

Ilse Frederiksen

Saimaan aluksia ja höyrylaivakoulutusta

Kavassi VIII. Saimaan Purjehdusyhdistyksen julkaisusarja. Toim. Juhani Hakkarainen. Savonlinna, Saimaan Purjehdusyhdistys, 2006. 84 s.

Uusi Kavassi todistaa vääräksi väitteen, ettei sisävesiliikenteen historiaa voi kirjoittaa. Kirjoittajat ovat luopuneet käsityksestä, että vain institutionaalinen historiankirjoitus on oikeaa ja siirtyneet mikrohistorian tasolle, jossa tarkastellaan sisävesiliikennettä myös aikanaan eläneiden henkilöiden näkökulmasta.

Sakari Auvinen on kirjoittanut kaksi artikkelia Saimaan rahtiliikenteestä. Ensimmäinen artikkeli käsittelee Saimaan kanavan rahtikuljetusta yleisesti, toinen keskittyy voin kuljetukseen. Auvinen on tehnyt perusteellisen selvityksen autonomian ajan voin kuljetusmääristä, säiden ja suhdanteiden vaikutuksista voin vientiin ja voinviejämäiden kilpailusta ja siitä, miten Pohjois-Savossa vastattiin amerikkalaisen ja galitsialaisen halpavoin asettamiin haasteisiin. Kirjoittaja on perehtynyt voin kuljetuksiin käytettyihin aluksiin ja niissä olleisiin voin kuljetusongelmiin.

Leena Rossin artikkeleista ensimmäinen käsittelee sisävesihöyryjen laivurien koulutusta autonomian ajalla ja toinen itsenäisessä Suomessa ennen toista maailmansotaa. Kolmas artikkeli on laivurikoulun oppilaan elämäkerta. Merimieskoulut valmistivat laivureita pieniin sisävesi- ja rannikkohöyrylaivoihin. Koulutustarve oli tullut ilmeiseksi, kun höyrylaivat olivat ajaneet kareille ja törmäilleet toisiinsa ja laitureihin. Koulut olivat toiminnassa purjehduskauden ulkopuolella. Artikkeli selvittää lukusuunnitelmat ja myös sen, miten eri koulut olivat mukautuneet oman alueensa tarpeisiin. Esim. Sortavalan merikoulun oppiaineisiin kuului venäjän kieli, koska siellä valmistuneet tähtäsivät Laatokalle. Kirjoittaja kytkee nämä koulut valtamerilaivoihin päällystööä valmistaneiden merikoulujen kehitykseen. Artikkeli "Laivamiehen kohtalo" on Savonlinnan merimieskoulusta valmistuneen kerimäkeläisen Jalmari Kupiaisen tie höyryhinaajan kansimiehestä laivuriksi. Hänen uransa höyrylotja Lipon perämiehenä jäi lyhyeksi, sillä hän sai surmansa kansalaissodan melskeissä. Mikrohistoriallinen näkökulma

elävöittää laivurikoulutusta. Kertomus nousee kreikkalaisen murhenäytelmän tasolle, kun erittäin etevä ja juuri pätevöitynyt sankari saa surmansa ajan poliittisessa kuohunnassa.

Jorma Tuomi-Nikula jäljittää salaperäistä "konevoimaista alusta Josefia" vuodelta 1795. Pulma oli Ruotsin ja Venäjän välisen rajan sekavuus, Puumalan salmi kun haittaisi venäläisten vesiliikennettä, koska se kuului Ruotsille. Kenraali Suvorov, jonka keisarinna Katariina II oli lähettänyt alueelle, kaivatutti kolme kanavaa, joilla Puumalan salmi voitiin kiertää. Ruotsalaiset hermostuivat kanavatöistä ja vahvistivat asemiaan. Venäläisillä oli alueella 125 laivaa, joissa oli 850 tykkiä ja maavoimia 26900 miestä. Tämän armeijan huoltoon tarvittiin huoltoaluksia ja ilmeisesti "konevoimainen Josef" oli tällainen. Suvorov täytyi tuntea alustyyppi, sillä niitä oli käytössä Venäjällä jo 1782. Kyseessä oli vanha keksintö: siipiraslaiva. Kirjoittaja selvittää siipiraslaivojen ja jokivarppaajien historiaa ja päättyy sitten johtopäätökseen, että salaperäinen Josef oli joko siipirasalus tai jokivarppaaja, jota käytettiin huoltoaluksena. Ruotsalaiset eivät huomanneet sitä, koska se oli äänetön ja alustyyppiä ei tunnettu Ruotsissa.

Kavassin kirjoittajat ovat paneutuneet aiheisiinsa ja selvittävät tutkimustuloksensa loogisesti ja hyvällä suomen kielellä. Kavassin taitossa on toivomisen varaa. Käytettyjä fontteja on liian monia ja niiden käyttö on epäloogista. Otsikoissa käytetään alaviitteiden fonttia ja lähdeviitteiden otsikoissa varsinaisen tekstin fonttia. Alaviitteet ovat kohtuuttoman korostettuja varsinaisen tekstin rinnalla.

Kirjoittaja on filosofian maisteri ja tekee tutkimusta Englannin Henrik IV:stä projektissa "Fishery, Trade and Piracy".