

Parhaat veneet tehtiin Turun Veneveistämöllä -kirja kertoo maamme me

ÅBO BÅTVARVF



Turun veneveistä-
möllä rakennettiin
65 vuoden
aikana noin
5 200 venettä tai
alusta. Se ei kuulos-
ta paljolta, kun ajat-
telee, että vuosia oli
kuitenkin peräti 65.
Mutta jaetaanpa luku-
määrää vuosilla. Vuo-
dessa rakennettiin lä-
hes 80 pienempää tai
suurempaa venettä tai alusta.
Vuodessa on 52 viikkoa. Siis joka
viikko laskettiin vesille tai valmis-
tui 1,5 venettä tai alusta.

■ Turun Veneveistämön perus-
ti insinööri Alexander Crichton
vuonna 1889. Hän oli saanut
luvan rakentaa veistämö Ruissal-
on Hevoskarille. Veistämöä pidet-
tiin paikkakunnalle tärkeänä. Toi-
mintaa johti jonkin aikaa perustaja
Alexander Crichtonin veli George
Crichton. Mutta jo muutaman toi-
mintavuoden jälkeen telakan os-



ti vuonna 1892 Konsu-
li Gustaf Adolf Lindblom.
Lindblom oli vara-
kas turkulainen liike-
mies, joka oli osakkaa-
na muun muassa Lit-
toisten verkatehtaassa,
Auran sokeritehtaas-
sa, Turun osuuspankis-
sa ja Kymmene Oy:ssä.
Lindblom oli opiskel-
lut Frankfurtissa ja hän
oli asunut Ranskassa.

Hänellä oli ilmeisesti kertynyt kan-
sainvälisiä kontakteja, sillä hä toimi
myös Hollannin konsulina ja edus-
ti porvarissäätyä vuoden 1900 val-
tiopäivillä.

Lindblomin kiinnostus mereen
johtui ehkä myös siitä, että hän oli
mukana isänsä yrityksen kautta ul-
komaankaupassa ja he olivat mu-
kana myös perustamassa Höyrylai-
vaosakeyhtiö Borea.

Kun G.A. Lindblom osti telak-
katoiminnan Crichtonilta, niin hä
ryhtyi kehittämään telakkaa inves-
toimalla koneisiin ja rakennutta-
malla telakalle uusia rakennuksia.

kittävimmästä veneveistämöstä, joka toimi aina vuoteen 1954 saakka.

1889-1954



Hai-veneeseen vesille laskua vuonna 1932 ovat seuraamassa Bruno ja Zake Westin.
Kuva kirjasta Abo Bätvarv/ Tom Bäcktrömin kokoelma



Turun veneveistämöllä rakennettiin vuonna 1908 ensimmäiset veneet erikoisluokkiin, jossa veneen mittaluku määräytyi purjepinta-alan mukaan. Kuvassa on Gabriel Geitlingin suunnitelma 30m² My Boy. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/Pekka Barckin kokoelma.

Lindblomin kansainväliset kontaktit auttoivat saamaan tilauksia kotimaan lisäksi Ruotsista, Venäjältä, Balttiasta ja Saksasta.

Omistus laajenee

Kaupparekisteriin tehtiin 30. syyskuuta vuonna 1902 muutosilmoitus. Telakka-yrityksen johtoon olivat astuneet Gustaf Adolf Lindblomin jälkeläiset. Telakan omistusta laajennettiin, ja vuonna 1907 pidetyssä kokouksessa todettiin, että veistämön omistivat hovioikeudenneuvos Gustaf Mauritz Tenlén, liikemies Arthur Lindblom, eläinlääkäri Karl Alfred Nyberg sekä kapteeni ja vapaaherra Rolf Carpelan. Johtaja Gustaf Tenlén omisti yhtiötä sadalla osakkeella ja muut kukin viidenkymmenen osakkeen pääomalla. Toimitusjohtajaksi valittiin Rolf Carpelan.

Seuraavana vuonna yhtiö ilmoitti, että sen osakepääoma oli kokonaisuudessaan 150 000 markkaa jakaantuen 300 osakkeeseen, 500 markkaa osakkeelta. Johtokunnan muodostivat toimitusjohtaja Carpelan, johtaja Gustaf

Tenlén ja K.A. Nyberg. Varamiehinä olivat venesuunnittelija August Westin ja varakonsuli Gustaf Adolf Lindblom.

Vuoden 1916 toukokuussa pidetyssä yhtiökokouksessa valittiin Gustaf Adolf Tenlén toimitusjohtajaksi Carpelanin tilalle. Samalla Arthur Lindblom tuli johtokunnan varajäseneksi Gustaf Adolf Lindblomin sijaan. Osakepääomia korotettiin seuraavina vuosina niin, että vuonna 1946 osakepääoma oli 600 000 markkaa.

Pirkka Leinon ja Jarmo Saarisen kirja Åbo Båtvarv 1889–1954 on teos, joka kuljettaa lukijan 1800-luvun lopun veneilykulttuu-

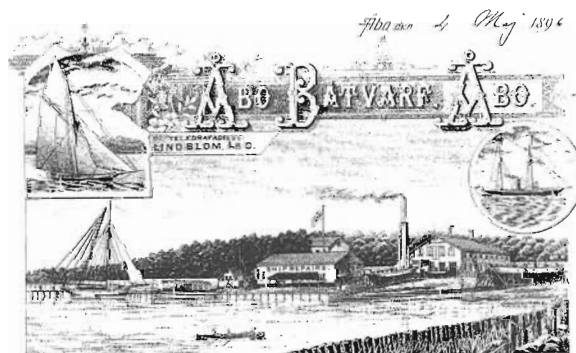
rista sodanjälkeiseen aikaan 1950-luvulle. Tällöin maailma valmistautui suureen muutokseen veneiden valmistuksessa.

Kirjan syntyhistoria alkoi kirjoittajien, kirjan esipuheessa kertomana vuoden 2004 Mahonkia ja messinkiä näyttelystä. Sekä Leino, että Forum Marinumissa työskennellyt Saarinen osallistuivat Turun Veneveistämöstä kertovan näyttelyn pystytykseen. Saarinen oli jo toimittamassaan Forum Marinumin vuoden 2004 vuosikirjassa käsitellyt useassa artikkelissa veistämön vaiheita. Veistämöstä kertova kirja oli jäänyt tästä hänen ja Leinon mieltä kutkuttamaan.

Tämän artikkelin kirjoittaja tapasi silloin Leinon ja Saarisen ja siitä syntyi yhteistyö Leinon kanssa, joka poiki kirjan Purjehtivat Klassikot, jossa oli mukana kirjoittajana myös Juha Aromaa.

Leino ja Saarinen korostivat kirjan julkistamistilaisuudessa Merikeskus Forum Marinumissa, että suuri kiitos tämän perusteellisen kirjan synnystä kuuluu myös edesmenneelle Kim Montinille, joka oli opinnäytetyössään vuonna 1981 käsitellyt Åbo Båtvarvin historiaa. Hän oli mukana myös Mahonkia ja Messinkiä näyttelyn pystytyksessä. Kirjoittajat kiittivät myös julkistamistilaisuudessa Åbo Akademin merihistorian laitoksen intendenttiä Kasper Westerlundia hänen avustaan veistämön arkistojen tutkimisessa.

Olen varma, että myös Pekka Barck, joka on ollut monen veneilystä kiinnostuneen ja siitä kirjoittaneen esikuva on panoksellaan johdattanut Leinon ja Saarisen tähän hienoon lopputulokseen. Pekka Barck ja hänen omistamansa kustanta-





1910-luvulla otetussa ryhmäkuvassa istuvat valkoisissa takeissa toisessa rivissä oikealta toimitusjohtaja Tenlén ja August Westin. Kuva kirjasta Åbo Båtvarf/SHIÅA.

mo on julkaissut aikaisem-
minkin veneilyn historiaa
käsitteleviä kirjoja ruotsin
kielellä. Tämä kirja on Lei-
non mukaan ensimmäinen
suomenkielinen, jonka Lito-
rale on kustantanut.

Mielenkiintoisen lisän
Åbo Båtvarfin historiaan,
nykyhetken ja tulevaisuu-
teen toi kirjan julkistamis-
tilaisuudessa Forum Ma-
rinumin edustajana puhu-
nut Kari Tikka, kun hän ker-
toi, että telakan kohtalosta
käydään keskustelua usei-
den tahojen kanssa. Tähtäi-
messä on telakan säilyttä-
minen mahdollisesti eläväk-
si museoksi. Tällaisia löytyy
maailmalta, kuten esimer-
kiksi Amerikan itärannikol-
la sijaitseva Mystic Seaport.
Tällaiset perustetut keskuk-
set ovat alueellisesti ja kul-
tuurihistoriallisesti merkit-
täviä. Toivoa vain sopii, että
Turku, joka on jo monta ker-
taa osoittanut ymmärtävänsä
kulttuurihistoriallisten
asioiden arvon saa Suomeen
Forum Marinumin yhtey-
teen lisänä Mystic Seaportin
kaltaisen elävän museokes-
kuksen.

Åbo Båtvarf -kirja

Kirja jakautuu kuuteen
osaan. Ensimmäinen osa
kertoo telakan historias-
ta, sen perustajista, vaiheis-
ta ja asiakkaista. Toinen osa
esittelee telakan purjeveiden
tuotannon valööriluokas-
ta suuriin matkapursiin. Kir-
jan esittelytilaisuudessa Lei-
no ja Saarinen kertoivat, et-
tä purjeveiden tietojen kai-
vaminen onnistui kohtalai-
sen helposti, ja kirjan lopus-
sa kuudentena osana onkin
hyvin kattava luettelo tela-
kalla valmistetuista purj-
veneistä. Kolmannen osan
moottoriveneet osiossa ker-
rotaan maamme mootto-
rivenekannan kehitykses-
tä. Neljännessä osassa ker-
rotaan useimmille huvive-
neistä kiinnostuneille tela-
kan siitä tuntemattomam-
masta jaksosta joka on ol-
lut merkittävä vaihe maam-
me sota-ajan vaiheista. Täs-
sä osassa kerrotaan telakan
viranomaistilaajista Venäjän
vallan ajoista saakka. Viiden-
nessä osassa esitellään tela-
kan koko muu tuotanto, joka
kattaa kanooteista helojen
valmistamiseen. Kuudennen

osan muodostaa laaja pur-
jevenerekisteri, joka alkaa
vuodesta 1889. Ensimmäi-
nen venetilattiin NJK:lle. Ti-
laaja oli Erns Lindbnlad, jo-
ka tilasi purjeveneen, jonka
valööri oli 0,87 ja purjepin-
ta-ala oli 26,54 m². Suun-
nittelija sloopille oli August
Westin. Viimeinen luettelos-
sa esiintyvä vene oli Kansan-
vene vuodelta 1951.

Miehet Åbo Botvarfin historiassa

Voidaan sanoa melko suu-
rella varmuudella, että kaik-
ki onnistuneet projektit tar-
vitsevat oikean ajoituksen,
oikeat ihmiset, oikeat ja hy-
vät kontaktit sekä onnea.
Niin tuntui Turun Veneveis-
tämön kohdallakin käyneen.
Kirja esittelee luonteikkaalla
tavalla veistämön historian
keskeisiä henkilöitä. Telakan
historian ja sen kehittämisen
alkutaipaleella oli ratkaiseva
merkitys Gustaf Adolf Lind-
blomin päätös ostaa telakka.

Varakkaasta kauppias-
suvusta oleva konsuli Gus-
taf Adolf Lindblom oli pur-
siseura Airisto Segelsellska-
pin (ASS) aktiivinen jäsen
ja varakommodori vuodesta

1983 lähtien. Hänen omal-
la veistämöllään rakenne-
tut veneet olivat varmaan-
kin hänen mielestään myös
edustavia käyntikortteja lii-
ke-elämässä. Vuoden 1916
Frisk Bris -lehdessä julkais-
tussa kuolinilmoituksessa
Lindblomia luonnehdittiin
merkittäväksi purjehdusur-
heilun edustajaksi.

August Westin (1845–1920)

August Westin syntyi Ke-
miössä vuonna 1845. Mo-
nen saaristolaisen tavoin
hän lähti merille jo 15-vuo-
tiaana. Turkuun Westin aset-
tui saatuaan paikan työn-
johtajana Aurajoen rannalla
sijaitsevalta William Crich-
ton & Co:n telakalta vuon-
na 1870. Westin oli kiinnos-
tunut venesuunnittelusta ja
piirsi veneitä vapaa-aika-
naan osallistuen myös itse
niiden rakentamiseen. Hän
suunnitteli yhden pursiseu-
ra Airisto Segelsällskapin
ensimmäisistä nostokölive-
neistä ja saavutti menestystä
vuonna 1882 valmistuneella
Aalto-kutterillaan.

Myös telakan omistaneet
Crichtonin veljekset olivat



Veistämön toimitusjohtaja Gustaf Tenlén istuu veneensä Thaisin kannella Kökarissa vuonna 1925. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/Ann-Sofie Selinin kokoelmat.



Gustaf Adolf Lindblom.



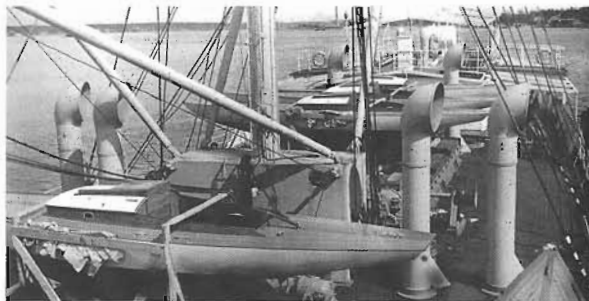
Gunnar L. Stenbäck.



Veljekset Bruno ja Zake Westin.



Jarl Lindblom.



Gunnar L. Stenbäckin suunnittelema Hai-vene saavutti suosiota myös Atlantin toisella puolella Amerikassa. Mainen osavaltiossa sijaitsevaan Camdenin pieneen ja yhäkin idylliseen kaupunkiin vietiin kaikkiaan 25 Haita.

Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/Tom Bäckrömin kokoelma

huomanneet Westinin ansiot vene-suunnittelussa. Kun Alexander Crichton perusti uuden veneveistämön Ruis-saloon, Westin siirrettiin sen tekniseksi johtajaksi. Päätös osoittautui viisaaksi, sillä tulevien 20 vuoden aikana Westin suunnitteli valtaosan veistämöllä rakennetuista suurista purjeveneistä. Häntä voidaan pitää yhtenä tärkeimmistä henkilöistä veistämön alkutaipaleella. Westinin merkitystä kuvaa hyvin se, että vuosina 1889-1909 turkulaisen Airisto Segelsällskapin jäsenten tilaamista 118 veneestä 100 oli hänen käsialaansa.

Westinin piirsi ensimmäiset veneensä valöörisääntöön. Hän toteutti niissä perusajatuksiaan, joihin kuuluivat keulan pyöreät linjat ja kansilinjan erikoiset muodot. Maininnan arvoisia veneitä ovat esimerkiksi Albatross (1892), Furor (1895), Widar (1895) ja varakreivi M. Verstraetelle suunniteltu 28 valöörinen Magdalen, joka oli suurin Suomessa rakennettu huvipursi. Sen mitat olivat kunnioitusta herättävät: pituus 70 jalkaa, purjeala 3 000 neliöjalkaa ja pelkkä lyijykölikin painoi 11 300 kg.

Gustaf Adolf Tenlén (1881-1954)

Tenlén työskenteli Turun Veneveistämöllä vuodesta 1904 aina kuolemaansa, vuoteen 1954 saakka. Vuodesta 1909 eteenpäin hänen ammattinimikkeinään käytettiin johtajaa tai toimitusjohtajaa. Hänen isänsä hovioikeudenneuvos Gustaf Mauritz Tenlén oli yksi osakkaita, kun veistämö muutettiin vuonna 1907 osakeyhtiöksi. Tenlén oli opiskellut lääketiedettä ja asui opiskeluaika-

naan Pietarissa. Hänen siellä hankkimansa venäjänkielen taito oli myöhemmin hyödyksi hoidettaessa yhteyksiä veistämön pietarilaisiin asiakkaisiin.

Gunnar L. Stenbäck (1880-1947)

Stenbäck oli koulutukseltaan diplomi-insinööri. Hän työskenteli uransa alkuvaiheessa Yhdysvalloissa, missä hän toimi suuren laivatelakan piirtäjänä. Palattuun Suomeen Stenbäck siirtyi höyrylaivoista purjeveneisiin.

Stenbäckillä oli oma toimisto, jonka nimissä hän piirsi pitkän suunnittelijauransa aikana veneitä monien veistämöiden rakennettavaksi. Ensimmäinen Stenbäckin Turun Veneveistämölle suunnittelema pursi, 1,4-valöörinen Mehalah valmistui jo vuonna 1902. Turun Veneveistämö oli Stenbäckille eräänlaisessa erityisasemassa, ja pitkälti toistasataa veistämöltä laskettua purjevenettä oli lähtöisin hänen piirustuspöydältään. Stenbäck oli veistämölle tärkeä linkki pääkaupunkiseudulle, sillä hän toimi veistämön virallisena edustajana Helsingissä.

1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana Stenbäck tuli tunnetuksi merikelpoisista amerikkalaisen säännön veneistä. Hän omaksui nopeasti myös Saaristoristeilijäsäännön ja oli yksi ensimmäisistä suomalaisista vene-suunnittelijoista kun Kansainvälisen säännön veneitä alettiin rakentaa Suomessa. Stenbäck suunnitteli vuonna 1921 Sinebrychoff-pokaalia varten kahdeksikko Najan, joka voitti palkinnon suunnittelija itse ruorimiehenään. Na-

ja purjehtii Suomessa edelleenkin aktiivisesti kilpaa. Stenbäck suunnitteli yhdeksän kuutosta ja kaksi viitosta, jotka rakennettiin Turun Veneveistämöllä.

Stenbäck oli jo varhain kiinnostunut sarjavalmistuksen eduista ja vuonna 1927 Turun Veneveistämöllä rakennettiin sarja hänen suunnittelemaansa 15 valöörin veneitä. Parhaiten purjehtijoiden piirissä Stenbäck muistetaan Hai-veneestä, jonka hän suunnitteli vuonna 1931 ja joka oli Turun Veneveistämön tärkeimpiä vientituotteita 1930-luvulla.

Stenbäck työskenteli aktiivisesti purjehduksen hyväksi kilparadoilla ja kabineeteissa. Hän oli muun muassa Pohjoismaisen Purjehtijaliiton hallituksen jäsen. Stenbäck edusti kilpaillessaan helsinkiläistä

Nyländska jaktklubbenia, jonka luottamustehtävissä hän vaikutti vuodesta 1918 alkaen.

On kiinnostavaa, että vuoden 1941 kuka kukin on -matrikkeliin hän oli merkinnyt erityiseksi kiinnostuksen kohteekseen ja harastukseksi ruotsin kielen.

Bruno Westin (1883-1951)

August Westinin vanhin poika Bruno peri isältään veistämön teknisen johtajan titelin vuonna 1920. Hän varttui veneiden ympäröimänä ja leikki pienestä saakka Turun Veneveistämöllä.

Työskenneltyään jonkin aikaa Turun Veneveistämöllä hän jatkoi opintojaan ja valmistui Turun teknillisestä koulusta vuonna 1904. Tämän jälkeen opintie vei westinin Saksaan, jossa hän opiskeli laivan-

rakennukseen erikoistuneessa teknillisessä korkeakoulussa Kielissä kaksi ja puoli vuotta. Palattuun Turkuun hän toimi Turun Veneveistämön teknisenä johtajana aina kuolemaansa, vuoteen 1951 saakka.

Bruno Westin oli veistämöllä tärkeässä asemassa ja toimi linkkinä johdon, tilaajien ja työntekijöiden välillä. Lähteistä ja tilaajien lausunnoista käy ilmi, että veistämön korkeaa laatua pidettiin usein

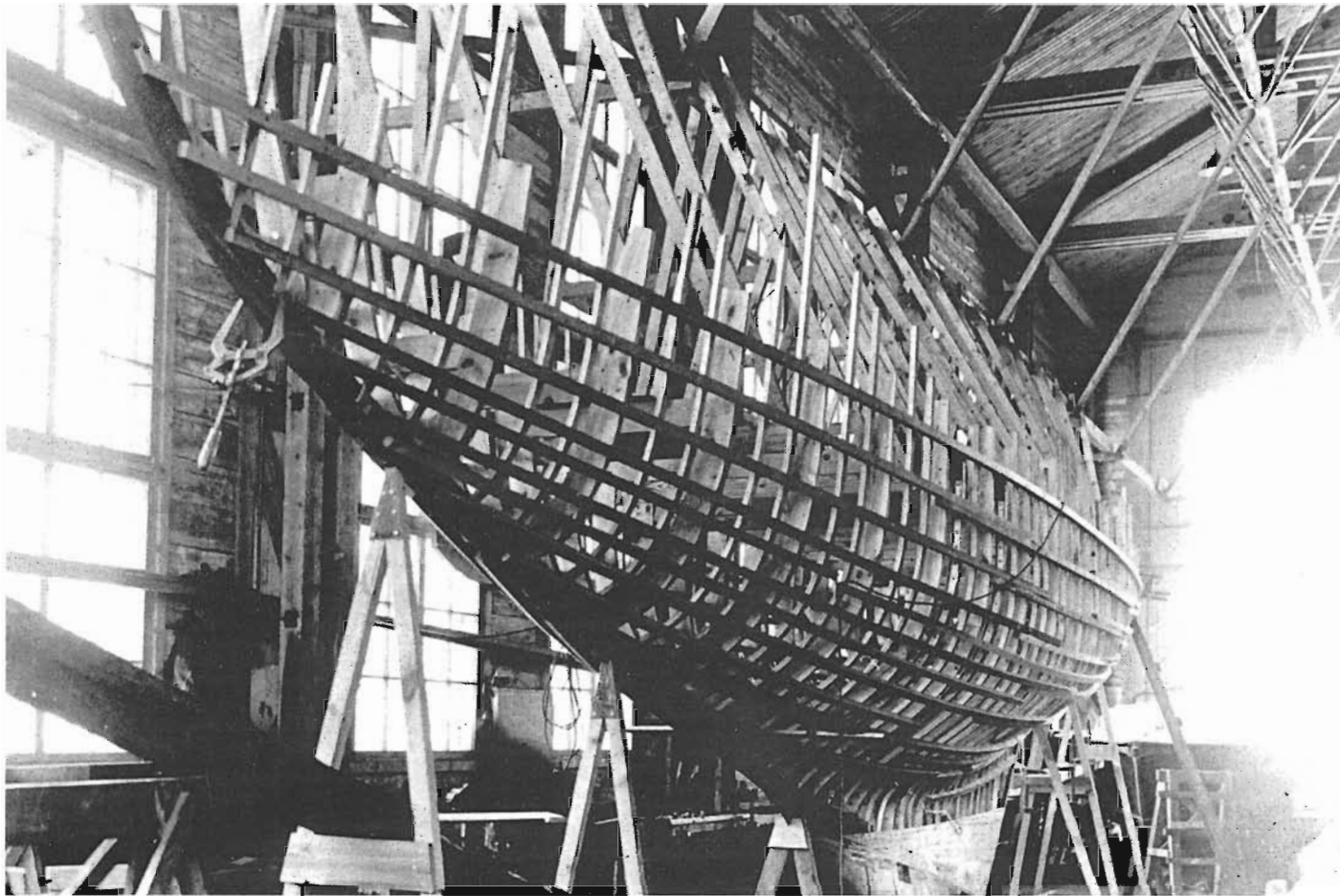
juuri Bruno Westinin ansiona. Bruno Westin myös piirsi jonkin verran veneitä, vaikka hän jäikin tällä alalla veljensä Zaken varjoon.

Zake Westin (1886-1938)

Veistämön tärkein suunnittelija 1910-luvulta 1930-luvun alkupuolelle saakka oli August Westinin poika Karl Zakeus "Zake" Westin. Lämpimurtonsa hän teki Saaristoristeilijäluokissa, joissa hän myös itse

kilvoitteli piirtämillään pitkillä ja kapeilla veneillä helsinkiläisten Gustaf Estlanderin ja Einar Olofssonin luomuksia vastaan. Tunnetuimpia veneitä tältä ajalta olivat Westinin itselleen suunnittelemat Calista I, Calista II ja Calista III.

1920-luvulla, kun suurinta suosiota nauttivat Kansainvälisen säännön 6mR-veneet, Westin oli edelleen veneiden tilaajien suosiossa. Westinin kuutokset olivat linjoiltaan siroja ja huolellisesti viimeistelyä. Vaikka Zake oli tunnettu purjeveneistä, hän suunnitteli myös työveneitä, moottoriveneitä ja jollia. Siitä huolimatta, että suurin osa Zake Westinin suunnittelemissa veneistä rakennettiin Turun Vene-



Suuressa veistämön hallissa valmistuu purjeverne. Mallikaaret, keulasteevi ja painokaaret ovat paikoillaan ja laudoitus voi alkaa. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/SHIÅA.

veistämöllä, hän ei ilmeisesti missään vaiheessa ollut virallisesti sen palkkalistoilla, vaan työskenteli useimpien suunnittelijoiden tapaan itsenäisesti.

Jarl Lindblom (1902–1985)

Viimeisenä veistämön ykkösuunnittelijoiden sarjassa oli 1930-luvulla läpimurtonsa tehnyt Jarl Lindblom. Sukulaissuhteet yhdistivät hänet veistämöön. Hänen äitinsä oli August Westinin tytär - Bruno ja Zake Westin olivat siis hänen enojaan. Lindblom suuntautui jo nuorena alalle ja suoritti opintonsa Helsingin teknillisessä korkeakoulussa. Hän teki myöhemmin myös opintomatkoja ulkomaille. Lindblom suoritti opintoihin liittyvät hafioittelunsa Veneveistämöllä ja vuonna 1928 nuorena diplomi-insinöörinä hän siirtyi kokopäiväisesti veistämön palvelukseen.

Lindblomilla oli veistämön teknisen johtajan teh-

tävän lisäksi myös oma suunnittelutoimisto, joka teki suunnitelmia suoraan sekä yksityiselle teollisuudelle että valtiolle. Lindblom oli suunnittelijana monipuolinen ja tuottelias. Hän suunnitteli alkuvaiheessa laivaston ja merivartiolaitoksen pikkualuksia sekä nopeita pyöreäpohjaisia moottoriveneitä yksityisille tilaajille.

Hän oli myös kiinnos-

tunut purjeverneistä ja voitti vuonna 1929 Svenska krysarsklubbenin järjestämän suunnittelukilpailun. 1930- ja 1940-luvuilla Lindblom piirsikin monia matkaveneitä suomalaisille

purjehtijoille. Yksi maailmanlaajuisesti tunnetuin oli Oskar Mustelinin Daphne. Vene tuli tunnetuksi Suomessa ja maailmalla Göran Schildtin kirjojen avulla. Ve-

ne on nyt kunnostettuna Turussa Forum Marinumissa siellä vierailevien ihailtavana.

Telakka oli tunnettu laadustaan

Veneenrakennus vaati erikoistuneita ammattimiehiä. Veistämön työntekijät voitiin jakaa useaan ryhmään. Puutyöntekijöitä olivat veneusepäät, mallipusepäät, konepusepäät ja sahurit.

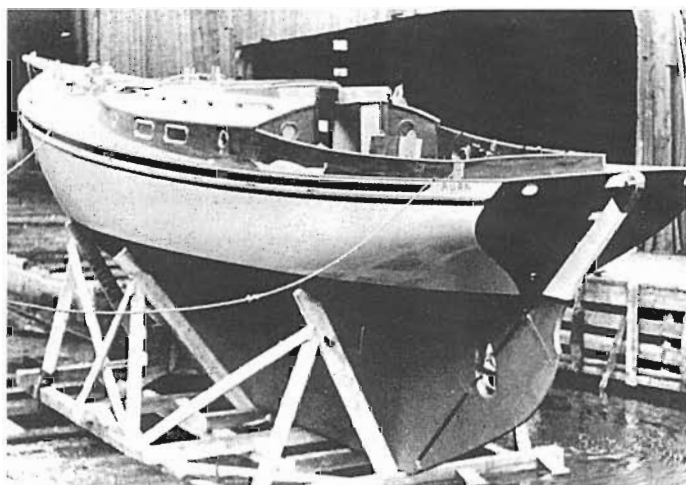
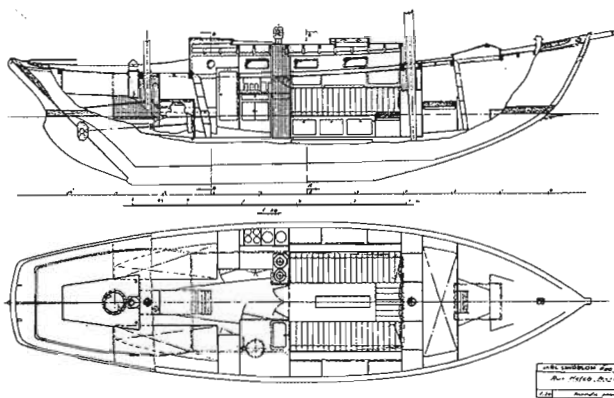
Metallimiehiä olivat sepät, peltisevät, sorvarit, jyrsijät, asentajat, viilaajat, kuparisepät ja galvanoijat. Metalliverstaalla työskenteli myös sähköasentaja. Ulkotyöläisiä oli viiden tai kuuden miehen porukka, joka huolehti veneiden, kölien, puutavaran ja muun tarpeiston siirroista veistämön alueella. Talvisin ryhmässä olivat mukana myös "merimiehet", eli veneiden rikaajat. Purjeenulojat tekivät uusia ja korjasivat vanhoja purjeita sekä pressuja. Kilpaveneiden purjeita hankittiin Englannista tai Helsingistä. Ulos-



Zake Westinin piirtämä Merenneito II (L 22) kilpaillee Kultapokaalista Sandhamissa vuonna 1928. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/ASS



Veistämön johtajan Tenlénin moottorivene Thais edusti tyypillistä, hieman laivamaista suunnittelua. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/Ann-Sofie Selinin kokoelmat.



Jarl Lindblomin piirtämään Auraciin tuli suojaista ja tilava istumalaatikko. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/SHIÅA.

lyöjät suurensivat piirustuksista uloslyöntikuvat suhteeseen 1:1. Lisäksi veistämöllä työskenteli maalareita, pari puosua, veistämön höyrykonetta käyttävä konemestari, työnjohtaja ja joukko apu-työläisiä.

Purjeveneet

Åbo Båtvarfin rakentamat purjeveneet olivat veistämön liiketoiminnan kivijalka, joka säilyi tärkeässä asemassa, vaikka 1900-luvulta eteenpäin tilauskannassa alkoi esiintyä kasvavassa määrin muunkin tyyppisiä aluksia ja moottoriveneitä. Eri lähteiden mukaan veistämöllä rakennettiin suuria purjeveneitä yli 1 000 kappaletta. Kirja kertoo, että kirjoittajat ovat koonneet aineistoa säilyneiden piirustusten ja niiden pohjalta laadittujen piirustusluetteloiden lisäksi esimerkiksi lehdistä, pурсiseurojen vuosikirjoista ja luokituslaitosten luetteloista. Kirjan loppuun liitettyssä rekisterissä on kerättyä tarkemmat tiedot hie-

man yli kahdeksastasadasta veneestä.

Turun Veneveistämön aloittaessa toimintansa purjehdus oli Suomessa vakiintumassa yhdeksi porvariston kesäviettoharrasteista rannikkokaupungeissa. Vuonna 1893 ilmestyneen Finlands Segelföreningar -kalenterin mukaan maassamme toimivia pурсiseuroja oli 13. Näissä oli yhteensä 1 360 jäsentä. Veneitä kalenterin luettelosta löytyy kaikkiaan 283 kappaletta. Suurimmat seurukset olivat Nyländska Jaktklubben (NJK) Helsingissä (366 jäsentä, 82 venettä) ja Airisto Segelsällskap (ASS) Turussa (246 jäsentä, 32 venettä).

Moottoriveneet

Maaliskuussa vuonna 1903 maahantuoja Oy Johannes Preetzmann mainosti Frisk Bris -lehdessä Atlanta-venemoottoreita. August Westin ja George Crichton todistivat suorittaneensa monia koeajoja Turun Veneveistämöllä rakennetuilla, Atlanta-moottoreilla varustetuilla



Yksi suurimmista Turun veneveistämöllä rakennetuista huvialuksista oli Paragon. Tämän Zake Westinin suunnitteleman 22,5 metriä pitkän aluksen myöhemmistä vaiheista ei ole tietoa, mutta aluksesta on esittely vuoden 1921 Frisk Bris lehdessä. Yläkuvassa on Bengt Oldenburg tummassa takissa ja miehistö täysvalkoisiin pukeutuneena. Aluksesta on tallella hienot kuvat sen runsaista ja viihtyisistä sisätiloistakin.

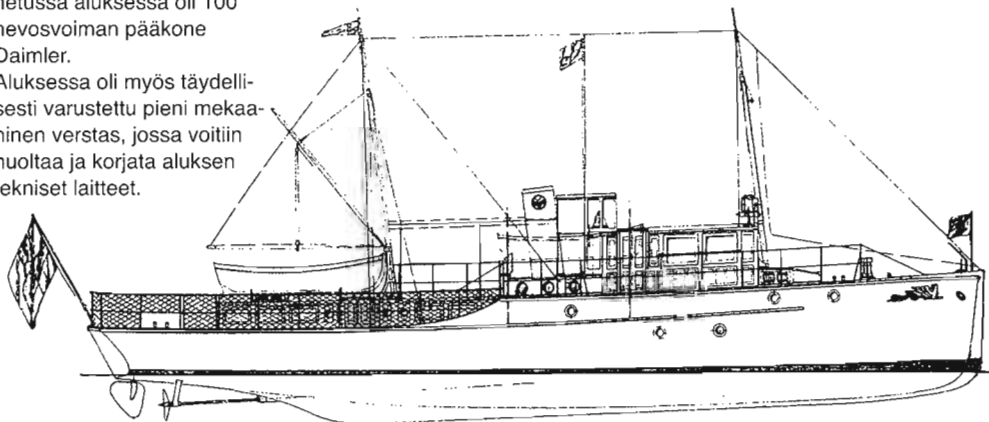
Naisille varatuissa hyteissä oli suuri vaatekaappi ja lisävarusteina löytyi sähkösilitysrauta, pölyimuri, lämmitin ja tuuletin.

Tässä Paragon Companyn Suomen johtajalle rakennetussa aluksessa oli 100 hevosvoiman pääkone Daimler.

Aluksessa oli myös täydellisesti varustettu pieni mekaaninen verstaas, jossa voitiin huoltaa ja korjata aluksen tekniset laitteet.



Aluksen salonki oli tilava ja valoisa. Kerrotaan, että aluksen varastot oli tarkoitettu riittämään 14 hengelle kahdeksi kuukaudeksi.



veneillä. Koneet olivat käyneet hyvin ja olivat kenerahansa hoidettavissa. Kaksisynterisellä 4,5 hevosvoiman koneella 30-jalkainen vene kulki 7,25 solmun nopeutta. Ammattimiehet suosittelivat moottoreita. Kesäkuussa 1903 Preetzmann hankki veistämöltä kuusi venettä Atlantamoottoreilla eteenpäin myytäväksi.

Samaan aikaan rakennettiin myös muita moottoreita käyttäviä veneitä. Julius Tallbergille Helsinkiin valmistui 30-jalkainen mahonkivene, joka varustettiin 3,5 hevosvoiman Daimlermoottorilla.

Samannimiset, amerikkalaisilla kuuden hevosvoiman Wolverine-moottoreilla varustetut mäntyvenet rakennettiin A. N. Brennerille Helsinkiin ja A. Blomqvistille Vaasaan. Täysin katettu osittain mahongista rakennettu 40-jalkainen vene sai voiman lähteekseen yhdeksän hevosvoiman Wolverinen. Tilaja oli johtaja Hugo Sölvferarm Vaasasta. Turkulainen kauppaneuvos Victor Forselius puolestaan oli tilannut kolme venettä varustettavaksi amerikkalaisilla Lozier-moottoreilla.

Turkulainen insinööri Carl Andréé asensi veneveistämön rakentamaan 26,5-jalkaiseen runkoon amerikkalaisen, kaksisynterisen, kuuden hevosvoiman Fay & Bowen -moottorin.

Viranomaisveneet

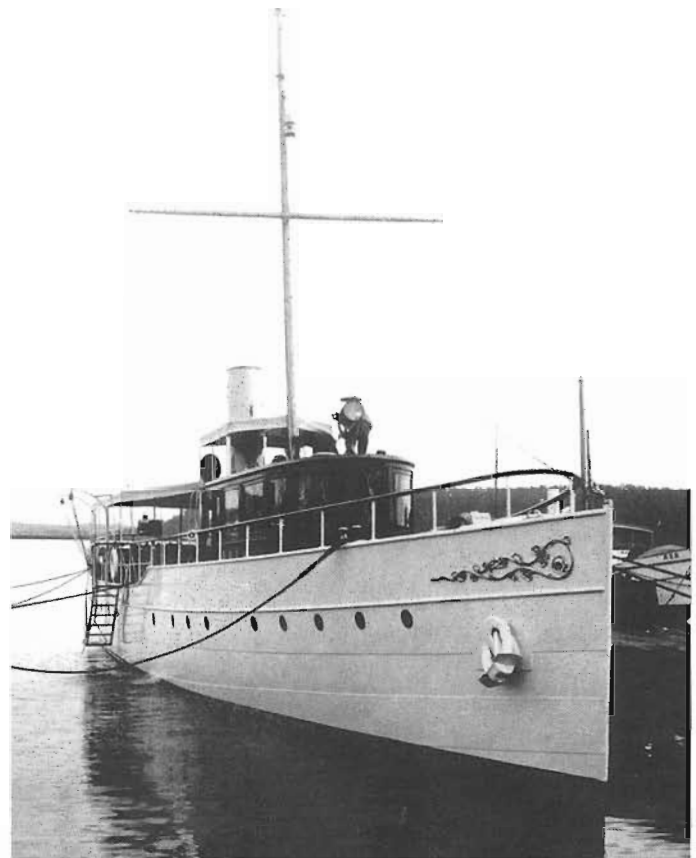
Viranomaisaluksia telakalla oli useita. Yksi erikoisimmista oli Jarl Lindblomin suunnittelema vuonna 1951 valmistunut Gullkronan. Sen tilasi Folkhälsan ja rahoitti nimetön lahjoittaja. Yhdistyksen puheenjohtajana toimi tuolloin tohtori Oscar Mustelin, joka oli itselleen tilannut veistämöl-



Perämoottorilla varustetut sarjavalmisteiset veneet olivat pitkään tuotannossa. Kuvassa tähän päivään asti säilynyt Pentavene. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/SHIÅÅ.



Suomen Ilmavoimille rakennettu moottorivene. Ilmavoimat käyttivät 1920- ja 1930-luvulla vesilentokoneita. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/Tom Bäcktrömin kokoelma



Venäjän Saimaan laivastoon kuulunut Diez Takavarikoitiin vuonna 1918 ja se sai uudeksi nimekseen Ahvola. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/Tom Bäcktrömin kokoelma

tä monia veneitä mukaan lukien Daphnen. Gullkronan oli tarkoitettu toimimaan Turunmaan saaristossa uivana neuvonta-asemana. Alus varustettiin röntgenlaitteistolla tuberkuloosin torjumiseksi laajamittaisiin, lyhyin väliajoin tapahtuvin tutkimuksin. Toisena keskeisenä tehtävänä oli koulumashoidon saaminen saaristoon. Gullkronanin terveydenhoitohenkilöstö koostui lääkäristä, hammaslääkäristä, terveystisaresta ja hänen apulaisestaan. Aluksen miehistöön kuuluivat päällikkö, koneenhoitaja, kaksi kansimiestä, keittäjä ja siivoaja.

Laiva rakennettiin teräksestä Lloyd's Register of Shipping Rules for the Construction & Classification of Steel Yachts -sääntöjen mukaan. Telakka rakensi koko toimintansa ajan veneitä ja aluksia myös teräksestä. Sen suurin pituus oli 27,2 m, leveys 6,0 m ja syväys

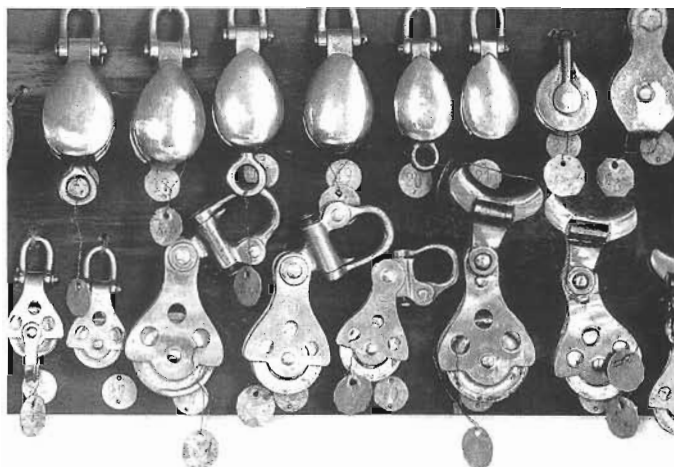
2,2 m. Suunnittelussa oli pyritty mahdollistamaan kulku sekä manöveeraaminen ahtaissa ja matalissa satamissa. Kansirakenteen etuosassa oli hoitohenkilöstön messi, josta oli käynti alas hytteihin. Messin takana sijaitsivat keittiö ja etuhuone. Näiden jälkeen korotettuna oli ko-

mentosilta, jonka alle oli sijoitettu tankkeja ja varastoja. Korsteenin takana oli hammaslääkärin tilava vastaanottohuone. Sen takana oli odotussali ja yleisön WC. Peräkansi toimi myös odotustilana.

Pirkka Leinon ja Jarmo Saarisen kirja on valtavan

työn ja intohimon lopputulos. On Suomen veneilykulttuurin onni, että herrat ovat tavanneet ja yhdistäneet tarmonsaa ja me, lukijat, veneilijät voimme nyt lukea kirjan Turun Veneveistämön historiasta, ihmisistä ja veneistä. Lukea on oikeastaan harhaan johtava ilmaisu, sillä meillä lukijoilla on mahdollisuus tehdä tutkimus- ja aikamatka maamme merkittävimmälle telakalle. Matkoppaana on, jos näin se sallitaan ilmaista, niin myös kirjan "visuaalinen toimittaja" Juha Lökström, joka on taittanut kirjan rohkeasti ja veneilyä ja sen historiaa ymmärtäen.

Kirjaa suositellaan kaikille veneiden omistajille. Kirja ei kerro vain yhdestä turkulaisesta puuveneveistämöstä, vaan merkittävästä osasta veneilyämme historiaa.



Veistämö valmisti plopeja asiakkailleen ja jälleenmyyjille vuodesta 1913 lähtien. Kuva kirjasta Åbo Båtvarv/Tom Bäcktrömin kokoelma

TEKSTI: YRJÖ KLIPPI
Lainaukset ja kuvat kirjasta