SUOMEN PURSILIPUN EVOLUUTIO

Jorma Rautapää ja Timo Vanhanen

Vuonna 2019, helmikuussa, Suomen veneilylippu täyttää 100 vuotta. Itsenäisen Suomen oma siniristilippu saatiin vuonna 1918 ja asetus purjehdusyhdistysten lipuista annettiin 18. helmikuuta 1919.

Suomen liput liittyvät niin kiinteästi Suomen kansan kohtalonhetkiin kuin myös valoisiin kehityksen aikoihin, että meidän kaikkien tulisi tuntea siniristilippumme historia. Yhtä tärkeää on ymmärtää myös pursiseuralipun ainutlaatuisuus ja merkitys.

Tämä kirjoitus ei ole tutkimus - se on lyhyt kooste tapahtumista, jotka johtivat siihen, että meillä on lippumme sellaisina kuin ne nyt ovat.

Siniristilippu - mistä se tuli ja miksi?

Kun Nyländska Jaktklubben'in säännöt vahvistettiin 1861 Pietarissa, klubin lipuksi määrättiin valkoinen siniristilippu. Miksi juuri tämä lippu?

Ymmärtääksemme tätä päivää pitää tuntea eilinen, sanotaan. Kun Helsingistä tullut hakemus purjehdusseuran perustamiseksi ja sen lipuksi käsiteltiin Pietarissa Meriministeriössä, oli Pietarissa jo vastaava pursiseura, joten uuden yhdistyksen säännöille ja lipuille oli mallit.

Yhdistysten perustaminen oli Venäjän keisarikunnassa vaikeaa - epävirallisia syntyi, mutta ne lopetettiin nopeasti. Esimerkiksi Viron ensimmäinen purjehdusyhdistys *Uljaste Purjetajate Ordu* perustettiin 1820, mutta se lopetettiin muutaman vuoden kuluttua. Yhdistykset nähtiin vaaraksi valtakunnan järjestykselle, eikä niitä sallittu. Porissa perustettiin Björneborgs Segelföreningenin 1856, mutta porilaiset eivät löytäneet oikeaa menettelytapaa seuransa laillistamiseksi, ja niin helsinkiläisestä NJK:sta tuli Suomen ensimmäinen virallisesti hyväksytty purjehdusyhdistys.

Ensimmäinen oikea pursiseura Venäjän valtakunnassa oli Pietarin Keisarillinen Pursiseura, joka perustettiin 1846. Seuralla oli lippu - valkoisella pohjalla sininen pystyristi. Pursiseuran toiminta loppui muutaman vuoden kuluttua. Uusi seura, Pietarin Keisarillinen Jokipursiseura, perustettiin 1860, ja tästä alkaa pursiseurojen yleistyminen keisarikunnassa.

Uusiin sääntöihin sisältyi velvollisuus osallistua sotatoimiin merivoimien apuna sodan syttyessä. Keisarillinen Jokipursiseura oli Meriministeriön alainen, ja tästä seurasi, että pursiseurojen alusten peräliput määrättiin merivoimien alusten lippujen kaltaisiksi.

Merivoimien tunnus oli jo vuodesta 1712 ollut valkoinen lippu, jossa on sininen Pyhän Andreaksen risti - siis risti lipun kulmasta kulmaan. Pursiseurojen alukset haluttiin kuitenkin erottaa laivaston aluksista ja pursiseuran valkoiseen lippuun määrättiin pystyasennossa oleva sininen Pyhän Yrjön risti.

Kuitenkin tämänkin lipun alkua on etsittävä kauempaa, aina vuodesta 1688 saakka, niin kuin kohta nähdään.

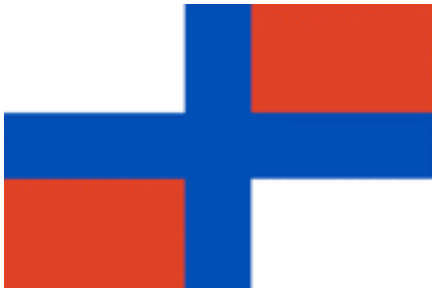
Miksi Venäjän laivastolla on valkoinen siniristilippu?

Ensimmäinen oikea sotalaiva, joka Venäjälle rakennettiin, oli Oriol 1660-luvun lopulla. Tsaari Aleksei Mihailovitsh rakennutti laivan Oka-joen rannalla noin 100 km Moskovasta etelään. Laiva oli tarkoitettu Kaspian merelle suojaamaan Astrakhanin kaupunkia sekä Venäjän ja Hollannin kauppaa Persian kanssa. Laivan rakentamista johti hollantilainen Cornelius van Bokhoiven. Alus laskettiin veteen 19. toukokuuta 1668, ja seuraavana vuonna se purjehti Volgaa pitkin Astrakhaniin. Päälliköksi oli palkattu Hollannista kapteeni David Butler. Laiva oli kolmimastoinen, kaksikantinen, 24,5 metrin pituinen ja 6 metriä leveä, uppoumaltaan 250 tonnia. Miehistöä oli yhteensä 56 merimiestä ja sotilasta, ja näillä oli 22 ampuma-asetta.

Laivalla oli kuitenkin huono onni - Stenka Razinin johtamat kapinalliset tuhosivat laivan vuonna 1670 Astrakhanin lähellä. Oriol vietiin yhteen Volgan kanavista, ja sinne se jäi hylyksi.

Se mikä teki Oriol-laivasta merkittävän meidän aiheemme kannalta, oli lippujen käyttö vesillelaskussa.

Kapteeni van Bokhoiven ehdotti tunnuslippujen käyttöä ja tsaari Aleksei valitsi lipun väreiksi valkoisen, punaisen ja sinisen Hollannin lipun mukaan, tai sitten hän otti värit Moskovan vaakunasta. Lipusta ei ole säilynyt varmaa kuvausta, mutta sen on päätelty olleen ristilippu: valkoisella pohjalla oli sininen risti, tangon puoleinen alakenttä ja uloin yläkenttä olivat punaiset. Tämä oli alunperin Moskovan (moskoviittien) lippu 1500-luvulta.



Oriolin lippu oli todennäköisesti tällainen

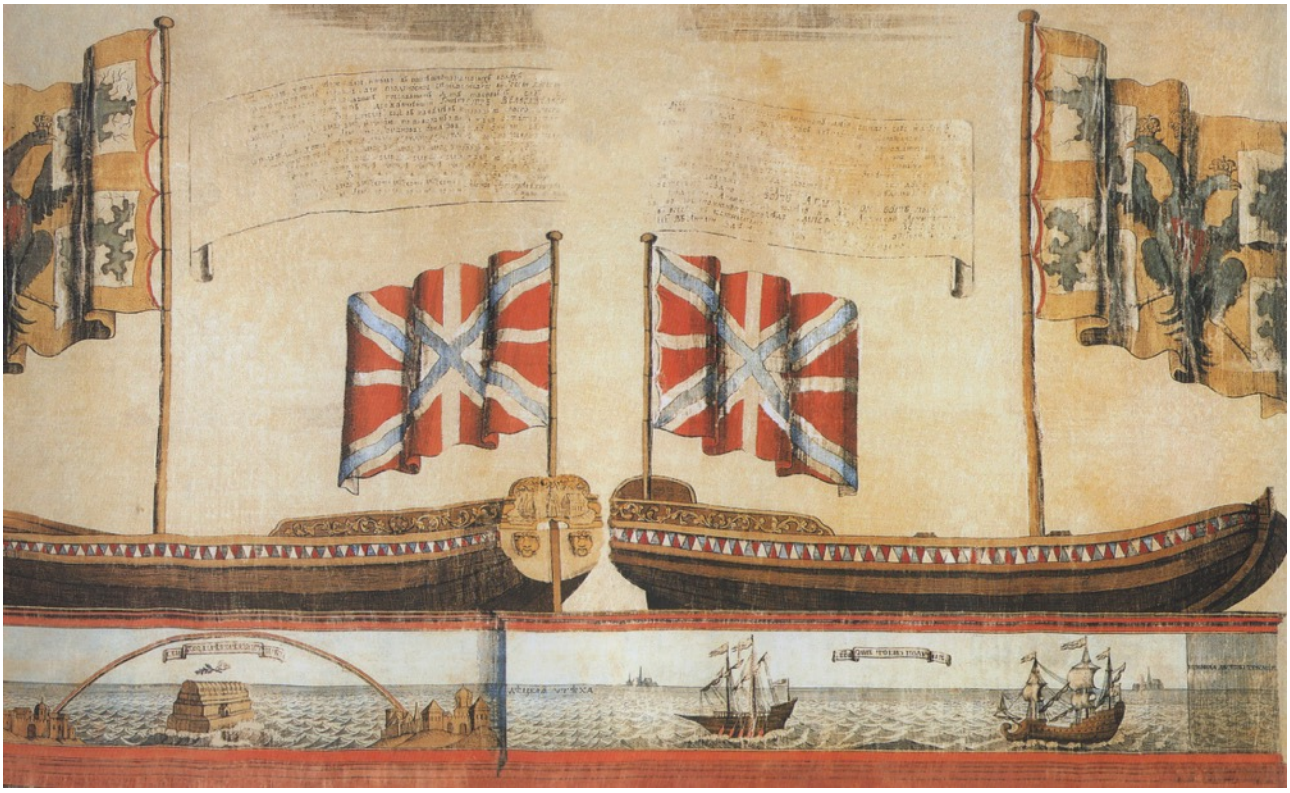
Pietari Suuri ymmärsi meriteiden merkityksen

Kun Pietari Aleksejevitsh alkoi hallita maata 1682, hän kiinnostui eräiden sattumien kautta purjehduksesta. Vuonna 1688 löytyi eräästä varastosta outo vene, jonka tiedettiin tulleen maahan Oriolin rakentamisen yhteydessä Englannista. Pietarille kerrottiin, että tällaisella veneellä saattoi purjehtia tuulta päin, ei vain myötätuuleen. Hän kunnostutti veneen, rakennutti useita samanlaisia ja aloitti purjehdusharjoittelun muiden ikäistensä kanssa Moskovan lähijärvillä, todennäköisesti he kilpailivatkin. Tätä kautta Pietarin kiinnostus merenkulkuun syntyi, mutta siihen oli muitakin käytännöllisiä syitä.

Alla on kuva veneen löytymisestä - tästä alkaa Pietarin kiinnostus purjehtimiseen ja merenkulkuun. Hänen tavoitteekseen tulee pääsy Itämerelle ja Mustalle merelle.

Siitä johtuu laivaston rakentaminen, sinisen ristin tulo laivaston valkoiseen lippuun, konfliktit Ruotsin kanssa, Itämeren rannikon valtaaminen, Suomen liittäminen keisarikuntaan, pursiseurojen perustaminen ja lopulta siniristilipun tuleminen Suomen lipuksi ja meidän pursilipuksemme. Kaikella on tarkoituksensa!

Pietari näkee vajassa oudon veneen, oikealla Franz Timmerman, hollantilainen laivanrakentaja. Timmerman etsi veneen kunnostajaksi hollantilaisen Karsten Brandt'in, joka oli tullut Oriolin miehistöksi kapteeni David Butlerin kanssa. Karsten Brandt kunnosti veneen ja opetti Pietaria purjehtimaan.



Pietari Suuren ensimmäinen vene 1700-luvun maalauksessa. Aluksen perässä on keisarin lippu, jonka malli on saatu Englannista.

Valtakunnan eräänä ongelmana olivat hankalat meriyhteydet ja se, että tavaraliikenne oli hollantilaisten hallussa. Vienanmeren Arkangel oli tärkeä satamakaupunki ja sen kautta tavaraa tuotiin maahan. Arkangelissa oli tuohon aikaan telakat, joilla rakennettiin kalastusaluksia ja jokilaivoja. Pietari oivalsi, että tarvitaan omia laivoja hoitamaan tavaraliikennettä, ja kaupan turvaamiseksi pitää olla sotalaivoja.

Arkangelin telakat määrättiin rakentamaan kaksi alusta vuonna 1693 ja 1694. Mallia otettiin hollantilaisten laivoista ja kaksi ensimmäistä, Sankt Pjotr ja Sankt Pavel, laskettiin veteen vuonna 1694. Pietari osti lisäksi Hollannista 44-tykkisen "Pyhä Ennuste"-nimisen fregatin, joka saapui Arkangeliin kesällä 1694.

Tästä alkoivat Pietari Suuren laivaston rakennusprojektit yhteistyössä Hollannin kanssa.

Arkangelissa 1694 valmistuneen Sankt Pjotr-laivan pienennetty kopio, joka valmistui kesällä 2013 Solovetskin saarella Vienanmerellä Kuva: JR

Vuonna 1703 valmistui fregatti Shtandard. Laiva rakennettiin Aunuksessa, ilmeisesti Syvärinllä sijainneella telakalla. Sen replika purjehtii saman nimisenä maailman merilla ja osallistuu Tall Ship’s kilpailuihin . Kuva on Turusta vuodelta 2017.

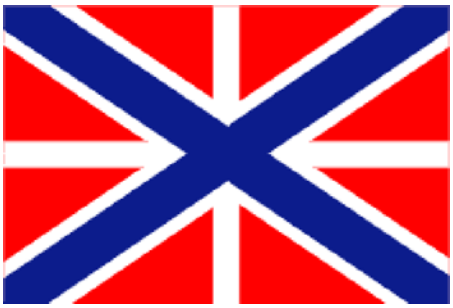
Laivojen rakentaminen eteni vauhdilla. Pietari perusti Itämeren laivaston 1703 ja valko-sini-punaraitainen lippu määrättiin laivojen lipuksi. Erilaisia variaatioita tarvittiin lukemattomia, ja muutaman vuoden kuluttua kaikilla laivoilla oli trikolorilippuja.

Ongelmia kuitenkin aiheutui siitä, että sota-aluksilla ja kauppalaivoilla oli samanlaiset trikolor-liput ja niinpä vuodesta 1712 alkaen sotalaivat alkoivat käyttää valkoisia perälippuja, joissa oli sininen Pyhän Andreaksen risti - siis risti lipun kulmasta kulmaan.

Pietari näki Englannissa sotalaivoja, joilla oli lipuissaan Andreaksen risti. Englantilaisten lippu oli valkoinen, risti punainen, ja tästä oli helppo kehittää oma lippu muuttamalla risti siniseksi.

Trikolor jäi kauppalaivaston käyttöön, mutta se saavutti niin suuren suosion, että siitä tulikin

Pietari Suuri otti käyttöön ”imperaattorin lipun”, jossa on vaikutteita Englannin laivaston lipuista. Tämä liehui keisarin aluksissa aina vallankumoukseen saakka.



Keksikö Pietari Suuri itse siniristilipun?

Risti ja ristilippu ovat ikivanhoja symboleja. Ristin muotoinen kuvio on alun perin egyptiläisten Tau-merkki, jossa poikkipiena oli alempana kuin meidän T-kirjaimessamme. Sen tunsivat etruskit, roomalaiset, keltit ja babylonialaiset ja sitä käytettiin kaikkein pyhimpänä symbolina. Tau-merkki muuttui kristilliseksi ristiksi kirkon alkaessa levittää sanomaansa. Ristiretkien aikana tarvittiin voimakkaita symboleja ja ristiliput yleistyivät.

Vanhimpia ristilippuja on Portugalin sininen risti valkoisella pohjalla 1100-luvulta. Tanskan puna-valkoinen Dannebrog ilmestyi taivaalle vuonna 1219 nykyisen Tallinnan lähellä ja auttoi tanskalaisia voittamaan pakanalliset virolaiset. Tanskalaiset perustivat paikalle kaupungin, jota virolaiset kutsuvat vieläkin Taani Linn’ aksi eli tanskalaisten kaupungiksi, siis Tallinnaksi. Kreikallakin oli valkoinen siniristilippu 1700-luvun puolivälistä pitkälle 1800-luvulle.

Siniristilippu yleistyy

Venäjän valtakunnan viranomaisille ja laitoksille alkoi 1800-luvun alusta lähtien ilmaantua omia lippuja. Ensimmäisiä oli luotsilaivojen valkoinen lippu, jonka keskellä oli kompassiruusu ja tangon puoleisessa yläkulmassa trikolorivärit. Tämä lippu korvattiin 1883 valkoisella siniristilipulla, jonka yläkentässä oli kompassiruusu. Lippu vahvistettiin aluksi vain Suomen luotsi- ja majakkalaitokselle, mutta 1895 siitä tuli yleinen luotsilaitosten lippu

Pursiseuroja Suomeen

Vaikka Nyländska Jaktklubben (NJK) saikin ensimmäisenä pursiseurana sääntönsä hyväksytetyksi ja perälipun vahvistetuksi Pietarissa vuonna 1861, syntyi ensimmäinen suomalainen pursiseura Porissa tammikuun 26. päivänä 1856. Ehkä aika ei vielä ollut kypsä pursiseuralle, vaikka ensimmäinen pursiseura Venäjän valtakunnassa, Nevajoen Pursiseura, olikin perustettu jo kymmenen vuotta aikaisemmin.

Tässä seurataan lähinnä Tor Smedslundin kertomusta NJK:n satavuotisjuhlakirjassa NJK:n ja lipun syntymisestä. Suurin piirtein näin se kävi.

> Kauniina, lämpimänä kesäpäivänä vuonna 1860 kaksi miestä purjehtii veneellä Kruunuvuorenselällä. Toinen on siviili, toinen laivaston upseeri. Univormupukuinen kysyy yllättäen toveriltaan
>
> " *Täällä on näin upeat purjehdusmahdollisuudet, mutta miksi teillä ei ole yhtään pursiseuraa?"*
>
> Siviiliasuinen vastaa *"Se johtuu siitä, ettei keisarin hallinto salli perustaa yhdistyksiä"*.
>
> Univormupukuinen hämmästyy *"Vielä mitä, Pietarin Jokipursiseurakin sai juuri uudet säännöt ja oman perälipun. Tehkää esitys Keisarille, minä hoidan homman "*.
>
> Näin herrat puhuivat veneessä Kruunuvuorenselällä.

Univormupukuinen ei ollutkaan kuka tahansa, ei, hän oli amiraali Grigori Butakoff merivoimien esikunnasta Pietarista, innokas purjehtija ja myöhemmin vuodesta 1878 Suomenlinnan komendantti. Butakoff oli syntyisin Riigasta ja Smedslundin mukaan hänen äitinsä oli suomalaista sukua.

Butakoff tapasi suuriruhtinas Konstantin Nikolajevitshin seuraavana päivänä Helsingissä, ja selosti ongelman tälle. Konstantin Nikolajevitsh oli keisari Aleksanteri II:n veli.

Amiraali Grigori Butakoff, joka suhteillaan auttoi pursiseuran perustamisessa Helsinkiin.

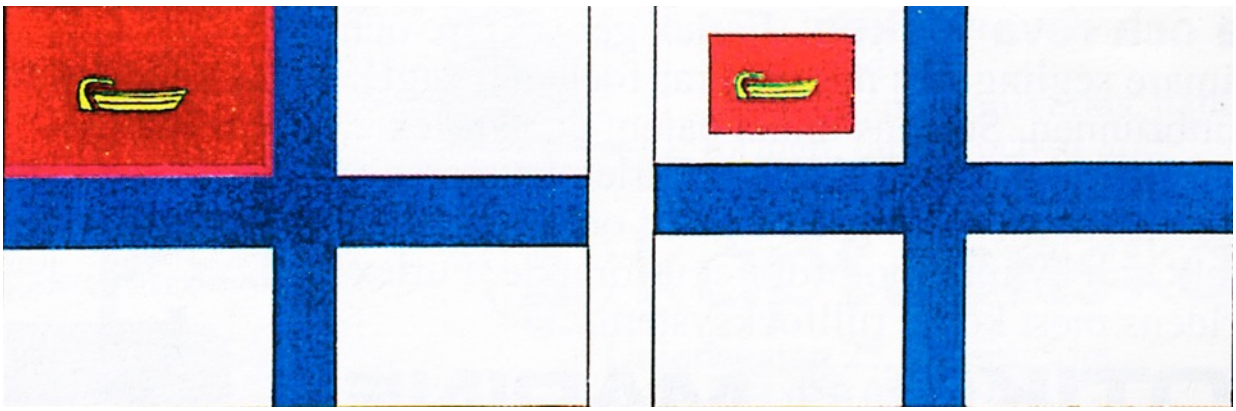
Oikealla Suuriruhtinas Konstantin Nikolajevitsh, keisari Aleksanteri II:n veli.

Helsinkiläiset tekivät esityksen pursiseuran perustamiseksi, ja se lähti virkatietä Pietariin meriministeriöön syksyllä 1860. Maaliskuussa 1861 esitteli suuriruhtinas Konstantin asian keisari Aleksanteri II:lle, ja kirjoitti tapaamisen jälkeen esitykseen *"Armollisesti hyväksytty, Konstantin".*

Esitys palasi Suomeen ja senaatti vahvisti pursiseuran perustamisen 30. huhtikuutta 1861. Näin nopeasti se kävi - nyt Helsingissä oli pursiseura. Helsingistä lähteneissä papereissa oli myös ehdotus lipuksi. Se oli siniristilippu valkoisella pohjalla, mutta tangon puoleisessa yläkentässä oli jolla punaisella taustalla, keula oikealle.

Leif Strandström (1997) NJK:lta toteaa, että onneksi Meriministeriö poisti punaisen kentän jollineen ja sijoitti lippuun Uudenmaan vaakunan kruunuineen ja lehvineen. Myöhemmin sortokauden aikana NJK muutti lupaa kysymättä kruunun kreivilliseksi ja käänsi veneen keulan vasemmalle.

Pursiseuroja perustettiin lisää ja siniristilippu alkoi olla tuttu suomalaisille. 1800-luvulla alkoi ilmaantua lukuisia ehdotuksia ja suunnitelmia Suomen lipuksi. Niitä oli monenlaisia, ja joissakin - esimerkiksi Topeliuksen mallissa - käytettiin sinistä ja valkoista väriä



Pietariin menneessä esityksessä oli ehdotus yhdistyksen lipuksi - se oli ilmeisesti jompikumpi näistä malleista. Strandström 1997.

Siniristilipusta tuli Suomen kansallislippu

Siniristilipun valinta vuonna 1918 Suomen kansallislipuksi aiheutti pursiseuroille ongelman – niiden perinteinen siniristilippu muuttui yhtäkkiä valtakunnan viralliseksi lipuksi. Piti nopeasti löytää jokin ratkaisu. Niin kuin tiedetään, se oli nerokas – sinisen ristin päälle lisättiin valkoinen risti ja veneily-yhdistysten lippu oli valmis.

Valtioneuvosto antoi asetuksen purjehdusyhdistysten lipuista Helsingissä 18. helmikuuta 1919, ja siinä vahvistettiin purjehdusyhdistysten lipun asema Suomen kansallislippuna.

Lippu-uudistuksen yhteydessä 1970-luvun lopulla purjehdusyhdistysten lippu oli vaarassa kadota, sillä eräät tahot halusivat poistaa kaikki erikoisliput. Erityisen aktiivinen oli Suomalaisuuden Liitto, jota tämä lippu ärsytti sen erikoisaseman vuoksi. Onneksi eduskunta lippulakia käsiteltäessä ymmärsi säilyttää huvialusten erikoislipun.

Moottoriveneet yleistyvät - niille tarvitaan yhdistykset

Ensimmäiset moottoriveneet ilmaantuivat Suomeen jo 1800-luvun lopussa, ja moniin pursiseuroihin perustettiin moottoriveneille omia jaostoja. Moottoriveneiden määrät suurenivat ja 1920-luvulla alkoivat myös erilaiset kilpailut. Maassa ei kuitenkaan ollut organisaatiota, joka olisi voinut järjestää kansainvälisiä kilpailuita.

Frisk Bris-lehden numerossa 10 vuodelta 1929 oli kirjoitus, jossa kaivattiin Suomeen erityisiä moottorivenekerhoja ja moottoriveneliittoa. Myös Ruotsista tuli Kuninkaalliselta Moottoriveneklubilta tiedustelu, olisiko Suomessa jotakin moottoriveneyhteisöä, joka voisi liittyä kansainväliseen moottoriveneunioniin.

Muutamat asiasta kiinnostuneet ryhtyivätkin toimimaan ja 1.2.1930 joukko moottorivenemiehiä kokoontui Helsingin Handelsgilletissä pohtimaan mahdollisuuksia ”*koota Suomen moottorivenemiehet saman lipun alle”.*

Kokouksessa päätettiin ehdottaa perustettavaksi Finlands Motorbåts Klubb - Suomen Moottorivene Klubi. Samassa yhteydessä hyväksyttiin ehdotus klubin säännöiksi ja päätettiin ilmoittaa klubi yhdistysrekisteriin. Perustettiin väliaikainen hallitus, jonka puheenjohtajaksi kutsuttiin Helsingfors Segelsällskap'in kommodori Gustaf Sourander.

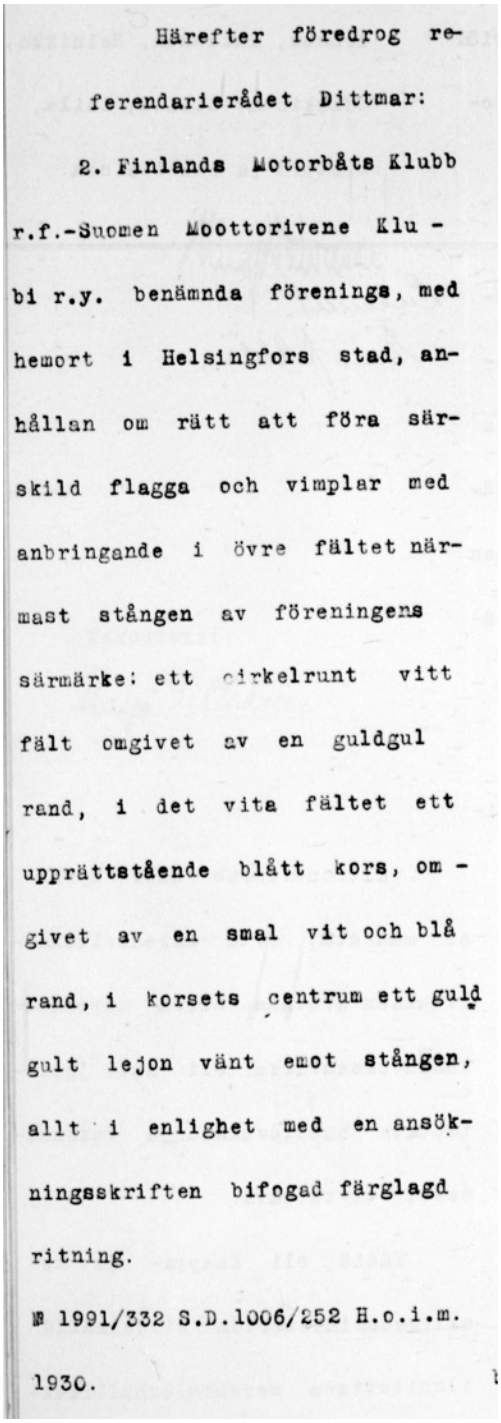
Väliaikaisen hallituksen toimesta klubi merkittiin yhdistysrekisteriin 22.2.1930.

Väliaikainen hallitus kutsui kaksikymmentä edustavaa moottorivenemiestä klubin kokoukseen 14.3.1930 perustajajäseniksi. Kokouksessa todettiin, että klubi oli virallisesti merkitty yhdistysrekisteriin numerolla 16 818. Päivämäärää 14.3.1930 voidaan pitää klubin varsinaisena perustamispäivämääränä. Samassa kokouksessa valittiin myös klubille varsinainen ensimmäinen hallitus.

Klubin lipun, erikoismerkin ja viirien vahvistaminen

Seuran perustamisen jälkeen tuli tarpeelliseksi saada lippu ja seuraviiri. Näistä järjestettiin suunnittelukilpailu, jonka voitti klubin rahastonhoitaja Harry Sandberg. Hän kertoi saaneensa idean leijonamerkkiin Suomen Laivastoliiton lipusta.

Sandbergin ehdotuksen mukaisesti tehtiin esitys Kauppa- ja teollisuusministeriölle, joka esitti Valtioneuvostolle lipun ja viirien hyväksymistä 26.5.1930. Valtioneuvosto hyväksyi esityksen 30.5.1930. Päätöksessä on kuvaus lipusta ja siihen liittyvästä erikoismerkistä, sekä seuraavista viireistä: kommodorin viiri, varakommodorin viiri, veneenomistajan viiri, kunniajäsenen viiri ja kilpailulautakunnan jäsenen viiri.



Härefter föredrog re-

ferendarierådet Dittmar:

2. Finlands Motorbåts Klubb r.f.-Suomen Moottorivene Klu - bi r.y. benämnda föreningas, med hemort i Helsingfors stad, anhållan om rätt att föra särskild flagga och vimplar med anbringande i övre fältet närmast stången av föreningens särmärke: ett cirkelrunt vitt fält omgivet av en guldgul rand, i det vita fältet ett upprättstående blått kors, omgivet av en smal vit och blå rand, i korsets centrum ett guld gult lejon vänt emot stången, allt i enlighet med en ansökningsskriften bifogad färglagd ritning.

№ 1991/332 S.D.1006/252 H.o.i.m. 1930.

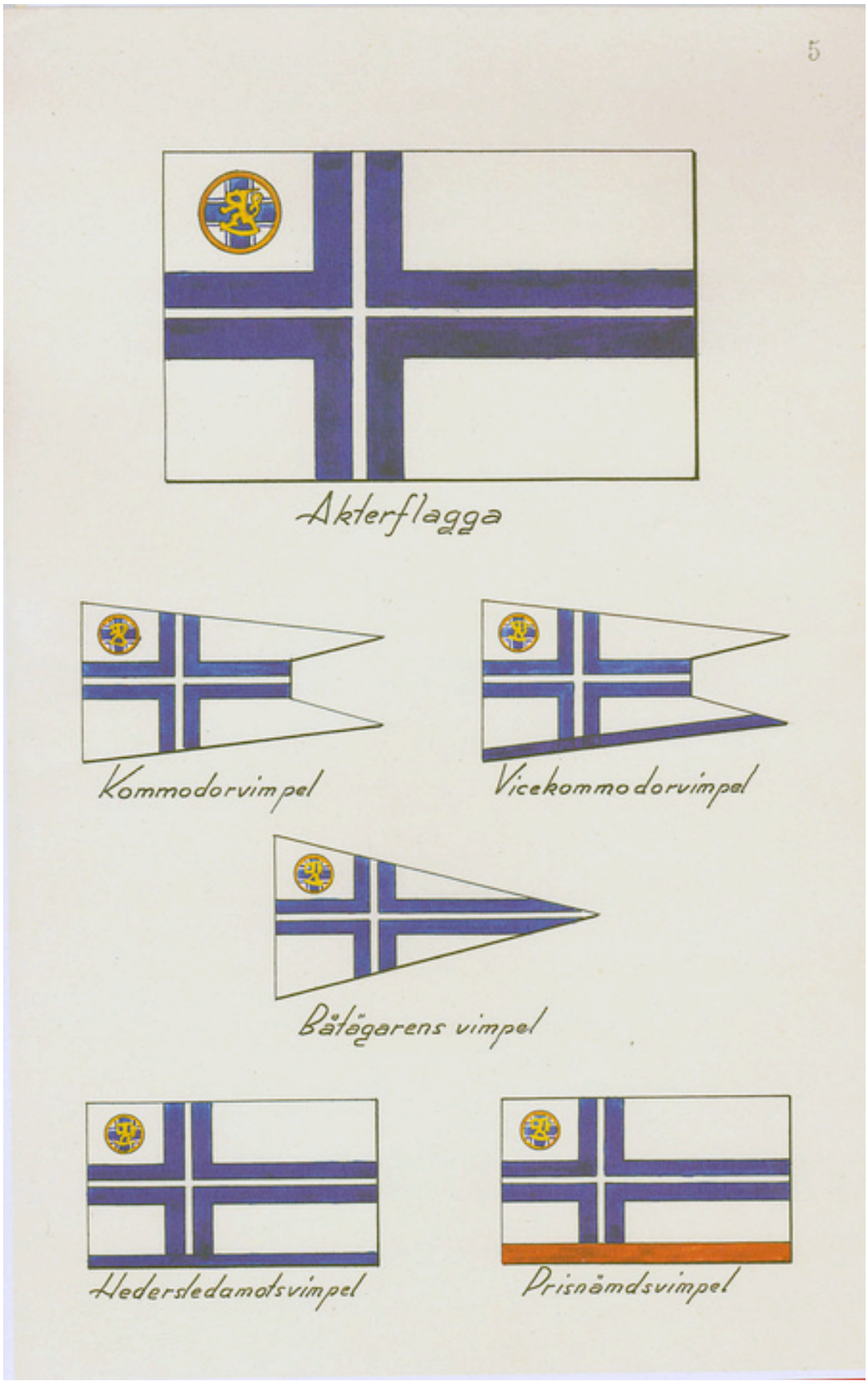
Klubin erikoismerkiksi vahvistettiin leijonakuvio seuraavasti:

…särskild flagga och vimplar med anbringande i övre fältet närmast stången av föreningens särmärke: ett cirkelrunt vitt fält omgivet av en guldgul rand, i det vita fältet ett upprättastående blått kors, omgivet av en smal vitt och blå rand, i korsets centrum ett guldgult lejon vänt mot stången…

Sandberg ehdotti myös veneiden keulamerkiksi samaa ympyröityä leijonakuviota, ja seuraviiriksi kaksikielekkeistä viiriä, jossa oli sama leijonakuvio kuin lipussa. Väriksi valittiin vihreä.

On huomattava, että purjehdusyhdistysten lipusta johdetut viisi viiriä vahvisti Valtioneuvosto, mutta klubin keulamerkin ja vihreän seuraviirin otti klubi itse käyttöön.

Valtioneuvoston 30.5.1930 tekemän päätöksen liitteenä oli SMK:n lipun ja viiden viirin mallit.



Suomen Moottoriveneliiton perustaminen

SMK:n aloitteesta

Klubi liittyi 1930 Kansainväliseen Moottoriveneunioniin, ja edusti näin ollen kansainvälisissä yhteyksissä Suomea. Muutamat pursiseurat liittyivät Suomen Moottoriveneklubiin voidakseen järjestää moottorivenekilpailuita.

Tämä järjestely oli kuitenkin hankala ja niinpä 1938 päätettiin perustaa Suomen Moottoriveneliitto hoitamaan moottoriveneilyyn liittyviä asioita.

Klubin kevätkokous 12.3.1938 antoi hallitukselle tehtäväksi valmistella Suomen Moottoriveneliiton perustamista, laatia perustettavan liiton säännöt ja kutsua kokoon moottori- ja purjeveneseurojen edustajat liiton perustamista varten.

Tämä kokous kutsuttiin koolle 20.6.1938. Kokouksessa hyväksyttiin SMK:n aloite Suomen Moottoriveneliiton perustamisesta. Samassa kokouksessa käsiteltiin myös perustettavan liiton sääntöluonnosta. Kokous antoi SMK:n V. Saxenille tehtäväksi valmistella moottoriveneliiton perustamiskirja.

Liitto (SMVL) perustettiin 6. heinäkuuta 1938. Liitto ehti pitää kaksi kokousta, mutta sodan vuoksi toimintaan tuli kymmenen vuoden tauko. Sodan aikana veneily jäi hyvin vähäiseksi muutenkin, eikä kilpailuita voitu järjestää

Vuonna 1947 toiminta alkoi palautua normaaliksi, ja marraskuussa 1948 SMK ilmoitti siirtävänsä kansallisen kattojärjestön asemansa Moottoriveneliitolle.

Suomen Moottoriklubin metallinen keulamerkki 1930-luvulta. Keulamerkkejä käytettiin aikaisemmin yleisesti, mutta nyt ne ovat kadonneet. Tässä merkissä näkyy neljä naulanreikää - puuveneisiin oli helppo kiinnittää merkki pienillä nauloilla.

Kuinka Moottoriveneliitto sai SMK:n keulamerkin ja viirin

Moottoriveneliitto pyysi jo huhtikuussa 1947 SMK:lta, että liitto voisi saada käyttöönsä SMK:n keulamerkin ja seuraviirin. Klubi suostui tähän, ja luovutti kesällä 1947 Moottoriveneliitolle oikeuden käyttää liittoon kuuluvien seurojen rekisteröidyissä veneissä keulamerkkiä ja viiriä kuitenkin niin, että viireissä olisi toiset värit kuin SMK:n viirissä

Sitä mukaan kuin liittoon liittyi useampia veneseuroja, viirien ja keulamerkkien käyttö lisääntyi. Viirit olivat kaksikielekkeisiä, väreiltään erilaisia, mutta kaikissa oli tuo SMK:n perälipun erikoismerkki: kullankeltainen leijona taustanaan lipun ristin keskiosa sinisen ja valkoisen renkaan ympyröimänä.

Pitää muistaa, että nämä keulamerkit ja seuraviirit eivät johdu lippulaista, eivätkä sen nojalla annetuista asetuksista huvialusten lipuista, vaan ne on otettu käyttöön lähinnä osoittamaan, että vene kuuluu tiettyyn rekisteröityyn yhdistykseen

Kysymys liiton omasta lipusta

Syksyllä 1986 presidentti Urho Kekkosen hautajaisten yhteydessä tuli ajankohtaiseksi kysymys Moottoriveneliiton omasta lipusta. Hautajaisten lippulinnassa liittoa edusti SMK:n lippu. SMVL:n toiminnanjohtaja esitti hautajaisten jälkeen kysymyksen, voitaisiinko SMK:n lippu vahvistaa myös liiton lipuksi.

Asiaa selvitettäessä todettiin, ettei Moottoriveneliitolla voi olla omaa veneily-yhdistyksille myönnettävää erikoislippua, koska liitolla ei ole suoraan yhteydessään veneitä, sillä veneet ovat jäsenyhdistyksissä. Samasta syystä ei myöskään Suomen Purjehtijaliitolla ollut omaa vastaavaa erikoislippua.

Eräs ratkaisuehdotus oli sopimuksen tekeminen SMK:n ja Moottoriveneliiton kesken siitä, että tietyissä tilanteissa SMK:n lippu voisi edustaa liittoa, mutta tällaista sopimusta ei kuitenkaan tehty

Uudet ajat ja toiset tulkinnat

Suomen Veneilyliiton ja Suomen Purjehtijaliiton yhdistyminen Suomen Purjehdus ja Veneily-järjestöksi (SPV) 2011 aiheutti sen, ettei alun perin Suomen Moottoriveneklubin lipun erikoismerkkiä katsottu voitavan käyttää enää SPV:n jäsenseurojen seuraviireissä.

Järjestö halusi oman lipun ja siihen uuden erikoismerkin, jota käytettäisiin myös seuraviireissä. SPV jätti hakemuksen kesällä 2011, ja TRAFI veneilylipuista vastaavana viranomaisena hyväksyi esityksen vuoden 2011 syksyllä. Uuden erikoismerkin käyttö SPV:n jäsenseurojen seuraviireissä alkoi vuonna 2012.

Suomen Moottoriveneklubin veneiden perälippu, keulamerkki ja seuraviiri sen sijaan ovat edelleen samat kuin ne ovat olleet kohta 90 vuotta.

SMK:n lipun erikoismerkki vuodelta 1930

SPV:n erikoismerkki vuodelta 2011

Lisää tietoa

Jokinen, Kari. 2008. Astrolabista turnajaiskaulukseen. www.komentosilta.net/lipputarina

Klinge, Matti. 1981. Suomen sinivalkoiset värit. Otava. ISBN 951- 0 - 09106 – 5

Klinge, Matti et al. 1983. Suomen lippu kautta aikojen. Siniairut. ISBN 951 – 95798 – 0 – x

Kajanti, Caius.1997. Siniristilippumme. Otava. ISBN 951 – 1 – 13552 – X

Kantola, I., Laurila, K.K. ja Termonen, T. 1989. Sortokauden postikortteja, osa 2, Lippuja merellä. Oy Hobby Books Ltd.

Liputusohje 2009. Suomen Purjehtijaliiton ja Suomen Moottoriveneliiton lippukomitean julkaisu.

Nyländska Jaktklubben. 1861 - 1911. NJK Helsingfors 1911.

Phillips, Edward J. 1995. The founding of Russia's navy. Peter the Great and the Azov fleet, 1688 - 1714. Greenwood Press, Westport.. Contributions in military studies, number 159. ISBN: 0-313-29520-4.

Strandström, Leif. 1997. Båtflaggans tillkomst och historia. Frisk Bris 18-19.

Strandström, Leif ja Thesleff, Thomas. 2010. Nyländska Jaktklubben 1861 - 2011, osat I - III. Nyländska Jaktklubben 2010.

Smedslund,Tor. 1961. Nyländska Jaktklubben 1861 - 1961.

Tuori, Lauri. 2007. Näin syntyivät pursiseurat. Vene nro 8: 60 - 67.

Русские императорские яхтг конец XVII - начало XX века. Редакгор И А Фрешко Йздагельство "зго", 1997. ISBN: 5-8276-0016-4. (Venäjän keisarillinen jahti, XVII-luvun loppu - XX-luvun alku. Toimittaja: J. A. Freshko) ZGO-Kustantamo, Sankt-Petersburg 1997.)

Флаги военного флора российской импеии (Venäjän valtakunnan sotalaivaston liput). http://www.vexillographia.ru/