

Suomalaisen merenkulun vaiheet kautta aikojen

Yrjö Kaukiainen: Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimittuksia 1155, Tieto, SKS, Hämeenlinna 2008. 585 s.

■ Yrjö Kaukiainen on emeritusprofessorina pannut tuulemaan. Julkaisutahti on niin kova, että nuorempia hirvittää. Kansainvälisten artikkelien ohella hän on tehnyt myös suomenkielisiä julkaisuja, joista tässä arvioitavaa teosta edeltänyt monografia oli SKS:n julkaisema meri- ja mikrohistoriallinen *Rantarosvojen saaristo* vuodelta 2005.

Ulos maailmaan! on Kaukiaisen toinen kokonaistulkinta suomalaisen merenkulun historiasta. Edellinen versio oli suppeampi englanninkielinen *History of Finnish Shipping*, jonka Routledge julkaisi vuonna 1993. Tämä tiivis kansainväliselle yleisölle suunnattu perusteos on nyt saanut rinnalleen laadukkaan ja perusteellisemmän suomenkielisen esityksen. Tuore kirja ei ole aiemman esityksen käännös, koska Kaukiaisen omat tutkimukset ja muiden alan tutkijoiden ponnistukset ovat mahdollistaneet paitsi yksityiskohteisemmän mutta myös paljon uutta tietoa ja tulkintoja sisältävän teoksen julkaisemisen.

Taloushistorioitsijan on tunnettava numerot. Kaukiainen tuntee tilastot niin perusteellisesti, että hän osaa oikaista useita tilastoharjoja. Kirjan parasta antia ovatkin pitkän aikavälin muutoksen kiteyttävät taulukot, josta paras esimerkki löytyy sivulta 484. Siinä esitetään neljä keskeistä tunnuslukua vuosilta 1875 ja 1980. Tuottavuuden raju nousu käy ilmi, kun kauppalaivaston kokonaislastitilan kasvaessa 6,5-kertaiseksi on kuljetussuorite kasvanut 41-kertaiseksi.

Kirjan johdannossa Kaukiainen korostaa merenkulun merkitystä Suomenniemen asukkaiden taloudellisen ja henkisen kehityksen kannalta. Itämeri on avannut väylän tuotteille, taidoille, opeille ja aatteille liikkua. Meriliikenteen ylivoimaisuus pitkänmatkan liikenteessä aina lentokoneiden tulon saakka selittää sen, että taloudelliset ja kulttuuriset kontaktit Ruotsiin, Saksaan, Viroon, Hollantiin ja Isoon Britanniaan ovat pitkään olleet tärkeämmät kuin yhteydet Venäjälle. Pietarin nousu suurkaupungiksi tosin muutti tilanteen 1700- ja 1800-luvulla, mutta Itämeri on ollut ensisijaisesti väylä Länsi-Eurooppaan.

Kaukiainen on jakanut suomalaisen merenkulun yhdeksään jaksoon, joista esihistoriallisen ajan hän käsittelee jo johdannossa. Merenkulku oli keskialjalta alkaen aina 1800-luvun lopulle saakka periaatteessa kaupunkien privilegio, mutta Kaukiainen osoittaa vakuuttavasti, kuinka monet yhteiskunnalliset rakenteet johtivat siihen, ettei laivaliikenne jäänyt vain kaupunkien porva-

reiden etuoikeudeksi. Syvällinen paneutuminen talonpoikaipurjehdukseen näkyy useissa alaluvuissa.

Kirjan painopiste on purjelaivaliikenteen kasvu-, kukoistus- ja taantumiskausissa 1700- ja 1800-luvulla. Tämä on sikäli perusteltua, että merenkulku oli tuolloin pitkään ehkä dynaamisin, kansainvälinen ja nopeimmin kasvava suomalainen elinkeino. Kaukiainen selittää Suomen pitkään lykkääntyneen ja kansainvälisessä vertailussa myöhäisen siirtymisen höyrylaivoihin maamme metsäsektorin paremmalla kannattavuudella ja nopealla kasvulla 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa.

Maailmansotien välisten vuosien kuvaaminen purjelaivojen väistymisen kaudeksi on hieman ongelmallista. Matalien palkkakustannusten ja merimiesten asemaa suojelevan lainsäädännön heikkouden vuoksi Suomen rekisteriin siirtyi 1930-luvulla runsaasti höyrylaivoja, minkä olisi voinut tuoda esiin myös otsikoinnissa. Merenkulun nousukausi jatkui Suomessa toisen maailmansodan jälkeen aina 1970-luvulle, kun valtiovalta takasi varustamoille poikkeuksellisen suuret verovapaat poisto-oikeudet ja merimiehille laajat tullivapaat tuontioikeudet. Kaukiainen ei ole lähtenyt arvioimaan, kuinka tullien alennussopimukset ja Suomen vapaakaupparatkaisut ovat supistaneet tätä merenkulkijoiden sivutulomahdollisuutta. Varustamojen poisto-oikeuksien supistaminen vauhditti osaltaan merenkulun alamäkeä 1990-luvulla.

Suomen ja Ruotsin välisen

autolauttaliikenteen nousu ja vahva kasvu aina 1990-luvulle saakka on tehnyt Helsingistä yhden maailman suurimmista matkustajasatamista. Suomen merenkulun painopisteen siirtyminen rahtialuksilta Itämeren matkustus- ja risteilyliikenteeseen on kuvattu sekä tilastoin että tekstissä. Tekijä kuvaa hyvin Siljan Linen ja Viking Linen keskinäisen kilpailun sekä niiden sisäisen uudelleen muotoutumiset, jotka ovat kiehtova osa Suomen uusinta merihistoriaa. Kaukiainen tarjoaa uskottavan näkökulman kansainvälisestä näkökulmansa yllättävän pitkään jatkuneeseen suomalaisen laivanrakennuksen menestykseen, kun kotimaiset matkustajalajavilaukset loivat osaamispohjaa kansainvälisten risteilyalusten rakentamiseen.

Taloushistorioitsijana Kaukiainen ymmärtää hyvin, että laivanvarustajat investoivat hyvin tuottaneeseen matkustajaliikenteeseen. Hän ei kuitenkaan taida arvostaa kovin korkealle aikuisten uivia huvipuistoja, koska kuvateksti sivulla 514 toteaa Viking Cindrellan ja Silja Operan suuntaavan ”kohti Tallinnaa mukanaan risteilymatkustajia, jotka eivät ole matkalla minnekään”. Ehkä rahdinkuljetus on Kaukiaisesta mielestä aidompaa merenkulkua kuin 24 tunnin pikaristeilyn tuottaminen.

Kaukiainen on rajannut satamatoiminnot tämän teoksen ulkopuolelle, mutta kirja on pullollaan kiehtovia valokuvia satamista. Kirjan loppuosassa on tekstissä ja taulukoissa muutamia kiusallisia sekaannuksia. Viime vuosien kehityksen tulkinnat ovat varmasti avoimia kilpaileville tulkin-

noille. Johtuiko Suomen lama 1990-luvun alussa Neuvostoliiton kaupan romahduksesta, kuten Kaukiainen esittää, rahamarkkinoiden vapauttamisesta vai sekä dollarin että paperiteollisuustuotteiden hintojen yhtäaikaisesta alamäestä, on mielestä avoin kiistakysymys. Kun Kaukiainen väittää (s. 496–497) maamme 1990-luvun lamaa kaikkien aikojen syvimmäksi, hän todennäköisesti korostaa kansantuotteen suhteellisen pudotuksen poikkeuksellisuutta eikä sitä, kuinka syvälle pudottiin.

Kirja kattaa suomalaisen merenkulunvaiheet esihistorialliselta ajalta lähes tähän päivään. Yhden hyvin kansainvälisen elinkeinon pitkäaikainen tarkastelu antaa aineksia pohdita politiikan, valtion ja kansallisuuden merkitystä taloudellisessa toiminnassa. Hansan, hollantilaisten ja Ison-Britannian vaikutus Itämerellä on ollut vahva. Mielenkiintoista on Kaukiaisesta pohdinta siitä, kuinka vaikeata suomalaista merenkulkua on nykyään erottaa, kun varustamojen toimintatavat ja omistusrakenteet tekevät meriliikenteestä perin juurin kansainvälisiin verkostoihin kytkeytynyttä toimintaa. Määrääkö laivan tai varustamon omistussuhteet, aluksen rekisteröintimaa, vuokraisäntävarustamon kotimaa vai miehistö rahtia kuljettavan aluksen kansallisuuden? Vai onko globaalissa taloudessa tällä kysymyksellä enää merkitystä?

Tapio Bergholm