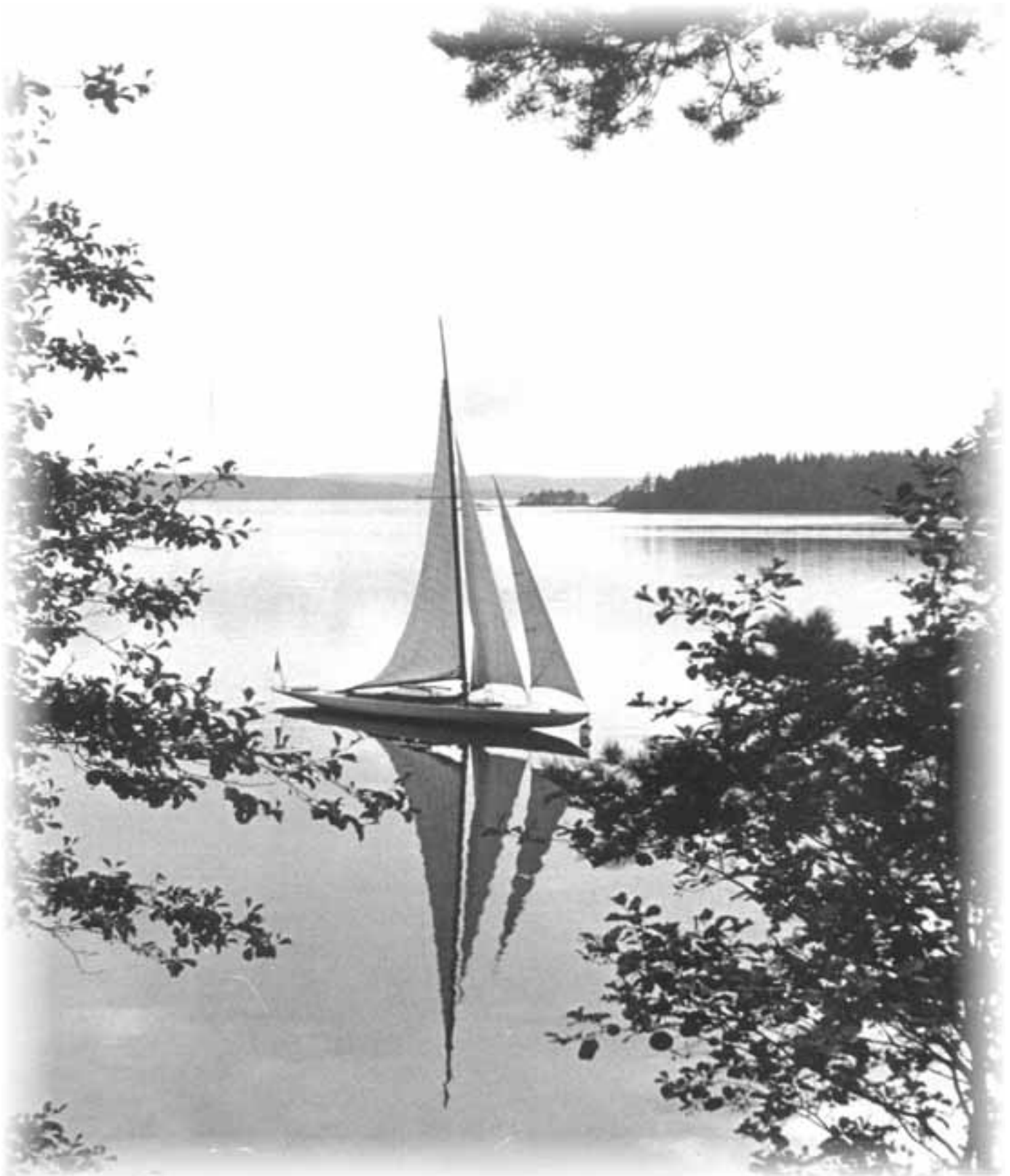




S/y Lorelei - saaga saaristoristeilijästä

Markku Rajama / Jorma Kosonen

21.05. 2006



Pienessä idyllisessä saksalaiskaupungissa nimeltään St. Goarshausen sijaitsee 133 m korkea, jyrkkä liuskekivikalio. Tällä kohtaa Rein-joki on hyvin kapea ja vedessä on vaarallisia virtauksia ja karikoita. Ennen vanhaan moni Reinin laivuri joutui täällä vaikeuksiin ja useita laivoja upposi lasteineen ja miehistöineen. Niinpä tarvittiin hyviä selityksiä ja keksittiin Lorelein-saaga. Tuon saagan mukaan Lorelei on kuvankaunis tyttö, joka istuu kalliolla ja laulaa niin ihanasti etteivät laivurit pysty keskittymään laivojensa ohjaamiseen vaan tuijottavat ylös tyttöön, kunnes ajavat karille.



Lorelei kallio

Lorelei saaristoristeilijä – skärgårds-kryssare, SK30 on kaunotar, jonka tapasin jo toisen kerran vuonna 2003. Ensitapaaminen oli pujehduksella nuorena veneilijän alkuna viisikymmentäluvulla. Kun nyt, neljäkymmentä vuotta myöhemmin ”tapasin” Lorelein uudestaan, se johti paljon syvempään tuttavuuteen yli kahdeksankymmentä vuotiaaseen ”grand old ladyyn”. Kun vene tämän tapaamisen seurauksena telakoitiin Suomenojan venesatamaan kyselijöitä ja ihmettelijöitä riitti. Tuntui siltä että ainakin kanssa-veneilijöitä Lorelei kiinnosti. Tämä on Lorelein saaga.

Alkusanat

Lorelein pitkän elämän eri vaiheiden selvittäminen on ollut mielenkiintoinen matka ajassa yli kahdeksankymmenen vuoden taakse. Lorelein vaiheita on ohjannut niin yksityisten ihmisten tekemät ratkaisut ja sattumukset, mutta myös maailmanpolitiikka. Tämän seurauksena voi pitää melkoisena ihmeenä sitä, että Lorelei on yhä olemassa..

Lorelein elämänvaiheiden tutkimiseen on osallistunut allekirjoittaneen lisäksi joukko asiasta kiinnostuneita ihmisiä sekä Suomesta, että Ruotsista. Aineiston keräämisessä ja kokoamassa, erityisen suurena apuna on ollut Jorma Kosonen, Meritie lehden toimituskunnasta. Vanhoja valokuvia, uusien lisäksi on digitoituna kertynyt yli kahdensadan kuvan arkisto.

Turussa kävin talven 2003-04 aikana useammankin kerran tutkimassa Åbo Akademin arkistoja, josta löytyi tietoja ja lehtijuttuja Loreleista. Oli lehtijuttuja edellisen vuosisadan alun vuosikymmeniltä, ja myös kilpailutuloksia löytyi eri aikakausilta. Turussa sijaitsevasta Forum Marinum museosta löytyi myös historian palasia. Tämä pienimuotoinen historian tutkimus muuttui nopeasti mukaansa tempaavaksi ja mieltä kiehtovaksi, kun tarinan palaset toinen toisensa jälkeen loksahdivat paikoilleen. Jokaisen palasen johtaessa toiseen.



Markku Rajama Åbo Akademin arkistossa

Suunnittelija Gustaf Estlander

Alkuaan yksinkertaiset saaristoristeilijät, joista mitattiin vain purjeala, kasvoivat yhä pitemmiksi, kapeammiksi ja matalammiksi. Jo tuolloin tunnettu venesuunnittelija Gustaf Estlander totesikin, että lopulta mittasuhteet olivat hurjempia kuin hänen nuoruutensa ensimmäisessä veneessä, kanootissa, ja sääntöön lisättiin minimileveys. Kaikki oli jo keksitty: kapeat, syvät kölät, korkea purjeala, taivutetut mastonhuiput, rulla-reivit ja elliptiset läpilatoitetut purjeet.

Lorelei syntyi Turussa talvella 1917-18, André & Rosenqvist (Andros) venetelakalla. Veneen suunnittelijana oli legendaarinen, ja varsin erikoinen persoonallisuus, vuonna 1876 syntynyt suomalainen Gustaf Estlander. Hän oli vaativa ja ajoittain myös vaikea, yhteistyössä muiden kanssa. Estlander työskenteli harvoin saman telakan kanssa muutamaa vuotta kauemmin. Hän muutti 1920 luvulla Ruotsiin ajauduttuaan riitoihin muutamien henkilöiden kanssa, mutta myös siksi että hän katsoi itsellään olevan siellä paremmat työskentelymahdollisuudet.

Estlanderin ”tiukasta” luonteesta kertoo hyvin hyvä ystävä Eugen kirjeessä kotiin. Kesäksi 1897 NJK oli saanut kutsun osallistua Ruotsissa Kongl. Svenska Segel Sällskapetin 65-vuotisjuhlan yhteydessä järjestettävään suureen regattaan, johon oli tulossa veneitä paitsi Ruotsista myös Saksasta, Tanskasta ja Suomesta. Sinne aikoi Roulette-veneineen myös Gustaf Estlander ja *>hän haluaa minut mukaansa eikä ketään muuta, koska hän on tavattoman julmistunut viimevuotiseen Tukholman-miehistöönsä. Yhdenkään siitä ei voi ajatellakaan antaa tulla mukaan, sillä he eivät osanneet tehdä mitään veneen manöveroimiseksi,> onnellisenylpeä Eugen kertoi Estlanderin todenneen.. >Estlanderista ja minusta on tullut parhaat ystävykset, mitä ajatella*

saattaa, paremmat kuin koskaan aikaisemmin>, Eugen vielä julisti varmemmaksi vakuudeksi.

Eugen Schauman tuli laajemmin tunnetuksi tapahtumista 1904 Senaatin portaikossa, jossa ammuttiin kenraalikuvernööri Bobrikoff”.¹

Arkkitehti Gustaf Estlanderin piirtämän, Helsingin Valkosaassa sijaitsevan, NJK:n paviljongin tuntevat myös varmasti useimmat. Gustaf’in erikoisuudesta kertoo jotain ehkä se, että hän oli tunnettu myös urheilijana. Hän oli pikaluistelun Euroopan mestari vuonna 1898. Rakkaus purjehtimiseen ja veneisiin johti siihen että hän osallistui vuosina 1895-1930 vähintään 1500 purjehduskilpailuun.²

Hän oli tuolloin 1917, paitsi pohjoismaissa, mutta myös kansainvälisesti, tunnustettu venesuunnittelija, joka kaiken lisäksi oli voittanut itse suunnittelemlaan veneillä kilpailun toisensa perään. Hän piirsi tai osallistui yhteensä noin tuhannen veneen suunnitteluun. Hänen piirustuspyödyltään muotonsa ovat saaneet monet kuuluisat veneet esim., SK 22 Colibri II, sekä suurin koskaan rakennettu SK vene, SK 150 Singoalla, aikansa nopein pursi Itämerellä.

Lorelein telakka

Lorelei on veistetty Andrée & Rosenqvist’in telakalla Turussa. Veistämö oli perustettu 1906, ja perustajina oli göteborgilainen insinööri Carl Severin André, ja hänen lankonsa turkulainen Gustaf Allan Rosenqvist. Yrityksen historia on monivaiheinen tarina. Vuonna 1906 raju tulipalo telakalla tuhosi koko veistämö-rakennuksen, mutta jo kaksi vuotta myöhemmin, uusissa vastavalmistuneissa telakka- ja veistämörakennuksissa voitiin rakentaa vuosittain viitisenkymmentä venettä.

Mutta telakan vaikeudet eivät suinkaan tulipaloon päätyneet. Toimihan se aikana, jolloin liiketoimintaa vaikeuttivat Venäjän vallankumous, kieltolaki, sekä 1930-luvun lama. Vuonna 1916 Venäjän imperiumi tilasi telakalta 24 kpl 18-metristä moottorikraateria. Osan kauppahinnasta, ehkä neljänneksen, telakka sai ennakkomaksuna, mutta loppusuoritus hukkui vallankumouksen hulinoihin. Kieltolaki (1919-32) taas johti ensin nopeiden moottoriveneiden tilauksiin yksityishenkilöiltä ja tietysti, hiukan myöhemmin Tullilaitoksen nimellä, myös valtiolta. Tilauskirjasta löytyi mm. Algot Niskan tapaisia nimiä useita. Ja sitten 1926 astui voimaan asetus kieltolain määräysten tehostetusta valvonnasta. Yli 12 solmua kulkevat veneet kiellettiin yksityishenkilöiltä, joka johti näiden nopeiden veneiden tilausten täydelliseen loppumiseen. Yhtiön toiminnan voi katsoa päättyneen vuonna 1939 jolloin Crichton-Vulcan, myöhemmin Wärtsilänä tunnettu, osti ja otti Androksen haltuunsa ja sulautti sen itseensä, pääasiassa Aurajoen rannalla sijainneen tonttipohjan vuoksi.³

Lorelein / Tilaaja

Veneen rakennus ei rajoittunut ainoastaan moottoriveneiden rakentamiseen. Andros rakensi myös purjeveneitä. Veistämö rakensi Carl Andréé'n itsensä suunnitteleminen veneiden lisäksi myös aikansa tunnetuimpien, pääasiassa suomalaisten suunnittelijoiden veneitä. Purjeveneitä rakennettiin pääasiassa 1910-1920 välisenä aikana. Pietarsaarelainen pankinjohtaja Felix Ervast vieraili veistämöllä joskus 1917. Hän oli kiinnostunut SK30 tyyppisestä saaristoristeilijästä – jopa siinä määrin että Androksen veistämö sai häneltä tilauksen. Uudisrakenuksen numero oli 836, joka on vieläkin nähtävissä messinkikilvessä Lorelein istumalaatikossa. Miksi hän päätyi juuri SK30:een voi vain arvailla, mutta yksi

syistä oli varmasti veneen suunnittelijan nimi, Gustaf Estlander.



Pankinjohtaja Ervast oli tietysti havittelemassa parasta mitä hänen käytettävissään olevalla rahalla oli saatavissa. Hänen päätökseensä vaikutti varmasti se että, SK30 oli nopea ja kaunis vene. Pankinjohtajasta tuli myöhemmin vuonna 1920 Segelsällskapet i Jakobstad'in kommodori. Ervast kirjoitti myös Frisk Bris lehdessä kahteen numeroon Lorelein matkasta Turusta Pietarsaareen. Lehdissä on kuvia matkasta⁴ ja ne ovat arkistoituina Turussa. Lisäksi Pietarsaaren kaupungin museosta löytyy Loreleista valokuvia. Veneestä mainitaan myös SSJ 100-vuotisjuhlakirjassa.⁵



„Marita“ och „Loreley“ i Lökö hamn.

Strategiset mitat

Svenska Seglarförbundet (SSF) perusti syksyllä 1907 komitean valmistelemaan ehdotusta uuden kansallisen luokan perustamiseksi. Tarkoitus oli täydentää R-sääntöä. Komitean työ valmistui 21 tammikuuta 1908. Sääntöehdotus oli alkuperäinen saaristoristeilijäsääntö, jonka pääpiirteet ovat yhä säännön perusteina; vain purjepinta-ala mitataan, ja se määrää veneen luokan. Lisäksi on rakennusmääräyksiä, minimipaino sekä vaatimus kajuutan minimi-tilasta. Ehdotus kattoi alun perin 7 luokkaa : 30, 45, 55, 75, 95, 120, ja 150 m². Saaristoristeilijä syntyi virallisesti Svenska Seglarförbundetin Tukholman *Grand Hotellissa* pidetyssä kokouksessa 22 helmikuuta 1908. SSF hyväksyi tuolloin luokat 22, 30, 45 ja 55 m². 24 marraskuuta 1912 laajennettiin sääntöä 38m² luokalla ja heti seuraavana vuonna marraskuun 23. 1913 lisättiin luokat 15, 75, 95, 120, 150. Vuonna 1915 lopulta yhdistettiin luokat 38 ja 45 luokaksi 40m².

Marraskuussa 1916 päätettiin täydentää sääntöä. Materiaalidimensioita (scantlings) suurennettiin ja sääntö astui voimaan 1.tammikuuta 1918. Käytännössä sääntömuutos huomioitiin välittömästi. Vuoden 1916 säännössä määriteltiin lisäksi, että sk45 m² joka rikattiin sk40 m² kokoiseksi sai osallistua ”nelikymppisten” kilpailuihin.

Saaristoristeilijät ovat myös osallistuneet Olympialaisiin vuosina 1912 –1920. Ensimmäiset Antwerpen ja viimeksi Tukholman Olympialaiset.

Saaristoristeilijä alkoi saada ”klassiset” muotonsa. Pitkä kapea ja matala runko, korkea ja kapea purjeprofiili. 10 – luvun lopulla etupäässä suomalaiset suunnittelijat kuten Estlander, Westin ja Olofsson piirsivät varsin ”ekstreemejä” veneitä. Vuoden 1916 säännön mukaan rakennetuista veneistä suuri osa oli liian heikko-

ja. Tyytymättömyys veneiden kehitykseen aiheutti paineita saaristoristeilijäsäännön muutokselle.

Vuonna 1919 vaati Skandinaviska Seglarförbundet muutosta sääntöön ja 23 marraskuuta 1919 päätti SSF vahvistaa materiaalidimensioita. Lisäksi määrättiin suorakaiteen muotoinen mitta (”koffertmått”), jonka tuli mahtua veneen sisälle. Tarkoituksena oli varmistaa riittävät sisätilat. Kun mitan alakulma oli vesilinjassa, muodostui veneen kyljestä lähes pystysuora. Jo seuraavana vuonna 12. joulukuuta 1920 päätettiin täydentää sääntöä. Sääntöön lisättiin täysin uusi tilamitta ; ”medelbredd”. Eräänlaisen kaavan avulla määriteltiin minimimitta joka luokalle. Toinen merkittävä lisäys oli teknisen komitean nimeäminen. Tämän komitean tehtävänä oli tarkistaa ja hyväksyä piirustukset ennen veneen rakentamista. Tekninen komitea täydensi vielä sääntöä vuonna 1922 määrittelmällä ruuvien, pulttien, naulojen yms. dimensioita.

Vuosina 1919-1920 tehdyt materiaalidimensiomuutokset ovat voimassa vielä tänäänkin, mutta veneiden pituuden yhä kasvettua lisättiin vuonna 1925 sääntöön muuttuja (”Ideell längd”) joka vaikuttaa muihin mittoihin; ”medelbredd”, ”fribord”, längd av kölparti ja deplcement. Vuoden 1925 saaristoristeilijäsääntö on yhä voimassa. Siihen lisättiin kuitenkin vuonna 1930 vielä kansainvälinen purjeenmittaus ja vuonna 1935 nostettiin vapaalaidan rajaa kaikissa luokissa. Saaristoristeilijäsäännön ”alkio” oli vuosisadan vaihteen särklasseissa, ”kryssareissa”. Tarkoitus oli mahdollistaa erilaisten veneiden keskinäinen kilpailu. Säännön piiriin mahtuu myös monenlaisia mielenkiintoisia variantteja. Näitä on pohjoismainen 22:en, B15, B22, M22, M30 ja valör-luokka. Pohjoismainen sääntö tehtiin Suomessa 1922. Tarkoituksena oli luoda Suomen olosuhteisiin sopivampi ja halvempi vene. Valör-luokat 15m² ja

30m2 tulivat voimaan 1928 sen jälkeen kun suomen purjehtijaliitto päätti saaristoristeilijäsäännön voimassaolon Vaasassa pidetyssä kokouksessa 1928. B- ja M

– luokat tehtiin Ruotsissa samanlaisin perustein.



Kristinestad, yachtsmännens mötesplats sommaren 1920.

fugl 3.53,34, Bloff II 4.30,39, Eddy 4.39,2, Disa II 4.44,9, Aino 4.44,32 och Fix 5.0,53.

Resultatet blev följande:

40 m ² Herdis,	S. S. J. I
" Maisie,	V. S. F. II
30 m ² Lorelei,	S. S. J. I
" Else-Lill,	K. S. F. II
22 m ² Dunungen,	V. S. F. I
15 m ² Eddy,	K. S. F. I

Skärgårdskryssarna, som seglade banan två varv, inkommo på följande tider:

40 m ² Marita,	S ^o S. J.,	2.57,22	I
" Ingrid,	W. S. F.,	2.57,52	II
" Herdis,	S. S. J.,	3.4,50	
55 m ² Brand,	V. S. F.,	3.5,18	
40 m ² Maisie,	V. S. F.,	3.5,39	
30 m ² Lorelei,	S. S. J.,	3.15,55	I
" Ulla,	V. S. F.,	3.17,9	II
" Cabin,	S. S. J.,	3.23,57	
" Else-Lill,	K. S. F.,	3.27,30	
22 m ² Dunungen,	V. S. F.,	3.23,22	I

Lorelein kilpailutuloksia 20 luvulta

Yksinkertaistettuna Lorelein alkuperäinen purjepinta-ala on 30m2. Sen pituus on 11m ja leveys 1,80m. Kokonaispaino n.2,2 t. Rakennusaine on Oregon-mänty ja mahonki.⁶

Nuoruuden aika

Mitä tapahtui Felix Erwest'in omistuskauden jälkeen? Veneestä löytyi mittakirja vuodelta 1922. Kirjoitin keväällä 2004 Segelsällskapet i Jakobstad'in kommodori Kaj Öström'ille saadakseni tietää mitä Loreleista tiedetään Pietarsaassa. Kaj Öström välitti ystävällisesti pyynnön Pietarsaaren kaupunginmuseon johtajalle Guy Björklundille. Hän tiesi kertoa, että Felix Erwest on ilmoittanut pienessä kirjeessä seuran hallitukselle, että hän on myynyt veneen Ouluun.⁷ Kirjeessä ei ole mainintaa kenelle. Jäljet siis päättyivät tähän, otaksuin. Mutta muutamaa päivää myöhemmin täppäsi jälleen. Olin ollut

yhteydessä Oulun Purjehdusseuraan (per.1898), toivoen että perinteikkään OPS'n arkistoista löytyisi jotakin, joka kertoisi mitä Loreleille tapahtui vuoden 1922 jälkeen. OPS'in kommodori Seppo Silander vastasi kyselyyni Timo Kujalan kautta.

Timo kertoi kirjeessään että Oulussa oli kolmekymmentäluvulla purjehtinut Lorelei niminen saaristoristeilijä. Omistaja oli Veikko Lipponen, oululaisen V.E.Lipponen Oy lasiliikkeen edesmennyt omistaja. Hän kertoi veneen olleen sotavuodet telakoituna Oulu Oy:n Nuottasaaren tehtaan rannassa. Siitä oli riisuttu lyijyköli armeijan tuonaikaisiin tärkeämpiin tarkoituksiin. Vene oli pahoin ravistunut oltuaan maissa pitkään ja sodan päätyttyä se oli myyty Oulusta pois. Varmaa oli Timo Kujalan mukaan se, ettei Loreleita tuon ajan jälkeen Oulussa nähty. Veneestä löytyi hieno kuva Oulun Merenkävijäin 50v historiikissa. Tekstinä

”Lorelei” V.Lipponen O. Snellman om. v. 1928. Olivatko Veikko Lipponen ja O. Snellman vuodesta -22 jolloin vene ilmestyi Ouluun, vuoteen 1927, OPS:n jäseniä ja vene OPS:n rekisterissä, sitä eivät tiedot kerro. Sen sijaan selvisi, että vuonna -27 jolloin Oulun Merenkävijät perustettiin, oli yhtenä perustajajäsenenä V. Lipponen. Perustamiskirjassa⁸ käytetään ilmaisua ”olemme perustaneet Ouluun täyssuomalaisen pурсiseuran”. Oulun Pурсiseura oli tuohon aikaan nimitettiin huolimatta painokkaasti ruotsinkielinen seura, joten on aivan mahdollista että V.Lipponen ja Lorelei ovat olleet OPS venerekisterissä. Tätä ei ole voitu tarkistaa, koska saksalaiset joukot polttivat 1945, kaiken muun polttelun ohessa, myös Oulun Pурсiseuran talon ja arkistot, joten varmojen tietojen saanti on siltä osin enää mahdotonta.

Joskus neljäkymmentä luvun puolessa välissä Lorelei on palannut eteläisimmille vesille, luultavimmin junan tai kuorma-auton kyydissä. Myös Lorelei, kuten useimmat purjeveneet sota-aikana, olivat osallistuneet Suomen itsenäisyyden puolustamiseen luovuttamalla lyijy-kölinsä, parempaan käyttöön.



Nuoripari Rekola, purjehtimassa Suomenlahdella

Köleistä valettiin patruunoita vaikka Tali-Ihantalan puolustajille joilla oli lyijylle paljon käyttöä. Tämän jälkeen ja oletettavasti Helsingissä, siihen on valettu lyijykölin tilalle rautaköli. Lyijyähän ei heti sodan jälkeenkään ollut saatavissa. Veneen omistaa tuolloin aina vuoteen 1946 Helsingissä, Aleksanterinkadulla liikettä pitävä kultaseppä Buchert.

Silloin vaihtaa Lorelei jälleen omistajaa. Tammisaaren, verkatehtaan johtaja Aslak Varhimo ja saksalainen Ernst Stolze ostavat veneen. Samana vuonna, hieman yli kolmekymmentävuotiaana, s/y Lorelein saaga oli lähellä loppuaan.

Pyrene tappaa tulen

Frisc Pris 1920

Vene oli telakoituna Tammisaassa, kun siellä syttyi tulipalo, joka vaurioitti venettä pahoin. Sen paapurin puoleinen kylki paloi lähes kokonaan. Suopea koh-talo oli kuitenkin puuttunut Lorelein elämään. Irja Varhimo, Aslakin tytär ja nuori DI Kalervo Rekola, tulevat elämänkumppanit, olivat tavanneet toisensa. Kun Kalervo näki palaneen veneen, hän päätti yrittää sen pelastamista. Kerrottakoon tässä yhteydessä, että kesällä 2004

”törmäsin” sattumalta Tammisaassa Gustaf Estlanderin sukulaisen, joka innostui kuulemaan Loreleista, kertoen myös itse taustatietoja, jotka lopulta johdivat myös telakan tulipalon silminnäki-
jän juttusille.

Vene korjattiin Tammisaassa ja pian uudeksi kotisatamaksi tuli Helsingin Sirpalesaari. Merenkävijöiden lipun alla Lorelei seilasi Suomenlahdella aina kuusikymmenluvun loppuun. Tällöin vene oli noin viisikymmenvuotias, mutta edelleen kolhujen jälkeen, saagan kaunis Lorelei.



Meritien tuleva kommodori 3v tähytämässä

Lorelei – mereltä järvelle, ja toinen pelastus.

Yhdessä Irja ja Kalervo Rekolan kanssa Lorelei siirtyi mereltä järvelle, Päijänteelle. Siellä sen nähtiin tekevän lomapurjehduksia, mutta myös osallistuvan Päijänne-purjehduksiin Kalervon ollessa kipparina.

Vene oli viimeksi Jämsän Pursiseuran rekisterissä, mutta saalingissa oli edelleen myös Helsingin Merenkävijöiden viiri. Kalervo Rekolan kuoleman jälkeen Lorelei ikääntyi Päijänteen rannalla. Maissa, mutta onneksi telakointipaikaksi oli valittu varjoisa ja kostea rantakoivikko. Lorelein elämä ei pysähtynyt.

Keväällä 2003 Irja Rekola pyysi minua katsomaan venettä ja arvioimaan saisiko veneen vielä korjattua purjehduskuntoon. Olin tavannut Lorelein edellisen kerran pikkupoikana. ”Olikohan se niin, mietin.” Mieleeni oli piirtynyt kuva jostain viisikymmenluvulta, ja kesäpäivästä merellä. Mielikuva ison veneen kajuutasta, sekä sen hienoista pyöreistä, messinki-reunaisista ikkunoista.

Matkustin Päijänteen rannalle Luhankaan ja näin, että rantakoivikossa seisoivat kaunis, mutta surullisen näköinen Lorelei. Vuosien maissa olo oli jättänyt jälkensä veneeseen, ainakin sen ulkoiseen olemukseen. Kahdeksankymmenvuotias Lorelei oli lähes kokonaan, kuitenkin ilmevästi peitettynä, kuivien lehtien ja oksien alla. Aikani pyörittäessäni veneen ympärillä päätin, että on ainakin yritettävä.’

Lorelei – järveltä merelle, töitä riittää

Maalit olivat rapisseet kyljistä, ja pohjan laudoituksen raoista paistoi päivä läpi. Samalla kun näin kauniin veneen, tiesin myös edessä olevan rankan työn. Jos vastaisin myöntävästi, vaikkakin tiesin jo vastauksen, mietin kaikkia mahdollisia eteen tulevia ongelmia. Kuinka saada vene Espooseen kunnostusta varten? Aivan ensimmäinen käytännön murhe olisi se, ettei rantakoivikkoon, eikä edes sen lähelle, pääsisi kuorma-autolla.

Vene oli jollain tavalla saatava vesille, pysymään pinnalla, ja siirrettyksi lähimpään mahdolliseen nostopaikkaan, jonne matkaa oli yli 10 merimailia. Kun kerroin

kanssaveneilijöille pulmastani sain mielenkiintoisia erilaisia neuvoja kuten; - laita Sikaflexia tai bitumikittiä saumoihin, kyllä se pinnalla pysyy”, tai – riveä saumat, tai - lyö rakoihin ohutta soiroa, ja anna turvota jne.

Veneveistäjä Pertti Roininen antoi sitten parhaan idean pinnalla pysymiseen. Hän oli ”uittanut” korjattavaksi pahoin ravistuneita veneitä vetämällä ison pressun veneen ali ja näin vene oli kellunut turvallisesti ja melkein kuivana. Siis toinen toistaan parempia neuvoja.

Suunnittelin melkein koko kesän, kuinka saisin pressun veneen kölin ali. Nosturia kun ei rantaan saanut. Sitten elokuussa miettiminen päättyi. Vaimoni korjasi aamiaista pois ja oli käärimässä juustoa ”elmukelmuun”. Voila! Miksei myös Lorelei voisi olla käärittynä samanlaiseen, mutta teollisuuden käyttämään kelmuun. Samalla ratkaisulla saattoi ohittaa kölin tuoman ongelman.

Vaikka ajatus tuntui käyttökelpoiselta, heräsi kuitenkin epäily siitä että kelmu venyy vedenpaineesta laudanrakoihin ja rikkoutuu. Niinpä sitten päätin teipata

ilmastointiteipillä kaikki vedenalaiset raot.



Veneen paketointi ”elmukelmulla”

Näin avustusryhmän kanssa teimme ja tämän jälkeen vene käärittiin puolimetriä leveällä muovikalvolla. Ilmastointiteippiä työhön kului 150 metriä ja ”elmukelmuun” n. 300 m. Ja monta viikonloppua. Seuraava päänsärky oli veneen Espooseen siirron logistiikka, joka täytyi suunnitella tarkasti. En nimittäin halunnut odotella perillä rekkaa, ja kaiken lisäksi pahim-



massa tapauksessa vuotavassa veneessä.

Jämsän Meripelastus-seuran kanssa sovittiin 25.9 hinaus Luhangasta Päijänteen yli Vaherin satamaan. Hinauspäivän aamuna telakointi rantaan saapui naapurin isäntä traktorillaan. Hän oli aina hoitanut veneen telakoinnin ja tiesi kuinka homma hoidetaan. Kalervo oli aikoinaan juntannut järvenpohjaan noin 40 m päähän rannasta paalun, jossa olevan rissan kautta vaijeri kulkisi traktorin vinssille, ja näin vene vedettäisiin vesille. Epäilin ettei veneen telakointipukki kestäisi sitä ehjänä. Siinä tapauksessa seurauksena olisi Lorelein kaatuminen rantakoivikkoon kyljelleen. Siitä, sitten ongelmat vasta alkaisivat.

Kaikki sujui kuitenkin, hyvin vene kellui, ei vuotanut, eikä samaan aikaan Espoosta lähtenyt rekkaa tarvinnut käännättä takaisin. Olimme hinausveneen kanssa arvioineet selkien ylitykseen kuluvan noin 2-3 tuntia. Veneeseen oli asennettu varalle kaksi tehokasta käsipumppua ja mukana oli myös pieni aggregaatti sekä uppo-pumppu. Hinaavalla meripelastusaluksella oli myös valmiina varmistamassa kaksi tehokasta uppopumppua. Mukana seurasi myös kaiken varalta pieni



moottorivene, jonka tarkoitus oli pe-

Päijänteen ylitys ”elmukelmussa”

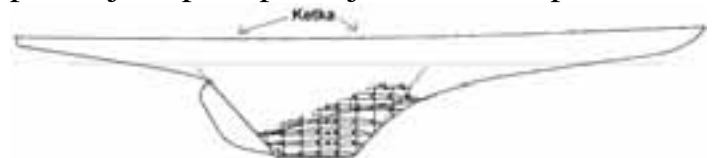
lastaa minut, mikäli Lorelei olisi uppoamassa, tai joutuisin yllättäen muuten vedenvaraan.

Matka sujui kuitenkin hyvin. Pumppuja ei tarvittu, kun vettä tuli veneeseen korkeintaan kahvikupillinen. Vaheriin saavuimme puolen päivän aikaan ja rekka kurvasi satamaan 10 minuuttia myöhemmin. Logistiikka oli onnistunut, eikä Lorelei pahimpien käsikirjoitusten mukaan uponnut Päijänteeseen kymmenien metrien syvyyteen. Itse palasin vielä pienellä veneellä Luhankaan hakemaan autoni, kun Lorelei lähti rekan lavalla kohti etelää.

Lorelei palaa meren rantaan

Kun Lorelei saapui syyskuussa 2003 Suomenojalle, sai vene allensa kunnollisen Nobilis venepukin. Sen avulla oli mahdollista säätää tasainen tuki rungolle. Myös hyvä pressukatot rakennettiin syksyn sateita ja talven tuiskuja vastaan. Katos mahdollisti työskentelyn myös talven aikana, jotta tavoitteessa osallistua kesällä 2004 Viaporin Tuoppiin pysyttäisiin.

Nyt oli tarkemman arvioinnin paikka veneen kunnosta. Kuntokartoituksesta päästiin myös työajan ja kustannusten kartoitukseen. Kumpakin näistä oli odotettavissa merkittävässä määrin. Runko oli ravistunut vuosien maissa olosta johtuen, ja ketka (on veneen laitakaari jonka tulee olla positiivinen so. kaaren kärjet ylöspäin kts.kuva) haluttiin korjata positiiviseksi. Se oli vääntynyt negatiiviseksi, koska perää, yhtä vähän kuin keulaa ei ollut tuettu pitkän maissa olon aikana. Muun muassa lumen paino oli vääntänyt pitkää ja kapeaa perää ja keulaa alaspäin.



Myös paapuurin kylki on painunut sisään maston ollessa pystyssä ja sivuvanttien vetäessä runkoa sivulta.

Maalit olivat ”rapeassa” kunnossa samoin kannen lakkaus.

Runkoon mitattiin ja merkittiin ensimmäiseksi laser-mittalaitteen avulla suora merkkiviiva, jotta mahdolliset muodonmuutokset olisivat myöhemmin havaittavissa.

Seuraavaksi runko laitettiin jännitykseen sekä keulasta että perästä. Paapuurin kyljen oikaisua varten rakennettiin teline jossa oli köysien ja taljan avulla roikkumassa betoniset painot kaikkiaan viiden kuukauden ajan.

Kun vene on rakennettu alun perin kilpaveneeksi ja samalla äärimmäisen kevyeksi, laudoituksen ollessa 14 mm, uskoimme että näin muoto saadaan palautettua. Kuinka se säilyisi, sen aika tulisi näyttämään.



Laser-mittari

Kun Lorelei nyt oli omassa pressuverssaansa alkoi paikalle osua yhä tihenevässä määrin uteliaita kanssaveneilijöitä, joilta irtosi pyytämättä kommentteja, neuvoja, ja joiltakin jopa jonkinlaisia kannustuksen tapaisia.

Kommentit alkoivat usein sanoilla ”Oot sä hullu, tai kauhee homma”, mutta enemmistö antoi neuvoja ja käyttökelpoisia vinkkejä. Sain muun muassa varoituksen todennäköisesti ruostuneista kölipulteista, ja mahdollisesta kölin pu-

toamisesta, ja että köli olisi hyvä irrottaa pulttien tarkistusta varten. Näin olisi tietysti pitänyt tehdä, mutta en halunnut rikkoa venettä varsinkaan, mikäli pultit kuitenkin olisivat ehjät.

Aikani mietittyä tilannetta ajattelin ihmisten luonmurtumiakin tutkittavan ilman talttaa ja vasaraa. Päätin selvittää röntgenkuvauksen mahdollisuuden. Muutaman päivän puhelinsoitteluun jälkeen löytyi ratkaisu, sain selville, että VTT:n metallurgian laboratoriossa oli siirrettävät röntgenlaitteet. Ja taas soittelemaan lisää.



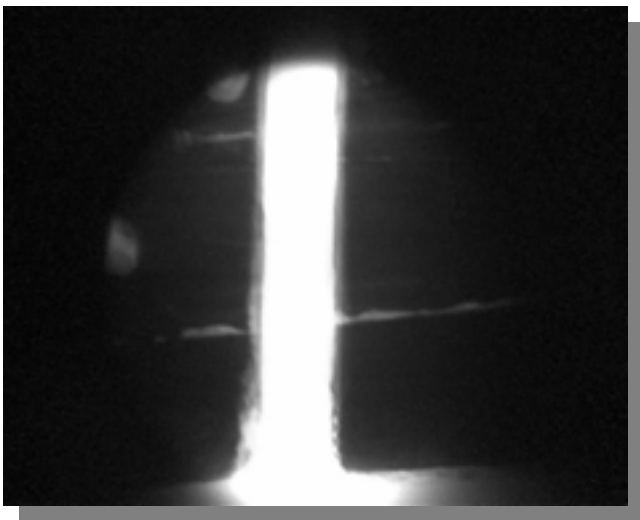
Marko ja Kari asemoimassa röntgenfilmiä

Lorelein läpivalaisu

Sain oikeat ihmiset langan päähän ja pääsimme vaivattomasti sopimukseen kustannuksista. Hintaan vaikutti ilmeisesti se, että työstä oli tulossa VTT:n pilotti-projekti veneen kuvaamisessa. Sovimme kuvauksen tapahtuvaksi seitsemästoista marraskuuta Suomenojalla. Paikalle olivat tulossa röntgenasiantuntijat, NDE-tarkastajat Marko Api sekä Kari Lehtosaari. Kuvausta varten merkittiin kölipulttien kohdat teipillä. rungon ulkopuolelle. Valotettava filmi liimattiin merkittyihin kohtiin ja röntgenlaitteella ”ammuttiin pulssi” rungon läpi.

Kuvauksen ajaksi, tietyssä sektorissa säteily vuoksi oli sataman merenpuoli tyhjennettävä ihmisistä, koska röntgenenergia (Sv) oli moninkertainen ihmisten ku-

vaamiseen verrattuna. Filmit kehitettiin ja tutkittiin VTT:llä. Kuvista näkyy erittäin selvästi kölipulttien kunto.



Pultti röntgenkuvassa

Osa oli melkein uusien 16 millisten veroisia, ja osassa pulteissa oli nähtävissä n.1,5mm ruostetta. Se ei vielä heikennä pultin kestoa. Kuvista pystyi myös erottamaan puun kunnon, tarkkailemalla puun syiden rakennetta, joka puun laotessa muuttaa muotoaan. Koko hommaan meni aikaa kolme tuntia, ja päätös oli ettei köliä tarvitse irrottaa. Saatujen tulosten ansiosta VTT kiinnostui myös tarjoamaan jatkossa röntgen kuvausta veneilijöille, erityisesti pääkaupunkiseudulla. Kuvaamalla voidaan havaita myös kivillä käynnin vauriot lasikuituveneestä, ja tutkia onko kuidun sisällä vettä ja kuinka kuitu on mahdollisesti vaurioitunut. Röntgen-kuvauksella on helppo tehdä oikeita johtopäätöksiä korjaustavoista.

Lorelein vanhat vaatteet

Seuraavina kuukausina monet illat menivät vanhan maalin ja lakan poistoon. Työhön käytettiin apuna lämpöpuhallinta jolla maali saatiin hyvin irtoamaan. Loreleita on vuosien aikana maalattu lukuisia kertoja, ja paksut kerrokset olikin helppo irrottaa. Pohjan kovat maalit sen-



VTT:n röntgenlaite

sijaan olivat erittäin vaikeita poistaa ”skrabaamalla”, eikä siihen auttanut lämpöpuhallinkaan. Paras työkalu eri kokeilujen jälkeen löytyi viilan näköisestä kovametallityökalusta, jolla maalin sai lohkeilemalla irtoamaan vahingoittamatta samanaikaisesti puuta. Oregon mänty, josta Lorelei on rakennettu, on varsin kovaa verrattuna tavalliseen mäntyyn. Laudat olivatkin yli kahdeksankymmenvuotiaiksi erittäin hyvässä kunnossa, lukuun ottamatta kylkeä, joka on vuoden -46 tulipalon jälkeen korjattu heikommalla kotimaisella männyllä.

Huhtikuussa -04 Lorelei saatiin vihdoin puhtaaksi vanhoista maaleista, sekä hiottua puupuhdaaksi. Vuorossa oli rungon kyllästäminen pellavaöljyllä, sekä maalaus Hempelin Imprekillä pohjamaalilla. Lopuksi Lorelei sai hohtavan valkoisen maalin kylkiinsä. Kansi lakattiin kahdeksaan kertaan Spinnaker lakalla. Pohja käsiteltiin ensin perinteisellä lyijymönjällä, sen jälkeen primerilla ja vielä lopuksi eliönestomaalilla. Mastosta oli syksyllä irrotettu kaikki helat ja vantit.

Ennen irrotusta mastosta otettiin lukuisia valokuvia, jotta kaikki poistetut osat saataisiin takaisin oikeille paikoilleen. Kesäkuussa, kun Lorelein vesillelasku lähestyi, veneen runkoon oli ”uponnut” 50 litraa pellavaöljyä, Hempelin Imprekiä 5 l perinteistä lyijymönjää, 5 l Yacht-Primeriä, 5 l Hempel Brilliantia, 5 l pohjaan 3L Hempel Hard Racing’ia. Kannen ja maston lakkaukseen meni lakkaa 7 l.

Veneen oltua vuosikausia maissa, kylki- laudat olivat kuivuneet ”liikaa”, saumat auenneet pahimmillaan jopa 13 mm. Saumat olisi voinut jyrsimellä ”ajaa” suoriksi ja sen jälkeen laittaa saumoihin puusoirot, mutta se onnistuu vain muutamaan saumaan veneilykaudessa. Vesirajan alapuolelta lautojen saumat kitattiin Hempel’in Bitumikitillä. Vesirajan yläpuolelle käytettiin pellavakittiä, joka ei kovetu



Maalin poisto

vaan joustaa lautojen turvotessa. Vaikka kaikki mahdollinen oli tehty, pieni epäily Lorelei’n pinnalla pysymisestä kuitenkin eli. Perinteisesti puuveneitä turvotetaan ennen vesillelaskua pitämällä veneessä märkiä mattoja. Näin toimittiin, mutta havaitsin rakojen yön yli turvotuksen jälkeen auenneen entistä suuremmiksi. Ilmeisesti kävi niin, että rutikuivat runkokaaret alkoivat turvota ja samoin

runkolaudat turposivat ensin sisäpinnaltaan, eli rako muuttui kartiomalliseksi.

Tämä aiheutti vahvan väännön lautoihin. Edellisenä syksynä, kun käärin ravistuneen veneen ”juustokelmuun” Päijänteen ylitystä varten, olin havainnut laudan rakojen painuneen kiinni. Siispä Lorelei kasteltiin ulkopuolelta ja käärittiin uudelleen kelmuun jolloin kosteus imeytyisi teoriani mukaan, puuhun myös ulkoa päin. Ja yllätys oli valmis. Vuorokauden kuluttua kaikki raot olivat hävinneet. Kelmu leikattiin pois ja oli aika laskea vene vesille.

Vesillelaskua varten olin varannut kaksi tehokasta maasähköllä toimivaa uppopumppua. Laskupaikaksi valitsin matalan rannan, ettei vene upotessaan ainakaan joudu syvälle. Pekka Parppein nosturautolla oli vielä tarkoitus kannatella venettä siinä tapauksessa, että se vuotaisi kovasti. Vesillelaskua seurasi sankka joukko veneilijöitä, osan veikkaillessa pysykö vene pinnalla pumppujen avulla vai ei. Minua epäiltiin pessimistiksi pitkävärtisten saappaiden vuoksi.

Veneeseen oli lisäksi asennettu tehokas automaattinen akkukäyttöinen pilssipumppu automaattikytkimellä. Akun latauksesta huolehti aurinko-paneeli.

Hetki laskun jälkeen piti katsojille ilmoittaa, että saappaat olivatkin sen takia, että ne on helpompi puhdistaa pölystä kuin pikkukengät. Pilssissä kun oli vain pölyä eikä juurikaan vettä. Vähäinen veden tulo väheni nopeasti muutamaan litraan tunnissa, eikä pumppuja tarvinnut käyttää ollenkaan. Todennäköisesti vähäiseen vuotamiseen oli syynä veneen onnistunut turvotus ”juustokelmuun” avulla. Suositellen tätä tekniikkaa myös muiden puuveneilijöiden käyttöön ainakin, jos vene on päässyt pahoin ravistumaan.

Lorelein uudet vaatteet

Lorelei oli vedessä, ja pinnalla ja seuraavaksi oli aika miettiä veneen rikiä. Kuten jo olen aikaisemmin todennut, olin ehdottomasti päättänyt olla ”uudistamasta” venettä ja saattaa sen asuun, jollaisena se oli viimeksi ollut vedessä, tai vielä lähemmäksi aivan alkuperäistä malliaan. Tähän kuului myös veneen riki. Siitä eri aikakausina otetut valokuvat kertovat sen muuttuneen paljon, eikä kukaan tiennyt minkälainen sen oikeasti tulisi olla. Veneen alkuperäisiä piirustuksia ei ole tähän mennessä löytynyt.

Vanhojen valokuvien perusteella päätettiin Loreleihin riki ”rakentaa” sellaiseksi, kuin se oli ollut viimeksi vesillä ollessaan. Veneessä on vuosien varrella ollut erilaisia rikauksia, mm. mesaani-masto, ja kutteritakila. Masto on myös ollut noin 2-3m pitempi. Venekin on matkan varrella lyhentynyt perästä n. 1,5 m. Päätin uusia alkuperäiset vantit, mutta hienot pronssiset vanttiruuvit saavat odottaa vielä kunnostusta jonkun aikaa. Ne korvattiin toislaiseksi haponkestävillä nykyaikaisilla vanteilla.

Veneenrakentaja Pepsa Järvinen, jolta olin talven aikana saanut paljon hyviä nevoja ja kannustusta, lupasi olla vielä mukana rikin tekemisessä, edellytyksellä että hankin vaijerit ja muut ”tykötärpeet”. Siispä lähdin ostamaan vaijeria Baltic-Rigging Oy:stä, jota monet purjehtijat olivat suosineet. Yritystä vetää saksalainen *Elmar ”Emppu” Mertens*. Hän kuunteli kiinnostuneena, kun kerroin kunnostavani vanhaa SK-30 venettä ja suunnittelin tekeväni vantit itse (oli kiire ja kesä lähestyi). Kertomukseni jälkeen Emppu oli hetken hiljaa ja sanoi sitten selkeästi, ettei hän suostu myymään minulle minkäänlaista vaijeria vanteja varten! Ja että vaijeria saisin häneltä vain, mikäli hän saisi tehdä vantit vanhanaikaisella tekniikalla, eli pleissaamalla vanttien päät.

Empun mielestä venettä ei saisi pilata vanteilla jotka on uudenaikaisella puriste-liittimillä päätetyt. Tätä en ollut tullut edes ajatelleeksi, vaikka alkuperäiset olivatkin pleissatut. Näin sai Emppu minut nopeasti puhuttua ympäri, ja sopimus toimituksesta oli valmis. Ajankohta kesän kynnyksellä oli huonoin mahdollinen ”pikatoimitusta” ajatellen, mutta Emppu lupasi tehdä työn parissa viikossa.

Ja niin saimme sopimuksen mukaan valmiit kahdeksan vanttia. Pleissaukset olivat taidolla tehdyt ja ratkaisu oli näin tehtynä varmasti oikea. Perjantaina 23.7 tehtiin töitä myöhään yöhön maston loppuun rakentamisessa. Vantit oli saatava paikoilleen ennen purjekiskon asennusta. Lisäksi mastoon liimattiin ja ruuvattiin kaikkiaan sadalla ruuvilla 20 mm saarnipuulista kiskon alle.

Työtä jatkettiin varhain seuraavana aamuna. Rikin pystytykseen päästiin vihdoin puolenpäivän aikoihin ja kaikenlaisen säätämisen kanssa kului aikaa iltaan asti. Kun kaikki oli suunnilleen valmiina, alkoi polte purjehtimaan lähdöstä kasvaamaan siinä määrin, että pienet puolivalmiudet eivät enää häirinneet. Nopeasti kodin ja suihkun kautta pakkaamaan ja takaisin rantaan.



Loreleihin uusi kaste tilaisuus

Loreleihin toinen neitsytmatka

Hiukan ennen köysien irrottamista pidettiin laiturilla pieni vaatimaton, ”uuden” neitsytpurjehduksen juhlistamistilaisuus. Lorelei ja Ahti saivat maistaa vaimoni Yukin tarjoamaa korkealaatuista juomaa. Samoin kuin tietysti myös läsnäolijat. Köydet irrotettiin tasan klo 21.00 ja matka kohti Tammisaarta alkoi. Lorelein purjeet nousivat mastoon merellä, yli neljänkymmenen vuoden tauon jälkeen. Miehistönä allekirjoittanut ja Esko Yliruusi. Matkamme alkoi leppoisassa myötätulessa kohti Porkkhalaa. Il-

rikauksen jälkeen pimeälle merelle ja ilmeisen nopealla veneellä. Päädyimme kuitenkin pienen pohdiskelun jälkeen siihen ettemme ole olleet hulluja, vaan nautiskelijoita, ei satanut, oli lämmin ja tuuli sopivasti.

Tyhjällä merellä ei muita näkynyt. Oli ainoastaan muutama pilvien raoista näkyvä tähti tuikkimassa loistojen lisäksi. Porkkalan Rönnskär’in majakan läheisyydessä jo aamuyöstä, laskimme ankkurin suojaisaan lahteen. Kaksi väsynyttä purjehtijaa ahtautuivat pieneen kajuut-



lan pimetessä ja majakoiden syttyessä, tuuli kääntyi vastaiseksi ja voimistui. Jouduimme siis opettelemaan ”tässä ja nyt periaatteella” kuinka purjeveneellä luovitaan. Kantapään kautta opittiin nopeasti perusasiat ja kun väylä kapeni ja taivas tummui. tunsimme Lorelein purjehtivan hienosti, kulkiensa sellaista vauhtia, että välillä jopa hiukan hirvitti.

Muistin samalla joidenkin epäuskoiset kysymykset koskien siitä että olenko hullu kun lähdän korjaamaan vanhaa puuvenettä. Nyt joku olisi varmaan ajatellut että olin vielä hullumpi lähtiessäni

taan nukkumaan.



Lorelein ”tilava” kajuutta

Viaporin Tuoppi

Puuveneille Suomenlinnassa, vuosittain järjestettävä purjehduskilpailu oli vasta edessäpäin, mutta se on jo sitten kokonaan oma tarinansa.

Lorelein kiitokset

Kunnostusprojektin kestäessä sain apua muutamilta ystäviltäni, Antti Lehdolta Jukka Silvennoiselta, joiden halu päämääränämme olleeseen Viaporin Tuoppiin osallistumisesta oli eräs motiivi lukemattomien tuntien skrabailuun, hiomiseen, lakkaamiseen, ja maalaamiseen.

Suurta apua sain neuvojen ja ohjeiden muodossa, ja saan varmaan edelleenkin alan ammattilaisilta. Heistä haluan mainita Espoolaisen veneveistäjä *Pertti Roinisen*, ja Finngulf Yachts Oy:n veistämöllä veneenrakentajana toimineen *Pepsa Järvisen*.

Suuret kiitokset Lorelein ”pelastamisesta” kuuluvat myös seuraaville eri muotoista taloudellista tukeaan antaneille tahoille.

Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT (röntgen kuvaukset) Baltig Rigging Oy (rikinkunnostus), *Paavo Brocström* (köysipleissaukset, Puuseppä *Timo Kettunen* Oy (maston puuosat), sekä *Monikko Oy*. (tuki) *Nobilis Oy*, josta löytyi myös valtakunnan ”viimeiset” viisi litraa lyijymönjää.

Oy Hempel (Finland) Ab erityisen merkittävästi mukana maalien ja lakkojen osalta. Asiantuntevasta avusta suuret kiitokset kuuluvat *Roger Stark’ille*. Ilman hänen tukeaan ja arvokkaita neuvojaan ei Lorelei luultavasti olisi vielääkään vesillä ja ravistuminen vain pahenisi.

Kun Veneen pinnalla pysyminen vesillelaskun jälkeen oli varmistunut. Lauttasaa-
ren *Maritim Shop’in* johtaja *Roger Grön-*

berg’ halusi myös osallistua Lorelein projektiin. Veneeseen asennettiin tehokas automaattikytkimellä toimiva akkukäyttöinen pilssipumppu, ja virtaa akkuun syöttävä aurinkopaneeli.

Seuraavat henkilöt ovat avustaneet Lorelein historian vaiheiden selvittelyssä ja saagan kokoamisessa. *Jorma Kosonen* (Meritie ry) *Yrjö Santaholma* (Meritie ry) amanuenssi *Jarmo Saarinen* (Forum Marinum) intendentti *Kim Montin* (Åbo Akademi) *Kaj Oström* (SSJ) *Guy Björklund* (Pietarsaaren kaupungin, museo) *Seppo Silander / Timo Kujala* (Oulun Pursiseura) *Irja Varhimo Rekola*, *Anders Vaerneus* (Vi Båtgärd / Museiföreningens Sveriges Fritidsbåtar) *V.E. Lipposen* jälkeläiset Oulusta.

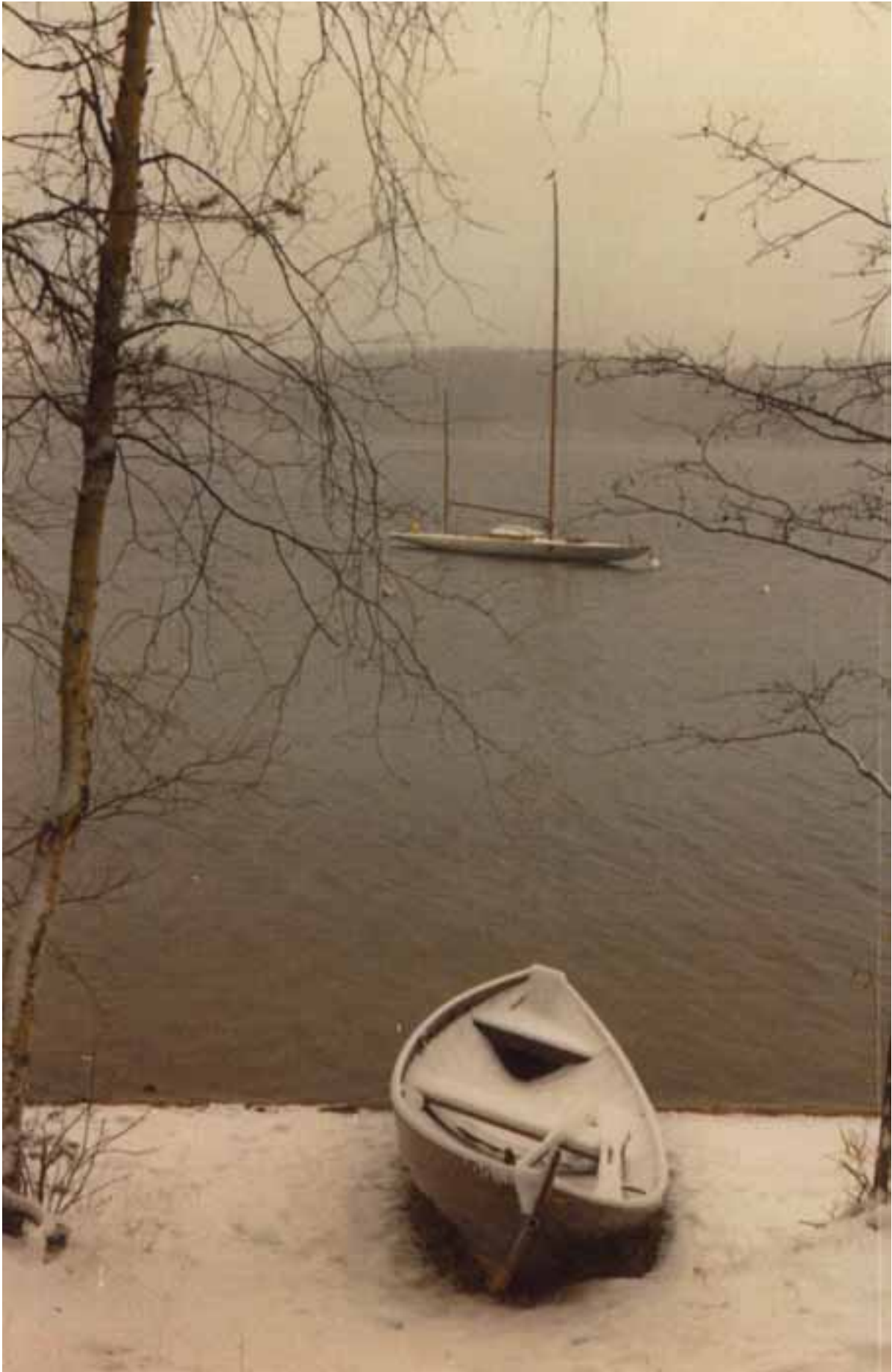
Kiitos kuuluu myös vaimolleni *Yukille*, hänen kärsivällisyydestään viettäessäni lähes kaikki vapaa-aikani satamassa talvella 2003-2004.

Suurimman kiitoksen kohde on ilman muuta *Kalervo Rekola*, veneen edellinen omistaja, siitä että Lorelei yhä on olemassa. Hänen ottaessaan vuonna 1946 Lorelein pinnan haltuunsa, vene oli jo kolmekymmentä vuotta vanha. Nyt tehdyn kunnostuksen yhteydessä on selvinnyt, että *Kalervo* on korjannut venettä diplomi-insinöörin tarkkuudella, pitäen samalla veneestä hyvää huolta juuri kriittisten vuosien yli.

Monet samanikäiset puuveneet ovat jo kohdanneet loppunsa, joko ”arvokkaasti” juhannuskokossa tai vähemmän arvokkaasti mullaksi muuttuneena.

Useat Lorelein kaltaiset veneet on myyty aikojen kuluessa Ruotsiin ja näin on menetetty samalla arvokasta kansallisuutta. Ruotsalaiset kun ovat aina paremmin ymmärtäneet ja arvostaneet vanhoja puuveneitä.

Loreleita ruotsalaiset eivät tule koskaan saamaan!!



Jooli- rikaus



S/y Lorelei - saaga saaristoristeilijästä

S/y Lorelei - saaga saaristoristeilijästä osa II

Kesällä 2003

Palataanpa ajassa takaisin vuoden 2003 kevääseen, jolloin Irja Rekola oli pyytänyt minua katsomaan Loreleita arvioidakseni voisiko veneen saada korjattua purjehduskuntoon. Vuodet olivat jättäneet jälkensä kahdeksankymmentä vuotiaan ulkoiseen olemukseen. Pyörityäni veneen ympärillä, päällä, alla ja sisällä päätin, että ainakin on yritettävä. Käytyäni uudelleen muutamia kertoja paikalla sain mukaani kaksi veneilijäystäväni, joiden kanssa pohdimme Lorelein kunnostustyötä, lähes tärkeimpänä asiana mielessäni oli ”projektin aikataulu”.

Mieleeni oli nimittäin hiipinyt pelko siitä, ettei ilman aikataulua työ valmistuisi milloinkaan. Rannalla teimme sitten päätöksen, että osallistuisimme Viaporin Tuoppiin elokuussa 2004. Aikataulu oli tiukka, mutta niin myös tapahtui.

Perjantaina 13.8.04 purjehdimme Antti Lehdon ja Jukka Silvennoisen kanssa Espoon Suomenojalta Suomenlinnaan kevyessä tuulessa ja lämpöisessä säässä. Vene kulki miehistöstä riippumatta hienosti. Kilpailupäivää edeltävä ilta sujui Suomienlinnan Pursiseuran satamassa rattoisasti vastaillessamme uteliaiden kysymyksiin. Tuntui siltä, että kaikki puuvenepurjehtijat tunsivat toisensa, veneet ja niiden kipparit, kun me taas olimme täysiä keltanokkia, lähes täydellisestä

tuntemattomuudesta ilmestyneellä Loreleilla.

Yö oli jo muuttumassa aamuksi, kun viimein aloitimme siirtyä nukkumaan. Se olikin omanlaisensa ensikokemus kömpiessämme kolmekymppisen pieneen ja spartalaisen karuun kajuuttaan. Punkkien pituus Loreleissa ei ole ongelma, sitä tosiaan riittää, mutta Jukan ja minun hartiat eivät millään tahtoneet mahtua rinnakkain, ei edes veneen leveimmällä kohdalla. Miehistön hoikimpana, gasti Antti pääsi nukkumaan ”salonkiin” joka sijaitsee maston etupuolella ja jo sinne meneminen vaatii akrobaatin taitoja. Ahtaanpaikan kammoa ei saa, eikä voi olla. Korkeus kun on parhaimmillaankin vain kuusikymmentä senttiä.



Viaporin tuoppi 2004

Kun sitten ”jotenkin” nukutun yön jälkeen heräilimme yksi kerrallaan, niin makeat aamunaurut syntyivät seuratesamme Jukan kanssa Antin yrityksiä selviytyä ulos keulapiikin luukusta. Kun oli ryöminyt veneeseen sisään, ei sieltä niin vain peruutella ulos.

TUULEE”. Ennuste oli 16–18 m/s. Pohdimme hetken tilannetta, mutta kun asia oli päätetty jo -03 Päijänteen rannalla, niin ei muuta kuin köydet irti ja menoksi. Pitkä pohdiskelu oli kuitenkin johtanut siihen, että meillä oli ensimmäiseen lähtöryhmään jo kiire.



Neljä kaunotarta Särkän salmessa ja vastassa ”hirviö”

Lorelei L-25

Silloin keulaluukku oli ainoa järkevä reitti ulospääsyksi. Ongelma oli siinä että luukku on vain 40x40 cm, eikä mies helposti taivu yhdeksänkymmenen asteen kulmaan. Siinä sitten pohdimme nykyveneiden tiloja, jotka ovat jossain määrin mukavimmat tähän ”tunneliin” verrattuna.

Aamun ensi tunteina sää alkoi nopeasti muuttua. Tuuli yltyi ja sadettakin saatiin. Lähdön lähestyessä osa veneistä päätti jäädä satamaan ja myös meitä varoitettiin, ”Älkää ihmeessä lähtekö tuolla surfilaudalla kilpailemaan, siellä nimittäin

Ryhmään kuuluvat kuutoset ja kasit, sekä saaristoristeilijät jotka olivat jo kiertelössä lähtöpaikalla. Olimme kyllä päättäneet, että noviiseina pyrkisimme olemaan lähdössä pois muiden tieltä, ettemme olisi törmäilleet toisiin veneisiin. Lähtö olikin ensikertalaisille yhtä hässäkkää. Kruunuvuoren selän lähtöalueella pyöri yli 200 venettä. Tuuli puhalsi pohjoisesta puuskaisena ja kovana. Olimme reivanneet purjeet valmiiksi kakkosreiviin ja keulaan jätimme rullapurjeesta vain pienen, suunnilleen ”nenäliinan” kokoisen palan.



Jukka Silvennoinen pinnassa Viaporin Tuopissa

Kryssatessa Lorelei kallistui silti kummallakin halssilla ajettaessa hiukan liikaa ja muutamina ohikiitävinä hetkinä vain istumalaatikon reunalista piti meren veneen ulkopuolella. Siihen että meri olisi syöksynyt istumalaatikkoon, oli pahimmillaan yhden sentin verran. Jukalla oli pinnassa vaativa tehtävä samalla kun Antin kanssa hoidimme purjeet. Annoimme nopeimpien veneiden mennä menojaan ja energiamme kului lähinnä pinnalla pysymiseen. Tuntui siltä kuin olisi purjehtinut sukellusveneellä, koska Lorelein varalaita on vain reilut kolmekymmentä senttiä. Pitkä kapea keula sukelsi aaltojen sisään ja välillä veden pinnalla näky vain ruffi ja istumalaatikko, sekä osa luuvartin puoleista kylkeä. Lorelein ahteri oli myös välillä melkein kokonaan veden alla.

Särkän salmessa huomasimme ison nostimen alarissan, joka sijaitsee mastossa sen juuressa, huolestuttavasti kampeavan ulos mastopuusta. Ymmärsimme, että jos rissa tulee kokonaan ulos pesästään, leikkaisi vaijeri varmasti mastopuuhun. Sen jälkeen nostin ei liikkuisi mihinkään. Mietin, että mikäli emme saisi isopurjetta alas, niin purjehduksemme jatkuisi niin kauan että tuuli tyyntyisi. Oli siis pakko keskeyttää kilpailu ja palata Suomenlinnan satamaan. Matkalla takaisin pyysi eräs Louhi hinausapua. Louhesta oli puomi poikki eikä veneessä ollut

moottoria. Lorelein 2.5hv Johnson jou-tuikin tosissaan puskemaan päästäksemme vastatuulella sataman suuaukosta sisälle turvaan.

Että olisi helpompi ymmärtää kilpailun aikana vallinneita olosuhteita, niin seuraava tilasto ehkä auttaa. Matkaan lähti yli 200 venettä, keskeyttäneitä oli yli 50 venettä, mastoja, ja puomeja poikkinaisina, revenneitä purjeita, ja yksi kokonaan uponnut Louhi.

Hiukan keskeyttäminen harmitti, mutta voi pojat niitä iltajuhlia. Kaikki petty-



Gasti Antti ottamassa pieniä torkkuja

mykset olivat hetkessä poissa. Ja kuten yhdessä totesimme, niin juhlat ne meidän varsinainen tavoitteemme olikin.

Talvella 2004

Kävin jälleen Turussa tutkimassa Åbo Akademin ja Forum Marinan arkistoja. Ruotsissa vierailin Tukholman merihistoriallisessa arkistossa sekä Androksen museossa, joista kaikista yritin metsästää suunnittelija Gustaf Estlanderin kadonneita SK 30:ten ja erityisesti Lorelein piirustuksia. Niitä en ole kuitenkaan vielä löytänyt. Kyselin niitä myös Venelehden lukijoilta, joille kiitokset kaikista saaduista vihjeistä.

Jäljittäessäni Andréé & Roosin telakan arkistoa sain selville että piirustukset olivat siirtyneet aikanaan Chrichton Vulcan'ille, sittemmin Wärtsilänä tunnetulle ja piirustukset olivat vielä silloin pitkään tallessa Wärtsilän arkistossa. Mutta huonoksi onneksi joskus -90 luvulla oli Turkuun ilmaantunut ruotsalainen, myös Andréé & Roos'in veistämän veneen silloinen kunnostaja. Nokkelana miehenä hän oli päätellyt, tai saanut tietoonsa että Androksen piirustukset olivat Wärtsilän hallussa, ja niitä hän kyseli itselleen.

Silloinen arkistosta vastaava teki kansallisen "emämunauksen", todetessaan ruotsalaiselle "että vie vaikka kaikki, ei niillä täällä ole mitään virkaa". Tämä onneton antoi pois koko piirustus-arkiston vietäväksi Ruotsiin. Ruotsalainen ymmärsi aineiston arvon ja siinä vietiin Ruotsiin arvokas osa suomalaista purjehtimisen kulttuurihistoriaa. Olen jäljittänyt kyseisen henkilön, mutta onnettomuudeksi Lorelein piirustuksia häneltä ei löytynyt.

Reissut eivät kuitenkaan olleet aivan turhia. Löysin lisää valokuvia Loreleista eri vuosikymmeniltä sekä lehtijuttuja v1921 Pohjan-lahden nopeimmasta SK30 veneestä, joka oli tietysti Lorelei. Löysin myös matkakertomuksia veneen purjehduksista viime vuosisadan alkupuolelta. Myös eräs Vene lehden lukija soitti ja kertoi hänellä olevan valokuvia Loreleista 60-70 luvuilta, veneen kilpaillessa Päijänne purjehduksissa.

Sain kopiot kuvista joista lähettäjälle lämmin kiitos. Onnistuin selvittämään myös veneen entisten omistajien tietoja ja sitä kautta tietysti puuttuvia tietoja veneen vaiheista. Tiedossanihan oli, että veneen oli neljäkymmentäluvulla omistanut henkilö nimeltään Buchert, joka oli todennäköisesti kultaseppä. Näillä kahdella tiedolla aloitin melkoisen haastavan tehtävän etsiessäni lisätietoja kadonnees-

ta kultaseppästä. Sain tiedon että Helsingissä Aleksanterinkadulla oli joskus nähty Buchert'in kultaseppäliike. Kävelin sitten Aleksia pitkin ja poikin, mutta liikettä en enää löytänyt, en kyllä uskonutkaan olihan aikaa kuitenkin kulunut.



*Iloista -30 lukua Lorelein puomilla
(V.Lipposen arkisto)*

Mutta sen nyt kuitenkin arvasin, että kultaseppä todennäköisesti oli asunut Helsingissä. Tärkein puuttuva osa oli kuitenkin Buchert'in etunimi. Sukulaisten jäljittäminen olisi helpompaa, jos saisin sen tietooni. Työni vuoksi, tai ansiosta, olen tuttu erilaisten arkistojen kanssa. Niinpä tiesin kuinka tietoja niistä voi löytää, ja kuinka yhdistellä eri arkistojen tietoja. Esimerkiksi kirkon-kirjoista tietojen löytäminen on mahdollista, mutta vain jos tietää myös etsityn henkilön etunimen.



Aikakauden auto

Niin suunnistin ensimmäiseksi Helsingin kaupungin arkistoon. Ja pääsin heti al-

kuun. 1900 luvun alussa vielä tsaarin hallinnon aikana oli aloitettu poliisirekisterin pitäminen. Tuohon 1970 lopetettuun rekisteriin merkittiin kaikkien kaupungin asukkaiden osoitteet ja ammatit. Asiakirjat on mikrofilmattuina ja käytyäni läpi kymmeniä mikrofilmejä, joissa yhdessä on aina noin 6000 asiakirjaa, sain niska-lenkin kultaseppä Buchertista. Etunimi oli Georg ja hän tosiaan oli Pietarissa s.1909 syntynyt Venäläinen emigrantti. Seuraavaksi tarvitsin tietoja hänen jälkeläisistään ja siirryin tutkimaan vanhoja armeijan liikekannallepanoluetteloita. Niistä pääsin Georgen pojan jäljille. Lopultakin olin siis saanut yhteyden sukulaisiin ja he olivat hyvin innostuneita kuullessaan Lorelein olevan vielä olemassa.



Loreleys besättning i Lökö.

Miehistö tauolla

Jälkeläiset ihmettelivät suuresti kuinka olin saanut heihin yhteyden. Suurella osalla suvusta puhelinnumerot ovat salaisia. Ja tietysti tytärien sukunimetkin naimisiin menojen kautta olivat muuttuneet. Poika kuitenkin muisti vielä veneen hyvin. Samalla tarkentui myös tieto siitä kuinka Lorelei oli tuotu Oulusta Helsinkiin. Aikaisemmin olin otaksunut sen tulleen junalla ja ilman köliä, mutta tosiasiasa se kuitenkin purjehdittiin luultavasti Helsinkiin 40-luvun lopulla.

Lorelein alkuperäinen tilaaja ja omistaja pietarsaarelainen Felix Erwest s.1880 oli hänkin vielä ”pimennossa”, Ainoat tiedot hänestä toistaiseksi olivat, että hänet

ylennettiin 26.4.1918 Vaasassa suojeluskunnan vänrikiksi ja että hän oli pankinjohtajana Pietarsaassa. Päätin vielä yrittää selvittää hänen taustojaan lisää. Otin yhteyttä Vaasassa olevaan ystävääni ja hän delegoi asiani tuntemalleen sukututkijalle, joka sitten ”kaivoi” tietoja Pietarsaaren kirkon-kirjoista. Niistä ilmeni, että joku Erwestin lapsista oli muuttanut Helsinkiin ja toiminut johtajana Paulig Oy:ssä. Tämä oli ratkaiseva vihje. Soitin Pauligin paahtimolle ja eräs sihteeri sai sitten Pauligin johdolta tehtäväkseen käydä läpi Pauligin henkilörekisterit. Sieltä löytyi osoite joka oli Vuosaarissa Helsingissä. Mutta ei enää Erwestin nimissä.



Mittakirja 1922

Numerotiedustelusta löytyi Puotilasta, joka on lähellä Vuosaara asuva Erwest. Ja taas täppäsi. Olin löytänyt Felixin pojanpojan. Hän oli myös yllätynyt ja innostunut asiasta, muistellen leikkineensä pikkupoikana Lorelein pienoismallilla, joka on vielä olemassa. Mutta jota en vielä toistaiseksi ole nähnyt. Hän myös

lupasi etsiä mahdollisia valokuvia ja muita tietoja veneestä.



„Lorelei“, S. S. J. 30-kvm. Champion 1921.

Kipparina SSJ Kommodori Felix Ervast

Kolmekymmentäluvulla Loreleita kipparoneen Veikko Lipposen jälkipolvea sentään löytyi varsin helposti Oulusta. Veikko Lipposen poikaan olin useasti puhelin yhteydessä, joiden seurauksena hän ajoi pääsiäisenä 2004 Oulusta Espooseen Loreleita katsomaan. Sain Lipposelta runsaasti vanhoja valokuvia, ja sen lisäksi hänellä oli myös muistona veneestä vanha kompassi sekä korkkinen pelustusrenkas.



Maalaus kuplii v 1946 uusituissa laudoissa



Todennäköisesti ensimmäisiä radiopuheluita huvialukselta (V.Lipposen arkisto) noin v30

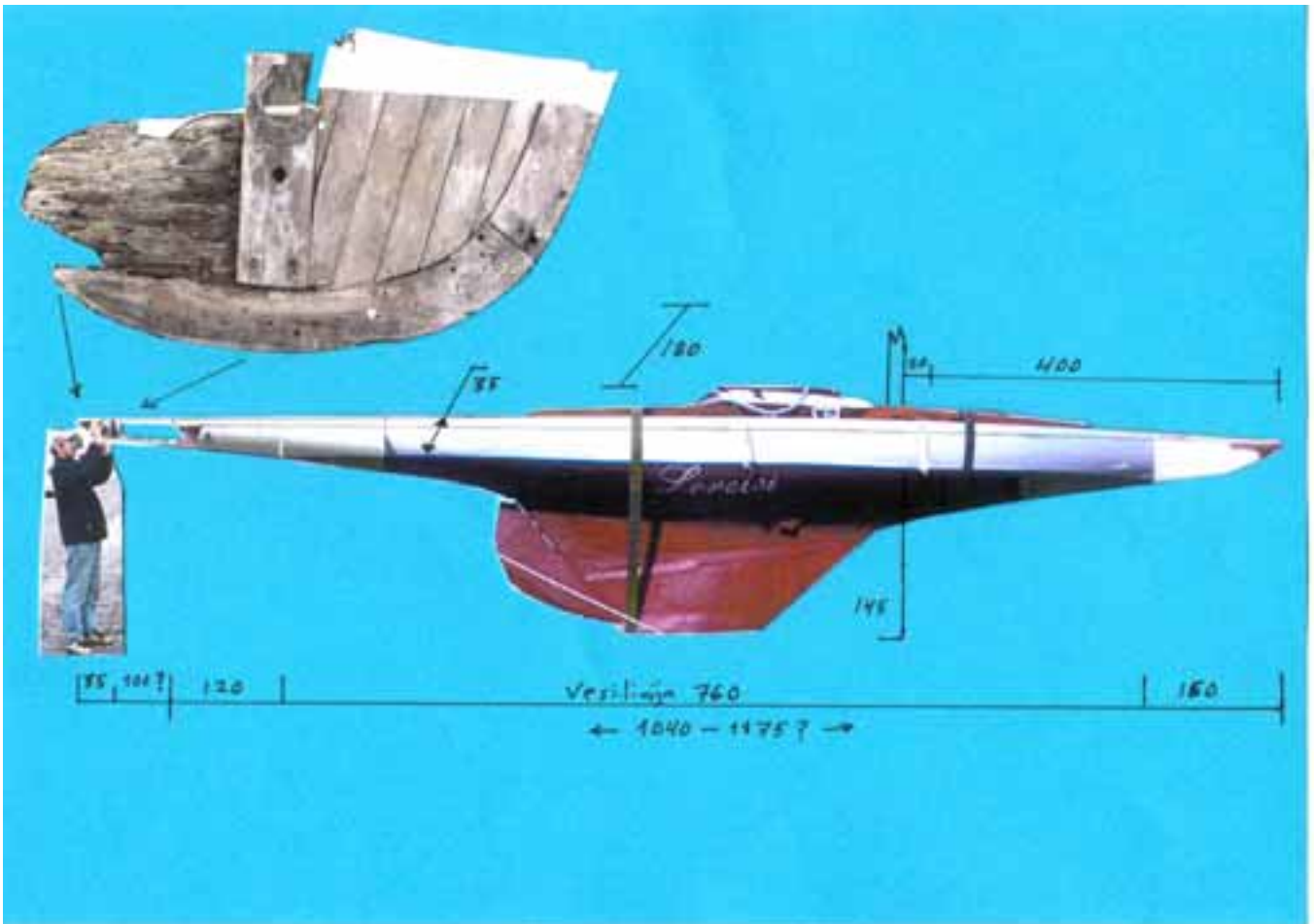
Jälkeenpäin ajateltuna nämä kadonneiden henkilöiden metsästyksset onnistuivat kutakuinkin hyvin. Päädyin ajattelemaan niin, ettei Suomen kokoisessa ankkalammassa juuri kukaan voi luultavasti kadota. Ainakaan siitä päätellen, että amatöörimäinen salapoliisikin löytää, vieläpä melko vähäisillä lähtötiedoilla lähes kenet tahansa.

Takaisku

Olin jo kesällä huomannut edellisen talven kunnostustyön osaksi valuvan Suomenojan ”sataman-alueen pohjamutiin”. Paapuurin kylkimaalaukset kuplivat! Kun vene syksyllä nostettiin ylös, nähtiin koko saman puolen pohjankin kuplivan.

Tarkempi tutkiminen selvitti, että tämä koski, vain niitä lautoja jotka vaihdettiin 1946 tulipalon jälkeen. Stypuurin puoli oli ok. Asiaa selvitettiin myös maalitehtaan kanssa. Kaikki Oregon laudat olivat hyviä, kuin lähes lasikuitupintaa. Näytti siltä että oli kaksi vaihtoehtoista syytä.

(huom. liitoskohta)



Yllätys

Otaksuttavasti vuonna neljäkymmentäkuusi on käytetty puunkyllästykseen jotain nykyisiin maaleihin reagoivaa ainetta, veikkaukset liikkuvat hylkeenrasvasta tervaan, tai johonkin öljyyn. Toinen vaihtoehto oli se, ettei edellisenä vuonna laitettu pellavaöljykylläste ollut kuivunut, (kuivumisaika n.1 ½ kuukautta). Venehän imi ainetta kuin sieni, eikä oregon sitten kovempuna puuna ollut imenyt ainetta yhtä paljon, jos ollenkaan. Kuinka tahansa, kylki oli avattava kokonaan ja homma tehtävä uudestaan. Vene putsattiin puupuhtaaksi heti syksyllä ja annoin aineiden mitä lie olivatkaan haihtua ja kuivua maaliskuulle asti. Sitten alkoi uudestaan koko pinnoitusoperaatio ja nyt -05 kesällä näyttää paremmalta.

Rungon osalta oli myös jotain positiivistakin, Loreleihin on joskus vuosia siten törmännyt toinen vene Päijänne purjehduskilpailussa. Osuma on tullut veneen perään, ja vauriot olivat ilmeisen suuret. Korjaus oli silloin suoritettu pokasahalla sahaamalla perästä puolitoistametrinen pätkä pois. Käydessäni myöhemmin Lorelein telakointipaikalla Luhangassa, potkaisin sattumalta maassa näkemääni puunkappaletta, joka oli sammaleiden alla. Yllätys oli melkoinen. Olin löytänyt jo puoliksi lahonneen Lorelein perän. Tätä sitten Espoossa soviteltiin veneeseen ja siitä pysyy nyt päättelemään veneen alkuperäisen rungon pituuden, josta puuttuu noin puolitoistametriä. Nykyinenkin peräpeili on sen verran taidokkaasti tehty että jos asiaa ei tuntisi olisi

vaikea uskoa perän olleen vielä nykyistä kapeampi.

Talvella tapahtui merkittäviä asioita toisaallakin. Suomen merimuseo oli saanut tietoa Loreleista ja siellä oli herännyt kiinnostus venettä kohtaan..

Toinen yllätys

Lorelei on menettänyt vuosien saatossa alkuperäisen rikinsä, ja sen lisäksi sen piirustukset ovat kadonneet. Nyt veneessä oli nykyaikainen rullapurje keulassa ja mastokin oli useita metrejä lyhyempi. Toisin sanoen Lorelei oli ”kesytetty”. Toisaalta tämä on ymmärrettävää, uskon ”kesytyksen” olleen veneen säilymisen kannalta varmasti ratkaiseva asia. Rullapurje ja alirikkaus mahdollistivat K Rekolan purjehtimisen usein yksin, myös iäkkäämpänä miehenä, ja ilman miehistöä. Ehkä juuri sen vuoksi hän piti Loreleista hyvää huolta.. Nykyinen riki ei kuitenkaan vastaa Gustaf Estlanderin suunnittelemaa saaristoristeilijää. Tämä oli merimuseon selkeä kommentti etsiesäni Lorelein piirustuksia myös sieltä. Toivoin itsekin, että vene olisi alkuperäisen mallin mukainen, mutta tiesin että alkuperäiseen rikin palauttaminen olisi iso operaatio, siinä menisivät uusiksi masto, purjeet ja kaikki vantit, sekä oma talous.

Maaliskuussa 2005 tuli sitten oikea yllätysten yllätys. Helsingin Merimuseon yliintendentti Marja Pelanne ja Turun Forum Marinum museon amanuenssi Jarmo Saarinen olivat kirjoittaneet Loreleista lausunnon, Suomen Kulttuurirahastoon, jota en tässä yhteydessä selvittele tarkemmin, mutta siinä todettiin veneen olevan osa arvokasta suomalaista purjehduksen kulttuuriperintöä, ja edustavan saaristoristeilijöiden kehityksen alkuaikaa. Lisäksi veistämönä oli suomalainen telakka Andros, ja maineikas suomalainen venesuunnittelija Gustaf Estlander.

Näillä perusteilla tekemäni apurahanomus Suomen Kulttuurirahastoon toi myönteisen päätöksen.

Suomen Kulttuurirahasto on yksityinen säätiö. Se tukee maamme kulttuurielämää myöntämällä apurahoja tieteen, taiteen ja kulttuurielämän eri aloilla toimiville henkilöille ja yhteisöille.

Lorelei oli saanut mielestäni merkittävän suuruisen stipendin, joka on antaisi mm, mahdollisuuden veneen koko takilan palauttamisen alkuperäiseksi. Nyt siis oli taloudelliset edellytykset toimia. Tässä yhteydessä haluan vielä välittää kiitoksen erityisesti *Huhtamäen rahastolle*, joka lähti tukemaan Lorelein kunnostusta.

Alkuperäisiä piirustuksia olin etsinyt tuloa, mutta olin jo syksyllä -04 selvittänyt varmuuden vuoksi toisenkin mahdollisuuden. Olisiko mahdollista mitata vanhoista valokuvista rikin mitat? Kuviahan oli eri aikakausilta runsaasti. Yhden kuvan mittaamisen otti tehtäväksi DI Yrjö Santahalma, joka suoritti monimutkaisia mittauksia ja laskelmia kuvista. Kuvauskulmat olivat ongelma. Joko ne olivat yläviistosta tai suoraan edestä jne. Ainut suora pinta oli luukun kisko, jonka pituus oli tarkistettavissa veneestä. Työ meni hukkaan vaikka Yrjö hoiti tehtävän tiedemiehen tarkkuudella.

Hän sai tuloksen, jossa oli muutaman sentin ero nykyiseen mastoon. Tästä oli helppo päätellä että kuva oli otettu maston lyhentämisen jälkeen ehkä joskus 70 luvulla, eikä ennen lyhentämistä. Olin saanut haltuuni vanhempiakin kuvia -20 luvulta, mutta niiden ongelma oli että, kuvat olivat kilpailuista otettu ja vene oli niissä kallistuneena. Niistä ei tarkkoja mittoja saanut, vaikka kuvat skannattiin ja yritettiin CAD ohjelman avulla mittauksia tehdä, unohtamatta ”laituri-asiantuntijoilta” saatuja kommentteja alkuperäisestä rikistä. Koska halusin kuitenkin toimia varman päälle, otin vielä

yhteyden, ehkä Suomen tunnetuimpiin purjeentekijöihin, Brummerin veljeksiin



Yrjö Santaholman mittauksia valokuvasta

Ja jälleen yksi uusi yllätys, kaikki veljekset tunsivat Lorelein jo 60-luvulta. Otso Ode Brummer paneutui tosissaan Lorelein riki ongelmaan.

Hän tunsi osasyllisyyttä Lorelein nykyisistä purjeista, sillä juuri WB Sails oli valmistanut Rekolalle keulan rullagenuan, joka ei tähän veneeseen kuulu. Genuapurje otettiin käytön vasta ensimmäisen kerran 1927. Välimerellä Genovan kaupungin edustalla käydyssä purjehduskilpailussa, sen nosti mastoon ensimmäisenä ruotsalainen Sven Salen, tästä juontaa purjeen nykyinen nimi genua.

Oden kanssa kävimme useita keskusteluja rikistä ja kannoin hänelle kaiken itselleni kertyneen materiaalin tutkittavaksi.

Vertailuja tehtiin myös muihin Estlanderin kolmekymmppisiin. Odella oli tietysti

oikeanlaiset tietokoneohjelmat käytössä, jotka todella helpottivat mittauksia. Muutaman kuukauden pohtimisen ja tutkimisen jälkeen oli oikea malli tiedossa. Lähtökohtana olivat Lorelein valokuvat, veneen mittakirja vuodelta 1922, kirjallisuus ja internet..

Kävimme myös Oden kanssa periaatteellisia keskusteluja veneen purjeista. WB Sails pyrkii aina tekemään viimeisen päälle nopeita purjeita, mutta tässä tapauksessa ei siihen pyrittäisi. Tehtäisiin purjeet 1920 käytännön mukaisesti. Toisin sanoen korkea ja kapea iso ja pienen pieni fokka keulassa, ja etustaagi aika takana.

Otso "Ode" Brummer ompelemassa purjeita



Purjeiden leikkauskin päätettiin tehdä poikkeuksellisesti vaakaleikkauksena vaikka sen tiedetään olevan vauhdin kannalta varsin huono ratkaisu Perusteenä tälle oli alkuperäisyys, ei vauhti. Oden kanssa mietittiin myös kahvelirikkiä, koska mittakirjassa oli kahveli rikin mitat, Bermuda mittojen lisäksi. Valokuvia ei kuitenkaan ole löytynyt Lorelein kahvelirikistä, emmekä myöskään uskoneet tunnetusti edistyksellisen Estlanderin enää tuhon aikaan niitä veneisiin piirtänyt. Bermuda-takila oli jo silloin keksitty.

Aikoinaan yleisesti kaikki purjealukset oli varustettu kahveli-takilalla, jonka puomi oli suhteellisen loivassa kulmassa mastoon nähden. Mutta viime-vuosisadan alussa erityisesti kehitettäessä kilpaveineiden mastoja, alkoivat suunnittelijat piirtämään kahvelipuomin vuosi vuodelta jyrkempään kulmaan, samalla kun mastot pidentyivät.

Lopulta joku keksi jättää kahveli-puomin kokonaan pois. Kuitenkin erityisesti saaristoristeilijöiden mastot edelleen veistettiin jyrkälle mutkalle maston huipusta. Tavoitteena pitää iso-purje hyvässä muodossa. Nyky-mastot ovat yleensä suoria alumiini-profiileja ja niitä pyritään saamaan sopivalle mutkalle trimmaamalla mastoprofiilia.



(10)

SK-30 kilpailmassa 1920 Kuvassa näkyy takilan kehitys no:22 on jo ilman kahvelipuomia

Lorelein käyrää mastoa kuulin nimitettävän marconi-rikiksi, kukaan ei vainertonut miksi nimitys oli tullut. Asiaa selvittäessäni ”törmäsin” sitten seuraavaan tietoon. Vuosisadan alussa, kun radio alkoi yleistymään ja ihmiset hämmästelivät maisemaan ilmentyneitä korkeita radio-mastoja. Samalla saivat korkeat purjeveineiden mastot nimityksen marconi-riki. Nimen takana on Italialainen tiedemies Guglielmo Marconi, jonka suurin saavutus oli radion keksiminen. Hän jakoi fysiikan Nobelin palkinnon

langattoman viestintätekniiikan kehittämisestä Karl Ferdinand Braunin kanssa 1909.

Nykyään kolmikulmaisella isopurjeella varustetusta takilasta, käytetään yleisesti nimitystä Bermuda-takila.



Petri Clusius veistämässä oregon mastoa ontoksi

Kun maston mitat oli nyt saatu selville, täytyi vielä löytää pätevä tekijä. Jo syksyllä oli muutamia veneveistäjiä käynyt katsomassa venettä ja neuvomassa. Sopivimmalta tuohon tehtävään tuntui olevan veneveistäjä Petri Clusius, joka oli edellisenä talvena tehnyt suuren köli remontin SK 75 veneeseen Petriltä löytyi myös vaikeasti saatavaa hyvää ja oksatonta ”kallista” oregon mäntyä, jollaisesta myös alkuperäinen Lorelein masto oli tehty. Lisäksi veistämön tilat olivat ok ja maston kuljetus onnistuisi veneen avulla. Petri sai Odelta piirustukset ja rohkeasti sahasi maston poikki vanhan korjausliitoksen kohdalta 1:20 viisteellä. Siihen veistettiin uusi yhtenäinen, ontto maston osa, Oden antamien mittojen mukaan.



Kesellä yli kahdeksankymmentä vuotiasta Mastopuuta



Kesä 2005 tuli ja meni ilman mastoa

Pleissauksia

Projektiin liittyi tietysti myös vanttien teko. Kuten aikaisemmin on kerrottu, Emppu Baltic Rigging'istä oli ne vasta vuosi sitten veneeseen käsin pleissannut. Taas Empun juttusille joka vähän harmiteli hyvän työn hukkaan menoa, mutta lupautui uudestaan tekemään vantit jälleen perinteisellä tavalla pleissaamalla. Eli kuten Emppu totesi, vuodattamaan verta Lorelein vuoksi, koska vaijerin pleissaus ei todellakaan ole helppoa, siinä ovat sormet kovilla.. Hän oli mielestäni muutenkin oikea mies tähän työhön, *Elmar Mertens* on myös innokas kilpapurjehtija, näin hän tuntee myös hyvin erilaiset riki tyypit ja niiden erikois tarpeet.



Elmer "Emppu" Mertens. Vanttien pleissauksen mestari



Kaikkeen edellä kerrottuun vierähti useita kuukausia. Sanoin maston, purjeiden ja vanttien tekijöille, että Lorelei osaa odottaa, ja ettei tarvitse hosua ja kiirehtiä. Tosin homma venähti sitten siinä mielessä liikaakin, että 2005 Viaporin Tuoppi jäi purjehtimatta.

Mutta uusi kesä tulee varmasti, niin kuin sillä on aina ollut tapana.

Ja silloin Lorelein tarina taas jatkuu...



Lorelei ja uusi riki, syksyllä Suomenojalla 2005

Tähän loppuun rohkenen lainata katkelmia eräästä kirjasta. Tämä kirja kertoo paljon saaristoristeilijöiden kehityksestä, ja erityisesti Suomen purjehduksen alkuaajoista 1800 luvun lopulta, toisen maailmansodan alkuun. Jokaisen pur-

jehtijan, joka haluaa tietää purjehduksen historiasta suomessa, kannattaisi ehdottomasti lukea tämä kirja. Kirja on *Purjehtijan muistelmat*, sen on kirjoittanut loistava kilpapurjehtija, myöhemmin Suomen Ulkoministeri *Henrik Ramsay*. Kirja on painettu ruotsiksi sekä suomeksi 1947. Itse metsästin kirjaa tuloksetta divareista, mutta

vihdoin ymmärsin kysyä sitä kirjastosta ja tärpäsi. Kirja (3kpl) on erikoistilauksesta saatavissa lainaksi Espoon kirjastosta, suosittelen lukemaan. Kirjakaupasta löysin 2005 tehdyn uusin-
tapainoksen Ruotsinkielisenä, *Sommar Segel Nordprint 2005*

9)

Henrik Ramsay kirjoittaa

Saaristoristeilijät pääsevät vauhtiin

Estlanderin piirtämät >Beata, Melitta, ja Colibri>1917 oli kilpailukaudella voittamattomat veneet. Ei tarvinnut muuta kuin lähteä ja painua tiehensä muiden edelle. Niin ratkaiseva oli ajatus ”venyttää” runkoa, tehdä veneet pitemmiksi ja kapeammiksi. Oli eittämättömän varmaa, että ne – saman purjepinta-alan kuljettamina kuin muutkin kiitivät eroon leveämmistä ja täyteläisimmistä kanssakilpailijoistaan.

Mitään mukavuuksia näissä aluksissa ei ollut. Sai istua kannella, pienen reunuksen erottaessa istumatilan. Kannen alla oli matalaa ja ahdasta. Mutta vauhti oli hieno, ja sääitä nämä tyypit kestivät, silloinkin kun vesi huuhteli parraskantta ja kuohui keulakannelle.

Esimerkkinä saaristoristeilijä Colibri II joka oli aikoinaan menestykäs vene v1918 se voitti 31:stä käymästään startista 30. Vene kuuluu 22 m² -luokkaan.

Kultapokaali

Kun itsenäinen Suomi 1918 oli saanut oman lippunsa, siniristin valkoisella pohjalla, halusivat purjehtijat, jotka aina uskollisesti hoitamillaan perinteillä olivat edustaneet ja teroittaneet lipun kunnioittamista, säilyttää, muiston siitä vuodesta, jolloin omat värit nostettiin maan kaikkiiin aluksiin. Olivathan purjehtijain omat yhteenliittymät jo– vanhimmat yli puolen vuosisataa – kantaneet samoja sinivalkoisia värejä, joiden merkillinen historia kautta aikojen ansaitsisi tarkemman tutkimuksen, ja oltiin ylpeitä siitä, että nämä värit olivat tulleet valtakunnan väreiksi. Purjehdusseuroille säädettiin erikoisella asetuksella oma muunnelmansa, kapea valkoinen juova sinisessä ristissä, sekä maakunnan, läänin tai kaupungin vaakuna tai muu sopiva tunnus oikeassa yläkulmassa. Näiden lippu, säädösten muisto haluttiin säilyttää. Ennen muita ajatteli Gunnar L. Stenback mahdollisuuksia

Gustaf Estlander

Tässä kuvauksessa on toistunut kerran toisensa jälkeen Estlanderin nimi. Purjehdusurheilumme tähän kehityskauteen – ainakin minun elämyste-

tämän toiveen toteuttamiseksi. Hänen esityksensä ja yhteisten neuvottelujen tuloksena oli, että NJK perusti pokaalin, »merkityksellisen lipun vaihtumisen muistoksi». Tämä palkinto, pieni kultainen näkinkenkä norsunluisella jalustalla ja sinivalkoisin lipuin somistettuna asetettiin aluksi kilpailtavaksi Suomen ja Ruotsin välillä saaristoristeilijäluokassa 40 m². Kultapokaali annettiin vuoden 1923 jälkeen kansainvälisesti kuutosten kilpailtavaksi. Kultapokaalista tuli yksi maailman purjehdusurheilun tavoitetumpia voitonmerkkejä, pokaalista on taistellut nimekkäät purjehtijat eri maissa ja mantereilla. Eräs vieläkin tunnettu nimi Rod Stephens puolusti voittamaansa pokaalia tiukassa kilpailussa Long Islandilla 1937 Henrik Ramsayn Inga Lill kuutosta vastaan.

Skandinaavinen Kultapokaali on merkittävin kansainvälinen purjehduspalkinto, jonka Suomi on pannut alulle. Tarkoitus oli siis saavutettu, ja kuutokset kamppailevat edelleen Kultapokaalista.



22 Colibri II

Huomaa veneen hieno ketka ja istuvat purjeet

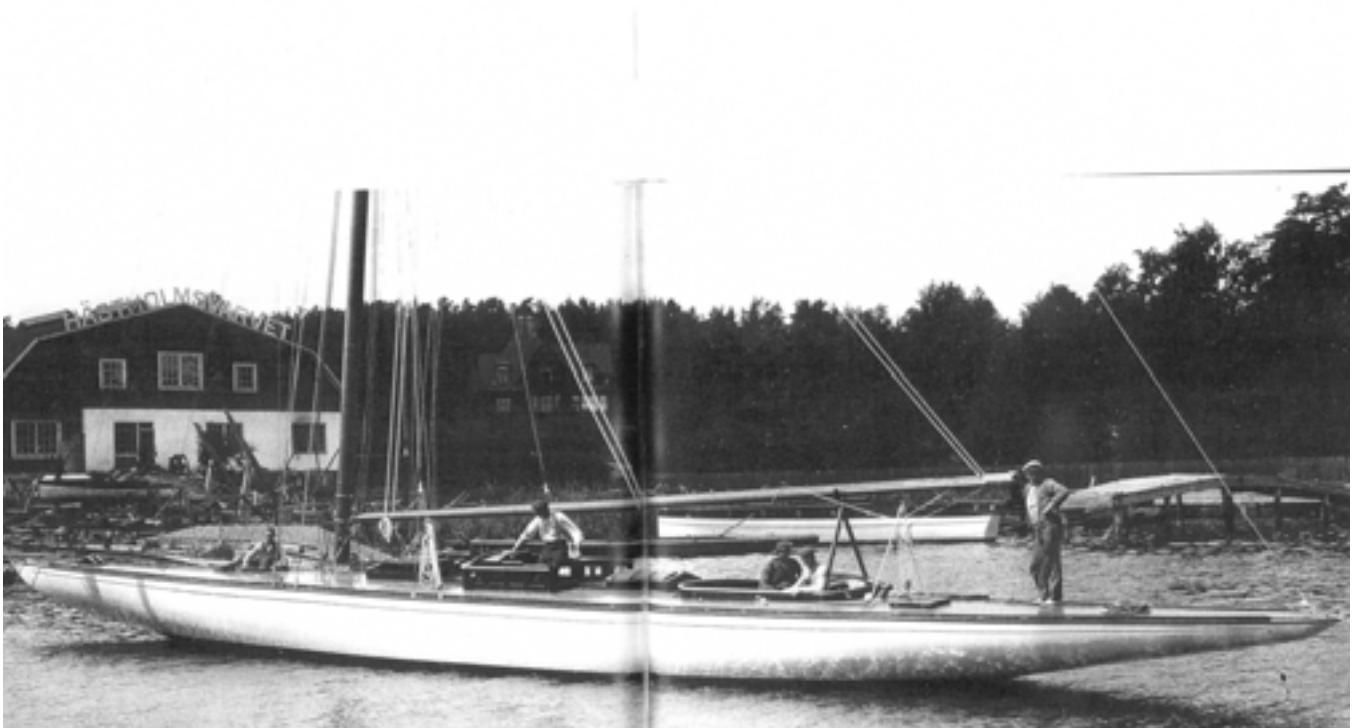
ni ja muistoni mukaan – vaikutti suuresti Gustaf Estlanderin persoonallisuus. Hän pani vauhtia sodan aikana lamaantuneelle toiminnalle, hän vei meidät kotivesien ulkopuolelle ja osoitti, kuinka urheilun arvo kohosi kansainvälisessä kamppai

lussa. Estlander opetti nuorelle purjehtijapolvelle, että on purjehdittava myös sateessa ja myrskyssä, pimeässä ja vastatuulella. Lisäksi hän oli mestari piirtämään veneitä....

Vuosina 1919-1925 hän piirsi monia veneitä ja merkittäköön, että hän piirsi myös suuria pursia. Seitsenkymmenviitosen >Trumf> joka tapasi loistaa Sandhamnissa Pinna Canneliinin ohjaamana. Itselleen Estlander oli rakentanut 1920 sataviisikymppisen >Singollan> joka oli ehdottomasti nopeimpia aluksia, mitä milloinkaan on pohjoisilla vesillä nähty. Sen suurinta vauhtia en voi ilmoittaa, ehkä 12 solmua olisi lähellä oikeata, mutta ennätysmatkoja se suoritti kerran toisen jälkeen yli Itämeren omistajan haluamaa vauhtia, kunnes se muutaman vuoden kuluttua tuhoutui erässä veistämöpalossa.



Yachtkonstruktörer, Gustaf Estlander



150m2 S/Y Singoala



Eikäntöryhminen 1894. Terveystieteiden koulun perustajat (Marskalkin). Sitoukseen joku nimet: ingénieur K.E. Sjöberg (NJK), hovintendent Joku Christel (AKS), arkitekt Kari Wikström (NJK), pöytäkirjantekijä Ernst Lindblad (AKS), kommodi Gösta A. Lundblom (AKS), generalkapteeni E.G. Guldén (NJK), professori Karl Erikstam Wahlbom (NJK), lehtori Ernst Lindberg (AKS), kassanhoitaja K. von Haaverman (NJK) ja kassanhoitaja Alexander Anders (NJK). Sitoukseen joku nimet: I.H. Ekstrand, apotekare Alfons Nyman (NJK), ingénieur Uno Lagerblad (NJK), hovintendent Henning Rung (AKS), joku mag. Edvin Mjöberg (NJK), vinkkeliröövintähtäjä Axel Falander (NJK), kassanhoitaja Ernst Torkmann (NJK), hovintendent Joku Sjöberg (NJK) ja kassanhoitaja Walter Nauhoff (AKS).

Medlemmar den 6/6 i Föreningen „L” för internationell segling r. f.

Borgå Segelsällskap.
Eåbo Segelförening.
Hangö Segelförening.
Helsingfors Segelklubb.
Helsingfors Segelsällskap.
Kotka Segelsällskap.
Merenkävijät.
Nyländska Jaktklubben.
Näsijärvi Segelsällskap.
Uleåborgs Segelförening.
Wasa Segelförening.
Wiiborgs Låus Segelförening.

Artjärvi.

Hamborg, A. J., Godsägare.

Björneborg.

Sohlström, Axel W., Herr.

Borgå.

Borenius, Erik, Forstmästare.
Eklöf, Märten, Direktör.
Eklöf, Birger, Agronom.
Eklöf, Harry, Magister.
Eklöf, Hjalmar, Konsul.
Eklöf, Torsten, Herr.
Engqvist, Walter, Tullförvalt.
Forsius, Harald, Ingeniör.
Gellin, A., Med. Dr.
Osk, Läkare.
Direktör.

Mannström, V., Herr.
Nilsson, Hjalmar, Herr.
Roering, G. W., Ingeniör.
Roering, Lars, Studerande.
Schoultz, Arndt, Herr.
Sjöman, O., Sjökapten.
Staudinger, Carl, Grosshandl.
Svedlin, Sigurd, Kontorschef.
Söderström, Anton, Sjökapit.
Theslöf, Einar, Affärsman.
Theslöf, J. V., Konsul.
Ullin, Axel, Res.fänrik.
Westman, Wilh., Vhdg.
Wikström, F., Redaktör.
Vikström, K. F., Redaktör.
Yrjölä, Lennart, Kontorschef.

Helsingfors.

Adolfsson, Alfred, V.häradsrh.
Ainsio, Yrjö, Herr.
Andersson, Arvid A., Direktör.
Andrién, Curt, Ingeniör.
Appelberg, B., Magister.
Aschan, Tor G., Med. Dr.
Baltischeffsky, Ad, Handl.
Berger, Hans, Direktör.
Blom, Orvar, Kapten.
Blomberg, Wilh., Ingeniör.
Boman, Paul, Direktör.
Boxström, B.

Jakobson, Henry, Direktör.
Jensen, Erlend, Direktör.
Jensen, Poul, Herr.
Johansson, Erik H., Direktör.
Johansson, K. Albin, Ingeniör.
Jonasson, Ernst, Direktör.
Jonsson, K. E., Direktör.
Juslén, Bertel, Apotekare.
Junsela, I. K., Affärsman.
Jägerroos, B. H., Med. Dr.
Kallio, Oiva, Arkitekt.
Kontinen, Martti, Affärsman.
Krogius, Axel, Direktör.
Krogius, Birger, Herr.
Krogius, Ernst, Vicehäradsh.
Kuha, Arvi, Direktör, Fil.mag.
Lackman, Albert, Stud.
Lampén, O. E., Direktör.
Laurén, A., Herr.
Laurinus, Mauri, Prokurist.
Leibowitsch, N., Massör.
Liljequist, Bertel, Arkitekt.
Liljequist, Bruno, Tandläk.
Lindblom, G., Direktör.
Lindell, Helmer, Direktör.
Linderoos, Arthur, Redaktör.
Lindström, Alpo, Affärsman.
Lundbom, Olof, Direktör.
Lundenius, S., Herr.
Luukkonen, J. M., Herr.
Lybeck, J. W., Översäte.
M. Ha. J., Affärsman.

Wahl, V., Prokurist.
Yatinio, Juho, Byggnästare.
Valio, Akseli, Prokurist.
Wallenius, Ernst, Prokurist.
Vall, V., Direktör.
Westerholm, Uno, Direktör.
Westerlund, Ernst, Affärsman.
Westerlund, Leopold, Direktör.
Westling, G., Affärsman.
Wilén, Alfr., Köpman.
Wiakeman, O. D., Herr.
Wrede, Gustaf, Verdirektör.
Wuorenlehto, E., Bankprok.
Zetterström, Harald, Herr.

Jakobstad.

Erwast, Felix, Direktör.
Labbart, Walter, Ingeniör.
Schauman, Erik, Ingeniör.

Jorvas.

Elfvig, H. A., Konsul.

Kotka.

Brofeldt, K., direktör.
Cadenius, J. W., Konsul.
Havas, Eino, Polismästare.
Henriksson, Kari, Apotekare.
Kjälhström, A., Tullvaktm.

Arkistoja ja eri lähteitä tutkiessa, tuli hyvin selvästi näkyviin, ettei purjehdus ollut vuosisadanvaihteessa koko kansan harrastus, kuten nykyään on laita. Se oli enemmän varakkaamman kansan osan harrastus. Kuten kuvasta(10) näkyy herrasmiesten pukeutumis-etiketti oli myös tärkeää. Oheinen luettelo(11) kertoo hyvin ammasteista ja asemasta yhteiskunnassa, Direktör, Konsuli, Apotekare jne...(Luettelossa mukana Lorelein tilaaja, Felix Erwast

Lorelein tilaaja, Felix Erwast Jakobstad) Kaksikymmenluvulla herrasmiesten joukkoon ilmaantui myös naiskippareita. Esimerkiksi Ranskan purjehduskuningattareksi mainittu madame Hériot. Virginie Hériot antoi täyden vastuksen miehille purjehduskilpailuissa, eripuolilla Eurooppaa ja myös Itämerellä käydyissä kisoissa.

Lorelein menneisyyttä ”metsästäessäni” selvisi myös, että purjenumero L-25 on aina ollut veneen rek.no. Matkan varrella minulle selvisi myös miksi se on L: no. Suomen itsenäistyttyä 1917 Suomi anoi jäsenyyttä kansainväliseen purjehdus liittoon. Mutta maatunnuksista **S** oli jo varattu Ruotsille ja **F** Ranskalle. Liitto päätti silloin, koska Suomi oli viideskymmenes jäsen valtio, annetaan Suomelle purjetunnukseksi Roomalaisilla numerolla kirjoitettu 50 eli L kirjan.

Vielä vähän tilastotietoa, Skärgårdskryssare veneistä.

Vuosisadan alussa, silloin vielä nuoret venesuunnittelijat G Kyntzell, Z Westin, G Estlander muutamia mainitakseni, alkoivat kaikki kehittämään SK venettä josta tulikin aikakautensa suosituimpia kilpaveneitä. Telakoilla 1913-20 rakennetuista veneistä noin 95% oli saaristoristeilijöitä. Veneitä myytiin Amerikkaan kuin Euroopan maihinkin. Vuosina 1907-20 valmistui eri luokkiin veneitä.

10m2	2 kpl
15m2	80
22m2	110
30m2	150
38m2	60
40m2	36
45m2	85
55m2	65
75m2	10
95m2	1
120m2	-?
150m2	1

13 vuotta ja noin 600 SK venettä Suomessa! Lisäksi veneitä tehtiin paljon muualla esim., Saksassa ja Ruotsissa. Tänä päivänä ei näistä ole montaa jäljellä, se on hyvä muistaa, kun kunnostaa vanhaa puuvenettä.

¹ Lähde Viisi laukausta senaatissa; Seppo Zetterberg Eugen Shaumanin elämä ja teko

² Lähde Alla våra skärgårdskryssare; Per Thelander Urheilumuseon arkisto.

³ Lähde Aurajoen veistämöt ja telakat; Nils v. Knorring s. 92

⁴ Lähde Frisk Bris lehden numerot 9, 10 vuodelta 1920 Forum Marinum Turku / Åbo Akademi Turku

⁵ Lähde Pietarsaaren kaupunginmuseo; Valokuvia ja SSJ 100 vuotisjulkaisu / Guy Björklund museonjohtaja e-mail päivätty

⁶ Lähde Eri lähteitä; Svenska Skärgårdskryssare Förbund / Suomen Saaristoristeilijäliitto; web sivustot

⁷ Lähde Pietarsaaren Kaupunginmuseo Mj. Guy Björklund. Felix Erwastin kirje on museon arkistossa.

⁸ Lähde Kopio perustamiskirjasta. Julkaistu Oulun Merenkävijöiden 50-vuotisjuhla-julkaisussa

⁹ Lähde Henrik Rmsayn kirja Purjehtijan muistelmat 1947 WSOY

¹⁰ Lähde Pekka Barck Finland Segeljakte Gummerus 2003

¹¹ Lähde Frisk Bris lehdet 1920 Åbo Akademi

markku.rajama@monikko.fi
040 545 0141

www.puuvene.net/saaristoristeilijat/
25.05.2006 MR

PS. Tapahtui 2006 keväällä: Lorelei punnittiin ja painoa on 1500 kg ilman rikiä. Maston pidennyttyä messinkinen purjekisko jäi lyhyeksi, alkuperäisten mittojen mukaista oli mahdotonta löytää, niinpä se piti teettää. Oli tosin vaikea löytää tekijää, vihdoon keväällä Halmesvaara yhtiöstä löytyi taitavan peltiseppä Pena Koskinen joka taitavasti käsin viimeisteli puutuvat metrit. Gustaf Estlanderin kadonneiden piirustuksien metsästys on tuottanut tulosta! Jäljet johtivat Ruotsiin josta keväällä 06 ”löysin” Tukholmaan Sjöhistoriskan arkistosta tuhansia Estlanderin suunnitteleminen veneiden piirustuksia, mm s/y Singoala, Colibri ynm. Aikani ei silloin riittänyt Lorelein piirustuksien etsimiseen, piir, luettelot, kun ovat puutteellisia. Piirustukset ovat mikrofilmillä, joita on yhteensä kymmeniä tuhansia, mutta seuraavalla Tukholman matkalla kadonneiden piirustuksien metsästys jatkuu...



Lorelei Päjännepurjeduskilpailussa 1970



Lorelei ja Boore noin 1950



Kesäpäivä



Kalervo Rekola korjaamassa tulipalon vaurioita 1946



Rekolan perhe Tammisaarella noin 1950



Yachter till salu genom Maritim.

55 m² „Anna-Lisa II“ mahogany, bermuda rigg, bekväm kajuta, snabbseglande.

Pris Fmk 75,000:—

55 m² „Zeus“, furu bordläggning 1920. Pris Fmk 60,000:—.

55 m² „Tanagra“, furu bordläggning, teak överbyggnad och inredning. Estlander 1919. Pris Fmk 50,000:—.

30 m² „Inga-Lill XIII“ Kytzell 1921. Furu bordläggning. Pristagare. Fmk 50,000:—.

30 m² „Loreley“, bordläggning oregon pine. Estlander 1919. Bottniska vikens snabbaste trettia. Pris Fmk 40,000:—

40 m² „Gunn“, Westin 1921. Årets snabbaste yacht i 40 m² klassen. Pris Fmk 100,000:—.

30 m² „Yankee-Doodle“, Öppen trettia. Lämplig eftermiddagsbåt. Pris Fmk 12,000:—.

Eleganta 28—30 fotas motorbåtar fr. Fmk 40 till 100,000:—.



Kipparina saksalainen Ernst Stolze neljäkymmentäluvulla



Vauhdikasta menoa Päijänteellä kuusikymmenluvulla



Naiskauneutta kaksikymmentäluvulla



Baltic Rigging Oy

