

Perinteisten purjealusten matkailukäyttö metsätalouden näkökulmasta

Marjatta Hytönen

1 Johdanto

Puuvene- ja puulaivaharrastus sekä aluksiin liittyvä elinkeinotoiminta ovat lisääntyneet Suomessa 1990-luvulta lähtien voimakkaasti. Puu- ja perinnealusharrastuksen herääminen on kansainvälinen ilmiö, joka alkoi voimistua Pohjois-Amerikassa, Keski-Euroopassa ja muissa Pohjoismaissa jo 1970-luvulla. Puihin ja muihinkin purjealuksiin liittyvät virkistys-, koulutus- ja matkailupalvelut ovat myös alkaneet kehittyä ja monipuolistua kaikkialla maailmassa. Samanaikaisesti sekä kulttuuriperinnön että luonnon virkistyskäytön yhteiskunnallinen arvostus on lisääntynyt ja yksilöiden kulttuurisen identiteetin merkitys henkisen hyvinvoinnin lähteenä on tiedostettu. Hyvinvointia etsitään enenevässä määrin kulttuuri- ja luontoelämyksistä. Puualukset ovat yksi tapa päästä lähelle luontoa kulttuurihistoriallisesti kiinnostavalla ja elämyksellisellä tavalla.

Tämän artikkelin yhtenä tavoitteena on pohtia puualusten matkailukäyttöä kulttuurisesti kestävästä kehityksen näkökulmasta. Aihepiiristä aikaisemmin julkaistuissa artikkeleissa olen tarkastellut puualusten historiallisia juuria, kulttuuriarvoa, matkailukäyttöä 2000-luvun Suomessa sekä alusten matkailullisen hyödyntämisen edellytyksiä ja matkailukäytön suhdetta paikalliskulttuuriin (Hytönen 2003, 2004). Tässä artikkelissa uutena näkökulmana on julkisen hallinnon toimijoiden rooli puualuskulttuurin elvyttäjänä. Suomen rannikkoalueet ovat metsäisiä ja suuri osa puualusten rakennusaineista tulee metsistä. Tästä syystä tarkastelukohteena on erityisesti metsätalouden ja puualusten suhde, jossa keskeisiä teemoja ovat vene- ja laivapuutavaran saatavuus sekä metsäorganisaatioiden uudet tehtävät veneily-ympäristöjen hoitajina. Lopuksi kerron ajankohtaisista suunnitteluhankkeista, joiden puitteissa julkisen ja yksityisen sektorin toimijat voivat yhteistyössä kehittää perinteisiin puualuksiin perustuvaa luonto- ja kulttuurimatkailua.

Artikkeli keskittyy ensijaisesti rannikon puihin perinnepurjealuksiin. Niitä ovat sekä kunnostetut vanhat työalukset että vanhojen mallien mukaan rakennetut uudet vene- ja laivatyyppit, joiden esikuvat ovat alunperin olleet työkäytössä. Suomen vesillä purjehtii tällä hetkellä noin 25 suomalaisten omistamaa puista perinnepurjelaivaa, joista suurin osa on myös rakennettu Suomessa. Veneiden lukumäärä ei ole tiedossa, mutta lukuisissa kesätapahtumissa on viime vuosina ollut nähtävissä veneiden määrän jatkuva lisääntyminen. Erityisen selvästi on ollut havaittavissa uusien perinteisten mallien mukaan rakennettujen talonpoikaisveneiden määrän kasvu.

2 Puualusten matkailukäyttö ja kulttuurisesti kestävä kehitys

Puisilla purjealuksilla liikkuminen rannikolla ja saaristossa on lähes aina luontomatkailua. Yleisesti käytetyn määritelmän mukaan luontomatkailu perustuu oleellisilta osiltaan luonnonympäristön vetovoimaan ja luonnossa toteutettaviin matkailuaktiviteetteihin (Ohjelma luonnon... 2002, Toivonen ym. 2005). Puupurjealuksissa luonnollisuus korostuu, koska niiden raaka-aineista suuri osa tulee ympärillä näkyvästä metsäluonnosta ja paikasta toiseen voidaan liikkua tuulen voimalla ilman moottorimelua. Ennusteiden mukaan luontomatkailun suosio kasvaa tulevaisuudessa (esim. Koulutustoimikuntien katsaukset 2001).

Museoviraston mukaan kulttuurimatkailua on kaikki matkustus, jonka motivaationa on halu tutustua kohteen kulttuuriperintöön, oppia siitä tai osallistua siihen kuuluvaan toimintaan. Kulttuurimatkailukohteita voivat olla paikat, rakenteet, ihmiskäden aikaansaannokset tai tapahtumat (Ehdotus museoviraston... 2002). Leveälähti (2001) erittelee paikalliskulttuurin osatekijöitä mainiten esimerkiksi perinneruoat, rakennetut ympäristöt, käsityöt, käytöstavat ja juhlapäivät. Puualusmatkailussa kaikki nämä tekijät voivat toimia matkailuelämyksen tuottajina. Lisäksi asiakas voi parhaimmillaan päästä tutustumaan aluksen välityksellä paikallisiin ihmisiin ja elämäntapaan monipuolisesti, ei pelkkänä yleisönä tai katselijana vaan aktiivisena toimijana.

Useissa yhteyksissä siteeratun Unescon määritelmän mukaan kulttuurinen kestävyys edellyttää, että kehitys on sopusoinnussa siihen osallistuvien ja osalliseksi joutuvien ihmisten kulttuurin ja arvojen kanssa (esim. Hönttämäen koulun... 2000). Puualuskulttuurin elpyminen kuvastaa hyvin ihmisten omaa arvomaailmaa, koska perinteisten puualusten tutkiminen, rakentaminen ja ylläpitäminen on Suomessa suurimmaksi osaksi innokkaiden harrastajien ja kansalaisjärjestöjen toiminnan varassa. Tavalliset kansalaiset ovat olleet aktiivisia perinnealus-kulttuurin elvyttäjiä myös muissa maissa. Esimerkiksi Ranskassa merellisten perinteiden elvyttäminen alkoi noin 25 vuotta sitten ruohonjuuritasolta: ”paikallisia yhdistyksiä perustettiin kunnostamaan vanhoja purjealuksia ja rakentamaan replikoita, säilyttämään historiallisia laivoja, organisoimaan perinteisten purjealusten kokoontumisia ja perustamaan museoita, jne” (Maritime heritage... 2000). Suomessa vastaava ilmiö alkoi voimistua noin 15 vuotta sitten. Sittemmin monista perinnealuksista on tullut paikkakuntien symboleja ja kesäjuhlien vetovoimatekijöitä (Vårt unika... 2003, Skutornas återkomst 2004). Esimerkiksi västanfjärdiläinen jahti Eugenia on näkyvästi esillä kunnan esitteissä ja osallistuu aktiivisesti paikallisiin kulttuuritapahtumiin.

Koska puualuksilla on ollut ja on edelleen merkittävä asema suomalaisessa kansankulttuurissa, niin myös edellytykset hyödyntää niitä kestävästä kehityksestä edistävällä matkailulla ovat hyvät. On ennustettu, että tulevaisuudessa kulttuuripalvelujen kysyntä ja vapaa-aika lisääntyvät edelleen, ja matkailun motiivit monipuolistuvat entisestään; esimerkiksi luonto-, liikunta- ja itsensäkehittämismotiivit ovat vahvistumassa. Samanaikaisesti veneilystä on tullut harrastus erilaisine alaryhmineen ja erityistaitoineen. Puualuspurjehdus on yksi veneilyn alalaji, jonka suosio on kasvanut jatkuvasti sekä Suomessa että muissa vauraisissa maissa. Se tarjoaa hyvät lähtökohdat pienimuotoisten kohderyhmämatkailupalvelujen kehittämiseksi. Virallisten luokitusten näkökulmasta puupurjealusten perinnealottuvuutta korostava hyödyntäminen edustaa lähinnä ns. special interest-matkailua ja harrastematkailua (Koulutustoimikuntien katsaukset 2001, Saaristo-ohjelma... 2003, Special interest... 2005).

Nykyään lähes kaikki Suomen puupurjelajat ovat ainakin osittain matkailua palvelevassa charterkäytössä, koska niiden omistajien on ansaittava rahaa laivojen ylläpitokustannuksiin. Matkailu-

elinkeinoa niillä harjoittavat pääasiassa yhdistykset sekä pien- ja perheyrietykset. Laivoihin liittyvät risteilytuotteet ovat kehittyneet viime vuosina, mutta niiden palvelujen luonto- ja kulttuurimatkaillinen tuotteistaminen on edelleen vähäistä. Laivojen risteilyjä ja tuotepaketteja markkinoidaan pääasiassa Suomeen ja kotimaisilla kielillä muutamaa poikkeusta lukuunottamatta (Suomen perinnepurjelaivat 2005). Suomalaisten perinnelaivojen matkailupalvelujen markkinointi on kuitenkin vähitellen lisääntymässä myös kansainvälisten kanavien kautta (esim. Toppsegel 2005).

Suomalaisia perinnepurjeveneitä on toistaiseksi hyödynnetty vähän rannikkomatkaillussa: vain muutama museo, aatteellinen yhdistys, matkailuyrittäjä ja oppilaitos ovat järjestäneet maksullisia purjehdusretkiä tai tarjonneet veneitä vuokrattavaksi. Puupurjeveneiden matkailukäyttö sekä maksullinen virkistyskäyttö kuitenkin lisääntyy vuosi vuodelta. Yleensäkin veneiden vuokraustoiminta Suomessa on nuori toimiala; lasikuituisten purjeveneiden vuokraus alkoi kehittyä vauhdilla vasta 1990-luvulla (esim. Storfors 2005). Merkittävä matkailuhanke on amerikkalaisen Mike Hanyin vuonna 2002 aloittama pienten perinteisten avoveneiden kansainvälinen retkipurjehdusperinne Raid Finland. Sen avulla tieto Suomen rannikkoalueiden veneilymahdollisuuksista on saavuttanut useita purjehduksen ja soudun harrastajia eri puolilla maailmaa (esim. Hanyi 2004, Krauss 2004, Raid Finland 2005). Vuorovuosina eri pohjoismaissa pidettävä perinnevenetapahtuma Vinden drar houkuttelee pohjoismaisia puualusharrastajia (Vinden drar 2005).

Monille omistajille perinnealukset ovat harrastus ja osa identiteettiä. Niiden ylläpito ja taloudellinen hyödyntäminen on usein ns. elämäntapayrittäjyyttä. Laivoihin ja veneisiin liittyvän yhdistystoiminnan kautta myös laajemmat piirit pääsevät mukaan alusten hoitoon ja käyttöön. Käytännössä puualusharrastukseen liittyy perinteisten työtapojen opettelua, historiaan tutustumista, merenkulkutaitojen kehittämistä sekä osallistumista merimatkoille ja kulttuuritapahtumiin (esim. Hanifi 2003, Karlsson 2003, Meriperinneyhdistys Stella... 2005). Matkailukäytöstä saatavat tulot mahdollistavat sekä omistajien että yhdistysten jäsenten harrastamisen.

3 Puualusperinteen elpyminen ja elvytys

Suomessa puualuskulttuurin elpymisen alkaminen on ollut ensijaisesti kansalaisten aloitteellisuuden ja aktiivisuuden tulosta. Valtio on tukenut puualuskulttuuria merkittävimmin kehittämällä puuveneidenrakentajien koulutusta (Puuveneistäjien koulutus... 1994, Veneenrakennuksen perustutkinto... 2000, Veneenrakentajan ammattitutkinto... 2000, Kahila 2003). Laivanrakennustaitojen koulutus on ollut vähäisempää: Viaporin telakka ry on julkaissut Puulaivan korjaajan käsikirjan ja Pernajan Kuggomskolan on järjestänyt laivanrakennuskursseja Österstjernan -rakennushankkeen yhteydessä (Holmström ja Asunta 1998, Österstjernan 2005). Käytännön rakennushankkeilla on kuitenkin pystytty elvyttämään katoamassa olleita laivanpuusepäntaitoja. Uusia laivanrakentajia ja -korjaajia on kouliintunut Itä-Uudellamaalla (Alexandra, Österstjernan), Helsingissä (Viaporin telakka), Kemiössä (Eugenia), Maarianhaminassa (Albanus, Linden) ja Pietarsaareissa (Jakobstads Wapen). Monet hankkeista on myös dokumentoitu huolellisesti (esim. Wickström 2004). Uusin rakennushanke on Kemissä toimiva Meri-Lapin Työhönvalmennus-säätiön ja Rovaniemen Monitoimikeskuksen ”Jähti” -hanke, jonka tavoitteena on elvyttää vanhaa Perämeren purjelaivaperinnettä rakentamalla 1850-luvulta peräisin olevan mallin mukainen purjealus (Komu 1999, Jähti 2005).

Paikallisesti kunnat ja kaupungit ovat edistäneet puualustoimintaa antamalla käyttöön toimitiloja sekä lahjoittamalla puutavaraa ja muuta tukea. Viime vuosina EU-tuet ja niihin liittyvä kansallinen rahoitus ovat olleet syntymisen edellytys ja elinehto monelle puualushankkeelle. Esimerkiksi pakettijähti Österstjernanin noin 600 000 euron (3 500 000 mk) talousarviossa rahoitusosuudet

ovat: Loviisan kaupunki 10 %, EU 30 % ja yksityinen rahoitus 60 % (Österstjernan -hanke... 2002, Österstjernan 2005).

Suomessa valtakunnallisella tasolla merellisen perinnön vaalimisesta vastaavat ensisijaisesti Museovirasto ja sen alainen Suomen merimuseo. Toistaiseksi näiden laitosten perinteisten puupurjealusten ylläpitoon liittyvä toiminta on ollut vähäistä esimerkiksi Ruotsin merimuseoon verrattuna. Monen aluksen kannalta elintärkeää apua on kuitenkin ollut Museoviraston vuodesta 1994 lähtien Perinnelaivarekisterin kautta antama osarahoitus korjaus- ja entisöintitoimenpiteisiin. Vuosina 2000–2004 kaikkien perinnelaivarekisteriin hyväksytyjen 79 aluksen haettavaksi osoitettu tukisumma oli 67 000/vuosi. Vuonna 2004 puupurjelaivojen osuus avustuksesta oli 30 000 euroa. Vuonna 2005 perinnelaivojen jaettavaksi osoitetun tuen määrä on 110 000 euroa (Perinnelaivarekisteri 2005). Merimuseo ryhtyi 2005 valmistelemaan muuttoa Helsingin Hylkysaaresta Kotkaan, jossa uusi museo aloittaa toimintansa 2008.

Merenkululaitos on viime vuosina kehittänyt huviveneilypalvelujaan sekä tuottanut majakoiden ja kanavien historiaa käsittelevää aineistoa. Perinnepurjelaivoihin ja muihin historiallisesti merkittäviin aluksiin kuten höyrylaivoihin liittyen laitos on aloittanut perinnealuslain valmistelutyön.

Suomalaisissa merenkulun oppilaitoksissa Kotkassa, Turussa, Raumalla ja Maarianhaminassa ei opeteta suomalaisten perinnealusten käyttöä lyhyitä syyspurjehduksia lukuunottamatta. Laajamittaisesti purjelaivojen käyttökoulutusta Suomessa tarjoaa vain Purjelaivasäätiö pääasiassa moderneilla aluksilla. Ainut perinnepurjelaivan käsittelykoulutusta harrastajille tarjoava oppilaitos on Hangon ruotsinkielinen kesäyliopisto, joka on viime vuosina järjestänyt lyhyen kesäkurssin jahti Aleksandralla. Purjehduskursseja talonpoikaisveneillä tarjoaa toistaiseksi vain Houtskarın Skär-gårdsfolkhögskolan.

Merkittävin valtionhallinnon toimeenpanema matkailuhanke, joka koskettaa myös puisia perinnealuksia on Saaristo-ohjelmassa ideoitu ja valtioneuvoston periaatepäätöksessä saariston kehittämistä hyväksymä "Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta eurooppalainen vetovoimatekijä" -projekti (Valtioneuvoston periaatepäätös... 2004, Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta... 2005). Hanketta ja sen vuosina 2005–2006 toteutettavaa jatko-osaa koordinoi Sisäasianministeriön yhteydessä toimiva Saaristoasiain neuvottelukunta. Kauppa- ja teollisuusministeriön alaisen Matkailun edistämiskeskus MEK:in Kesämatkailuhanke tarjoaa myös mahdollisuuden kehittää perinnepurjealusten matkailukäyttöä (Kesä 2005).

Tutkimuslaitokset ovat alkaneet tuottaa puualusten nykykäyttöä koskevaa aineistoa vasta äskettäin. Asiaa ovat ryhtyneet tarkastelemaan melko yllättävät tahot: Tilastokeskus, Helsingin kaupakorkeakoulu, Kuluttajatutkimuskeskus ja Metsäntutkimuslaitos. Tilastokeskuksessa on tutkittu puulaivayhteisöllisyyttä esimerkkinä uudenlaisesta yhdistystoiminnasta sekä laivojen huoltoon liittyvää puukäsityöharrastusta naisnäkökulmasta (Hanifi 2003, 2005). Helsingin kaupakorkeakoulun tutkija Mikko Jalas on analysoinut puuveneilyä ilmiönä sekä siihen liittyvää ajankäyttöä kuluttajatutkimuksen julkaisufoorumeilla (Jalas 2005a, 2005b). Metsäntutkimuslaitoksessa on selvitelty puualusten matkailukäyttöä ja kulttuuriarvoa sekä puuveneiden veistoa yritystoimintana (Elovirta 2002, Hytönen 2003, 2004).

Matkailualan koulutus ja tutkimus on kehittynyt nopeasti viime vuosina muun muassa yliopistoa ja korkeakoulua käsittävän matkailualan verkostoyliopiston perustamisen seurauksena. Rannikkomatkailua ja -veneilyä on toistaiseksi kuitenkin tutkittu hämmästyttävän vähän, vaikka suurin osa verkostoyliopiston oppilaitoksista sijaitsee rannikkokaupungeissa. Myöskään vuonna

2003 perustettu Matkailun verkosto-osaamiskeskus tai sen kulttuurimatkailusta vastaava Turun yksikkö eivät ole toistaiseksi sisällyttäneet rannikkomatkailuhankkeita toimintaansa. Joensuun yliopiston Savonlinnan Koulutus- ja kehittämiskeskuksen hallinnoima Vesistömatkailuprojekti keskittyi vain järvimatkailuun ja järvillä tapahtuvaan veneilyyn (Vesistömatkailuprojekti 2005).

Perinnealuksiin liittyvä julkisen sektorin toiminta on epäsystemaattista ja hajaantunut useille hallinnonaloille. Ongelma on yleinen muuallakin Euroopassa. Esimerkiksi European Maritime Heritage -järjestö toteaa, että perinnealuksien ylläpitoa vaikeuttaa julkisen hallinnon taustatuen puuttuminen. Järjestön mielestä sopiva yhteiskunnallinen viitekehys aluksille olisi luotavissa kulttuuripolitiikan toimialalle (Standard upon... 2000). Suomessa kulttuuripolitiikasta vastaa opetusministeriö, jonka Taide- ja kulttuuriperintöyksikkö huolehtii valtionhallinnossa ”museolaitosta ja kulttuuriperintöä koskevista asioista” (Kulttuuri – Museot... 2005). Kulttuuriympäristön suojelusta, siihen liittyvästä tutkimuksesta ja museotoimen yleisestä johdosta ja kehittämisestä vastaa opetusministeriön alainen Museovirasto. Kulttuuriympäristöasioita hoitaa myös ympäristöministeriö.

Käytännössä puisten perinnealusten asioita ajavat kansalaisjärjestöt, joiden edustajat neuvottelevat viranomaisten kanssa ja antavat lausuntoja pyydettyään. Ruotsi, Tanska ja Norja ovat perinnealuksiin liittyvässä yhdistystoiminnassa edelläkävijöitä. Niille ovat tyypillisiä kattojärjestöt ja maanlaajuiset etujärjestöt, jotka ovat määritelleet itselleen selkeän yhteiskunnallisen roolin ja tavoitteet (Kuva 1). Muihin pohjoismaihin verrattuna Suomessa on suuri määrä pieniä yhdistyksiä ja ne ovat nuorempia. Suomen vuonna 2002 perustettuun Perinnepurjelaitav ry:hyn kuuluu noin 30 laivajäsentä ja saman verran henkilöjäseniä. Lisäksi Suomen rannikkoalueilla toimii 10–20 pientä perinnealusyhdistystä. Tammikuussa 2005 perustettiin Suomen Matkustajalaivayhdistys, johon on liittynyt noin 70 jäsenyrittäjästä (Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta... 2005). Toisaalta laivojen historiaan liittyvä yhdistystoiminta on Suomessa vilkasta. Vuonna 1975 perustettu Suomen merihistoriallinen yhdistys, vuodesta 1985 toiminut Suomen laivahistoriallinen yhdistys ja monet paikallisyhdistykset kuten Uudenkaupungin merihistoriallinen yhdistys kokoavat ja välittävät myös perinnealuksiin liittyvää tietoa.

Suomalaisten yhdistysten tavoitteet ovat osittain samoja kuin Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa toimivien järjestöjen, mutta niiden toiminta on pienimuotoisempaa. Se eroaa monella tavalla muiden Pohjoismaiden yhdistysten toiminnasta. Esimerkiksi muissa Pohjoismaissa isot kattojärjestöt julkaisevat lehtiä, joiden yhtenä tavoitteena on toimia julkaisufoorumeina yrittäjien, poliitikkojen, viranomaisten, järjestöihmistien ja tutkijoiden näkökulmille. Suomesta tällaiset järjestölehdet puuttuvat. Puualusalan tiedotusta on vuodesta 1995 lähtien hoitanut perheyritystaustainen Puu-venelehti, jonka levikki on 3 100. Vuodesta 2001 lähtien ilmestynyt Laivahistoriallisen yhdistyksen julkaisema Laiva-lehti puolestaan kertoo jonkin verran myös puisista purjealuksista. Lisäksi naapurimaiden isot järjestöt järjestävät seminaareja ja kesätapahtumia vuosittain vaihtuvissa paikoissa. Suomessa tapahtumia järjestävät ensijaisesti paikalliset toimijat. Suomalaiselle perinnealusyhdistystoiminnalle on myös tyypillistä sekä yhdistysten keskinäisen yhteistyön että viranomaisyhteistyön vähäisyys.

4 Metsänäkökulma puualuksiin

4.1 Metsätalouden ja puualusten suhteesta

Puualuksilla ja metsien hyödyntämisellä on Suomessa pitkä yhteinen historia. Tervaa Suomessa tuotettiin suuria määriä 1500-luvulta 1800-luvulle muun muassa laivojen ja veneiden suojaami-

Ruotsin, Tanskan ja Norjan perinnealusten kattojärjestöt ja niiden yhteiskunnallisia tavoitteita

Ruotsi

Vuonna 1976 perustetun Ruotsin perinnepurjelajiyhdistyksen tavoitteena on auttaa säilyttämään vanhat kulttuurihistoriallisesti merkittävät purjealukset sekä edesauttaa uusien perinnealusten rakentamista. Yhdistyksen päätoimintatavat ovat: 1) tukea jäsenaluksia, 2) tiedottaa aluksista yleisölle ja 3) vaikuttaa viranomaisiin ja poliitikoihin. Viime vuosina yhdistys on työskennellyt perinnepurjealuksiin liittyvien laki-, koulutus- ja miehityskysymysten kanssa. Suosituksi yhteistyötapahtumaksi viranomaisten kanssa on muodostunut Ruotsin merimuseon vuodesta 2001 lähtien järjestämä kaksipäiväinen perinnealusfoorumi (fartygsforum). Vuonna 2005 yhdistykseen kuului 65 laivajäsentä ja noin 800 henkilöjäsentä (Sveriges Segelfartygsförening – SSF 2005). Pienten perinneveneyhdistysten valtakunnalliseksi kattojärjestöksi Ruotsiin perustettiin vuonna 1970 talonpoikaisveneyhdistys, jossa on tällä hetkellä noin 3000 jäsentä ja 14 paikallista toimintaryhmää eri puolilla maata. Yhdistyksen tavoitteena on säilyttää pohjoismaisia venetyyppejä sekä niihin liittyviä kalastus-, veneenkäyttö- ja saaristolaisperinteitä (Föreningen allmogebåtar 2005).

Tanska

Vuonna 1971 perustettu ja nykyään noin 770-jäseninen puualusyhdistys on muun muassa yhteistyössä merenkulkuviranomaisten kanssa laatinut perinteisille aluksille omat säännöt, joiden avulla on pystytty lisäämään perinnealusten turvallisuutta säilyttäen samalla niiden erityispiirteet (Trækibs Sammenslutningen – TS 2005). Vuonna 1996 Tanskaan perustettiin pienten matkustaja-alusten etujärjestö, jossa on tällä hetkellä 114 jäsenalusta, joista osa on perinteisiä puupurjelajivoja. Järjestön tavoitteena on muun muassa vaikuttaa lakien ja viranomaismääräysten sisältöihin ja edistää alusten turvallisuutta. Lisäksi järjestö pyrkii tukemaan ja auttamaan jäseniään esimerkiksi juridisissa ongelmissa sekä tiedottamaan jäsenistölle alaan vaikuttavista asioista muun muassa vuodesta 2003 lähtien ilmestyneessä Passengerfart -nettilehdessä (Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer – SME 2005).

Norja

Vuonna 1979 aloitti toimintansa Forbundet Kysten, jolla on 105 paikallista toimintaryhmää, 9000 jäsentä ja jonka vaikutuspiirissä on noin 800 perinnealusta. Järjestön tavoitteena on edistää veneisiin ja laivoihin liittyvää rannikkokulttuuria laajasti; toiminta kohdistuu sekä aluksiin, rakennuksiin, kulttuuriympäristöihin, tapoihin että taitoihin. Järjestö pyrkii vaikuttamaan viranomaisiin ja poliitikoihin valtakunnallisella ja paikallisella tasolla yhteistyössä muiden kulttuuri- ja ulkoilujärjestöjen kanssa, erityisesti Norjan perinnealusten suojeluyhdistyksen kanssa (Forbundet Kysten 2005). Vuonna 1985 perustetun perinnealusten suojeluyhdistyksen tarkoituksena on tukea alusten teknistä kunnostamista ja niiden säilyttämistä käyttökunnossa yhteistyössä viranomaisten kanssa. Vuoteen 2005 mennessä järjestöön on liittynyt 112 alusta, joista osa on perinteisiä puupurjealuksia (Norsk Forening for Fartøyvern 2005).

Kuva 1. Ruotsin, Tanskan ja Norjan perinnealusten kattojärjestöt ja niiden yhteiskunnallisia tavoitteita.

seen (Kainuun terva 2003). Laivojen rakentaminen alkoi niin ikään lisääntyä 1500-luvulla sekä kalastusta että kaupan- ja sodankäyntiä varten. Terva ja puulaivat olivat Suomen tärkeimmät vientituotteet 1700-luvulla. Myös laivanrakennuspuuta vietiin ulkomaille ja laivapuiden hankinta tuotti tuloja maaseudun asukkaille (Tasanen 2004). Laivanrakennuspuun tuotanto vaikutti myös Suomen metsälainsäädännön sisältöön 1600- ja 1700-luvuilla. Palo (1993, 341) kuvaa menneiden vuosisatojen metsäpolitiikkaa seuraavasti: ”Ruotsin vallan aikana metsien käytössä kamppailtiin asutuksen, tervatalouden, laivanrakennuksen, sahateollisuuden ja vuoriteollisuuden etujen välillä”.

Viimeiset puiset purjehdialukset rakennettiin 1940-luvulla Porvoon maalaiskunnassa ja viimeiset niistä lopettivat työuransa 1970-luvulla (Matikka 1995). Sodan jälkeisinä vuosina aina 1950-luvulle asti rakennettiin myös 91 puista kolmimastokuunaria luovutettavaksi Neuvostoliitolle sotakorvauksena (Kahila 2001). Puuveneet väistyivät lasikuituisten tieltä vasta 1960-luvulla (Myllykoski 1989). Puuveneiden ja -laivojen uusi tuleminen huvi- ja matkailualuksina alkoi pikkuhiljaa 1980-luvulla ja voimistui 1990-luvulla. Puualusten rakentamisen puolen vuosisadan lammaksi on suhteellisen lyhyt ajanjakso pitkästä historiallisesta näkökulmasta katsottuna.

Nykyaikaisen monitavoitteisen metsätalouden näkökulmasta puualukset ja niiden matkailukäyttö on puun käyttöön liittyvän kulttuuridiversiteetin ja elinkeinotoiminnan osa-alue. Muita vastaavia ovat esimerkiksi perinteisten puurakennusten korjaaminen ja muut ns. erikoispuuta ja -osaamista käyttävät elinkeinot ja harrastukset (ks. esim. Laatu puulla mahdollisuuksia... 2003). Metsätalouden muuttumisesta aikaisempaa moniarvoisemmaksi kertoo myös se, että metsiin perustuva matkailu on Metsäntutkimuslaitokseen vuonna 2003 perustetun uuden luontomatkailun professuurin seurauksena vakiinnuttamassa asemiaan metsätieteessä (Joutsimäki 2005). Metsäluontoon tukeutuva matkailu saattaa vähitellen muotoutua luonnolliseksi osaksi laajenemassa olevaa metsäklusteria (Saarinen 2001).

4.2 Puuraaka-aineen saatavuus

Kiperin kysymys metsätalouden ja puualusten suhteessa on puuraaka-aineen saatavuus ja laatu. Hyvä puualuksen rungon puuraaka-aine on oksatonta tai vähäoksaista, hitaasti kasvanutta ja suoraa tai sopivasti kaartuvaa mäntyä. Parasta sekä veneen- että laivanrakentamiseen on puu, jonka vuosirenkaiden väli on 1–2 mm. Sopivan kokoisia eli useimmiten tarpeeksi kookkaita puutavaralajeja ei myöskään ole helposti saatavissa. Kolmas ongelmakohta on puutavaran kuivaustapa; veneisiin ja laivoihin tarvitaan alkutalvella kaadettua vähintään vuoden ilmastavassa tapulissa kuivattua lautaa ja lankkua (Pälviranta 1987, Holmström ja Asunta 1998, Suntio 2004).

Suomessa on vain muutama puuvenepuun välittämiseen erikoistunut liike. Niistä kuuluisin on Seppälän venetarvike Haminan Neuvottomassa. Vene- ja laivapuuta välittää myös Fiskarsin Laatu puu Pohjan kunnassa. Ulkomaista veneenrakennuspuuta myyvät muun muassa Turun Viilukeskus ja UPM:n puukeskus. Elovirran (2002) tutkimuksen mukaan veneenveistäjät hankkivat 70 % raaka-aineestaan sahoilta ja metsänomistajilta, puutavaraliikkeiden osuus on vain 30 %. Selvityksen mukaan veneenveistäjien suurimmat vaikeudet koskivat tarvittavien erikoispuulajien ja erikoislaatuisten sekä pienten erien saatavuutta.

Hyvää vene- ja laivapuuta saadaan karuilta kasvupaikoilta ja tiheästi kasvaneista metsistä (Pälviranta 1987, Holmström ja Asunta 1998, Suntio 2004). Erikoispuulaatua kuten polvioita saadaan myös soilta. Usein laatu puuta pitää erottaa yksin kappalein muiden joukosta. Nykyiset puunhankintatavat eivät pysty riittävästi ottamaan huomioon tavallisuudesta poikkeavia laatu- ja kokovaatimuksia. Tilanteen parantamiseksi onkin esitetty, että Suomessa pitäisi saada aikaan laadukkaita palveluja tarjoavien saha- ja höyläämöyrittäjien, metsuripalveluiden sekä puunkuljetus- ja välityspalveluiden yrittäjäverkosto palvelemaan laatu puuta tuottavia metsänomistajia ja puuta tarvitsevia puuseppiä ja muita rakentajia (Laatu puulla mahdollisuuksia... 2003).

Puun saatavuus on kuitenkin vähitellen paranemassa. Puualusten rakentaminen puun käyttökohdeena on alkanut esiintyä myös puunjalostusalan tuotevalikoimaesitteissä. Metsätalouden näkökulmasta suurin osa veneen- ja laivanrakennuspuusta on erikoispuutavaraa. Puuteollisuuden ja

kaupan menekinedistämistä- ja tutkimusorganisaatio Wood Focus Oy määrittelee erikoispuut seuraavasti: ”Erikoispuita ovat järeät mänty-, kuusi- ja koivutukit, jalot lehtipuut ja uusjalopuut sekä vieraat puulajit. Myös pahkuraisten runkomootojen, pahkojen ja juuripahkojen voidaan sanoa olevan erikoispuita”. Wood Focusin kotisivuilla veneenrakennus on esillä sekä järeän männyn että hyvälaatuisen sahatavaran käyttökohteena (Wood Focus... 2005).

Vene- ja laivapuutavaran saatavuusongelmiin ei kuitenkaan vielä toistaiseksi ole saatu aikaan hyvin toimivia ratkaisuja. Syynä saattaa olla, että puuveneveistoa pidetään toimialana marginaalisena sekä liikevaihdon, työllisyyden että puunkäytön puolesta verrattuna esimerkiksi pieniin ja keskisuuriin sahoihin tai puusepänteollisuuteen; lähes kaikki puuveneveistämöt ovat ns. mikroyrityksiä tai yksinyrittäjiä (Elovirta 2002). Maaseudun elinkeinoelämän ja metsäalan omien maaseudun kehittämistavoitteiden kannalta myös puuta jalostavat mikroyritykset ovat kuitenkin merkittäviä. Esimerkiksi Kansalliseen metsäohjelmaan puualuskulttuuri voidaan liittää kulttuurihistoriallisten kohteiden vaalimistavoitteen sekä maaseudun yritystoiminnan kehittämis- ja monipuolistamistavoitteiden välityksellä (Kansallinen metsäohjelma... 1999).

Käytännössä yksityismetsätalouden alueorganisaatioiden työntekijät tekevät jonkin verran yhteistyötä veneenrakentajien kanssa. Metsäkeskusten ja metsänhoitoyhdistysten sekä metsäteollisuusyritysten metsäammattilaiset auttavat rakentajia löytämään sopivaa puutavaraa. Tällainen puunhankintayhteistyö on satunnaista ja sen toimivuus vaihtelee suuresti alueesta riippuen. Monilla, erityisesti pitkään alalla toimineilla veistäjillä on kuitenkin hyvät puunhankintaverkostot ja laatu- ja erikoispuun myyjät ottavat heihin suoraan yhteyttä.

4.3 Metsäorganisaatiot veneily-ympäristöjen hoitajina

Metsätalouden muutos puuntuotannosta monikäyttöön on johtanut siihen, että metsien maisemallinen merkitys ja metsiin liittyvän kulttuuriperinnön arvo on tiedostettu myös metsäorganisaatioissa (esim. Koivula ja Saastamoinen 2005). Suomen käytännön metsäorganisaatioista veneily-ympäristöjen kanssa on tekemisissä erityisesti Metsähallitus. Metsänomistajille ja käytännön metsäorganisaatioille metsänhoito-ohjeistoja tuottaa Metsätalouden kehittämiskeskus Tapio. Metsäorganisaatioiden uudet kulttuuritehtävät ovat linjassa sen yleisen trendin kanssa, että kulttuuri-toiminnan piiriin on viime vuosina tullut mukaan uusia organisaatioita ja muita toimijoita (Kulttuurihankkeiden työllisyysvaikutukset... 2002).

Valtion metsät

Metsähallitus hoitaa Suomen metsäorganisaatioista monipuolisimmin merellisiä kulttuuri- ja matkailutehtäviä. Sen hallinnassa on noin 2,7 miljoonaa hehtaaria valtion merialueiden yleisvesiä, noin 750 000 hehtaaria meri- ja saaristoalueiden Natura-kohteita sekä noin 55 000 hehtaaria suojelualueita, joista viime vuosina matkailukohteina on erityisesti kehitetty Itäisen Suomenlahden, Tammisaaren saariston, Saaristomeren ja Perämeren kansallispuistoja, Katanpään linnakesaarta sekä länsirannikolla sijaitsevia Rahjan ja Merenkurkun suojelualueita (Saaristo-ohjelma... 2003, Luontoon.fi... 2005). Vuodesta 1998 lähtien Metsähallitukselle on siirtynyt puolustusministeriön sekä rajavartio- ja merenkululaitoksen alueita ja kiinteistöjä (Salonen 2001). Metsähallituksen matkailupalvelut rannikkoalueilla sisältävät muun muassa opastuskeskuksia, luontotupia ja -polkuja, vierasvenesatamia, maksullisia majoitustiloja, saunoja ja autiotupia sekä telttailualueita ja keittokatoksia (Luontoon.fi 2005).

Vuonna 2001 laaditun ensimmäisen ”Meristrategian” mukaan luonto, historia ja kulttuuri ovat Metsähallituksen suojelualueiden matkailun peruselementit (Metsähallituksen luonnonsuojelun... 2001). Laitos osallistuu merellisen kulttuuriperinnön vaalimiseen hoitamalla kulttuurimaisemia saariston luonnonsuojelualueilla. Lisäksi Metsähallitus sisällyttää saariston kulttuuriarvoihin perinteisiin saariston elinkeinoin ja merenkulkuun liittyvät muinaisjäänökset, rakennussuojelun kannalta arvokkaat rakennukset ja kalastustukikohdat arvokkaine perinneympäristöineen sekä merenpohjan hylät. Meristrategiassa ei mainita veneitä, laivoja ja niihin liittyviä eläviä perinteitä vaalivaa kulttuuria, mutta Metsähallituksen hallinnoimilla alueilla sijaitsee monia kulttuurikohteita ja luontokeskuksia, jotka kertovat havainnollisesti myös rannikkoalueiden puualuksiin liittyvistä perinteistä. Luontoon.fi -kotisivut ja monet palvelupisteet tiedottavat vuokrattavista veneistä ja paikallisten laiva- ja veneyrittäjien palveluista.

Metsähallitus on kehittänyt kestävän luontomatkailun periaatteita luonnonsuojelualueilleen yhteistyössä alueiden asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Periaatteet korostavat paikallisen kulttuurin ja asiantuntemuksen merkitystä matkailupalvelujen tarjonnassa ja suosittelevat paikallisten yrittäjien tuotteiden ja palvelujen käyttöä aluetaloudellisista syistä. Suojelualueilla toimivien matkailuyrittäjien kanssa tehtäviä sopimuskäytäntöjä on myös kehitetty viime vuosina. Sopimukset voivat olla joko käyttö-, yhteistyö- tai kumppanuussopimuksia (Erkkonen 2004).

Yksityismetsät

Suurin osa Suomen rannikon talousmetsistä on yksityisten tai yhteisöjen omistuksessa. Metsätalouden kehittämiskeskus Tapio on laatinut yksityismetsille ”Hyvän metsänhoidon suositukset” metsänomistajien sekä käytännön neuvontaorganisaatioiden avuksi. Tapion ohjeissa annetaan hoitosuosituksia rantametsien käsittelyyn ja vaikutetaan näin veneily-ympäristöjen maisemalliseen laatuun. Ohjeiden peruseriaatteina rantametsien hakkuissa on jättää puustoinen suojavyöhyke hakkuualueen ja vesistön väliin sekä sopeuttaa toimenpiteet maaston muotoihin. Maisemallisista syistä suositellaan jätettäväksi myös säästöpuuryhmiä ja maisemapuita. Ohjeissa kehoitetaan tekemään metsänhoitotyöt arvokkaiksi luokitelluilla maisema-alueilla säilyttäen kulttuurisesti arvokkaat maisemakokonaisuudet (Hyvän metsänhoidon... 2001). Tapio on julkaissut myös muita merelliseen veneilymaisemaan ja matkailun kehittämiseen sovellettavissa olevia ohjeistoja, esimerkiksi oppaan metsämatkailupalvelujen tuottamisesta (Vähätalo ja Ruotsalainen 1996) sekä metsämaiseman hoito-oppaan (Metsämaiseman hoito 1997).

Viime vuosina on otettu käyttöön uusia luonnon ja maiseman monimuotoisuutta edistäviä rahoituskeinoja sekä yksityismetsien virkistyskäyttöön liittyviä sopimuskäytäntöjä, jotka mahdollistavat myös rannikkometsien aikaisempaa monipuolisemman ja luontomatkailun tarpeet huomioon ottavan taloudellisen hyödyntämisen. Kestävän metsätalouden rahoituslakiin perustuvalla ympäristötuelle voidaan rahoittaa lisäkustannukset ja taloudelliset menetykset osittain tai kokonaan, jos metsänomistaja ottaa luonnonhoidon huomioon metsälain asettamaa minimivaatimusta laajemmin (Metsätalouden ympäristötuki 2005). Myös vuonna 1997 voimaan tulleen metsälain 6 § mahdollistaa poikkeukselliset hakkuutavat kohteissa, joilla on ”metsän monimuotoisuuden säilyttämisen, maiseman tai metsän monikäytön kannalta erityistä merkitystä” (Metsälaki 1996). Etelä-Suomen metsien monimuotoisuusohjelma METSO:ssa kehitetään uusia luonnonsuojelukeinoja, joiden lähtökohtana on metsänomistajien vapaaehtoisuus ja menetettyjen taloudellisten arvojen korvaaminen (Etelä-Suomen metsien... 2005). Maa- ja metsätaloustuottajien keskusliiton MTK:n, Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund SLC:n, Suomen Kuntaliiton ja Suomen Ladun hyväksymät suositukset ”Ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteet” on

laadittu tukemaan luonnon virkistys- ja matkailukäyttöä yksityismailla (Ulkoilureittien suunnittelun... 2002).

Valtakunnallinen metsäpolitiikka

Kaikkien yllämainittujen metsätalouden osa-alueiden ohjauksesta ja Suomen metsäpolitiikan johtamisesta ja kehittämisestä yleensäkin vastaa maa- ja metsätalousministeriö yhdessä ympäristöministeriön kanssa. Kulttuurihistorialliset kohteet ovat olleet esillä kansallisissa metsästrategioissa ja kansainvälisissä metsäpoliittisissa sopimuksissa jo useita vuosia yleisellä tasolla (Kansallinen metsäohjelma... 1999). Kansainväliseen metsäpoliittiseen keskusteluun kulttuurinäkökohdat tulivat mukaan aikaisempaa seikkaperäisemmin keväällä 2003 Wienissä pidetyn Euroopan neljännen metsäministerikonferenssin metsien sosiaalisia ja kulttuurisia arvoja sekä niiden huomioon ottamista koskevan päätöslauselman välityksellä. Asiakirjan allekirjoittajavaltiot sitoutuvat muun muassa identifioimaan ja arvioimaan merkittävät metsissä sijaitsevat ja metsiin liittyvät historialliset ja kulttuuriset kohteet ("objects") ja paikat sekä suojelemaan ja hoitamaan niitä yhteistyössä muiden organisaatioiden kanssa (Preserving and Enhancing... 2003). Perinteisiä puualuksia voidaan pitää merkittävänä metsiin liittyvinä historiallisina ja kulttuurisina kohteina.

5 Johtopäätöksiä ja tulevaisuuden haasteita

Julkisen hallinnon toimijoiden tuki perinnepurjealuksille on perusteltua, koska alusten suosion selvä kasvu osoittaa, että niihin liittyvät harrastukset ovat ihmisille tärkeitä. Lisäksi niiden elinkeinollinen merkitys on kasvussa. Valtakunnan tason näkökulmasta kyseessä on kulttuuriperintö aidoimmillaan. Erityisen arvokasta on laivoihin ja veneisiin liittyvä yhdistystoiminta, koska se tarjoaa yksittäisille ihmisille mahdollisuuden päästä osallistumaan, tekemään ja oppimaan ilman omistamisen pakkoa. Voidaan sanoa, että lähtökohdat puisten purjealusten käytölle kulttuurisesti kestävää kehitystä tukevassa luontomatkailussa ovat erinomaiset.

Syynä yleensä veneilyn sekä myöskin puualuskulttuurin virallisen tason tutkimuksen, tiedonvälityksen ja kehittämistoimenpiteiden vähäisyyteen saattaa olla veneilyn näihin päiviin asti jatkunut arkipäiväisyys, itseäänselvyys ja yksityisyys. Toinen suuri suomalainen kulttuuri-ilmiö kesämökkeily oli pitkään samalla tavalla paitsiossa, mutta on nyt tulossa tutkimus- ja kehittämiskohdeksi yhteiskunnallisen ja taloudellisen merkityksen lisääntymisen seurauksena. Veneilystä ja rannikkomatkailusta on alettu kiinnostua samoista syistä (esim. Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta... 2005, Veneilyn määrä... 2005).

Selkeä osoitus julkisen vallan heräämässä olevasta kiinnostuksesta on tuore pohjoismainen selvitys historiallisesta rannikkokulttuurista aluekehityksellisenä voimavarana. Julkaisussa todetaan, että kulttuuriympäristö voi toimia kehityksellisenä voimavarana varsinkin taantuvilla maaseutualueilla siten, että sen avulla voidaan lisätä paikallisympäristön kiinnostavuutta ja asukkaiden viihtyvyyttä sekä houkutelua uusia asukkaita ja matkailijoita, jotka puolestaan edistävät elinkeinon monipuolistamista. Selvitykseen kootut esimerkit onnistuneista kulttuuriperinnön vaalimis- ja hyödyntämishankkeista sisältävät Norjan perinnealusten säilyttämistoiminnan ja kunnostuskeskukset sekä rannikon kulttuurimatkailureitit, jotka koostuvat sekä maasto- että meriosuuksista (Christensen ja Guldborg 2004).

Pohjoismaisessa selvityksessä painotetaan, että julkisen vallan kannattaa toimia aloitteentekijänä ja toteuttajana projekteissa, joissa pyritään luomaan uudenlaista kulttuuriperintöä hyödyntävää toimintaa. Raportissa todetaan myös, että paikalliset viranomaiset tarvitsevat taloudellista ja tiedollista tukea alueellisilta ja kansallisilta viranomaisilta. Lisäksi suositellaan, että eri viranomaisten ja muiden rannikkoalueiden toimijoiden välistä yhteistyötä pitäisi lisätä. Sopivana forumina eri intressiryhmien yhteistyölle selvitys pitää EU:n suosituksen mukaista rannikkoalueiden yhdenmisen käytön ja hoidon suunnittelua (Kohti Euroopan... 1999, Christensen ja Guldborg 2004).

Suomessa EU:n suositusten mukaista rannikkostrategiaa alettiin tehdä ympäristöministeriön johdolla vuonna 2004 (Suomen rannikkoalueiden... 2005). Valtiovalta voisi linjata tukeaan perinteisille puupurjealuksille sekä niihin liittyvälle luonto- ja kulttuurimatkailulle sen puitteissa. Muita kehittämiskonteksteja voisivat olla esimerkiksi valtakunnalliset saaristo-ohjelmat sekä Suomen kymmenen rannikkomaakunnan matkailu-, kulttuuri- ja elinkeinostrategiat. Myös maaseutuohjelmat korostavat kulttuuriperinnön merkitystä matkailun voimavarana (esim. Elinvoimainen maaseutu... 2004). Metsäalan käytännön organisaatiot sekä oppi- ja tutkimuslaitokset voisivat osallistua edellä mainittuihin suunnittelu- ja kehittämisprosesseihin muun muassa perinnepurjehduksen raaka-ainehuollon turvaajina, luontomatkailun maisemallisten edellytysten tuottajina sekä rannikon kulttuuriympäristöjen uskäytön kehittäjinä. Metsäorganisaatioiden omat suunnittelujärjestelmät tarjoavat mahdollisuuden sisällyttää rannikkomatkailuasiat myös niiden omaan toimintaan.

Puualuksiin liittyvät matkailupalvelut sekä alan kehittäjien ja yrittäjien ammattitaito kaipaavat myös kohentamista. Useissa yhteyksissä on todettu, että nykyaikaiset kulttuurimatkailijat toivovat toimintaa, vaihtelua ja ohjelmaa (Nu ska det... 1999, Stahmer 2000, Saaristo-ohjelma 2003). Matkailupalvelujen monipuolistaminen vastaamaan paremmin sekä koti- että ulkomaista kysyntää edellyttää yhteistyötä matkailun eri toimijoiden välillä. Monissa julkisen sektorin hankkeissa on viime vuosina painotettu ja toteutettu yhteistyötä edistäviä toimenpiteitä, mutta esimerkiksi oppilaitokset ovat toistaiseksi lähes hyödyntämätön voimavara rannikkomatkailun kehittämisessä.

Matkailua harjoittavien perinnealusyrittäjien tulevaisuuden haasteita ovat entistä monipuolisempi verkottuminen rannikkomatkailun muiden toimijoiden kanssa, palvelutuotteiden kehittäminen vastaamaan paremmin erilaisten asiakasryhmien tarpeita sekä toiminnan kansainvälistäminen taloudellisen kannattavuuden parantamiseksi. Julkisen hallinnon toimijoiden haasteena on kehittää keinoja, joiden avulla yksityisten ihmisten ja yhdistysten ylläpitämiä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita matkailukäytössä olevia perinnelaivoja ja -veneitä voidaan tukea ja hyödyntää matkailu- ja kulttuuripoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Perinnealusten hoidon ja käytön suunnittelussa kannattaa tutustua Ruotsin, Tanskan ja Norjan perinnealushankkeisiin, yhdistystoimintaan sekä julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökokemuksiin.

Kirjallisuus

- Christensen, S.M. & Guldborg, M. (red). 2004. Historisk kystkultur – en ressource i nutiden. Nordisk Ministerråd Miljø, Nord 2004:6. 183 s.
- Ehdotus museoviraston kulttuurimatkailustrategiaksi. 2002. Museovirasto, Helsinki. 17 s.
- Elinvoimainen maaseutu - yhteinen vastuumme: Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2005–2008. 2004. Maa- ja metsätalousministeriö, Maaseutupoliittinen yhteistyöryhmän julkaisu 10/2004. 266 s. Saatavissa: http://www.mmm.fi/ytr/Julkaisut/Julkaisut_2004/YTR_julkaisu_10_2004.pdf. [Viitattu 3.10.2005].
- Elovirta, P. 2002. Puuveneveisto yritystoimintana. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 870. 42 s.

- Erkkonen, J. 2004. Kestävän luontomatkailun ainekset suojelualueilla. Riistan- ja kalantutkimus, Kala- ja riistaraportteja nro 332: 26–29. Saatavissa: <http://www.rktl.fi/www/uploads/pdf/raportti332.pdf>. [Viitattu 8.8.2005].
- Etelä-Suomen metsien monimuotoisuusohjelma – METSO. 2005. Saatavissa: <http://www.mmm.fi/metso/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Forbundet Kysten. 2005. Saatavissa: <http://www.kysten.no>. [Viitattu 8.8.2005].
- Föreningen allmogebåtar. 2005. Saatavissa: <http://www.allmogebatar.se/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Hanifi, R. 2003. 2000-luvun järjestötoiminta – sitoutumista vai elämyksiä? (Tapaustutkimuksena ”Puulai-vayhteisöllisyys: uudenlaista yhdistystoimintaa”). Käsikirjoitus. 10 s.
- 2005. Vapaa-ajan harrastukset – itse tekeminen, aktiivinen harrastaminen. Julkaisussa: Liikkanen, M, Hanifi, R. & Hannula, U. (toim). Yksilöllisiä valintoja, kulttuurien pysyvyyttä: vapaa-ajan muutokset 1981–2002. Tilastokeskus, Helsinki. s. 119–134.
- Hanyi, C. 2004. La Finlande en voile-aviron. Chasse Maree 168: 34–37. Saatavissa: http://www.kolumbus.fi/raidfinland/RF/FINLANDE_CM_168_copie.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Holmström, M. & Asunta, A. 1998. Puulaivan korjaajan käsikirja. Viaporin Telakka ry, Helsinki. 143 s.
- Hytönen, M. 2003. Maritima träbåtar och skutor ur kulturens och turismens synvinkel. Skärgård 26(4): 53–57. Saatavissa: <http://www.metla.fi/pp/MHyt/trabat.htm>. [Viitattu 8.8.2005].
- 2004. Cultural and touristic significance of maritime wooden boats and ships in Finland. Julkaisussa: Saarinen, J. & Hall, C.M. (toim.). Nature-based tourism research in Finland: local contexts, global issues. Finnish Forest Research Institute, Research Papers 916: 99–112.
- Hyvän metsänhoidon suositukset. 2001. Metsätalouden kehittämiskeskus Tapio, Helsinki. 95 s.
- Hönttämäen koulun kestävän kehityksen ohjelma. 2000. Hönttämäen koulu, Oulu. Saatavissa: http://www.edu.ouka.fi/koulut/honttamaki/kestava_kehitys/hm_keke1.htm. [Viitattu 8.8.2005].
- Jalas, M. 2005a. The art of loving wooden boats. Julkaisussa: Pantzar, Mika & Elizabeth Shove (toim.). Manufacturing leisure – Innovations in happiness, well-being and fun. National Consumer Research Centre, Publications 1: 173–197. Saatavissa: http://www.kuluttajatutkimuskeskus.fi/docs/publications_2005_1_manufacturingleisure.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- 2005b. Vastuusta voipuneena – puuveneilyn ajallinen jäsenyys. Kuluttajatutkimus. Nyt. – Kuluttajatutkimuksen Seura Ry:n verkkolehti 1/2005: 33–36. Saatavissa: <http://project.hkkk.fi/kts/lehti/1-4%20Jalas.pdf>. [Viitattu 8.8.2005].
- Joutsimäki, M. 2005. Luontomatkailusta uutta potkua metsien käyttöön. Metsäntutkimus – Metlan asiakaslehti 2/2005: 30–31. Saatavissa: <http://www.metla.fi/asiakaslehti/2005/2005-2/2005-2-joutsimaki.pdf>. [Viitattu 8.8.2005].
- Jähti. 2005. Saatavissa: <http://www.meriva.com/jahti.html>. [Viitattu 8.8.2005].
- Kahila, J. 2001. Vega – ainoa paluumuuttaja. Puuvene 1/2001. Saatavissa: <http://www.puuvene.net/Lehti/2001-1/Vega.html>. [Viitattu 7.9.2005].
- 2003. Ammattiopintojen ja näyttötutkintojen kautta veneenrakentajan ammattiin. Puuvene 2/2003: 52–54.
- Kainuun terva. 2003. Kainuun maaseutukeskus ry, Kajaani. Saatavissa: <http://www.kainuunmk.fi/terva/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Kansallinen metsäohjelma 2010. 1999. Maa- ja metsätalousministeriö, MMM:n julkaisuja 2/1999. 38 s.
- Karlsson, Ö. 2003. Hur träbåtsboomen i Västra Munsala började. Purjehtija 5: 14.
- Kesä. 2005. Matkailun edistämiskeskus MEK, Helsinki. Saatavissa: [http://www.mek.fi/web/mekfi.nsf/\(pages\)/Kesa?OpenDocument](http://www.mek.fi/web/mekfi.nsf/(pages)/Kesa?OpenDocument). [Viitattu 6.9.2005].
- Kohti Euroopan rannikkoalueiden yhdenmisen käytön ja hoidon (RYKH) strategiaa: Yleiset periaatteet ja toiminnan vaihtoehdot – Keskusteluasiakirja. 1999. Euroopan komissio, Bryssel. Saatavissa: http://europa.eu.int/comm/environment/iczmpdf/vol1_fi.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Koivula, E. & Saastamoinen, O. 2005. Näkökulmia luontomatkailuun ja sen tulevaisuuteen. Joensuun yliopisto, Metsätieteellinen tiedekunta, Tiedonantoja 165. 78 s.
- Komu, V. 1999. Kun vielä jäheillä seelattiin: Kuivaniemen talonpoikaispurjehduksesta. Kuivaniemen kotiseutuyhdistys, Kuivaniemi. 95 s.

- Koulutustoimikuntien katsaukset. 2001. Opetusministeriö, Helsinki. 182 s. Saatavissa: http://www.minedu.fi/julkaisut/pdf/90Koulutustoimikuntien_katsaukset.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Krauss, N. 2004. Holz-Connection. Yacht 20/2004: 52–59. Saatavissa: <http://www.kolumbus.fi/raidfinland/RF04/2004Yacht21.pdf>. [Viitattu 8.8.2005].
- Kulttuuri – Museot ja kulttuuriperintö. 2005. Opetusministeriö, Helsinki. Saatavissa: <http://www.minedu.fi/opm/kulttuuri/museot.html>. [Viitattu 8.8.2005].
- Kulttuurihankkeiden työllisyysvaikutukset: valtakunnallinen arvio ohjelmakaudesta 1995–1999. Maa- ja metsätalousministeriö, MMM:n julkaisuja 3/2002. 103 s.
- Laatupuulla mahdollisuuksia maaseudulle – verkostohankkeen väliraportti edustakuntaryhmille ja hankeverkoston jäsenille. 2003. Ekometsätalouden Liitto ry, Verkostokirje 4/03. 22 s.
- Leveälähti, S. 2001. Modernista postmoderniin – matkailun toimintaympäristön muutos lähitulevaisuudessa. Kauppa- ja teollisuusministeriön tutkimuksia ja raportteja 25/2001. 121 s. Saatavissa: http://www.ktm.fi/files/13915/MODERNISTA_POSTMODERNIIN.PDF. [Viitattu 8.8.2005].
- Luontoon.fi. 2005. Metsähallitus, Vantaa. Saatavissa: <http://www.luontoon.fi/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Maritime heritage 2000 in the coastal regions of the European Union – Construction, signification, social and geographical implications. 2000. International Conference, Brest, July 2000. 3 s.
- Matikka, H. 1995. Itäusmaalaiset hiekkajaalat. Nautica Fennica 1994: 32–67.
- Meriperinneyhdistys Stella Polaris ry. 2005. Meriperinneyhdistys Stella Polaris ry, Hyvinkää. Saatavissa: <http://www.kaljaasi.net/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Metsähallituksen luonnonsuojelun tehtävät ja toiminta merialueilla. 2001. Metsähallitus, Vantaa. 30 s.
- Metsälaki 1996/1093. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19961093>. [Viitattu 8.8.2005].
- Metsämaiseman hoito. 1997. Metsätalouden kehittämiskeskus Tapio ja Metsäteho, Helsinki. 25 s.
- Metsätalouden ympäristötuki. 2005. Saatavissa: <http://www.metsakeskus.fi/web/fin/palvelut/viranomaispalvelut/ymparistotuki/etusivu.htm>. [Viitattu 8.8.2005].
- Myllykoski, H. 1989. Soutuvene – soutuveneiden materiaaleissa, rakentamisessa ja käytössä tapahtuneita muutoksia 1900-luvulla. Suomen kotiteollisuusmuseon monisteita 6. 32 s.
- Norsk Forening for Fartøyvern. 2005. Saatavissa: <http://www.norsk-fartoyvern.no/>. [Viitattu 19.7.2005].
- Nu ska det vara äkthet och omväxling – Loggen kollar trender i skärgårdsturismen. 1999. LoggenNytt 27.9.1999. Saatavissa: http://loggen.abo.fi/ln994/LoggenNytt/loggennytt_20.html. [Viitattu 8.8.2005].
- Ohjelma luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. 2002. Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 535. 48 s.
- Palo, M. 1993. Ympäristötietoisen metsäpolitiikan strategia. Julkaisussa: Palo, M. & Hellström E. (toim.). Metsäpolitiikka valinkauhassa. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 471. s. 307–467.
- Perinnelaivarekisteri. 2005. Museovirasto, Helsinki. Saatavissa: http://www.nba.fi/fi/smm_perinnet. [Viitattu 8.8.2005].
- Preserving and Enhancing the Social and Cultural Dimensions of Sustainable Forest Management in Europe – Vienna Resolution 3. 2003. Fourth Ministerial Conference on the Protection of Forests in Europe, 28–30 April 2003, Vienna, Austria. Saatavissa: http://www.mmm.fi/metsa/metso_ja_kansainvaliset_sopimukset/3%20Socio-cultural%20dimension.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Puuveneveistäjien koulutus ja alan kehittäminen. 1994. Opetushallitus, Helsinki. 52 s.
- Pälviranta, E. 1987. Veneenrakennuksen oppikirja: lauta- ja limirakenteiset U-pohjaiset sou- ja perämoottoriveneet. Opetushallitus, Helsinki. 131 s. (Uusintapainokset 1988, 1989 ja 1997).
- Raid Finland. 2005. Suomen purjehdus- ja soutuseura, Tuusula. Saatavissa: <http://www.raidfinland.com/>. [Viitattu 5.8.2005].
- Saarinen, J. 2001. Luonto- ja elämysmatkailu – metsätalouden kilpailija? Julkaisussa: Hellström, E. & Ojala, E. (toim.). Päätäjien Metsäakatemia 10. s. 54–57. Saatavissa: http://www.smy.fi/pma/tiedostot/pma10/49_64_PMA10.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Saaristo-ohjelma 2003–2006 – Saaret, meri, järvet, joet ja rantavyöhyke aluekehitystekijöinä. 2003. Sisäasiainministeriön julkaisu 1/2003. 132 s.
- Salonen, J. 2001. Metsähallitus merellä. Metsävaltio 4/2001. Saatavissa: http://www.metsa.fi/metsavaltio/04_01/meri.htm. [Viitattu 8.8.2003].

- Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer – SME. 2005. Saatavissa: <http://www.smedanmark.dk/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Skutornas återkomst. 2004. Svenska folkskolans vänner, SFV-kalendern 2004. s. 5–71.
- Special interest -matkat. 2005. MEK, Helsinki. Saatavissa: [http://www.mek.fi/web/mekfi.nsf/\(pages\)/SpecialInterest?OpenDocument](http://www.mek.fi/web/mekfi.nsf/(pages)/SpecialInterest?OpenDocument). [Viitattu 8.8.2005].
- Stahmer, C. 2000. Marketing ideas for the use of traditional ships in tourism – results of a dissertation. European Maritime Heritage Newsletter No. 5 July 2000. Saatavissa: <http://www.european-maritime-heritage.org/EMHsite/Newsletter/Emh05.pdf>. [Viitattu 8.8.2004].
- Standard upon Safe Operation of Traditional Ships in European Waters and Standards required for Ship Safety Certification. 2000. Annex II to Section 1.2 of the Memorandum. European Maritime Heritage, Andijk. 8 s. Saatavissa: http://www.european-maritime-heritage.org/EMHsite/Safety/Annex_II.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Storfors, G. 2005. Purjeveneitä joka makuun – Taalintehtaalainen Midnight Sun Sailing on 15 vuodessa kasvanut 60 veneen vuokraajaksi. Åbo Underrättelserin kesälehti KesäTurunmaa 2005. s. 19.
- Suntio, E. 2004. Vene männystä. Veneenveistäjä 2: 42–43.
- Suomen perinnepurjelaivat. 2005. Skutföreningen Kustkultur i Finland rf, Västanfjärd. Saatavissa: <http://www.perinnepurjelaivat.org/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Suomen rannikkoalueiden käytön ja hoidon strategia. 2005. Ympäristöministerö, Helsinki. Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=4906&lan=fi>. [Viitattu 8.8.2005].
- Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta eurooppalainen vetovoimatekijä – Saaristo- ja vesistömatkailun esiselvityshankkeen loppuraportti. 2005. Sisäasiainministeriön julkaisuja 6/2005. 106 s. Saatavissa: [http://www.intermin.fi/intermin/biblio.nsf/C9B9EAECBF77BE0CC2256FA8001E57B7/\\$file/062005.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/biblio.nsf/C9B9EAECBF77BE0CC2256FA8001E57B7/$file/062005.pdf), [Viitattu 8.8.2005].
- Sveriges Segelfartygsförening – SSF. 2005. Saatavissa: <http://www.ssf.h.se/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Tasanen, T. 2004. Läksi puut ylenemään – Metsien hoidon historia Suomessa keskiajalta metsäteollisuuden läpimurtoon 1870-luvulla. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 920. 443 s.
- Toivonen, A-L., Kettunen, J, Honkanen, A. & Saarinen, J. 2005. Luonto- ja elämysmatkailu – elinkeinon edellytykset; esiselvitys tutkimusaiheista. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Kala- ja riistaraportteja nro 352. 38 s. Saatavissa: <http://www.rktl.fi/www/uploads/pdf/raportti352.pdf>. [Viitattu 8.8.2005].
- Toppsegel. 2005. Toppsegel, Mariehamn/TradiSail GbR, Rostock. Saatavissa: <http://www.toppsegel.com/start.php?lang=se>. [Viitattu 8.8.2005].
- Træskibs Sammenslutningen – TS. 2005. Saatavissa: <http://www.ts-skib.dk/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Ulkoilureittien suunnittelun ja toteuttamisen periaatteet. 2002. Suomen Latu, Helsinki. 8 s. Saatavissa: http://www.suomenlatu.fi/poluiutareiteiksi/tietoa/lakiasiat/totsuos_8siv.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Valtioneuvoston periaatepäätös saariston kehittämisestä vuosiksi 2004–2006. 2004. Sisäasiainministeriö, Alueiden ja hallinnon kehittämisosasto. 3 s. Saatavissa: [http://www.intermin.fi/intermin/images.nsf/files/D76FF036E1891B78C2256E990038617E/\\$file/saariston_kehittaminen_vn_190504.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/images.nsf/files/D76FF036E1891B78C2256E990038617E/$file/saariston_kehittaminen_vn_190504.pdf). [Viitattu 8.8.2004].
- Veneenrakennuksen perustutkinto. 2000. Opetushallitus, Helsinki. 94 s. Saatavissa: <http://www.edu.fi/julkaisut/maaraykset/ops/vene.pdf>. [Viitattu 8.8.2005].
- Veneenrakentajan ammattitutkinto ja venemestarin erikosammattitutkinto – Tutkinon perusteet. 2000. Opetushallitus, Helsinki. 24 s. Saatavissa: http://www.edu.fi/julkaisut/maaraykset/naytot/veneenrak_at_eat.pdf. [Viitattu 8.8.2003].
- Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa. 2005. Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2005. 107 s. Saatavissa: http://www.fma.fi/media/julkaisusarjat/Veneilyraportti_5_2005.pdf. [Viitattu 8.8.2005].
- Vesistömatkailuprojekti. 2005. Joensuun yliopisto, Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus, Savonlinna. Saatavissa: <http://matkailu.org/jarvimatkailu/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Vinden drar. 2005. Saatavissa: <http://www.vinden-drar.org/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Vårt unika träbåtsarv – Temanummer. 2003. Skärgård 26(4): 1–93.
- Vähätalo, L. & Ruotsalainen, M. 1996. Metsästä elämyksiä – opas metsämatkailupalvelujen tuottamiseen. Metsätalouden kehittämiskeskus Tapio, Helsinki. 77 s.

- Wickström, B. 2004. Skutbyggarnas Alexandra: en fortsättning på den östnyländska skuttraditionen. Skutbyggarna – Jaalanrakentajat r.f., Borgå. 240 s.
- Wood Focus – puuinfo. 2005. Wood Focus Oy, Helsinki. Saatavissa: <http://www.puunfo.fi/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Österstjernen. 2005. Ry Österstjernen rf /Oy Pro Österstjernen Ab, Loviisa. Saatavissa: <http://www.osterstjernen.fi/>. [Viitattu 8.8.2005].
- Österstjernen-hanke ja Loviisa kaupungin mukanaolo. 2002. Kaupunginhallitus, Pöytäkirja 02.04.2002. Saatavissa: <http://www.loviisa.fi/~ptk/02014067.HTM>. [Viitattu 8.8.2005].