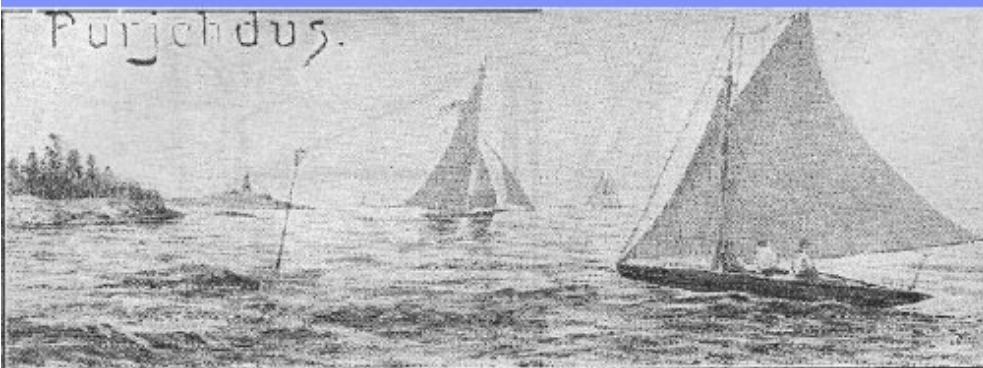


Urheilun Vuosikirja 1902

Purjehdus



Klaava

Urheilun vuosikirja 1902

Purjehdus

Tämä e-kirjanäyte sisältää vuonna 1902 ilmestyneen alkuperäisteoksen sivut 37-47.

Julkaistu heinäkuussa 2010 (16072010-01).

Julkaisija Klaava Media / Andalys Oy.

Klaava Media kustantaa tieto- ja harrastekirjoja ensisijaisesti e-kirjoina.

www.klaava.fi

Palaute, asiakaspalvelu ja kirjaehdotukset: kirja@klaava.fi

Puhelin: 09-23165599

Uusi köialus.

Helsingin purjehdusseuran hallussa olevalla Liuskasaarella rakennetaan paraikaa maisteri Yrjö Weilinille 2 valöörin mittaista uudenaikaista köialusta, jonka piirustukset hra E. Wegelius on laatinut. Siitä koetetaan saada merikelpoinen ja mikäli mahdollista mukava matka-alus, mutta samalla niin nopeakulkuinen, että se menestyksen toiveilla voi esiintyä kilpapurjehduksissakin. Suuremman nopeuden saavuttamiseksi on, kuten esittämistämme piirustus- kuvasta nähdään, aluksen runko matalanpuoleinen ja pohja litteä. Mutta köli, joka lähtee litteästä pohjasta jyrkästi kuin evä, on jotakuinkin pitkä, jonka tähden alus kai tuleekin liikkumaan verrattain tasaisesti aallokossa. Kun keulassa oleva polvi on sangen alhaalla ja peräpeili on sekä leveä että syvä, kasvaa koko pituuteen verraten lyhyt vesiraja aluksen jo vähänkin kallistuessa melkoisesti, joten alus saa sitä suuremman vakavuuden, kuta enemmän se kallistuu, tietysti vissiin rajaan asti, ja se siis paremmin sietää suurenpuoleiset purjeensa. Rungon mataluutta korvaa mukavuuteen nähden korkeampi kajuuttarakennus, mikä kyllä ei ole kilpapurjehduksessa aina eduksi, siinä kun on tuulelle vastustusta.

Tämän aluksen suurin pituus on 10 metriä, pituus vesirajassa 5,88 m, suurin leveys 2,11 m ja kulkee se 1,48 m syvässä. Purjeiden pinta-ala on 51 neliömetriä ja lyijykölin paino 800 kiloa. Kaaret ovat tammesta, köli ja laidoitus hongasta, kansi kuusesta sekä varpekansi ja kannen keskilauta mahonkipuusta. Istumalaatikko on itsestään tyhjenevä. Purjeet tehdään englantilaisesta raakasilkistä ja ommellaan niiden saumat amerikalaiseen tapaan poikittain. Isoa purjetta varten toimitetaan rullareivilaitokset. Kajuuttaan tulee neljä makuusijaa ja sisustetaan alus muuten niin mukavasti kuin suinkin.

Syytä on toivoa, että tämä alus, jonka rakennusmestari Nyholm

rakentaa ja joka kirjoitetaan Helsingin ja Haminan purjehdusseuroihin, tulee vastaamaan niitä vaatimuksia, joita siihen on asetettu.

J. F. S.

Käynti Hämärin Veistämöllä.

Olin S. Urheilulehdestä lukenut niin paljon niistä saman tyyppin aluksista, joita nykyään täällä Etelä-Suomen rannikolla rakennetaan, että minun, jossa aina on ollut hiukan purjehtijan vikaa, alkoi tehdä mieli nähdä noita vedenkulkijoita, kun ne vielä ovat rakennuksenalaisina. Tuumasta toimeen! Soitan telefoonia, josta pian kuulen:

- Arkkitehti Estlander!

- Juho Juhonpoika! Sallitko käydä katsomassa rakennuksen- alaisia saman tyyppin aluksiasi Hämärin veistämöllä?

- Aivan kernaasti! Itse lähden sinne ensi sunnuntaina ja jos silloin sopii, niin terve tulemaan mukaan.

- Kiitos, tulen!

Ja me menimme, pari muuta tuttavaa seurassamme, eräänä sunnuntaina junalla Porvooseen.



Arkkitehti G. Estlanderin piirustamia saman tyyppin aluksia.



Arkkitehti G. Estlanderin piirustamia saman tyyppin aluksia.

Siellä aamiaista syödessämme juolahti mieleeni, että ehkäpä voisin tehdä S. Urheilulehdelle pienen palveluksen, jos saisin muutamia valokuvia Hämärin veistämöltä lehdessä julaistaviksi.

- Sekin voi käydä päinsä — sanoi eräs kumppaneistamme, joka oli amatöörivalokuvaaja, kuultuaan tuumani. — Käyn Porvoon ammattivalokuvaajalta pyytämässä lainaksi valokuvauskoneen, niin siitä asiasta selvittäään.

Ja hän meni ja valokuvaaja lainasi kohteliaasti koneensa.

Mitä kauniimmalla talvisäällä ajoimme Hämärin veistämölle, joka on Porvoonjoen suulla noin 7 km kaupungista (talvitie on vähän lyhempi). Ja kun aurinkokin helotti taivaanlaella, oli meillä varsin hyvät toiveet valokuvauksen onnistumisesta. Perille saavuttuamme otti meidät erittäin ystävällisesti vastaan veistämön esimies, laivanrakentaja Törnqvist.

Hämärin veistämöllä, joka on syvän veden partaalla, ei ole suurenmoisia kasarmirakennuksia, vaan niiden sijasta useita pienempiä vajoja, joissa alukset rakennetaan. Tällaiset pienemmät rakennukset maksavat näet vähemmän, joka seikka sekini puolestaan tekee mahdolliseksi rakentaa hyviä aluksia halvemmasta hinnasta.



Osa Hämärin veistämöstä.

Astumme suurimpaan näistä vajoista. Siinä näemme useita niin valmiita saman tyyppin aluksia, että niistä puuttuu ainoastaan rautaköli ja senterbordi sekä maalaus. Kaikkiaan on veistämöllä 8 tällaista alusta näin valmiina. Ne 6 niistä, jotka tulevat Helsinkiin, ovat kajuutalla varustetut ja muut ilman kajuuttaa. Tutkimme niitä uiko- ja sisäpuolisesti. Lujasti, huolellisesti ja siististi rakennetuilta ne näyttävät. Mukavia nämä alukset sitä paitsi kokoonsa nähden ovat ja hyviä merialuksia niistä, kaikesta päättäen, voi toivoa.

Muutamissa muissa vajoissa on alettu rakentaa 4 tällaista alusta. Kaaret ovat jo paikoilleen asetetut. Ja ainakin kolme saman tyyppin alusta mainitulla veistämöllä sitä paitsi tänä talvena rakennetaan, sillä meidän siellä käydessämme oli niitä tilattu kaikkiaan 15 kappaletta. — Muutamien muiden purjealusten ja soutuveneiden rakentamisesta Hämärin veistämöllä, jossa nykyään työskentelee 35—40 miestä, on sen ohessa tehty sopimus.

Talviteloilla on varsinaisten veistämörakennusten ulkopuolella erityisten katosten alla kuunari Marsza, Aldebaran, Flamingo y. m. purje- ja höyryaluksia.

Mutta valokuvauksemme! Siihen ryhdyimme niin suotuisten olojen vallitessa kuin suinkin, ilma kun oli kirkas ja auringonpaisteinen. Asetamme suurimmassa vajassa koneemme jalustan erään saman tyyppin aluksen kannelle, josta luulemme saavamme parhaan kuvan

vajan sisustasta. Mutta konetta kuntoon laittaessamme ei objektiivää löydykään. Se ei olekaan koneen mukana. Mikäs nyt neuvoksi? Tietysti ei muu kuin lähettää ajurimme pikavauhdilla noutamaan objektiivää Porvoosta valokuvaajalta.

Sillä aikaa kuin ajuri on matkalla, alkaa kuitenkin harmaita pilviä nousta taivaalle ja aurinko peittyi niiden taa. Vaaleanharmaana on taivaanlaki, kun hän höyryvine hevosineen saapuu ja tuo kaivatun esineen.

Ryhdyimme nyt toimeemme, vaikka ei juuri menestymisen toiveilla. Otamme valokuvan suurimman vajan kumpasestakin päästä, ja tässä esitän siten saadut kuvat S. Urheilulehden lukijoille. Kolmas kuva on otettu jäältä veistämön ulkopuolelta ja siinä nähdään pari veistämön vajoista sekä vasemmalla Marszan leveä perä. Erään vajan ovesta näkyy, vaikka himmeästi, muutaman saman tyyppin aluksen kaunis keulapuoli.

Korvaukseksi näiden kuvien osittaisesta epäonnistumisesta voin luvata S. Urheilulehden lukijain elää siinä toivossa, että toiste ehkä saavat mainitussa lehdessä nähdä nyt puheena olevista aluksista parempia ja hauskempia kuvia kuin tällä kertaa.

Lopuksi voin vakuuttaa, että valokuvaaja, jolta koneen lainasimme, oli hyvin onneton sen johdosta, ettei ollut tarkastanut, oliko kaikki tarpeet mukana. Mutta me koetimme lohduttaa häntä parhaamme mukaan, varsinkin kun hän oli nainen.

Juho Juhonpoika.



Blekholman veistämöltä.

Bleholman veistämöltä.

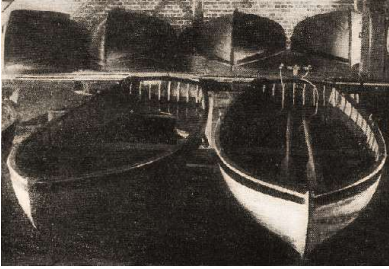
Päästyäni kerran makuun veistämöjen sisustain tarkastamisessa ja kun Hämäristä toimittamani kuvat ja laatimani kyhäys vastaanotettiin S. Urheilulehteen sekä minulle annettiin pieni viittaus siitä, että kuvat ja tiedot muiltakin veistämöiltä olisivat lehteen tervetulleet, en voinut olla pyrkimättä myöskin Bleholman veistämölle, varsinkin kun oli sangen helppo sovittaa sinne meno sellaiseksi ajaksi, joka oli valokuvaamiseen suotuisa. Ja siellä minut ynnä mukanani oleva amatööriveralokuvaaja otettiin vastaan yhtä kohteliaasti kuin Hämäriässä.



Hra E. Ekebomin konstrueeraama saman tyyppin alus.

Bleholman veistämön rakennukset ovat Hämäriin veistämön vajoihin verraten suurenmoiset. Mutta siellä ei kuitenkaan nykyään ole läheskään niin paljon rakennustyötä kuin Hämäriässä. Rakennetaanhan Bleholmalla kyllä, kuten tiedetään, saman tyyppin aluksia, vaikka ne ovatkin toisenlaisia kuin arkkitehti Estlanderin konstrueeraamat. Eikä niitä nykyään läheskään niin monta ole tvönalaisena kuin viimeainittuja. Minulle ilmoitettiin, ettei vielä ole tilattu useampia kuin neljä, siihen luettuna Uudenmaan pursiklubin arvonta-aluskin. Viisi tällaista alusta kuitenkin aiotaan rakentaa. Kaksi oli minun käydessäni veistämöllä tammikuun keskipalkoilla laidoitettu ja kannella

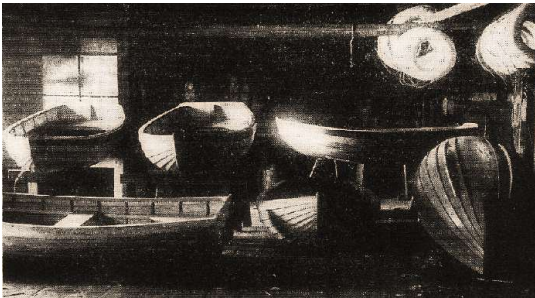
varustettu. Kolmannen laidoitus oli melkeen valmis. Tukevasti rakennetuilta ja siisteiltä näyttävät nämäkin alukset. Vasta mainitussa kuaftossa olevan saman tyyppin aluksen kuva esitetään tässä.



Soutuveineitä.

Sen takana nähdään epäselvästi rakennuksen alaisen aluksen keulapuoli ja keskiosa. Se on 28 jalkaa pitkä ja 71/2jalkaa leveä moottoriveneen runko, joka rakennetaan hra V. Pohjolalle. Rungon hinta on 785 mk.

Mitään muita aluksia ei tammikuun keskivaiheilla Blekholman veistämöllä rakennettu.



Jollia.

Siistejä soutuveineitä on veistämöllä varastossa. Ne, jotka kuvassamme ovat kölillään, ovat 14 jalan pituisia ja maksavat täydessä kunnossa airoineen 270 á 240 mk., riippuen sisustustyön hienoudesta.

Ylempänä telineillä ylös-alaisin makaavat veneet ovat 12 jalan pituisia ja maksavat 230 mk.

Vielä löydämme eräästä suojasta pieniä sievoisia jollia, jotka ovat sopivia esim. purjealuksille. Ne ovat 71/2 jalan pituisia ja maksavat noin 145 mk. Joku 91/2 jalan pituinenkin on joukossa.

Blekhholman veistämön laajoissa suojissa on vanhan tavan mukaan talviteloilla useita Uudenmaan pursiklubin aluksia. Mutta tilaa uutisrakennustöille siellä vielä varsin hyvin on.

Juho Juhonpoika.

Donata.

Niiden aluksien joukossa, jotka Uudenmaan pursiklubin ylimääräisessä kilpapurjehduksessa syysk. 15 p. 1901 kunnostivat itseensä, oli myöskin hra V. Paerschin 2,5 valöörin mittainen kölialus Donata. Mainitun kilpailun kestäessä puhalsi tuuli ESE:stä noin 7 Beaufortin asteen voimalla. Muutamat Donataa paljoo suuremmatkin alukset, pienemmistä puhumattakaan, saivat jo ennen kilpailun alkua mikä minkin vamman, jotteivät voineet siihen ensinkään ottaa osaa, ja toisten täytyi keskeyttää kilpailu, kun taas toiset eivät ollenkaan lähteneet satamasta iikkeelle. Donata sitä vastoin, oka on kovan sään alus, kesti reivatuilla purjeillaan muutamien muiden aluksien kanssa mainitun päivän tuulen erinomaisesti ja sai hyvin ansaitun ensimmäisen palkinnon.



Donata, jonka on konstrueerannut hra A Vestin, rakennettiin Turun veneveistämöllä v. 1900. Sen mitat ovat seuraavat: suurin pituus 10,83 m, pituus vesirajassa 7,23 m, suurin leveys 2,51 m ja kulkee se 1,52 m syvässä. Purjeiden pinta-ala on 50,91 neliometriä.

Kilpapurjehduksissa Donatalla ylimalkaan ei ole menestyksen toiveita, jollei tuulta ole niin paljon, että aaltojen harjat valkoisina kuohuvat. Mutta silloin se kyllä on vaarallinen kilpakumppani. Pari ensimmäistä ja muutamia toisia palkintoja on tämä alus tietääkseni tähän asti Helsingin kilpapurjehduksissa saanut.

Kuvassamme nähdään Donata sellaisena kuin se viime syysk. 15 p:n kilpailussa esiintyi. Se on jo paluumatkalla sivuuttanut palkintotuomarilaivan, joka näkyy etäämpänä, ja nostanut klubin lipun sekä rientää Blekholman satamaan.

J. F. S

- **America-pokaali.** Tänä vuonna ei kilpailua America-pokaalista tule tapahtumaan. Mutta ulkomaalaiset urheilulehdet luulevat varmaan tietävänsä, että hra Thomas Lipton aikoo rakennuttaa Shamrock III:n kilpaillaksensa sillä vielä kerran mainitusta pokaalista elokuussa v. 1903. Aivan luultavana pidetään, että Watson tulee piirustamaan tämän uuden aluksen, ja yhtä luultava on, että sitä tulee ohjaamaan kapt. Sycamore saman miehistön avulla, joka viime vuonna hoiti englantilaista kutteria.

- **Pokaalikipailu ja rakkaus.** Etevät amerikalaiset urheilijat kertovat, että hra Thomas Lipton viime Amerikan-matkallaan olisi tehnyt sen lupauksen, ettei hän mene naimisiin, ennenkuin on voittanut America-

- **Purjehdus maapallon ympäri.** Muutamat nuoret amerikalaiset ovat lähteneet purjehdusretkelle maapallon ympäri vesirajassa 48 jalan (14,65 m) pituisella jahdilla, nimeltä Volante. Retki tehdään Suezin kanavan kautta ja Panaman kannaksen poikki alus kuletetaan rautateitse. Sen jälkeen purjehditaan Antillien ohi ja päätetään matka New Yorkissa, josta se on alkanutkin. Yhdeksän kuukautta arvellaan matkaan kuluvan.pokaalin.

- **Välimeren regatat** ovat tänä vuonna määrättyt tapahtuviksi seuraavina aikoina: kilpailu Nizzassa helmik. 27 — maalisk. 8 p., Mentonessa maalisk. 10—11 p., San Remossa maalisk. 13—19 p., Monacossa maalisk. 21—24 p., Cannesissa maalisk. 30 p. — huhtik. 20 p., Toulonissa huhtik. 26—27 p. ja Marseillessa toukok. 5—11 p. Viimemainitun kaupungin edustalla kilpaillaan m. m. Coupe de France nimisestä pokaalista, josta, kuten ennen olemme kertoneet, Abruzzien herttua Regio Yacht Club Italianon edustajana on vaatinut Union des Yachts nimistä ranskalaista purjehdusseuraa kilpailemaan.

Klaava

Klaava Media kustantaa tieto- ja harrastekirjoja
ensisijaisesti e-kirjoina.

www.klaava.fi

Palaute, asiakaspalvelu ja kirjaehdotukset: kirja@klaava.fi

Puhelin: 09-23165599