

# Limisaumaisen puuveeneen veisto

## Perinteen harjoittajat ja tuntijat

Limisaumainen puuveene on ollut Suomessa vuosisatoja tuttu näky niin sisävesillä kuin merelläkin. Se on eri muodoissaan ollut korvaamaton kulkuväline tuhansien järvien maassa ja olennainen osa kalastuksen perinnettä. Yhä tänä päivänä limisaumainen puuveene nauttii koko kansan arvostusta, mutta veneen rakennusperinnön ja sitä kautta veneiden säilyminen ei ole itsestään selvää.

Limisaumaisia puuveeneitä veistävät, eli rakentavat, ammattimaiset veneveistäjät ja aktiiviset harrastajat sekä alan opiskelijat. Veneenveistoa voi Suomessa opiskella vielä muutamissa eri oppilaitoksissa, mutta niiden oppilaitosten lukumäärä, jotka veneenveistokoulutusta tarjoavat, on jatkuvasti vähentynyt. Pääosa opiskelijoista on yleensä miehiä, ja aikuisopiskelijoiden osuus on suuri. Niin ikään lähes kaikki ammatinharjoittajat ovat miehiä. Nuoriksi katsottavien ammatinharjoittajien osuus on vähäinen.

## Perinteen harjoittaminen

Puuveeneen rakentamisessa tunnetaan kaksi pääasiallista tapaa, jolla veneen runko laudoitetaan. Tasasaumaisessa veneessä lautojen pitkät syrjät sovitetaan ”puskuun” toisiaan vasten, jolloin lautojen välinen sauma veneen kyljessä on sileä, niin sanottu tasasauma. Limisaumaveneessä ylemmän laudan sisäpuolen alareuna tulee jonkin verran alemman laudan yläosan päälle. Jotta saumasta saadaan tiivis, höylätään alemman laudan yläreunan ulkopintaan muuttuvakulmainen viiste siten, että seuraava yläpuolinen lauta asettuu tiiviisti saumaa vasten. Myös lautojen päihin höylätään lyhyehköt viisteet, jotta laudat asettuvat päistään koko leveydeltään samalle tasolle keula- ja perävantaaseen työstettyyn lautauraan. Limisaumarakenteessa lautojen pitkät saumat liitetään toisiinsa litteillä venenauloilla naulaamalla ja naulojen päät ”kotkaamalla”, tai kuparista valmistetuilla nauloilla ja prikoilla yhteen niittaamalla.

Mikäli laudoitus tehdään vanerilaudoista, voidaan lautojen saumat myös liimata esimerkiksi kaksikomponenttisillä epoksiliimoilla, jolloin muita kiinnikkeitä ei tarvita. Hyvin sovitettua saumaa ei tarvitse välttämättä tiivistää mitenkään. Tiivistämiseen voi käyttää saumaan pitkittäin asetettua puuvillalankaa tai nykyaikaisia liimamassoja. Perinteisesti tiivistämisessä on voitu käyttää myös tervaa ja eläinten karvoja.

Tasasaumarakenteessa laudat kiinnitetään valmiiksi veneen mallikaarten avulla etukäteen paikoilleen asetettuihin kaariin. Limisaumaveneessä kaaret asennetaan laudoituksen valmistuttua. Painokaaret tehdään esimerkiksi tammesta tai saarnesta. Ne pehmitetään erityisessä laatikossa, *pasussa*, jonne johdetaan kuumaa vesihöyryä. Tämän pasuttamiseksi kutsutun työvaiheen jälkeen ne taivutetaan ja painetaan paikoilleen. Kaaria on valmistettu myös tuoreista kuusentaimien rungoista tai katajasta. Nykyaikaisessa veneenrakennuksessa voidaan käyttää myös puuvilluista liimaamalla muotoon laminoituja kaaria.

Painokaaret asennetaan siten, että ne kulkevat laudoituksen sisäpuolella lautasaumojen yli ja kiinnitetään laidoitukseen näistä kohdista yleensä niittaamalla. Painokaari ei tue lautaa sen leveys suunnassa. Kaaritukseen voidaan käyttää myös ns. veistokaaria, jotka ovat massiivisia puusta valmistettuja jäykkiä kaaria. Veistokaaret sovitetaan veneen sisälle laudoitusta vasten siten, että ne seuraavat tarkasti laudoitusta ja tukevat lautaa myös sen leveys suunnassa. Veistokaaret kiinnitetään laidoitukseen yleensä ruuveilla tai nauloilla. Kiinnittämiseen on käytetty myös puutappeja. Limisaumaveneet rakennetaan yleensä mallikaarien päälle. Perinteisiä veneitä on valmistettu myös vapaasti ilman mallikaaria.

Limisaumaveneen laudoituksessa on yleensä käytetty mäntyä, kuusta tai haapaa. Veneitä valmistetaan myös vanerilaudasta, jolloin lautojen pituutta joudutaan jatkamaan esimerkiksi liimaamalla, koska vanerilevyjen standardimita on yleensä liian lyhyt laudoituslautojen valmistukseen. Uusimpana materiaalisovelluksena on kotimainen Vendia-venelauta.

## Perinteen taustaa ja historiaa

Veneen asemaa suomalaisessa kulttuurissa kuvaa se, että se on jousen ohella ainoa ihmisen valmistama esine, joka esiintyy tuhansien vuosien takaisissa kalliopiiroksissa ja -maalauksissa. Ensimmäiset todisteet veneiden käytöstä löytyvät näistä noin 5 000 vuotta vanhoista kivikautisista maalauksista. Suomesta on löydetty muutamia kivikautisia meloja ja ruuhia, mutta varsinaiset venelöydöt ovat alle tuhat vuotta vanhoja.

Vesistöjen rikkomassa muinaisessa Suomessa vene mahdollisti liikkumisen laajalla alueella. Limisaumavene kehittyi varhaisesta haaparuudesta eli haapiosta. Haapio oli haavan rungosta kovertamalla ja runkoa lämmittämällä avarrettu ruuhentyyppinen vene. Veneen laitojen korkeutta ja kantokykyä lisättiin asentamalla runkoon lisälaudat. Vähitellen runkopuun osuus pieneni ja laitalautojen määrä kasvoi. Metallisten naulojen lisäksi lautoja liitettiin toisiinsa ohuilla puunjuurilla tai nahkasaukaleilla ”ompelemalla”. Esimerkiksi Hartolasta on löydetty vuosiin 1025-1065 eaa ajoittuva ommeltu vene.

Suomessa veneiden muoto ja malli vaihtelevat maantieteellisen sijainnin ja käyttötarkoituksen mukaan. Rungon leveyttä, syvyyttä ja pituutta on hallittu muun muassa lautaparien lukumäärällä ja lautojen leveydellä. Perän leveys vaihtelee leveähköstä ja suorasta peräpeilistä täysin suippoon perään. Yleisesti voidaan sanoa, että merelle tehty vene on leveämpi ja syvämpi kuin järvi- tai jokiveneet. Meriveneen perä voi olla peräpeilinen tai suippo. Pohjois-Suomen jokiveneet on useimmiten rakennettu kolmella lautaparilla pitkiksi ja kapeiksi. Järvialueen veneet ovat näiden välimuotoja. Merellä, järvialueilla ja jokivesillä on omat mallinsa. Myös perämoottorien yleistymisen on vaikuttanut etenkin rungon peräosan kantavuuteen ja peräpeilin muotoon.

### Limisaumaisen puuveeneen veisto

Mukana kansallisessa luettelossa

<b>Sijainti</b>	Suomi
<b>Asiasanat</b>	veneveisto, puuveeneet, limisauma, limisaumainen vene



Kuva: Kansallismuseo/ Suomen merimuseo



Limisaumaisen puuveeneen veistoa



Kuva: Kansallismuseo/ Suomen merimuseo

Veneenveistotaito oli ennen yleisempää kuin nykyään. Esimerkiksi 1800-1900 -luvulla osattiin saaristossa lähes joka talossa valmistaa veneitä omaan käyttöön. Myös ammattimaisia veneenveistäjiä oli runsaasti ympäri maata. Limisaumatekniikkaa pidetään yleisesti pohjoiseurooppalaisena veneen ja laivanrakennustapana. Limisaumatekniikalla on rakennettu myös suurempia aluksia, kuten viikinkialuksia ja keskiaikaisia koggia.

## Perinteen eteenpäin välittäminen

Suomessa on tällä hetkellä neljä oppilaitosta, jotka antavat opetusta puurakenteisen veneen valmistamisesta. Näitä ovat Ammattiopisto Livia Paraisilla, Ammattiopisto SAMIedu Savonlinnassa, Eurajoen kristillinen opisto sekä Perinnekeskus Kuggom Loviisassa. Suoritettavat tutkinnot vaihtelevat veneenveistäjän noin vuoden perustutkinnosta runsaan kahden vuoden artesaanitutkintoon. Aikaisempaa koulutusta tai kokemusta vaativia veneenrakentajan ammattitutkintoja on myös tarjolla. Lisäksi kansalaisopistot eri puolilla Suomea järjestävät kursseja veneveistossa.

## Perinteen tulevaisuus

Veneenveistokoulutusta ja tietoa limisaumaisen veneen rakentamisesta on toistaiseksi kohtuullisen hyvin saatavilla. Limisaumaisen veneen rakenne on melko yksinkertainen ja koko yleensä enintään kuusi metriä. Sen rakentaminen ei vaadi kovin suurta tilaa. Joitakin erikoistyökaluja tarvitaan, mutta useimmat niistä voi valmistaa itse. Toistaiseksi puutavaraa on saatavilla, mutta pidemmällä aikavälillä riittävän kookkaan ja laadukkaan puutavaran saanti voi hankaloitua. Esimerkiksi veneen laudoituksen parhaiten soveltuva mänty on kasvanut noin 150 vuotta sekametsässä. Nykyisissä talousmetsissä ei tällaisen puun saanti ole aina mahdollista.

Veneenrakennusperinne voi myös muuttua. Ajan kuluessa vanhat, perinteiset veistomenetelmät säilyvät mahdollisesti vain dokumentteina museoiden arkistoissa. Uudet materiaalit mahdollistavat erilaisia tapoja toteuttaa limisaumainen vene. Korkealaatuiset, sorvatuista viiluista ja kestävästä liimoista valmistetut vanerit mahdollistavat kevyen ja kestävästi veneen rakentamisen. Vaneriveneissä on esimerkiksi mahdollista minimoida tarvittavien kaarten määrä, vaikka vene muuten on limisaumatekniikalla laudoitettu. Uudet materiaalit ja rakenteet voivat vähentää myös veneen huoltamiseen käytettyä aikaa ja vaivaa. Suomalainen Vendia Woods on kehittänyt ulkomaisissa veneenrakennusalan ammattilehdissäkin esitellyn Vendia-venelaudan. Tavallinen vaneri on tehty sorvatuista viiluista, mutta Vendia-lauta on liimattu leikatuista viiluista ja sen ulkopinnat ovat pituussuunnassa syynsuuntaisia. Vendia-laudassa yhdistyvät osin vanerin helppokäyttöisyys ja tasalaatuisuus sekä massiivipuulaudan ulkonäkö.

Limisaumavenheitä rakennetaan harrastusmielessä jossakin määrin itselle. Ratkaisevaa kuitenkin on, löytyykö ammattimaisille veistäjille riittävästi sellaisia asiakkaita, jotka ovat halukkaita tilaamaan itselleen käsityönä tehdyn puurakenteisen veneen.

Suomi on mukana yhteispohjoismaisessa hakemuksessa esittämässä limisaumaista puuvenettä Unescon ihmiskunnan aineettoman kulttuuriperinnön luetteloon. Hakemus on jätetty Unescolle maaliskuussa 2020, ja tuloksia sen osalta odotetaan saatavaksi joulukuussa 2021. Tukensa hakemukselle on antanut 19 puuvenealalla toimivaa tahoa ja veneenveistäjiä. Esitys limisaumaveneperinteestä on ensimmäinen, jonka kaikki pohjoismaat ovat tehneet yhdessä. Esityksen ja toivottavan luettelonimityksen tarkoituksena on turvata limisaumainen puuveneperinne ja sen suojelutoimet.

## Ilmoituksen taustalla olevat yhteisöt

### Yhdistykset

[Airisto Segelsällskap rf. \(http://www.airistosegelsallskap.fi/\)](http://www.airistosegelsallskap.fi/)

[Bosund båt-, fiske- och jaktmuseum ry \(https://bosundbatmuseum.com/\)](https://bosundbatmuseum.com/)

Gip-Jiippi (Yhteenliittymä)

[Houtskär Allmogebåtsförening rf \(http://www.houtsarsallmogesglare.net/\)](http://www.houtsarsallmogesglare.net/)

[Houtskär Båtklubb rf. \(http://www.houtsarsbatklubb.com/\)](http://www.houtsarsbatklubb.com/)

[Houtskär Kulturgille rf. \(http://www.prohoutskar.fi/cms/\)](http://www.prohoutskar.fi/cms/)

[Iniö Båtklubb rf. \(https://www.inionvenekerho.com/\)](https://www.inionvenekerho.com/)

[Kirkkonummen Perinneveneyhdistys St. Nikolaus ry. \(http://stnikolaus.net/\)](http://stnikolaus.net/)

[Klassiska Båtar rf \(https://www.klave.org/?lang=sv\)](https://www.klave.org/?lang=sv)

[Korpo Hembygdsförening rf. \(http://www.korpo.hembygd.fi/start/\)](http://www.korpo.hembygd.fi/start/)

[Korpo Sjöfarare rf. \(http://www.korposjofarare.fi/\)](http://www.korposjofarare.fi/)

[Kotkan Pursiseura ry - Kotka segelsällskap rf \(http://www.kotkanpursiseura.fi/\)](http://www.kotkanpursiseura.fi/)

[Kuopion Puuveneistäjät ry \(http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/\)](http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/)

Kustavin Perinnevenepurjehtijat ry

[MYS \(Mahogany Yachting Society\) \(https://mys.fi/\)](https://mys.fi/)

[Puuveneistäjät ry. \(http://www.puuveneistajat.fi/\)](http://www.puuveneistajat.fi/)

[Raumanmeren puuveneilijät \(https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/\)](https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/)

Suomenlahden Puuveneilijät ry

[Turunmaan Perinneveneyhdistys ry. \(http://www.perinnevene.com/index.phtml\)](http://www.perinnevene.com/index.phtml)

[Östnyländs Allmogebåtsförening rf. \(http://www.allmogebat.fi/framsidan/\)](http://www.allmogebat.fi/framsidan/)

### Museot ja instituutiot

[Forum Marinum \(http://www.forum-marinum.fi/fi/\)](http://www.forum-marinum.fi/fi/)

[Kansallismuseo / Suomen merimuseo \(http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo\)](http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo)

[Kvarkens Båtmuseum \(http://museum.malax.fi/\)](http://museum.malax.fi/)

[Sjöhistoriska Institutionen vid Åbo Akademi \(http://www.sjohistoriska.abo.fi/\)](http://www.sjohistoriska.abo.fi/)

[Skärgårdsmuseet \(Rönnäs, Loviisa\) \(http://skargardsmuseum.blogspot.fi/\)](http://skargardsmuseum.blogspot.fi/)

## Veneenveistäjät ja muut asiantuntijat

### Veistäjät

Marko Nikula, Eero Ranta, Petter Mellberg, Joel Simberg, Jukka Salo, Jukka Viinikainen, Lennart Söderlund, Jan Backman, Veijo Sorvali, Jari Vanhatalo, Erkki Lönnqvist, Allan Savolainen, Riku Nylund

### Asiantuntijat

Esko Mattsson, Harro Koskinen, Bosse Mellberg, Markku Jussila, Kari Herhi, Juha Herranen, Sami Uotinen, Stefan Hellström, Leo Skogström, Tero Lehti, Tuomas Nuotio, Rabbe Smedlund, Visa Roine, Timo Back, Henry Forssell

## Lähteet ja linkkejä muihin tietolähteisiin

### Verkkosivustot

[Bransskär - saaristosäätiö \(https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem\)](https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem)

[Houtskär allmogeseglare \(http://www.houtsarsallmogeseglare.net/\)](http://www.houtsarsallmogeseglare.net/)

[Houtskärs båtklubb \(http://www.houtskarsbatklubb.com/\)](http://www.houtskarsbatklubb.com/)

[Jakobstads båtvarv \(https://www.jakobstadsbatvarv.fi/\)](https://www.jakobstadsbatvarv.fi/)

[Miilu-Boats \(https://miiluboats.com/\)](https://miiluboats.com/)

Museovirasto: [Kaustislainen viulunsoitto ja pohjoismainen limisaumaveneperinne ehdolla Unescon aineettoman kulttuuriperinnön luetteloon \(https://www.museovirasto.fi/fi/ajankohtaista/kaustislainen-viulunsoitto-ja-pohjoismainen-limisaumaveneperinne-ehdolla-unescon-aineettoman-kulttuuriperinnon-luetteloon\)](https://www.museovirasto.fi/fi/ajankohtaista/kaustislainen-viulunsoitto-ja-pohjoismainen-limisaumaveneperinne-ehdolla-unescon-aineettoman-kulttuuriperinnon-luetteloon)

[Puuvane.net -keskustelufoorumi \(https://www.puuvane.net/keskustelu/\)](https://www.puuvane.net/keskustelu/)

[Puuvaneveistäjät ry \(http://www.puuvaneveistajat.fi/\)](http://www.puuvaneveistajat.fi/)

[Vallilan veneveistämö \(http://vallilanveneveistamo.fi/\)](http://vallilanveneveistamo.fi/)

[Vendia Woods \(http://www.vendia.fi/valintasivu\)](http://www.vendia.fi/valintasivu)

[Veneveistäjä Marko Nikula \(http://www.veeneerakentaja.com/\)](http://www.veeneerakentaja.com/)

Yle Uutiset 25.8.2016: [Limisaumainen puuvane halutaan talteen Unescon listalle - "Ei laiteta vitriiniin" \(http://yle.fi/uutiset/3-9113981\)](http://yle.fi/uutiset/3-9113981)

### Kirjallisuus

Broch, Ole-Jacob 1997. Puuvane - limisauma, tasasauma, ristiinlaminointi, korjaukset ja huolto. Helsinki: Opetushallitus.

Chapelle, Howard 1969. Boatbuilding - a complete handbook of wooden boat construction. New York: W.W.Norton Company.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm 1999. Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk årsbok 1998-1999. Borås: Centraltryckeriet Åke Svenson AB.

Klippi, Yrjö & Aromaa, Juha & Klippi, Pyry 2015. Puuvane Suomessa. Helsinki: ReadMe.fi.

Perälä, Osmo 2011. Puuvane – veistäminen, kunnostaminen, perinne. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

Pälviranta, Edgar 1997. Veneenrakennuksen oppikirja – lauta- ja rimarakenteiset U-pohjaiset soutu- ja perämoottoriveneet. Helsinki: Opetushallitus.

Rovamo, Pertti & Lintunen, Martti 1995. Suomalainen puuvane. Porvoo: WSOY.

Rössel, Greg 2000. Building small boats. North Brooksville: WoodenBoat Publications.

Simmons, Walter, J. 1980. Lapstrake Boatbuilding. Camden: International Marine Publishing Company.

### Koulutusta limisaumaveneiden rakentamisessa

[Ammattiopisto Livia, Parainen \(http://www.livia.fi/fi/koulutus/veeneerakennus\)](http://www.livia.fi/fi/koulutus/veeneerakennus)

[Ammattiopisto SAMIedu, Savonlinna \(https://www.samiedu.fi/hakijalle/tutkinnot/perustutkinnot/veeneerakennuksen-perustutkinto/\)](https://www.samiedu.fi/hakijalle/tutkinnot/perustutkinnot/veeneerakennuksen-perustutkinto/)

[Eurajoen kristillinen opisto, Eurajoki \(http://www.eko.fi/veeneerakennus-o\)](http://www.eko.fi/veeneerakennus-o)

[Perinnekeskus Kuggom, Loviisa \(https://www.kuggom.net/puuvaneveisto\)](https://www.kuggom.net/puuvaneveisto)

Kansalaisopistot eri puolilla Suomea

---

Noudettu kohteesta "[https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Limisaumaisen\\_puuvaneen\\_veisto&oldid=24533](https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Limisaumaisen_puuvaneen_veisto&oldid=24533)"

Sivua on viimeksi muutettu 26. maaliskuuta 2020 kello 16.21.

Sisältö on käytettävissä lisenssillä [CC BY 4.0](#), ellei toisin ole mainittu.



# Building clinker boats

## Practitioners and people who know the tradition well

Wooden clinker boats have been a familiar sight in Finland for centuries, both on inland waters and at sea. In its various forms, they have been an irreplaceable mode of transport in the 'Land of a Thousand Lakes' and an essential element in the fishing tradition. To this day, the clinker boat is cherished and appreciated by the entire population, but the continuation of the building tradition is by no means a certainty.

Clinker boats are made by professional boatbuilders, active hobbyists and students in the field. In Finland, boatbuilding can be studied in a variety of institutions, but numbers have seen a constant downward trend. The majority of the students are usually men, and the percentage of adult students is high. Similarly, almost all of the actual professionals are male. The proportion of young professionals is low.

## Practising of the tradition

Two primary methods are known for planking a wooden boat. In a carvel-built boat, the long edges of the planks are fitted evenly against each other to form a smooth seam on the side of the boat. In a clinker-built boat, the lower inside lip of the upper plank overlaps slightly with the upper section of the lower plank. To make a tight seam, a varying-angle bevel is planed in the outer surface to ensure that the upper board fits snugly against its counterpart. Short bevels are also planed at the ends of the planks so that the entire width of the plank ends settles flush at the stem rabbet and transom. In a clinker structure, the long seams of the boards are fastened with flat clenched nails which are clinched or riveted. Fastening can be made with copper nails and washers, too.

If the planking is made of plywood planks, the seams can also be glued with two-component epoxy adhesives, for example, in which case no other fasteners are required. A properly fitted seam does not necessarily require sealing. The seams can be sealed with either cotton string run longitudinally along the seam, or with modern adhesive compounds. The traditional sealing methods have also included tar and animal fur. In a carvel structure, the planks are attached to the frames which are installed by the use of molds. In a clinker boat, the frames are installed once the planking is in place. The steam bent frames are made of oak or ash, for example. They are softened in a special steam box, a *pasu*, into which hot steam is led ('pasuttaminen'). After this the frames are bent and pressed into place. Sometimes, frames have also been manufactured from the trunks of fresh spruce saplings or juniper. In modern boatbuilding, frames made of glued plies laminated into shape can also be used.

The bent frames are installed in such a way that they run across the seams inside the planking. They are usually fastened in place with rivets. The frames do not support the planks laterally. Sawn frames, which are rigid frames manufactured from solid wood, can also be used to construct framing. Sawn frames are fitted against the planking inside the boat to conform exactly to the shape and support the planks in the lateral direction as well. The frames are usually attached to the planking with screws or nails. Wooden dowels have also been used to attach them. Clinker boats are typically built on molds. Traditional boats have also been built freely without templates.

The planks of a clinker boat are usually pine, spruce or aspen. Boats are also made from plywood planks, in which case it is necessary to extend their length by means of gluing, for example, since standard plywood boards are usually too short for planking. The latest material application is the Finnish Vendia boat plank.

## The background and history of the tradition

A testament to the clinker boat's status in Finnish culture is the fact that, with the exception of the bow, it is the only man-made item depicted in centuries-old cave drawings and paintings. The first evidence of using boats can be found in Stone Age paintings dating back some 5,000 years. Some paddles and carved flat-bottom boats from the Stone Age have been found in Finland, but the actual boat discoveries are less than a thousand years old.

In a country such as Finland that is strewn with lakes and other water systems, a boat enabled wide-ranging mobility. The clinker boat was developed from the early flat-bottom boat made from aspen ('haapio'). This type of boat was made from the trunk of an aspen tree by carving and expanding the trunk with heat. The sides were elevated and the capacity increased by installing additional planks on the hull. Gradually, the proportion of the trunk forming the hull decreased while the number of siding planks increased. In addition to using metal nails, the planks were in a way sewn together with thin tree roots or leather strips. A sown boat made between 1025 and 1065 BC was discovered in Hartola area, for example.

In Finland, the shape and design of boats has tended to depend on geographical location and purpose of use. The width, depth and length of the hull has been adjusted by changing the number of plank pairs and varying their width. The width of the stern has ranged from a wide and straight transom to a fully pointed stern. Generally speaking, boats which have been used at sea are wider and deeper than boats made for lakes and rivers. The stern of a boat at sea area can be pointed or have a flat transom. The river boats used in Northern Finland are usually long and narrow, and consist of three plank pairs. The boats in the lake regions fall somewhere in between. In other words, boat designs differ depending on whether they are used at sea or on lakes or rivers. The spreading of outboard motors has also affected the carrying capacity of the stern and the shape of the transom.

Boat building used to be a much more common skill than it is nowadays. In the archipelago area during the 19th and 20th centuries, for example, nearly every household had someone who could make a boat for personal use. There were also plenty of professional boatbuilders around the country. The clinker method is generally regarded as a northern European boat and shipbuilding method. It has been used to make larger vessels as well, such as Viking ships and cogs in the Middle Ages.

## The transmission of the tradition

### Building clinker boats

In the national inventory

**Location** Finland

**Tags** [wooden boats](#), [boatwrights](#), [boatbuilders](#), [veneenevisto](#), [puuveneet](#), [limisaumainen vene](#)



Building a clinker boat

the planking is in place. The steam bent frames are made of oak or ash, for example. They are softened in a special steam box, a *pasu*, into which hot steam is led ('pasuttaminen'). After this the frames are bent and pressed into place. Sometimes, frames have also been manufactured from the trunks of fresh spruce saplings or juniper. In modern boatbuilding, frames made of glued plies laminated into shape can also be used.

The bent frames are installed in such a way that they run across the seams inside the planking. They are usually fastened in place with rivets. The frames do not support the planks laterally. Sawn frames, which are rigid frames manufactured from solid wood, can also be used to construct framing. Sawn frames are fitted against the planking inside the boat to conform exactly to the shape and support the planks in the lateral direction as well. The frames are usually attached to the planking with screws or nails. Wooden dowels have also been used to attach them. Clinker boats are typically built on molds. Traditional boats have also been built freely without templates.

The planks of a clinker boat are usually pine, spruce or aspen. Boats are also made from plywood planks, in which case it is necessary to extend their length by means of gluing, for example, since standard plywood boards are usually too short for planking. The latest material application is the Finnish Vendia boat plank.



Picture: The National Museum of Finland / The Maritime Museum of Finland.

There are currently four schools in Finland that provide education in building wooden boats: Ammattiopisto Livia (Livia College), Eurajoen kristillinen opisto (Eurajoki Christian College) and Ammattiopisto SAMI (Vocational College SAMIedu) train students in clinker boat building, each having a round 10 students per year. Kuggom Wooden Boat School / Borgå Folk Academy organizes boatbuilding courses as well. The study programmes vary from a basic qualification in boatbuilding, which takes about a year, to an artisan's qualification, which takes slightly over two years. Boatbuilder qualifications that require prior education or experience are also available. In addition to this, adult education centers around Finland provide wooden boatbuilding courses.

## The future of the tradition

At present, boatbuilding education and information on how to build a clinker boat is fairly widely available. Clinker boats are usually no more than six metres long and quite simple in terms of their structure. Building one does not require a lot of space. Some special tools are needed, but most of them can be made by builder himself. Wood is currently available but in the long term, getting sufficiently large high-quality wood may become more difficult. For example, pine, which is best for planking, has grown in mixed forests for some 150 years. Obtaining this type of wood from modern commercial forests is not always possible.

The boatbuilding tradition may also change. In time, old and traditional boatbuilding methods may be preserved as nothing more than documents in museum archives. New materials enable different ways of making clinker boats. High-quality plywood made from turned veneer and durable glue enables the construction of light and durable boats. For example, it is possible to minimise the quantity of frames required, even if the boat is otherwise made with the clinker method. New materials and structures can also reduce the time and effort spent on boat maintenance. The Finnish company Vendia Woods has developed the Vendia marine plank, which has been featured in foreign professional magazines in the field. Regular plywood is made of turned veneer, but the Vendia planks consist of glued ply sheets and the external surfaces follow the grain in the longitudinal direction. The Vendia planks combine the consistent quality and ease of use of plywood with the appearance of solid wood planks.

Some hobbyists build clinker boats for personal use. In terms of preserving the tradition, however, the most important question is whether or not professional boatbuilders will continue to have enough customers who want a hand-made wooden boat.

Finland has accompanied a Nordic nomination for the inscription of wooden clinker-built boat tradition on UNESCO's List of Intangible Cultural Heritage. Unesco has received the nomination on March 2020, and the decision on whether the nomination is accepted will be received in December 2021. A total of 19 Finnish communities operating in the field support the submission of the nomination. Inscription of wooden clinker-built boat tradition is the first of its kind that has been made in a co-operation of all Nordic countries. The object of the inscription is to safeguard the clinker boat tradition and the safeguarding processes themselves.

## The communities behind this submission

### NGOs

[Airisto Segelsällskap rf. \(http://www.airistosegelsallskap.fi/\)](http://www.airistosegelsallskap.fi/)

[Bosund båt-, fiske- och jaktmuseum ry \(https://bosundbatmuseum.com/\)](https://bosundbatmuseum.com/)

Gip-Jiippi (Yhteenliittymä)

[Houtskär Allmogebåtsförening rf \(http://www.houtsarsallmogeseglare.net/\)](http://www.houtsarsallmogeseglare.net/)

[Houtskär Båtklubb rf. \(http://www.houtsarsbatklubb.com/\)](http://www.houtsarsbatklubb.com/)

[Houtskär Kulturgille rf. \(http://www.prohoutskar.fi/cms/\)](http://www.prohoutskar.fi/cms/)

[Iniö Båtklubb rf. \(https://www.inionvenekerho.com/\)](https://www.inionvenekerho.com/)

[Kirkkonummen Perinneveneyhdistys St. Nikolaus ry. \(http://stnikolaus.net/\)](http://stnikolaus.net/)

[Klassiska Båtar rf \(https://www.klave.org/?lang=sv\)](https://www.klave.org/?lang=sv)

[Korpo Hembygdsförening rf. \(http://www.korpo.hembygd.fi/start/\)](http://www.korpo.hembygd.fi/start/)

[Korpo Sjöfarare rf. \(http://www.korposjofarare.fi/\)](http://www.korposjofarare.fi/)

[Kotkan Pursiseura ry - Kotka segelsällskap rf \(http://www.kotkanpursiseura.fi/\)](http://www.kotkanpursiseura.fi/)

[Kuopion Puuveneistäjät ry \(http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/\)](http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/)

Kustavin Perinnevenepurjehtijat ry

[MYS \(Mahogany Yachting Society\) \(https://mys.fi/\)](https://mys.fi/)

[Puuveneistäjät ry. \(http://www.puuveneistajat.fi/\)](http://www.puuveneistajat.fi/)

[Raumanmeren puuveneilijät \(https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/\)](https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/)

Suomenlahden Puuveneilijät ry

[Turunmaan Perinneveneyhdistys ry. \(http://www.perinnevene.com/index.phtml\)](http://www.perinnevene.com/index.phtml)

[Östnyländs Allmogebåtsförening rf. \(http://www.allmogat.fi/framsidan/\)](http://www.allmogat.fi/framsidan/)

### Museums and institutions

[Forum Marinum \(http://www.forum-marinum.fi/fi/\)](http://www.forum-marinum.fi/fi/)

[Kansallismuseo / Suomen merimuseo \(http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo\)](http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo)

[Kvarkens Båtmuseum \(http://museum.malax.fi/\)](http://museum.malax.fi/)

[Sjöhistoriska Institutionen vid Åbo Akademi \(http://www.sjohistoriska.abo.fi/\)](http://www.sjohistoriska.abo.fi/)

[Skärgårdsmuseet \(Rönnäs, Loviisa\) \(http://skargardsmuseum.blogspot.fi/\)](http://skargardsmuseum.blogspot.fi/)

## Boatbuilders

Marko Nikula, Eero Ranta, Petter Mellberg, Joel Simberg, Jukka Salo, Jukka Viinikainen, Lennart Söderlund, Jan Backman, Veijo Sorvali, Jari Vanhatalo, Erkki Lönnqvist, Allan Savolainen, Riku Nylund

## Other experts

Esko Mattsson, Harro Koskinen, Bosse Mellberg, Markku Jussila, Kari Herhi, Juha Herranen, Sami Uotinen, Stefan Hellström, Leo Skogström, Tero Lehti, Tuomas Nuotio, Rabbe Smedlund, Visa Roine, Timo Back, Henry Forssell

## Bibliography and links to external sources of information

### Websites

[Bransskär - saaristosäätiö \(https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem\)](https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem)

[Houtskär allmogeseglare \(http://www.houtsarsallmogeseglare.net/\)](http://www.houtsarsallmogeseglare.net/)

[Houtskärs båtklubb \(http://www.houtsarsbatklubb.com/\)](http://www.houtsarsbatklubb.com/)

[Jakobstads båtvarv \(https://www.jakobstadsbatvarv.fi/\)](https://www.jakobstadsbatvarv.fi/)

[Miilu-Boats \(https://miiluboats.com/\)](https://miiluboats.com/)

[Puuvene.net -keskustelufoorumi \(https://www.puuvene.net/keskustelu/\)](https://www.puuvene.net/keskustelu/)

[Puuveneveistäjät ry \(http://www.puuveneveistajat.fi/\)](http://www.puuveneveistajat.fi/)

[Vallilan veneveistämö \(http://vallilanveneveistamo.fi/\)](http://vallilanveneveistamo.fi/)

[Vendia Woods \(http://www.vendia.fi/valintasivu\)](http://www.vendia.fi/valintasivu)

[Veneveistäjä Marko Nikula \(http://www.veneenrakentaja.com/\)](http://www.veneenrakentaja.com/)

### Education in building clinker boats

[Ammattiopisto Livia, Parainen \(http://www.livia.fi/en\)](http://www.livia.fi/en)

[Eurajoki Christian College, Eurajoki \(http://www.eko.fi/veneenrakennus-o\)](http://www.eko.fi/veneenrakennus-o)

[Kuggom Traditions Center \(https://www.kuggom.fi/traebatsbygge\)](https://www.kuggom.fi/traebatsbygge)

[College SAMiedu \(https://www.samiedu.fi/en/Vocational\)](https://www.samiedu.fi/en/Vocational)

Adult education centres around Finland

### Literature

Broch, Ole-Jacob 1997. Puuvene - limisauma, tasasauma, ristiinlaminointi, korjaukset ja huolto. Helsinki: Opetushallitus.

Chapelle, Howard 1969. Boatbuilding - a complete handbook of wooden boat construction. New York: W.W.Norton Company.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm 1999. Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk årsbok 1998-1999. Borås: Centraltryckeriet Åke Svenson AB.

Klippi, Yrjö & Aromaa, Juha & Klippi, Pyry 2015. Puuvene Suomessa. Helsinki: ReadMe.fi.

Perälä, Osmo 2011. Puuvene – veistäminen, kunnostaminen, perinne. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

Pälviranta, Edgar 1997. Veneenrakennuksen oppikirja – lauta- ja rimarakenteiset U-pohjaiset soutu- ja perämoottoriveneet. Helsinki: Opetushallitus.

Rovamo, Pertti & Lintunen, Martti 1995. Suomalainen puuvene. Porvoo: WSOY.

Rössel, Greg 2000. Building small boats. North Brooksville: WoodenBoat Publications.

Simmons, Walter, J. 1980. Lapstrake Boatbuilding. Camden: International Marine Publishing Company.

---

Retrieved from "[https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Building\\_clinker\\_boats&oldid=24535](https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Building_clinker_boats&oldid=24535)"

This page was last edited on 26 March 2020, at 15:49.

Content is available under [CC BY 4.0](#) unless otherwise noted.



# Purjehtiminen perinteisillä limisaumaveneillä



## Perinteen harjoittajat ja tuntijat

Limisaumaiset perinneveneet ovat olleet purjehduskäytössä pitkään. Kehitys on kulkenut raakapurjeesta spriipurjeen kautta kahvelirikaukseen. Ensimmäinen purje saattoi olla rannalta katkaistu pieni lehtipuu, jota pidettiin pystyssä veneessä antamassa myötätuulella veneelle hyvän vauhdin. Aivan pienimpiä veneitä ei varustettu purjein.

Maamme rannikko- ja saaristoalueilla limisaumatekniikalla rakennettuja avoimia perinteisiä saaristolaisveneitä on käytetty vapaa-ajan purjehtimiseen pitkään. Muutama harva oli valjastanut ne vapaa-ajan käyttöön jo silloin, kun saaristolaisväestö käytti veneitä vielä niiden varsinaiseen tarkoitukseen, eli kalastukseen ja kuljetukseen. Perinneveneiden lisäksi purjein varustettuja huviveneitä valmistetaan edelleen limisaumatekniikalla. Kyseisillä veneillä purjehditaan ja niitä käytetään aivan kuten lasikuituisia, moderneja purjeveneitä.

Nämä saariston entiset työjuhdat ovat perinteisesti olleet pääosin yksityisessä omistuksessa. Yhä tänäkin päivänä veneet ovat vapaa-ajan käytössä olevia yksityisveneitä, joilla retkeillään, tai joissa vietetään jopa koko kesäloma. Veneitä on myös yhdistysten omistuksessa, jolloin niiden tarkoitus on antaa mahdollisuus kiinnostuneille kokeilla purjehtimista aikaisempien sukupolvien tavoin. Yhdistyksissä annetaan myös opetusta lapsille ja nuorille perinteisessä purjehdustaidossa ja esi-isien arkipäiväpuuhissa.

Purjehdusharrastus on suosittua toimintaa niin rannikon ja saariston paikallisväestön kuin myös vapaa-ajan asukkaidenkin keskuudessa. Nämä väestöryhmät toimivat yhdessä niin alan yhdistystoiminnassa kuin itse purjehdustapahtumissa. Tämä vahvistaa yhteenkuuluvuuden tunnetta.

Avonaisten limisaumarakenteisten veneiden nykykäytön tarkoitus on luoda rannikolla tai saaristossa asuville jonkinlainen side alueen vanhaan kulttuuriin sekä tutustua tapoihin tulla toimeen veden äärellä ja vesillä. Purjehduskunnossa olevia perinteisiä limisaumaveneitä on Suomessa noin kaksisataa kappaletta. Tässä luvussa eivät ole mukana puiset painoköyllä varustetut vapaa-ajan veneet, kuten esimerkiksi kansanveneet. Perinneveneseuroiksi luokiteltava yhdistyksiä on Suomessa vajaa kymmenen kappaletta. Monella tavallisella venekerholla on oma jaosto, jossa perinnepurjehdusta vaalitaan. Muutama yhdistys on keskittynyt alan museoiden ylläpitämiseen.

## Perinteen harjoittaminen

Veneiden käyttö ja purjehtiminen ovat selkeästi jaettavissa kahteen merkittävästi toisistaan poikkeavaan ryhmään. Kesän lomakautena näille veneille tarkoitettuja kilpailuja järjestetään kymmenkunta. Innokkaimmat hinaavat veneensä kilpailusta toiseen voitonkiilto silmissään. Kilpailutoiminta on merkittävästi vaikuttanut siihen, että vanhoja, jo kauan sitten käytöstä poistettuja veneitä on kunnostettu ja otettu uusiokäyttöön. Vanhojen veneiden korjaaminen on osittain vaikuttanut veistotaidon säilymiseen. Kilpailut ovat aina suuria yleisötapahtumia ja veneiden ollessa laitureissa yleisö pääsee tutustumaan niihin läheltä. Kun purjeet nostetaan, on yleisöllä mahdollisuus nähdä veneiden purjehtivan ja monessa tapauksessa seurata kilpailun etenemistä rannoilta ja laitureilta.

Aivan toisen veneiden käyttäjäkunnan muodostavat ne henkilöt, jotka ovat valinneet nämä avonaiset limisaumaveneet lomanviettoveneikseen. Veneillä tehdään päiväpurjehduksia nauttien kesälomien hienoista säistä. Suuremmat venetyypit on varustettu pienellä kajuutalla, jolloin useita vuorokausia tai viikkoja kestävä purjehduslomailu helpottuu, kun nukkumistilat kulkevat mukana. Nämä veneet ovat normaalisti kahvelirikattuja ja helposti yhden henkilön hallittavissa, kuten pienetkin veneet. Suuremmat veneet ovat poikkeuksellisesti varustettu myös moottorilla, mikä antaa määrätyn varmuuden sekä eliminoi mahdolliset tyynen sään haasteet ja näin varmistaa esimerkiksi mahdollisten sovittujen aikataulujen noudattamisen.

Merkittävä pohjoismainen tapahtuma *Vinden Drar* sai alkunsa Ahvenanmaalaisten harrastajien aloitteesta. Vuodesta 1985 *Vinden Drar* -lipun alla on noin kaksisataa pohjoismaalaista limisaumaveneharrastajaa viettänyt yhteisen heinäkuisen viikon. Tapahtuma on järjestetty vuosittain vuoroin Ahvenanmaalla, Norjassa, Ruotsissa, Tanskassa ja Färösaarilla. Kolme kertaa tapahtuma on järjestetty Suomessa, edellisen kerran vuonna 2018. Tapahtumaviikon aikana on mahdollisuus purjehtia muita pohjoismaisia limisaumaveneitä ja tutustua niiden ominaispiirteisiin. Viikon ohjelmaan kuuluu saaristokulttuuriin liittyviä esitelmiä sekä perinteiden harrastamista, ja limisaumainen vene on kaiken keskiössä.

### Purjehtiminen perinteisillä limisaumaveneillä

Mukana kansallisessa luettelossa

**Sijainti** Suomi

**Asiasanat** puuveneet, limisauma, limisaumainen vene, limilautavene, purjehtiminen



Purjehduskilpailun lähtöruuhkaa Naantalissa.  
Kuva: Markku Jussila.



Jouni Jylhä veistää "Porkarpaattia". Kuva: Harro Koskinen.



Purjehtiminen limisaumaisilla veneillä on periaatteessa helppoa. Jos on lapsena purjehtinut esimerkiksi pientä optimistijollaa, oppii perinnevenettä hallitsemaan muutamassa tunnissa. Perinneveneellä ja modernilla lasikuituveneellä purjehtimisessa periaate on aina sama: se, joka saa perinneveeneen kulkemaan poikkeuksellisen hyvin, oppii myös nopeasti maksimoimaan lasikuituveeneen vauhdin.

## Perinteen taustaa ja historiaa

Purjehdustaito on peräisin yhtä pitkältä ajalta, kuin vesillä on liikuttu. Saaristossa on purjehdittu ja soudettu yhtä kauan kuin siellä on asuttu. Luoviminen vastatuuleen raakatakilalla oli tehotonta ja sitä ei edes yritetty, vaan vastatuulella soudettiin tai odotettiin tuulen suunnan muuttuvan. Kirkko ja papit eivät myöskään olleet ihastuneet veneestä, joka nousi vastatuuleen, sillä he pitivät sitä pirun aikaansaannoksena. Veden kitka on pieni. Koska maanteitä ei ollut, liikkuminen vesitse oli aivan luonnollista niin merialueillamme kun sisävesillä. Vene oli elämän edellytys ja itsestäänselvyys. Veneillä käytiin kala-apajilla, haettiin lehdeksi ja heinät saarista, käytiin lypsämässä lehmät laidunsaarilla sekä siirrettiin laiduntavat lehmät ja lampaat. Purjein mentiin kaupunkkeihin myymään kala- ja muut tuotteet, pyhäisin purjehdittiin kirkolle.



Kahveliriiki. Masto, puomi, kahveli. Kolmiomallinen etupurje on ns. fokka.

1800-luvun loppupuolella Turussa Airisto Segelsällskapetin herrashenkilöt katselivat saaristolaisen veneitä ja pitivät niitä alkeellisesti rikattuina. Saaristolaiset purjehtivat tuotteitaan myytäväksi Turun kaupunkilaisille, jolloin purjehdusta harrastavat kaupunkilasherrat pääsivät tutkiskelemaan veneitä ja niiden alkeellisia rikauksia. Herrat päättivät jo 1800-luvulla järjestää vuotuiset purjehduskilpailut näillä saaristolaisten veneillä. Kilpailutoiminnan aloittivat siis toisin sanoen kaupunkilaiset.

Perinne jatkuu edelleen, vaikka jo 1950-luvulta kilpailevat veneet eivät enää ole olleet muussa käytössä kuin kilpailemista varten. Toiminta on johtanut usean perinneveneyhdistyksen perustamiseen saaristossa. Myös saaristossa toimivat tavalliset venekerhot ovat ottaneet limisaumaveneaktiiviteetit toimintaansa piiriin, ja järjestävät purjehduskilpailuja ja muita tapahtumia. Venerakennuskursseja järjestetään ja halukkaita opetetaan purjehtimaan sekä huoltamaan ja korjaamaan veneitä.

## Perinteen eteenpäin välittäminen

Perinnevenepurjehdusharrastus siirtyy usein vanhemmilta lapsille. Tapahtumat ja kilpailutoiminta tuntuvat olevan paras perinteen eteenpäin viemisen keino. Kilpailuja järjestetään pitkin rannikkoa Loviisasta aina Pohjanmaalle saakka.



August Strandfelt Iniön Norrbystä veistä verkkoventtä. Kuva: Harro Koskisen kokoelmat.

Laajamittaisinta toiminta on Turun saaristossa, jossa kilpailuja järjestetään ainakin Korppoossa, Nauvossa, Houtskarissa, Iniössä ja Kustavissa. Lähtöviivalla kilpailussa saattaa olla jopa kolmekymmentä venekuntaa. Joissakin kilpailuissa on eri kilpailuluokkia, joihin veneet jaetaan pituuden mukaan. Myös käytetty purjekangas saattaa vaikuttaa siihen, mihin luokkaan vene kuuluu. Usealla yhdistyksellä on myös tarkat kirjalliset säännöt, joilla yritetään vaikuttaa siihen, että veneet pysyisivät niin alkuperäisinä kun mahdollista.

Kilpailut ovat hauskoja tapahtumia. Osallistujat ovat ymmärtäneet, että veneen pitkä vesilinja ja suuret purjeet ovat kilpailussa eduksi. Hyvä purjehtija ja kokenut miehistö sekä kotikenttäetu saattavat kuitenkin olla arvokkaampia kuin isot purjeet. Vaikkakin kilpailut ovat leikkimielisiä, muuttuvat ne aika totisiksi, kun lähtölaukaisu on kajahtanut. Kilpailun jälkeen miehistöt ovat kuitenkin aina sovussa keskenään. Lähes kaikki kilpailijat tuntevat entuudestaan toisensa, ja yleisöä saattaa olla jopa viisisataa henkilöä. Kilpailut järjestetään usein muiden kesätapahtumien yhteydessä, jolloin yleisöllä saattaa olla ohjelmaa koko päivän iltatansseihin asti.

Uudet veneet vaihtelevat hinnaltaan todella paljon. Esimerkiksi kuusimetrisen vene, joka on rakennettu kahdella laiteparilla ja painokaarilla, saattaa maksaa vain puolet samankokoisesta kuudesta laiteparista veistetyistä veneestä, jossa kaaritus on veistetty luonnonkaarista. Esimerkiksi painokaaret veistäjä asentaa paikoilleen yhdessä päivässä, kun taas pelkästään luonnostaan kaarevien juurien ja oksien etsiminen metsässä voi viedä kuukauden ja niiden paikalleen sovittaminen lisäksi ehkä kaksi kuukautta. Uudet veneet ovat siis arvokkaita, mikä on selkeä este perinteen suuremmalle massasuosiolle. Jos perheellä on varaa yhteen veneeseen, se ei todennäköisesti ole avonainen purjehdittava limisaumavene.

## Perinteen tulevaisuus

Vihreän ajattelun myötä voisi kuvitella, että olisi kasvamassa uusi veneensä puusta ja luonnonmateriaaleista haluava sukupolvi. Luonnonmateriaaleista valmistettu vene ei muutu ongelmajätteeksi tai ympäristöriskiksi palvelutuaan useamman sukupolven. Limisaumaveneiden harrastajat ovat kuvitelleet, että ympäristötietoinen uusi sukupolvi suosii venettä, joka on rakennettu perinteisellä menetelmällä ja joka kulkee luonnon voimalla, tuulella. Näin ei ole käynyt, ja yhtenä syynä tähän ovat aivan varmasti korkeat valmistuskustannukset. Uuden perinneveeneen hinnalla saa hyvän käytetyn lasikuiturakenteisen purjeveeneen kaikilla mukavuuksilla. Jos kiinnostus veneilyyn loppuu, on lasikuituvene myös huomattavasti helpompi myydä. Vanhoja käytettyjä perinneveneitä on harvoin kaupan, mutta potentiaalinen ostajaryhmä on myös rajallinen. Purjehdusperinnettä jaetaan niin kursseilla kuin tapahtumissa.

Suurin uhka harrastukselle uuden veneen kovan hinnan lisäksi lienee se, että moni käytössä oleva vene lahoaa huolostaan huolimatta hiljalleen sellaiseen kuntoon, ettei sitä enää kannata laskea vesille. Lahonneiden laitojen tai kaarien vaihtaminen, köylankusta puhumattakaan, on työlästä ja aikaa vievää, jos veneen omistaja on halukas tilaamaan työn ammattilaiselta. Jos purjehtivien veneiden määrä laskee merkittävästi, saattaa myös käydä niin, ettei vanhojen perinteiden hallitsevia purjeompelijoitakaan kohta enää löydy. Veneisiin soveltuvaa purjekangastakaan ei ole helppo löytää. Sama koskee köysistöä. Yhdistysten toiminta, ja varsinkin niiden yhteistoiminta, on toimintatapa, joilla harrastusta voidaan pitää yllä.

On todennäköistä, että perinne pysyy jokseenkin muuttumattomana. Aina riittää henkilöitä, jotka eivät kulje myötävirtaan, vaan opiskelevat perinteistä veneenveistoa tietäen, että tilaukset ovat harvassa. On myös erittäin todennäköistä, että näille edellisten sukupolvien työjuhille löytyy tilaajia ja käyttäjiä. Nämä venetilaajat eivät ole ”purjehtijoita” vaan henkilöitä, joita kiinnostaa rannikon ja saariston perinteinen elämä ja kulttuuri niin paljon, että he haluavat fyysisesti olla vapaa-aikanaan osa tätä elämää. Nämä henkilöt ovat niitä potentiaalisia uusien veneiden tilaajia ja perinteenkantajia. Kilpailutoiminnan jatkaminen on myös avainasemassa, koska sillä tavoitetaan ihmisiä, jotka eivät välttämättä itse halua avonaista puuvenettä, mutta jotka arvostavat perinteiden elävänä pitämistä. Yhdistysten kurssitoiminta on pientä, mutta esimerkiksi Houtskär Folkhögskola on järjestänyt suosittuja pidempiä perinnevenepurjehduskursseja. Opetusta järjestetään sekä lapsille että aikuisille myös Korppoossa, Nauvossa ja Kustavissa.

Suomi on mukana yhteispohjoismaisessa hakemuksessa esittämässä limisaumaista puuvenettä Unescon ihmiskunnan aineettoman kulttuuriperinnön luetteloon. Hakemus on jätetty Unescolle maaliskuussa 2020, ja tuloksia sen osalta odotetaan saatavaksi joulukuussa 2021. Tukensa hakemukselle on antanut 19 puuvenealalla toimivaa tahoa ja veneenveistäjiä. Esitys limisaumaveneperinteestä on ensimmäinen, jonka kaikki pohjoismaat ovat tehneet yhdessä. Esityksen ja toivottavan luettelonimityksen tarkoituksena on turvata limisaumainen puuveneperinne ja sen suojeletoimet.

## Ilmoituksen taustalla olevat yhteisöt

### Yhdistykset

[Airisto Segelsällskap rf.](http://www.airistosegelsallskap.fi/) (<http://www.airistosegelsallskap.fi/>)

[Bosund båt-, fiske- och jaktmuseum ry](https://bosundbatmuseum.com/) (<https://bosundbatmuseum.com/>)

Gip-Jiippi (Yhteenliittymä)

[Houtskär Allmogebåtsförening rf.](http://www.houtsarsallmogeseglare.net/) (<http://www.houtsarsallmogeseglare.net/>)

[Houtskär Båtklubb rf.](http://www.houtsarsbatklubb.com/) (<http://www.houtsarsbatklubb.com/>)

[Houtskär Kulturgille rf.](http://www.prohoutskar.fi/cms/) (<http://www.prohoutskar.fi/cms/>)

[Iniö Båtklubb rf.](https://www.inionvenekerho.com/) (<https://www.inionvenekerho.com/>)

[Kirkkonummen Perinneveneyhdistys St. Nikolaus ry.](http://stnikolaus.net/) (<http://stnikolaus.net/>)

[Klassiska Båtar rf](https://www.klave.org/?lang=sv) (<https://www.klave.org/?lang=sv>)

[Korpo Hembygdsförening rf.](http://www.korpo.hembygd.fi/start/) (<http://www.korpo.hembygd.fi/start/>)

[Korpo Sjöfarare rf.](http://www.korposjofarare.fi/) (<http://www.korposjofarare.fi/>)

[Kotkan Pursiseura ry - Kotka segelsällskap rf](http://www.kotkanpursiseura.fi/) (<http://www.kotkanpursiseura.fi/>)

[Kuopion Puuveneistäjät ry](http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/) (<http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/>)

Kustavin Perinnevenepurjehtijat ry

[MYS \(Mahogany Yachting Society\)](https://mys.fi/) (<https://mys.fi/>)

[Puuveneistäjät ry.](http://www.puuveneistajat.fi/) (<http://www.puuveneistajat.fi/>)

[Raumanmeren puuveneilijät](https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/) (<https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/>)

Suomenlahden Puuveneilijät ry

[Turunmaan Perinneveneyhdistys ry.](http://www.perinnevene.com/index.phtml) (<http://www.perinnevene.com/index.phtml>)

[Östnyländs Allmogebåtsförening rf.](http://www.allmogeat.fi/framsidan/) (<http://www.allmogeat.fi/framsidan/>)

### Museot ja instituutiot

[Forum Marinum](http://www.forum-marinum.fi/fi/) (<http://www.forum-marinum.fi/fi/>)

[Kansallismuseo / Suomen merimuseo](http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo) (<http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo>)

[Kvarkens Båtmuseum](http://museum.malax.fi/) (<http://museum.malax.fi/>)

[Sjöhistoriska Institutionen vid Åbo Akademi](http://www.sjohistoriska.abo.fi/) (<http://www.sjohistoriska.abo.fi/>)

[Skärgårdsmuseet \(Rönnäs, Loviisa\)](http://skargardsmuseum.blogspot.fi/) (<http://skargardsmuseum.blogspot.fi/>)

### Veneveistäjät ja muut asiantuntijat

Veistäjät

Marko Nikula, Eero Ranta, Petter Mellberg, Joel Simberg, Jukka Salo, Jukka Viinikainen, Lennart Söderlund, Jan Backman, Veijo Sorvali, Jari Vanhatalo, Erkki Lönnqvist, Allan Savolainen, Riku Nylund

Asiantuntijat

Esko Mattsson, Harro Koskinen, Bosse Mellberg, Markku Jussila, Kari Herhi, Juha Herranen, Sami Uotinen, Stefan Hellström, Leo Skogström, Tero Lehti, Tuomas Nuotio, Rabbe Smedlund, Visa Roine, Timo Back, Henry Forssell

## Lähteet ja linkkejä muihin tietolähteisiin

[Bransskär - saaristosäätiö](https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem) (<https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem>)

[Houtskär allmogeseglare](http://www.houtsarsallmogeseglare.net/) (<http://www.houtsarsallmogeseglare.net/>)

[Houtskärs båtklubb](http://www.houtsarsbatklubb.com/) (<http://www.houtsarsbatklubb.com/>)

[Jakobstads båtvarv](https://www.jakobstadsbatvarv.fi/) (<https://www.jakobstadsbatvarv.fi/>)

[Miilu-Boats](https://miiluboats.com/) (<https://miiluboats.com/>)

Museovirasto: [Kaustislainen viulunsoitto ja pohjoismainen limisaumaveneperinne ehdolla Unescon aineettoman kulttuuriperinnön luetteloon](https://www.museovirasto.fi/fi/ajankohtaista/kaustislainen-viulunsoitto-ja-pohjoismainen-limisaumaveneperinne-ehdolla-unescon-aineettoman-kulttuuriperinnon-luetteloon) (<https://www.museovirasto.fi/fi/ajankohtaista/kaustislainen-viulunsoitto-ja-pohjoismainen-limisaumaveneperinne-ehdolla-unescon-aineettoman-kulttuuriperinnon-luetteloon>)

[Puuvene.net -keskustelufoorumi \(https://www.puuvene.net/keskustelu/\)](https://www.puuvene.net/keskustelu/)

[Puuveneveistäjät ry \(http://www.puuveneveistajat.fi/\)](http://www.puuveneveistajat.fi/)

[Vallilan veneveistämö \(http://vallilanveneveistamo.fi/\)](http://vallilanveneveistamo.fi/)

[Vendia Woods \(http://www.vendia.fi/valintasivu\)](http://www.vendia.fi/valintasivu)

[Veneveistäjä Marko Nikula \(http://www.veneenrakentaja.com/\)](http://www.veneenrakentaja.com/)

Yle Uutiset 25.8.2016: [Limisaumainen puuvene halutaan talteen Unescon listalle - "Ei laiteta vitriiniin" \(http://yle.fi/uutiset/3-9113981\)](http://yle.fi/uutiset/3-9113981)

## Kirjallisuus

Broch, Ole-Jacob 1997. Puuvene - limisauma, tasasauma, ristiinlaminointi, korjaukset ja huolto. Helsinki: Opetushallitus.

Chapelle, Howard 1969. Boatbuilding - a complete handbook of wooden boat construction. New York: W.W.Norton Company.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm 1999. Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk årsbok 1998-1999. Borås: Centraltryckeriet Åke Svenson AB.

Klippi, Yrjö & Aromaa, Juha & Klippi, Pyry 2015. Puuvene Suomessa. Helsinki: ReadMe.fi.

Perälä, Osmo 2011. Puuvene – veistäminen, kunnostaminen, perinne. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

Pälviranta, Edgar 1997. Veneenrakennuksen oppikirja – lauta- ja rimarakenteiset U-pohjaiset soutu- ja perämoottoriveneet. Helsinki: Opetushallitus.

Rovamo, Pertti & Lintunen, Martti 1995. Suomalainen puuvene. Porvoo: WSOY.

Rössel, Greg 2000. Building small boats. North Brooksville: WoodenBoat Publications.

Simmons, Walter, J. 1980. Lapstrake Boatbuilding. Camden: International Marine Publishing Company.

Törnroos, Birger 1968. Båtar och båtbyggeri i Ålands Östra skärgård 1850-1930. Meddelande från Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi. Nr 11.

Törnroos, Birger 1978. Östäländska fiskebåtar förr och nu. Meddelande från Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi. Nr 13.

## Koulutusta limisaumaveneiden rakentamisessa

[Ammattiopisto Livia, Parainen \(http://www.livia.fi/fi/koulutus/veneenrakennus\)](http://www.livia.fi/fi/koulutus/veneenrakennus)

[Ammattiopisto SAMIedu, Savonlinna \(https://www.samiedu.fi/hakijalle/tutkinnot/perustutkinnot/veneenrakennuksen-perustutkinto/\)](https://www.samiedu.fi/hakijalle/tutkinnot/perustutkinnot/veneenrakennuksen-perustutkinto/)

[Eurajoen kristillinen opisto, Eurajoki \(http://www.eko.fi/veneenrakennus-o\)](http://www.eko.fi/veneenrakennus-o)

[Perinnekeskus Kuggom, Loviisa \(https://www.kuggom.net/puuveneveisto\)](https://www.kuggom.net/puuveneveisto)

Kansalaisopistot eri puolilla Suomea

---

Noudettu kohteesta "[https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Purjehtiminen\\_perinteisillä\\_limisaumaveneillä&oldid=24532](https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Purjehtiminen_perinteisillä_limisaumaveneillä&oldid=24532)"

Sivua on viimeksi muutettu 26. maaliskuuta 2020 kello 16.21.

Sisältö on käytettävissä lisenssillä [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/), ellei toisin ole mainittu.



Museovirasto

# Sailing on traditional clinker boats



## Practitioners and people who know the tradition well

Traditional clinker boats have been used for sailing for a long time. Their development has evolved from square sails to sprit sails and on to gaff riggings. The first masts were sometimes constructed using small deciduous trees cut from the shore and held upright to provide boats with speed in a tailwind. The smallest boats did not have sails.

Traditional open clinker boats have been used for recreational sailing in Finland's coastal and archipelago areas for a long time. They were already used for this purpose by a few people back when the islanders were still utilising their boats for fishing and transportation, i.e. their original purpose. In addition to the traditional boats, pleasure craft with sails are still produced using the clinker boat method of overlapping planks. These boats are sailed and used the same way as modern fibreglass sailing boats.

The majority of these former work horses of the archipelago have always been privately owned. Still today, these boats are privately owned recreational vessels that are used to make short trips or even spend the entire summer holiday on. Some boats are also owned by associations, in which case their purpose is to provide interested people with a chance to try out sailing following the traditions of previous generations. The associations also provide training to children and young people on the traditional sailing skills and the everyday chores of our ancestors.

Sailing is a popular pastime among both the local population and holidaymakers in the coastal areas and the archipelago. These population groups work together in the related associations and during sailing events. This serves to increase their sense of solidarity.

The purpose of the modern use of open clinker boats is to create some sort of a connection for the coastal and island population with the old culture and to learn about living by the sea and navigating the waters. Currently there are about 200 traditional clinker boats in good sailing condition in Finland. This number does not include wooden pleasure craft with keels, such as the folkboat. In addition, there are just under ten organisations that can be classified as traditional boat associations. Many ordinary boat clubs have a special division that focuses on upholding traditional sailing practices. Some associations also focus on managing museums.

## Practising of the tradition

Boat use and sailing can be divided into two distinct categories that differ remarkably from one another. Around a dozen competitions are held for these boats during the summer holiday season. The most enthusiastic competitors tow their boats from one competition to the next, craving victory. These competitions have had a significant impact as old boats long since decommissioned have been restored and relaunched. The repairs performed on old boats have had an effect on the preservation of boat building skills. The competitions have always attracted large audiences, and while the boats are moored, they can be viewed from close up. When the sails are hoisted, the audience can watch the boats sailing and usually follow the competition from the shoreline and piers.

A completely different group of users is formed by those people who have chosen these open clinker boats as pleasure craft. They use the boats to make day trips, enjoying the fine weather during the summer holiday season. The larger boat types are equipped with a small cabin, making a multi-day or -week sailing holiday easier, because accommodation is always available. These boats are normally gaff rigged and can easily be managed by a single person, similarly to the smaller vessels. The larger boats also motors as a special feature, which provides a certain sense of security and eliminates any challenges caused by calm weather, thereby ensuring, for example, that pre-determined schedules can be kept.

*Vinden Drar* is a notable Nordic event that was established by sailing enthusiasts in Åland. Since 1985, approximately 200 Nordic clinker boat enthusiasts have been spending a week together in July under the flag of *Vinden Drar*. This event has been organised annually, and hosted in turn by Åland, Norway, Sweden, Denmark and the Faroe Islands. The event has been held in Finland three times, and the next one will take place in 2018. During the week, the participants have a chance to sail on other Nordic clinker boats and learn about their special features. The week's programme includes lectures and traditions connected to the archipelago's culture, with the clinker boat being at the heart of the activities.

In principle, sailing is easy. If you have sailed a vessel such as a small optimist dinghy as a child, you will learn to control a traditional boat in a few hours. Sailing a traditional boat and a modern fibre glass boat follow the same logic: people who can get a traditional boat to move exceptionally well will also quickly learn how to maximise the speed of a fibre glass boat.

### Sailing on traditional clinker boats

In the national inventory

**Location** Finland

**Tags** [sailing](#), [clinker boat](#)



A busy start at the sailing competition in Naantali. Photo: Markku Jussila.



Jouni Jylhä is carving a porkarpaatti. Photo: Harro Koskinen.

## The background and history of the tradition

The ability to sail is technically as old as travelling on water by boat. People in the archipelago have been sailing and rowing boats for as long as these areas have been inhabited. Windward sailing with a square rig was ineffective and therefore not even attempted, and instead people would row or wait for the wind to change direction. Furthermore, the Church and priests were not keen on boats that could move against a headwind, because they thought they were the creation of the Devil. Water causes little friction.



Gaff rigging. Mast, boom, gaff. The triangular sail ahead of the foremast is called a jib.

Because there were no highways, travelling across water was natural, both at sea and on lakes. A boat was a necessary and self-evident thing to have. They were used to fish, gather leaf fodder and hay from islands, travel to the pasture islands to milk the cows and transport grazing cows and sheep. Boats took people to towns to sell their fish and other produce, and on Sundays, they would sail to church.

During the end of the 19th century, the gentlemen of Turku's Airisto Segelsällskap sailing club would watch these boats being sailed by the people from the archipelago, viewing their rigging as primitive. The inhabitants of the archipelago were sailing to Turku to sell their produce to the town's residents, giving the amateur sailors in the town an opportunity to observe their boats and their crude rigging. As early as in the 19th century, the gentry decided to begin organising an annual sailing competition with these archipelago boats. This tradition still continues, although since the 1950s the boats attending the competition have not been used for other purposes than for racing. In other words, the competitions were launched by city-dwellers. The competitions have led to the foundation of several traditional boat associations in the archipelago. The ordinary boat clubs operating in the archipelago have also included clinker boats in their activities through sailing competitions and other events. They organise boat building courses and teach people how to sail, maintain and repair boats.

## The transmission of the tradition

The skill of sailing traditional boats is often passed on from parents to children. Events and competitions seem to be the best way to continue the tradition. Competitions are held along the coast from Loviisa to Ostrobothnia. The most extensive activities take place in Turku's archipelago, where competitions are held at least in Korpo, Nagu, Houtskär, Iniö and Kustavi. A competition start line can have as many as 30 boats. Some competitions have several categories for boats of different lengths. The sail material can also have an effect on which category a boat belongs in. Many associations also have strict written rules to keep the boats in as original a form as possible. Sailing competitions are fun events. The competitors have realised that a long waterline and large sails are beneficial in a race. However, being a skilled sailor, having an experienced crew and sailing in familiar waters may prove more valuable than a large sail size. Although these are friendly competitions, they do become fairly serious at the sounding of the start signal. After the race, however, the crews are always back to being friends. Everyone already knows one another. The number of spectators can amount up to 500 people. Competitions are often held together with other summer-time events so that the spectators can enjoy entertainment all day long till the evening dances.

New boats vary significantly in price. For example, a six-metre boat with 12 siding planks and bent frames might only be half the price of a similar size boat with six siding planks and naturally curving frames. A boatbuilder can fit the bent frames in a single day, while searching for naturally curving roots and branches in the forest may take a month and fitting them in perhaps another two. New boats are, therefore, expensive, which clearly hinders the tradition's popularity from becoming more widely spread. If a family can afford only one boat, it is likely not going to be an open clinker boat for sailing.

## The future of the tradition

The current trend of green thinking may be creating a new generation of people who want their boats to be made of wood and other natural materials. A boat made from such materials will not become hazardous waste or an environmental risk after being in service for a few generations. Clinker boat enthusiasts thought that the new environmentally aware generation was going to favour boats built by using the tradition method and powered by the wind. However, this has not happened, and one of the reasons is most likely the high manufacturing cost. For the price of a new traditional boat you can get a used fibre glass sailing boat with all the extras. And if you decide you no longer want to continue sailing, a fibre glass boat is also much easier to sell. Used traditional boats are seldom available for sale, and the potential group of buyers is also limited. Attempts are being made to preserve the sailing tradition by organising courses and events.

The main threat to the practice in addition to the steep price of a new boat is probably that despite maintenance, the condition of many boats in use will slowly deteriorate to a point where the boat cannot be used anymore. Replacing rotten planks or frames, not to mention the keel plank, is laborious and time consuming, if the owner wants to use a professional. If the number of boats falls significantly, numbers of sailmakers skilled in the old traditional methods may dwindle. Furthermore, it is not easy to find suitable sailcloth material for these boats, and the same goes for the rigging. Activities conducted within and between associations is a good way to uphold the hobby.

It is likely that the tradition will remain fairly unchanged. There will always be people who want to blaze their own trails and learn the traditional boatbuilding methods, despite knowing that orders will be few and far between. It is also extremely likely that these boats that the previous generations used for work will have their purchasers and users in the future, as well. These people are not 'sailors' but individuals who are so fascinated by the traditional lifestyle and culture of the coast and archipelago that they want to be physically part of that lifestyle during their free time. These people are the potential buyers of new boats and upholders of the tradition. Continuing the competitions is also key, because these events can reach people who themselves may not necessarily want to own open wooden boats but who appreciate the fact that traditions are being kept alive. The sailing associations offer a limited number of courses, but Houtskär Folkhögskola, for example, has organised popular longer courses on how to sail traditional boats. Training is provided for children and adults in Korpo, Nagu and Kustavi, as well.

Finland has accompanied a Nordic nomination for the inscription of wooden clinker-built boat tradition on UNESCO's List of Intangible Cultural Heritage. Unesco has received the nomination on March 2020, and the decision on whether the nomination is accepted will be received in December 2021. A total of 19 Finnish communities operating in the field support the submission of the nomination. Inscription of wooden clinker-built boat tradition is the first of its kind that has been made in a co-operation of all Nordic countries. The object of the inscription is to safeguard the clinker boat tradition and the safeguarding processes themselves.

## The communities behind this submission

### NGOs

Airisto Segelsällskap rf. (<http://www.airistosegelsallskap.fi/>)



August Strandfelt from Norrby in Iniö is building a net fishing boat. Photo: Harro Koskinen's collections.

[Bosund båt-, fiske- och jaktmuseum ry \(https://bosundbatmuseum.com/\)](https://bosundbatmuseum.com/)

[Gip-Jiippi \(Yhteenliittymä\)](#)

[Houtskär Allmogebåtsförening.rf \(http://www.houtsarsallmogeseglare.net/\)](http://www.houtsarsallmogeseglare.net/)

[Houtskär Båtklubb rf. \(http://www.houtsarsbatklubb.com/\)](http://www.houtsarsbatklubb.com/)

[Houtskär Kulturgille rf. \(http://www.prohoutskar.fi/cms/\)](http://www.prohoutskar.fi/cms/)

[Iniö Båtklubb rf. \(https://www.inionvenekerho.com/\)](https://www.inionvenekerho.com/)

[Kirkkonummen Perinneveneyhdistys St. Nikolaus.ry. \(http://stnikolaus.net/\)](http://stnikolaus.net/)

[Klassiska Båtar rf \(https://www.klave.org/?lang=sv\)](https://www.klave.org/?lang=sv)

[Korpo Hembygdsförening rf. \(http://www.korpo.hembygd.fi/start/\)](http://www.korpo.hembygd.fi/start/)

[Korpo Sjöfarare rf. \(http://www.korposjofarare.fi/\)](http://www.korposjofarare.fi/)

[Kotkan Pursiseura ry - Kotka segelsällskap rf \(http://www.kotkanpursiseura.fi/\)](http://www.kotkanpursiseura.fi/)

[Kuopion Puuveneistäjät ry \(http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/\)](http://kuopionpuuveneistajat.blogspot.com/)

[Kustavin Perinnevenepurjehtijat ry](#)

[MYS \(Mahogany Yachting Society\) \(https://mys.fi/\)](https://mys.fi/)

[Puuveneistäjät ry. \(http://www.puuveneistajat.fi/\)](http://www.puuveneistajat.fi/)

[Raumanmeren puuveneilijät \(https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/\)](https://fi-fi.facebook.com/rmp.fi/)

[Suomenlahden Puuveneilijät ry](#)

[Turunmaan Perinneveneyhdistys ry. \(http://www.perinnevene.com/index.phtml\)](http://www.perinnevene.com/index.phtml)

[Östnyländs Allmogebåtsförening rf. \(http://www.allmogebat.fi/framsidan/\)](http://www.allmogebat.fi/framsidan/)

## Museums and institutions

[Forum Marinum \(http://www.forum-marinum.fi/fi/\)](http://www.forum-marinum.fi/fi/)

[Kansallismuseo / Suomen merimuseo \(http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo\)](http://www.kansallismuseo.fi/fi/suomen-merimuseo)

[Kvarkens Båtmuseum \(http://museum.malax.fi/\)](http://museum.malax.fi/)

[Sjöhistoriska Institutionen vid Åbo Akademi \(http://www.sjohistoriska.abo.fi/\)](http://www.sjohistoriska.abo.fi/)

[Skärgårdsmuseet \(Rönnäs, Loviisa\) \(http://skargardsmuseum.blogspot.fi/\)](http://skargardsmuseum.blogspot.fi/)

## Boatbuilders

Marko Nikula, Eero Ranta, Petter Mellberg, Joel Simberg, Jukka Salo, Jukka Viinikainen, Lennart Söderlund, Jan Backman, Veijo Sorvali, Jari Vanhatalo, Erkki Lönnqvist, Allan Savolainen, Riku Nylund

## Other experts

Esko Mattsson, Harro Koskinen, Bosse Mellberg, Markku Jussila, Kari Herhi, Juha Herranen, Sami Uotinen, Stefan Hellström, Leo Skogström, Tero Lehti, Tuomas Nuotio, Rabbe Smedlund, Visa Roine, Timo Back, Henry Forssell

## Bibliography and links to external sources of information

### Websites

[Bransskär - saaristosäätö \(https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem\)](https://www.brannskar.fi/kopia-pa-hem)

[Houtskär allmogeseglare \(http://www.houtsarsallmogeseglare.net/\)](http://www.houtsarsallmogeseglare.net/)

[Houtskärs båtklubb \(http://www.houtsarsbatklubb.com/\)](http://www.houtsarsbatklubb.com/)

[Jakobstads båtvarv \(https://www.jakobstadsbatvarv.fi/\)](https://www.jakobstadsbatvarv.fi/)

[Miilu-Boats \(https://miiluboats.com/\)](https://miiluboats.com/)

[Puuvene.net -keskustelufoorumi \(https://www.puuvene.net/keskustelu/\)](https://www.puuvene.net/keskustelu/)

[Puuveneistäjät ry \(http://www.puuveneistajat.fi/\)](http://www.puuveneistajat.fi/)

[Vallilan veneistämö \(http://vallilanveneistamo.fi/\)](http://vallilanveneistamo.fi/)

[Vendia Woods \(http://www.vendia.fi/valintasivu\)](http://www.vendia.fi/valintasivu)

[Veneistäjä Marko Nikula \(http://www.veenenrakentaja.com/\)](http://www.veenenrakentaja.com/)

## Education in building clinker boats

[Ammattiopisto Livia, Parainen \(http://www.livia.fi/en\)](http://www.livia.fi/en)

[Eurajoki Christian College, Eurajoki \(http://www.eko.fi/veneenrakennus-o\)](http://www.eko.fi/veneenrakennus-o)

[Kuggom Traditions Center \(https://www.kuggom.fi/traebatsbygge\)](https://www.kuggom.fi/traebatsbygge)

[College SAMIedu \(https://www.samiedu.fi/en/Vocational\)](https://www.samiedu.fi/en/Vocational)

Adult education centres around Finland

## Literature

Broch, Ole-Jacob 1997. Puuvene - limisauma, tasasauma, ristiinlaminointi, korjaukset ja huolto. Helsinki: Opetushallitus.

Chapelle, Howard 1969. Boatbuilding - a complete handbook of wooden boat construction. New York: W.W.Norton Company.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm 1999. Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk årsbok 1998-1999. Borås: Centraltryckeriet Åke Svenson AB.

Klippi, Yrjö & Aromaa, Juha & Klippi, Pyry 2015. Puuvene Suomessa. Helsinki: ReadMe.fi.

Perälä, Osmo 2011. Puuvene – veistäminen, kunnostaminen, perinne. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

Pälviranta, Edgar 1997. Veneenrakennuksen oppikirja – lauta- ja rimarakenteiset U-pohjaiset soutu- ja perämoottoriveneet. Helsinki: Opetushallitus.

Rovamo, Pertti & Lintunen, Martti 1995. Suomalainen puuvene. Porvoo: WSOY.

Rössel, Greg 2000. Building small boats. North Brooksville: WoodenBoat Publications.

Simmons, Walter, J. 1980. Lapstrake Boatbuilding. Camden: International Marine Publishing Company.

Törnroos, Birger 1968. Båtar och båtbyggeri i Ålands Östra skärgård 1850-1930. Meddelande från Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi. Nr 11.

Törnroos, Birger 1978. Östländska fiskebåtar förr och nu. Meddelande från Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi. Nr 13.

---

Retrieved from "[https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Sailing\\_on\\_traditional\\_clinker\\_boats&oldid=24537](https://wiki.aineetonkulttuuriperinto.fi/w/index.php?title=Sailing_on_traditional_clinker_boats&oldid=24537)"

This page was last edited on 26 March 2020, at 16:20.

Content is available under [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) unless otherwise noted.



**Museovirasto**  
**Finnish Heritage Agency**

# Klinkbyggda båtar på Åland

## Utövare och folk som känner till traditionen

På Åland är den klinkbyggda båten en välkänd företeelse. Vid många bryggor ligger en liten roddbåt, en motorsnipa eller en skötbåt byggd på klink. Även om plast- och plåtbåtar ersätter träbåtarna i många hem idag är fortfarande klinkbyggda träbåtar välbekanta för alla ålänningar.

Det finns flera föreningar som uppmuntrar till bruket av de traditionella båttyperna, t.ex. Ålands Skötbåtsförening rf som bl.a. låtit bygga flera nya klinkbåtar, Ålands Trämotorbåtar rf som ordnar ett årligt snipäventyr med motorsnipor runt Åland, och Eckerö Hembygdsförening som anordnar Postrodden över Ålands hav med traditionella bruksbåtar varje år. Dessa förenings verksamhet förutsätter att det fortsättningsvis byggs nya båtar på klink.

## Utövande av traditionen

Att bygga en båt på klink innebär att man sammanfogar båtens bordläggning så att borden överlappar varandra. Den kant som då uppstår vid varje bordsfog kallas klink. Man bygger båten antingen helt efter ögonmått, mer ovanligt idag, eller efter mallar som anger hur båtens form slutligen ska bli. När båten är färdigt bordlagd sätter man spanten på plats för att förstärka och garantera båtens form.

Traditionellt byggs båtarna av furu på Åland, både bord och spant, men även andra träslag har förekommit såsom t.ex. asp till ökor. Stävar, spant, knän och vränger var av tradition krokvuxna tallrötter men på senare tid har man också använt basade ribbspant vid byggen av modernare klinkbåtar, t.ex. motorsnipor.

När man bygger på kravell gör man tvärt om; man bygger först spanten och placerar ut dem längs med kölen. Sedan klär man spanten med bordläggningen, som då blir helt jämn och utan klinkkanter. Kravellbygge används oftast för större båtar, som galeaser och skonare, vilka också har en stark tradition på Åland.

På Åland finns upp till 13 meter långa båtar byggda på klink, t.ex. segelsumpen Jehu, och nu byggs även en 14-meters jakt på klink. Men de mest förekommande klinkbåtarna är mindre; från storbåtar på ca 10 meter, skötbåtar på under 7 meter och jullor och ökor på under 5 meter.

## Traditionens bakgrund och historia

Inom öriket Åland med sina ca 6000 holmar var den klinkbyggda båten en självklarhet i så gott som alla hushåll under hela den tid då de flesta levde av havet eller vid kusten. Båtarna användes till i stort sett alla sysslor på småbruken i skärgården; för att fiska, frakta djur till holmarna för bete, ro till holmarna för att mjölka och för att transportera varor till marknader och städer för avsalu av gårdens produkter.

Traditionellt byggde de flesta sina egna båtar, åtminstone de mindre som jullor och ökor, medan man tog emot erkända båtbyggare i hemmet under vintertid för att bygga större båtar som skötbåtar och storbåtar tillsammans med dem.

## Förmedlande av traditionen

När motorerna gjorde sitt intåg i skärgården i början av 1900-talet förändrades båtarnas skrov för att bättre passa den nya framdrivningsformen och de seglande båtarna höll på att försvinna och ruttna bort i vassarna på 1960-talet. Men samtidigt påbörjades den revitaliseringsrörelse som idag innebär att de traditionella klinkbyggda båtarna på Åland, med gaffel- eller sprirrig, har fått ett nytt liv som fritidsbåtar och att det pågår nyproduktion av dessa båtar. Även intresset för motorsnipor byggda på klink har fått en pånyttfödelse, gamla båtar rustas upp och nya byggs.

På Åland finns ingen båtbyggartutbildning. Däremot finns det ett knappt 10-tal båtbyggare, både yngre och äldre, och det har funnits ett informellt och ibland delvis formaliserat lärlingsystem som har spridit kunskapen om hantverket vidare. Båtbyggarna är till övervägande del män, men det finns i alla fall en utbildad och verksam kvinnlig båtbyggare på Åland. Fortfarande förekommer det också ett visst hobbybyggande av klinkbyggda båtar på Åland, främst av ökor och jullor men ibland även av större båtar.

## Traditionens framtid

Traditionen med klinkbyggda båtar på Åland är stark och det finns ingen omedelbar risk att den dör ut. Ett flertal ålänningar har utbildat sig på andra ställen i Norden, t.ex. vid Fosen Folkhögskola i Norge eller i Stensund i Sverige, och sedan återvänt till Åland för att utöva sitt yrke. Idag används båtarna så gott som uteslutande för fritidsbruk och så länge det finns intresserade köpare kommer båtbyggarna att kunna försörja sig på sitt hantverk. Det är dock dyrt att bygga ny båt, så många båtbyggare får idag överleva på reparationer av båtar snarare än på nybyggen.

## Aktör som står bakom förslaget

Ålands Skötbåtsförening rf

## Nätsidor

- <http://www.skotbatsforeningen.ax>
- <http://www.cajsa.ax>
- <http://www.alanta.ax>

## Litteratur

- Båtar och båtbyggeri i Ålands östra skärgård 1850–1930 (1968) Törnroos, Birger.
- Östäländska fiskebåtar förr och nu (1978) Törnroos, Birger.

### Klinkbyggda båtar på Åland

#### Plats

Åmesord [båtbyggnad](#), [träbåtar](#)



När bordläggningen är klar sätter man spanten på plats för att förstärka och garantera skrovet form.



- Med folk och fisk över Ålands hav (1997) Högnäs, Per-Ove & Örjans, Jerker.
  - Storbåten förr och nu (2006) Högnäs, Per-Ove & Örjans, Jerker.
- 

Retrieved from "[https://levandekulturarv.ax/w/index.php?title=Klinkbyggda\\_båtar\\_på\\_Åland&oldid=74](https://levandekulturarv.ax/w/index.php?title=Klinkbyggda_båtar_på_Åland&oldid=74)"

**This page was last edited on 27 March 2019, at 15:35.**

Content is available under [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) unless otherwise noted.

# Klinkbyggda båtar på Åland

## Utövare och folk som känner till traditionen

På Åland är den klinkbyggda båten en välkänd företeelse. Vid många bryggor ligger en liten roddbåt, en motorsnipa eller en skötbåt byggd på klink. Även om plast- och plåtbåtar ersätter träbåtarna i många hem idag är fortfarande klinkbyggda träbåtar välbekanta för alla ålänningar.

Det finns flera föreningar som uppmuntrar till bruket av de traditionella båttyperna, t.ex. Ålands Skötbåtsförening rf som bl.a. låtit bygga flera nya klinkbåtar, Ålands Trämotorbåtar rf som ordnar ett årligt snipäventyr med motorsnipor runt Åland, och Eckerö Hembygdsförening som anordnar Postrodden över Ålands hav med traditionella bruksbåtar varje år. Dessa förenings verksamhet förutsätter att det fortsättningsvis byggs nya båtar på klink.

## Utövande av traditionen

Att bygga en båt på klink innebär att man sammanfogar båtens bordläggning så att borden överlappar varandra. Den kant som då uppstår vid varje bordsfog kallas klink. Man bygger båten antingen helt efter ögonmått, mer ovanligt idag, eller efter mallar som anger hur båtens form slutligen ska bli. När båten är färdigt bordlagd sätter man spanten på plats för att förstärka och garantera båtens form.

Traditionellt byggs båtarna av furu på Åland, både bord och spant, men även andra träslag har förekommit såsom t.ex. asp till ökor. Stävar, spant, knän och vränger var av tradition krokvuxna tallrötter men på senare tid har man också använt basade ribbspant vid byggen av modernare klinkbåtar, t.ex. motorsnipor.

När man bygger på kravell gör man tvärt om; man bygger först spanten och placerar ut dem längs med kölen. Sedan klär man spanten med bordläggningen, som då blir helt jämn och utan klinkkanter. Kravellbygge används oftast för större båtar, som galeaser och skonare, vilka också har en stark tradition på Åland.

På Åland finns upp till 13 meter långa båtar byggda på klink, t.ex. segelsumpen Jehu, och nu byggs även en 14-meters jakt på klink. Men de mest förekommande klinkbåtarna är mindre; från storbåtar på ca 10 meter, skötbåtar på under 7 meter och jullor och ökor på under 5 meter.

## Traditionens bakgrund och historia

Inom öriket Åland med sina ca 6000 holmar var den klinkbyggda båten en självklarhet i så gott som alla hushåll under hela den tid då de flesta levde av havet eller vid kusten. Båtarna användes till i stort sett alla sysslor på småbruken i skärgården; för att fiska, frakta djur till holmarna för bete, ro till holmarna för att mjölka och för att transportera varor till marknader och städer för avsalu av gårdens produkter.

Traditionellt byggde de flesta sina egna båtar, åtminstone de mindre som jullor och ökor, medan man tog emot erkända båtbyggare i hemmet under vintertid för att bygga större båtar som skötbåtar och storbåtar tillsammans med dem.

## Förmedlande av traditionen

När motorerna gjorde sitt intåg i skärgården i början av 1900-talet förändrades båtarnas skrov för att bättre passa den nya framdrivningsformen och de seglande båtarna höll på att försvinna och ruttna bort i vassarna på 1960-talet. Men samtidigt påbörjades den revitaliseringsrörelse som idag innebär att de traditionella klinkbyggda båtarna på Åland, med gaffel- eller sprirrig, har fått ett nytt liv som fritidsbåtar och att det pågår nyproduktion av dessa båtar. Även intresset för motorsnipor byggda på klink har fått en pånyttfödelse, gamla båtar rustas upp och nya byggs.

På Åland finns ingen båtbyggartutbildning. Däremot finns det ett knappt 10-tal båtbyggare, både yngre och äldre, och det har funnits ett informellt och ibland delvis formaliserat lärlingsystem som har spridit kunskapen om hantverket vidare. Båtbyggarna är till övervägande del män, men det finns i alla fall en utbildad och verksam kvinnlig båtbyggare på Åland. Fortfarande förekommer det också ett visst hobbybyggande av klinkbyggda båtar på Åland, främst av ökor och jullor men ibland även av större båtar.

## Traditionens framtid

Traditionen med klinkbyggda båtar på Åland är stark och det finns ingen omedelbar risk att den dör ut. Ett flertal ålänningar har utbildat sig på andra ställen i Norden, t.ex. vid Fosen Folkhögskola i Norge eller i Stensund i Sverige, och sedan återvänt till Åland för att utöva sitt yrke. Idag används båtarna så gott som uteslutande för fritidsbruk och så länge det finns intresserade köpare kommer båtbyggarna att kunna försörja sig på sitt hantverk. Det är dock dyrt att bygga ny båt, så många båtbyggare får idag överleva på reparationer av båtar snarare än på nybyggen.

## Aktör som står bakom förslaget

Ålands Skötbåtsförening rf

## Nätsidor

- <http://www.skotbatsforeningen.ax>
- <http://www.cajsa.ax>
- <http://www.alanta.ax>

## Litteratur

- Båtar och båtbyggeri i Ålands östra skärgård 1850–1930 (1968) Törnroos, Birger.
- Östäländska fiskebåtar förr och nu (1978) Törnroos, Birger.

### Klinkbyggda båtar på Åland

Plats

Ämnesord [båtbyggnad](#), [träbåtar](#)



När bordläggningen är klar sätter man spanten på plats för att förstärka och garantera skrovets form.

- Med folk och fisk över Ålands hav (1997) Högnäs, Per-Ove & Örjans, Jerker.
  - Storbåten förr och nu (2006) Högnäs, Per-Ove & Örjans, Jerker.
- 

Retrieved from "[https://levandekulturarv.ax/w/index.php?title=Klinkbyggda\\_båtar\\_på\\_Åland&oldid=74](https://levandekulturarv.ax/w/index.php?title=Klinkbyggda_båtar_på_Åland&oldid=74)"

**This page was last edited on 27 March 2019, at 16:35.**

Content is available under [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) unless otherwise noted.

## Clinker-built boats on the Åland Islands

Excerpt from Åland's inventory

### [PICTURE TEXT]

When the planking is complete, the frames are set in place to stiffen the hull and fix its shape.

### Practitioners and people who know the tradition well

Clinker-built boats are a familiar phenomenon on the Åland Islands. Bobbing at many jetties you are likely to see a skiff, a double-ender with an inboard motor or a drifter built in the clinker style. Although fiberglass and steel boats have replaced wooden boats in many households today, the traditional clinker-built wooden boats are still well known to all Ålanders. There are also several organizations that encourage the use of the traditional boat types, including the Ålands Skötbåtsförening, which has commissioned several new clinker-built boats, Ålands Trämotorbåtar, which organizes an annual event for double-ended powerboats around Åland, and Eckerö Hembygdsförening, which organizes the Postrodden race for traditional working vessels on the Sea of Åland every year. The activities of all these groups depend on the continued construction of new clinker-built boats.

### Practicing the tradition

Clinker construction (also known as lapstrake) is a method of planking a boat so that the edges of the planks overlap. The lip where two planks come together is called a “clink.” Clinker-built boats can be constructed wholly by eye, although that is unusual today. More commonly, molds are used to define the final form of the boat. In clinker-built boats, the hull is constructed first. When it is complete, frames are fitted inside the planking to stiffen the hull and fix its shape.

Traditionally, clinker-built boats on Åland used pine for both planking and frames. But other wood species have also been used. The *öka*, for example, which is a type of skiff, could be built of aspen. For curved elements of the boat such as the stems, frames and knees, it was traditional to use pine roots with a natural crook. Later, steam-bent frames began to be used, for example in modern *motorsnipor* (double-ended powerboats).

Carvel construction is the reverse of clinker construction: first the frames are built and spaced along the keel, and then the planking is attached to the frames. The planks are laid edge to edge and do not overlap. Carvel construction is more common on larger craft, such as ketches and schooners, which also have a strong tradition on Åland.

There are examples on Åland of clinker-built boats up to 13 meters long, such as the Jehu, a well-boat. A 14-meter clinker-built yacht is also currently under construction. But most of the clinker-built boats on Åland are smaller, ranging from *storbåtar* (fishing and transport boats) some 10 meters in length to *skötbåtar* (drifters) of no more than 7 meters, to *jullor* and *ökor* (square-sterned skiffs, keeled and flat-bottomed respectively) that are less than 5 meters in length.

In the island state of Åland—which has some 6,000 islets!—the clinker-built boat was the natural choice for nearly all households during an age when most people still lived off the sea or dwelt by the coast. For small farmers in the archipelago, these boats were indispensable: they were used for fishing, for ferrying livestock to pasture on other islands, for rowing out to do the milking, and for transporting the produce of the farm to sell at markets and in larger cities.

Traditionally, most people built their own boats, at least when it came to the small skiffs. But it was also common for families to board established boatbuilders in their homes during the winter months and work with them to build bigger craft such as drifters and the large *storbåtar*.

### **Passing down the tradition**

When motors first came into use in the archipelago in the early twentieth century, hulls were redesigned to accommodate this new method of propulsion. By the 1960s, the traditional sailboats were largely phased out, left to rot amidst the reeds. Simultaneously, however, a revitalization movement began, so that the traditional clinker-built boats of Åland with gaff rigs and spritsails have now gained new life as pleasure craft, and new boats of this type are again being built. There has also been a rebirth of interest in clinker-built double-enders (with motors), with old boats being spruced up and new ones built.

There is no boatbuilding school on Åland. But Åland does have about ten boatbuilders, young and old, and an informal system of apprenticeship (at times partly formalized) has helped to transmit knowledge of the craft. Although nearly all the Åland boatbuilders are men, Åland does have at least one trained woman boatbuilder actively practicing the profession. There are also some Ålanders who build clinker-style boats as a hobby: mainly skiffs, but also some larger craft.

### **The future of the tradition**

The tradition of clinker-built boats on Åland is strong and in no immediate danger of dying out. Some Åland boatbuilders have trained in other Scandinavian countries, for example at Fosen Folkhögskola in Norway or in Stensund in Sweden, and returned to Åland to practice the craft. Today, clinker-built boats are almost exclusively used for recreation, and as long interested customers exist, boatbuilders will be able to make a living at their craft. But building new boats is expensive, so many modern boatbuilders rely on repair jobs rather than new commissions.

### **Actors behind the proposal**

Ålands Skötbåtsförening rf

#### Websites

<http://www.skotbatsforeningen.ax>

<http://www.cajsa.ax>

<http://www.alanta.ax>

#### Literature

Tornroos, Birger. *Båtar och båtbyggeri i Ålands östra skärgård 1850–1930*. 1968.

Tornroos, Birger. *Östäländska fiskebåtar förr och nu*. 1978.

Högnäs, Per-Ove and Jerker Örjans. *Med folk och fisk över Ålands hav*. 1997.

Högnäs, Per-Ove and Jerker Örjans. *Storbåten förr och nu*. 2006.