Johanna Holmström-Lauri

MITÄ MEISTÄ MUISTOKSI JÄÄ - VENEENVEISTÄJÄ OSSI HOLMSTRÖMIN ELÄMÄNTYÖ

Kuvataiteen koulutusohjelma

2016

samk
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Satakunta University of Applied Sciences

MITÄ MEISTÄ MUISTOKSI JÄÄ –
VENEENVEISTÄJÄ OSSI HOLMSTRÖMIN ELÄMÄNTYÖ

Holmström-Lauri, Johanna
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kuvataiteen koulutusohjelma
Joulukuu 2016
Ohjaaja: Kespersaks, Veiko
Sivumäärä: 41
Liitteitä: 2

Asiasanat: kalligrafia, kunnioitus, muistot, puuvene, veneenrakennus

Tämän raportin tarkoituksena on kuvata opinnäytetyön tekemisen prosessia ja kunnioittaa edesmenneen isäni veneenrakentaja Ossi Holmströmin elämäntyötä. Hän ehti tehdä noin 300 erikokoista puuvenettä elämänsä aikana.

Opinnäytetyön taiteellinen osuus on kalligrafinen seinäpaneeli, jonka tekstiosuudet toteutettiin pääasiassa antiikvalla. Kuvituksissa käytettiin piirroksia sekä grafiikkaa. Toinen osuus on valokuvista koottu kuvakirja, johon koottiin kuvia mm. veneenrakennuksen eri vaiheista ja erilaisista puuveneistä.

Työn kirjallisessa osuudessa selvitettiin veneenrakentamiseen liittyviä asioita kirjallisuuden ja muistojen näkökulmasta. Muistojen pohjalta kirjattiin talteen myös muita tärkeitä asioita isän elämästä.

WHAT REMAINS IN OUR MEMORIES – THE LIFE AND WORK OF OSSI HOLMSTRÖM, A BOAT BUILDER

Holmström-Lauri, Johanna
Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences
Degree Programme in Fine Arts
December 2016
Supervisor: Kespersaks, Veiko
Number of pages: 41
Number of attachments: 2

Keywords: calligraphy, commemoration, memories, wooden boat, boatbuilding

---

The purpose of this report is to describe the process of writing my thesis and to commemorate the lifework of my late father Ossi Holmström, the boat builder. He built approximately 300 wooden boats of different sizes in his lifetime.

The artistic part of thesis is a calligraphic picture in which the textual parts were implemented mostly by using Foundational Hand. The illustrations were implemented with both drawings and graphic artworks. The other part of thesis is a photographs of different phases of boatbuilding and of different kinds of wooden boats, among other things.

In the textual part of thesis different facts relating to boatbuilding were examined on the basis of literature and memories. Other important things of my father`s life were also documented.

SISÄLLYS

1 LOPPUTYÖN AIHEEN VALINTA ... 5
2 TUTKIMUSMATKOJA MENNEESEEN ... 6
2.1 Historia, muistitieto ja muistot ... 6
2.2 Satakunnan museossa ... 7
2.3 Lassen haastattelu kesällä 2014 ... 8
2.4 Kiertoajelulla Meri-Porissa ... 9
2.5 Muut yhteydenotot ... 10
2.6 Lehtijuttuja ... 11
3 PUUVENEEN HISTORIAA ... 12
3.1 Esitelmä veneenrakennuksesta ... 12
3.2 Veneen kehitys ... 13
4 PUU RAKENNUSMATERIAALINA ... 15
5 KÄSILLÄ TEKEMINEN JA LUOVUUS ... 16
5.1 Käsityötaidot ... 16
5.2 Mikä on taidetta ? ... 18
6 HISTORIAA JA MUISTOJA ISÄN ELÄMÄSTÄ ... 18
6.1 Isän lapsuus ja nuoruus ... 18
6.2 Veneitä alkaa syntyä ... 19
6.3 1970-luku ja siitä eteenpäin ... 21
7 VENEENVEISTOSTA ... 21
7.1 Puuveneen ja sen veistäjän arvostuksesta ... 21
7.2 Äidin kertomus veneiden tekemisestä ... 22
7.3 Lassen kertomus veneen rakentamisen yksityiskohdista ... 24
8 KIRJOITTAMISESTA ... 25
8.1 Länsimaisen kirjoituksen kehittymisestä ... 25
8.2 Kalligrafiasta perustietoa ... 27
9 LOPPUTYÖN KALLIGRAFINEN OSUUS ... 28
9.1 Kalligrafisen seinäpaneelin eli seinätaulun tekemisen prosessi ... 28
9.2 Paneelin lopullinen versio eli kalligrafinen lopputyö ... 32
10 VALOKUVAKIRJAN TEKEMISEN PROSESSI ... 35
11 MINUN TAITEELLINEN KASVUNI ... 36
12 POHDINTA ... 39
LÄHTEET ... 41
LIITTEET

1 LOPPUTYÖN AIHEEN VALINTA

Vuoden 2014 talvella tuli ajankohtaiseksi asiaksi miettiä kuvataiteilijan koulutuksen lopputyön aihetta. Tämän ja aikaisempienkin koulutuksien yhteydessä olleiden tehtävien aihevalinnat ovat liittyneet aina jotenkin luontoon, omaan elämään ja käytännön asioihin. Aihevalintoja voisi kuvailla maanläheisiksi ja arkipäiväisiksi. Joskus opettajani Veiko Kespersaks sanoikin, että aiheeni ovat hyvin kansanomaisia.

Edesmenneen isäni, Ossi Holmströmin, elämäntyö oli ahlaislaisten puupaattien veistäminen. Isä ehti elämänsä aikana rakentaa veneitä 35 vuotta. Tänä aikana valmistui noin 300 erikokoista puuvenettä ja yksi lasikuituvene. Meille kertyi vuosien aikana valokuvia osasta näitä veneitä. Usein oli niin, että veneen tilaaja kuvasi veneen eri valmistusvaiheita ja venettä sen jo ollessa valmiina vesillä. Yleensä saimme siis kuvia veneiden tilaajilta. Isä itse ei veneitä kuvannut, vaikka nyt jälkeenpäin ajatellen olisi hienoa, jos kaikista hänen tekemistään veneistä olisi kuvat dokumentoituina.

Veneiden valokuvia säilytettiin lapsuudenkodissani laatikossa muiden kuvien kanssa. Jossakin vaiheessa äitini oli käynyt kuvat läpi ja laittanut kaikki veneisiin liittyvät kuvat samaan kansioon. Vaikka kansiosta löytyy vain murto-osa isän tekemien veneiden kuvia, niin voi vain hämmästellä, miten hän on pystynyt tekemään niin paljon upeita veneitä.

Kun tämän koulutuksen lopputyöstä alettiin puhua, niin hyvin kirkkaana mieleeni tuli ajatus siitä, että haluan tehdä lopputyön isästä ja hänen elämäntyöstään puupaattien veistäjänä. Puhuin asiasta opettajalleni Veiko Kespersaksille ja hän suhtautui myönteisesti aihevalintaani. Hän ehdotti myös, että lisäksi voisin ottaa kuvia vielä käytössä olevista isän tekemistä veneistä. Nämä eri aikoina otetut valokuvat voisi sitten koota valokuvakirjaksi.

Lopputyön suunnitelmaksi muotoutui 3-osainen kokonaisuus; valokuvakirja, historiaa isästä ja kalligrafinen seinäpaneeli. Erikoistumisalani kuvataitelijan koulutuksessa on kalligrafia, joten lopputyössä pitää olla myös kalligrafinen osuus. Päätin, että seinäpaneeliin kirjoitan jollakin historiallisella käsialalla asiaa isästä ja veneen rakentamisesta. Paneeliin tulisi myös kuvitusta, mutta alkuvaiheessa siitä minulla ei ollut vielä visiota, vaan se muodostui paneelin suunnitelmia ja luonnoksia tehdessäni.

2 TUTKIMUSMATKOJA MENNEESEEN

Innostuin kovasti lopputyöni aiheesta ja halusin saada lisää tietoa isästä ja hänen veistämistään veneistä. Tiesin, että saan tietoja äidiltäni Irma Holmströmiltä ja sedältäni Lasse Holmströmiltä, mutta halusin myös selvittää muita tietolähteitä.

2.1 Historia, muistitieto ja muistot

Kerrottu muistitieto, valokuvat ja esineet avaavat sellaisia näkökulmia menneisyyteen, joita perinteisten historian lähteiden avulla ei pystytä saavuttamaaan. Valokuvat ja esineet kertovat paljon menneisyydestämme. Valokuvista voidaan nähdä myös vanhoja työtapoja ja työkaluja. Dokumenttiarvoa valokuvalla on vasta silloin, kun sen yhteyteen on kirjattu tarpeeksi tietoa. Tietoa ei voi koskaan kirjata liikaa. (Savia ja Willman 2005, s. 8-22.)

Valokuva on ainutlaatuinen ja konkreettinen taltiointi menneestä hetkestä, jota ei koskaan saada takaisin. Yleisesti ottaen kuvasta sanotaan, että se kertoo enemmän kuin tuhat sanaa.

Menneisyydestä voidaan kirjoittaa historiaa monesta eri näkökulmasta katsoen. Meillä kaikilla on oma historia ja tarina. Kaikki tapahtunut vaikuttaa siihen, keitä me olemme, miten meistä on tullut tällaisia ja mitä/minkälaisia me olemme tulevaisuudessa.

Muistoiksi valikoituvat usein tietyt tapahtumat ja hetket elämästämme. Muistot ovat kaikille henkilökohtaisia; eri asioita poimitaan, painetaan mieleen ja muistetaan eri tavoilla. Voimme nähdä tietyistä hetkistä silmissämme muistikuvia, kokea sen hetkisen tunnetilan ja haistaa jopa hajun.

2.2 Satakunnan museossa

Vuoden 2014 helmikuun lopulla tutkiskelin mm. Satakunnan museon nettisivuja ja yhteystietoja, jos sieltä löytyisi jotakin veneenrakentamiseen liittyvää tai jopa tietoja isästä. Äidin kanssa oli ollut puhetta, että 1970-luvulla verstaalla oli käynyt museovirastosta väkeä ja he olivat ottaneet valokuvia mm. teon alla olevasta veneestä. Museon sivuilta ei löytynyt tietoja, joten päätin käydä museossa Porin reissun yhteydessä.

Satakunnan museossa tapasin maakuntatutkija Akuliina Aartolahden ja häneltä kyselin, jos heillä olisi jotakin tietoa isästäni. Ystävällisesti hän otti yhteystietoni ylös ja lupasi viestitellä, jos jotakin löytyy. Noin parin viikon kuluttua käynnistäni sainkin häneltä viestin. Museolta oli löytynyt kuvasarja, joka oli kuvattu vuonna 1974 Ossi Holmströmin veneveistämöllä. Silloin Poriin oli saapunut neuvostoliittolainen valokuvaaja Dmitri Baltermants, joka oli ilmeisesti varta vasten halunnut päästä kuvaamaan veneveistämölle. Satakunnan museon kuvaaja oli hänet ilmeisesti sinne vienyt ja kuvannut samalla itsekin. Sain luvan mennä katsomaan kuvia museolle.

Akuliina Aartolahti käänsi viestin asiasta Satakunnan museon valokuva-arkiston hoitajalle Mervi Aholle, jonka kanssa sovimme tapaamisesta maaliskun lopulle. Otin tapaamiseen mukaan myös äitini, koska hän osasi antaa kuvista arvokasta lisätietoa museolle. Mustavalkoiset kuvat oli otettu mm. verstaalta veneistä, työkaluista ja ihmisistä. Huhtikuun loppupuolella Mervi Aholta tuli viesti, että kuvat oli skannattu ja saisin hakea ne muistitikulle. Sain myös luvan käyttää kuvia opinnäytetyössäni. Erittäin ystävällistä palvelua Satakunnan museolta!

Olen vastavuoroisesti luvannannut antaa Satakunnan museolle myös oman osuuden tästä opinnäytetyöstä.

2.3 Lassen haastattelu kesällä 2014

Sovimme haastatteluajan isän veljen, Lasse Holmströmin, kanssa loppukesälle 2014. Olin antanut jo aikaisemmin Lasselle kysymyksiä isästä ja veneenrakentamisesta, joten hän sai valmistautua haastatteluun miettien vastauksia niihin.

Lasse muisti asioita hyvin yksityiskohtaisesti isästä, veneenrakentamisesta sekä muita asioista, jotka eivät varsinaisesti kuuluneet veneenrakentamiseen. Kaikki asiat kuitenkin jollakin tavoin vaikuttivat elämään kotitilalla Virtaluodolla. Kalastus oli tärkeä elinkeino ja siihen tarvittiin veneitä. Myös elinympäristö oli sellainen, että ilman erilaisia veneitä ei tultu toimeen. Ossi oli puukäsitöissä erikoislahjakkuus. Niinpä hän jo 14- vuotiaana teki itsenäisesti ensimmäisen soutuveneen. Lisäksi oli mm. minkkitarha, hopeakettujen kasvatusta, pienviljelystä, puutavaran sahausta sekä 1/3 osuus Rannikkolaivayhtiössä. Useampi tunti vierähti, kun kuuntelin Lassen mielenkiintoisia kertomuksia ja kirjasin asioita ylös.

2.4 Kiertoajelulla Meri-Porissa

Syyskuun alussa vuonna 2014 lähdimme Lassen kanssa kiertoajelulle Meri-Porin suuntaan, tarkoituksena oli katsella, näkyisikö rannoissa isän tekemiä veneitä. Kävimme mm. Kappelin rannassa, Reposaaressa ja Mäntyluodossa. Muutamia isän tekemiä veneitä näimme laitureihin kiinnitettyinä. Saattoi olla, että veneitä oli myös vesillä, sillä päivä oli kaunis ja aurinkoinen.

Aikaisemmin olin etsinyt netistä tietoa hakusanalla “Ossi Holmström” ja löytänyt Esa Sjöholmin sivut, joilla hän kertoo veneen kunnostusurakasta. Tekstistä ja kuvista käy ilmi, että kyseessä on isän tekemä 12,5 metrinen vene, jonka isä on tehnyt ensimmäisenä työnään uudella verstaalla.

Minulla oli matkassa Esa Sjöholmin sivut, jotka olin tulostanut netistä. Tietojen perusteella löysimme hänen kotitalonsa Mäntyluodosta, mutta hän ei ollut kotona. Soitin tulosteissa olleeseen puhelinnumeroon, josta Esa Sjoholm vastasi ja kertoi olevansa kunnostamassa venettä. Ystävällisesti hän antoi ajo-ohjeet venehallille.

Hallissa oli tosiaan isän Lagerströmille tekemä vene, jonka Esa Sjöholm oli ostanut. Vaikka se oli ollut vuosikausia hunningolla, se ei näyttänyt kovinkaan kärsineeltä. Toki Esa Sjöholm oli sitä kunnostanut ja käsitellyt puuta jollakin aineella. Minulla oli mukana äidin kokoama valokuvakansio isän tekemistä veneistä. Siinä oli myös tuon Lagerströmille tehdyn veneen kuvia. Oli mukavaa näyttää kansiosta Esa Sjöholmille mm. juuri tuon saman veneen kuvaa, jota isä kuvassa teki noin 40 vuotta sitten. Voi vain todeta, että hyvin tehty työ säilyy vuosikymmeniä.

Esa Sjöholm antoi luvan kuvata venettä ja käyttää kuvia opinnäytetyössäni.

2.5 Muut yhteydenotot

Monessa eri yhteydessä tuli puheeksi koulutukseni opinnäytetyö ja sen aihe. Sekä läheiseni että myös vieraammat henkilöt olivat hyvin kiinnostuneita aihevalinnastani. Otin yhteyttä henkilöihin, joilla ainakin oli ollut isän tekemä vene. Joitakin henkilöitä kävin myös tapaamassa.

Kesällä 2014 kävimme isommalla porukalla (minä, veljeni Pasi sekä Päivi-Maria Hautala ja hänen puolisonsa) Ahlaisissa kiertoajelulla katsellen, jos isän tekemiä veneitä näkyisi jossakin. Päivä oli erittäin sateinen, mutta sinnikkäästi kävimme katselemassa eri paikoissa. Kävimme mm. Jussi Nummen luona ja hän näytti meille isän tekemää venettä, jota oli pihassaan kunnostamassa.

Syksyllä 2014 otin yhteyttä Kauko Kortesmäkeen ja sovimme tapaamiseen hänen kotiinsa. Vene oli silloin jo nostettu vesiltä ja se oli pihassa talviteloilla. Otin veneestä kuvia ja sain myös Kauko Kortesmäeltä yhden aikaisemmin otetun kuvan veneestä.

Jukka Gröndahlin luona kävin myös samana syksynä. Hänellä ei ollut enää isän tekemää isompaa puuvenettä, vaan hän oli myynyt sen eteenpäin. Hän kertoi omistavansa vielä isän tekemän jollan, joka oli viety jo ulkorakennukseen suojaan. Alustavasti hän mietti, että voisi pyytää poikiansa ottamaan jollasta kuvia. Myöhemmin sainkin hänen pojaltaan Aki Gröndahlilta jollan kuvia sähköpostiin.

Kerttu-Leena Tammivuorelta sain kirjeessä paljon yksityiskohtaista ja mielenkiintoista tietoa hänen vanhempiensa Aimo ja Suoma Tammivuoren omistamasta Kontiki-mallin veneestä Tavista. Kävin myös kahdesti Kerttu-Leenaa tapaamassa ja hän kertoi lisää Taviin liittyvistä asioista sekä Tavilla tehdyistä matkoista. Sain häneltä myös Tavin piirustuksista kopion.

Taisto Paattiniemi lähetti kuvat kahdesta isän hänelle tekemästä veneestä. Myöhemmin tapasin hänet myös Ahlaisissa ja puhuimme isästä sekä lopputyöstäni.

Jussi Ruissalo ja hänen sisarensa Elina Rebers lähettivät minulle sähköpostiviestejä ja liitteenä oli kuvia isän tekemästä vuonna 1964 valmistuneesta Annukka-veneestä. Vene on ollut ahkerassa käytössä ja tällä hetkellä jo neljäs sukupolvi käyttää sitä.

Jarmo Sjöholmin veneestä sain kuvia Lassen vaimon, Tarja Holmstömin kautta. Hänen ansiota on myös yhteyden saaminen Annukka-veneen omistajiin.

Taidekoulun lopputyönäyttelyssä tapasin Pirkko Granön. Hän kertoi, että hänen miehensä oli käynyt meillä verstaalla ottamassa valokuvia, joita hänellä on kotona tallessa. Lupasin ottaa häneen yhteyttä myöhemmin, mutta vielä se ei ole toteutunut.

2.6 Lehtijuttuja

Isästä ja myös äidistä on kirjoitettu lehtijuttuja, joista kaksi ovat tämän työn liitteenä. On harmillista, ettei lehtiä pysty jäljittämään, koska lehtien tiedot puuttuvat. Tärkeää ja mielenkiintoista on, että voimme lukea lehtijutuista isän mielipiteitä ja ajatuksia, joita ei enää muuten saada selville.

Hannu Salonojan haastattelu, jossa hän puhuu isän ammattitaidosta.
http://www.satakunnanviikko.fi/jutut/kulttuuri-ja-viihde/onni-itse-tehty-puupaatti

Aineistoa olen saanut kerättyä niin paljon, että niistä riittäisi esim. isompaankin tutkimukseen. Tämän lopputyön tarkoituksena on kuitenkin olla raporttina lopputyön tekemisen prosessista kuvataiteilijan koulutuksessa, joten paljon tärkeää, mielenkiintoista ja yksityiskohtaista tietoa pitää jättää pois. Kaikki tiedot ovat kuitenkin tallella valokuvina, digikuvina, muistiinpanoina, kirjeinä ja viesteinä. Vain murto-osa saamistani tiedoista ja kuvista tulee näkyville tässä päättötyössä.

3 PUUVENEEN HISTORIAA

3.1 Esitelmä veneenrakennuksesta

Minulla on säilynyt yläasteella vuonna 1983 pitämäni esitelmä “Veneenrakennus Ahlaisissa”. Kirjoitin esitelmän sen pohjalta, mitä isä kertoi.

“Ahlaisissa on jopa veistetty suuria purjelaivoja, joilla on käyty ulkomaan kauppaakin. Yleensä purjelaivat veistettiin rannalla paikoissa, joita nimitettiin varviksi. Veneenrakennus ennen oli paljon työtä ja vaivaa vaativaa puuhaa. Ensin hakattiin venepuut metsästä, oli myös hakattava juuria keula- ja peräpuuksi sekä kaariksi. Ne oli veistettävä ensin kuivumaan. Laitalautoja varten valittiin metsästä parhaat mäntypuut ja ne sahattiin käsisahalla venelaudoiksi. Sahaus tapahtui siten, että venepuu oli nostettu pukkien päälle. Sahauksessa toinen mies sahasi yläpuolella ja toinen alapuolella, ja alapuolella oleva sai tietenkin purut niskaansa. Kyläseppä takoi venenaulat ja muut veneessä tarvittavat rautaosat. Puutavaran kuivuttua veneenrakennus voi alkaa. Ensin sovitettiin taminajuuret köliin, ja sitten veistettiin punninkinooti eli lautaura. Sen jälkeen asetettiin pantterit eli mallikaaret ja laudoitus aloitettiin.

Venelaudat höylättiin ensin härkihöylällä. Kaksi ihmistä tarvittiin höyläämiseen – toinen työnsi höylää ja toinen veti. Höyläämisen jälkeen ensimmäiset laudat merkattiin ja laitettiin paasiin, jossa ne höyryyntyivät pehmeiksi, jotta ne voitaisiin taivuttaa. Kun ensimmäiset laudat oli taivutettu, voitiin alkaa varsinainen veneen lyönti. Laudat sovitettiin köliin. Kun ensimmäinen lauta oli sovitettu, tervattiin sauma ja laitettiin pellavaa tiivisteeksi. Sen jälkeen lauta asetettiin paikalleen, kiristettiin ja naulattiin. Laudoituksen jälkeen vene tilkittiin huolellisesti. Sen jälkeen aloitettiin kaaritus, johon käytettiin siihen sopivia puita ja juuria, jotka sovitettiin veistämällä. Kaaret kiinnitettiin puisilla vaarnoilla, jotka kiilattiin sisäpuolelta tiukkaan.

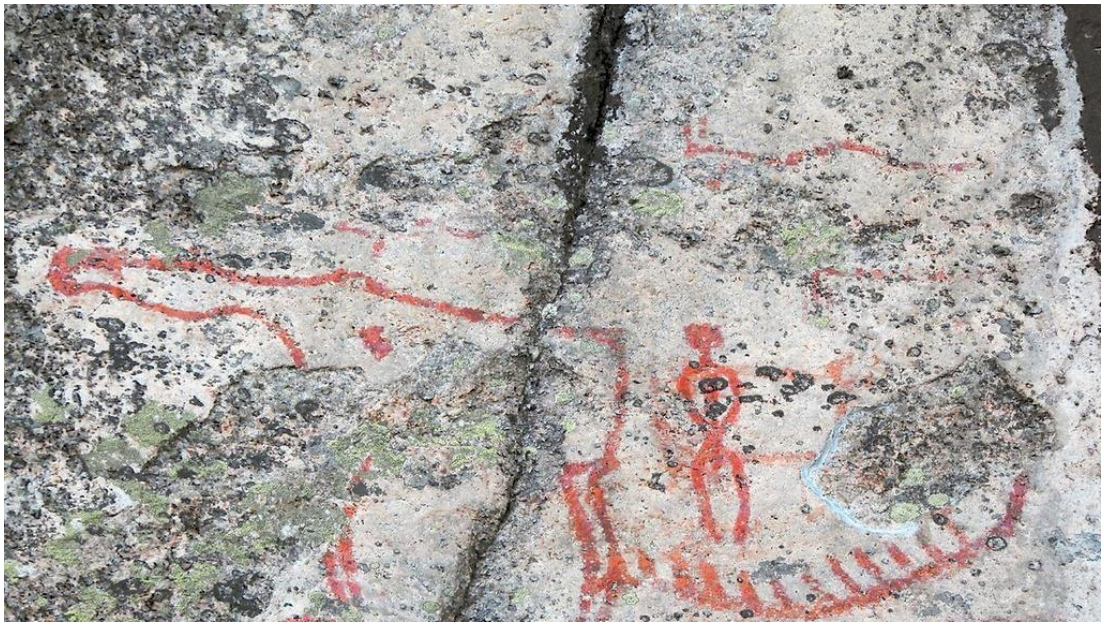
Kun vene oli kaaritettu, tehtiin muu valmistus, johon kuuluivat suupantat eli reunat, karneerit eli pohjaträllit, spitat eli penkit ja kun kaikki oli tehty, tervattiin vene kauttaaltaan. Kun purjeet oli valmistettu, voitiin vene laittaa vesille ja suorittaa koepur-

jehdus. Näin rakennettiin vielä isoisän lapsuudessa veneitä ja puuveneitä rakennetaan edelleenkin. Periaatteet ovat samat, mutta menetelmät ovat uudemmat.”

3.2 Veneen kehitys

Jo tuhansia vuosia ihmiset ovat kulkeneet vesiteitä pitkin mm. siirtyessään paikasta toiseen ja kuljettaessaan tavaraa. Maailman eri osissa käytetään vielä nykyäänkin alkeellisia aluksia, jotka ovat syntyneet esihistoriallisena aikana. Tällaisia voivat olla esim. oksista sidottu lautta, puukehikkoon pingotettu eläimen nahka tai yhdestä puunrungosta koverrettu ruuhi. (Landström, 1990, 11).

Egyptistä on löydetty vanhimmat alusten kuvat, jotka ovat peräisin n.3400 eKr. Kuvia on ollut esim. kalliopiirroksissa ja saviruukuissa. Lisäksi on löytynyt reliefi, jossa kuvataan puuveneen rakentamista. (Landström, 1990,14). Suomessa, Ristiinassa, Astuvansalmen kalliomaalauksissa on näkyvissä vanhimpia suomalaisia veneiden kuvia ajalta 3000-1500 eKr (Perälä, 2004 ,9.)



Kuva Astuvansalmen kalliomaalauksesta, jossa hirvi, ihminen ja vene :http://im.mtv.fi/image/225636/landscape16_9/1024/576/bd830c106691d72740a9dfa3b19b1d85/na/17.jpg

Kun venematkat pidentyivät ja kuljetustarve muuttui, tarvittiin isompia veneitä. Veneenrakennusta harjoitettiin kaikkialla Suomessa ja joka kylässä saattoi olla oma venemestarinsa. Veneissä oli alueellisia eroja, koska jokaiselle vesistölle tarvittiin oma ja sopiva venetyyppi. Puuveneiden rakennustaito säilyi lähes samanlaisena esihistoriallisella ajalta aina 1950-luvulle asti. Ajan myötä kuitenkin työmenetelmät ja materiaalit kehittyivät. (Perälä, 2004, 9-11).

Suomalaisella puuveneellä on kaksi pääryhmää; läntiset ja itäis-pohjoiset venetyypit. Läntisen venetyypin sanotaan kuitenkin kadonneen. Myös kielellisesti pääryhmissä näkee jaon. Suomen itä-ja pohjoispuolella käytetään suomalais-ugrilaista vene-sanaa, kun taas Suomen länsi- ja lounaispuolella käytössä on skandinaavista perua oleva paatti-sana. (Rovamo & Lintunen, 1995, 48-50).

Kansanomaisten meriveneiden muotoperinne on rikas. Veneiden ominaisuudet ja ulkonäkö ovat muokkautuneet monenlaisen kalastus- ja pyyntitapojen sekä luonnonolojen seurauksena. Poria pidetään tässä suhteessa jonkinlaisena rajapyykkinä, koska siitä etelään tai pohjoiseen lähdettäessä meriveneiden ulkonäkö eroaa toisistaan. Pohjoiseen mentäessä keulan pysty muoto on sopeutettu halkomaan Pohjanlahden lyhyttä ja jyrkkää aallokkoa. Aallot löisivät laidan yli, jos keula olisi loivempi. Hyvän kalastajaveneen ominaisuuksia ovat aina olleet sen vakaus ja toimivuus, jotka veneveistäjät ovat veneen muotoilussa ottaneet huomioon. (Salmi, 2008, 62).

Veneet voidaan jakaa myös uppoumaveneisiin, liukuviin (plaanaaviin) veneisiin sekä puoliliukuviin (puoliplaanaaviin) veneisiin. Uppoumaveneet syrjäyttävät vettä liikkuessaan sekä paikallaan ollessaan. Kellumissyvyyden määrää veneen ja sen kuorman paino. Liukuva- eli plaanaava vene nousee veden pinnalle, kun sen nopeus kasvaa tarpeeksi suureksi. Puoliliukuva- eli puoliplaanaava vene on näiden kahden välimuoto. (Perälä, 2004, Broch,1996, 61).

Veneissä on eroavaisuuksia myös saumatyyppien mukaan. Saumana käytetään tasasaumaa, limisaumaa ja laantisaumaa.

Ahlaisten historiassa on mainittu, että ahlaislaiset käyttivät vielä 1830-40-luvuille asti kalastusveneinään pitkänokkaisia, matalalaitaisia veneitä. Keula muistutti pöllön

rintaa ja laita oli tavallisesti kolmen lautakerran korkuinen. 1900-luvun alussa kalastajat alkoivat hankkia avukseen moottoriveneitä - myös yhteisostoilla. Ajoverkkokalastusta eli rääkipyyntiä harjoitettiin suurilla verkkopaateilla. (Ahlaisten historia).

4 PUU RAKENNUSMATERIAALINA

Tarkkaa tietoa siitä, miten kauan puuesineitä on valmistettu, ei ole käytettävissä. Todennäköisenä pidetään, että niitä on tehty lähes koko kivikauden (n.8000-1500eKr), koska monet löytyneet esineet ovat olleet tarkoitettuja puun työstämiseen. (Aarti, Lassila, &Toukomies, 2005, 11.)

Puusepän käyttämät työkalut ovat periaatteiltaan hyvin vanhaa perua. Esimerkiksi laivanrakennuksessa käytettiin 1600-luvulla lähes kaikkia samoja työkaluja kuin nykyisinkin. Aikaisemmin puuseppä valmisti omat työkalunsa, mutta nykyään niihin on tullut avuksi mm. mekaniikkaa. Hienoon lopputulokseen on päästy silti melko alkeellisilla välineillä. (Aarti, Lassila, &Toukomies, 2005,13.)

Puun laatuun vaikuttavia tekijöitä ovat mm. puun kasvupaikka, ikä, kaatoajankohta, varastointi, sahaus ja kuivaus. Näitä kaikkia tietoja jo esi-isät hyödynsivät taitavasti. Esimerkiksi veneenrakennuspuiden piti olla kuivalla paikalla (mäellä, kivikossa) hitaasti kasvaneita. Ammattitaitoinen veneveistäjä valikoi tarvitsemansa puut yksitellen metsästä. (Aarti, Lassila, &Toukomies, 2005, 10).

Veneenrakennuksessa perinteisesti käytetty puulaji on mänty, joka on vähäoksaista. Puuaines on neutraalin vaaleaa, mutta valon vaikutuksesta se tummuu nopeasti. Kuusi on oksainen ja pihkainen, joten vain joitakin sen osia voidaan hyödyntää veneessä.

Aikaisemmin myös tammea käytettiin laivanrakennuksessa Porvoon-Porin välisellä lounaisella alueella. (Aarti, Lassila, &Toukomies, 2005, 15).

Koko veneen rakennuksessa voidaan käyttää myös mahonkia, mutta siitä rakennetun veneen hinta muodostuu melko korkeaksi. Myös muita jalopuita, esimerkiksi tiikkiä ja irokoa voidaan hyödyntää joissakin veneen osissa, joissa puuaineksen pitää olla hyvin kestävää.

Puu saadaan taipumaan paremmin kosteana kuin kuivana. Tätä ominaisuutta on hyödynnetty laivanrakennuksessa pasuttamalla höyryllä käytettävä puutavara. (Aarti, Lassila, &Toukomies, 2005, 20). Tarkoitusta varten piti rakentaa paasi, jossa oli pitkä, tiivis kotelo lautoja varten. Alapuolella oleva vesiastia lämpesi tulipesän avulla ja siitä syntyvä vesihöyry johdettiin lautakoteloon.

5 KÄSILLÄ TEKEMINEN JA LUOVUUS

Luovuus, käsillä tekeminen ja itsensä toteuttaminen ovat ihmisen perusominaisuuksia, jotka ovat kauan kuuluneet elämisen, olemisen ja menestymisen perusedellytyksiin. Aikaisemmin käden taidot ja tiedot siirtyivät vanhemmilta lapsille. Teollistuminen on vaikuttanut siihen, että käden taidot ovat köyhtyneet. Käytännön tekeminen ja itse tehtyjen tarvekalujen valmistaminen ovat vähentyneet. Kuitenkin luovuuden halu ja käsillä tekeminen ovat monille tärkeitä asioita tänäkin päivänä. Minkä tahansa käsin tehtävän “tuotteen” valmistamisessa tarvitaan manuaalista osaamista, tietoa ja innostusta asiaan.

5.1 Käsityötaidot

Käsityö merkitsee monia asioita. Nykysuomen sanakirjan mukaan sillä tarkoitetaan käsin tai käsissä pidettävin työkaluin suoritettavaa työtä, mutta se voi tarkoittaa myös tuotetta, joka on tehty käsin. Käsityöllä on yleensä myönteinen merkitys; se voi olla

tekijälleen itselle tyydytyksen aihe ja siinä voi toteuttaa itseään. Käsityö on myös tärkeä osa kulttuuriamme ja kansallista identiteettiämme (Anttila,1993,10).

Käsityön tekemisessä vaaditaan keskeisesti tieto-taitoa (know-how) eli kuinka jotakin tehdään. Toiseksi on hallittava se, mitä työ sisältää (know-what). Lisäksi on vielä pystyttävä vastaamaan kysymykseen (know-why), miksi jokin työ tehdään ja miksi se kannattaaa tehdä. (Anttila,1993,14-15).

Pirkko Anttila mainitsee kirjassaan, että esteettisyysen kokeminen on ilmeisesti harvinaista suurelle osalle ihmisistä. Hän kertoo esimerkin käsityöläisestä, veneenrakentajasta. Veneenveistäjällä pitää olla tietynlainen esteettinen “vaisto”, jotta hän pystyisi tekemään kauniin veneen. Tärkeää on, että hänellä on esteettinen asenne nähdäkseen, tuleeko veneestä kaunis tai tajuaisi mikä vene on kaunis ja mikä ei. Jo valmistusaineista pitää osata päätellä, saako niistä kauniin veneen. Veneentekijän ei välttämättä tarvitse kokea esteettistä elämystä, tärkeintä on esteettinen asenne. (Anttila,1993, 45).

Jokaisella ihmisellä on myös oma tyyli. Esimerkkinä tyylin käsitteestä voidaan ajatella käsialaa, joka on kaikilla omanlainen. Nimikirjoitus edustaa henkilön tapaa ilmaista persoonallisuuttaan ja sitä on vaikeaa väärentää. (Anttila,1993,171).

Isän veli, Lasse kertonut, että isällä oli erinomainen näkemys siitä, että veneestä tulee sopusuhtainen ja linjakas. Paljon kertoo myös Lassen kommentti: “Ossi teki kaikki valmiiksi viimeistä piirtoa myöten, mikään ei jäänyt puolitiehen”.

5.2 Mikä on taidetta?

Wikipedian mukaan taide on yksi kulttuurin peruskäsitteistä. Se tarkoittaa yleisesti kaikkia niitä toimintoja ja tuotteita, joilla ihminen aisten havaittaivin keinoin yrittää herättää toisissa itsessään kokemia tunnevaikutuksia. Taiteen teorian keskeinen käsite on mimesis, joka tarkoittaa luonnon tai todellisuuden jäljittelyä ja niiden esittämistä taiteen keinoin. Platon ajatteli, että taide vain jäljittelee jo olemassa olevia esineitä. Taideteoksella ei ole välttämättä erityistä tehtävää. Silti myös käytännölliset asiat voivat olla taidetta. https://fi.wikipedia.org/wiki/Taide

6 HISTORIAA JA MUISTOJA ISÄN ELÄMÄSTÄ

6.1 Isän lapsuus ja nuoruus

Isä, Ossi Einari Holmström, syntyi 24.9.1933 Senja ja Yrjö Holmströmin perheeseen viidenneksi lapseksi, myöhemmin syntyi vielä Lasse. Aikaisemmin olivat syntyneet Astrid, Terttu ja Aune sekä Aimo, joka kuoli aivan pienenä. Kotipaikkana oli Kristiskerin jokisuistossa oleva Virtaluoto-niminen saari, jonne aluksi pääsi ainoastaan vesitietä. Ahlaisten kylälle jokimatkaa oli 2,5 km. Giselöntie tehtiin vasta 40-50-lukujen vaihteessa ja tietä pitkin kylälle oli matkaa noin 6 km. Lisäksi oli vaihtoehtona mennä joen yli ja jatkaa siitä Risön kautta metsiä pitkin kylälle.

Koulunkäynti tapahtui Ahlaisissa Alakylän koulussa ja sinne päästäkseen piti sulan veden aikaan soutaa tai mennä Risön kautta metsiä pitkin. Talvella pystyi hiihtämään tai pääsi jäätietä. Alueelta kulki muitakin samanikäisiä, joten he saattoivat kulkea myös yhdessä. Koulua käytiin noin 7 vuotta ja sen jälkeen oli iltaisin koulua jatkoluokilla. Kun isä oli noin 10-vuotias hän oli mukana silakan ja siian kalastuksessa apumiehenä - joko keräilemässä putoavia kaloja verkkoja vedettäessä tai soutamassa venettä. Saarella elämä oli työntäyteistä. Sota-aikana vastuu kaikista tilan töistä oli

naisilla ja lapsilla. Isän isä oli sodassa vuosien 1939-1944 välisen ajan ja silloin kotiväen oli myös huolehdittava kettu- ja minkkitarhan hoitamisesta sekä ruuan hankkimisesta eläimille.

Koulusta isä oli saanut Opetushallituksen painattaman vihkosen, jossa oli yleisiä elämänohjeita sekä ohje kajakin rakentamiseen. Sodan jälkeisenä aikana kaikesta oli pulaa, joten materiaalit piti löytyä itseltä. Kajakin kehikko tehtiin puurimasta ja Salpietarisäkit pingotettiin ja neulottiin kehikon päälle. Vedenpitäväksi kajakki saatiin maalaamalla se jollakin öljymaalilla moneen kertaan. Kun kajakki valmistui, isä kulki sillä koulumatkat.

6.2 Veneitä alkaa syntyä

Vielä koulua käydessään isä aloitti soutupaattien tekemisen. Paatteja tehtiin kesäaikaan Virtaluodon saunakalliolla siihen asti kuin verstas valmistui. Ensimmäisen vene valmistui isän ollessa 14-vuotias. Kun isä oli 15-vuotias, Fiskössä asunut veneenrakentaja Kalle Hjulberg sanoi isän isä Yrjölle, että hän haluaa isäni Ossin oppipojakseen. Kalle oli sanonut, että Ossi teki mitä tahtoi ja osasi vaikeimmatkin kohdat. Isä oli oppipoikana noin 4 vuotta täysipäiväisesti ja sai talosta ruuan sekä pientä palkkaa.

Vuonna 1951 isä osti verstaaksi Viljaselta entisen hirsisen asuinrakennuksen, jonka hän purki osiin ja numeroi hirret. Puutavara tuotiin Virtaluotoon talvella jäitä pitkin. Vuonna 1952 rakennus saatiin koottua valmiiksi ja samaan aikaan isä lopetti työt Hjulbergilla. Kyseistä rakennusta on kutsuttu “Vanhaksi verstaaksi”, koska 1970-luvulla Ahlaisten keskustaan rakennettiin uusi verstas. Sotaväen isä kävi Kuuskajaskarissa ja oli sotilasarvoltaan alikersantti.

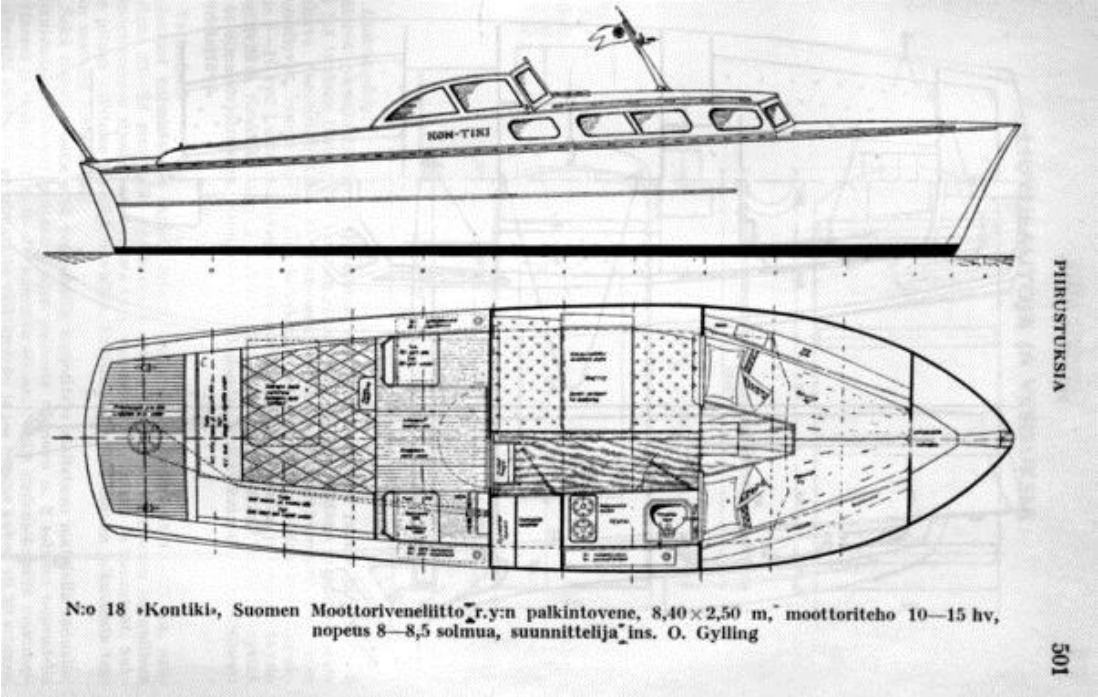
Isän isä suunnitteli moottorikelkkoja, joihin isä teki potkurit puusta. Kelkan rakenteiden, painon, koneen kierroslukujen sekä koneen tehon perusteella isä teki potkurin. Edellä mainitut asiat vaikuttivat potkurin pituuteen, paksuuteen ja siiven pinta-alaan. Isä teki potkureita rannikon kalastajille Kotkasta Kemiin 1950-luvulta 1980-luvun alkupuolelle saakka.

Tieto siitä, että isä teki veneitä, kiiri eteenpäin. Useimmat veneiden tilaajista olivat ahlaislaisia sekä huvilalaisia, joilla oli mökki Ahlaisissa. Ihmiset tilasivat hyvin erilaisia veneitä; soutupaatteja, mahonkiveneitä, huviveneitä, kalapaatteja, hyljepaatteja, hyperplaanarin jne.

Jotkut tilaajat toivat mukanaan veneen piirustukset. Esimerkiksi Laiho-niminen mies toi Ruotsista Penta-mallin piirustuksen. Myöhemmin isä kehitti samasta runkomallista eri versioita erilaisiin käyttötarkoituksiin, kuten kalastuskäyttöön ja huviveneilyyn.

Penta-veneen suunnitteli Pentan tehtaalle jo vuonna 1928 ruotsalainen venesuunnittelija Ruben Östlund. Venetyyppiä pidetään kaikkien “tuulilasiveneiden” esikuvana. http://www.mys.fi/index.php?filename=f1150897491

Aimo Tammivuori toi mukanaan Gyllingin piirustukset Kontiki-veneestä, joka on noin 8 metriä pitkä ja tasaperäinen. Vene valmistui vuonna 1960. Kontiki-veneitä isä teki kolme kappaletta.



http://puuvene.net/keskustelu/viewtopic.php?t=13465

6.3 1970-luku ja siitä eteenpäin

Vuonna 1970 isä solmi avioliiton kankaanpääläisen Irma Laaksosen kanssa. Samana vuonna synnyin minä (Johanna), vuonna 1975 syntyi Pasi ja vuonna 1979 syntyi Olli.

Uutta verstasta alettiin rakentaa Ahlaisten keskustaan vuonna 1973 ja verstas valmistui keväällä 1974. Ensimmäinen työ uudella verstaalla oli Lagerströmin 12,5 metrinen vene. Äiti oli myös auttamassa isää veneiden rakentamisessa sekä teki soutuveneitä itsenäisesti.

Isän ja äidin työpäivät verstaalla olivat pitkiä. Erikokoisten veneiden tilauksia oli jatkuvasti ja työtä riitti. Me lapsetkin olimme usein verstaalla jotakin naputtelemassa. Minä vanhimpana lapsena huolehdin pienemmistä veljistäni. Huhtikuussa 1984 isä joutui sydäninfarktin vuoksi sairaalaan, jossa hän myöhemmin menehtyi.

Isä ehti tekemään valtavan määrän hienoja veneitä ja mielestäni on tärkeää, että hänestä ja hänen elämäntyöstään voisi myös jälkipolvi saada jonkinlaisen käsityksen kuvien ja kirjausten perusteella.

7 VENEENVEISTOSTA

7.1 Puuveneen ja sen veistäjän arvostuksesta

Kirjassaan Pertti Rovamo ja Martti Lintunen ovat sanoneet: “Puuveneenveisto ei ole teollisuutta, se on käsityötä, parhaimmillaan hiottua taidekäsityötä”. Lisäksi he sanovat: “Teollisella veneellä ei ole sielua, eikä sitä siihen vaihtamalla saa. Puuveneellä sitä vastoin on sielu”. Veneelle annetaan myös nimi. (Rovamo, Lintunen,1995, 16)

Puuveneen rakentaminen on hidasta ja siihen tarvitaan korkeaa ammattitaitoa. Veneveistäjän pitää osata yhdistää teoria ja käytäntö työskennellessään. Laudat sovitetaan paikaalleen veistämällä, joten jokaisesta veneestä tulee ainutlaatuinen yksilö. Käden ja silmän yhteistyö on tärkeää, jotta lopputuloksena syntyy laadukas ja kaunis vene.

Puuveneen veistää aina tietty henkilö, johon muodostuu henkilökohtainen suhde. Kirjallisuudessa tällaisen suhteen syntymisestä voi lukea esimerkiksi Pekka Parikan kirjasta “Myrskylintu nousee siivilleen”.

Myös itse olen läheltä voinut seurata, miten läheisiksi useimmat tilaajat isälle ja meidän koko perheelle tulivat. Tilaajat saattoivat käydä useinkin verstaalla ja mitä suurempi vene oli tekeillä, sitä pidemmän ajan kuluessa he kävivät. Toiset jatkoivat käymistä, vaikka vene oli saatu jo ajat sitten valmiiksi. Tuntui mukavalta, että yhteydenpito säilyi.

7.2 Äidin kertomus veneiden tekemisestä

Ensimmäiseksi oli tärkeää löytää metsänomistaja, jolla kasvoi metsässä venetarpeiksi sopivaa puuta. Puiden piti olla kivikkoisessa maastossa pikku hiljaa kasvaneita mäntyjä. Metsänomistajan kanssa mentiin metsään ja sieltä valittiin sopivat, vähäoksaiset puut. Tärkeää oli katsoa myös, ettei puussa ole lylyä. Lisäksi metsästä katsottiin myös sopivia puita, joista voisi hyödyntää juuret.

Metsänomistajan kanssa sovittiin puiden kaatoajankohta. Sovittiin myös, että hän toimittaa puut tien varteen, josta tukit voidaan kuljettaa sahalle. Meidän venepuita sahattiin joko Sahakosken tai Muurisen sahalla.

Venelaudan paksuus riippui siitä, minkä kokoiseen veneeseen ne tulivat; isompaan tuli paksummat ja pienempään ohuemmat laudat. Laudat numeroitiin pareittain. Osasta puita sahattiin myös lankkuja ja pienempää puutavaraa kaaria varten.

Sahauksen jälkeen puutavara toimitettiin verstaalle, jossa se kuorittiin heti sekä tapuloitiin. Puutavara laitettiin tapuliin sydänpuoli ylöspäin ja ripa aina jokaisen kerroksen väliin. Puita ei saanut makuuttaa maassa missään vaiheessa liian kauan, koska puutavara olisi voinut sinistyä.

Veneen rakentamisessa ensimmäinen vaihe oli tehdä köli- eli pohjapuu. Sen jälkeen tehtiin taminat (kölistä ylöspäin nousevat puunosat) esimerkiksi männystä tai irokosta. Myös juuria voitiin käyttää tässä vaiheessa, koska ne olivat valmiiksi kaarevia. Mallikaaret kiinnitettiin väliaikaisesti köliin naulaamalla. Ne tekevät veneelle muodon. Köliin tehtiin ensimmäisiä lautoja varten lautaura.

Veneeseen tarvittavat laudat höyrytettiin paasissa pareittain noin 15-30 minuutin ajan laudan paksuudesta riippuen. Sen jälkeen lautoja väännettiin paininpuussa likimääräiseen muotoonsa ja annettiin jäähtyä noin 20-30 minuuttia paksuudesta riippuen.. Ensimmäinen lauta sovitettiin köliin ja alustavasti se kiinnitettiin paikalleen joko pihdeillä tai puristimilla. Kun sovitus oli hyvä, lauta kiinnitettiinn paikoilleen. Saumaan laitettiin tervaa ja pumpulia ja lauta kiinnitettiin venenauloilla. Lautaan oli tehty kourutaltalla eli pähkärillä syvennykset naulankannoille.. Kun kaikki laudat olivat paikoillaan, tilkittiin lautojen raot tilkkiraudan avulla ja tarvittaessa lisättiin pumpulia. Osa mallikaarista otettiin pois.

Tämän jälkeen puusta tehtiin eteen ja taakse veistokaaret laudoitusta tukemaan. Isoissa veneissä käytettiin pohjatukkeja painokaarien alle veneen pohjassa. Kaaritukseen tarvittiin pienempiä lautoja, joita laitettiin useampi päällekkäin. Kaaripuut höyrytettiin paasissa, mutta käytettävä aika oli lyhyempi. Pienten veneiden kaaret kiinnitettiin kuparinauloilla niitaten, isommissa veneissä kaaret kiinnitettiin pulteilla.

Kun kaaritus oli tehty, aloitettiin pronkin eli kantäkin valmistus. Vesilinjan katsominen oli tärkeää ennen pronkin suunnittelua. Eli silmällä katsottiin, miten vene sopii ja

sulautuu veteen. Eli paatti saatettiin siihen asentoon, millainen se on vedessäkin. Vesilinja näkyi veneen sivuprofiilissa.

Sitten on vielä ulkopuolen valmistelu, hiominen jne. Esimerkiksi kyllästysaineen tarkoituksena on, että kosteus ei pääse puun huokosiin käsittelyn jälkeen.

“Vatupassilla ei tehdä venettä, vaan silmä sanoo”.

7.3 Lassen kertomus veneen rakentamisen yksityiskohdista

Rannikolla venelauta kiinnitettiin niin, että pintapuoli tuli näkyviin ulospäin – oli niin paremman näköistä. Näin saatiin kapeastakin laudasta enemmän hyötykäyttöön. Sisämaassa ilmeiseti lauta laitettiin toisin päin. Laantisaumaa käytettiin Ahlaisissa ja Merikarvialla. Laudat ovat samassa tasossa, joten niiden kiinnitys pitää tehdä sovittamalla ne paikoilleen. Klinkkarisauma sen sijaan tekeen “portaan”; yläreunasta otetaan pois ja niitataan kiinni seuraavaan lautaan.

Vuoteen 1962 saakka sahattiin venepuut kenttä – tai raamisahalla Putajan sahalla, jonka isän isä puoliksi omisti. Sen jälkeen isommat sahaukset hoidettiin Sahakosken sahalla. Putajalta tuotiin kenttäsirkkeli Virtaluotoon, jossa sahattiin myös itse. Kuusen juuria käytettiin veneen keulaan ja perään. Kuusi kaivettiin maasta esiin juurineen ja vedettiin sitten kumoon. Juurien käyttö lopetettiin 1960-luvun alussa. Sen jälkeen taminat ja kaaret tehtiin lankusta liimaamalla.

Jalopuuta; mahonkia, tiikkiä tai irokota tilattiin pyynnöstä ulkomailta. Tiikki ja iroko olivat erittäin kovia ja kestäviä puulajeja, joita käytettiin esimerkiksi taminoissa. Tavalliset työkalut kävivät niiden työstämiseen, mutta terät tylstyivät helposti.

Isommissa veneissä kaaret kiinnitettiin ruostumattomilla pulteilla. Kölirauta tehtiin aluksi mustasta raudasta, mutta myöhemmin se tehtiin haponkestävästä raudasta. Ve-

nenaulat olivat joko suomalaisia tai ruotsalaisia. Kuparinauloja ja- niittejä käytettiin kaarituksessa. Isoihin veneisiin tarvittavia merimoottoreita olivat esimerkiksi Perkins, Valmet, Ford ja Volvo Penta. Konetta varten tehtiin veneeseen peti, johon se kiinnitettiin. Ossi asensi koneet itse paikoilleen.

Sähköt, valot ja muut merenkulkulaitteet Ossi asensi sekä sähköisti itse. Myöhemmin sähkömies kävi tekemässä sähköistystyöt. Veneeseen tarvittavat lasit teetettiin lasiliikkeessa. Ossi lasitti veneiden lasit itse kumilistojen avulla. Hytin kannen päällä Ossi käytti usein veneeseen tarkoitettuja muovimattoja, joiden pinta oli turvallisuuden vuoksi karhea. Kyllästyksen tai lakkauksen teki yleensä Ossi tai Irma, ajoittain myös veneen tilaaja saattoi tehdä pintakäsittelytyöt.

“Ossi oli erityslahjakkuus, hän näki jo silmillään, miltä veneen pitää näyttää ja hän teki sen mukaan”.

8 KIRJOITTAMISESTA

8.1 Länsimaisen kirjoituksen kehittymisestä

Esihistorialliselta ajalta peräisin olevia luola- ja kalliomaaalauksia on löydetty ympäri maailmaa. Kuvat antavat viitteitä todellisista olennoista, esineistä ja tapahtumista. Kun kuvat vakiintuivat ja ne toistuivat yksinkertaisina merkkeinä, puhutaan kuvakirjoituksesta. Kuvakirjoitusmerkkejä sanotaan piktogrammeiksi (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 8).

Vähitellen tuli tarpeelliseksi merkitä muistiin erilaisia asioita. Usein kirjoitusjärjestelmän synnyn perustana oli tarve merkitä ja luetteloida erilaisia määriä esim. veronmaksuun tai päivien kulkuun liittyen. Vähitellen kirjoitusmerkkien avulla alettiin kuvata myös elämän muita osa-alueita. Tässä kehitysvaiheessa kirjoitusmerkki vastasi käsitettä ja sitä kutsutaan ideogrammiksi. (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996,8).

Nykyisen aakkostomme perusta on kehittynyt Välimeren alueella tuhansien vuosien aikana. Egyptistä on löytynyt kuvakirjoitusta jo ajalta ennen 3000 eKr. Samoihin aikoihin sumerilaiset kansat kehittivät ns. nuolenpääkirjoituksen. Foinikialaiset omaksuivat vaikutteita sekä egyptiläisestä kirjoituksesta että nuolenpääkirjoituksesta ja ottivat niitä käyttöönsä omiin kirjaimiinsa ja kieleensä. Vähitellen he myös kehittivät aakkoston, jossa oli mukana konsonantteja - vokaalit lisättiin luettaessa. (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 9).

800-luvulla eKr. kreikkalaiset omaksuivat foinikialaisten kirjoituksesta konsonanttimerkit ja itse lisäsivät siihen vokaalimerkit. Kreikkalaisten kirjoituksen muotokieli oli kulmikasta ja siinä alkoi näkyä puhtaita geometrisia muotoja. Muodot tulivat esille esim. monumentaalikirjoituksissa, jotka hakattiin kiveen taltan ja vasaran avulla. Arkikirjoitus kirjoitettiin ilmeisesti ruokokynällä papyrukselle. (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996,10).

Roomalaiset ottivat käyttöön lähes koko kreikkalaisen aakkoston ja kehittivät lisää kirjainten muotoja. Suunnilleen 100 eKr. oli käytössä 23-kirjaiminen roomalainen eli latinalainen aakkosto. Vähitellen suuraakkosista, majuskeleista muotoutuivat pienaakkoset, minuskelit. Myös eri aikakaudet, tyylisuunnat ja tarpeet muokkaisivat kirjoitusta. (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 10-12).

Kirjapainotaito kehittyi 1400-luvulla ja käsin kirjoittamisen tarve väheni. Esimerkiksi kirjoittajamestareille ja luostarien kirjureille tämä merkitsi elinkeinon menetystä. Kirjoittamisen määrässä ei voitu kilpailla, joten kirjurit yrittivät panostaa työn laatuun. (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 12).

1930-luvulta lähtien käsin kirjoitettua tekstiä on alettu arvostaa uudelleen. Uranuurtajana on toiminut englantilainen kalligrafi Edward Johnston, joka tutki vanhoja kirjoituksia ja analysoi kirjoitusten toteutustapoja (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 12).

8.2 Kalligrafiasta perustietoa

Kalligrafia (kreikk. kallos: kaunis, graphein: kirjoittaa) tarkoittaa kauniisti kirjoittamista, joka pyrkii tuottamaan esteettisiä elämyksiä sekä itselle että muille. Suomessa kalligrafiaa on totuttu nimittämään tekstaukseksi (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 6). Kalligrafiaa nimitetään myös korutekstaukseksi ja kaunokirjoitustaiteeksi.

Kalligrafiassa on tärkeää oivaltaa kirjainten osien vetojärjestykset ja vetosuunnat – kopioimalla harjoitteleminen aina auta pidemmän päälle. Kun kirjoittaja sisäistää nämä asiat, kirjoittamisesta tulee rytminen kokonaisuus ja nautinto (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 7).

Kirjainten perusmuotojen ja kirjainten osien suhteuttaminen toisiinsa ovat oleellisia asioita kalligrafiassa. Kaikkien kirjainten pohjalla on luuranko-rakenne, jonka pohjalta kirjaimet muodostuvat. Huomioitava on myös optinen suhde, joka tulee esille kirjainten sisä- ja ulkotilassa, kirjainten – ja sanojen välisenä suhteena sekä rivinväleinä. Tärkeitä asioita ovat myös x-kirjaimen korkeus teränleveyden mukaan mitattuna, kirjainten oksat ja kaaret sekä kirjainten päätteet.

Kalligrafia on käsityötä ja samalla taiteellista, luovaa itsensä ilmaisua. Siihen kuuluu selkeitä sääntöjä, mutta myös vapaata ja esteetöntä luovuutta. Kalligrafian avulla voidaan välittää tietoa ja ilmaista tunteita (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 7).

Kun perustiedot ovat hallinnassa, niin niitä voidaan soveltaaa ja varioida monipuolisesti. Kalligrafia vaatii jatkuvaa harjoittelua, jotta taito pysyy yllä. Vain kirjoittamalla oppii. Koskaan ei ole valmis, vaan aina tulee eteen lisää opittavaa. Pitää säilyttää tietynlainen uteliaisuus, että pysyy virkeänä uusille asioille. Ja muistaa, että harjoitus tekee mestarin.

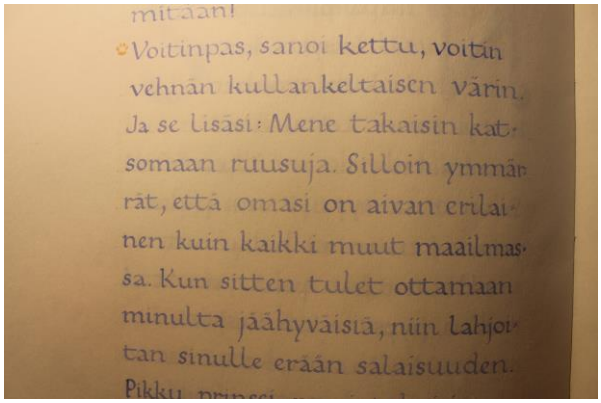
9 LOPPUTYÖN KALLIGRAFINEN OSUUS

9.1 Kalligrafisen seinäpaneelin eli seinätaulun tekemisen prosessi

Opinnäytetyön suunnitelmaan kirjasin, että toteutan seinäpaneelin jostakin veneenrakennuksen yksityiskohdasta. Mietin ja kertasin, mitä kaikkea veneenveistoon kuuluu. Päädyin siihen, että kirjoittaisin yleistä tietoa mm. laudoista, lautojen höyryttämisestä, mallikaarista ja veneen kaarituksesta. Opettajaltani Veikolta sain esimerkkejä eri aiheisista seinäpaneeleista, jotka olivat todella upeasti ja ammattitaidolla toteutettuja.

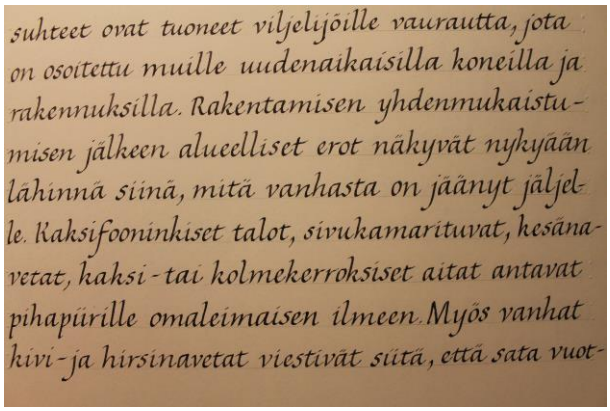
Ensin hahmottelin paperille tekstejä ja kuvia lyijykynällä. Sen jälkeen tein alustavat tekstit ja piirrokset A1-kokoiselle paperille. Tekstiosuudet kirjotin tankomusteella tasaterällä – osassa tyylinä italic ja osassa foundational. Suomessa foundationalia kutsutaan myös antiikvaksi.

Foundational perustuu karolingiseen kirjainmuotoon. Se sopii hyvin nykykäyttöön mm. taideteoksiin ja runojen kirjoittamiseen. Terän kulma on lähes koko ajan 30 asteessa. Kaikki kirjaimet perustuvat O-kirjaimen pyöreään muotoon. (Kespersaks, 2012, 40).



Tekstinäyte omasta peruskurssin kirjastani.

Italic kehittyi renesanssin aikana Firenzessä. Sen suosio levisi ja se on nykyään yleisimmin käytetty kirjaintyyppi, josta on olemassa useita versioita. Italicille on tyypillistä leveän ja ohuen viivan vaihtelu sekä kaarevuus. Terän kulmaa pidetään 45 asteessa ja kirjoitus on lievästi eteenpäin kallistunutta. (Kespersaks, 2012, 58).



Tekstinäyte omasta italicin-kurssin kirjastani.

Piirrokset tein veneiden valokuvien perusteella. Ensin luonnostelin kevyesti lyijykynällä ja sen jälkeen piirsin ääriviivat musteella hiusterän avulla. Kun muste oli kuivunut, niin väritin kuvat pastelliliiduilla.

Paperin keskelle jätin tyhjän tilan isompaa kuvaa varten. Alustavasti olin suunnitellut painavani siihen veneen kuvan joko linopainon tai silkkipainoseulan avulla. Aikaisemmin olin tehnyt nämä kaksi erilaista grafiikan työtä isän tekemän veneen mallin mukaan.

Tämän alustavan version kanssa lähdin koululle opettajaani Veikoa tapaamaan. Veikon mielestä työ oli periaatteessa ihan hyvä, mutta vaati jonkin verran hienosäätöä. Korjattavia asioita olivat mm. työn otsikko, pienempien kuvatekstien kirjoitustyyli, piirrettyjen kuvien koko sekä kuvien ja tekstien välit.

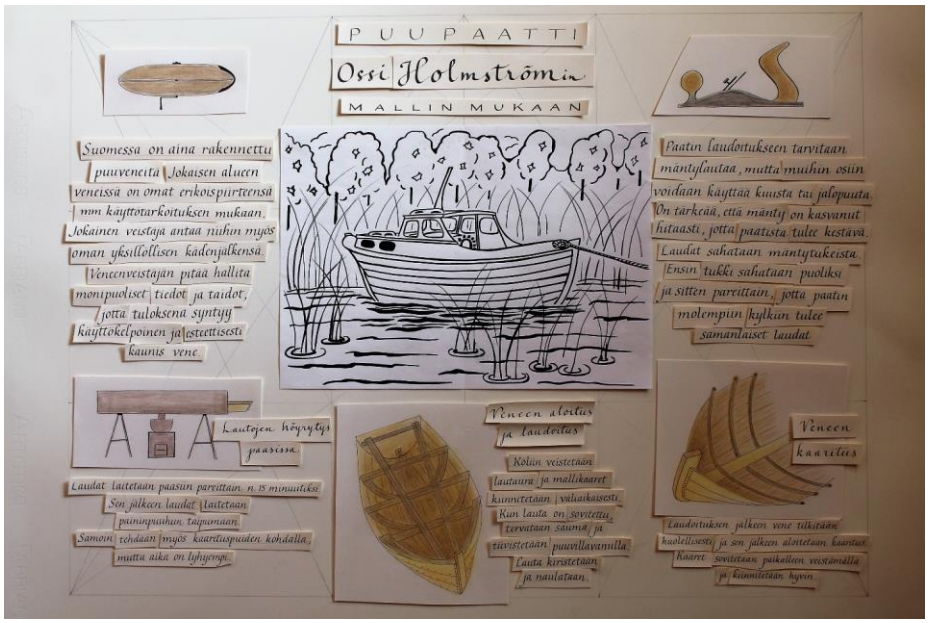
Koululla pienensin kuvia kopiokoneen avulla ja etsin vaihtoehdoista sopivimmat. Kotona tein uuden version ja piirsin kopioiden perusteella uudet, pienemmät kuvat. Pikkukuvien kuvatekstien tyylin muutin italicista foundationaliin. Grafiikan työksi paperin keskelle valitsin silkkipainotyön, joka oli yleisilmeeltään linopainotyötä vaaleampi.

Seuraavana työnä oli ison A1-kokoisen paperin hankkiminen. Paperin piti olla sellaista, että siihen pystyi kirjoittamaan erikokoisilla terillä sekä sellaista, että siihen pystyi painamaan laadullisesti hyvännäköisen kuvan. Näiden tietojen kanssa menin paikalliseen Räikkälän taidetarvikeliikkeeseen, jossa yhdessä Katjan kanssa asiaa mietittiin. Lopputuloksena päädyimme paperiin Fabriano Artistico 300 g, joita ostin heti useamman kappaleen mahdollisten virheiden varalle.

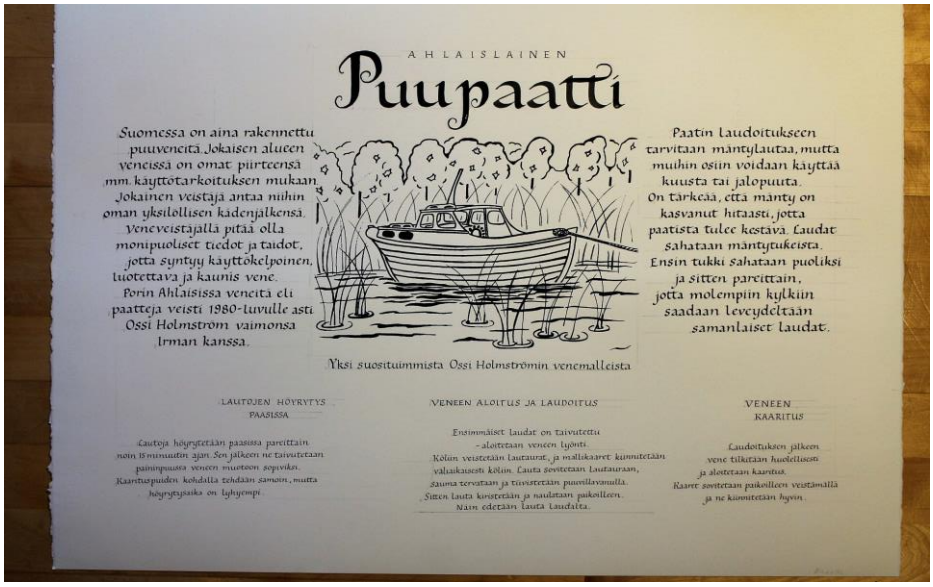
Paperi on tärkeä osa työn kokonaisuutta. Työn onnistumiseen vaikuttavia asioita ovat mm. paperin värisävy, pintarakenne, paksuus ja taipuisuus. Hyvälaatuiselta paperilta myös virheet pystyy korjaamaan helpommin (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 15-16).

Seuraavaksi paperille piti tehdä kultainen leikkaus, jonka perusteella tekstit ja kuvat saadaan aseteltua paperille oikeisiin paikkoihin. Kultainen jako on matemaattinen suhde, jonka jo egyptiläiset ja kreikkalaiset osasivat. Kun tämä sommitteluvaihe oli kunnossa, niin tein paperille leikkaa-liimaa-version. Sen pohjalta tein puhtaaksi kirjoitetun version, josta lähetin kuvan sähköpostitse Veikolle. Hän teki siihen korjausehdotuksia, joita olivat mm. otsikon kirjainten välistyksen saaminen tasaisemmaksi, ison kuvan ja tekstin väliin piti saada enemmän tilaa, pikkukuvien otsikot piti saada väljemmiksi sekä kuvatekstit piti keskittää.

Kalligrafisen seinäpaneelin vaiheita kuvina



Kuvat hallitsevat liikaa. Tekstit nyt pääasiassa italicia, mutta foundational olisi ehkä paremman näköistä.



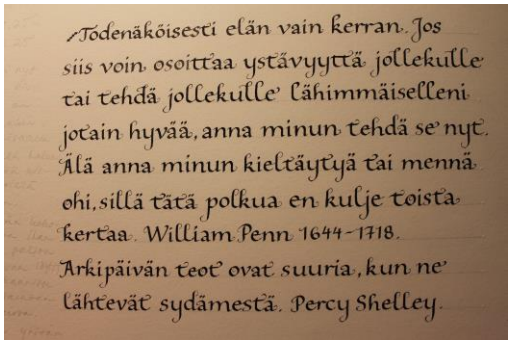
Tekstit muutettu nyt foundationaliksi, joka sopii paremmin kuvien kanssa.

9.2 Paneelin lopullinen versio eli kalligrafinen lopputyö

Paperina käytettiin Fabriano Artistico 300g. Kirjoitusmusteena oli japanilainen musta tankomuste. Mustetankoa hierretään käsin pienen vesitilkkaan niin kauan, että saadaan sopivan paksuinen muste. Sopivan kermamaisen paksuuden saaminen musteessa on tärkeää, jotta se tulee hyvin ulos terästä ja teksti pysyy tasaisen värisenä. Grafiikan kuvan painamisessa käytettiin silkkipainoseulaa ja mustaa kankaanpainoväriä. Kuvien värityksessä käytettiin pehmeitä pastelliliituja.

Työssä on käytetty erilaisia ja eri kokoisia teriä. Otsikko A H L A I S L A I N E N on kirjoitettu Mitchellin tasaterällä nro 4. Toinen otsikon sana Puupaatti on kirjoitettu automaattikynällä ja sanaan on tehty joitakin korjauksia hiusterällä. Otsikossa on käytetty myös piirrettyjen kirjainten tekniikkaa. Sana “puupaatti” on kirjoitettu karolingisen minuskelin variaatiolla, knuthandilla. Ahlaisissa venettä kutsutaan paatiksi, joten halusin käyttää sitä sanaa senäpaneelissa. Muuten työssäni käytän pääasiassa vene-sanaa.

Knuthand on yksi karolingisen minuskelin myöhäisempi muoto. Tässä omaa koristeellista variaatiota kirjoituksesta.



Sulalla kirjoitettu tekstinäyte historiallisen kirjoituksen kurssin päiväkirjasta.

Grafiikan kuvan molemmille puolille tekstit on kirjoitettu tasaterällä nro 2½ ja kuvan alle tasaterällä nro 3. Pikkukuvien otsikot ja tekstit on kirjoitettu tasaterällä nro 4. Kuvien ääriviivat on tehty hiusterällä.

Tasaterä on yleisesti kalligrafiassa käytetty kirjoitusväline, joka tuottaa leveitä ja kapeita viivoja vetojen suunnan ja terän asennon mukaan. Teriä on erikokoisia ja eri valmistajien tekemiä. Terä kiinnitetään sille tarkoitettuun kynänvarteen (Airas, Heiskanen & Uusitalo, 1996, 14-15).

Lopputyön tekeminen oli haasteellista erityisesti kirjoituksen osalta. Tarvitsin täydellisen hiljaisuuden, että pystyin keskittymään työhöni. Pienikin häiriötekijä saattoi aiheuttaa kirjoitusvirheen, jonka korjaaminen oli kovan työn takana. Myöskään väsyneenä ei kannattanut kirjoitustyötä jatkaa, koska myös silloin virheitä saattoi tulla.

Jos mietin paneelin kuvitusta, niin ensimmäinen haasteellinen tehtävä oli grafiikan kuvan saaminen heti kerralla paperille juuri oikeaan kohtaan ja värin levittäminen lastalla niin, ettei se leviä muualle paperiin. Tuon painotyön tein aina ensin tyhjälle paperille siltä varalta, ettei se olisi onnistunutkaan. Muiden kuvien kanssa työskentely oli helpompaa – niitä pystyi korjailemaan paremmin.

Seinäpaneeli valmiina – kehykset vielä puuttuvat.

Kun päättötyö oli valmis, vein sen Räikkälään kehystettäväksi. Veikon kanssa olimme jo aikaisemmin puhuneet kehystykseen liittyvistä asioista, jotka otettiin huomioon materiaalivalinnoissa. Työhön tuli kellertävä paspis (passepartout, ransk.), kehyspahvi ja sen reunaan haalea kullan värinen puurima. Kehyksessä väreinä ovat kulta ja musta, jotka sopivat työn väritykseen (musta teksti ja kellertävät/ruskeasävyiset kuvat). Kehyksen lasina on käytetty tavallista lasia. Taulu oli valmiina päättötöiden näyttelyyn, joka pidettiin Satakunnan ammattikorkeakoulun Kankaanpään kampuksella 14.5.2016 alkaen.

Taulu kuvattuna päättötöiden näyttelyssä.

10 VALOKUVAKIRJAN TEKEMISEN PROSESSI

Äidin kokoamat valokuvat olivat kansiossa järjestyksessä. Osa kuvista oli itselleni tuttuja ja tiesin suurin piirtein kenen oli vene kyseessä ja keitä kuvissa esiintyi. Kävimme vielä kuvat läpi äitini kanssa, mutta joidenkin kuvien kohdalla kävi niin, ettei tarkkaa muistikuvaa niistä syntynyt. Niihin kuviin, jotka varmasti muistettiin, merkitsin tiedot ylös joko kuvien taakse tai pahviin, johon kuvat oli kiinnitetty.

Koska kansion kuvat olivat “vanhanaikaisia”, ne piti saada digimuotoon. Sen vuoksi kuvat piti skannata ja tallentaa tietokoneelle. Vietin sitä tehtävää tehdessäni keväisen päivän veljeni Ollin luona kuvia skannaten. Välillä tarvitsin Ollin apua, mutta lopulta skannaus alkoi onnistua itseltänikin. Jostakin luin myöhemmin, että skannaus ei tee hyvää vanhoille valokuville. Parempi olisi ollut ottaa niistä digikuvat suoraan kameralla. Osa tarvittavista valokuvista olikin jo digikameralla otettuja, joten ne piti vain tallentaa koneelle. Olimme Ollin kanssa jo keväällä tallentaneet tietokoneelle Ifolorin kuvakirjaohjelman. Asia vaikutti olevan ihan kunnossa, mutta jossakin vaiheessa ohjelma alkoi vaatia kuvakirjaohjelman päivittämistä. Tämä tuli ilmi, kun olin suunnilleen puolessa välissä tekemässä kuvakirjaa. Loppujen lopuksi kaikki siirtämäni kuvat katosivat ja jouduin aloittamaan koko työn uudelleen.

Päivitin uuden Ifolorin kuvakirjaohjelman ja ryhdyin uudelleen työhön. Ohjelmasta sai valita, montako kuvaa haluaa sivulle ja haluaako myös tekstikohdan. Kaikki sivut piti käydä läpi kokeilemalla ja tarvittaessa muuttaa sivun asetuksia. Kaikkien kuvien kohdalla piti tehdä erilaisia säätöjä mm. kuvan koon suhteen. Monen kuvan kohdalla tuli huomautus, että resoluutio on heikko. Niin kauan piti kuvan kokoa muuttaa, että sain resoluution edes tyydyttäväksi. Tekstikohtiin valitsin fontiksi Book antiquan, joka näyttää hieman samalta kuin kalligrafisessa lopputyöpaneelissani oleva teksti.

Ajoittain tuli ongelmia myös digikuvien siirtämisen kanssa. Osaa kuvista en saanut vedettyä paikoilleen, vaan piti yrittää muilla tavoilla. Jotkut kuvat sain tallennettua eri kansioon ja sieltä siirrettyä kuvakirjaan, mutta joidenkin kohdalla siirtäminen onnistui kopioimalla ja liittämällä. Tarkempi perehtyminen tallennusasioihin olisi varmasti auttanut tässä tilanteessa.

Kuvakirjaa tehdessä piti myös miettiä kirjan loogista etenemistä sekä mitä ja miten kuvista pitäisi kertoa. Ajatus oli, että myös vieraat ihmiset voisivat saada jonkinlaisen käsityksen kuvakirjan sisällöstä. Tärkeää oli mielestäni myös se, että mielenkiinto pysyisi yllä ja kirjaa olisi mukava selailla.

Alun perin minulla oli ajatuksena toteuttaa kuvakirjan kansi kalligrafisesti. Alustavasti olinkin jo luonnostellut suunnitelmaa kansilehteä varten. Päätin kuitenkin hyödyntää käytettävissä olevia kuvia. Etukanteen tuli sen veneen kuva, joka on toiminut mallina monessa työssäni; mm. silkkipaino- ja linokaiverrustöissä. Etukannessa on myös valokuvakirjan nimi “Elämäntyönä veneenveisto”. Takakanteen laitoin kuvan lopputyöpaneelistani. Ympyrä on siis sulkeutunut.

Ifolorin kuvakirja on mahdollista myös julkaista nettisivuina. Julkaisemisen yhteydessä saa sähköpostiinsa linkin, jonka voi jakaa muille sähköpostitse eteenpäin. Tekijällä on ainoastaan muokkausoikeus, muilla käyttäjillä on vain katseluoikeus. Olen myös itse ajatellut hyödyntää nettisivujen jakamista eteenpäin, koska se antaa mahdollisuuden useammille henkilöille kuvakirjan katseluun. Harmillinen puoli tässä on se, että kuvat ovat netistä katsottavissa vain kuukauden ajan.

11 MINUN TAITEELLINEN KASVUNI

Lapsena minun on kerrottu piirtäneen tarkkoja kuvia mallista; esim. Musta Pekka-korteista kopioita. Muistan myös, että mielelläni suunnittelin ja rakensin Lego-palikoista erilaisia rakennuksia.

Ala-asteen ajalta minulla ei ole erityistä muistikuvaa piirtämisestä, mutta kirjoittaa yritin mahdollisimman kauniisti. Varsinkin oman nimeni kirjoittamista harjoittelin aktiivisesti, jotta siitä olisi tullut mahdollisimman hyvä ja hieno.

Ylä-asteella ja lukiossa innostuin kovasti kuvaamataidon eri osa-aluista. Erityisesti lukiossa opettajani Mirja Saarivirta oli hyvin innostava ja kannustava. Muistan hänen sanoneen, että minulle voisi sopia konservointityö. Ensi kosketuksen kalligrafiaan/ tekstaukseen sain juuri Mirja Saarivirran pitämillä kuvaamataidon tunneilla. Valitsin silloin kirjoitustyyliksi tekstuuran, jota kopioin mallin mukaan. Syvällisemmin aiheeseen ei perehdytty. Innostuin tekstaamisesta niin kovasti, että kirjoitin tekstuuralla runoja ja aforismeja, kehystin ne ja annoin niitä sukulaisille joululahjaksi.

Olin aina haaveillut arkkitehdin ammatista. Lukiossa kuitenkin haaveeni kariutuivat, koska matematiikka ja fysiikka olivat minulle liian vaativia. Ne olisi pitänyt hallita hyvin arkkitehtikoulutukseen hakiessa.

Ylioppilaskirjoitusten jälkeen hain Helsinkiin Taideteolliseen korkeakouluun graafisen suunnittelun linjalle. Pääsykokeisiin valittiin osallistujat ennakkotehtävien perusteella. Pääsin pääsykokeisiin asti ja olin siellä tekemässä tehtäviä 2-3 päivää, mutta se jäi sitten siihen.

Aloin miettia alaa, jolla työllistyminen olisi varmaa. Hain Porin terveydenhuoltooppilaitokseen ja valmistuin sisätauti-kirurgiseksi sairaanhoitajaksi vuonna 1994. Sen jälkeen työskentelin Ahlaisten vanhainkodissa sijaisena.

Vuonna 1997 huomasin Kankaanpään opiston ilmoituksen askarruttajakoulutuksesta. Hain sinne ja pääsin opiskelemaan. Koulutus kesti vuoden ja sen aikana kävimme läpi suuren määrän erilaisia kädentaitojen osa-alueita puutöistä kankaankudontaan.

Nyt olin kankaaanpääläinen ja hain töitä Kankaanpään kuntoutuskeskuksesta (nykyisin Kuntoutuskeskus Kankaanpää), jossa työskentelen tälläkin hetkellä. Vuodet 2004-2006 olin kotona tyttäreni Maria-Helenan kanssa.

Kotona ollessani huomasin Satakunnan ammattikorkeakoulun ilmoituksen täydennyskoulutuksesta opistotason koulutuksen suorittaneille. Pääsin silloin kalligrafian peruskurssille, mutta sen jälkeen pidin muutaman vuoden taukoa, kunnes jatkoin ita-

licin-kurssilla ja myöhemmin historiallisen kirjoituksen kurssilla. Vuonna 2012 pääsin tutkintokoulutukseen ja sillä tiellä olen nyt.

Matkan varrella on ollut monenlaisia haasteita. Läheisiä on poistunut ympäriltä, uusia syntynyt, ollut menossa päällekkäisiä koulutuksia jne., mutta kaikesta on selvitty. Osaltaan siihen on varmaan vaikuttanut periksiantamattomuus ja positiivinen suhtautuminen asioihin. Monta asiaa on tullut tehtyä yrityksen ja erehdyksen kautta. Monet asiat ovat vaatineet ehkä pidempää aikaa toteutuakseen, mutta hätiköimällä olisi voinut toimia huonommin lopputuloksen kannalta.

Koulun käyminen on vaatinut paljon aikaa, vapaa-ajan ongelmia ei ole ollut. Vuosien aikana olen viettänyt monta viikonloppua koululla opiskellen kalligrafian salaisuuksia ja kotona olen tehnyt koulusta saamiani kotitehtäviä. Minulla on ollut kuitenkin suuri etuoikeus käydä koulua tässä muutaman kilometrin päässä, kun osa koulukavereista on tullut kouluun toiselta puolelta Suomea. Läheisiäni pitää myös kiittää siitä, että he ovat antaneet minulle mahdollisuuden opiskeluun.

Olen oppinut matkan varrella paljon erilaisia asioita ja taitoja käsillä tekemisestä ja taiteesta. Paljon on kuitenkin vielä opittavaa, koskaan ei voi olla täysin valmis. Aikaisemmin olin hyvin pikkutarkka töissäni, mutta nykyään se on hiukan hävinnyt. Kuitenkin edelleen yritän tehdä työni mahdollisimman hyvin ja huolellisesti.

12 POHDINTA

Opinnäytetyöni tarkoituksena oli osoittaa kunnioitusta edesmenneelle isälleni Ossi Holmströmille ja hänen elämäntyölleen veneenveistäjänä sekä koota tietoa hänestä ja veneenrakentamisesta niin, että se jää muistoksi ainakin oman suvun jälkipolvelle. Tämän työn tekeminen oli tärkeää nyt, kun on vielä henkilöitä, joilla on tietoa isästä ja veneenrakentamisesta.

Puuveneen rakentamisessa tarvitaan monipuolisia tietoja ja taitoja, jotta lopputuloksena syntyy käyttökelpoinen ja esteettisesti kaunis vene. Useimmiten siihen vaaditaan innostusta, sitkeyttä, vuosien työtä ja hyvät kädentaidot. Nykyään ammatikseen veneitä tekeviä on enää vähän.

Suunnitelmani opinnäytetyön toteutuksesta oli alun perin kolmiosainen; kalligrafinen seinäpaneeli, vanhoista valokuvista koottu kuvakirja ja erillinen vihkonen isästä ja veneenrakentamisesta. Näitä kaikkia varten olen saanut paljon apua kaikilta, joilta vain olen osannut sitä pyytää. On ollut pitkiä keskusteluja, joissa olen kirjannut asioita muistiin, olen saanut sähköposteja kuvaliitteineen, vanhoja valokuvia jne. Lisäksi olen itse ottanut valokuvia mm. veneistä, työkaluista ja rakennuksista vuosien 2014-2016 aikana.

Kalligrafinen seinäpaneeli valmistui keväällä 2016 kalligrafian lopputyönäyttelyyn mennessä, mutta valokuvakirjaa aloin työstää varsinaisesti vasta tänä syksynä. Vanhat valokuvat olin kyllä jo skannannut aikaisemmin tiedostoihin. Kirjallista osuutta ja valokuvakirjaa rinnakkain tehdessäni huomasin kirjoittavani isän ja veneiden historiaa molempiin. Erillistä vihkosta isän ja veneiden historiasta ei sen vuoksi tarvinnut tehdä. Mielestäni kokonaisuudesta on tullut monipuolinen ja siitä saa hyvän kuvan isän tekemästä työstä veneenveistäjänä sekä lisäksi muuta taustatietoa hänen elämästään.

Varmasti työtäni lukiessa, seinäpaneelia ja kuvakirjaa katsoessa voidaan huomata asioita, jotka olisi pitänyt huomioida ja kirjoittaa eri tavalla. Työtä tehdessä helposti sokeutuu ja vasta myöhemmin huomaa erilaisia puutteita lopputuloksessa. Lopputyö

on tehty sen hetkisten tietojen ja taitojen mukaan. Olen yrittänyt parhaani – toivotaan, että se riittää.

Veneenveistämisessä ja kalligrafiassa vaikuttaa olevan samanlaisia piirteitä. Kalligrafiassakin kaikki lähtee perusrungosta ja silmällä katsotaan mm. oikeat kirjainten suhteet, samoin kuin veneenrakentamisessa. Perusasiat pitää tietää ja osata, mutta omaa luovuutta saa myös käyttää. Molemmissa pätevät nämä vanhat viisaudet; vain tekemällä oppii ja harjoitus tekee mestarin.

LÄHTEET

Aarti, E., Lassila, J. & Toukomies, T. (2005), Tekniset käden taidot, WS Bookwell Oy

Anttila, P. (1993), Käsityön ja muotoilun teoreettiset perusteet, Porvoo, WSOY

Broch, O-J. (1996), Puuvene (limisauma, tasasauma, ristiinlaminointi, korjaukset ja huolto), Saarijärvi, Gummeruksen Kirjapaino Oy, Opetushallitus

Heino, U. (1979) Ahlaisten historia, Pori, Satakunnan Kirjateollisuus Oy

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2003), Tutki ja kirjoita, Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Tammi

Kespersaks, V. (2012), Kalligrafia 24 oppituntia, Kustannusosakeyhtiö Tammi

Landström, B. (1990), Laiva, Keuruu, Kustannusosakeyhtiö Otava
Lintunen, M. & Rovamo, P. (1995), Suomalainen puuvene, Porvoo, WSOY

Perälä, O. & Perälä R. (2004), Pienveneet ja veneily, Helsinki, Alfamer Kustannus Oy

Salmi, H. (2008), Suomalainen muotoilu, Porvoo, WS Bookwell Oy

Savia, S. & Willman, T. (2005), Suvun muistot talteen, suvun muistitiedon tutkimusopas, Helsinki, Kopio Niini Oy, Sukuseurojen Keskusliitto ry

Netistä:

https://fi.wikipedia.org/wiki/Taide(haettu3.12.2016)
http://www.samk.fi/opiskelu/hae-opiskelijaksi/amk-tutkinto/kuvataide(haettu 3.12.2016)

http://www.satakunnanviikko.fi/jutut/kulttuuri-ja-viihde/onni-itse-tehty-puupaatti (haettu 3.12.2016)

http://www.mys.fi/index.php?filename=f1150897491 (haettu 5.12.201; tietoa Penta-veneestä)

http://im.mtv.fi/image/225636/landscape16_9/1024/576/bd830c106691d72740a9dfa3b19b1d85/na/17.jpg(haettu 3.12.2016)

http://puuvene.net/keskustelu/viewtopic.php?t=13465 (haettu 3.12.2016)

LIITE 1

Toistasataa erikokoista venettä kotityönä
Nuoren venemestarin vuosivauhti 12 venettä

"Kylhän paatin tekkee miäs kun miäs", sanoi eräinen raatarapakon onkija kun laudanpätkistä ruuhen kopeisi. Tekeepä niinkin ja saa alkaan milloin minkinlaisen häkkyrän, enemmän tai vähemmän vuotavan ja kiikkerän sellaisen. Mutta oikean, kunnollisen, kestävän, linjakkaan ja suuvakulkuisen veneen teko onkin jo juttu aivan erikseen. Siihenpä ei pystykään "miäs kun miäs", vaan se edellyttää tekijältäin enemmän kuin tavallisen nikkarin kykyjä. Se on todella vaativaa työtä, taitajan työtä ja mestarin työtä, johon taitavatkaan puun käsittelijät eivät lähestulkoonkaan aina yllä. "Nolo nikkari tekoö ahrasta ja vällä" on vanha kuurhavalainen totesmus, ja sellainenpa olisi tulos useimmiten tekijän ollessa mies kuin mies. Merimies on erimies, mutta niin on myös venemestari erimies, eikä mikä tahsen käsistään lähteneen veneen lautojen välissä ole mitään "väliä", ja oikean omistajan hoidossa häätön tekemässä veneen ikä on määrittelemätön.

"Waterproof" lukee jokaisen miehen nikkelirannekellon takaisi reversipuolella, olipa sen kellokuperäinen tuhkolmalainen tai hinta vaikka 1.500 mk. Vastaavanlainen "vesitiivyden" leima on venemestarin tuotteessa ja niinpä hänen työnsä onkin rinnastettavissa melkeinpä kellosepän tarkkuustyöhön. "Wateproofia" pitää olla, ja tuo vaatimus koskee usein vain suuriakin pintoja.

Tuollaisissa tuumingeissa tarkasteli reportteri äskettäin nuoren venemestarin Osi Holmströmin työkentelyä kotipihassa rantavajassa Ahlaisten Alakylässä. Tekeillä oli suurikokoinen moottoriveneJollo tiukaksi vaatimukseksi oli kestettu ehdoton kestävyys ja merikelpoisuus. Sen mukaista oli siten työkin, tarkkaa ja huolellista.

Alkoinaan veneen tekoon tarvittiin ensiksikin osaava mies ja hänen käsistänsä kirves, puukko, sarvihöylä, vasara ja nauloja. Nykyään venemestarin varusteina on jo monia koneistettuja työvälineitä, mutta siitä huolimatta hänen työnsä on ensisijaisesti käsityötä, jossa jokainen ote on tarkoin mitattava ja harkittava. Hätäily ja tehty kiireä eivät siten siihen sovi, sillä pahalainen "väliän" vaara on jokaisesta kädenliikkeestä vaanimassa.

Venemestari Holmström kertoi, että tekeillä oleva vene on tilattu huviveneeksi Tukholman saaristoon. Vene on 8,5 metriä pitkä ja se varustetaan hytillä sekä 10—20-hevosvoimaisella Solo-koneella, joka piakkoin saapuu paikoilleen asennettavaksi. Veneen valmistusajaksi oli sovittu kolme kuukautta, mikä merkitsee sitä, että työpäivät on venytettävä mahdollistuman pitäiksi. Köli-, kokka- ja kaaripuut on käytävä itse metsästä katsomassa, mikä tietenkin vie sekin aikansa. Köli tehdään kuusesta ja laidat mäntypuusta. Laudat sahataan Putajan sahalla, mutta kaikki muu tehdään täällä käsin. Tämän suuren moottoriveneen aineksetmaksavat yli 100.000 mk. Metalliosien on oltava ruostumatonta metallia, ja kyllästysaineittakin runkoon menee jopa 70—80 kiloa. Tervaa ei veneisiin enää nykyään juuri käytetä, sillä uudet kyllästysaineet ovat vallanneet tervamarkkinat. Veneen lautojen suhteen on muuten oltava erityisen huolellinen. Jos ne eivät ole laadultaan moitteettomia, saattaa laitoihin ilmestyä reikiä oksien irrotessa. Samoin lautojen sahaus on tarkkaa työtä.

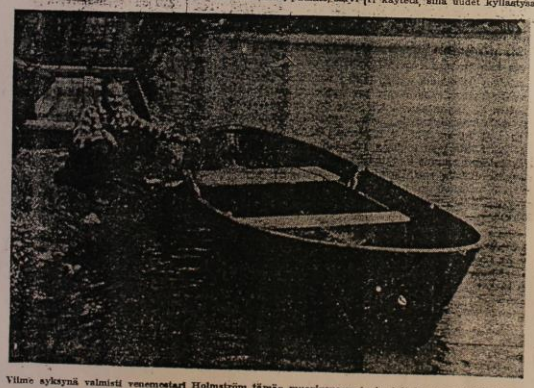
Venemestari Holmström on pikkupojasta lähtien veistellyt veneitä. Sittemmin hän oli apumiehenä vanhalla venemestarilla, mutta alkoi asevelvollisuutensa suoritettuaan 6—7 vuotta sitten itsenäisesti valmistaa veneitä. Näin ollen hän on vielä varsin nuori mies. Näiden vuosien kuluessa hän on valmistanut jo hyvän joukon toistasataa erikokoista ja -mallista venettä, joista kuitenkaan ei ole tullut pidettyä tarkempaa kirjanpitoa. Keskimäärin hän on tehnyt noin 12 venettä vuodessa. Kysyntääkin on niin paljon kuin ehtii tehdä. Merkille pantavaa muuten nykyisillä venemarkkinoilla on, että kalastajaveneitä halutaan enää harvemmin, samoin soutuveneiden menekki on vähenemässä, sillä nykyään pyritään vesilläkin pääsemään steenpäin lähinnä konepelillä.

Viime syksynä Holmström valmisti itselleen myös muovisen soutuveneen, joka kuunnasaakin pääsä olevine ilmaumpiolsine istuinsijoineen on uppoamaton. Hän kokeili venettä myös jäisä yrittäen todellisella runnomiskäsitteilyllä saada jäänreunan syömään laidan puhki. Siinä hän ei kuitenkaan onnistunut, joten mainiosti muovilaita kesti. Puuveneen laidan syö jäänreuna taas hyvin lyhyessä ajassa puhki. Tosin ovat omat haittapuolensakin muoviveneellä, sillä kevyenä se pyrkii navakassa tuulessa ja aallokossa menemään tuulen myötä soutajasta välittämättä.

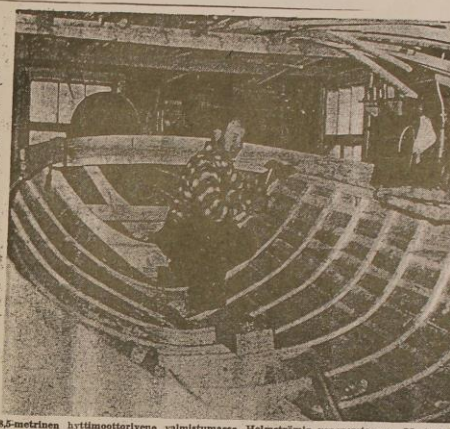
Mutta niin on venemestarillakin kuin on suutarilla — suutarilla virsut jalassa ja venemestarilla ikäkulu vuotava ruuhi. Joka helluntaiksi on Holmström valmistanut itselleen veneen, mutta aina on joku tarvitsevalnen sen ostanut, ja niinpähän hän sitten joutuu omassa rannassaan aina katselemaan vain veneraiskoja ja sellaisilla toimittelemaan vedenpäälliset menonsa.

Aika kulkee ja kaikki kehittyy ja muuttuu. Saattaa käydä niin, että tulevaisuudessa kaikki veneetkin ovat tehdasvalmisteisia, joistakin muovisineesta tehtyjä puisteita ei enää tarvita. Silloin venemeseksi kyvä venemestari on kysytty vennmassa heitä on. Ja harvassahan heitä nykyään jo on — Holmströmkin Ahlaisissa ainoa.

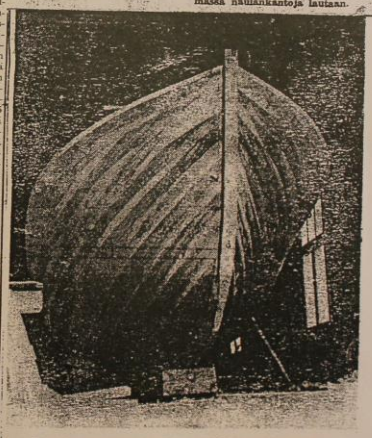
Justus.



Viime syksynä valmisti venemestari Holmström tämän muoviveneen, jonka laitoja runnomiskäsittelytäkkäin ei jäissä saanut puhki.



8,5-metrinen hyttimoottorivene valmistumassa Holmströmin veneversiaassa. Mestari massa naulankantoja lautaan.



Ruotsin saaristoon menevän moottorivenecn uljas keula.

LIITE2

Irma ja Ossi Holmström — veneenveistäjät

Puusta ja ennen kaikkea rehellisestä suomalaisesta männystä veistetyn veneen suosio on tänä päivänä kasvamassa. On totta, että tuossa muutama vuosi tai peräti ainakin vuosikymmen sitten lasikuitu ja muovi tuntuivat vahvasti valtaavaan alaa veneiden rakennusmateriaalina. Jopa kuviteltiin ja esitettiinkin sellaista, että nämä, valtaosin ulkomaiset raaka-aineet syrjäyttäisivät kokonaan perinteisen puun. Näin ei kuitenkaan ole käynyt. Puuveneillä on ollut aina vahva kannattajajoukkonsa. Mutta tekijöistä on alkanut tulla puutetta. Tämä on ymmärrettävää, sillä puuveneen veistäminen vaatii erittäin suurta ammattitaitoa, eikä sen omaksuminen käy noin vain käden käänteessä.

Ossi Holmström esittelee valmistusvaiheessa olevaa 6,60 metrin pituista ja 2,20 metrin leveyistä männyst valmistettua moottorivenettä. Veneen uppouma on noin 1,5 tonnia, ja siinä on 11 hv:n Wickström petrolimoottori. Vene varusteluineen on 100- prosenttisesti suomalaista työtä.

Ahlaisissa Holmströmin puolisot: Ossi ja Irma ovat veistäneet veneitä sekä puusta että rakentaneet niitä myös lasikuidusta ja muovista. Mutta puu, suomalainen mänty on heidän veistämiensä veneiden tärkein raaka-aine nykyisin. Eikä näiden veneiden kysynnästä ole viime aikoina ollut puutetta.

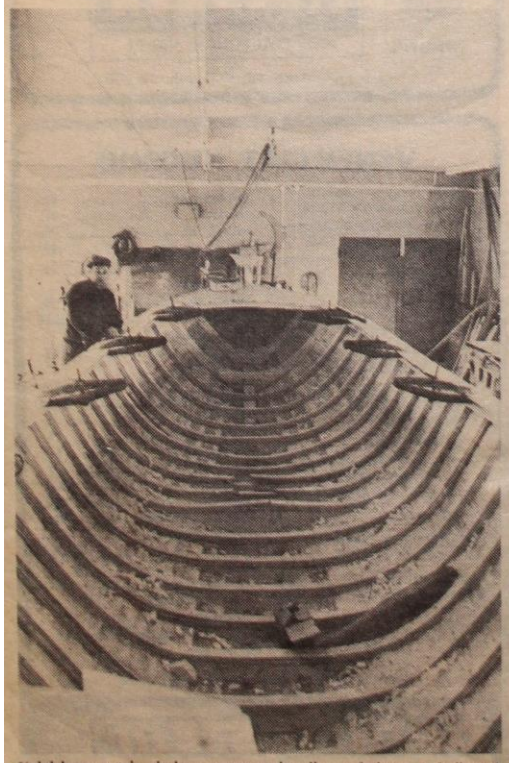
Veneen veistäminen alkaa metsästä

Ensinnäkin tässä täytyy muistaa yksi tähdellinen käsite: veneen veistäminen. Hyvä ja merikelpoinen alus tehdään veistämällä. Vielä tänäkin päivänä. Ja ihan sananmukaisesti. Tämän päivän veneveistämö on yhtä lailla veistämö kuin se oli vaikkapa sata vuotta sitten. Tässä kohdassa nojataan vanhaan ja vankkaan perinteeseen. Erittäin monet tämän päivän puuveneet kantavat kunniakkaasti mukanaan vanhaa veneenveistotekniikkaa, itse asiassa ovat tulosta siitä.

On vain niin, että veneen ulkonaiset muodot saattavat vaihdella ja olla tänään toiset kuin aikaisempina vuosikymmeninä. Tosiasiassa tässäkin puuveneiden veistäjä noudattaa perinteisiä, merenkulkijan kokemuksiin nojaavia perinteitä.

— Veneen veistäminen alkaa metsästä, kertoo Ossi Holmström. Mikä tahansa mänty ei kelpaa veneen rakennusmateriaaliksi, ei ainakaan kunnollisen, kestävän ja hyvintehdyn veneen. Holmströmin puolisot ottaessaan venetilauksen vastaan ja ryhtyessään rakentamaan (lue: veistämään) uutta venettä, haluavat ainakin tietää, kenen metsästä ja minkälaisesta metsästä heidän tilaamansa ja hankkimansa mäntylaudat ovat peräisin.

Tämä voi tuntua turhalta tarkkuudelta, mutta näin on menetelty Pohjanlahden rannikolla vuosisadat Luvialta ylös Siipyyseen ja pohjoisemmaksikin pykättäessä menneen ajan uljaita purjelaivoja. Se on kokemuksen sanelema ehto. Ja tästä Holmströmit pitävät kiinni. Vain näin syntyy tämänkin päivän kunnollinen kalapaatti, huvimoottorialus tai vaikkapa vain tavallinen soutuvene.



Kahdeksan metrin pituisen veneen runko alkaa valmistua. Kolmikertaiset puusta taivutetut kaaret ovat jo paikoillaan.

Kölistä viimeiseen silaukseen vanhoja perinteitä noudattaen

Aivan samoin kuin isonkin aluksen myös moottoriveneen veistäminen alkaa kölin "laskemisesta". Kun kölipuut ja samalla tietenkin laidoitukseen käytetyt laudat — jokainen näistä muuten pareittain valittuna ja erikseen — on valittu, liimataan ja pultataan sekä naulataan kölipuu kahdesta mäntyrangasta.

Köli tehdään kahdesta puusta sen takia, että se ei sitten myöhemmin pääse halkeilemaan. Pulttaus ja naulaaminen nykyaikaisen liiman kanssa estää tehokkaasti halkeilemisen ja merkitsee veneelle pitkää ikää, toteaa Ossi Holmström.

Köliin kiinnitetään keulavannas ja ahterikaari. Sitten tehdään mallikaaret ja kiinnitetään köliin. Tätä ennen köli kuitenkin on veistetty poikkileikkaukseltaan oikeaan muotoonsa ja muutenkin viimeistelty.

Entä piirustukset? — Kyllähän niitäkin käytetään, mutta meillä nämä paatit ovat perinteisiä ja kokemuksen perusteella syntyneitä, joten me mieluimmin teemme ne oman kokemuksemme mukaisesti, sanoo Ossi Holmström. Tässä kokemuksessa muuten on aviopuolisolla Irmalla oma osuutensa, vakuuttaa Ossi. Kunhan vain ei olisi nimenomaan tuossa veneiden erinomaisen kauniissa muotoilussa, joka on syntynyt vanhalta pohjalta?

Laidoituksen saumauksessa, etenkin isommissa veneissä, Holmströmit käyttävät ns. laantisauma. Sitä on käytetty meillä Suomessa vain Luvian ja Siipyyn välisellä Pohjanlahden rannikko-osuudella, muualla ei lainkaan. Tämä sauma on tavallaan himi- ja tasasauman yhteistulos. Ulkopuolella kylkeä se on aivan tasasauma, ts. kylki höylätään ja hiotaan tasasaumaksi ulkopuolelta. Mutta sisäpuolelle jää pieni limisauman polveke. Saumat tilkitään pumpulilla, jotta niistä tulisi tiiviitä.

Tämä tilkitseminen oli aikoinaan yksi "isojen paattien" tuskastuttavin ja kuitenkin tärkein vaihe: vain sillä saatiin todella vettäpitävä rakenne aikaan. Ja näinhän on nytkin! On todella hieno asia se, että Holmströmit ovat tämän vanhan tilkitsemisen soveltaneet nykyaikaiseen moottoriveneen runkoon!

Vene tervattiin ennen vanhaan ja voidaan (ja täytyykin) tervata vielä tänä päivänä. Ossi sanoo, että etenkin rungon sisäpuolelta vesirajan alapuolelle jäävä osa voidaan edelleenkin tervata. Se on tehokas suoja meriveden ja sään vaikutuksilta. Kuitenkin "viimeistelyvaihe" nykyisin on veneen kyllästäminen jollakin kaupallisella ja tehokkaalla kyllästysaineella. Vanha kunnon pellavaöljykään ei ole unohtunut. Joku tilaaja voi nimenomaan vaatia veneensä käsittelyä pellavaöljyllä! Sitten päälle riittävä määrä — kuusi tai jopa enemmänkin — lakkakerroksia, ja niin on männystä veistetty ahlaislainen moottorivene rungoltaan valmis!

"Ahlaislainen" moottorivene on kaunis ja merikelpoinen

Meillä Porissa puhutaan tavallisimmin "merikarvialaisesta" silloin, kun tarkoitetaan todella hyvää ja merikelpoista venettä. Se on tietenkin silloin aina myös ns. uppoumavene, joka kulkee omaa tahtiaan taloudellisen ja pienihevoisvoimaisen moottorin vauhdittama na. Yhtä kaikki voitaisiin puhua pitäisikin puhua "ahlaislaisesta moottoriveneestä ja -venetyypis yleistäenkin.

Holmströmin puolisot ovat luneet oman "tyylisuunnan" tähä merikelpoisten uppoumaveneitte luokkaan. Tähdellisten veneitte luokkaan, joka ei kulkeakseen koh tuullisella vauhdilla tarvitse suuri moottoreita ja suurta polttoneste määrää. Veneen taloudellisuus o ensisijainen tekijä, tietenkin meri kelpoisuuden jälkeen.

— Vanha nyrkkisääntö siitä, ett moottoriveneen taloudellisin no peus solmuissa on sama kuin sen vesilinjan pituus, pätee tänä päivä nä yhtä hyvin kuin viisikymmentä vuotta sitten, toteaa Ossi tähän veneiden nopeuskysymykseen.

On tietenkin totta, että kyllä Irmalta ja Ossilta syntyy nopeakin ja plaanaava vene siinä kuin vanha kunnon kalapaatin runkomuodon omaava "ahlaislainen". Mutta tämä jälkimmäinen nyt kuitenkin on heidän ominta alaansa ja ominta tuotantoaan. Suomalaisesta männystä veistettynä. Kauniina ja kestävänä.

Entäs tämän päivän "ahlaislaisen" moottoriveneen hinta? Ja mitä se kestää?

— No, se nyt on niin, hintaahan näihin pakosta tulee, kun ovat käsityönä tehtyjä. Jos sanoisi niin, että nämä meidän paatit kestävät sen, mitä tilaaja itse kestää sen jälkeen, kun hän voi tällaisen veneen ostaa, vakuuttaa Ossi.

Niinpä, jos tuossa kolmenkymmenen iässä oleva henkilö ostaa Holmströmeiltä veneen, niin siinä sitä sitten onkin venettä loppuiäksi. Eikä sitä juuri nuorempana irti taitaisi saadakaan. Kuitenkin: tällainen käsintehty mäntyvene ei toki ole mikään ylellisyysesine, sen parhaiten todistavat lukemattomat kalastajat, joille sellainen on ammatinharjoittamisen tärkein työväline.

Isto

Myydään 7-m. merikelpoinen
AVOVENE
varust. 2 syl. Wiström moottorilla. Sopii esim. harrastekalastajalle tai muuhun huvikäyttöön. Tied. puh. 939-27 323.