



Ett lyft för klinkbåtstraditionen – Limisaumaveneet kunniaan!

(1)

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 406 A, VALTER FORSBLOM

Järvivene Kruunupyyn Kaitjärvellä, 1931

Pohjalainen puuvene

Ennen tieverkoston syntymistä ihmiset liikkivat paikasta toiseen vesireittejä pitkin, niin rannikolla kuin järviolueillakin. Vene oli itsestäänselvyys ja elinehto. Veneellä käytiin kalassa, haettiin saaristosta eläimille rehua ja heinää, kuljettiin laidunsaarilla lehmiä lypsämässä ja siirrettiin eläimet kesälaitu-
melle. Veneellä lähdettiin kaupunkiin myymään kalaa ja muita tuotteita. Sunnuntaisin vene vei kirk-
koon. Veneenveisto oli taito, joka siirtyi perintönä isältä pojalle.

Purjehdustaito on periaatteessa yhtä vanha kuin veneilyn historia, ja saaristossa on purjehdittu ja soudettu yhtä kauan kuin siellä on asuttu. Hankatuuleen luoviminen raakatakiloidulla veneellä oli ko-
vin hankalaa, ja siksi vastaiseen soudettiin tai odotettiin tuulen kääntymistä. Kirkko ja papisto eivät
kaiken lisäksi suhtautuneet järin suopeasti vastatuuleen kyntäviin aluksiin – jotkut pitivät niitä jopa
paholaisen keksintöinä.

Tänään tiedämme onneksi paremmin. Tervetuloa mukaan limisaumarakenteisten veneiden Pohjan-
maalle – laudoituksen, kaarien ja kölipuun maailmaan!

PUUVENEET kertovat intohimosta – rakkaudesta puuhun ja kunnioituksesta vanhaa käsityötaitoa
kohtaan. Läpi historian puuveneet ovat olleet ihmisille myös elinehto, keino selvittää saariston ja ran-
nikkoalueiden arjessa.

(2)

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 405 A, VALTER FORSBLOM

Pikkuvene rakenteilla Korsnäsissa, 1930.

Limisaumainen puuvene – vanha on vanhin

Limisaumatekniikka on sitä, että veneen laitalaudat asetetaan limittäin, jolloin ylemmän laudan sisä-
puolen alareuna tulee jonkin verran alemman laudan yläosan päälle. Laudat liitetään sitten toisiinsa
pitkittäissuunnassa, päällekkäisyyden eli limin kohdalla.

Veneen "selkärangan" eli emäpuun muodostavat köli eli pohjaranka sekä keulavannas ja perävannas,
joihin laudoitus kiinnitetään. Lautaparit kiinnitetään kaariin perinteisesti puutapeilla. Nykyään käyte-
tään myös erilaisia nauvoja ja ruuveja. Kaaren virkaa saattoi ennen vanhaan toimittaa pajunvitsa.

Limisaumaveneessä veisto- ja tukikaaret asennetaan vasta laudoituksen valmistuttua. Kaaria muo-



toillaan veneen muotojen mukaan, minkä jälkeen ne yhdistetään laudoitukseen. Tasasaumainen vene rakennetaan toisin päin: rungon ympärille.

Veneen pohjaa ja laitoja tiivistetään pellavalangalla ja tervalla. Ennen vanhaan käytettiin myös terveen sotkettua kasvikuitua, sammalta tai eläintenkarvaa. Oikein vanhat limisaumaveneet rakennettiin vapaalla kädellä, ilman malleja tai piirustuksia, ja rungon muotoilussa käytettiin todennäköisesti apuna erilaisia mittakeppejä ja luotilautoja.

LIMISAUMAMENETELMÄÄ pidetään skandinaavisena keksintönä. Limisaumaisia veneitä rakennettiin Skandinavian alueella jo esihistorialliseen aikaan ja keskiajalla.

Jo muinaiset viikingit purjehtivat limisaumaisilla veneillä, mutta venetyyppi on osoittautunut sitäkin vanhemmaksi. Vanhin löytö on tehty Tanskan Nydamissa. Sieltä löydetty limisaumarakenteinen vene on ajalta 190 j.Kr.

(3)

Vene käyttäjänsä mukaan

Pohjanmaalla isompia veneitä sanottiin osuvasti isoveneiksi. Isovene tai verkkovene oli yleensä 23–27-jalkainen, ja veneessä oli tilaa yöpyä esim. pitemmällä kalastus- tai metsästysmatkalla. Isoveneessä oli tyypillisesti kaksi mastoa: toinen spriipurjetta ja toinen isopurjetta varten. Vene oli vankkatekoinen ja merikelpoinen ja kantoi hyvin myös lastia.

Sisäsaaristossa pärjäsi pienemmällä, 18–20-jalkaisella veneellä. Luodon ja Öjan tienoilla näitä jollan kokoisia veneitä sanottiin niittyveneiksi. Niillä mentiin esim. lähisaaren tekemään heinää – siitä venetyypin nimi. Naisväellä oli oma venetyypinsä: lypsyvene. Sillä naiset pääsivät kesäisin laidunsaarille hoitamaan lehmiä. Hylkeenpyyntimatkoilla käytettiin erikoisvalmisteisia pyyntiveneitä.

Kun veneitä alettiin varustaa moottoreilla perinteisten airojen ja purjeiden sijaan, veneiden muoto alkoi hiljalleen muuttua. Moottoriveneet kulkivat kovempaa, joten niistä alettiin tehdä sulavalinjaisempia.

Moottori oli painava, ja se oli veneenrakentajalle haaste. Kun vanhantyyppinen puuvene varustettiin moottorilla, veneen kulku muuttui usein keinuvaksi. Sanottiinkin, että vene kulki varpaillaan. Vasta perämoottoreiden yleistyttyä veneisiin alettiin rakentaa peräpeili.

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 865 B, ERIK HÄGGLUND

Erik Nordkvist seurueineen soutumatkalla Vöyrillä, noin 1920.

(4)

VALOKUVA: DAN-ERIK OLSEN

Isovene eli verkkovene rakenteilla Luodon Bosundissa 2020–2021, Mattias Svenlin.

Millainen veistäjä, sellainen vene

Veneenveistäjillä oli oma tyyliinsä, ja veneet nimettiin usein veistäjänsä mukaan. Kyläläiset saattoivat yhdellä vilkaisulla nähdä, oliko selkää ylittämässä brännbackalainen vaiko kenties svenfelttiläinen.

On vaikea sanoa, mikä miellyttää silmää. Ehkä on kyse mausta ja tottumuksesta, muotojen sopusoin-



nusta tai siitä, mitä yleensä pidetään kauniina. Ennen mallien ja piirustusten aikakautta veneenveisto oli tietynlainen ammattisalaisuus. Veneenveistäjää ajoi tahto veistää aina vain parempi, kauniimpi ja merikelpoisempi vene.

SALAINEN KAAVA

Veneen muoto riippuu sen pituuden, leveyden ja syvyyden välisistä suhteista. Veistäjä käyttää mittayksikköinä aina tuumaa ja jalkaa, ja kaava muodostuu seuraavasti:

$\text{pituus} / 3 = \text{leveys}$

$\text{leveys} / 3 = \text{syvyys ja korkeus}$

Veistäjä hieman muokkaa mittasuhteita siten, että veneen lopullinen ulkomuoto miellyttää silmää.

VALOKUVAT: SLS ARKISTO, SLS 405 A, VALTER FORSBLOM

Maalahden jolla

Raippaluodon jolla

Korsnäsiläinen pikkuvene

(5)

VALOKUVA: DAN-ERIK OLSEN

Isovene rakenteilla Luodon Bosundissa 2020–2021. Rakennushanke on vasta alkanut, ja veneenlyönti eli laudoitustyö on täydessä vauhdissa.

Vanhoja, hyviä työmenetelmiä ja materiaaleja

Kiinnostaako oman puuveeneen rakentaminen? Ensiksi on hankittava sopivaa rakennusmateriaalia.

Pieneen puuveeneeseen tarvitaan vähintään kolme tukkia: yksi vääntynyt, yksi oikeinkin suora ja hieno ja yksi, joka on tyvestään reilusti paksu. Taitava veneenveistäjä valitsee puutavaran huolella. Puut olisi hyvä kaataa talvella, kun maa on roudassa. Tukkien kuivatus on niin ikään tärkeää. Erityisesti kuusi lähtee herkästi lahoamaan, ellei lankkuja laiteta riittävän ilmastavasti kuivumaan.

Vanhat veneenveistäjät poistavat aina kaarnan tarkasti. Nykyään apuna on ilmankosteusmittari, mutta ennen vanhaan jouduttiin arvailemaan. Myös se oli taito, joka siirtyi perintönä vanhalta tekijältä nuoremmalle sukupolvelle.

Puulta vaaditaan tiettyjä ominaisuuksia: tiettyä vahvuutta ja tiettyä rakennetta. Tärkeää on myös se, miten puu reagoi kosteuteen. Veneen litalaudoilta haetaan esim. yhtenäistä kosteusastetta ja samaa vuosirenkaiden suuntaa. Puu saa mielellään olla myös virheetöntä, oksatonta.

VALITSE PUU HUOLELLA!

LEPPÄ – Kevyt ja pehmeä puulaji. Lahoaa nopeasti kosteissa olosuhteissa maalla mutta kestää toisaalta hyvin vettä. Väriltään punertava.

KOIVU – Ei sovellu veneen valmistusmateriaaliksi lähinnä lahoamisherkkyytensä vuoksi.

TAMMI – Veneen valmistusmateriaaleista tavallisin mutta Pohjanmaalla harvinainen. Kaikin puolin kestävä mutta painava.

MÄNTY – Pehmeä, kevyt ja helppo pasuttaa, mutta lähtee herkästi vääntymään. Väriltään vaalea, mutta väri tummuu ajan myötä.



KUUSI – Todella sitkeä puulaji. Sopii mastojen, puomien, spriitankojen ja airojen materiaaliksi.
LEHTIKUUSI – Punertava väri. Hieman vaikeatyösteinen mutta varsin vedenkestävä.

(6)

VALOKUVA: DAN-ERIK OLSEN

Isovene rakenteilla Luodon Bosundissa 2020–2021.

Saumaamatta paras

Puutavara uuteen veneeseen otettiin kasvavasta metsästä. Veneen koko määräytyi usein sen mukaan, miten pitkä köli tukista saatiin. Kun köli veistetään yhdestä ainoasta kappaleesta, veneestä tulee kestävämpi.

Laitalautoja sen sijaan usein jatkettiin. Jatkoskohdat pysyvät yhdessä ns. lappuliitosten avulla. Jotta runkoon ei syntyisi heikkoja kohtia, lappuliitokset sijoitetaan limittäin sopivalla etäisyydellä toisiinsa.

Ennen kuin alettiin käyttää sahaa, puut halkaistiin pitkittäissuunnassa kiilojen ja nuijien avulla. Viimeistely tehtiin kirveellä. Puun luontaiset syyt säilyivät eheinä, ja laudoista tuli joustavia ja kestäviä. Lopputuloksena syntyi aalloilla sulavasti liikkuva vene.

Veneala on nykyään merkittävä elinkeino Pohjanmaalla. Korkeateknologinen ala kehittyy jatkuvasti työmenetelmien ja materiaalien suhteen. Nykyaikainen tekniikka ja nykyaikaiset työmenetelmät nojautuvat kuitenkin vahvasti vanhoihin perinteisiin; kaiken taustalla on vanha, perinteinen puuvene ja rannikkokylissä isältä pojalle periytynyt veneenveistotaito. Arvokasta tietoa dokumentoitiin harvoin paperille, mutta se oli silti kaikkien käytettävissä.

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 405 A, VALTER FORSBLOM

Puuvene rakennusmateriaalia, Korsnäs 1930.

(7)

VALOKUVA: BOSUNDIN VENE-, KALASTUS- JA METSÄSTYSMUSEON KOKOELMA

Perinteinen puuvene rakenteilla 1980-luvulla, Arne Brännbacka.

VALOKUVAT: DAN-ERIK OLSEN

Talkoolaiset rakensivat vuosina 2020–21 Bosundissa perinteisen iso- eli verkkoveneen osaavien veneenveistäjien johdolla. Yksi mestareista on Jan-Erik Nyfelt, alimmassa kuvassa vasemmalla.

VESISTÖYHDISTÄÄ

Vesistöt ovat erottaneet mutta samalla aina myös yhdistäneet. Rannikkoseuduilla veneet ovat olleet välttämättömiä elämän ja arjen haasteista selviytymiselle; saaristolaisille veneet ovat turvanneet toimeentulon.



(8)

Vanhat kuvat kertovat

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 388, CURT SEGERSTRÅLE

Kalastaja Harald Kokkolassa vuonna 1924.

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 388, INA ROOS

Isovene Kristiinankaupungin Skaftungin kylässä, noin 1900.

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 388, CURT SEGERSTRÅLE

Haukirysän korjaus. Kuva on otettu Kokkolan Rödsössä vuonna 1924.

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 865 B, ERIK HÄGGLUND

Maksamaan Västerö, 1920–30-luku.

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 406 A, VALTER FORSBLOM

Vene rakenteilla Luodon Bosundissa 1930-luvulla. Huomaa, että työ tehdään sisätiloissa tuvassa, todennäköisesti samassa huoneessa, jota käytettiin keittiönä ja yleishuoneena.

(9)

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 405 A, VALTER FORSBLOM

Kaaripyörä Bergössä. Pyörää käytettiin kaarien taivuttamiseksi.

Suupantti ja perätuhto

Puuveneen osilla on omat nimensä. Huomaa, että terminologia saattaa vaihdella eri murrealueiden välillä:

Aktertoft: Perätuhto / peräteljo

Farved (Langskott): Telkeet, tralli

Skotthuvud: Pehupenkki

Sudband: Suupantti, parraslista

Klåp: Lappuliitos

Beta: Piitta

Framtoft: Keulatuhto / keulateljo

Segelbräde: Mastotuhti

Stamkraft: Kanalauta

Spant: Kaari

Håar (Årtullar): Tulla

Fotspjörn: Jalkatuki

Öust – Öysti

Hammarband: Törmäyslista



KUVA: FREDRIK BJÖRKSOGIN KIRJA ”LARSMOBÅTEN”

TYÖKALUT ja työvälineet ovat kehittyneet ajan mittaan.

Tässä muutamia esimerkkejä vanhan veistämön työkaluista:

VALOKUVAT: SLS ARKISTO, SLS 405 A, VALTER FORSBLOM

KUVA: SLS ARKISTO, SLS 406 B, BERNDT J SCHAUMAN

Pohjalaisia puuäyskäreitä 1930-luvulta

(10)

KUVA: SLS ARKISTO, SLS 406 B, BERNDT J. SCHAUMAN

Luotolaisjollaa esittävä piirros on Svenska Litteratursällskapet -seuran arkistosta.

Luovitko venesanastossa?

VENEKANSAN SANASTOA

(Huomaa, että terminologia saattaa vaihdella eri murrealueiden välillä.)

Perä eli ahteri – Veneen takaosa.

Paapuuri – Veneen vasen laita.

Pasuttaa – Puukappaleen pehmentäminen kuumalla höyryllä sen taivutusominaisuuksien parantamiseksi.

Laitalauta – Yksittäinen, veneen laudoituksessa pitkittäissuunnassa kulkeva lauta.

Lautapari – Yksi tai useampi lauta, joka kulkee keulasta perään veneen kummallakin puolella.

Laudoitus – Puuveneen runko, joka koostuu yhteen liitetyistä pohja- ja laitalaudoista.

Telkeet eli tralli – Veneen sisäpohja.

Puutappi – Käytettiin puukappaleiden yhteen liittämiseen ennen nauvoja ja ruuveja.

Jalka – 30,48 senttimetriä.

Limisauma – Veneenveistotekniikka, jossa veneen laitalaudat asetetaan limittäin.

Solmu – Nopeus merellä: meripeninkulma (1852 metriä) tunnissa.

Tasasauma – Veneenveistotekniikka, jossa laitalautojen pitkät syrjät sovitetaan ”puskuun” toisiaan vasten.

Luovia – Siksakkaaminen hankatuuleen; suoraan vastatuuleen ei voi purjehtia.

Lantti – Laudoituksen päällekkäisyydet limisaumaisessa veneessä.

Jatkoskohta – Laudoituksen saumakohtat.

Limi – Kahden kylki- tai pohjalaudan välinen liitos. Jotta saumasta saadaan tiivis, höylätään alemman laudan yläreunan ulkopintaan muuttuvakulmainen viiste siten, että seuraava yläpuolinen lauta asetuu tiiviisti saumaa vasten.



Tuhto – Veneen ”seinä”.

Isovene tai verkkovene – Isompi puuvene, usein kaksimastoinen.

Kaari – Veneen sisäpuolella oleva poikittainen rakenne, joka pitää rungon koossa ja tukee sitä.

Punninki – Emäpuuhun eli köliin ja keula- ja perävanteeseen tehtävä ura laudoituksen asentamiseksi.

Tyyrpuuri – Veneen oikea laita.

Vannas eli steevi – Veneen keula tai perä.

Tuuma – 2,54 senttimetriä.

(11)

Yhteiset juuremme

Perinteisiin limisaumaveneisiin keskittyvä *Ett lyft för klinkbåtstraditionen i Österbotten* -hanke on toteutettu 14 pohjalaiskunnassa. Toukokuussa 2020 käynnistyneen hankkeen tarkoituksena on antaa perinneveneille enemmän näkyvyyttä ja lisätä alan yhteistyötä.

Hankeidea syntyi Bosundin vene-, kalastus- ja metsästysmuseossa, jossa haluttiin rakentaa osaavan mestarin johdolla perinteinen iso- eli verkkovene. Vene rakennettiin perinteisin menetelmin samalla, kun työ dokumentoitiin. Upean perinneveeneen rinnalla syntyi tämä veneenveistoa käsittelevä näyttely. Projektista tehtiin myös elokuvatalenne, joka on nähtävissä (ruotsiksi) verkossa, osoitteessa www.kulturosterbotten.fi.

VALOKUVA: SLS ARKISTO, SLS 406 A, VALTER FORSBLOM

Poika ensimmäisen veneensä kanssa. Valokuva on otettu Piolahdessa 1931.

HALUATKO OPIA ENEMMÄN?

Perinteisiä limisaumaisia puuvenettä käytetään Pohjanmaalla yleisesti. Vieraille museossa, pienvenesatamassa tai venepaikalla ja ihaile veneiden monimuotoisuutta ja määrää!

- Merenkurkun venemuseo

Pohjolan suurimpia käyttöveneidien museo. Kokoelmassa on yli 95 venettä, 130 venemoottoria ja noin 3000 muuta esinettä, jotka liittyvät veneisiin, kalastukseen, hylkeenpyyntiin tai saaristolaiselämään.

- Bosundin vene-, kalastus- ja metsästysmuseo

Museossa on 60 ainutlaatuista puuvenettä, suurin osa 1900-luvun keskivaiheilta. Kokoelmassa on myös paljon erilaisia venemoottoreita, kalastus- ja hylkeenpyyntivälineitä sekä hylkylöytöjä ja muita paikallishistoriallisia esineitä, joilla on merellinen yhteys.

- Kristiinankaupungin merenkulkumuseo

- Kaskisten kalastusmuseo

- Harrströmin kalastusmuseo (Korsnäs)

- Korsnäsin kotiseutumuseo

- Granösundin saaristolaismuseo (Raippaluoto, Södra Vallgrund)

- Bragen ulkoilmamuseo (Vaasa)

- Pietarsaaren laivapiha

Lisää tietoa museoista: www.museiportalosterbotten.fi/museot-pohjanmaalla/



(12)

Jälkipolville annettava perintö

Mikä tekee limisaumarakenteisista veneistä niin erityisiä? Miksi juuri niitä kannattaa säilyttää tuleville polville?

Limisaumavene on vanha, pohjoismainen venetyyppi, ja limisaumatekniikka on perinteinen veneenrakennustapamme. Vanhimmat arkeologiset limisaumaveneisiin liittyvät löydöt ovat peräti 2000 vuoden takaa. Limisaumatekniikka on sitä, että veneen laitalaudat asetetaan limittäin, jolloin ylemmän laudan sisäpuolen alareuna tulee jonkin verran alemman laudan yläosan päälle. Limisaumavene on siis tavallinen puinen perinnevene. Vaikka veneiden ulkonäkö vaihtelee melkoisesti, limisaumaisia veneitä rakennetaan edelleen suurin piirtein samalla menetelmällä kaikkialla Pohjolassa.

Limisaumavene on itsestään selvä osa pohjalaista historiaamme. Kannattaa silti miettiä, miten voimme varmistaa, että perinne säilyy elävänä myös tulevaisuudessa. Limisaumaveneen saaminen mukaan Unescon listalle on yksi tapa nostaa perinteen arvostusta. Sen puolesta teemme työtä myös Pohjanmaalla. Puuvene kuuluu erottamattomasti historiaamme. Ajattele, miten paljon yleisöä vuotuiset perinnevenetapahtumat keräävät – Postisoutu, Monäsin soutu ja Smuggelrodde! Ajattele saaristolaisien kalastus- ja hylkeenpyyntimatkoja, aseiden salakuljettajia sotavuosina! Upeita puuveneitä on jokaisessa pohjalaisessa rannikkomuseossa.

Suomessa on arviolta jäljellä 200 limisaumarakenteista, purjehduskuntoista purjevenettä ja kymmenkunta yhdistystä, joita voi luokitella perinneveneyhdistyksiksi.

LIMISAUMAVENE on taas erittäin ajankohtainen.

Pohjoismaat ovat yhdessä esittäneet limisaumaisen puuveneiden nostamista Unescon aineettoman kulttuuriperinnön luetteloon. Luetteloa pidetään eräänlaisena maailmanperintöluettelon ”sisarluettelona”. Pohjoismaiden yhteisesitys annettiin Unescolle maaliskuussa 2020.

Aineeton kulttuuriperintö on ihmisten harjoittamaa, aikalaisten arvostusta nauttivaa perinteistä taitoa, esim. käsityö, musiikki tai tarinankerronta. Aineeton kulttuuriperintö on elävää perinnettä, joka säilyy elävänä vain, jos ihmiset jatkavat sen harjoittamista, sukupolvi toisensa jälkeen.

• **HANKKEEN RAHOITUKSEEN** ovat osallistuneet Museovirasto, Svenska kulturfonden -kulttuurirahasto ja William Thuringin säätiö

• **NÄYTTELYKYLTIT** on tuottanut Sonja Finholm / Alfred Media

• **LÄHTEET**

Ruotsin merihistoriallinen museo

Museovirasto

wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi

Kielen ja kansanperinteen tutkimuslaitos

Wikipedia

Svenska Litteratursällskapet -kirjallisuusseuran arkisto

Larsmobåten-kirja

sekä veneenveistäjien haastattelut



Svenska Österbottens förbundet
FÖR UTBILDNING OCH KULTUR



Museovirasto
Museiverket



Svenska
kulturfonden

KULTUR
ÖSTERBOTTEN

