantavalli näkyviin! Optimistinen gastit oli jemmaillut tätä tapahtumaa varten rommierää, dobrydobry! Rannalla näkyvää majakan profilia kartan kuviin vertaamalla päättelemme olevamme 5 mpk:aa 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 pursiseururan huolenpito ystävällistä. Ensimmäiset finskit tähän kesään.

Sää heitti saapumispäivänä aivan uusille lukemille, aurinkoa täydeltä terältä ensi kertaa sitten Visbyn ja elohopea nousi viisitoista pykälää eli matka siis kannatti. Sotilasmusiikin festivaali oli juuri alkanut ja hiekkaranta oli pitkä.

★

VIIKON MITTAISEN dobryilyn jälkeen oli paluumatkan paikka. M/S Pomeranialla tulleet vaihtogastit oli eilen perehdytetty puolalaiseen festarikäytäntöön. Päätöskonsertissa upeasti esitetyt ”Rauhallinen meri” ja ”Kasakat Donaulla” olivat selvästi tehneet vaikutuksen ja antoivat rohkeutta rajamuodollisuuksiin ja päivän siivulle Bornholmiin.

LOKIKIRJASTA 7.7.

SW 8–10 m/s, kirkasta. Pitkiä, värisyttäviä surffeja, rekord 7,5–8,3–9,2 knottia!! Ja suunta kohti Svanekea 350°, jos tällä kertaa osuis Bornholmiin.

Bunkraus ja tuliaisat: Paavi-lämpömittareita, Solidarnoscin jäsenanomuskaavakkeet, pilssillinen eväitä.

Klo 14.20 Tageszeitung poimitaan laineilta ennen joutumista vääriin käsiin, urheiluosasto valmiiksi avattuna.

Klo 22.30 Svaneke, 58 mpk takana, gastit huojuvat kajalla ilman ensimmäistä tuuporia.

BORNHOLM PALKITSI kävijänsä tuhdeilla meetwurstipötköillä. Yhden sellaisen olisimme voineet vaihtaa sääennustukseen, ei löydy Rönnerradiosta, ei Ruotsista, tyyppillistä. Vihdoin ”Stimme der DDR” sentään kuuluu ja lupaa kaunista NW 8–12 m/s.

Sivu-sivuvastaiseen jatkamme pärskeyn reittiä Sandhamn S – Kalmar – Öland Byxelkrok. Sieltä Visbyyn lähtiessä huomattiin ettei Ruotsin sään kuulumattomuudesta ollut suurempaa haittaa.

LOKIKIRJASTA 13.7.

Väderraport: ”Molnigt, regnskurar, W 2–6 m/s, senare NW 6–10 m/s”.

Klo 10.05 menoks, koneella ajoa vellovissa mainingeissa, mistä nääkin tulee?

Klo 14.30 tuuli yltyy, ja kääntyy N. Alkaa tuulla tosi kovaa, keskellä Itämerta! Voi Perkele! 18 m/s. Stuuraa alas, kurssin lasku Klintehamniin. Pelkällä fokalla 4–5 solmua.

Klo 18.40 Klintehamn, huhhuh.

SEURAAVANA PÄIVÄNÄ taas suvikeli, kuivausta. Miehistö huokuu sisäistä tyyneyttä nähtyään eilen kalman hahmon vasemman olkapäänsä takana. Tässä itsevarmuutta saaneena gastit vaativat viikon lämpimän ateriansa jo Visbyssä ja samalla sämpylää Bornholmwurstin alle loppumatkaksi.

Visby – Dalarö välillä seilailee Tall Shipsejä pitkinpoikin reitillämme, esim. norjalainen parkki Staatsraad Lehmkul ei ymmärrä ”styrrpuur”-huutoja.

Viimeinen etappi Dalarö – Maarianhamina.

LOKIKIRJASTA 18.7.

Klo 07.30 läks., puolilta päivin edessä Ahvenanmeri lepotilassa, ei viitsis häiritä koneella.

Tunnin köllöttelyn jälkeen näkyvyys hiipuu. Kone surraamaan ja suunnat Rödhamniin. Veera aiheuttaa ainoat muutokset seinämäiseen maisemaan. Diesel jyttyttää jossain, toivottavasti ei tule lähemmäksi.

100 %:lla sumulla voisi melkein skoolata kun ylitämme Suomen aluevesirajan. Takasin ollaan! Ahvenanmeri oli paluumatkalla pienempi?!

Klo 19.50 kiinnittyminen Rödhamnin rantakauraan. Joustavat muodollisuudet.

TAKANA 1360 mpk, 27 vrk, 217 2012 aaltoa, joista laineita 949 001, maininkeja 126 302, loput hetkuntaa ym. liplatusta ja lätinää.

L-169, JARMO PUKKINEN

★

■ Kirjoituksen ensimmäinen osa, joka käsittelee menomatkaa Kolobrzegiin, on julkaistu Pohjoismainen kansanvene 50 vuotta -juhlajulkaisussa v. 1992.

KAIKKI SUOMEN KANSANVENEET 1-75



▲ L-1 Lill-Inga koepurjehduksella Porvoonjoella heinäkuun alussa v. 1942.
– Kuva Ulla Pauligin arkisto

Lukuohjeet etc.

■ Kaikki Suomen Kansanveneet -luettelon lähteinä on käytetty Suomen Purjehtijaliitossa olevia mittaus- ja luokkatodistuksia, purjenumerkortistoa, sekä Suomen Purjehtijaliiton julkaisemia Purjehtijan vuosikirjoja.

■ Mikäli veneestä ei ole löytnyt vakuuttavia tietoja rakennushankkeen toteutumisesta, on se ilmaistu "Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu" -olettamuksella.

■ Luettelossa ei ole mainittu Ruotsista hankittuja, S-tunnuksella edelleen purjehtivia Kansanveneitä, koska niitä ei ole rekisteröity Suomessa.

■ Ensimmäisenä ruudukossa on veneen purjeen numero. Alleviivattu numero on lasikuiluvene. Tämän jälkeen on veneen alkuperäinen nimi ja ensimmäinen omistaja. Kun vene on tuotu vanhana Ruotsista, on ensimmäinen suomalainen omistaja mainittu. Toisella rivillä on veneen rakentaja ja rakennuspaikkakunta. Mikäli vene on rakennettu muualla kuin Suomessa, on tämä mainittu. Viimeisenä on rakennusvuosi.

* Nyk. FIN-10 on Foxtrot, om. W. Dromberg, rak. E. Johanssons Bätvarv, Ruotsi 1965.

** Kymmenen Kansanvenettä tuhoutui venevajan tulipalossa Oulussa 23.12.1972.

*** Päijännefolkari ei ole Pohjoismaainen kansanvene!

BEN KAILA & KENNETH LINDBLAD

1 LILL-INGA, G. Kyntzell Wilenius Bätvarv, Porvoo 1942	26 TRILBY II, B. Liljequist W. Lindeman, Inkoo 1948	51 BACCUS, K. Nordgren Åbo bätvarv, Turku 1947
2 PILEN, H. Hackman Wilenius Bätvarv, Porvoo 1942	27 TUSSE, H. Schmidt Loun.-Suomen Vene, Sauvo 1946	52 BENDELL, O. Jensen Oy Vator, Helsinki 1947
3 NORDAN, R. Wilen Wilenius Bätvarv, Porvoo 1942	28 ULLA-BRITA, A. Mustakallio ** A. Mustakallio, Lahti 1947	53 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
4 KOBBAKLINT, R. Westman S. Lönnqvist, Loviisa 1942	29 ---, Mesterton --- 1946	54 DOC, R. Gordin Porin Vene Oy, Pori 1947
5 MARIVA, J.O. Söderhjelm Åbo Bätvarv, Turku 1944	30 MIRA, A. Heikel Oy Vator, Helsinki 1947	55 FÄGEL BLÄ, E.V. Enbom --- 1947
6 KITTY, G. Forsström Forsströms Bätvarv, Helsinki 1945	31 HUX-FLUX, K.G. Granberg Silversundsvarvet, Helsinki 1947	56 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
7 MARJA-LIISA, E. Terho E. Terho, Turku 1944	32 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	57 BRIS, S. Klinkman Bröderna Svenfors, Öja 1948
8 VAGGAN, G. von Wendt --- 1944	33 BAMBINA, O. Kopola Silversundsvarvet, Helsinki 1946	58 GUNNEL II, C.J. Hartman Bröderna Svenfors, Öja 1948
9 PETTERSSON, H. Zetterström Åbo Bätvarv, Turku 1945	34 BRODER WILLIBALD, Y. Lehtiö Wilenius Bätvarv, Porvoo 1947	59 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
10 BRITT-MARI, H. Silander * --- 1945	35 RÖDE ORM, R. Rydman --- 1947	60 MELITTA, E. Zilliaccus Nybergs bätbyggeri, Larsmo 1948
11 ANNICA, O. Wallin Åbo Bätvarv, Turku 1944	36 EMILIA, G. von Wright Bröderna Jonasson, Pöytä 1947	61 FRITID, D. Nyman Loun.-Suomen Vene, Sauvo 1947
12 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	37 STINA, H. Henriksson Henriksson & Höglund, Hki 1947	62 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
13 NYCKELPIGAN, G. Söderström Wilenius Bätvarv, Porvoo 1945	38 ---, --- Svenfors Bätvarv, Öja 1946	63 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
14 ARABELLA, G. Ekström Wilenius Bätvarv, Porvoo 1945	39 KLUMPEDUNS, G. Mitrofanow Murator Ab, Helsinki 1947	64 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
15 IRJA, V. Vauhkonen Wilenius Bätvarv, Porvoo 1945	40 KATARINA, H. Silander Murator Ab, Helsinki 1947	65 FALKEN, L.O. Falck E. Ämmälä, Vaasa 1950
16 ---, Å. Ljungqvist Murator Ab, Helsinki 1947	41 HENRIETTA, O. Gahmberg Svenfors Bätvarv, Öja 1947	66 ---, T. Tikanoja Norrgran, Vaasa 1949
17 ---, E. Sommardahl E. Sommardahl, Helsinki 1946	42 AMALIA II, P. Hedström Svenfors Bätvarv, Öja 1947	67 REBECCA, P. Aikkola Norrgran, Vaasa 1949
18 MARY, O. Hjelt Bröderna Jonasson, Pöytä 1947	43 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	68 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
19 CARITA, T. Bergström V. Lindeman, Inkoo 1946	44 BÖLJA, H. Wintzell Åbo Bätvarv, Turku 1947	69 COPACABANA, S. Söderström F. Andersson, Stor-Pellinge 1948
20 ---, J. Harima P. Seppälän Venev., Summa 1946	45 ROSITA II, Å. Hoefft Loun.-Suomen Vene, Sauvo 1947	70 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>
21 BOBBAN, W. Wickström Åbo Bätvarv, Turku 1947	46 SANCTA BIRGITTA, M. Nykopp Porin Vene Oy, Pori 1947	71 VIHURI II, S. Paavonkallio S. Paavonkallio, Vaasa 1949
22 PETER, W. Flander Erikssons Bätvarv, Helsinki 1946	47 ---, Bärlund --- 1947	72 NOA-NOA, P. Kihlman Oy Venehuolto Ab, Naantali 1948
23 GULLKRONA, E. Lindman Åbo bätvarv, Turku 1947	48 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	73 SIMSALABIM, T. Blomqvist Murator Ab, Helsinki 1947
24 NORD-WEST, R. Wilen Silversundsvarvet, Helsinki 1946	49 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	74 ---, Grönbloom Loun.-Suomen Vene, Sauvo 1948 (Ei hyväksytty luokkaan)
25 ---, H. Ingman --- 1946	50 ---, E. Krogius ** Ylä-Rakkolan Veneveistämö, Valkeakoski 1948	75 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>

KAIKKI SUOMEN KANSANVENEET 76-175

76 PLADASK, K. Lindberg H. Blomqvist, Porvoo 1951	101 TAHITI, R. Köhler B. Björklund & Co, Helsinki 1951	126 GUN, L. Roos Velj. Suurnäkki, Hamina 1958	151 CARMELA, O. Grotenfelt H. Muinonen, Helsinki 1963
77 - - - - - Uudenkaupungin Venev., Uki 1948	102 SYD-WEST, J. Kurten B. Björklund & Co, Helsinki 1951	127 MAJJUS, M. Päiviö Jokinen & Laaksonen, Turku 1958	152 AMICA, S. Jansson C. Johansson, Kråkö 1963
78 LOTTA, E. Borenius Uudenkaupungin Venev., Uki 1948-1953	103 - - -, N. Björk Nurmisen gård, Turku 1951	128 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	153 APRIL, L. Ekberg T. Rostedt, Turku 1963
79 UNDA MARINA, C.O. Westman - - - 1948	104 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	129 SALOME, T. Toivonen Nurmen Venev., Naantali 1958	154 MERJA, Merisotakoulu Suomen Kalastus, Loviisa 1963
80 MOINA, B.J. Lindberg Lindbergs Båtbyg., Hanko 1949	105 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	130 TIIRA, A-L Jaamala Salmisaaren Venev., Helsinki 1959	155 BALLAD, C. Gefwert Suomen Kalastus, Loviisa 1963
81 SENTA II, N.G. Lindström H. Lindfors Båtbyg., Sommarö 1949	106 FANNY, H. Holma Suomen Kalastus, Loviisa 1956	131 KLEINE PUTE II, K.A. Voss Salmisaaren Venev., Helsinki 1959	156 TRIP II, Blomström & Saarela Suomen Kalastus, Loviisa 1963
82 IRENE, N. Laakso N. Laakso, Vaasa 1949	107 LISBETH, R. Ekqvist Suomen Kalastus, Loviisa 1952	132 BOHEEMI, P. Hakulinen P. Hakulinen, Helsinki 1959	157 CONFUSIA, H. Groop T. Thuneberg, Kråkö 1963
83 UOTI, U. Koskinen & Co Kaskisen Telakka, Turku 1951	108 EIBI, A.B. Lindberg A.B. Lindberg, Hanko 1951	133 SINIKKA, L. Apo Å. Stenvik, Stenvik 1960	158 MARINETTE, T. Autero T. Rostedt, Turku 1963
84 SUNNAN, H. Hallberg Heinlahden Veneveistämö, Heinlahti 1950	109 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	134 ELISABETH, F. Nordblad Salmisaaren Venev., Helsinki 1960	159 EYV II, J. Lojander Suomen Kalastus, Loviisa 1963
85 MANANA, S. Palmberg-Nyberg ** Heinlahden Veneveistämö, Heinlahti 1950	110 ELLIDA, G. Westerlund Suomen Kalastus, Loviisa 1954	135 DIANA, S. Eriksson Wilenius Båtvarv, Porvoo 1960	160 ONDINE, R. Krogius N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1964
86 BELLONA, P. Saarinen Åbo Båtvarv, Turku 1950	111 TYTTI, J. Harima Suomen Kalastus, Loviisa 1954	136 MERITÄHTI, O. Halme Heinonen & Färm, Naantali 1961	161 URSULA, B-E. Björnström N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1964
87 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	112 MIRABELLE, M. Nykopp Porin Vene Oy, Pori 1952	137 SEEJ, N. & P. Andersson N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1961	162 JULIANA, K.A.F. Palmgren T. Thuneberg, Kråkö 1964
88 - - - - - ** Heinlahden Veneveistämö, Heinlahti 1950	113 ELLIDA, J. Nurmi Heinlahden Venev. & J. Nurmi, Heinlahti 1947-1953	138 ANGELINA, A. Lindström N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1961	163 ROSINANTE, E. Roiha K. Wickström, Jollas 1964
89 MARIA, A. Hytinkoski A. Hytinkoski, Turku 1950	114 MERETA, P. Taiminen Loun.-Suomen Vene, Sauvo 1952	139 PENELOPE II, A. Blässar K. Heller Petersen, Tanska 1961	164 YOLDIA, G.W. Diehl Suomen Kalastus, Loviisa 1964
90 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	115 KRISTIN, H. Söderström H. Söderström, Iittala 1952	140 LYN, G. Poppius N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1961	165 ILSE-MARI, J. Paaanen Suomen Kalastus, Loviisa 1964
91 MIKALI, T. Andersson Suomen Kalastus, Loviisa 1951	116 TARANTELLA, L. Viepäläinen L. Viepäläinen, Helsinki 1955	141 THALATTA, U. Saukkonen Heinonen & Färm, Naantali 1961	166 EVELIINA, K. Uola Suomen Kalastus, Loviisa 1963-1964
92 YNGVOR, L. Roos Y. Halén, Turku 1951	117 VESTA, B. Westlin B. Westlin, Hyvinkää 1955	142 JOLIE, L-O Falck N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1962	167 - - -, L. Löfström Suomen Kalastus, Loviisa 1963-1964
93 AMULETT, S. Jansson Suomen Kalastus, Loviisa 1951	118 MARGOT, F. Holmberg F. Holmberg, Hanko 1955	143 CIRCUS, H. Kaila Oy Vator, Helsinki 1962	168 - - -, B. Owren Suomen Kalastus, Loviisa 1964
94 JOTABA, H. Nysten B. Björklund, Helsinki 1951	119 SUSANNA, K. Sirén U. Kaskinen, Turku 1955	144 FILISTIINA, P. Kangasniemi T. Rostedt, Turku 1963	169 HONEY, V.V. Puustinen Suomen Kalastus, Loviisa 1963-1964
95 BAGATELLE, K.G. Granberg B. Björklund & Co, Helsinki 1951	120 BEATA, Å. Lindqvist A. Poikolaisen Venev., Turku 1956	145 DIANA II, S.O. Eriksson ** N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1963	170 AVANTI, M. Sutinen Suomen Kalastus, Loviisa 1963-1964
96 - - -, M. Nykopp Merikarvian veistämö, Merikarvia 1951	121 PORKALA, R. Westman A. Poikolaisen Venev., Turku 1956	146 PIPALUK, N.V. Montin Suomen Kalastus, Loviisa 1963	171 BERTINA, K. Savonius P. Fagerström, Kirkkonummi 1964
97 JASP, A. Punttila Kaskisen Telakka, Turku 1951	122 BEPIRA, E. Elo E. Elo, Turku 1957	147 ANGELIQUE, H. Lindeberg G. Stenvik, Loviisa 1963	172 BARCAROLE, J. Hongelin Å. Stenvik, Loviisa 1965
98 MARGARETA, D. Granfelt Åbo Båtvarv, Turku 1951	123 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	148 MALINA, L. Nätti ** Suomen Kalastus, Loviisa 1963	173 KISMET II, T. Lindström T. Rostedt, Turku 1964
99 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	124 ANNIKA, R.-R. Nordström Suomen Kalastus, Loviisa 1958	149 LYN, G. Poppius N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1965	174 ILONI, V.E. Rantapihla T. Thuneberg, Kråkö 1964
100 MERIKIRPPU, N. Sarras N. Sarras, Turku 1950	125 MANYANA, V. Romström V. Romström, Hanko 1959	150 TOCHTI, L. Reijonen N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1963	175 IRENE II, J. Laakso J. Laakso, Vaasa 1964

KAIKKI SUOMEN KANSANVENEET 176-275

176 HELA, R. Lepistö Sandell & Mäntymäki, Turku 1964	201 DON CELLA, G. Ekholm Suomen Kalastus, Loviisa 1965	226 CAREX, E. Tupala Sandell & Mäntymäki, Turku 1966	251 REGALIA II, S. Sarvanto Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1968-69
177 JAANA, P. Laaksonen Sandell & Mäntymäki, Turku 1964	202 SASKIA II, H. Tornia N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1964	227 SEIJA, K. Kurki-Suonio Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1967	252 VEDENNEITO, A. Narvala Heinäveden kunnan Venev., Heinävesi 1969
178 PIRLE, E. Poltto K. Wickström, Helsinki 1965	203 PAMELA, A. Lindström Suomen Kalastus, Loviisa 1965	228 ---, M. Söderström Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1967	253 EIJA, J. Laine J. Laine, Pyysaari, Helsinki 1970
179 PIRITA, R. Uro Sandell & Mäntymäki, Turku 1964	204 KATI II, P. Saarilahti Sandell & Mäntymäki, Turku 1965	229 ---, L. Söderholm Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1967	254 KAARLA II, J. Saarnio Heinäveden veneenrak. kurssi Heinävesi 1970
180 BEE II, H. Jokela Sandell & Mäntymäki, Turku 1964	205 CHRIS, P. Aalto Sandell & Mäntymäki, Turku 1965	230 ---, M. Viiru Heinäveden kunnan Venev., Heinävesi 1969	255 BABIANA, K. Höijer Sandell & Mäntymäki, Turku 1971
181 HATTARA, H. Rautavaara N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1965	206 KUSTAAVA, T. Kosonen Sandell & Mäntymäki, Turku 1965	231 ---, J.F. Boethius Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1967	256 HIPPOPOTAMUS, K. Louna Sandell & Mäntymäki, Turku 1970
182 PRECIOSA, M. Saurio T. Thuneberg, Kråkö 1965	207 BLOODY-MARY, J. Valli Sandell & Mäntymäki, Turku 1965	232 KATINKA, L. Loisa L. Loisa, Lappeenranta 1972	257 ANISEA, I. Tammi Sandell & Mäntymäki, Turku 1970
183 TIARA, R. Koivula Suomen Kalastus, Loviisa 1965	208 SINI, A. Hytinkoski Sandell & Mäntymäki, Turku 1965	233 WIPER, P. Wihuri N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1967	258 ELSE-MAJ, H. Michelsson Sandell & Mäntymäki, Turku 1970
184 PARTNER, P. Heikkilä Suomen Kalastus, Loviisa 1965	209 JATA-FINA, L. Kilpi Suomen Kalastus, Loviisa 1965	234 FIFI, K. Toivola Sandell & Mäntymäki, Turku 1967	259 ANNIKA, K.-I. Niska Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1970-71
185 BLUEWING, A. Hinttala Suomen Kalastus, Loviisa 1965	210 MARY, O.A. Björkman Sandell & Mäntymäki, Turku 1966	235 CHERIE, P. Aalto Sandell & Mäntymäki, Turku 1967	260 PAMELA III, A. Lindström N. Andersson Båtbyg., Kråkö & A. Lindström, 1971
186 CINDERELLA, G.G. Andersson Suomen Kalastus, Loviisa 1965	211 MALINA II, L. Nätti Suomen Kalastus, Loviisa 1966	236 AIRICA, B. Westerlund N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1967	261 TUULA II, J. Bremer N. Andersson Båtbyg., Kråkö & J. Bremer, 1971
187 MARIJATTA, K. Louhi K. Louhi, Helsinki 1965	212 NIKE, N. Björkman N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1966	237 BRUTUS, H. Kulovaara Sandell & Mäntymäki, Turku 1967	262 LÖNNI JANNE, E. Sura Sandell & Mäntymäki, Turku 1971
188 ULLA, J. Vainio J. Vainio, Helsinki 1965	213 AMI, B. Laurent V. Reinholms Båtvarv, Uki 1966	238 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	263 EDITH, I. Boijer Sundfors Båt, Kokkola 1970-71
189 ASTRALITA, O. Lounasmaa Sandell & Mäntymäki, Turku 1965	214 LA DANAÉE, J.-M. Aubert Suomen Kalastus, Loviisa 1966	239 CARAMIA II, Å. Kindberg N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1968	264 JO-JO, K. Jokinen V. Reinholms Båtvarv, Uki 1971
190 FORTUNA, --- N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1965	215 SERENA, J. Javen Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1966-67	240 MELUSINA, S. Issakainen S. Issakainen, Heinävesi 1968	265 MARY-ANN III, C. Le Bell N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1972
191 FABIOLA, P. Vanharanta V. Reinholms Båtvarv, Uki 1965	216 ---, --- C. Andersson, Orust, Ruotsi 1959	241 ---, H. Marttinen Heinäveden Veneveistämö 1968	266 SEEJ V, N. & P. Andersson N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1972
192 NIKE, E. Antell K. Wickström, Jollas, Helsinki 1965	217 HEXA, --- K. Johansson, Norrtälje, Ruotsi 1961	242 HUBERTA, R. Kronström T. Rostedt, Turku 1970	267 MARIA, E. Ekqvist N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1972
193 ONKA, O. Kaskinen Ronstedt & Kaskinen, Turku 1964	218 TUULA, J. Bremer J. Bremer, Pyysaari, Helsinki 1966	243 ---, E. Sommardahl Lovisa Båtv., Lindqvist & Co 1968	268 MARGOT IV, P. Holmberg N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1972
194 MARIKA, P. Saarikko Sandell & Mäntymäki, Turku 1964	219 KAISA II, O. Hamberg O. Hamberg, Pyysaari, Helsinki 1966	244 MOBY DICK, V. Reinholm V. Reinholms Båtvarv, Uki 1968	269 TOTTAKAI, P. Nieminen Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1972
195 TINA, G. Bade N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1966	220 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	245 ---, T. Stewart Lovisa Båtv., Lindqvist & Co, Loviisa 1968	270 FOLK-ANN, B. Mattfolk --- 1972
196 JOLLY, N. Tenström Suomen Kalastus, Loviisa 1966	221 TRILOBITEN, B. Börman Suomen Kalastus, Loviisa 1966	246 HELA, R. Lepistö Sandell & Mäntymäki, Turku 1968	271 JANSMAKKU ERIKOIS, K. Öster- lund & H. Saari, Sandell & Mäntymäki, Turku 1972
197 <i>Todennäköisesti venettä ei ole koskaan rakennettu</i>	222 BUMBLE BEE, P. Lappalainen Sandell & Mäntymäki, Turku 1966	247 CADI, G. Öst G. Öst, Pietarsaari 1969	272 KAROLIINA, E. Rautio Sundfors Båt, Kokkola 1971-72
198 ---, O. Jokinen Suomen Kalastus, Loviisa 1965	223 TEA, R. Järvinen Sandell & Mäntymäki, Turku 1966	248 AGANNA, J. Björkstén Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1968-69	273 VIRE, A. & A. Sten N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1973
199 MARICA II, T. Komi Suomen Kalastus, Loviisa 1965	224 HENRIETTE II, H. Grönroos Sandell & Mäntymäki, Turku 1966	249 FIA IV, K.A. Schroderus N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1969	274 LYN, G. Poppius N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1974
200 DRABANT, P. Saurén Suomen Kalastus, Loviisa 1965	225 LEENA, M. Pyymäki N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1966	250 PAMELA II, A. Lindström N. Andersson Båtbyg., Kråkö & A. Lindström, 1969	275 MALIN II, --- G. Engberg, Dragsmark, Ruotsi 1962

KAIKKI SUOMEN KANSANVENEET 276-367

276 FENIX, K. Hakola N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1974	301 ---, J. Nieminen --- 1981	326 GALEIJAN II, T. Bergholm Folkebådcentralen, Tanska 1985	351 LOTTA, E. Wikberg ---, Ruotsi 1969
277 TANT GUNNEL, B. Lindblad N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1976	302 MIROU, B. Schnitt Folkebådcentralen, Tanska 1981	327 ---, Oy Vikom Marina Ab Oy Vikom Marina Ab, Nauvo 1987	352 ---, S. Roschier-Holmberg --- 1950
278 LB, Loviisan Veneveistämö Loviisan Veneveistämö, Loviisa 1975	303 ---, T. Pakarinen --- ---	328 NINNE, C.-J. Kuhlefelt Bröd. Larssons Båtb., Ruotsi 1964	353 Z, P. Zilliacus Hovmark, Tanska 1985
279 OTTO EEMELI, H. & E. Nuotio H. & E. Nuotio, Helsinki 1974	304 PAMELA VI, A. Lindström LM Glasfiber A/S, Tanska 1981	329 AMIRA, R. Salama --- 1967	354 TOKE, L. Karlsson C. Andersson, Orust, Ruotsi 1958
280 MAIA, A. Savola Vanhatuvan Venev., Lappajärvi 1975	305 CAPRICE, H. Hetemäki P. Ristola & H. Arnkil, Inkoo 1982	330 RAMONA, A. Tanhola --- 1987	355 SKUTHOLM, M. Ramu --- 1954
281 MERITÄHTI V, O. Halme N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1975	306 FILUR, K. Holm LM Glasfiber A/S, Tanska 1982	331 KOTICK, R. Nordgren E. Johanssons Båtbyggeri, Norrtälje, Ruotsi 1956	356 OLIVER, S. Kronström Mats Seldén Båtbyg., Orust, Ruotsi 1964
282 ALBERTINA, K. Jansson N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1976	307 REFANUT, O. Vallittu Folkebådcentralen, Tanska 1982	332 SUSANNA, H. Ylönen Mats Seldén Båtbyg., Orust, Ruotsi 1964	357 ---, S. Glan --- 1959
283 LUNTERI, V. Reinholm V. Reinholms Båtvarv, Uki 1975	308 MATILDA II, H. Sarparanta Folkebådcentralen, Tanska 1982-83	333 LISBETH, P. Aalto Enitor, Hillerstorp, Ruotsi 1981	358 HAKUNA MATATA, H. Erjanti ---, Motala, Ruotsi 1968
284 PAMELA IV, A. Lindström LM Glasfiber A/S, Tanska & A. Lindström, 1976	309 FASTER HULDA, S.E. Backman Holmströmin Telakka, Hanko 1983	334 (Päijännefolkari) ***	359 DOROTEYA, H. Tuomikoski E. Johanssons Båtbyggeri, Norrtälje, Ruotsi 1965
285 LILLI MIMMI, P. Hyvönen Savonlinnan ammattikoulu, Savonlinna 1977	310 FREIJA, --- Wilenius Båtvarv, Porvoo 1983	335 SECCA, M. Andersson Folkebådcentralen, Tanska 1991	360 MIRABELL, U.-C. Dahlberg Lyse Plast AB, Lysekil, Ruotsi 1978
286 SOLINA, S. Parviainen Savonlinnan ammattikoulu, Savonlinna 1978	311 ---, P. Sivennoinen --- 1984	336 HILLA, J. Reiman Åhus Båtvarv, Åhus, Ruotsi 1961	361 PIPER, T. Sundqvist --- 1946
287 MISS X, T. Sjöman Sjöman & Höckert, Espoo 1977	312 SECCO, M. Andersson LM Glasfiber A/S, Tanska 1984	337 CELESTE, O. Ollila --- 1946	362 AMANDA, M. Andersson Mats Seldén Båtbyg., Orust, Ruotsi 1969
288 OIHONNA, T. Bäckman N. Andersson Båtbyg., Kråkö 1978	313 LINA, H. Olin --- 1984	338 ---, --- Lyse Plast AB, Lysekil, Ruotsi 1980	363 LAETITIA, J. Lundmark Mats Seldén Båtbyg., Orust, Ruotsi 1964
289 SOLOLA, B. Aminoff Lyse Plast AB, Lysekil, Ruotsi 1979	314 PESSI, V. Heinonen V. Heinonen, Haukipudas 1984	339 RÖLLI, E. Puikonen --- 1960	364 ---, J. Nordberg J. Nordberg, Haminan Puuve- neopisto, Hamina 2000
290 NIKE II, N. Björkman Lyse Plast AB, Lysekil, Ruotsi 1979	315 MERITUULI, P. Aalto Folkebådcentralen, Tanska 1985	340 ELIN, Saarela & Willstedt --- 1968	365 KAJSA, G. Weber Borenby Malexander, Ruotsi 1983
291 TIINA, L. Hurme Folkebådcentralen, Tanska 1980	316 PÄRSKE, P. Appelqvist Folkebådcentralen, Tanska 1984-85	341 GULLAN, J. Hocksell C. Johansson, Karlsborg, Ruotsi 1951	366 ---, J. Ekholm J. Ekholm, Haminan Puuve- neopisto, Hamina 2002
292 TRILOBITEN II, B. Börman Folkebådcentralen, Tanska 1979	317 ELLIDA, A.-C. Finnberg Karlsson, Orust, Ruotsi 1957	342 ---, --- Niils Janssons Båtb., Ruotsi 1967	367 JOLLY BOB, L. Karlsson Folkebådcentralen, Tanska 1978
293 ---, --- Östra Nylands Folkhögskola ---	318 ---, H. Lindholm --- 1946	343 MEITAN, Jari Granqvist J. Olsson, Orust, Ruotsi 1960	▼ Jukka Ekholmin Haminan Puuveopistolla rakenteilla oleva folkari FIN-366 valmis- tuu v. 2002 lopulla.
294 PAMELA V, A. Lindström LM Glasfiber A/S, Tanska & A. Lindström, 1980	319 ---, T. Leppikorpi --- 1963	344 BRUDKÖPET, J. Friman Sverre Ab, Göteborg, Ruotsi 1942	
295 NIKE, N. Björkman Marieholms Marina, Ruotsi 1980	320 ACIA, J. Henriksson Sverre Ab, Göteborg, Ruotsi 1941	345 ---, --- Haminan Puuveopisto, Hamina 1994	
296 AMALIA, A. Kauppinen A. Kauppinen, Haukipudas 1980	321 CELESTE, J. Menna --- 1958	346 LYDIA, T. Tiilikka --- 1975	
297 KARIN, A. Kauppila H. Hallberg, Orust, Ruotsi 1948	322 ---, P. Kotka --- ---	347 MÖRKBLÅ, T. Lindholm Borenby Malexander, Ruotsi	
298 ---, T. Tuominen Savonlinnan ammattikoulu, Savonlinna 1981	323 ANNE-MAI, I. Kaastinen --- 1977	348 JONNA, Taisto Mild Segel & Båt, Ruotsi 1996	
299 SUSSE, P. Sollo P. Sollo, Naantali 1981	324 BIRITTA, E. Pekkala --- 1978	349 DELISEN, L. Granberg LM Glasfiber A/S, Tanska 1996	
300 HELENA, M. Sutinen Folkebådcentralen, Tanska 1980	325 PRILLU, Y. Nurminen Y. Nurminen, Uusikaupunki 1987	350 NATALIE, G. Weber Mats Seldén Båtbyg., Orust, Ruotsi 1964	

Pohjoismainen kansanvene

Suunnittelukilpailu

Skandinaavisen Purjehtijaliiton toimesta julkaistiin vuonna 1941 kaikissa pohjoismaisissa purjehduslehdissä kutsu osallistua yhteisen yksityyppiveneen suunnittelukilpailuun. Ehdotuksia tuli peräti 59 kpl. Lopulliset rakennuspiirustukset teki ruotsalainen Tord Sundén, kahden valitun ehdotuksen perusteella.

Ensimmäiset veneet

Ensimmäinen folkkari S-1 laskettiin vesille 23.4.1942 Göteborgissa. Meillä Suomessa seurattiin heti perässä ja L-1 valmistui 2.7.1942 Wileniuksen telakalla Porvoossa.

Veistämisen kulta-aikaa

Suomessa vallinnut aineellinen pula ei estänyt Kansanveneen suosion kasvua, sillä meillä rakennettiin 1940- ja 1950-luvuilla pitkälti yli 100 venettä. Veistämisen kulta-aikaa oli kuitenkin 1960-luku, jolloin valmistui n. 120 venettä. Merkittävimmät veistämöt olivat Porvoon Kräkössä toiminut N. Andersson Båtbyggeri, Suomen Kalastus Loviisassa, sekä Sandell & Mäntymäki Turussa. Puufolkareiden teko uupui vähitellen 1970-luvun loppua kohti. Siihen vaikuttivat jyrkästi kohonneet materiaalikustannukset sekä hyvien rakennusaineiden hankintavaikeudet. Lisäksi harvalla veistäjällä oli enää venepuuseppiä, joilla olisi ollut kokemusta Kansanveneen rakentamisesta. Nykyään puufolkareita rakennetaan satunnaisesti Puuveneopistoissa loppuyönä.

Merkittävät uudistukset

Puufolkkarin limisaumainen, painokaarilla jäykistetty runkorakenne on tuhatvuotisen pohjoismaisen venetekoperinteen ainutlaatuinen tulos. Kansanveneluokkaa uudistettiin ennakkoluulottomasti hyväksymällä vuonna 1976 lasikuituversio, jonka valmistuksen tanskalainen Erik Andreassen aloitti. Ratkaisun elinvoimaisuutta osoittaa se, että puu- ja lasikuituveneet kilpailevat keskenään tasavertaisina. Tämän lisäksi voimme ilolla tervehtiä 1990-luvulla virinnyttä puuveneharrastusta; vaatiihan iäkkäämpi folkkarikanta antaumuksellista kunnostusta. Toinen merkittävä uudistus tehtiin vuonna 2000, kun alumiini hyväksyttiin folkkarin maston ja puomin vaihtoehtoiseksi materiaaliksi puun rinnalle.

Mittava laivue

Pohjoismaisella kansanveneellä on poikkeuksellisen vankka jalansija purjehdusmaailmassa. Osoituksena sen kestävästä suosiosta on lähes 4.000 veneen maailmanlaajuinen laivue. Suurimmat kannat ovat Ruotsissa (n. 1.350 venettä), Tanskassa (n. 1.100 venettä), Saksassa (n. 900 venettä), Englannissa (n. 100 venettä), USA:ssa (n. 100 venettä) ja meillä Suomessa purjehtii yli 300 venettä F-tunnuksella.

Kansanvenejulkaisuja

Kirjoituksia Kansanveneestä

Folkboat: A sailing legend. *Yachting Monthly July 1988*

Folkboat Special: Racing folk – Aboard the world's most popular cruiser. *Classic Boat January 2002*

Folkbåten 60 år: Social, älskansvärd – och utmanande! *Segling 5/6 2001*

Folkkari: Koko kansan vene. *Puuvene 2/1999*

Hai ja Folkkari vertailussa. *Vene 7/1992*

Hilla: Kauniissa kunnossa oleva kilpavene.

Puuvene 2/1999

Kansanveneellä Itämeren ympäri.

J. Ahokkaan kirjoittama 8-osainen artikkelisarja.

Vene 8/1997–7/1998

Muovifolkkari: Tervetullut piristysruiske. *Vene 6/1977*

Out, out damned keelbolt. *Wooden Boat April 1992*

The Folkboat. *The Boatman 14/1994*

The Nordic Folkboat: A Racer-Cruiser for the people.

Wooden Boat no. 146 January/February 1999

The spirit of singlehanded ocean racing.

Wooden Boat no. 113 July/August 1993

Optarista IMS raceriin, R-luokan veneestä purjelaivaan:

- * Mastot, puomit, harusprofiilit, rulla- ja reivilaitteet
- * Riki- ja kaidevaijerit, fallit ja muut takilointivarusteet
- * Rikiasennus, -huolto ja korjaus, vaijeri- ja köysityöt
- * Takilointivarusteet ja työt perinteisille purjealuksille



Laadukkaat Gleistein-köydet vaativalle matka- ja kilpapurjehtijalle.

- * Vectran * Dynema * Polyesteri * Polyamidi
- * Polypropyleen * Edullisesti "workshopista"

Baltic Rigging Oy

Karapellontie 4, PL 15, 02621 ESPOO
Puh. 09-509 9554 tai 0400 811912 Fax. 09-509 9671

1912 - 2002
MARITIM 90

90 vuoden veneilyalan kokemuksella Sinun turvallisuuttasi ja mukavuuttasi ajatellen olemme kehittäneet maan kattavimman valikoiman veneilytuotteita. Hanki uusin luettelomme 2002.

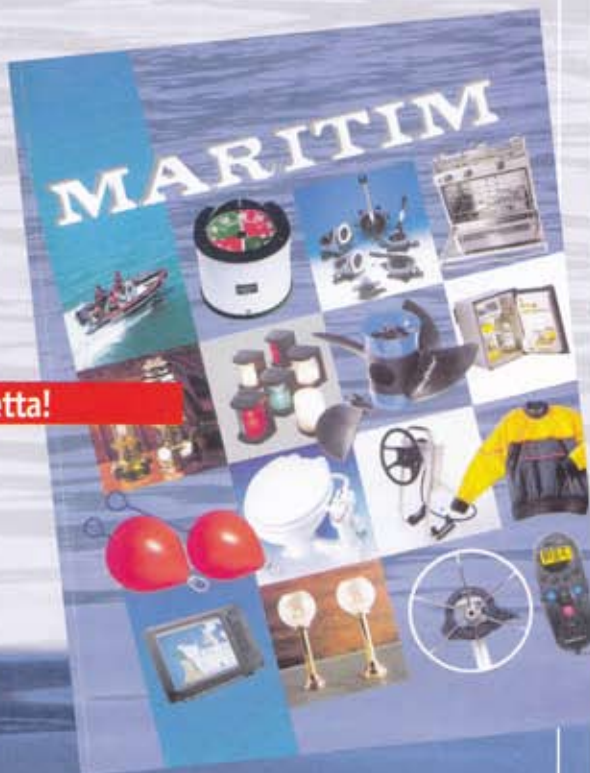
Yli 9000 merkkituotetta!

Med 90-års erfarenhet av båtbranschen, tanken på Din säkerhet och komfort, har vi utvecklat landets bredaste urval av båtprodukter. Sök vår nyaste katalog 2002.

Shops
MARITIM

Myyvälät:
Lauttasaari, Veneentekijäntie 1, puh. 681 631
Herttoniemi, Hitsaajankatu 14, puh. 2706 9421
Butikerna:
Drumsö, Båtbyggargvägen 1, tel. 681 631
Hertönäs, Sveltsargatan 14, tel. 2706 9421

www.maritim.fi



FOLKBOATS



FOREVER



 **Folkeboat** centralen a.s
KERTEMINDE

FUUSI
Folkkarin edustaja

NautiKarlsson Veneentekijäntie 10, 00210 HELSINKI, puh. 09-6821012, 0400 431254, fax. 09-6924991
e-mail: nautikar@clinet.fi ja WWW.nautikarlsson.fi

Tiedustele edullista ja joustavaa Kansanvene rahoitusta



purjehdus on elämys...



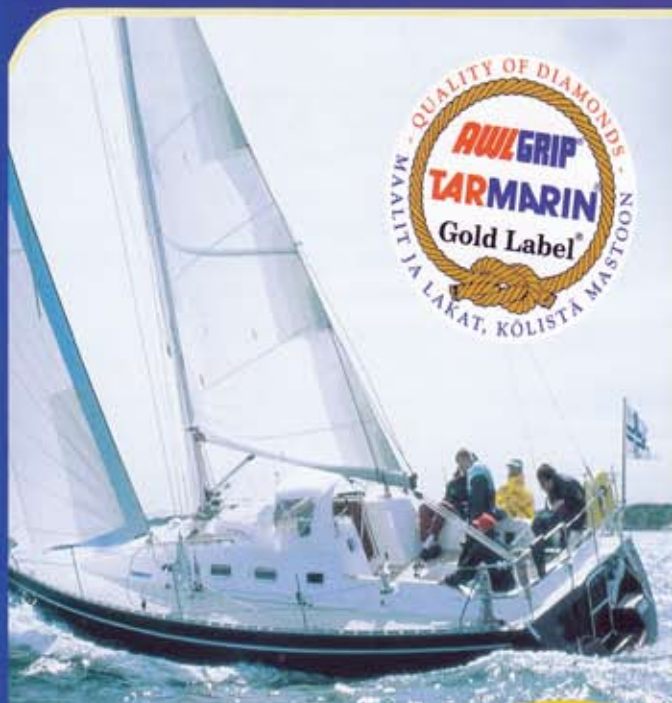
www.wilhelminasailing.fi

Folkkari

www.veneporssi.fi

netistä!

Laatumerkit veneesi parhaaksi



MAALIT JA LAKAT, KÖLISTÄ MASTOON

Johtavat veneenvalmistajat Suomessa ja maailmalla kelpuuttavat veneen pinnoille vain parasta laatua. Mikset noudattaisi esimerkkiä?

AWLGRIP-maalien suosion salaisuus on kellastumattomuus, sävyjen säilyvyys, erittäin korkea kiilto ja korkea kulutuksen kestävyys. AWLGRIP-tuoteperhe kattaa tasoitteet, primerit, tinavapaat eliönestomaalit sekä kansi- että pintamaalit, satoja värisävyjä!

GOLD LABEL 100 % tinattomalla eliönestomaalilla voit käsitellä maalattavat pohjat mihin vuodenaikaan tahansa. Gold Label alkaa reagoida ja vaikuttaa vasta vedessä.

TARMARIN PUUVENE -sarjan kylläste, pohjustuslakka ja pintalakka suojaavat puuveneesi vuosikausiksi kauniiksi ja kestäväksi.

TARMARIN-sarjasta löydät myös öljyt ja lakat. **TARMARIN-KAT** -kaksikomponenttilakka puu- ja jalopuupintojen, huonekalujen ja lattioiden lakkaamiseen. **TARMARIN TIIKKIÖLJY** suojaa sisätilat kosteutta ja homesientä vastaan. Kulutuksen kestävä **TARMARIN** uretaanivenelakka soveltuu veneen kaikille pinnoille sekä kyllästetyille että jalopuupinnoille. Ulko- ja sisäkäyttöön.

AWLGRIP®



TARMARIN® PUUVENE



TARMARIN OY

TARMARIN OY, Hiiidenlinna, 08350 Lohja, Finland. Puh. (019) 312 822, fax. (019) 312 833. jälleenmyyjät kautta maan. www.kolumbus.fi/tarmarin

BELZONA 1221 SUPER E-METALLI

Monipuolinen pikakorjausmenetelmä, jolla korjaat kölivauriot, kuluneet tulpankierteet, tiivistät vuotavat säiliöt ja haljenneet putket, kiinnität laakerit, varmistat muoviliitokset ym. ym.



BELZONA 8111 MOLEKYYLIPUU

Monipuolinen tuote korjauksiin, valutöihin ja liittämiseen.

Belzona 8111 koostuu puukuitujauheesta ja reaktiivisesta nesteestä. Vaihtelemalla puukuitujauheen määrää suhteessa reaktiiviseen nesteeseen saadaan haluttu koostumus aina helposti valuvasta nesteestä paksuhkoon tahnaan.

Yksinkertainen ja nopea käyttö sekä erinomainen mekaaninen kestävyys tekevät Belzona 8111:stä ylivoimaisen korjaus- ja entisöimistuotteen puutöille, joiden tulee kestää iskuja ja mekaanista kulutusta.



Foki Oy, Vattuniemenkatu 23 A, 00210 Helsinki
Puh. (09) 5495 6860, fax (09) 5495 6861
e-mail: foki@foki.fi, www.foki.fi

MERIPURJE



**KORKEAMMALLE
JA
KOVEMPAA**

■ Millainen purjehtija oletkin, purjeen oikea muoto ja kestävyys on tärkeää. Meripurjeessa on uusin teknologia ja 25 vuoden osaaminen purjeen suunnittelussa ja valmistuksessa. Purjeasioissa kannattaa aina ottaa ensin yhteys Meripurjeeseen.

■ Kun tulet meille, kerromme uusista materiaaleista, opastamme sinua oikean purjevalintoehdon valitsemisessa ja annamme sinulle käyttöohjeet.

2000 - LUVUN PURJEET

CRUISING

Kestävät matkapurjeet parhaista kudotuista Dacronkankaista

OFFSHORE

Laadukkaat radiaalileikatut matkapurjeet vaativaan käyttöön

RACING

Parasta venevauhtia. MeripurjeRacing purjeissa käytämme parhaita Pentex®, KevlarEdge®, Vectran®, Twaron 2002®, PBO® ja Cuben Fiber laminaattikankaita.

■ Tilaa purjeesi nyt. Soita ja pyydä tarjous!

MERIPURJE Suomenlinnan Telakka,
00190 Helsinki, puh. 668 311, fax 668 115
E-mail: meripurje.sails@kolumbus.fi

Vuokraa Kansanvene

Purjehdi Folkkarilla muutama tunti, päivä, viikonloppu, viikko tai useampi.



Koe unohtumaton purjehdus



Folkkarissa on purjehduksen tunnelma parhaimmillaan.

olkkarissa on purjehduksen tunnelma parhaimmillaan.

NautiKarlsson

Veneentekijäntie 10 00210 HELSINKI
puh. 09-6821012, 0400 431254, fax. 09-6924991
e-mail: nautikar@clinet.fi ja WWW.nautikarlsson.fi

VE NE OY BREMER

- ✓ mastot, puomit
- ✓ vajjerityöt ja vanttiruuvit
- ✓ kaidevajjerit ja nostimet
- ✓ hst-helat ja rakenteet
- ✓ myös satamapalvelut
- ✓ huolto ja korjaustyöt



UUTTA!
Nyt myös Folkkariin alumiinimasto. Mastot valmistetaan Bennisin hyväksytystä profiilista. Kysy lisää...



Isosarvastontie 6, 00840 HELSINKI
Puh. 09-6983665 e-mail venebre@saunalahti.fi

VENETARVIKKEET LAUTTASAARESTA



Parhaat sadeasut, vapaa-ajan asut



Kansihelat, vinssit, kelluntapukineet



Köydet, elektroniikka, katsastus, kunnostus...

Tervetuloa

ProSailor

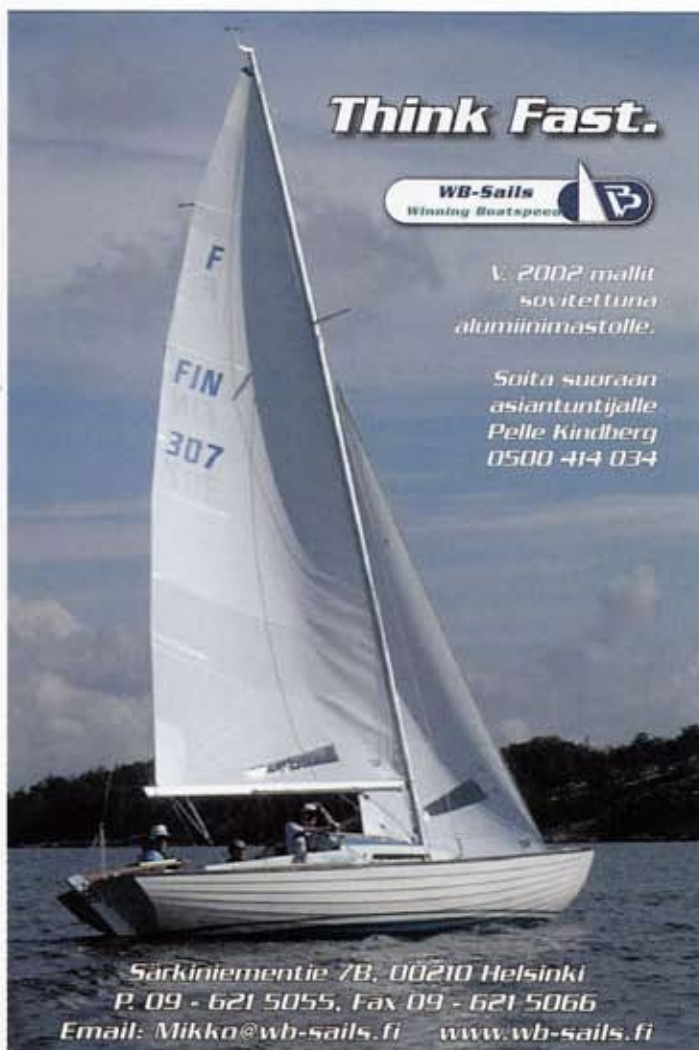
Veneentekijäntie 9, 00210 Helsinki
puh. (09) 682 3900 fax (09) 682 3950
myynti@prosailor.inet.fi
www.prosailor.fi

Moment palvelumalli - parasta yrityspalvelua!


Sampo Moment-palvelun perustana on Moment-kartoitus, jossa selvitetään yrittäjän sekä yrityksen nykytilanne ja tarpeet. Moment-kartoituksessa tehdään myös aktiiviset ratkaisuehdotukset, joista yrittäjän on helppo valita omaan tilanteeseensa parhaiten soveltuva turvaverkko.

Kysy lisää puhelinpalvelustamme 010 514 1500
tai klikkaa sivulle www.sampo.fi/yritysassiakkaat

 SAMPO



Think Fast.

WB-Sails
Winning Boatspeed 

*V. 2002 mallit
sovitettuna
alumiinimastolle.*

*Soita suoraan
asiantuntijalle
Pelle Kindberg
0500 414 034*

Särkiniementie 7B, 00210 Helsinki
P. 09 - 621 5055, Fax 09 - 621 5066
Email: Mikko@wb-sails.fi www.wb-sails.fi

TOP-boat

Venevahinkokorjaukset

- ✓ lasikuitutyöt
- ✓ laiteasennukset
- ✓ veneiden nostot
- ✓ moottori- ja vetolaite korjaukset
- ✓ KAIKKI MERKIT!

**VOLVO
PENTA**

ITÄHELSINGIN
MYYNTEI
HUOLTO
VARAOSAT

Isosarvastontie 6, 00840 Helsinki

Puh. 698 8862, fax 698 8207

e-mail ari.pietarila@top-boat.inet.fi



HAUTERA-PURJEET

Virusmäentie 65 20300 TURKU
puh./fax. 02-238 8226
e-mail pekka.hautera@ph-purjeet.inet.fi

NOPEAT JA KESTÄVÄT MUOTONSA SÄILYTTÄ- VÄT PURJEET

Oletpa sitten rauhallinen matkapurjehtija tai innokas pokalien metsästäjä, meiltä saat purjeesi mittatilaustyönä. Paneudumme huolella tarpeisiisi ja räätälöimme purjeet sopiviksi juuri sinun toiveittesi mukaan.

OTA YHTEYTTÄ,
PYYDÄ TARJOUS

Purjeet kaikkiin veneisiin ja tarkoituksiin:

CRUISING

perhe- ja matka-
purjehtijan valinta

RACING

perhe- ja kilpa-
purjehtijan valinta

HIGH TECH

erikoisleikatut kilpa-
tai matkapurjeet

OFFSHORE

erikoisvahvat
valtameripurjeet



The Fine Art
Of Sailmaking



Purjekorjaukset ja parannukset ★ purjeiden muutokset rullapurjeiksi ★ numerointi
★ läpilatoitukset ★ reivien lisäykset ★ takaliikin venymän korjaukset ★ ratsastajien tai
pistoolihakojen lisäykset ym.

ELVSTRÖM SAILS Laivanvarustajankatu 8 b, 00140 HELSINKI
p. 09 666 438 tai 050 500 2351, fax. 09 666 580, e-mail masa@elvstromsails.fi ja www.elvstromsails.fi



FOLKKARI

60

Mukana tuulissa ja vuosissa
Med i vind och tid



Doyle Sails Finland
Smedsvägen 47 Seppäläntie
PB-PL 9, 07901 Lovisa - Loviisa
© 019-533 167 Fax 019-533 160
E-mail: doymfin@kolumbus.fi
www.doylesails.com



The 60th Anniversary of The Nordic Folkboat 1942–2002

Lill-Inga – The first Nordic Folkboat in Finland

L-1 was launched on July 2, 1942 in Porvoo. Lill-Inga was ordered by the well-known ship and yacht designer Gösta Kynztell and was built at the Wilenius Boatyard. "The boat exceeded all expectations" said Gösta Kynztell in a newspaper interview after the first race with Lill-Inga. The large photograph shows Lill-Inga ready for a test sailing at the Wilenius Boatyard in Porvoo. Today, Lill-Inga belongs to the boat collection of the Maritime Museum in Finland, where she waits to be restored. (Pages 4–5)

Jester and other ocean modifications of the Nordic Folkboat

The first Singlehanded Trans-Atlantic Race in 1960 brought a lot of publicity to Folkboat, as two of the five finished boats were Folkboat modifications. Jester had a carvel-planked Folkboat hull, a junk rig and a distinctive deck arrangement with no cockpit. Eira was a British Folkboat, that was developed from the Nordic Folkboat in the late 1940's in England. The most famous circumnavigation around the world in a Folkboat was made in 1975–1977 by 55-year-old Australian grandmother Ann Gash, who sailed single-handed the route Sydney–the Cape of Good Hope–England–the Panama Canal–Sydney in a British Folkboat called Ilimo. (Pages 6–9)

Juhani Bremer – A Folkboat legend

Juhani Bremer was the most successful helmsman in the Folkboat class in 1967–1976. At that period the number of participants in the races was at its peak in Finland. Altogether, Bremer won five Finnish Championships. The most famous of the many Folkboats sailed by Bremer is L-218 Tuula, built by himself in 1966. "We had a good boat speed, raced a lot and had a permanent crew" describes Bremer the secret behind his success during the golden era. (Pages 10–12)

Finns and international Folkboat racing

During the past ten years Finns have participated in all major international Nordic Folkboat races: the Gold Cup, the San Francisco Cup as well in the team events, the Sessan Cup and the Walcon Cup. In addition, Finland and Sweden compete regularly for the Sven Salén's Trophy with national teams consisting of six to ten boats. Finns have also participated occasionally in the Open Swedish Championships. (Page 13)

The medalists of the Finnish Championships

The Finnish Championships in the Nordic Folkboat have been held since 1965. The most successful helmsman has been Timo Tammi, who has six titles – all during 1992–2001. The number of participating boats have ranged from 20 to 42. A special feature of Folkboat racing of Finland is the fact that spinnaker is allowed. (Pages 14–15)

Centrefold

The Finnish Coast with thousands of islands is an ideal region for Folkboat cruising. L-268 Gabriella was photographed in 1995 near Porkkala, located about 20 nm W of Helsinki. (Pages 16–17)

Kolobrzeg

"Why travel to the Caribbean Sea, as one can sail to Poland in a Folkboat." L-169 Veera cruised the route Helsinki–Mariehamn–Visby–Bornholm–Kolobrzeg–Bornholm–Visby–Mariehamn–Helsinki in 1987. Veera's skipper describes in a colourful way the details of this 1360 nm long voyage. (Pages 18–19)

All Nordic Folkboats in Finland

Following details are listed for every Nordic Folkboat registered as "L" (since 1993 "FIN"): sail number, original name, the first owner in Finland, builder, building site and year. Glassfiber boats are indicated by an underlined sail number. The total number of registered Nordic Folkboats in Finland in the beginning of 2002 was 367. (Pages 20–23)

Cover

Starting signal has just been given in the Helsinki Regatta in 1967. The two boats in the foreground are Onni Hamberg's L-219, Kajsa II and Juhani Bremer's L-218, Tuula.