

Lauri J. S. Kaira

Kaikki paitsi kilpapurjehdus on turhaa Pursiseurojen tavoista ja tavoitteista Turussa^(ref.)

Vapaa-ajan purjehduksen historia Suomessa voidaan jakaa karkeasti kolmeen vaiheeseen. Ensimmäisen vaiheen yhteydessä, ennen ensimmäistä maailmansotaa, Suomeen perustettiin ylemmän yhteiskuntaluokan lähinnä ruotsinkielisiä pursiseuroja. Purret olivat suurimmaksi osaksi vanhoja saaristolaismallisia veneitä. Ensimmäiset varta vasten kilpaveneiksi suunnitellut purret rakennettiin vuonna 1879.¹ Vuoden 1880 alussa maassamme oli viisi pursiseuraa, mutta jo saman vuosikymmenen kuluessa perustettiin yhdeksän lisää.² Pursiseurojen perustamistahti pysyi suurin piirtein samana seuraavat parikymmentä vuotta. Ensimmäisen maailmansodan syttyessä seuroja oli noin neljäkymmentä, omansa lähes jokaisessa rannikkokaupungissa Torniota ja Kaskista lukuun ottamatta.³ Purjehdusseurojen toiminta keskittyi manööveripurjehduksiin, purjehduskilpailuihin ja sosiaaliseen kanssakäymiseen. Seurojen toiminta liittyi olennaisena osana herrasväen tapakulttuurin.⁴

Toinen vaihe ajoittuu maailmansotien väliseen aikaan, jolloin sinisille kilpakeräille ilmestyi uusi sukupolvi ja suomenkieliset pursiseurat. Pursiseurojen venekantaa hallitsivat pienet kilpaveneet, saaristoristeilijät ja

kuutokset. Vain harvalla oli varaa rakennuttaa suuri matkapursi edellisten vuosikymmenten tapaan. Vaiheen juuret ajoittuvat aikaan ennen ensimmäistä maailmansotaa ja Suomen itsenäistymistä. Ensimmäinen suomenkielinen seura perustettiin Hämeenlinnaan 1880-luvulla. Turkuun suomenkielinen pursiseura perustettiin vuonna 1906, ja helsinkiläiset saivat omansa juuri ennen ensimmäistä maailmansotaa vuonna 1913.⁵ Ensimmäiset vuodet olivat suunnan hakemista ja toden teolla vanhat ruotsinkieliset seurat haastettiin vasta itsenäistymisen jälkeen 1920-luvulle tultaessa. Samaan aikaan kiinnostus lajia kohtaan heräsi myös työväestön keskuudessa. Ensimmäinen työväenpursiseura perustettiin Turkuun vuonna 1896. Turun Työväenyhdistyksen Urheilu ja Pursiseura (ITPS) sai kuitenkin odottaa vertaistaan yli kolmekymmentä vuotta. Samoihin aikoihin perustettuja ruotsinkielisiä työväen pursiseuroja saattoi nimestään huolimatta luonnehtia hyvin keskiluokkaisiksi.

Viimeistään toisen maailmansodan jälkeen purjehdusurheilu ja -harrastus laajenivat koskettamaan kaikkia yhteiskuntaluokkia. Tällöin virisi myös yhteistoimintaa porvarillisten ja työväenpursiseurojen välillä, mikä aloitti kolmannen vaiheen vapaa-ajan purjehduksen historiassa. Maailmansotien välisen ajan ristiriidat katosivat purjehtijoiden keskuudesta vähä vähältä viimeistään 2000-luvulle tultaessa. Sarjatuotanto, yksityyppiluokat ja lopulta lasikuitu veneiden materiaalina tekivät lajista ennen kaikkea edullisemmän, mutta myös helpommin lähestyttävän. Kilpailun rinnalla alkoi matkapurjehdus jälleen yleistyä, mitä voidaan pitää osoituksena tulotason noususta ja vapaa-ajan lisääntymisestä.

Vaiheiden rajapintoja ei voi pitää kovin selväpiirteinä, sillä vanhat tavat elivät vielä pitkään uusien rinnalla. Sama pätee myös veneluokkiin. Maailmansodat katkaisivat normaalit arkiset toiminnot, aiheuttivat puutetta materiaaleista ja myös toimintaa merellä rajoitettiin viranomaisten toimesta. Tästä huolimatta pursiseuroissa oli sotien aikana yllättävän paljon toimintaa, olkoonkin, että ei yhtä elävänä ja aktiivisena kuin rauhan aikana. Usein muutoksen siemenet kylvettiin hyvissä ajoin, mutta ne alkoivat orastaa vasta käännteentekevän yhteiskunnallisen muutoksen jälkeen.

Vapaa-ajanpurjehdus terminä tulee ymmärtää laajasti. Se on osa vapaa-aikaa ja sisältää myös muuta toimintaa kuin purjehdusta. Laajassa mittakaavassa vapaa-ajanpurjehdus on purjehdusseurojen toimintaa sen kaikissa muodoissa sulkematta kuitenkaan pois yksittäisten, seuroihin

kuulumattomien henkilöiden harrastusta. Termin sisältämä vapaa-aika ymmärretään aikana, joka jää elinkeinon ja pakollisten jokapäiväisten elämän kannalta tärkeiden toimintojen ulkopuolelle. On kuitenkin huomattava, että vapaa-ajan määre on hyvin liukkuva, sillä välillä sen ja työajan erottaminen voi olla vaikeaa. Pursiseurojen toiminnan ohessa yksilöt harjoittivat sosiaalista kanssakäymistä ja solmivat sekä ylläpitivät henkilökohtaisia kontaktejaan niin alemmissa kuin ylemmissä yhteiskuntaluokissa. Oma toiminta saattoi liittyä kiinteästi omaan elinkeinon tai toimeentuloon.⁶ Pursiseurat ovat aina olleet erottamaton osa yhteiskuntaa. Niiden kehitys on ollut sidoksissa omaan aikaansa ja ympäröivään todellisuuteen.⁷ Purjehdus harrastuksena heijastaa ympäröivää yhteiskuntaa verrattain hyvin ja sen sisällä tapahtuvat sosiaalisen kontekstin muutokset seuraavat valtakunnan muutosta hyvin lyhyellä viiveellä.

Tässä artikkelissa tarkastelen Turun pursiseurojen kilpapurjehdustoimintaa erityisesti 1920- ja 1930-luvuilla. Etsin vastausta siihen, miksi kilpapurjehduksesta tuli pursiseurojen keskeisin toimintamuoto ja millaisia merkityksiä sen ympärille koottiin maailmansotien välisenä aikana. Muuttuva yhteiskunta heijastuu turkulaisista pursiseuroista ja niiden toiminnasta hyvin selkeästi. Kaupunkia ympäröiville saarille kehittyi kesäasutusta 1840-luvulta lähtien. Ensimmäisen maailmansodan jälkeinen yhteiskunnallinen murros vaikutti elämään Ruissalon ja Hirvensalon kesäparatiiseissa. Uusi vaurastuva turkulainen, osin suomenkielinen virkamiehistö halusi päästä osalliseksi kesäisestä idyllistä, joka aiemmin oli ollut vain varakkaimman kaupunkisivistyneistön etuoikeus. Turku oli myös ensimmäinen kaupunki, jossa purjehdusurheilu levisi työväenluokan pariin organisoidussa muodossa. Turkulaiset seurat tarjoavat hyvät mahdollisuudet tarkastella purjehdusurheilua osana muuttuvaa kesänviettoa, yhteiskuntaa ja sen konventioita maailmansotien välisenä aikana.

Kilpakentän muodostuminen

Ensimmäinen maailmansota rajoitti purjehdusta merellä. Henrik Ramsay muistelee kuinka reimarit poistettiin väyliltä ja kareista piti selvitä vanhoilla muistikuvilla. Kilpapurjehdusradat sijaitsivat aivan kaupungin läheisyydessä, jossa ne mutkittelivat ahtailla väylillä. Sodan aikana suu-

rimmat alukset jäivät satamaan ja talven jäljiltä telakoille. Isojen alusten harvetessa myös vanhemmat purjehtijat jäivät maihin uuden nuoremman sukupolven purjehtiessa pienillä ja usein märiksi kuvatuilla kaksikkokosilla. Pienien saaristoristeilijöiden rooli korostui kilparadoilla. Sodan jatkuessa viranomaisten asettamat rajoitteet lievenivät ja niiden valvonta löystyi. Kilpapurjehduksia alettiin taas järjestää kaupunkien välillä. Tästä huolimatta nopeiksi havaitut pitkät mutta kapeat saaristoristeilijät vakiintuivat purjehtijoiden suosikeiksi. Yhtenä syynä oli todennäköisesti sodanaikainen ja sen jälkeinen materiaalipula, joka piti veneet maltillisen kokoisina, muutamaa isompaa purtta lukuun ottamatta.⁸

Airistollakin osa veneistä jäi ensimmäisinä sotavuosina laskematta veteen, mutta kilpailutoiminta oli silti melko aktiivista.⁹ Purjehduksen ollessa kiellettyä ulkomerellä helsinkiläiset saapuivat kilpailemaan rautateitse.¹⁰ Vaikuttaa siltä, että sota suosi Airistoa jopa Helsingin merialueiden kustannuksella, sillä sota-aikana Turun lähistöllä pidettiin haastekilpailuita monista keskeisistä palkinnoista. 22m²-pokaalista kilpailtiin useasti, ja vuonna 1917 kilpailuun osallistui Naantalin vesillä 22 venettä. Pokaalia oli tultu tavoittelemaan pääkaupunkiseudulta usean seuran voimin, mikä lisäksi haastajia oli myös Porista. Kaiken kaikkiaan regattaan otti osaa yli viisikymmentä venettä, yhdessätoista luokassa ja kymmenestä seurasta. Kilpailijoista 90% purjehti eri kokoisilla saaristoristeilijöillä. Vanhan amerikkalaisen säännön mukaisia aluksia oli kolme ja 10 mR-luokan veneitä kaksi. Naantalin redillä oli myös Suomessa lähes ainutlaatuinen William Fifen suunnittelema 12 mR-luokan Ierne. Ei ole tietoa, purjehtiko vene kilpailussa, mutta varmuudella se oli siihen ilmoittautunut.¹¹ Henrik Ramsayn mukaan aluksen omistaja Gustaf Estlander otti kilpailuun osaa toisella veneellä, 10 mR-luokan Irenellä.¹² Radalla nähtiin myös yksi kansainvälinen kuutonen, joka enteili jo tulevaa. 1920-luvun kuluessa niistä tuli merkittävin kilpaluokka Suomessa aina toiseen maailmansotaan saakka.¹³

Turkua ei kilpailupaikkana suosinut ainoastaan sen sijainti vaan myös sinne syntynyt veneiteollisuus. Koko Itämeren alueen parhaaksi mainittu veneveistämö Åbo Båtvarf oli perustettu Ruissalon Hevoskarille vuonna 1889. Vuosien saatossa veistämöllä suunniteltiin, rakennettiin ja korjattiin monia tunnettuja pursia. Kuuluisat purjehtijat halusivat säilyttää veneensä veistämön telakalla. Telakan ympärille muodostui näin jopa eräänlainen epävirallinen pääkaupunkilaisten Toukokuukerho, jonka jä-

senet tulivat keväisin seuraamaan uusien pursien veistämistä ja vanhojen vesille laskua. Maineeseen veistämön nosti 1920- ja 1930-luvuilla kuuluisat Westinin veljekset Zaké ja Bruno, jotka nähtiin usein myös kilparadoilla.¹⁴

Pääkaupunkiseudulla ensimmäinen maailmansota oli lähentänyt seuroja. Helsingin edustalla kaikki mahtuivat samalle radalle luokka- ja kielitaustasta huolimatta.¹⁵ Samoin kävi Turussa. On jopa mahdollista, että sisällissota lähensi porvarillisten Airisto Segelsällskapin (ASS), Åbo Segelklubbin (ÅSK)¹⁶ ja Turun Pursiseuran (TPS) jäseniä yli kielirajan.

Turun Työväen pursiseura sen sijaan oli eristäytynyt yhteistyöstä jo ennen ensimmäistä maailmansotaa. Se oli tietoisesti pysynyt poissa porvarillisilta kilpakentiltä. TTPS eristäytyminen jatkui aina 1940-luvun loppuun. Tähän ei vaikuttanut ainoastaan sisällissodan jälkeinen urheilun keskusliittojen hajaannus, vaan ratkaisu oli lähinnä ideologinen. Taustalla oli pelko seuran hallinnan päättymisestä porvarien käsiin.¹⁷ Vallananastamisen peikko on todennäköisesti vuoden 1905 yleislakon jälkeisen poliittisen aktiivisuuden ja kentän jakaantumisen perua.

Eristäytymisestä huolimatta myös TTPS:n jäsenet olivat aktiivisia kilpailijoita. Heidän kilpailunsa olivat vain seuran sisäisiä. Vaikka mielenkiintoa luokkakunnon mittaamiseksi välillä olikin, toinen työväestön purjehdusta rajoittanut tekijä oli veneiden määrä ja kunto. Kun ASS:n, ÅSK:n ja TPS:n venerekisterissä oli useita uusia ja yleensä hyväkuntoisia veneitä, TTPS:n venerekisterissä oli vain muutamia hyvin pieniä, vanhoja ja huonokuntoisia veneitä. TTPS:n jäsenten purjehdukset rajoittuivat lähinnä yhteysliikenteeseen Turusta seuratukikohtaan ja sen lähiympäristöön. Kilpailut olivat verrattain pieniä ja niihin ottivat osaa samat veneet vuodesta toiseen.¹⁸ Purjehdusta kohtaan lisääntyvä kiinnostus työväenluokassa tarjosi tilanteeseen kuitenkin helpotusta. 1920-luvun lopussa turkulaisille tarjoutui mahdollisuus kilpailla myös ulkopuolisia vastaan. Työväen Urheiluliittoon perustettiin vuonna 1927 purjehdus- ja soutujaosto. Kaksi vuotta aiemmin oli Helsinkiin perustettu myös oma työväen pursiseura HTPS (Helsingin Työväen Pursiseura). Turkulaisten ja helsinkiläisten vuosittaisista ystävyysotteluista tuli keskeinen yhteistyömuoto seurojen välillä 1930-luvulla.¹⁹

Turun pursiseuralaiset olivat ottaneet osaa muiden järjestämiin kilpailuihin jo ennen toista maailmansotaa ja myös jonkinasteista menestystä oli tullut. Alueen pursikilpailujen ehdoton ykkönen oli kuitenkin ollut

ASS. Se oli hallinnut kilpakehtää niin Airistolla kuin muuallakin. Seuran aluksia oli käynyt kisaamassa Helsingin ja Viipurin lisäksi Pietarissa ja Tukholmassa. ASS:llä oli lämpimät suhteet kaikkiin varhaisimpiin pursiseuroihin. Nyländska Jaktklubbenin (NJK), Airisto Segelsällskapin ja Wiborgs Läns Segelföreningin (WSL) yhteistyösuhdetta voi pitää erityisenä. Ennen ensimmäistä maailmansotaa seurat kisasivat lähinnä keskenään tärkeimmistä kiertopalkinnoista.²⁰ Yhteistyö NJK:n kanssa oli aloitettu jo vuonna 1871 Algössä, Tammisaarella.²¹ Seurojen yhteistyö jatkui alueella monen vuoden ajan ja niiden välistä yhteistyötä voidaan pitää myöhemmin suuren suosion saaneen Hangon regatan edeltäjänä. Jäsenkunta seuroissa oli varsin samankaltaista. Se koostui pääasiassa ruotsinkielisistä herrasmiehistä, joiden joukossa aateluus oli varsin tavallista.

ASS:n perustaminen liittyi kiinteänä osana varakkaimman porvariston ja aateliston elämäntapaan 1800-luvun puolessavälissä. Turun kaupunki oli alkanut vuodesta 1847 vuokraamaan huvilatontteja Ruissalosta, josta tuli suosittu kesänviettopaikka ylemmän luokan piirissä.²² Purjehdusmatkat olivat kuuluneet yläluokan harrastuksiin jo ennen tätä. Saaristolais-tyyppisen veneet olivat kuljettaneet omistajiaan kalastus-, metsästy- ja muille huviretkille saaristoon jo vuosia ennen yhdistystoiminnan alkua.²³ ASS:n perustaminen jatkoi tätä perinnettä Turussa.

Yhteiskunnan rakenteet olivat 1900-luvulle tultaessa muuttumassa. Vuosisadan ensimmäisinä vuosikymmeninä Ruissalon seurapiirielämä koki mullistuksen. 1920-luvun alussa jo lähes puolet huviloiden omistajista oli virkamiehiä, osa heistä suomenkielisiä.²⁴ Samaan aikaan ruotsinkieliset ylemmän luokan omistajat muodostivat omia saarekkeitaan, joihin he eristäytyivät kesäisin erottautuakseen muista Ruissalon kesänviettäjistä. Yksi näistä paikoista oli ASS:n paviljonki Pikku-Pukissa.²⁵ Ruissalon kesänviettäjien lisääntyessä Airisto Segelsällskap ei pystynyt tai pikemminkin ei välttämättä halunnut vastata ajan haasteeseen. Sen henki pysyi varsin aristokraattisena.

Keskiluokka oli alkanut vaurastua ja sitä kautta omaksumaan ylemmän luokan tapoja. Samoihin aikoihin TTPS:n perustamisen kanssa Turkuun perustettiin uusi pursiseura Arbetets Vänner i Åbo Segelklubb vuonna 1896. Uuden seuran taustalla vaikutti Arbetets Vänner -liike, jonka ideologia oli lähtöisin wrightiläisestä työväenliikkeestä. Seuran ajatusmaailma oli nimestään huolimatta varsin porvarillinen. Jäsenien

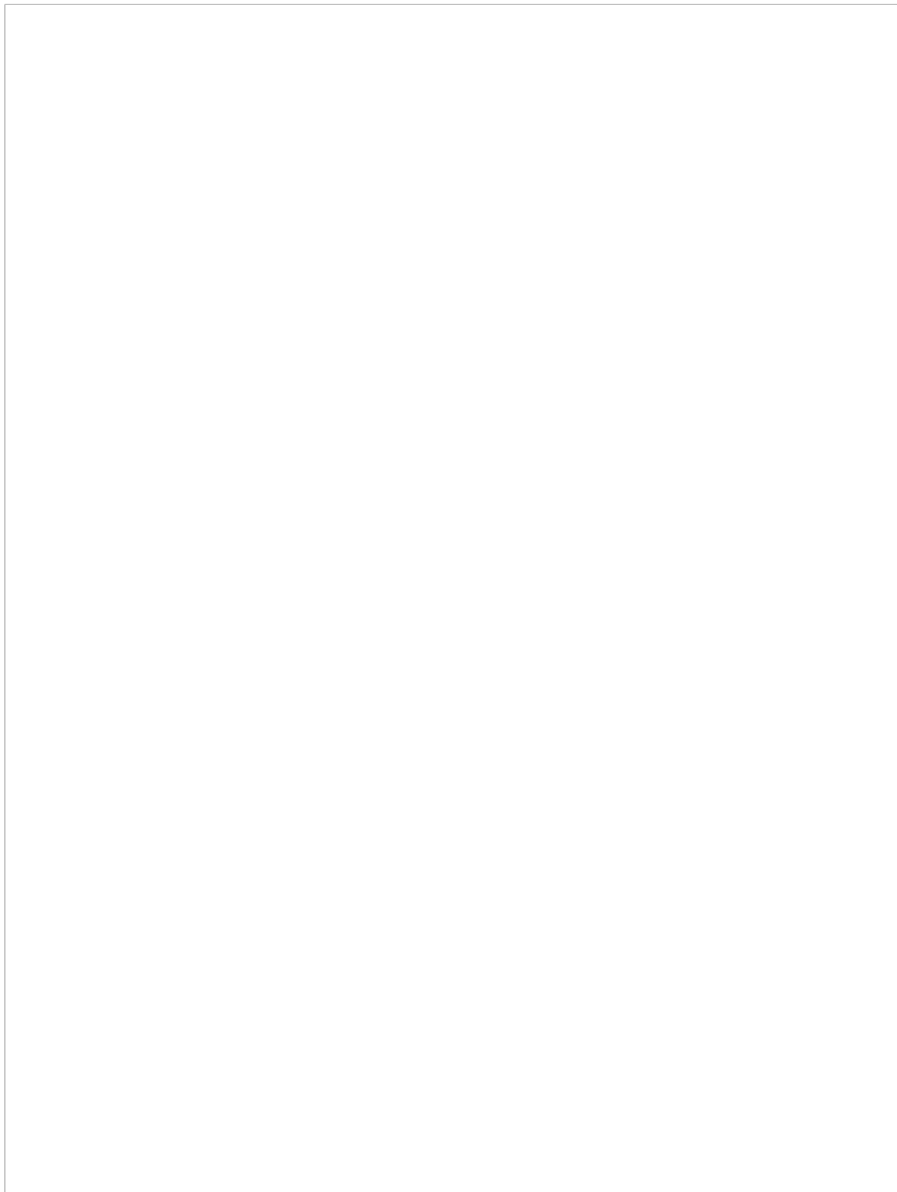
voidaan luonnehtia kuuluneen enemmän liberaaliin ruotsinkieliseen keskiluokkaan kuin vasemmistolaiseen työväenliikkeeseen.²⁶ Tärkeää kuitenkin oli, etteivät he kokeneet kuuluvansa samaan seuraan ASS:n jäsenistön kanssa. Tarkoitus ei ollut kuitenkaan kilpailla ruotsinkielisen väestön keskuudessa jäsenistöstä, vaan perustaa toiminta yhteistyöhön ASS:n kanssa.²⁷ Ruotsinkielisen keskiluokkaisen pursiseuran lisäksi Turkuun muodostui tarve suomenkieliselle pursiseuralle. Turun Pursiseura syntyi täyttämään tuota aukkoa vuonna 1906.²⁸

Turun Pursiseura haastaa

Turun pursiseuran taustalla vaikutti Turun Suomalainen Seura, jonka ydinjoukkoon perustajajäsenet kuuluivat.²⁹ Vielä 1916 Pursiseura Mainingin 10-vuotishistoriikissa pahoitellaan sitä tilannetta, että purjehdusurheilu ei saanut tuulta purjeisiinsa suomenkielisten parissa paikkakunnalla.³⁰ Tilanne kuitenkin muuttui menestyksen myötä. Turkulainen suomenkielinen porvaristo alkoi 1920-luvun alussa omaksua aikaisemmin yläluokkaisia tapoja. Uusilla huvilanomistajilla oli mielessään samat tavoitteet ja haavekuvat kuin edeltäjillään.³¹ Toisin kuin TTPS, joka sulkeutui peläten porvareiden valtaavan yhdistyksen, TPS:n jäsenet omaksuivat tapoja vanhoilta purjehtijasukupolvilta. TPS haastoi ASS:n sen omalla kotikentällä.

Turun Pursiseuran menestyksen nousua kohti kilparatojen huippua voidaan pitää huikeana. Vielä 1910-luvulla seuran merkitys paikkakunnalla oli lähes olematon ja vaikutuspiiri suppea. Itsenäisyyden koittaessa seura oli kuitenkin noussut suomalaisten pursiseurojen kärkijoukkoon. Jopa paikalliset ruotsinkieliset sanomalehdet ylistivät seuran menestystä. Merkkinä menestyksestä voidaan pitää myös ulkomaille suuntautuneita kilpapurjehdusmatkoja Ruotsiin ja Viroon.³²

Menestyksen myötä Turun pursiseuran jäsenistö laajeni ja siihen liittyi vanhoja purjehtijoita, jotka aiemmin olivat kuuluneet lähinnä paikkakunnan ruotsinkielisiin seuroihin.³³ Samaan aikaan jäsenistön sosiaalinen status nousi. Seuraan liittyi koulutettuja suomenkielisiä virka- ja liikemiehiä, aikaisemman jäsenistön koostuessa lähinnä alemman keskiluokan edustajista.³⁴ Luokkataustaerojen kaventuessa ASS:n, ÅSK:n ja TPS:n yhteistoiminta syveni, mutta samalla seurojen jäsenistö homogenisoitui



Saaristoristeilijä Kyllikki, tyypillinen 1920-luvun alun mahonkinen 40m²-luokan kilpavene, oli yksi Turun Pursiseuran maineikkaimmista pursista. Legendaarisen Zaké Westinin suunnittelema konstruktio toteutettiin Turun Veneveistämöllä. Vene ehti purjehtia seuran lipun alla vain vuoden 1923. Seuraavana vuonna Kyllikki kartutti Suomalaisen Pursiseuran palkintokaappia Lempo-nimisenä voittaen Leuto Pajusen kipparoimana TPS:n hallussa olleen Merirosvo-pokaalin. (TPS:n arkisto)

kielitaustaltaan. ASS:sta tuli nyt selvästi ruotsinkielinen, samoin ÅSK:sta, suomenkielisten siirtyessä Turun Pursiseuraan.

Vaikka kilpailumenestys oli hyvä, eivät Turun pursiseuralaiset käyneet ylimielisiksi vanhoja seuroja kohtaan. Seuran keskeisenä tavoitteena oli parantaa suomenkielen asemaan ruotsinkielisten hallitseman purjehdusurheilun piirissä. Suomen Purjehtijaliittoa (SPL) perustettaessa vuonna 1906 ainut siihen liittynyt suomenkielinen seura oli Pääjängteen Pursiseura.³⁵ Tästä huolimatta Purjehtijaliiton kiertokirjeet lähetettiin niin ruotsiksi kuin suomeksi.³⁶ Toimijana SPL:a voidaankin tässä suhteessa verrata viranomaisiin, jotka toimivat molemmilla suuriruhtinaskunnan kielillä, ruotsin hallitessa päivittäistä työskentelyä. Lausunnoissaan TPS:n johtokunta oli varsin sovitteleva. Niissäkin tapauksissa, joissa haluttiin parantaa suomenkielen asemaa, korostettiin aina toista kotimaista kieltä purjehtijoiden kielenä.³⁷ Asenne oli kuitenkin astetta tiukempi kuin helsinkiläisillä purjehtijatovereilla Suomalaisessa Pursiseurassa (SPS). Jos heille kieli oli enemmänkin väline kuin päämäärä ja seuran nimen pääpaino oli sen jälkimmäisellä osalla,³⁸ painottivat turkulaiset kielipäämäärää.³⁹

Vaikka suomenkielisen kansanosan varallisuus vähitellen kasvoi, ei purjehdus silti ollut mitenkään edullinen laji. Yksi keskeisimmistä syistä, miksi TPS ja ÅSK pystyivät haastamaan ASS:n kilparadoilla, oli juuri saaristoristeilijöiden yleistyminen. Vaikka varallisuus oli kasvanut, harvalla oli varaa hankkia itselleen purjevene, saati kilpakuntoinen sellainen. Vain muutamilla vanhojen rahasukujen edustajilla oli suurempia pursia ennen 1930-luvun puoltaväliä. Moni uusi vene saatiinkin seuran rekisteriin arvontavenemenettelyllä.

On hyvin yleistä, että nopeaa nousua seuraa romahdus. Kuin entellen tulevaa Turun Pursiseuran vuoden 1920 vuosikertomus loppuu muistutukseen ”...’älä hellitä’.”⁴⁰ Olikohan vuosikertomuksen laatijalla mielessä, että rajallisesta vapaa-ajasta kilpailivat myös muut harrastukset. Esimerkiksi autoilu yleistyi ja oli osaltaan kilpailemassa nuorten ja vanhempienkin miesten ajankäytöstä.⁴¹ Muistutuksesta huolimatta kilpailutoiminta jatkui vireänä vielä muutaman vuoden, mutta vuosikymmenen loppua kohden toiminta selvästi hiipui TPS:n jäsenistössä. 1920-luvun lopun lama-aika romahdutti seuran toiminnan useiksi vuosiksi. Tässä suhteessa ASS ja ÅSK pärjäsivät paremmin. ASS:n toiminnassa voidaan havaita pientä hiipumista hetkellisesti laman syvimpinä vuosina, mutta vanha raha kesti uutta paremmin maailmantalouden koettelemukset. Uusia aluksia ei rakennettu entisten tapaan, mutta toiminta jatkui vakaana.⁴²

Autoilun yleistyessä motorisoitui myös veneily. Villitys jäi lyhytaikaiseksi ainakin kilpailutasolla, mutta se antoi eloa TPS:n toimintaan. Vuosina 1932–1934 moottorivenekilpailuita pidettiin useita. Samaan aikaan purjehduskilpailut jäivät seuran osalta varsin ponnettomiksi, vaikka naapuriseurojen veneet purjehtivatkin innokkaasti. Edes 1930-luvun uusi yksityisluokka Hai ei herättänyt suuria intohimoja ennen toista maailmansotaa. Hiljaiselosta huolimatta hetkellisiä valonpilkahduksia nähtiin esimerkiksi vuonna 1937 ÅSK:n viettäessä 40-vuotisjuhliiaan. Ilo jäi kuitenkin lyhyeksi, sillä esimerkiksi vuoden 1939 omaan kilpapurjehdukseen ei ottanut osaa yhtään omaa venettä.⁴³ Toisen maailmansodan jälkeen Airistolla, kuten koko maassa puhalsivat jo uudet tuulet.

Paras voittakoon!

Suomessa elettiin 1920-luvulla urheilun ensimmäistä suuruuden aikaa. Yleisurheilijat keräsivät kirkkaita mitaleja kisoista toiseen, mutta myös purjehtijat onnistuivat pääsemään palkinnoille merkittävässä kilpailuissa. Tukholman olympialaisista 1912 tuliaisina oli hopeaa 10 mR-luokassa ja pronssia 12 mR-luokassa. Ajan henkeä voi luonnehtia kilpailupainotteiseksi.⁴⁴

Herättääkseen innostusta ja aktivoidakseen jäsenistöään seurat perustivat kiertopalkintoja. Ne jakautuivat ikuisesti kiertäviin ja yleensä kolmella voitolla omaksi saataviin. Palkintoa perustettaessa määriteltiin veneiden mittaustapa ja se, kilpailtiin palkinnosta seuran sisäisesti tai oliko kyseessä avoin kilpailu, johon myös muut seurukset saattoivat ottaa osaa. Tärkeiksi tapahtumiksi muodostuivat haastekilpailut, joissa edellisen kerran voittaja asetui puolustamaan voittoa haastajaa vastaan. Usein haastajia oli niin monta, että heidän välillään pidettiin karsinnat ennen varsinaista koitosta. Joskus haastaja ei saapunut paikalle ja näin edellisuoden voittaja purjehti radan ja sai näin uuden kiinnityksen palkintoon.⁴⁵

Palkinnot toimivat seurojen ja niiden edustaman aatteen tai taustan menestyksen symboleina. Niitä tavoiteltiin usein varoja ja vaivoja säästämättä. Purjehduskilpailuista kirjoitettiin sanomalehdissä, ja ne olivat oman aikansa seurapiiritapahtumia, joissa yleisöllä oli muutakin viihdy-

kettä kuin katsella merellä kisaavia veneitä. Usein paikalle oli järjestetty kanttiini ja silloin tällöin myös torvisoittoa. Airiston pohjoispäässä oleva pieni Viittakari-niminen saari oli toiminut kilpailuiden keskuksena jo 1860-luvulta lähtien.⁴⁶ Vuonna 1923 TPS rakensi sinne palkintotuomareille tarkoitettun toimitsijapaviljongin tuulen ja sateen suojaksi.⁴⁷ Myöhemmin siitä myytiin osuudet alueen muille pursiseuroille, myös TT-PS:lle.⁴⁸ Usein kilpailut päättyivät toverilliseen iltamaan pursiseurojen paviljongeissa. Airiston seuroja pidettiin vieraanvaraisina ja ilmapiiriä lämminänä. Oman seuran, kaupungin ja veneen kunniasta pidettiin huolta.⁴⁹

Kilpapurjehdus sai Suomessa vaikutteita ulkomailta, lähinnä Ruotsista, mutta myös Englannista ja Yhdysvalloista. Esikuvana kiertopalkinnoille toimi maailman vanhin edelleen kiertävä palkinto, America's Cup, jonka voitosta kisattiin ensimmäisen kerran Isle of Wightin vesillä vuonna 1851. Kilpailun America-vene oli ylivoimainen verrattuna vastustajiinsa. Sen lipuessa maaliin kilpailun suojelijana ja palkinnon lahjoittaja toiminut kuningatar Victoria tiedusteli lippueupseeriltaan, mikä alus olisi tulossa toiseksi, sai hän tarinan mukaan vastauksen: ”Ah, Your Majesty, there is no second.”⁵⁰

Legenda jäi elämään purjehduspiireissä ympäri maailmaa ja heijastelee vallalla ollutta käsitystä voiton tuomasta kunnian ja tärkeydestä. Voitto oli merkki seuran kyvykkyydestä usein hyvinkin tasaväkisessä kilpailussa, ja hävinnyt osapuoli koki karvaana palkinnon siirtymisen toisen seuran trofee-kaappiin. Menetyt herätti keskustelua seuran sisällä ja nostatti henkeä palkinnon saattamiseksi taas kotiin. Häviö saatettiin tulkita myös tappioksi omalle aatteelle. Välillä palkinnon hankkiminen takaisin osoitautui hankalaksi eikä sen päätyminen kauas kotivesiltä ollut tavatonta. Näin myös Airistolla, sillä helsinkiläiset ja ruotsalaiset kävivät tuon tuosta kisaamassa Turun vesillä. Kilpailuretki itään tai etelään saattoi koitua rankaksi kokemukseksi. Kaikesta huolimatta ”poikien” kotiin tuominen koettiin tärkeäksi.⁵¹

Tunnetuimpien kiertopalkintojen voittajilla oli mahdollisuus ohjata purjehdusurheilun kehitystä. Usein palkintojen lahjoittaja oli määritellyt kiertopalkinnon säännöt melko tarkasti, mutta lähes yhtä usein palkinnot antoivat mahdollisuuden tulkintaan, jolloin kyettiin saamaan hienoista etua kilpailussa ja näin ollen myös palkinnon pitämisessä itsellä. Säännöt saattoivat mahdollistaa alustyyppin valinnan itselle edulliseksi tai kilparadan sijoittamisen sellaiseen paikkaan, jonka tuntemus antoi kotiedun. Ai-

risto tunnettiin haastavana kilpapaikkana, jonka virtaukset ja oikukkaat tuulet auttoivat turkulaisia.⁵²

Kilpailu ei 1920- ja 1930-luvuilla ollut ainoastaan purjehtijoiden välistä, vaan myös radan ulkopuolella, suunnittelupöydillä, kilvoiteltiin. Luokat kehittyivät kovaa vauhtia, eikä useamman vuoden vanhoilla veneillä kyetty enää voittamaan kilpailuja, ei ainakaan kansainvälisissä regatoissa.⁵³ Voidaan siis pitää pienenä ihmeenä, että TPS:n kaltainen nuori seura pystyi haastamaan vanhemmat seurat ja nousemaan kilpapurjehduksen huipulle. Aika oli sille otollinen.

Veneiden rakennuskustannukset nousivat koko ajan maailmansotien välisenä aikana. Tämä johti siihen, että 1920-luvun alussa kuutoset korvasivat isommat luokat Suomessa. Ne nousivat tärkeään asemaan myös kansainvälisessä kilpailussa.⁵⁴ Kustannusten edelleen noustessa kilpapurjehtijat siirtyivät taas pienempään luokkaan. Ratkaisuksi oli jo pitkään tarjottu yksityyppiluokkia, ja esimerkiksi vuonna 1930 esitelty Hai oli vastaus tähän ongelmaan. Monet varakkaammat kilpapurjehtijat tosin vierastivat yksityyppiluokan ajatusta, jossa kaikki veneet olisivat olleet samanlaisia, toisin kuin konstruktioiluokissa, joissa veneiden välillä saattoi olla huomattavia eroja. Legendaarisen maineen saavuttaneen vene-suunnittelijat Nathanael Herreshoffin suuhun on sovitettu seuraava to-kaisu: ”The problem with one-design racing is that usually the best sailor wins...”. Oli tämä lausahdus totta tai ei, tiivistyy siihen varmasti monen vanhemman sukupolven kilpapurjehtijan pelko.

Kilpa syö matkapurjehdusta

Edellä on pyritty tuomaan esiin syitä siihen, miksi kilpapurjehdus nousi lajin keskiöön ensimmäisen maailmansodan jälkeen ja miten sen kenttä muotoutui lähinnä Airistolla, mutta myös koko maassa, matkapurjehduksen jäädessä lähes koko seuratoiminnan ulkopuolelle. On tärkeää pohtia, miksi matkapurjehduksen suosio oli niin vähäistä verrattuna kilpapurjehdukseen.

Vanhat lajin harrastajat eivät kadonneet minnekään, vaikka ensimmäinen maailmansota piti purret maissa ja osa niistä tuhoutui käyttökelvottomiksi. Maailmasotien väliseltä ajalta on viitteitä satunnaisista pidemmisi-



Toisen maailmansodan jälkeen yleistynyt edullinen ja kestävä Hai-vene mahdollisti tasavertaisen kilpailuasetelman kaikille purjehtijoille varallisuudesta riippumatta. Kuvassa Hai-veneiden luokkalähtö vuonna 1947 Viittakarinn edustalta Aairistolla. (TPS:n arkisto)

tä purjehdusmatkoista sisempiä saaristoväyliä pitkin. Näyttää siltä, että monet veneenomitajat tekivät edelleen viikonloppupurjehduksia läheisiin kohteisiin.⁵⁵ Kaikkien Turun alueen seurojen ohjelmissa mainitaan lähes joka vuosi jonkinlainen yhteismatkapurjehdus tai -kilpailu. Usein ne liittyivät yhteen. Nämä lähikohteisiin, Nauvoon, Hakkeenpähän ja Rymättylään tehdyt retket kestivät yleensä yhden päivän, maksimissaan

yön yli. Luonteeltaan ne olivat enemmänkin kokoontumisia kuin pitkänmatkan purjehduksia. Purjehduksissa oli vielä merkkejä niistä rippeistä, jotka periytyivät ensimmäisten pursiseurojen manööveripurjehduksista, joissa purjehdittiin eskaaderina kuin sotalaivastossa ikään.⁵⁶

Perillä pidettiin usein syömingit ja ohjelmassa oli tanssia ja muuta hupia. Mukaan otettiin myös henkilöitä, jotka eivät itse omistaneet venettä. Pidemmille matkoille antauduttiin vain matkan suuntautuessa ulkopaikkakuntalaisten kilpailuihin, Helsinkiin, Viipuriin, Tallinnaan tai Tukholmaan. Syynä matkapurjehduksen vähenemiseen saattoi olla se, etteivät rannikkoristeilijät olleet omiaan matkapursina. Moni kuutonen oli varsin karu sisustukseltaan.⁵⁷

Seurojen matkapurjehdukseen nivoutui lähes aina kilpailu. Turun alueen seuroilla oli jopa matkapurjehduskilpailu *Turun Sanomien* lahjoittamasta Hakkeenpään Haarikasta ja Pokaalista vuosina 1919–1926. Vaikka TPS voitti molemmat kiertopalkinnot itselleen vuoteen 1923 mennessä, kilpailu jatkui vuoteen 1926 vuoteen asti.⁵⁸ Kilpailun ylikorostuneisuus kuitenkin harmitti osaa jäsenkuntaa. Osittain tästä syystä syntyi seuroihin kapinaliikkeitä, jotka halusivat korostaa pitkänmatkanpurjehdusta. Mitä ilmeisimmin pääkaupunkiseudulla kiistasta tuli niin avoin, että osa matkapurjehtijoista erosi Suomalaisesta Pursiseurasta ja perusti matkapurjehdukseen suuntautuneen Merenkävijät ry:n vuonna 1922.⁵⁹ Vastavaa kiistaa ei löydy Turusta, mutta seurojen arkistoista löytyy viitteitä siitä, ettei kilpailuhenkisyyttä katsottu aina hyvällä.

Merkkinä matkapurjehduksen noususta voi pitää myös sitä, että vuoden 1933 marraskuussa Helsingissä perustettiin ruotsalaisten esikuvan innostamana matkapurjehduksen edistämiseksi Merikarhut, Suomen matkapurjehtijain yhdistys – Sjöbjörnarna, långfärdsseglareförening i Finland. Hanke ei ollut pelkälle tuulelle perustettu, sillä sen taustalta löytyvät pääkaupunkiseudun suurseurat NJK, HSS, SPS, HSK ja Merenkävijät. Vuosikymmenen mittaan mukaan liittyi myös turkulaisia, joiden osuus jäsenmäärästä jäi tosin noin kymmeneen prosenttiin, Helsingin ja lähiympäristön edustajien muodostaessa lähes 60% jäsenistöstä.⁶⁰

Vasta 1930-luvulla uusien kestävämpien ja merikelpoisten alusten myötä matkapurjehdus alkoi kukoistaa uudelleen. Turun Veneveistämölle syntyi tuolloin vain matkapurjehdukseen tarkoitettuja huomattavan järeitä pursia. Veneet varustettiin usein apumoottorein ja muukin varustelu oli huipputasoa. Sisustuksen yksityiskohdat olivat tarkoin mietittyjä

ja veneistä löytyi usein wc, keittiö ja joskus jopa keskuslämmitys.⁶¹ Ennen toista maailmansotaa Turun Veneveistämöllä näkivät meren kajastuksen monet tunnetut matkapurjet: Göran Schildtin tunnetuksi tekemä Daphne, akateemikko Väisälän Johanna, Gotland Runt -avomerikilpailuun suunnitellut Vanora ja Tehania sekä juuri ennen toista maailmansotaa valmistunut Henrik Ramsayn Regina.⁶²

Vaikka uusia venekonstruktioita tehtiin, lopulta myös monet vanhat isommat ratakilpaveneet päätyivät retkikäyttöön. Useita kuutosia ja vanhoja kaseja ruffattiin, minkä lisäksi myös saaristoristeilijöitä tavattiin Merikarhujen rekisterissä.⁶³ Merkkejä matkapurjehduksen noususta voi löytää myös ASS:n säilyneistä matkakertomuksista, joita alkoi ilmestyä jo 1920-luvun lopussa. Pidempitä, ulkomaille ulotettuja ja useamman viikon kestäneitä matkoja tehtiin 1930-luvulla aina Norjaan ja Tanskaan saakka.⁶⁴

Pidemmät matkapurjehdukset olivat harvojen hupia, jota rajoittivat niin käytössä ollut vapaa-aika kuin varallisuus. Vasta laman jälkeisen noususuhdanteen tuoma vauraus 1930-luvulla mahdollisti suuremmat purjet.⁶⁵ Matkapurjehdukseen vaikutti myös työaikalainsäädäntö. Vuonna 1922 säädettiin Suomessa työsopimuslaki, jossa vuosiloma ulotettiin kaikkiin yhteiskuntaluokkiin. Työläiset saivat neljästä seitsemään päivään lomaa vuodessa, ja oli hyvin tavallista, että loman sai pitää kesällä. Vapaa-päivät kuuluivat kuitenkin kotikaupungin lähellä, sillä suurimmalla osalla ei ollut varaa matkustaa pidemmälle. Yhtä tavallista oli, että vapaa-päivät käytettiin lisäansion hankkimiseen.⁶⁶ Pidempitä purjehduksia rajoittivat myös kuusipäiväinen työviikko, jolloin purjehtimiselle jäi aikaa vain lauantai-iltapäivä ja sunnuntai. Edellä mainitut realiteetit olivat omiaan korostamaan kilpapurjehdusta erityisesti paikallisesti. Pohjoisen Airiston kilparadat olivat lähellä ja vaivattomasti tavoitettavissa.

Tyvenessä

Kilpapurjehdus oli maailmansotien välisenä aikana erittäin vilkasta, mutta toinen maailmansota tai paremminkin sitä seuranneet taloudelliset suhdanteet ajoivat monet purjehtijat ahtaalle. Sota ja sen seuraukset kilpapurjehtijoille kohdistuivat pahimmin juuri siihen ryhmään, joka oli 1920-luvulla noussut haastamaan vanhat seurat.

Vaikka paikallinen purjehdustoiminta pysyi ajoittain vilkkaana 1940-luvun lopulla, kaupunkien väliset suuret kilpapurjehdukset vähenivät. Yksi merkittävimmistä tekijöistä oli Porkkalan vuokraaminen Neuvostoliiton tukikohdaksi. Aluksi alueen läpi pääsi kauppalaivan hinauksessa, mutta lopullisten rauhanehtojen astuessa voimaan alue tuli kiertää avomerren kautta, mikä ymmärrettävästi rajoitti yhteyksiä vanhojen kilpakumppanien välillä.⁶⁷

Varakkaimmat purjehtijat saattoivat sodan jälkeen hankkia uuden, ajanmukaisen veneen, mutta kaikille se ei ollut mahdollista. Monet alukset olivat olleet kuivilla sodan aikana, moni oli tuhoutunut ilmapommituksissa tai veneiden lyijykölit oli otettu sotatalouden palvelukseen. Pääomien tarpeessa olleet veneiden omistajat myivät veneitään ulkomaille, lähinnä Ruotsiin, mutta myös Yhdysvaltoihin.⁶⁸ Kaikesta huolimatta monet seurat nousivat talkoovoimin sodan alhosta yllättävän nopeasti. Yksityyppiluokat vahvistivat asemaansa ja varakkaimmat purjehtijat jatkoivat 1930-luvun puolella aloitettua matkapurjehdusta.

Maailemansotien välinen ajanjakso oli purjehduskilpailuiden kannalta erittäin vilkasta aikaa. Vapaa-ajan rajallisuus ja ajan henki suosivat kilpapurjehdusta. Menestyminen kilparadoilla mahdollisti myös aatteellisen vaikuttamisen lajin parissa. Luokka, varallisuus, kieli ja aate olivat jatkuvasti läsnä kilpailuissa. Tämä ei kuitenkaan estänyt yhteistyötä eri seurojen välillä.

Arkistot

Naantalin purjehdusseuran arkisto 1915–1960, yhdistyksen hallussa.

Turun maakunta-arkisto (TMA), Turun Pursiseura ry.

Turun Työväen Pursiseuran arkisto, yhdistyksen hallussa.

Åbo Akademis bibliotek (ÅAB), Turku. Handskriftavdelningen: Airistosegelsällskap.

Kirjallisuus

Anttila, Anu Hanna. 2005. *Loma tehtaan varjossa. Teollisuustyöväestön loma- ja vapaa-ajan moraalisaätely Suomessa 1930–1960-luvuilla*. Bibliotheca Historica 93, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki.

Ennekari, Risto. 2006. *150 år Medvind: Segelföreningen i Björnebog BSF r.f. 1856–2006*. Segelföreningen i Björneborg: Björneborg.

Hiiterä, Jarkko, Kangasniemi, Pekka, Saarelainen, Juhani. 2008. Purjehditaan kilpaa. *Ulos merelle! Turun Pursiseura ry. 1906–2006*. Turun Pursiseura ry.: Turku.

Kaira, Lauri. 2014. *Purjehdus ja vapaa-aika – Turkulaiset pursiseuran vapaa-ajan vieton näyttämönä vuosina 1918–1940*. Kansallinen Itämeritutkijoiden foorumi 2013, Centrum Balticum: Turku.

Kaukiainen, Yrjö. 2003a. Matkapurjehduksen varhaiset vaiheet Merikarhut – *Sjöbjörnarna. 70 vuotta matkapurjehdusta*. Toim Lounasmeri, Matti et al. Merikarhut ry: Helsinki.

Kaukiainen, Yrjö. 2003b. Merikarhut perustetaan – *Sjöbjörnarna. 70 vuotta matkapurjehdusta*. Toim Lounasmeri, Matti et al. Merikarhut ry: Helsinki.

Kaukiainen, Yrjö. 2003c. Toiminta lähtee käyntiin – *Sjöbjörnarna. 70 vuotta matkapurjehdusta*. Toim Lounasmeri, Matti et al. Merikarhut ry: Helsinki.

Kaukiainen, Yrjö, Lehesmaa, Esko, Leino-Kaukiainen, Pirkko. 1988. *Suomalainen pursiseura 1913-1988*. SPS: Helsinki.

Kujanen, Hannu. 1997. Herrasväen harrastuksesta jokamiehen urheiluksi. Purjehdusurheilun synty ja järjestäytyminen Turussa. Vares, Vesa (toim.): *Turun Historiallinen Arkisto 51, Urheilu ja historia*: Turku.

Leino, Pirkka, Klippi, Yrjö ja Aromaa, Juha. 2007. *Purjehtivat klassikot. Suomalaiset puupurjeveneet Saaristoristeilijöistä Optimistijollaan*. Werner Södersröm Osakeyhtiö, Helsinki.

Leino, Pirkka. 2009. *Unelmien puuveneet Daphnesta Huh-Mariin*. Werner Södersröm Osakeyhtiö, Helsinki.

Leino, Pirkka, Saarinen, Jarmo. 2011. *Parhaat veneet tehtiin Turun Veneveistämöllä - Åbo Båtvarf 1889–1954*. Oy Litorale Ab: Espoo.

Liewendahl, Ingvard, Alftan Harald, Barck, Pekka. 1992. *Sexornas Jakt*. Finlands 6 mR – förbund r.f.: Helsingfors.

Mustelin, Göran-Fredrik. 1965. *Airisto Segelsällskap i Åbo r.f. 1865–1965*. Airisto Segelsällskap i Åbo: Turku.

- Rosengren, Carola. 2003. *Kesäksi Ruissaloon!* k&h, kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turun maakuntamuseon julkaisuja 8: Turku.
- Rosengren, Carola. 2004. Irti Urbaanista! Huvila- ja ulkoilmaelämää Ruissalossa. Mäkikalli, Maija, Ulrika Grägg (toim.): *Moderni Turku 1920- ja 1930-luvuilla.* k&h, kulttuurihistoria, Turun yliopisto: Turku.
- Rosengren, Carola. 2005. *Uhelmana kesä – Huvilaelämä Ruissalossa 1910-luvulla.* k&h, kulttuurihistoria, Turun yliopisto: Turku.
- Sivula, Anna. 1996. *100 vuotta vapailla vesillä, Turun Työväen Pursiseura 1896–1996.* Turun Työväen Pursiseura ry., Turku.
- Talvio, Pekka. 2008. Seuratoimintaa purjehduksen hyväksi. *Ulos merelle! Turun Pursiseura ry. 1906–2006.* Turun Pursiseura ry.: Turku.
- Thompson, Winfield, M, Lawson, Thomas. 1902. *The Lawson History of the America's Cup - A Record of Fifty Years.* Thomas Lawson: Boston.

Viitteet

- 1 Kujanen 1997, 228–229.
- 2 *Finlands Segelföreningar* 1896, V–VI.
- 3 Kaukiainen 2003a 16.
- 4 Kujanen 1996, 226–230; Kaukiainen 2003a 12–17; Rosengren 2003, 97; Ennekari 2006, 17.
- 5 Kaukiainen 1988, 6–14.
- 6 Rosengren 2004, 215–216. Kaira 2014, 13.
- 7 Kaukiainen et al. 1988, 3.
- 8 Ramsay 1947, 95–107.
- 9 Hiiterä, Kangasniemi ja Saarelainen 2008, 189; Talvio 2008, 60.
- 10 Ramsay 1947, 101; Hiiterä, Kangasniemi ja Saarelainen 2008, 189.
- 11 Protokoll & handlingar hörande till kappseglingen 1917, NPS; Ramsay 1947, 103.
- 12 Ramsay 1947, 103.
- 13 Leino, Klippi ja Aromaa 2007, 76.
- 14 Leino 2009, 12–13; Leino ja Saarinen 2011, 8–26.
- 15 Ramsay 1947, 108.
- 16 Perustettu nimellä Arbetets Vänners i Åbo Segelklubb. Nimi kuitenkin vakiintunut jo Åbo Segelklubiksi viimeistään 1917.
- 17 Pöytäkirja T.T.Y. Urheilu ja Pursi-seuran kokouksesta 9p: marraskuun 1916. T. T. Y. Urheilu- ja Pursi-seuran Pöytäkirjat.
- 18 T. T. Y. Urheilu- ja Pursi-seuran Pöytäkirjat.
- 19 Sivula 1996, 24.
- 20 Årberettelser 1865–1949, kirjeenvaihto 1865-1949, ASS.

- 21 Mustelin 1965, 29; Kujanen 1997, 228.
- 22 Mustelin 1965, 18; Brunow-Ruola 2001, 160–161.
- 23 Kujanen 1997, 226–227; Kaukiainen 2003a, 15.
- 24 Rosengren 2005, 15–17.
- 25 Rosengren 2003, 96–97.
- 26 Kujanen 1997, 234–235.
- 27 Mustelin 1965, 58–59
- 28 Perustettu nimellä Pursiseura Maininki vuonna 1906, mutta nimi vaihdettiin vuonna 1916.
- 29 Pursiseura Mainingin perustamisesta kirjoitettu asiakirja 1906, TPS Cb 2, TMA.
- 30 Pursiseura Maininki 1906–1916, 8.
- 31 Rosengren 2005, 17–18.
- 32 TPS:n vuosikertomus toimintakausilta 1917–1940, TPS Cb 2 ja Cb3, TMA.
- 33 TPS:n vuosikertomus toimintakausilta 1917–1940, TPS Cb 2 ja Cb3, TMA.
- 34 Turun Pursiseuran jäsentiedot 1906–1940.
- 35 FSF-SPL Circulär-Kiertokirje N:o 1, 1906, ASS.
- 36 FSF-SPL Circulär-Kiertokirjeet 1906–, ASS.
- 37 Esim. 25.4.1925 Turun Pursiseuran kirje Airisto Segelsällskapetille koskien purjehdusviikkoa, ASS.
- 38 Kaukiainen et al. 1988, 14–15.
- 39 TPS:n vuosikertomus toimintakausilta 1917–1940, TPS Cb 2 ja Cb3, TMA.
- 40 Turun Pursiseuran toimintakertomus vuodelta 1920, Cb2, TPS, TMA.
- 41 Talvio 2008, 90.
- 42 Årsberättelser 1920–1940, ASS.
- 43 TPS:n vuosikertomus toimintakausilta 1917–1940, TPS Cb 2 ja Cb3, TMA; kts. myös Hiiterä, Kangasniemi ja Saarelainen 2008, 204–207.
- 44 Kaukiainen 2003a, 33.
- 45 ASS:n, TPS:n, ÅSK:n ja TTPS:n vuosikertomukset 1865–1940. Myös Ramsay 1947, Passim.
- 46 Kujanen 1997, 227.
- 47 TPS:n vuosikertomus toimintakausilta 1921, 1922 ja 1923, TPS Cb 2, TMA.
- 48 Talvio 2008, 86.
- 49 Ramsay 1947, 81.
- 50 Thompson and Lawson 1902, 29.
- 51 ASS:n, ÅSK:n, ja TPS:n vuosikertomukset 1896–1940.
- 52 Ramsay 1947, 80–81.
- 53 Ramsay 1947, 227–238.
- 54 Leino, Klippi ja Aromaa 2007, 76.
- 55 Kaukiainen 2003a, 33–34.

- 56 Ennekari 2006, 28-37.
- 57 ASS:n, ÅSK:n ja TPS:n vuosikertomukset ja kirjeenvaihto 1917–1941; Ramsay 1947, 214–215; Kts. myös Sivula 1996, 28.
- 58 TPS:n vuosikertomukset 1917–1927, TPS Cb 2, TMA.
- 59 Kaukiainen et al. 1988, 23–25.
- 60 Kaukiainen 2003b, 44–53 ja Kaukiainen 2003c 54–58.
- 61 Leino 2009, 12–13.
- 62 Leino ja Saarinen 2011, 112–133.
- 63 Kaukiainen 2003c, 62.
- 64 Matkapurjehduskertomukset 1930-luvulta, ASS.
- 65 Kaukiainen 2003c, 65.
- 66 Anttila 2005, 86–91.
- 67 Hiiterä, Kangasniemi ja Saarelainen 2008, 210.
- 68 Liewendahl, Alftan och Barc 1992, 55.