

YHDESSÄ merelle!

Ajatus nuorisotyöstä merellä on elänyt vahvana jo 1930-luvulla, mutta käytännössä toiminta päästiin jatkosodan syttymisen takia aloittamaan vasta 1943. Laivastoliitto järjesti ensimmäiset oppikoululaisten laivastopäivät Merisotakoululla Suomenlinnassa ja niille osallistui yhteensä pitkälti toista sataa poikaa. Vuodesta 1947 lähtien laivastopäiviä järjestettiin leirien muodossa. Ensimmäinen meripoikaleiri toteutettiin Luvian Pirskeissä heinä-elokuun vaihteessa ja Porin lähiympäristön lisäksi edustettuina olivat Helsingin, Joensuun, Mikkelin ja Tampereen merikerholaiset. Luennoilla käsiteltiin Suomen merenkulun historiaa, kauppalavaston kehitystä, merenkulkua ja meriteiden sääntöjä. Käytännön harjoituksissa puuhailtiin mm purjehduksen, soudun, uinnin, hengenpelastuksen, vesipalloilun, köysitöitten ja väyläajojen parissa. Suurimpia elämyksiä oli retki Säpin majakkasaarelle. Tätä Pirskerin leiriä pidetään henkisenä alkuna myöhemmin järjestetyille purjehtiville meripoikaleireille sekä Suomen Purjelaivasäätiön nykyisellekin nuorisotyölle.

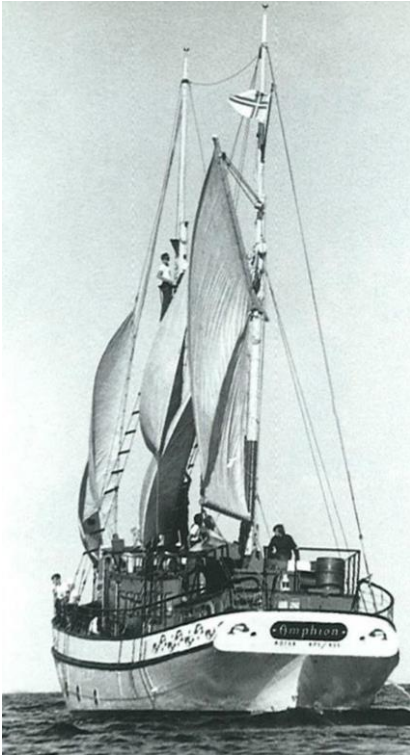
Merelle

Vuosina 1947-65 näille leireille eri puolilla eteläistä Suomea osallistui lähes 400 nuorta ja oppilasvuorokausia kertyi noin 3600. Vasta Laivastoliiton 40-vuotisjuhluvuonna 1966, kun meripoikatyötä oli tehty 25 vuotta, pojat pääsivät ensi kertaa varsinaisesti merelle mittaamaan sopivuuttaan merielämään sekä hankkimaan kokemuksia ja taitoja vaativampiakin meriharrastuksia silmällä pitäen. Uuden toimintamuodon, purjehtivien poikaleirien toteuttajaksi tuli Laivastoliiton silloinen toiminnanjohtaja komentajakapteeni Leo Sarvimäki. Ensimmäiset purjehdukset tehtiin kaljaasi Astrealta, jonka omistaja, Oy Hollmingin telakka Ab luovutti korvauksetta tähän käyttöön. Seuraavaksi vuokrattiin kotkalainen kaljaasi Amphion vuosiksi 1968-69. (kuva) Siirryttäessä 1970-luvulle Laivastoliiton nimeksi muutettiin Meriliitto – Sjöfartsförbundet ja nuorisotyö jatkui edelleen yhtenä sen keskeisenä toimintamuotona Kaikkiaan neljänä kesänä käytössä oli Tukholman Merimiesammattikoululta vuokrattu koululaiva Lys, johon mahtui kerralla 24 oppilaspurjehtijaa. (kuva) Myös kaljaasi Astrid palveli kahtena kesänä Meriliiton nuorisotyössä tehden kaikkiaan seitsemän purjehdusta. Vuonna 1972 tällä aluksella toteutettiin myös ensimmäinen tytöille tarkoitettu leiri ja siitäkin saatiin erittäin myönteistä palautetta. Viimeiset Meriliiton järjestämät purjehdukset toteutettiin kesällä 1977 Puolasta vuokratulla Zew Morzalla. Tätä seurasi välivaihe, jolloin Meriliitto pyrki vain tukemaan nuorten osallistumista muiden maiden nuorisopurjehduksille. Oli kuitenkin vain ajan kysymys, milloin joku muu ottaa vastuun kysytyn ja merkityksekkään toiminnan jatkamisesta.

Säätiö perustetaan

Purjelaivasäätiön perustavaan kokoukseen m/s Aallottarelle Helsingin satamaan saapui 6.9.1973 yhteensä 22 perustajaksi ilmoittautunutta, Kansallis-Osake-Pankin notaari sekä 32 muuta asiasta kiinnostunutta ja 15 eri tiedotusvälineitten edustajaa. Hankkeen päätarkoituksena todettiin olevan merellisen kiinnostuksen virittäminen kaikista kansankerroksista lähtevien nuorten keskuuteen. Kokouksessa merkittiin Purjelaivasäätiön perustamispää-oma ja perustajien edustajat allekirjoittivat säädekirjan sekä avoimen asianajovaltakirjan.

Oikeusministeriö vahvisti Purjelaivasäätiön säännöt esittelyssä 12.2.1974. Sen tehtävänä oli nuorisopurjealuksen hankkiminen Meriliiton käyttöön sekä tämän aluksen jatkuva hoitaminen. Diplomi-insinööri Jarl Lindblomilta tilattiin nuorisopurjealuksen yleisjärjestely-, linja- ja takilapiirustukset. Näihin perustuvat erittelyt tilattiin Oy Wärtsilä Ab:n Turun telakalta. Samanaikaisesti tiedusteltiin ulkomaisilta välittäjiltä myös sopivia, myynnissä olevia, käytettyjä purjealuksia.



Ensimmäisen toimintavuoden tilinpäätöksessä taseen loppusummaksi tuli 224.079,26 markkaa ja toimintakertomuksessa todettiin rakennuspäätöksen tekemisen edellyttävän huomattavia lisälahjoituksia erityisesti työn ja materiaalin muodossa. Valmiiksi suunnitellun 120 tonnin purjealuksen hinnaksi laskettiin telakoiden yleiskustannukset mukaan lukien 4,9 miljoonaa markkaa. Vaikka Telakkateollisuusyhdistys oli valmis tukemaan hanketta yhden miljoonan markan lahjoituksella, säätiön hallitus katsoi, ettei riittäviä edellytyksiä projektin julkistamiselle ja laajalle rahankeräykselle vuonna 1976 ole olemassa.

Rakentamispäätöksen nopea aikaansaaminen kaatui aluksen hinnan merkittävään nousuun, samanaikaisesti sattuneeseen taloudelliseen lamaan ja siihen, että ylläpitokustannuksiin ei haluttu sitoutua, kun aluksen käytöllä saavutettava tuotto oli erittäin epävarmalla pohjalla. Seuraavina vuosina tutkittiin useita hyvinkin erilaisia ratkaisumalleja, mutta ratkaiseva ongelma olikin lahjoittajatahojen vakuuttaminen aluksen käyttömallin toimivuudesta ja taloudellisuudesta. Vuonna 1981 Purjelaivasäätiö oli tilanteessa, jossa ei ollut edellytyksiä nuorisopurjealuksen hankkimiseen, mutta ei myöskään säätiön toiminnan lopettamiseen.

Liikkeelle, lähtökohdat kuntoon

Purjelaivasäätiö päätti astua täysin uuteen rooliin, kun ilmeni, että Meriliitto oli luopunut nuorisopurjehdusten järjestämisestä. Säätiö järjesti ensimmäisen oman purjehduksen saatuaan viikon ajaksi korvauksetta käyttöönsä maailmanympäripurjehdukselta menestyksekkäänä palanneen Skopbank of Finlandin. Huolellisten valmistelujen jälkeen purjehdus toteutettiin 1.-7.8.1983 ja se suuntautui myötä päivään Gotlannin ympäri. Halukkaita tälle purjehdukselle oli 450 ja mukaan mahtui yhteensä 18 tyttöä ja poikaa. Myös saatu hyvä palaute osoitti, että selvä tilaus toiminnalle oli olemassa.

Nyt oli hankittava sopiva alus ja seuraavana keväänä ostettiin perustetun osakeyhtiön toimesta vuonna 1980 rakennettu Sea Rover 51 -tyyppinen haruspurjekuunari Lokki, joka ensimmäiset vuotensa oli purjehtinut Emeltina-nimisenä Göteborgin vesillä.



Alkukesästä 1985 Lokki sai yllättäen ”pikkusiskon”, kun säätiö sai vastaanottaa lahjoituksena FinnSailor 34 -tyyppisen Tavin.



Jo keväällä 1987 saman lahjoittajan suostumuksella ja myötävaikutuksella tämä koulutuskäyttöön pieni vene vaihdettiin Nauticat 43 -ketsi Tavi II: en. Nuorisopurjehduslaivasto tuplaantui ja vapaaehtoiselle päällystölle tarjoutui huomattava määrä lisää kouluttajatehtäviä. Tavi II soveltui erittäin hyvin myös säätiön toimintaa tukevien tahojen asiakaspurjehduskäyttöön ja kokonaisuus alkoi toimia kaikkia osapuolia tyydyttävällä tavalla.

Nuorisopurjehdus ja Sail Training

Vuosi 1988 oli erityisen merkittävä säätiölle mm siksi, että vuotuinen Cutty Sark Tall Ships´ Race purjehdettiin pitkästä aikaa Suomen vesillä Helsingin ja Maarianhaminan toimiessa isäntäsatamina. Tervetullut lisä aluskalustoon tuli kahveliketsi Feien muodossa, kun aluksen omistajapariskunta hakeutui yhteistoimintaan Purjelaivasäätiön kanssa. Säätiö sai näin uutta ilmettä ja Feie statuksen nuorisopurjealuksena. Purjelaivasäätiö oli ollut edustettuna Sail Training Associationin vuotuisissa kokouksissa Lontoossa aiemminkin, mutta Helsingin Tall Ships´-tapahtuma vauhditti yhteistoiminnan kehittämistä. STA:n ja Suomen Purjelaivasäätiön välillä allekirjoitettiin 8. päivänä huhtikuuta 1991 yhteistoimintasopimus, joka virallisti viimeisimmälle STA-statuksen maassamme. Säätiö olikin nyt mukana kansainvälisessä Sail Training -perheessä, missä parinkymmenen maan vastaavat, hyvinkin erilaisista lähtökohdista toimivat organisaatiot tekivät tuloksellista nuorisotyötä. Alusta alkaen toiminnassa korostettiin sosiaalisten taitojen ja yhteisöllisyyden merkitystä sekä ryhmänä toimimista periaatteena ”ei purjehtimaan vaan PURJEHTIMALLA”. Purjealus toimi haastavana alustana, usein vaativissakin olosuhteissa kasvatustyölle, joka opetti vastuun ottamista itsestä, kavereista ja koko aluksesta antaen näin perusteita terveelle, hyvälle johtajuudelle. Kun oppilaspurjehtijaksi voi hakeutua kuka tahansa 14 -19 -vuotias tyttö tai poika kotipaikasta, varallisuudesta ja aikaisemmista harrastuksista riippumatta, myös kohderyhmä oli harkiten valittu. Erilaisin yhteistoimintasopimuksin käytettävissä ollut aluskanta kasvoi siten, että laajimmillaan liikkeellä oli jopa kuusi erilaista purjealusta. Ja samanaikaisesti varsinainen koululaivaprojektikin oli

jo käynnissä.

Nuorisopurjelaivan synty, ”haaveista Helenaan”

Hanke lähti käyntiin jo syksyllä 1987, jolloin nähtiin selkeästi tarve kehittää aluskalustoa vastaamaan uusiin haasteisiin. Edellytykset isommankin aluksen käyttöönotolle alkoivat olla olemassa. Oli kokemusta purjehdusten järjestelystä, vapaaehtoista päällystystä oli kasvanut organisaation tarpeisiin ja Tall Ships´ Race -tapahtumat osoittivat, mikä valtava mainosarvo näyttävillä koululaivoilla oli niiden vieraillessa maailman eri satamissa. Kokemusta ympärivuotisesta operoinnista vierailla merialueilla hankittiin lähettämällä kuunari Lokki ensimmäiselle valtameripurjehdukselleen Karibialle 1989-90 sekä seuraavana kesänä Pohjois-Atlantille, missä vierailtiin mm Islannissa ja Fär-saarilla. Varsinainen alkusysäys kuunarihankkeelle oli Segling-lehdessä ollut artikkeli ranskalaisen Guy Ribadeu Dumas´ suunnittelemista, sarjavalmistukseen soveltuvista 110 jalan kuunareista. Käytyään tutustu-massa kuunari Val de Marneen ja tavattuään suunnittelijan Christian Johansson raportoi säätiön hallitukselle ja kokouksessaan 25.9. hallitus totesi Val de Marne -tyyppisen kuunarin mitä sopivimmaksi ratkaisuksi nuorisopurjelaivakysymykseen.

NYKYAIKAINEN, MUTTA PERINTEISIÄ ARVOJA KUNNIOITTAVA, VALTAMERIKELPOINEN JA RIITTÄVÄN KAPASITEETIN OMAAVA PURJEALUS, siinähan se oli!

Kevät 1991 oli säätiön historian kiireisintä aikaa. Perustettiin tilaajaksi laivanisännistöyhtiö, käsiteltiin telakoilta saadut tarjoukset, täydennettiin rakenne-erittelyjä, neuvoteltiin rahoitusjärjestelyyn liittyvistä asioista ja samanaikaisesti valmistauduttiin erittäin moni-puoliseen nuorisopurjehduskesäkauteen. Rakennusprojektin aikataulu oli alusta alkaen selvä mutta tiukka. Alus oli saatava valmiiksi kesän 1992 Tall Ships Race -kisaan mennessä.



Laivanisännistöyhtiö Helena perustettiin 14.6. ja aluksen hankintasopimus allekirjoitettiin jo 28.6.1991. Laivanisännistön puolesta tilaajana oli pääisäntä, Suomenlahden Nuorisopurje-laivat Oy ja projektia johti edelleen yhtiön toimitusjohtaja, komentaja Pekka Tuomisalo. Suomen Purjelaivasäätiö oli vastannut laivanisännistöyhtiön kokoamisesta ja lähes koko valmisteluvaiheen toimenpiteistä eikä sen rooli himmentynyt projektin myöhemmissäkään vaiheissa. Puheenjohtajansa, diplomi-insinööri Rolf Karlemon johdolla säätiön hallitus istui jatkuvasti yliptikiä kokouksia ratkoen usein hankaliakin yksityiskohtia Pariisissa toimivan suunnittelijan, uusikaupunkilaistelakan ja helsinkiläistilaajan yhteistoimintaan liittyen. Rakennusvalvojaksi tilaaja valitsi yhden kokeneista Lokki-kippareistaan, laivanrakennus-tekniikko Raimo Siiron ja telakka puolestaan nimesi hankkeen projektipäälliköksi insinööri Reijo Helmisen. Näiden avainhenkilöiden harteilla oli projektin onnistunut läpivienti. Varsinainen rakentaminen päästiin aloittamaan 27.11.1992.

Ylösalaisin yhtenä lohkona rakennettu runko käännettiin oikeaan asentoonsa ja liitettiin erikseen valmistettuun köliin 5.maa-liskuuta ja omaan elementtiinsä valmis runko laskettiin toukokuun 8. päivänä kello 12.

Aluksen kummiksi lupautui Tasavallan Presidentin puoliso, rouva Tellervo Koivisto ja kauniin kevätään vallitessa järjestetyssä kastetilaisuudessa 27.5. kuunari 341 sai nimen Helena. Aluksen koeajot aloitettiin 3.7., se luovutettiin tilaajalle 7.7. ja 11.7. se lähti ensimmäiselle nuorisopurjehdukselle osallistuakseen Cutty Sark Tall Ships Race:n kilpailusuudelle Ruotsin Karlskronasta Kotkaan. Suomalainen, kansainväliset kriteerit hyvin täyttävä nuorisopurjealus oli rakennettu ja käyttöön otettu sellaisena kuin tilaaja oli halunnut, aikataulussa ja budjetissa pysyen. Projektin loppuvaiheen ajaksi Suomenlahden Nuorisopurje-laivat Oy:n toimitusjohtajaksi ja samalla Laivanisännistöyhtiö Helenan hallinnosta vastaa-vaksi henkilöksi nimettiin komentaja Risto Villikari, jonka ensimmäisiä keskeisiä tehtäviä olivat aluksen rekisteröinti, vakuuttaminen, kiinnitysten järjestäminen, rahoitusjärjestelyjen loppuunsaattaminen Valtiontakuukeskuksen ja Suomen Vientiluotto Oy:n kanssa sekä aluksen varusteluun, miehitykseen ja vastaanottoon liittyvät yksityiskohdat Merenkulkuhallituksen ja telakan kanssa. Suomen Purjelaivasäätiö oli siirtynyt laivakauteen!



Aktivointipurjehduksia työttömille

Vuonna 1993 Suomi eli syvän laman loppuvaiheita, työttömyys maassamme oli yli 14 prosenttia ja nuorisotyöttömyys jopa yli 20 prosenttia. Syntyi ajatus kohdistaa purjehdusmahdollisuus erityisesti nuorille työttömille. Olihan jo pitkään voitu saaduista palautteista todeta Sail Trainingin positiivinen vaikutus mukana olleiden nuorten itsetuntoon. Syksyllä 1993 toteutettiin ensimmäinen nimenomaan työttömille nuorille suunnattu purjehdus Opetusministeriön tukemana. Koska purjehdus suuntautui maamme rajojen ulkopuolelle, oli syntynyt ongelma. Työvoimaministeriön ohjeistuksen mukaan työttömällä ei ollut oikeutta lähteä ulkomaille, koska se haittasi työnhakua ja mahdollisen työpaikan vastaanottamista. Säätiön oli lopulta sitouduttava reitin suunnittelussa siihen, että jokainen oppilaspurjehtija saadaan 24 tunnin kuluessa takaisin Suomeen työvoimatoimiston niin vaatiessa. Jo ensimmäinen purjehdus oli menestystarina. Opetusministeriön johto vakuuttui tuloksista ja halusi jatkaa.

Niinpä työttömien aktivointipurjehduksista tuli jokavuotinen tapahtuma. Kysynnän kasvaessa ja myös työvoimatoimistojen aloitteista toiminta laajentui kevät- ja syyskausiin, jolloin koululaisten ja opiskelijoiden oli vaikeampi irrottautua mukaan. Vuosien varrella tuli myös selväksi, ettei ole tarvetta nimetä mitään erityiseksi työttömien purjehdukseksi, vaan yksilökohtaisin ratkaisuin Opetusministeriö voi tukea nuoria mille tahansa purjehdukselle.

Kotivesiltä Joutsenen jäljille

Ensipurjehduksellaan kuunari Helena menestyi erinomaisesti saavuttaen kilpailusuudella Karlskronasta Kotkaan luokassaan toisen sijan. Myös Albanus, Raahen Fiia ja Elisabeth Louw osallistuivat Tall Ships´- kisaan säätiön ohjelmaan liittyen. Samanaikaisesti kuunari Lokki liiteli keskellä Atlanttia edustaen suomalaista sail trainingin sen ajan kaikkien aikojen suurimmassa purjelaivatapahtumassa saavuttaen luokassaan toisen sijan osuudella Bostonista Liverpooliin ja sen myötä koko regatassa.

Taas tuli kokemusta valtameriolosuhteista sekä purjehdusten järjestelyistä uusilla merialueilla. Ensimmäisen talvikautensa Helena purjehti Kanarian saarten – Kanaalin alueella, mutta jo vuotta myöhemmin talvipurjehdukset ulotettiin Karibialle. Vuotuinen purjehdusohjelma Helenan osalta vakiintui nopeasti siten, että kauden kotivesillä päätyttyä suunnattiin lyhyen huoltojakson jälkeen etelään, useimmiten Karibialle, mistä palattiin Itämerelle heti jäiden lähdettyä. Muut Purjelaivasäätiön ohjelmassa toimineet alukset keskittyivät pääasiassa Itämeren alueeseen. Kauden 1996 merkittävin asia oli ilman muuta Cutty Sark Tall Ships´ Race, johon Helena ja Tradewind osallistuivat osuuksilla Rostock – Pietari – Turku ja jossa Turku satamakaupunkina onnistui joka suhteessa hyvin. Palatessaan keväällä 1997 talvipurjehdukseltaan Helenan lokissa täyttyi 100.000 meripeninkulmaa ja alus päätettiin pysäyttää seuraavan talven ajaksi ensimmäisiä perustarkastuksia ja huoltoja varten. Ajatus Joutsenen jäljillä -projektista syntyi, kun kuunari Helenan 10-vuotisjuhla kesällä 2002 lähestyi ja todettiin, että fregatti Suomen Joutsen täyttää samoihin aikoihin sata vuotta. Helenan merkkipäivänä, 7.7.2002 järjestettiin juhla-vastaanotto Suomen Joutsenella ja iltatilaisuus juhlateltassa Forum Marinumin laituri-alueella. Merkittävintä tässä yhteydessä jatkoa ajatellen oli ”Joutsenen jäljillä” -projektin julkistaminen. Jo laajan valtamerikokemuksen omaava Helena lähtisi tulevina talvikausina purjehtimaan Suomen Joutsenen 1930-luvulla kulkemia reittejä, vierailemaan samoissa satamissa ja toimimaan muutenkin koululaiva Suomen Joutsenen kunniakkaita perinteitä vaalien. Koululaiva toimi aikanaan nuoren itsenäisen valtion valkeana lähettiläänä, viestinviejänä ja kansainvälisten suhteiden avaajana. Helena ei tavoitellut samoja mittasuhteita, mutta ohjelma vietiin läpi samassa hengessä. Talvitoiminta Karibialla oli muodostunut liiankin rutiininomaiseksi eikä aito sail training aina toteutunut. Tarvittiin uusia haasteita ja ennen kaikkea kantava teema sekä idea, joka toteutuessaan voitaisiin luokitella merelliseksi kulttuuriteoksi.

Projekti ”JOUTSENEEN JÄLJILLÄ”

Koululaiva Suomen Joutsen oli tehnyt kaikkiaan kahdeksan valtameripurjehdusta. Projektiä käynnistettäessä päätettiin, että ensimmäisen purjehduksen esikuvana tulee olemaan Suomen Joutsenen seitsemäs, vuonna 1937 alkanut matka. Miksi juuri tämä, lukuisten vastoinkäymisten ja onnettomuuksien sävyttämä matka? Yksi syy oli se, että haluttiin hyödyntää vuosien kokemusta Atlantin ylittämisessä koillispassaatin viemänä, mutta samalla laajentaa reittiä eteläiselle pallonpuoliskolle. Erityinen peruste oli Tristan da Cunha, maailman yksinäisin asuttu saari, johon liittyy monenlaisia mielikuvia. Laskettiin, että tuo reitti voidaan toteuttaa kuunari Helenan tavanomaisen talvipurjehdusaikataulun puitteissa. Reittiä ja aikataulua suunniteltaessa oli ensimmäiseksi ratkaistava Helenan vaihtosatamat, koska oppilaspurjehtijat on totuttu vaihtamaan 3-4 viikon välein. Purjehdus päätettiin jakaa seitsemään osuuteen:

Helsinki – Funchal	10.10.03 – 10.11.03
Funchal – Recife	14.11.03 – 10.12.03
Recife – Montevideo	15.12.03 – 03.01.04
Montevideo – Kapkaupunki	15.01.04 – 11.02.04
Kapkaupunki – Dakar	23.02.04 – 18.03.04
Dakar – Carlasi	24.03.04 – 10.04.04
Colasi – Turku	14.04.04 – 29.04.04

Oppilasrekrytointi helpottui oleellisesti, kun Merikarhut ry päätti varata käyttöönsä kolme viimeistä osuutta haluten näin juhlistaa 70. toimintavuottaan Suomen Joutsenen perinteitä kunnioittavalla valtameripurjehduksella.

Aluksen teknistä valmiutta alettiin kohottaa jo keväällä 2001. Ranskalaisvalmisteinen pää-kone SACM sai väistyä uuden suomalaisen Sisun tieltä ja samalla koko konehuone pantiin uuteen uskoon. Muutkin suuret korjaukset ja hankinnat jaettiin useille huoltojaksoille. Näin Helena oli lähden lähestyessä kaikin puolin hyvässä kunnossa.

Ohjelmasisältöjä kehiteltiin tavanomaisten talvipurjehdusten pohjalta. Sail Training-paketin lisäksi jokaisella osuudella perehdyttiin Suomen Joutsenen vastaavan matkan historiaan sekä tälle osuudelle nyt nimettyyn erityisteemaan. Näissä käsiteltiin mm

- merellisiä ympäristöriskejä.
- Atlantin ylitysten historiaa,

- eteläamerikkalaista kulttuuriperintöä,
- turvallisuuskoulutusta sekä
- merenkulkutaidon ja viestikaluston kehittymistä Joutsenen ajoista.

Projektin lopullinen lähtölaskenta alkoi lokakuussa 2002, jolloin tärkeimmät taustavoimat,

- ulkoasiainministeriö,
- merivoimat ja
- Merikeskus Forum Marinum sitoutuivat mukaan.

Myös Suomen Joutsenen valtameripurjehtijain perinneyhdistys toimi tärkeänä taustavaikuttajana. Yhteistoimintasopimukset allekirjoitettiin Haltin, Hansaprintin, A-lehtien, Naps Systemsin, Suunnon ja Troil Marinin kanssa. Projektin dokumentointi oli valmisteluista ongelmallisista, koska siitä säätiöllä ei juurikaan ollut aiempaa kokemusta. Lyhyessä ajassa säätiön oli hankittava kamerakalusto, rekrytoitava ammattitaitoisia kuvaajia ja laadittava heille toimeksiannot. Tiivis yhteistoiminta ulkoasiainministeriön kanssa takasi alukselle vierailusatamissa asialliset ja turvalliset laituripaikat sekä jossain määrin virallisen luonteiset vastaanotot. Edustustot vierailukohteissa innostuivat mahdollisuuksista, joita siniristilipun alla purjehtiva nuorisopurjealus voisi tarjota heidän asemapaikoissaan. Lisävärinsä toi myös SOS-lapsikyläyhdistys, jolla tiedettiin olevan toimintaa sekä Etelä-Amerikan että Afrikan kohteissa. Haastava, monimuotoinen projekti oli käynnistynyt.

Ensimmäinen Joutsenen jäljillä -purjehdus käynnistyi kuten esikuvansa Helsingin Kataja-nokalta aluksen kummitädin, rouva Tellervo Koiviston ja presidentti Mauno Koiviston saat-telemana.

Laivaston soittoakunat vastasi musiikista ja kunniavieraaksi oli kutsuttu turkulainen majuri Martti Lehtola, joka purjehti kadettina juuri tällä Joutsenen matkalla 1937 – 38.

Kuudessa päivässä ennätettiin Kielin kanavalle ja reipas myötäinen työnsi Helenan läpi Englannin kanaalin. Eikä haittaa, vaikka Cherbourgissa nytkin tarvittiin sateenvarjoja.

Biskajalla saatiin kokea kunnan myrsky tuulen yöllä yltyessä parhaimmillaan 30 metrin sekuntinopeuteen. La Coruña satamassa käytiin läpi tappiot ja kalustomenetykset.

Korviin kantautui myös järkyttävä tieto; erään toisen purjelaivan miehistö oli kadonnut yön myrskyssä. Ensimmäinen legi Joutsenen jäljillä päättyi 12.11. Funchalin satamaan Madeiralle.

Täältä jatkettiin Kanarian saarten kautta Kap Verdelle ja valmistauduttiin Atlantin ylitykseen.

Päiväntasaajaa ylittettäessä saapui merten valtias Neptunus alukselle ja antoi ensikertalaisille perinteisen linjakasteen. Brasilian Recifessä Suomen suurlähettiläs oli järjestänyt Helenan miehistölle tasokasta ohjelmaa ja Rioossa vietettiin joulua skandinaavis-brasilialaiseen tapaan.

Jatkettaessa etelään koettiin sekä alueelle tyypillinen pampero, että hyvinkin leppoisa, mutta kylmää menoa. Viisi päivää Rion jälkeen rantauduttiin Punta del Esten satamaan Uruguayssa.

Monipuolisen vierailuohjelman ohessa Helenalla oli kymmenen päivän huoltojakso Piriapoliksessa ennen eteläisen Atlantin ylitystä.

Tristan da Cunha oli koko matkan odotetuksi ja ainakin eksoottisin kohde. Sen historiaan kannattaa tutustua. Saaren väestö polveutuu kahdensadan vuoden takaisista sotilaista, haaksirikkoisista ja heille eri tavoin hankituista vaimoista. Rikollisuutta tai työttömyyttä ei saarella tunneta, peruspalvelut ovat ilmaisia ja saari käytännössä omavarainen. Kuunari Helenan käyntiin saarella liittyi myös kunniakäynti Ahvenanmaalla syntyneen merikapteeni Arthur A Söderlundin haudalla.

Jatkettaessa matkaa kohti Kapkaupunkia järjestettiin aluksella kaksi mieleenpainuvaa tapahtumaa. Suomen Joutsenen matkalla haudattiin mereen matruusi Vilho Taipale, joka menehtyi pudottuaan mastosta kannelle ja nyt samalla paikalla-la vietettiin koruton muistotilaisuus. Toinen tilaisuus oli iloisempi.

Saamelaiden kansallispäivänä kuudes helmikuuta ensimmäinen Tristan da Cunhalle rantautunut saamelainen, Jorma Lehtola veti kuunarin mastoon Saamen lipun. Hyväntoivon niemi ilmestyi näkyviin kolmen viikon merimatkan ja lähes sietämättömän pomppimisen jälkeen. Tuskin koskaan suomalainen sauna uima-altainen on ollut niin tervetullut kuin tämän miehistön saavuttua Kapkaupunkiin ja päästyä nauttimaan Suomen suurlähetystön tiloista ja ystävällisestä vastaanotosta.

Tämän Joutsenen jäljillä -purjehduksen viimeiset osuudet poikkesivat aiemmista sikäli, että nuorison sijaan oppilaspaiikat täyttyivät matkapurjehdusta edistävän Merikarhut ry:n kokeneista jäsenistä. St Helena oli kaimansa seuraava kohde ja se on kokemus kokeneellekin.

Viimeistään täällä Napoleonin on täytynyt tajuta, miten syvästi Eurooppa häntä vihasi. Päiväntasaajan kuunari Helena ylitti toisen kerran maaliskuun 13. päivän vastaisena yönä ja merten valtias Neptunus seurueineen vieraili taas aluksella. Toisesta, yllättävästä vierailusta vastasi senegalilainen kalastusalus Mér, joka toimitti 200 litran polttoainetäydennyksen tyvenessä

makaavalle Helenalle. Lahja Senegalin merivoimilta, ilmoitti sen päällikkö ja puksutti tiehensä. Neljä päivää Dakarin sotasatamassa, miehistön vaihto ja heikkoja, lähinnä vastaisia tuulia jatkossakin. Vasta Portugalin vesillä löytyi pitkään kadoksissa ollut tuuli ja Biskajalla saatiin kunnon pohjoiset puhurit. Helena on näillä osuuksilla joutunut ajamaan koneella enemmän kuin koskaan. Aikataulusyistä viimeinen vaihtosata-makin päätettiin vaihtaa Cherbourgiin, joka on parisataa mailia Calais'ia etelämpänä. Pohjoiseen matkatessa sää muuttui yhä purevammaksi. Yli puoli vuotta oli kulunut, kun Helena palasi kotivesilleen, vieläpä purjeilla. Takana oli 21.269 meripeninkulmaa ja 30 satamaa kolmella eri mantereella.

Palautteet ensimmäiseltä Joutsenen jäljillä -purjehdukselta osoittivat, että projektin ensimmäinen vaihe oli onnistunut jopa yli odotusten, Mikä Suomen Joutsenen valtameripurjehduksista valittaisiin seuraavaksi? Valmisteluryhmä päätyi koululaivan pisimpään, Etelä-Amerikan ympäri vastapäivään suuntautuneeseen viidenteen matkaan. Tästä tulisi edellistä selvästi pitempi matka sisältäen pari kriittistä kohtaa, Panaman kanava ja Kap Horn.

Aikataulu ohjasi erityisesti se, että paluupäiväksi määritettiin 9. toukokuuta 2006. Tuolloin tulisi kuluneeksi 120 vuotta Suomen Joutsenen pitkäaikaisen päällikön, komentaja John Konkolan syntymästä. Reitti ja aikataulu muotoutui lopulta seuraavaksi:

Helsinki – Lissabon	22.09.05 – 12.10.05
Lissabon – Kap Verde	15.10.05 – 27.10.05
Kap Verde – Caracas	30.10.05 – 18.11.05
Caracas – Galapagos	21.11.05 – 11.12.05
Galapagos – Valparaiso	14.12.05 – 06.01.06
Valparaiso – Buenos Aires	09.01.06 – 05.02.06
Buenos Aires – Recife	09.02.06 – 04.03.06
Recife – St Martin	07.03.06 – 27.03.06
St Martin – Calais	30.03.06 – 25.04.06
Calais – Turku	28.04.06 – 09.05.06

Oppilasrekrytoinnissa lähestyttiin yliopistoja ja korkeakouluja tarkoituksena miehittää paikat nimenomaan nuorilla, eri aloja edustavilla opiskelijoilla. Ratkaisevaa apua saatiin opetusministeriöltä ja oppilaspaikat täyttyivät nopeasti. Yhteistoimintaneuvottelut ulkoasiainministeriön kanssa huipentuivat tilaisuuteen, jossa Purjelaivasäätiön toiminnanjohtaja Olli Koskinen sai tilaisuuden tavata kaikkiin matkan kohdemaihin akkreditoidut suurlähettiläät ja esitellä alkavaa projektia. Ulkoministeriön vahva rooli

- teki Purjelaivasäätiöstä kohdemaiden silmissä uskottavan toimijan,
- loi turvallisuutta vierailusatamiin ja
- antoi tervetullutta lisäväriä suunniteltaviin satamaohjelmiin.

Monipuolinen yhteistoimintasopimus A-lehdet Oy:n kanssa teki siitä pääkumppanin ja muita sopimuksia allekirjoitettiin Cargotecin, Fiskarsin, Harvestin, Kilroy Travelsin, Metson, Suannon, Troil Marinin ja WB-Sailsin kanssa.

Aluksen kummitäti Tellervo Koivisto oli jälleen saattelemassa lähtijöitä, mieskuoro Kaaderi-laulajat kajautti lähtölaulut ja Rauma-luokan ohjusvene saattoi Helenan ulos Helsingistä.

Itämeri ja Kielin kanava selvitettiin rutiinilla, mutta Pohjanmeri olikin jo toinen juttu. Lyhyt, terävä aallokko ja vuorovesivirtaukset heittelivät alusta kuin vuoristoradalla, puksprööti osoitti vuoroin aallonpohjaan, vuoroin taivaalle. Suomen Joutsen jämähti kanaalissa viideksi vuorokaudeksi sumuun ja voimistuvaan myrskyyn, mutta Helena kiittää hyvää vauhtia kohti Ranskan Cherbourgia. Biskaja ylitettiin ennätysvauhtia ja Lissabonin Cascaisiin tultaessa takana oli 2359 merimailia. Juhlailallinen nautittiin sitloodassa tropiikkikatoksen alla. Kap Verdellä vaihdettiin miehistöä ja suunnattiin kohti Karibiaa. Tuuli oli Atlantin ylityksellä suotuista, vaikka sää muuten vaihteli tuskaisesta helteestä rankkasateisiin.

Venezuelassa päädyttiin Puerto Azulin yksityiselle purjehdusklubille, tunnin matkan pää-hän Caracasista. Helenan kunniaksi siellä järjestettiin lämminhenkinen cocktailtilaisuus, Suomen suurlähettiläs piti puheen ja Helena komeili juhlaavastuksessa marinan tähtenä. Matkalla Panaman kanavalle saatiin tuntumaa niin matkailusta ABC-saarilla, kalastuksesta kuin

avomeriinnistakin. Merirosvoistakin varoitettiin, mikä vaikutti reitin valintaan. Joulukuun 1. päivänä Helena ajoi 81 kilometrin mittaiseen kanavaan selvitettyään moninaiset byrokratian kiemurat. Ensimmäiset kolme sulkua nostivat Helenan 26 metriä merenpinnan yläpuolelle Mirafloresin tekojärvelle. 50 kilometrin matka makeassa vedessä ja saavut-tiin Tyynenmeren puoleisille suluille. Kun viimeisen sulun portit yhdeksän tunnin kanava-risteilyn jälkeen avautuivat, edessä oli Tyyni valtameri. Panama Cityssä odotti aikaistettu itsenäisyysjuhla, joka samalla oli Suomen Keski-Amerikan suurlähettilään, Inger Hirvelä-Lopezin jäähyväistilaisuus ennen eläkkeelle siirtymistä. Galapagoksen kautta matka jatkui Perun Limaan, missä suurlähettiläs oli järjestänyt hienon ohjelman joulun seutuun ajoittuvalle vierailulle. Joulupäivänä jatkettiin matkaa, mutta tuuli ja vastavirta tyrehdyttivät etenemisen 0,3 solmuun. Virusperäinen vatsatauti kiusasi valtaosaa miehistöstä ja isopurjekin repeytyi keskikohdasta takaliikkiin asti.

Vuosi vaihtui Antofagastassa ilotulitusta seuraten ja suurlähetystö hoiti täälläkin vierailu-ohjelman tyylikkäästi. Valparaison jälkeen alkoi matkan odotetuin osuus, kohti Tulimaata ja Kap Hornia!

Tämä osuus oli päällystölle erittäin raskas jatkuvaa tarkkuutta vaativan merenkäynnin ja nopeasti myrskyksi nousevien tuulten odottelun takia. Magalhaesin salmen suulla päällikkö Keijo Palkamo oli aikataulusyistä tiukan päätöksen edessä: Ehditäänkö etelän kautta vai olisiko oikaistava kanavan kautta Atlantille? Miehistö vetosi vahvasti Kap Hornin puolesta luvaten osaltaan tehdä kaikkensa eikä joutunut pettymään. Oltiin maailman vaarallisimmalla merialueella. Maanantaina 23.1.2006 ilmestyi Kap Hornin profiili horisonttiin ja juuri auringon laskeututtua Helena lipui saaren eteläyrkänteeseen editse. Hetki paikan maagisen kauneuden edessä tallentui niin 24 mieleen kuin satoihin valokuvaan. Ennen puoltayötä otettiin suunta kohti Ushuaia, maailman eteläisintä kaupunkia. Suurlähettiläs oli lentänyt tänne Buenos Airesista vastaanottamaan Helenaa ja tuoreita ”kaphoornareita”. Buenos Airesissa vierailujärjestelyt olivat huippuluokkaa sataman parhaasta laituripaikasta alkaen. Osuudella Buenos Airesista Resifeen kertyi purjehdusta vain viitenä päivänä tuulen puuttuessa lähes kokonaan. Kahdeksas osuus oli purjehduksellisesti koko matkan parasta antia, tehtiin nopeusennätykset ja käyntikohteet olivat päällystölle edellisiltä vuosilta tuttuja. Atlantin paluuylytys tapahtui tavanomaista keveämmässä tuulissa ja myös polttoaineongelmat hidastivat matkan tekoa. Matka Calaisista kotiin pääsi alkamaan vuorokauden myöhässä. Vaikkakaan tästä ei aiheutunut ongelmia, jäi päälle kiireen tuntu.

Suunnitelman mukaisesti kuunari Helena palasi Turkuun päivänä, jolloin Suomen Joutsenen maineikkaan päällikön, John Konkolan syntymästä tuli kuluneeksi 120 vuotta. Juhlallisuudet alkoivat jo aamulla Suomen Joutsenen perinneyhdistyksen, Suomen Purjelaivasäätiön ja Jämsän kaupungin edustajien yhdessä Konkolan omaisten kanssa tekemällä kunnia käynnillä John Konkolan haudalla Jämsän hautausmaalla. Turussa oli Suomen Joutsen varattu kutsuvieraiden juhlavastaanottoon.

Joutsenen jäljillä -projekti osoitti molemmilla purjehduksillaan selvän ylivoimaisuutensa aikaisempiin talvipurjehduksiin verrattuna. Projekti vaati tietysti huomattavia erityisponnisteluja, mutta tarjosi eri tavoin mukana olleille harrastajille haasteellisia ja palkitsevia tehtäviä sekä lisäksi ratkaisevalla tavalla Sail Training -toiminnan tunnettuutta. Samalla se toteutti erinomaisella tavalla säätiön kahta päätehtävää:

1. Edistää merellisissä olosuhteissa kasvatuksellisin ja koulutuksellisin keinoin nuorten itsetunnon, yhteistyökyvyn ja vastuuntunnon kehittymistä.
2. Edistää yleistä ymmärtämistä merenkulun merkityksestä Suomelle.

Meriliiton myöntämä Merenkulun maineteko – kunniapalkinto luovutettiin Joutsenen jäljillä-projektilla Helenan tulojuhlassa. Tämä antoi vapaaehtoistoiminnassa mukana olleille merkittävää lisäinnostusta jatkaa tuloksellista merellistä nuorisotoimintaa.

Huippuvuorille

Palattuaan Joutsenen jäljiltä Helena purjehti perinteiseen tapaan Itämerellä suunnaten talveksi taas Karibialle. Samanaikaisesti kohdistettiin katseet uusiin kohteisiin, tällä kertaa pohjoiseen, Huippuvuorille. Suunnittelu käynnistettiin talvella 2008 ja pääkohteena tuli ole-maan Huippuvuoret

eli Svalbard, kuten virallinen nimi kuuluu. Projekti valmisteltiin yhdessä Helsingin yliopiston Bio- ja ympäristötieteellisen tiedekunnan kanssa ja reittiin sisällytettiin Karhusaari sekä meno- että paluumatkalla. Juhlallisin menoin Helena aloitti purjehduksensa Helsingistä juhannuksen alla 2008 ja palasi Suomeen syyskuun alussa. Helena ylitti 80-leveyspiirin ja vieraili muun muassa Longyearbyenissä, Magdalene-vuonossa ja Barentsburgissa.



Purjehdus Huippuvuorille oli suuri menestys. Jatkossa säätiö vieraili Svalbardilla s/y Vahinella vuonna 2010 sekä kuunari Helenalla uudelleen vuonna 2015.

Uusia toimintamuotoja

Lisäarvoa ja -sisältöä nuorisopurjehduksille oli tuotettu aiemminkin yhteistoiminnalla eri alojen oppilaitosten ja hyvinkin erilaisten yhteisöjen kanssa. Vuonna 2011 säätiö aloitti uutena avauksena kielikylpypurjehdukset. Toiminta oli suunnattu 14-15-vuotiaille nuorille, jotka lukivat toista kotimaista niin sanottuna A2 -kielenä. Osittain tätä rahoitti Svenska Kulturfonden ja Svenska Folkskolans vännar. Toimintaa tuki Suomen kielikylpyasiamies Veronica Hertzberg, joka myös henkilökohtaisesti osallistui joillekin purjehduksille. Onnistunut uusi toimintamuoto innosti säätiötä laajentamaan yhteistoimintaa ei pelkästään oppilaitosten, vaan myös kolmannen sektorin muiden toimijoiden kanssa.

Tällä tavalla nuorisopurjehdus tuli yhä tärkeämmäksi osatekijäksi nuorten syrjäytymisen ehkäisemisessä. Vuonna 2009 säätiö hyväksyttiin vakituisen valtiotuen piiriin. Tämä edesauttoi huomattavasti vuosittaisen toiminnan suunnittelua.

Aluskalustoa uusitaan ja peruskorjataan

Säätiön luovuttua kuunari Lokin käytöstä se vuokrasi alle 25 -metrisiä aluksia talvitoimintaansa varten. Jo vuonna 2009 säätiö otti kokeilukäyttöön s/y Vahine -nimisen aluksen. Se on tyyppiä Nautors Swan 65 runkonumeroltaan 002. Tosiasiallisesti alus on kuitenkin maailman ensimmäinen lajiaan. Se on valmistunut vuonna 1973 ja purjehtinut sen jälkeen mm Norjan, Ruotsin ja Suomen lipun alla. Kolmen kokeiluvuoden jälkeen säätiö lunasti Vahinen omistukseensa joulukuussa 2011.

Vuodesta 2008 alkaen varustamopäällikkö oli yhä painokkaammin tuonut esille tarvetta peruskorjata kuunari Helena. Yli 15 vuoden käytännössä yhtämittainen toiminta maailman merillä oli jättänyt jälkensä ja kun vuotuiset ylläpitokustannukset nousivat yli 200.000 euroon, oli selvää, että näin ei voitu enää jatkaa. Säätiön hallitus teki keväällä 2010 päätöksen aluksen peruskorjauksen käynnistämisestä. Toimiva johto pyysi Merivoimien komentajalta tukea korjauserittelyn tuottamiseksi ja tehtävään nimettiin insinööri-komentaja Klaus Salkola. Rinnakkain erittelyn valmistelun kanssa käynnistettiin projektin rahoitushanke.

Vuosien 2010 ja 2011 aikana säätiö loi pääoman peruskorjausta varten. Merkittävimmät tuet saatiin Raha-automaattiyhdistykseltä sekä Opetus- ja kulttuuriministeriöltä, mutta laaja yritysmaailman tuki oli sekin ensiarvoisen tärkeä. Keväällä 2011 käynnistynyt tarjouskilpailu, suunnattiin Euroopan alueella toimiville telakoille ja kustannus tehokkaimman tarjouksen teki puolalainen Activ YACHTS. Peruskorjaussopimus allekirjoitettiin 16.12.2011 Puolan Gdanskissa.



Vuoden loppuun mennessä Helena oli jo purettu ja peruskorjaus alkoi. Timo Tammiala oli nimetty säätiön puolelta rakennusvalvonnan päälliköksi ja hänen panoksensa koko pitkän telakkajakson aikana oli keskeinen. Täysin tyhjäksi riisuttu runko hiekkapuhallettiin sekä sisältä että ulkoa. Aluksen tekniikka uusittiin kokonaisuudessaan. Uudet koneet, putkistot sekä navigointi- ja radiokalustot yhdessä peruskorjatun ja osin uudistetun takilan kanssa antoivat Helenalle uuden elämän. Tietysti myös uutta teräslevyä upposi korjauksiin useita tonneja. Säätiön tälle peruskorjaukselle asettama tavoite, 20 vuotta jatkoaikaa kuunari Helenan operatiiviselle toiminnalle alkoi kuulostaa uskottavalta. Peruskorjauksen hinnaksi tuli noin 1,4 miljoona euroa eli suunnilleen samaa tasoa kuin uudisrakennuskustannukset vuonna 1992. Helena palasi operatiiviseen käyttöön heinäkuun alussa 2012 ja Suomella oli taas loistokunnossa oleva, kansainväliset kriteerit täyttävä sail training -toiminnan lippulaiva.

Kansainvälinen toiminta ja säätiön saama tunnustus

Suomen Purjelaivasäätiö, Sail Training Association Finland (STAF) on vuonna 2003 perustetun Sail Trainin Internationalin (STI) perustajajäsen nro 5. STI:n alkutaival oli taloudellisesti raskas kansallisten jäsenjärjestöjen rahoittaessa sitä lainalla. Kyseinen laina mitätöitiin eli käytännössä lahjoitettiin STI:lle vuonna 2009. Tämän jälkeen jäsenistö on voinut tyytyväisenä seurata toimivan johdon ammattimaista työskentelyä ja tänään STI onkin vahvempi kuin koskaan. STAF:n rooli ja vaikutusvalta STI:ssa on samalla vahvistunut, olemme monessa asiassa edelläkävijöitä ja yhdessä Saksan sekä Amerikan sisar järjestöjen kanssa olemme STI:n vahvimmat jäsenet. Vuonna 2013 Sail Training International myönsi Suomen Purjelaivasäätiölle Sultan Qaboos Sailing Trophy n, mikä myönnetään vuosittain maailman parhaaksi arvioidulle kansalliselle nuorisopurjehdusjärjestölle.

The Gangut Regatta

Vuosi 2014 oli säätiön historiassa merkittävä siksi, että se ensimmäisen kerran järjesti itsenäisesti TSR-tyyppisen tapahtuman, The Gangut Regatan. Aloite tai pikemminkin pyyntö oli tullut Hangon suunnasta, Riilahden taistelun aktiivisilta tutkijoilta. Kyseisestä tapahtumasta oli kulunut 300 vuotta. Regatan suunnittelu käynnistettiin syksyllä 2012 ja tavoitteeksi asetettiin tapahtuma, johon osallistuisi noin 40 alusta. Regatta vietitiin läpi reitillä Kotka – Hanko – Turku ja satamissa sovellettiin pitkälti nykyisin tavaksi tulleita Tall Ships Race vierailu satamajärjestelyjä. Asetetut tavoitteet saavutettiin ja säätiö osoitti, että se tarvittaessa kykenee järjestämään Tall Ships Race – tyyppisen tapahtuman. Säätiöllä oli ilo ja kun-nia isännöidä sekä Tasavallan Presidentti Sauli Niinistöä että puolustusministeri Carl Hag-lundia kahdessa eri tapahtumassa tämän regatan yhteydessä.

Myötätuuli- palkinto

Suomen Purjelaivasäätiö perusti vuonna 2008 Myötätuuli-Medvind palkinnon. Myötätuuli kiertopalkinto, myönnetään vuosittain organisaatiolle tai yksityishenkilölle joka on merkittäväällä tavalla tukenut Sail Training toimintaa Suomessa.



Suomen Purjelaivasäätiö tänään

Säätiö jatkaa päätehtävänsä, nuorisopurjehdusten järjestämistä hyväksi koetulla mallilla, kesät lähinnä Itämeren alueella ja talvet etelän vesillä. Helenan roolia on jossain määrin kevennetty, eli se operoi nyt lähinnä vain kesäaikaan ja Itämerellä, kun taas Vahine vastaa ympärivuotisesta toiminnasta niin Atlantilla, Välimerellä kuin Karibiallakin. Tarjolla on kysyntää vastaavasti purjehduksia eri-ikäisille, erilaista merikokemusta omaaville sekä myös aivan erityisille kohderyhmille. Kansainvälistyminen on lyönyt läpi monin eri tavoin tälläkin sektorilla. Säätiön alkuperäinen missio, nuorison ohjaaminen hyviin merellisiin harrastuksiin ja sitä kautta meren merkityksen kokonaisvaltaiseen ymmärtämiseen, on edelleenkin toiminnan keskeinen lähtökohta. Samalla on oivallettu yhä selkeämmin purjelaivaelämän kasvattava vaikutus itsetunnon, yhteistyökyvyn ja vastuuntunnon kehittämisessä sekä syrjäytymisen minimoimisessa.