

# Kaljaasi Maija

Himankalaiset Vesa, Juhani ja Juha Särkilä ovat vaalineet himankalaista laivanrakennusperinnettä rakentamalla kaljaasi Maijan. Esikuvana he käyttivät Mikko Mikonpoika Pöyhtäriin rakentamaa Frans-kaljaasia, jonka neitsytmatka tehtiin vuonna 1901. Frans oli suurin Himangalla rakennetuista aluksista. Alunperin kaksimastoinen Frans muutettiin myöhemmin kolmimastoiseksi ja sillä kuljetettiin halkoja, tervaa, sokeria, suolaa ja jauhoja Suomen satamiin aina Pietariin ja Tukholmaan asti.



Kuva: Hanna Keski-Petäjä 2006

Vuonna 2004 vesille laskettun Maijan Särkilät rakensivat Fransin piirrustuksilla, mutta puolta pienempänä. Maijan pituus on 14 m ja leveyttä sillä on 3,6 m. Lisäksi Maijassa on 150 hv moottori, jota Fransissa ei aluksi ollut. Moottori lisättiin Franssiin sitten myöhempien omistajien aikana.

Maija-kaljaasia voi ihailia kesäisin Himangalla Sautinkarin rannassa Lestijokisuulla, samassa rannassa mistä Frans aikoinaan merille lähti.

Aluksen Särkilät rakensivat neljän vuoden aikana perinteitä vaalien käsityönä.

Puut he kaasivat omasta metsästä ja myös sahasivat ne itse. Alus on rakennettu muuten männystä paitsi koppi on kuusta.

Köli tehtiin kahdesta jykevistä parrusta, jotka pultattiin yhteen. Kaarien laitto aloitettiin keskeltä nolla-kaarista, jotka ovat samanlaisia ja niitä on kaikkiaan 8 kpl. Aluksi laitettiin koko pituudelta vain joka toinen kaari ja välikaaret sen jakeen. Lisäksi joka kaareen lisättiin tuplakaari. Kaaret tehtiin kolmesta puusta, jatkot eri kohtiin ja rautaporilla kiinni.



Kuva: Vesa Särkilä 2000



Lengot puut ovat parempaa kaarivärkkiä kuin suorat., siinä rannikon lenkokuut ovat edukseen.

Lankuttaminen aloitetaan kölistä ja täkkilinjasta (kannen tasalta) vastakkain. Täkkilinja ajetaan vesivaakalla, piirrustuksista tehdyn laudan avulla, johon merkitään täkkilinjankorkeus kunkin kaaren kohdalla.

Lankutus tehdään laskemalla, eli kaaren kohdalla oleva väli jaetaan lankkujen määrällä, saadaan lankun leveys kaaren kohdalta). Lankun paksuus 40 mm. Lankuja haudutettiin höyryllä pasassa (puinen höyrytyslaatikko) 2

*Kuva: Vesa Särkilä 2001*

tuntia (tuuma ja tunti).



*Kuva: Marko Paananen 2000*

Sen jälkeen lankut taivutettiin puristimilla ja naulattiin tamminauloilla (kantikas rautanaula).

Täkki lankutetaan samalla tavalla ja samanlaisella lankulla kuin kyljetkin, reunoilta aloitetaan ja keskelle viimeinen lankku.

Kuva sisältä perään päin. Siinä täkkiparrut ja kaikki kaaret ovat jo paikoillaan. Kaarien päälle laitettava sikoköli pultataan köliin kiinni yhdeksi nipuksi.

Kuva veneen valmiiksi lankutetusta perästä. Lankkujen välissä on v-muotoiset saumat, jotka ovat ulospäin avoimet sisäreunoista kiinni. Saumat riivataan ulkopuolelta eli rautatampeilla lyödään riive saumoihin. Saumoista tulee lujat ja puun turpoaminen kiristää edellen saumaa. Ennen saumojen päälle laitettiin piki, nykyisin tiivistemassa ajaa saman asian. Täkin saumat käsitellään samoin kuin kylkisaumatkin.

Vene käsiteltiin ensin sisällä peruskylästeellä ohennetulla pellavaöljyllä moneen kertaan, viimeisiin kertoihin laitettiin myös tervaa.



*Kuva: Vesa Särkilä 2001*



*Kuva: Eila Särkilä 2003*

Nykyisin keväisissä vuosihuollossa kaljaasi käsitellään lämmitetyllä tervan ja pellavaöljyn seoksella.

Juha ja Vesa poseeraavat täkin tasolle rakennetun kaljaasin kannella. Reilingit eli yläreunat vielä tekemättä.

Kaljaasiin tuli 19 varvia puuta täkistä alaspäin ja neljä varvia reelinkiin. Aluksen ”ruodossa” on 40 kaarta 30 cm välein.



*Kuva: Marko Paananen 2003*

Sisustus aluillaan, petejä jo rakenneltu. Maijassa on seisomakorkeutta ruffin kohdalla muun osan ollessa matalempaa.

Franssissa oli keittiö keulamaston takana.

Runko on laskettu vesille. Mastot laitetaan vasta vesillelaskun jälkeen kölin päällä oleviin metallisiin kenkiin ja tuetaan vajereilla kiinni. Täkkiin (kanteen) mastoa ei kiinnitetä.



*Kuva: Vesa Särkilä 2004*



*Kuva: Marko Paananen 2005*

Himanko-sanaa on käytetty Ari Antti-Roikon kirjoittaman Himangan satamahistoria-kirjan mukaan himankalaisissa aluksissa.

Kaiteet ja ruori kertovat perinteitä kunnioitetun ja ovat hienoa käsityötä kuten koko aluskin. Samoin köysien pyörät eli blokit ovat kätten töitä.

Maija vielä ilman purjeita Liipillä lähellä Sautinkarin leirintäaluetta Lestijokisuulla, esikuvansa Franssin kotirannassa.

Mastot on tehty kahdesta puusta, toppitangot yläpäässä. Mastopuutkin löytyivät kotometsistä Himangalta, eikä niitä tarvinnut hakea Lestijoen latvoilta, kuten entisaikoina.



*Kuva: Marko Paananen 2004*



*Kuva: Marko Paananen 2004*

Kvantit (mastoihin menevät vaijerit), nosto- ja hallintaköydet laitetaan mastoihin kiinni maassa jo ennen kuin mastot nostetaan paikalle. Köydet ovat kyllä nykyaikaista mustaa nailonia, sillä hammppuköysi olisi lyhytikäisempi ja lahoaisi nopeammin.

Purjeet Maija sai vesillelaskua seuraavana vuonna 2005.

Vesa on purjehtinut pienestä asti, mutta vain pienemmillä veneillä, mutta meri on vetänyt aina puoleensa. Ensimmäisen veneensä Vesa rakensi jo 15-vuotiaana salaa vanhemmiltaan, heidän ollessa lomareissullaan Norjassa. Venelaudat olivat vielä sahan jäljiltä, joten ne oli vielä höylättäväkin. Vene oli tasaperäinen 4,5 metriä pitkä ja aika leveä. Armeija-aikakin kului, missäpä muualla kuin laivastossa.

Kaljaasin valmistuminen myötä täytyi yksi suuri unelma. Vanhojen merikarhujen kunnioitus kasvoi vain entisestään, kun ajattelee millaista purjehtiminen ennen on ollut sokkeloisissa saaristoissa ilman moottoria.



*Kuva: Hanna Keski-Petäjä 2006*



*Kuva: Hanna Keski-Petäjä 2006*

Toppi-seilit puuttuvat kuvassa, niitä käytetään heikoilla tuulilla.

Kaljaasi Maijalla purjehdus onnistuu jo kahden hengen miehistölläkin mutta kovemmalla tuulella olisi hyvä olla useampikin.

Toivotamme leppoisia tuulia Maijalla purjehtijoille.

*Teksti: Tapio Salmela*

*Artikkeli julkaistaan kirjoittajan ja kuvaajien luvalla [www.alnus.fi](http://www.alnus.fi) -sivustolla*

*Julkaisupäivä 31.01.2007*