

HOLLOLAN VENEEN REPLIKA

Kuvaus 1800-luvun veneen näköismallin rakentamisesta



Opinnäytetyön kirjallinen osuus
Koulutuskeskus Salpaus
Veneenrakennuksen perustutkinto
14.5.2009
Kaisli Syrjänen
Ohjaajat: Sirkku Aro, Jarno Malaska,
Paavo Tolvanen

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	2
2 TIEDONHANKINTA JA SUUNNITTELU	3
3 TAUSTAA	
3.1 Hollolan venelöytö	4
3.2 Hollolan veneen rakenne	4
3.3 Suomen alueellisista venemalleista	5
3.4 Hollolan kirkonkylä	5
4 REPLIKAN RAKENTAMINEN	
4.1 Naulat ja hankaimet	6
4.2 Vantaat ja kölipuu	7
4.3 Laidoitus	8
4.4 Katajaiset kaaret	9
4.5 Parraslaudat	10
4.6 Viimeistely	11
5 POHDINTA	12
LÄHTEET	14
LIITTEET	
Liite 1 Työpäiväkirja	
Liite 2 Karttapiirros hyllyn löytöpaikasta	
Liite 3 Etelä-Suomen Sanomien artikkeli	

1 JOHDANTO

Ihminen kulkee
vain pienen hetken
maankuoren ja
taivaankaaren välissä,
sen hetken olkoon
hänen jälkensä kaunis.

Nina Taisin

Olen aina ollut kiinnostunut vanhoista veneistä ja vanhoista rakennustekniikoista. Selvää oli jo opintojen alkaessa, että opinnäytetyöni tulisi olemaan replika jostakin vanhasta veneestä tai perehtymistä johonkin perinteiseen työtapaan. Opinnäytetyöni aihe tuli vastaan vähän kuin vahingossa. Näin artikkelin Etelä-Suomen Sanomissa talvella 2008 Hollolan Vesijärven pohjasta 1998 nostetusta soutuveneestä. Niihin aikoihin veneen jäljellä olevat osat laitettiin näytteille vitriiniin Hollolan kunnanviraston aulaan. Mietin, miksi kukaan ole tehnyt siitä replikaa, vaikka sen nostosta oli jo kymmenen vuotta. Olin soittamassa Suomen merimuseon konservoijalle ja tarjoutumassa tekemään replikaa, kun kuulin, että opettaja Paavo Tolvanen aloitti samoihin aikoihin keskustelun koulun ja Hollolan kunnan edustajien kanssa ja myöhemmin Merimuseon kanssa. Ilmoittauduin kiinnostuneeksi sen tekemisestä.

Vanhoihin veneisiin ja rakennuksiin liittyvä käytännöllisyys ja kauneus on kiinnostavaa. Aiemmat kokemukseni perinteisten menetelmien ja työkalujen käytöstä on tehnyt vaikutuksen tunnelmallaan, joka syntyy käsityökalujen käytöstä ja kauniista veistojäljestä, jota ei häivytetä liialla siloittelulla. Hollolan vene tarjosi mahdollisuuden tutustua 1800-luvun lopun veneen rakenteisiin ja oli kunnia-asia tehdä vene kunnioittaen vanhoja tapoja niin paljon kuin on mahdollista ja lopulta laskea vene vesille Hollolan Vesijärveen, samoille vesille kuin esikuvansa.

Käytännössä opinnäytetyöni sisältää riittävän taustatiedon hankkimisen, jotta Hollolan veneen replikan rakentaminen oli mahdollista ja veneen rakentamisen. Tässä kirjallisessa työssä tuon esiin taustatietoja ja tiedon hankkimisen ja rakentamisen prosessia.

Hollolan veneen replika oli kiinnostava hanke siksi, että se oli yhteistyöhanke, johon osallistuivat monet. Virallisesti se oli koulutuskeskus Salpauksen, Hollolan kunnan, Hollolan kotiseutuyhdistyksen ja Museoviraston yhteistyöhanke. Käytännössä tähän osallistuivat monet yksityishenkilöt, jotka halusivat auttaa esimerkiksi materiaalihankinnoissa tai joilla oli arvokasta tietoa tai kannustavia sanoja jaettavanaan. Hämäläisiä soutuveneitä ei ole säilynyt paljon. Kyseessä on ”perusvene”, jossa ei ole erikoisuuksia, mutta se on huolella tehty ja sen osia on säilynyt riittävästi, jotta samanlaisen voi tehdä uudelleen.

Tavoitteenani oli saada aikaan mahdollisimman paljon samanlainen vene kuin tämä oli 1890-luvulla ja ymmärtää jotakin siitä, minkälaisilla työvälineillä silloin tämänkaltaisia rakenteita tehtiin ja mikä sen kaltaisessa veneessä oli tarpeellista. Tämä työ välittää arvokasta tietoa veneistä, veneiden perinteisistä rakennustavoista ja hämäläisestä paikallishistoriasta kiinnostuneille.

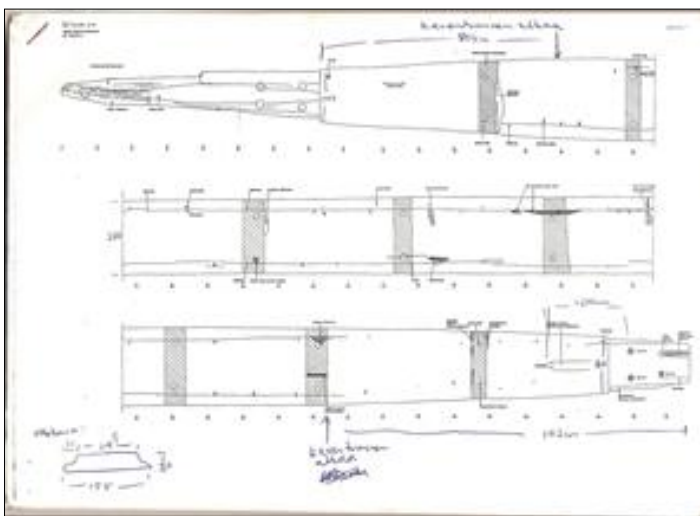
2 TIEDONHANKINTA JA SUUNNITTELU

Työ Hollolan veneen parissa alkoi ajatuksisani ja yhteistyökeskusteluilla talvella 2008. Loppukevään ja kesän vietin Suomen merimuseossa Kotkassa. Siellä tutustuin mm. Ulla Klemelään, joka toimi Hollolan veneen konservoijana. Sain tietoa Hollolan veneestä, sen nostosta, konservoinnista ja rakenteista Ullalta ja myöhemmin Pekka Paanasalolta, Museoviraston arkeologian osaston työemäntältä. Merimuseolta sain käyttööni Paanasalon tekemät piirustukset arvioituine mittoineen sekä tutkimusraportin (Ihamäki & Koivikko, 1999) liitteineen. Näiden tietojen avulla alkoi veneen muoto ja rakentamisen lähtökohdat hahmottua. Veneen osista, joita Vesijärven pohjasta ei löytynyt, olen saanut asiantuntevaa tietoa ja arvioita osien rakenteesta Eero Naskalilta, Museoviraston kansatieteen eläkkeellä olevalta tutkijalta. Naulojen ja hankainten taontaan sain apua Koulutuskeskus Salpauksen metallipajan opettaja Raimo Mäkitalolta ja laukaalaiselta seppä Sami Kärkäiseltä. Näiden korvaamattomien tietolähteiden lisäksi olen lukenut useita kirjoja ja lehtiä, käynyt Lahden kaupunginmuseon kuva-arkistossa etsimässä kuvia veneistä, katsonut isäni Päijänteellä 1960-luvulla kuvaamia kaitafilmejä ja käynyt museoissa ja rannoilla katsomassa sekä hämäläisiä veneitä että eri puolilta Suomea olevia 1800-luvun veneitä. Veneen rakentaminen perustui pitkälti Vesijärven pohjasta nostettujen osien mittoihin ja materiaaleihin, mutta myös ymmärrykseen ja mielikuviin, jotka ovat muodostuneet keskusteluiden ja nähtyjen veneiden kautta.



Piirustuksia löydetystä kaarista

Työn vaiheiden suunnittelu alkoi jossakin vaiheessa piirustusten muodossa. Vertasin toisiinsa hyllyn osista piirrettyjä kuvia Paanasalon tekemiin mittapiirroksiin. Mittasin mm. piirustusten mukaiset puolimitat kaarien kohdalta sekä puolimitat säilyneistä kaarista ja vertasin näitä toisiinsa. Tein arvion puuttuvien osien osalta mitoista. Tein kolme mallikaarta, joiden avulla veneen laidoitus tehdään.



Tutkimusraportin (Ihamäki & Koivikko 1999) kölipiirros, lisänä omia muistiinpanoja

Samalla aloin tehdä veneestä pienoismallia, jonka avulla näin paremmin laitalautojen ja partaiden muodot ja pystyn valitsemaan käytettävät laudat sen mukaan ja taas vertaamaan piirustuksia ja valokuvia pienoismallin muotoihin ja päättelemään, mikä on mahdollista ja mikä ei. Suunnittelua vaati työvaiheiden lisäksi puun hankinta. Keula- ja perävantaita varten saatiin luonnonväävät puut lahjoitukseksi ja koulun hyllystä lopulta löytyi riittävän leveää lautoja varten ja leveä ja paksu lankku kölipuiksi.

3 TAUSTAA

3.1 Hollolan venelöytö

Hollolan vene löydettiin ruoppaustöiden yhteydessä vuonna 1998 Hollolan Vesijärven Kirkonlahdesta (liite 1, karttapiirros löytöpaikasta). Suomen merimuseon ja Lahden kaupunginmuseon toimesta vene nostettiin ja konservoitiin. Hylky kuvattiin kaivausten ja noston aikana ja sen jälkeen. Siitä tehtiin piirroksia ja kaikki löytyneet osat koodattiin. Hollolan kunnantalon aulaan vene saatiin näytteille keväällä 2008 konservointityön jälkeen. (Alvik, Klemelä & Pouta 2006).

Dendrokronologisten tutkimusten (kemiallinen analyysi puun syiden iästä) mukaan hyllyn puuaines osoittautui vuonna 1892 ja sitä aiemmin kasvaneeksi (Zetterberg 1999). Vene siis on rakennettu aikaisintaan tuona vuonna. Vaikka vene ei ole aivan niin vanha kuin aluksi luultiin, se päätettiin nostaa ja konservoida. Se on ainoa tämän tyyppinen säilynyt hämäläinen vene. Se on malliltaan hyvin vanha. Rakennusmenetelmät, joita siinä on käytetty, ovat olleet käytössä jo 1600- ja 1700-luvulla. Toista täsmälleen samanlaista venelöytöä ei toistaiseksi tunneta. Hollolan vene on ainutlaatuinen löytö ja ensimmäinen kokonaisuudessaan konservoitu ja koottu hylkylöytö Suomessa. Se edustaa todennäköisesti paikallista, pitkään jatkunutta veneenrakennustraditiota. (Ihamäki & Koivikko 1999)



Hylky Hollolan virastotalossa
(kuva: Paavo Tolvanen)

3.2 Hollolan veneen rakenne

Hylky on säilynyt melko hyvin paksun mudan johdosta. Veneen mitat ja muodot ovat melko hyvin tiedossa. Keulasta on jäljellä vain pieni kappale. Sen vuoksi joitain mittoja jää arvailun ja asiantuntijoiden arvioinnin varaan.

Veneen laidoissa on kolme lautaparia ja kahdeksan kaarta. Se on 580 cm pitkä ja noin 115 cm leveä, perästä vene on 64 cm korkea ja keulasta arviolta 85 cm. Köli on noin 430 cm pitkä ja 22 cm leveä leveimmästä kohdasta. Köli kapenee päitä kohti ja on jonkin verran kovera yläpuolelta. Keula- ja perävantaat on kiinnitetty köliin vinoliitoksella ja neljällä tapilla. Tiivisteinä veneessä on käytetty sekä lautojen välissä että tappiliitoksissa lampaanvillaa. Hankaimia on kaksi paria. Veneen köli, keula- ja perävantaat, laitalaudat sekä partaat ovat mäntyä, kaaret ovat katajaa. Osat on kiinnitetty toisiinsa takorautanauiloilla ja puutapeilla. Laudat on kiinnitetty nauloilla, jotka on kotkattu sisäpuolelta. Hankaimet ovat raudasta taotut ja kahdesta osasta tehdyt tappihankaimet. Parraslistoissa on porrastus ja ne on istutettu laitalautaan ja kiinnitetty nauloin. (Ihamäki & Koivikko 1999)

Vedenalaisissa tutkimuksissa ei löytynyt airoja eikä istuimia. Laudoissa tai kaarissa ei ole merkkejä istuimista tai istuintuista. Ainoastaan kaarissa, jotka ovat hankainten etupuolella, on useampia naulanreikiä korkeudella, jossa voisi olla istuin. (Ihamäki & Koivikko 1999)

3.3 Suomen alueellisista venemalleista

Naskalin mukaan (Ihamäki & Koivikko 1999) Hollolan vene muistuttaa tyypiltään T. Itkosen 1920 -luvulla tehdyssä kansaomaisia veneitä koskevassa tutkimuksessa esiteltyä länsihämäläistä tyyppiä. T. Itkonen luokittelee suomalaiset joki- ja järviveneet yhteentoista tyyppiin. Länsihämäläisen veneen peruspiirteitä, jotka näkyvät Hollolan veneessä ovat lautamaiset tuhdot, leveä köli ja leveät vantaat, emäpuu rakennettu kolmesta osasta (vrt. veneet, joissa keula ja kölipuu ovat yhtä puuta ja perävannas on liitetty), kaaria 7-9 kpl ja rautaiset tappihankaimet.

Ainoastaan Kokemäenjoen veneessä Itkosen kuvaamista veneistä on vannas kiinnitetty köliin neljällä tapilla kuten Hollolan veneessä. Hollolan veneessä on myös useita ominaisuuksia, jotka vastaavat Itkosen kuvausta savolaisveneen muunnelmasta, jota on esiintynyt Päijänteellä. Tässä venetyypissä toisin kuin savolaisessa yleistyypissä keula on loivempi, kaaritus harvempi (11–15 kaarta, ennen vain 7 – 8) ja tehty luonnonvääristä puusta, tuhdot ovat lautamaiset, perävannas kapea eikä lautamainen. Myös Hollolan veneen pituus ja leveys ovat hyvin lähellä sekä Päijänteellä esiintyvää savolaisvenettä että länsihämäläistä venetyppiä. (Itkonen 1926, s. 47–52)

Alueellisten venemallien syntyyn on vaikuttanut alueen luonnonolot (vesistöt, veneen käyttötarkoitus, materiaalien saatavuus). Janne Vilkuna (1988:19) kuitenkin muistuttaa, että alueelliset venemallit ovat muuttuneet ja kehittyneet tai lähestyneet toisia malleja vuosisatojen aikana, samoin joka veneentekijällä on ollut omat mieltymyksensä ja siten samankin alueen veneet poikkeavat yksityiskohdissaan toisistaan.

3.4 Hollolan kirkonkylä

Hyllyn löytöpaikka sijaitsee Hollolan keskiaikaisen kirkon lähellä alueella, jolta on tehty paljon historiallisia löytöjä. Hollola on kauppareittien risteyskohdassa. Kauppiaat ovat saapuneet Porvoonjokea myöten ja tavanneet Hollolan kirkonkylässä koko Päijänteen vesistöalueen turkismetsästäjät ja tie Turusta Hämeenlinnan kautta Viipuriin kulkee Hollolan kautta (Hollolan keskiaikaseura 2008).

Hollolan kirkonkylässä sijaitsevaa Kapatuosian linnavuorta tutkittiin Jouko Voionmaan johdolla 1960-luvulla. Näissä kaivauksissa löytyi yli 300 hopearahan palaa, hopealangan ja -levyn katkelmia. Joukossa oli myös Suomessa harvinaisia ristiretkiajalle ajoittuvia friisiläisrahoja ja arabialaisten rahojen Suomessa tehtyjä kopioita. Näiden perusteella päätellään hämäläisillä olleen yhteyksiä Karjalaan ja Ala-Satakuntaan. (Hollolan seurakunta 2009). Vuosien 1867–68 nälkävuosien aikana idästä ja pohjoisesta saapuneet kerjäläislaumat kulkivat Hämeen poikki kohti etelää (Saarenheimo 1984).

Näistä vanhoista löydöistä ja alueen historiasta voi päätellä, että Hollolan veneen malli on todennäköisesti saanut vaikutteita pohjoisesta, idästä ja lännestä. Tämä selittänee rakenteet, jotka eivät ole yhdenmukaisia millekään tunnetulle venetyypille. Toinen vaihtoehto on, että kyseessä on venetyppi, jota ei vain ole tunnettu eikä dokumentoitu ennen hyllyn löytymistä.

4 REPLIKAN RAKENTAMINEN

4.1 Naulat ja hankaimet

Hollolan veneen näköismallin valmistus alkoi naulojen takomisen opettelemisella 25.9.2008. Nauloja taoin yhdessä opiskelijatoverini Juha Vuohelaisen kanssa kuuden päivän ajan. Tässä ajassa syntyi 400 naulaa. Pyrkimys oli tehdä samankokoisia nauloja kuin mitä hyllyn laudoissa olevista rei'istä saattoi päätellä. Joitakin nauloja oli saatu talteen hyllyn konservoinnin yhteydessä. Ne olivat melko siroja ja suorakaitteen muotoisia.



Rautatangosta syntyy nauloja

Nauloista oli kuitenkin vaikea saada riittävän litteitä ja kuitenkin kestäviä. Vasta naulojen teon loppuvaiheilla selvisi, että olisi voinut tehdä uuden työkalun, jolla olisi ollut helpompi tehdä ohuempia nauloja. Takomisen ja metallityön asiantuntijoista huolimatta paikalla ei ollut ketään, joka olisi tehnyt venenauloja. Sitä emme kuitenkaan tienneet vaan oletimme naulojen koon ja alkeellisen muodon johtuvan ainoastaan takojien kokemattomuudesta.



Nelisensataa naulaa



Hankainten osia

Naulojen taonnan jälkeen aloin takoa hankaimia. Taoin hankaimiin tappiosat ja litteän osan joka pitää tapin paikoillaan. Lopuksi löin hankaimiin reiät nauloja varten. Kun kaikki rautaosat olivat valmiit, ne tervakarkastiin. Kuumensin ensimmäisen takomis-

rupeaman tuotokset (n. 400 naulaa ja hankaimet) metallipajan uunissa n. 650 asteeseen ja laitoin rautaosat terva-astiaan. Kaikki laitalaudat kiinnitettyäni tarvitsin n. 80 naulaa partaiden ja en kiinnittämiseen. Nämä ja vielä aivan työn lopussa taotut nailat karkaisin pudotamalla ne terva-astiaan suoraan takomisen lopuksi, kun tiesin jo, minkä väristä raudan tulee olla tervaan laitettaessa. Veneeseen tarvittiin nauloja yhteensä 540 kpl.



Naulat karkaisu-uunissa



Kuumat nailat terva-astiassa



Karkaisu nauloja

4.2 Vantaat ja kölipuu

Lahjoituksena saatiin ensin yksi vannas, joka oli malliltaan hyvin lähellä hyllyssä jäljellä olevaa perävannasta. Keulaa varten saatiin myös mäntyinen vanha reen jalas, joka oli liian jyrkkämuotoinen eikä sitä siis voitu käyttää. Tässä vaiheessa muistin metsässä kaatuneen kuusen, joka oli ollut nurin jo parin vuoden ajan, mutta juuret ilmassa.



Keulavannas



Kölipuu alkaa saada oikeata muotoa

Muutaman tunnin aherrus metsässä moottorisahan kanssa paljasti hienonmuotoisen keulavantaan. Juurakon oltua kuukauden verran ladossa vein sen koulun työsalin, jossa se alkoi kuitenkin halkeilla. Se ei ollut kuivunut riittävästi työstettäväksi koulun kuivassa ilmassa. Ensimmäisen vantaan lahjoittaja antoi myöhemmin toisen vantaan, joka oli hyvin kapea, mutta kaarevuudeltaan melko lähellä arviota Hollolan veneen keulan muodosta.



Vantaaseen tehty lautura

Kölipuuksi löytyi leveä ja paksu lankku, joka muotoiltiin tasaisesti kapenevaksi ja sen reunoihin tehtiin muotoa mukaileva syvä ja sopivasti viisto lautura. Muokkasin kölän ja keula- ja perävantaat kirveellä, höylällä ja vuoluraudalla. Myöhemmin jyrasin niihin alustavat urat lautoja varten. Kölän leveydestä johtuen vantaasiin piti liimata jonkin verran lisää puuta, jotta ensimmäinen lauta voisi asettua paikoilleen. Tässä vaiheessa ei ollut aikaa lähteä etsimään sopivamman kokoisia vantaita ja odottaa niiden kuivumista.

Vantaiden ja kölän muotoilun jälkeen aloin tehdä liitospintoja vantaiden ja kölän päihin. Liitos on neljällä tapilla kiinnitetty vinoliitos. Tapit ovat jonkin verran kartionmuotoisia, leveämpiä sisäpuolelta. Ulkopuolelta (pohjasta) ne on kiristetty kiiloilla paikoilleen. Tiivisteksi laitoin tervaa ja villarivettä.



Työkaluja: kotkauksessa käytettävä polvirauta (vas), japaninsaha, vuolurauta, kavahöylä ja silityshöylä



Vannas ja kölipuu liitettynä vinoliitoksella ja tapeilla



Tappi on kiilattu alapuolelta, tiivisteenä villaa

4.3 Laidoitus

Tein kolme mallikaarta ja rakensin mallikaarten ja vantaiden välille tuet. Ennen ensimmäisten lautojen valmistusta höyläsin kaikki laudat 17 mm:n paksuisiksi – hyllyssä lautojen paksuus vaihteli 15 ja 20 mm:n välillä. Ensimmäisten lautojen muotoilussa, sovittamisessa ja kiinnittämisessä köliin meni pari viikkoa. Laudat olivat paksuja ja leveitä ja niiden tuli istua hyvin koko matkalta emäpuussa.

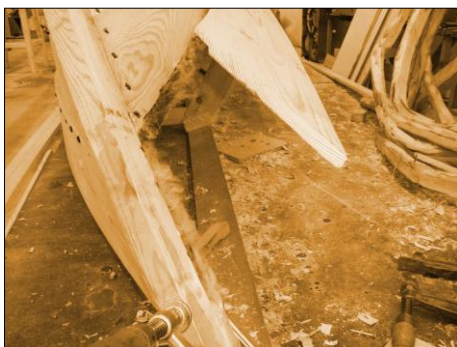
Kahden muun lautaparin muotoilu ja kiinnitys vei yhteensä huomattavasti vähemmän aikaa kuin ensimmäisen lautaparin. Lautoja kiinnittäessäni porasin apureiät paksuhkoja ja erikokoisia nauvoja varten peläten lautojen halkeavan naulatessa.



Tervaa ja villaa lautojen välissä

Toisen ja kolmannen laudan reunaan on höylätty kynte noin puolen metrin matkalta päistä, jotta ne sopivat tiiviisti edelliseen lautaan. Lautojen reunojen alla on tiivisteenä tervaa ja villaa.

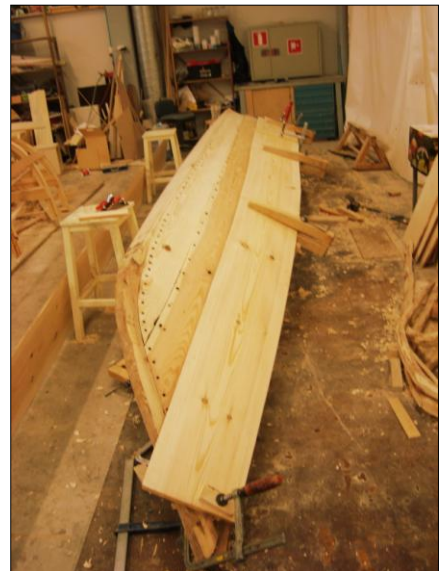
Kolmansien lautojen kiinnitystä mietin pitkään, sillä parraslaudan kiinnitys ja muoto oli siinä vaiheessa vielä arvoitus. Käytyäni katsomassa jälleen hylkyä ja pääteltyäni, miten parraslaudat on kiinnitetty, jatkoin kolmansien lautojen kiinnittämistä. Mallikaaret irrotettuani viistosin mallikaarien kohdalta laudat sisäpuolelta ja kotkasin niiden kohdalla olleet naulat.



Laudan kiinnitystä



Mallikaaret ja tuet



Kolmannen laudan piirtäminen



Melkein valmis laidoitus

4.4 Katajaiset kaaret



Kaaria varten löytyi katajaa opiskelutoverini kotitalalta. Luonnonväärrää katajaa ei ollut tarpeeksi, joten piti keksiä, miten sen saa taivutettua sopivaan muotoon. Parhaiten kaaret taipuivat, kun ne otettiin suoraan ulkoa sisälle, veistettiin jonkin verran muotoa esiin ja kahden tunnin höyrytyksen jälkeen väännettiin mallineen päälle ja laitettiin puristimilla kiinni. Muutamassa päivässä ne kuivuivat ja jäivät tuohon asentoon. Taivutin noin viikon välein yhden kaaren.

Laidoituksen valmistumisen jälkeen aloin sovitella kaaria. Osaan tarvitsi tehdä vain laittaa mukailevat kulmat ja veisiurat. Osa oli liian jyrkällä kaarella ja niitä piti höyryttää uudelleen ja suoristaa hieman. Oma työnsä oli myös kolmenkymmenen katajatapin veistäminen kaarien kiinnittämistä varten. Kaaret kiinnitin kahdella pyöreällä tapilla kölipuuhun ja kahdella neliskulmaisella tapilla alimpiin lautoihin ja nau-

loilla ylimpään lautaan. Lähinnä keulaa ja perää olevien kaarten kiinnitys oli erilainen kuin muilla kaarilla. Ne olivat vain kölissä kiinni tapeilla ja nauloilla alimmassa laudassa. Kun osa kaarista oli kiinnitetty ja vene tuntui pysyvän tukevasti muodossaan, otin mallikaaret ja tuet irti.



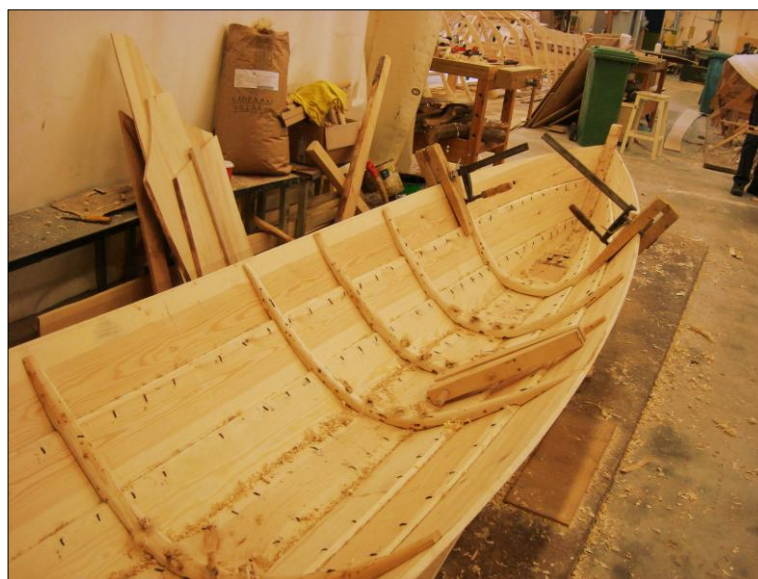
Kaarien muoto syntyy vuoluraudalla



Kaari valmiina kiinnitettäväksi



Kaaren kiinnitys tervatuilla tapeilla



Osa kaarista on kiinnitetty ja rakennustuet irrotettu

4.5 Parraslaudat

Parraslautojen muoto on erilainen kuin nykyveneissä. Parraslauta on noin 8 cm leveä. Siitä noin 4 cm on päällekkäin ylimmän laudan kanssa. Parraslauta on laidan sisäpuolella ja osa siitä on laidan päällä. Hyllyn jäljellä olevassa keulan osassa on selvä painauma laudasta – yläpuolelle jää noin 2 cm:n lovi, jossa parraslista ilmeisesti on ollut. Parraslauta on todennäköisesti upotettu ylimmän laudan yläpuoliselta osalta vantaaseen ja laidan sisäpuolella oleva osa päättyy vantaaseen.



Parraslaudan muotoiltu pää

Ennen kolmansien lautojen kiinnitystä piirsin parraslaudat laudan reunan mukaisesti kaareviksi ja samanmittaisiksi kuin laudat. Jyrsin niihin urat lautoihin istutusta varten ja tein mallin partaan päätä varten. Päät muotoilin sen mukaan vantaissa oleviin koloihin sopiviksi. Tämän jälkeen alkoi taistelu.



Parraslauta taivutuksessa



Parraslauta taivutuksessa



Parraslaudat vesihauteessa

Höyrytin parraslautoja ja väänsin höyläpenkin ja jakkaroiden avulla kaarelle, höyrytin ja laitoin puristimilla veneen laitaan kiinni jne. Jossain vaiheessa parraslaudat olivat suunnilleen oikeilla kohdilla ja tein niihin kolot kaartan päitä varten.

Kun partaat näyttivät oikeanmuotoisilta ja niiden työstämiseen oli jo mennyt parisen viikkoa, tuli takaisku. Oikeanpuoleista parraslaudaa paikoilleen sovitettaessa alkoi ylin lauta haljeta. Liimasin laudan, ja parraslistat laitoin muovin sisään veden kanssa hautumaan viikonlopuksi. Liotuksen jälkeen parraslaudat menivät melko hyvin paikoilleen. Naulasin ne kiinni nauiloilla 20–35 cm:n välein ja kotkasin naulat veneen sisäpuolelta.



Parraslaudan pää



Partaan kiinnitystä

4.6 Viimeistely

Valokuvien ja mittapiirrosten avulla määritin hankainten paikat ja tein hankaimien kiinnitystä varten tukikappaleet. Tein neljä kapeaa lautamaista tuhoa, joista kaksi on veneen keskiosassa noin 30 cm keulaan päin hankaimista ja kaksi lähellä veneen päätyä. Muotoilin vantaiden päät ja tein tapin, tapin reiän ja hyllyssä selvästi näkyvän uran tapin reiän peräpuolelle. Ylimmässä lautaparissa oli muutama oksanreikä, paikkasin ne oksilla.



Hankain kiinnitettynä parraslautaan

Tässä vaiheessa laitoin jo ensimmäisen annoksen tervaa ja pellavaöljyä veneen pohjalle, jotta kölilauta ja alimmat laudat imisivät kunnolla tervaa. Kävin vielä takomassa parikymmentä naulaa hankainten kiinnitystä varten. Kiinnitin hankaimen tappiosat naulalla parraslautaan, puiset tukikappaleet nautoilla tappiosan litteän osan päälle ja sen yläpuolelle rautaisen litteäksi taotun osan.



Rautainen vanne perässä



Puoliksi kotkattu aironpuoleinen hankain



Oksalla paikattu oksanreikä

Lopuksi kiinnitin vanteen perään pitämään kiinni parraslautaa ja ylintä lautaa. Tällaisesta vanteesta ei ole merkkejä hyllyssä, mutta päädyin sen tekemiseen, koska veneen laita keulassa ja perässä tarvitsi jotakin tukea ja tällainen vanne on näkymättömämpi kuin ns. kanalauta, puunkappale, joka on poikittain lähellä vannasta kiinnitettynä partaisiin. Tästä eteenpäin tervasin venettä ja muutama opiskelutoverikin tervasi sitä. Aivot tein T. Itkosen tutkielman mukaisesti länsihämäläiseen tyyliin: lapa on kapeahko ja tasaisen kupera ulkopuolelta, sisäpuolelta suora tai vähän kovera, varsi neliskanttinen.



Veneeseen upposi 20 litraa terva-pellavaöljyseosta

5 POHDINTA

Hollolan veneen replikan tekeminen oli opettavaista ja mielenkiintoista. Kiinnostavaa oli olla yhteydessä ihmisiin, jotka ovat innostuneita vanhoista veneistä ja joille oli tärkeätä, että tämä replika tehdään. Kiinnostavaa oli päästä kokeilemaan vanhoja menetelmiä liitosten tekemisessä ja kaarien kiinnityksessä. Työ oli sellaista, johon ohjausta ei juuri ollut saattavissa vaan työmenetelmät ja järjestys piti itse keksiä ja päätellä. Moniin asioihin sain viitteitä kuvista ja keskusteluista. Lopulta ratkaisu oli vain tehtävä huolimatta siitä, että ei voinut tietää sen toimivuutta pidemmällä tähtäimellä tai sitä, oliko ratkaisu samanlainen kuin alkuperäisessä veneessä. Esimerkiksi tappiliitosten kestävyys kaarissa näkyy ehkä vasta siten, kun vene on kastunut ja kuivunut useita kertoja. Partaat ovat saattaneet olla alkuperäisessä pystymmät kuin tässä replikassa ja keula on ehkä ollut matalampi tai korkeampi.

Mielenkiintoista oli huomata, että monet rakenteet olivat sellaisia, että ne sai kätevimmin tehtyä perinteisillä työkaluilla. Työn vaiheissa käytin koneita kuten tasohöylää lautojen ohentamiseen ja käsijyrsintä lautaurien tekemiseen, mutta suurimmaksi osaksi muotoilin osat kirveellä, vuoluraudalla, puukolla ja käsihöylällä.

Hylyn sijainti Hollolan virastotalon aulassa, paikassa, jossa sitä pääsi työn aikana useita kertoja katsomaan, oli ensiarvoisen tärkeää. Se mahdollisti kuvien, piirrosten ja omien päätelmien peilaamisen hyllyn jäljellä oleviin osiin. Monia kertoja piti tarkistaa jotakin pientä yksityiskohtaa ja löytää siihen vastaus hyllyn osasta tai todeta, että mitään merkkejä ei ole ja vastaus tarvitsee löytää jostakin muualta, kuten asiantuntijoiden arvioista tai jonkin samanikäisen veneen rakenteista.

Aikataulu oli vähän liian tiivis tällaiseen hankkeeseen – rakentamiseen sinänsä ei mennyt valtavasti aikaa, mutta alkuvalmisteluihin meni ja lopputulos olisi ollut parempi, jos olisi ollut aikaa ja mahdollisuus etsiä sopivaa materiaalia ja vaikka odotella joidenkin osien kuivumista ja esimerkiksi rakentaa vene kesällä ulkona. Myös parraslautojen kiinnitys ja taivuttaminen oli vaikeaa, sillä puu oli liian kuivaa. Moni työvaihe olisi ollut todennäköisesti helpompaa, jos puu olisi ollut ulkona koko ajan ja ehkä myös rakentaminen tapahtunut ulkona. Toisin sanoen olen sitä mieltä, että tämänkaltaisen projekti ei sovi kovin hyvin lyhyen opiskelun lopputyöksi. Mielestäni vene onnistui hyvin ja siitä tuli niin paljon esikuvansa näköinen kuin osasin päätellä hylkyä katsomalla ja tietolähteiden materiaalia tulkitsemalla. En ole kuitenkaan tyytyväinen kompromisseihin, joita jouduin tekemään juuri tämän aikataulun vuoksi. En olisi halunnut käyttää liian kapeita vantaita ja liimata niihin lisää leveyttä tai käyttää lautoja, joihin tuli pieniä halkeamia työn aikana.



Hylky ja replika (Kuva: Raimo Hasunen)

Hollolan venelöydön rakentajan käden jälki on kaunis ja säilynyt tähän päivään saakka. Tämän replikan teko olkoon arvostuksen osoitus tuon tuntemattoman veneentekijän taidolle. Taitoni eivät riittäneet samaan, mutta parhaani tein toistaakseni veneen muotoja ja rakenteita.

Tässä prosessissa minulle tärkeintä oli hämäläiseen historiaan tutustuminen, lukuisat keskustelut mielenkiintoisten ihmisten kanssa ja kannustavat sanat monilta vanhoja veneitä arvostavilta ihmisiltä. Vene jää Koulutuskeskus Salpauksen ja Hollolan kunnan yhteiskäyttöön. Toivon sen tuovan iloa ja arvostusta paikallisia perinteitä kohtaan.

LÄHTEET

Alvik, Riikka – Klemelä, Ulla – Pouta, Sari 2006: Järvenpohjasta vitriiniin, teoksessa Suomalaisia veneitä, Nautica Fennica 2005–2006.

Hollolan seurakunta:

www.hollolanseurakunta.fi/yleistietoa_ja_lomakkeet/historia/kapatuosian_linnavuori, luettu 16.4.2009.

Ihamäki, Riikka – Koivikko, Minna 1999: Hollolan kirkonlahden hylyn pelastuskaivaukset 1998, Kenttätutkimusraportti.

Itkonen, T. 1926, Kansanomaiset veneet, teoksessa Suomen museo 1926–1928.

Hollolan keskiaikaseura, www.keskiaika.fi/?sivu=Seura&id=196, luettu 16.4.2009.

Museovirasto 1993: Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993-luettelo.

Naskali, Eero 2008: Keskustelu 9.10.2009, Lahti. Museoviraston kansantieteenlaitoksen tutkija.

Paanasalo, Pekka 2009: Puhelinkeskustelu 2.3.2009. Museoviraston työmestari.

Saarenheimo, Juhani 1984: Kun toimeen tartuttiin, Hämeen historia vuoteen 1945, Hämeenlinna 1984.

Vilkuna, Janne 1988: Kansanomaiset veneet, artikkeli lehdessä Konneveden joulu 1988.

Zetterberg, Petter 1999: Hollolan kirkonlahden veneenhylyn iänmäärittäminen, dendrokronologiset ajoitukset FIH1801-FIH1803. Joensuu.

Liite 1

TYÖPÄIVÄKIRJA	työtunnit
24.9. Käynti Hylkysaareissa hakemassa piirustuksia ja tutkimusraportti	5
25.9. Naulojen taonnan opettelua, tulos 20 naulaa kahdelta takojalta	5
26.9. Naulojen taonta, 65 kpl	7
1.10. Naulojen taonta, 115 kpl	6,5
6.10. Naulojen taonta, 91 kpl	6
9.10. Keskustelu Eero Naskalin kanssa	4
10.10. Käynti Lahden maakuntamuseon kuva-arkistossa	2
13.10. Naulojen taonta ja hankainten suunnittelua, keskustelu seppä Kärkkäisen kanssa hankaimista	8
27.10. Naulojen taonta, 71 kpl	7
18.11. Vantaiden höyläystä ja muotoilua	7
19.11. "	5
20.11. "	3
21.11. Hankainten taontaa	7
22.11. Mallikaarten piirtäminen ja kaarten taivutusmuotin suunnittelua	3
24.11. Hankainten taontaa	6
25.11. Kaaren taivutusyritys ja suunnittelua	2
26.11. Kaaren veisto ja höyrytys ja toinen taivutusyritys, vantaiden ja kölin liitoskohtien muotoilu	7
27.11. Keulan liitospinnat	7
1.12. Perän liitospinta	7,5
2.12. Kaaren muotoilu ja taivutus, rungon suoruuden tarkistelu	7
4.12. Osien paikoilleen asettelua ja mittaamista, Hollolan sanomien toimittaja teki jutun	6
5.12. Kaaren muotoilu ja taivutus, testiliitoksen tekeminen	7,5
8.12. Lautaurat köliin, mallikaarten tekeminen	7
9.12. Kolmannen kaaren taivutus	5
12.12. Lautaurat vantaasiin, perän liitospintojen viimeistely	6,5
15.12. Perän liitoksen kiinnitys; tappien ja kiilojen teko	6
16.12. Keulan liitospintojen viimeistely ja kiinnitys, neljäs kaari taivutukseen	9
17.12. Lautaurien siistimistä	6
18.12. Pienoismallin tekoa	5
19.12. "	5,5
12.1. Viides kaari, mallikaarten kiinnitys köliin	
13.1. Hankainten takomista	6
14.1. " ja nauvoja varten reiät, naulojen ja hankainten tervakarkaisu	8,5
15.1. Tervasotkun siivous	2
16.1. Mallikaarten ja vantaiden suoruuden tarkistaminen ja tukien rakentaminen	5
19.1. Kölin lautauran viistous. Ensimmäisen laudan muokkausta	7
20.1. Kaikkien lautojen höyläys, ensimmäisten lautojen muodon hakemista, lautaurien tasoittamista	8,5
22.1. Kuudennen kaaren taivutus, vasemman ensimmäisen laudan muotoilua	5
23.1. Vasemman ensimmäisen laudan muotoilua	5
26.1. "	5
27.1. "	4
28.1. ", oikean ensimmäisen laudan muotoilua	7
29.1. Lautojen muotoilua	3
2.2. "	7
3.2. "	9
9.2. Lisäpalat keulaan, lautojen muotoilua	6
10.2. Lautojen muotoilua, keulavantaan tasoitus, vasen ensimmäinen kiinni!	8
16.2. Oikean laudan viimeistely ja kiinnitys	6
17.2. Toisten lautojen sahaus ja muotoilua	8,5
23.2. Oikean toisen laudan muotoilu ja kiinnitys	4
25.2. Vasemman toisen laudan muotoilu ja kiinnitys	6
27.2. Kolmansien lautojen sahaus ja muotoilua, parraslinjan suunnittelua ja vantaiden korkeuden mittaus	6
2.3. Käynti Hollolan virastotalossa hylkyä katsomassa, parraslautojen muodon piirtäminen	7

3.3.	Vasemman kolmannen laudan viimeistely ja kiinnitys	6
4.3.	Oikean kolmannen laudan kiinnitys, kaarten sovittamista ja muotoilua	6,5
9.3.	Kaarten lopullista muotoilua, kahden viimeisen kaaren taivutus	6
10.3.	Kaarten suoristamista, taivutusta ja muodon veistämistä	8,5
11.3.	Naulojen taontaa, 60 kpl	6,5
13.3.	Vesiurien tekoa kaariin, tappeja kiinnitystä varten, kuudes kaari kiinni	4,5
16.3.	4. kaari valmiiksi ja kiinnitys	3,5
17.3.	2. ja 7. kaari valmiiksi ja kiinnitys	8
18.3.	3. kaari valmiiksi ja kiinnitys. Mallikaarten ja tukien irrotus, lautojen viistoaminen sisäpuolelta	6,5
19.3.	8. kaari valmiiksi, kiinnitys. Vantaiden liitoskohtien madallus	6
20.3.	1. kaari valmiiksi, kiinnitys, vasemman parraslaudan jysintä, viikonlopuksi taivutukseen	4,5
23.3.	Kaarten paikat parraslautoihin, kolot kaarille, toisen laudan jysintä	6,5
24.3.	Mallin tekeminen parraslaudan päätä varten, toisen uran madallus, höyrytystä ja taivutusta	7,5
25.3.	Vasemman partaan sovittamista ja höyryttämistä	7
26.3.	Oikean parraslaudan sovittamista ja höyryttämistä. Tuhtojen tekoa, hankainten paikan määrittäminen	6
27.3.	Oikean laudan sovittamista, ylimmän laudan liimaus, tapin reikä ja tappi. Parraslaudat liotukseen.	6
30.3.	Parraslautojen kiinnitys, tervaamisen aloitus	6,5
31.3.	Naulojen taonta 20 kpl, hankainten kiinnitys ja tervausta	9
1.4.	Hankainten kiinnitystä, perän vanteen kiinnitys, tervausta	6
6.4.	Veneen kääntö, tervausta	5,5
21.4.	Airojen teko	3
22.4.	"	2
24.4.	Airojen tervaus	3
27.4.	"	1
28.4.	"	1
5.5.	Hankaimen osan kiinnitys airoihin	0,5
		445,5