

Sotakorvauskuunareita maailman merille

Sirpa Wahlqvist: Sydämellä rakennetut seililaivat. Sotakorvauskuunareiden rakentaminen ja rakentajat F. W. Hollming Oy:n telakalla Raumalla 1945–1952. Sähköinen julkaisu Turun yliopiston julkaisuarkistossa <http://julkaisut.utu.fi>, Turun yliopisto 2011. 347 s.

Sirpa Wahlqvistin kansatieteellinen tutkimus keskittyy Suomen toisen maailmansodan jälkeiseen rauhaan palaamisen aikaan ja siinä erityisesti suomalaisten Neuvostoliitolle välirauhansopimuksen mukaisesti veloitettujen sotakorvausten suorittamiseen. Tutkimuksen keskiössä ovat sotakorvauskuunareiden rakentaminen raumalaisen F. W. Hollming Oy:n telakalla ja kuunareiden rakentajat. Tutkimus käsittelee aiemmin hieman arkaluontoisena pidettyä ajanjaksoa Suomen lähihistoriassa, mikä luo tutkimukseen mielenkiintoisen jännitteen. Tulkinta siitä, että kunniallinen suoriutuminen sotakorvauksista edesauttoi Suomen teollisuuden kehittymistä ja laajentumista sekä suomalaisen yhteiskunnan selviämistä sodan aiheuttamista vaurioista, on osa sitä suurta kertomusta, joka kuvaa Suomen nousua moderniksi teollisuusyhteiskunnaksi. Wahlqvistin tutkimuksen voi katsoa liittyvän osaksi tätä kertomusta, sillä se kattaa telakan eri vaiheet ja muutokset, kuten sotakorvausten jälkeisen siirtymisen puukuunareiden rakentamisesta teräslavoihin ja telakan kehittymisen nykyiseksi monialakonserniksi.

Toisen maailmansodan aika ja jälleenrakennuksen vuosien tutki-

minen ihmisten arkielämän kokemuksiina ja kertomuksina ovat jo vakiinnuttamassa asemaansa suomalaisessa etnologiassa. Tällaisella tutkimuksen suuntautumisella on yhtymäkohtia suomalaisessa historian tutkimuksessa nousseeseen sodan kokemushistoriaan. Sotakorvausteollisuutta ja siitä selviämistä on tutkittu historiassa, erityisesti talous- ja teollisuushistoriassa, paljonkin, mutta varsin vähän ihmisten arkielämän kokemuksiina. Kansatieteilijälle ja etnologille arki-kokemusten näkökulma sen sijaan on luontainen lähestymistapa. Wahlqvistin tutkimus edustaa myös työn, työväen ja työyhteisön tutkimusta ja sijoittuu luontevasti Turun yliopiston kansatieteen ensimmäisen professorin Ilmar Talven aikanaan käynnistämään ammattiryhmien ja teollisuustyöväen tutkimukseen. Hänen aloitteestaan kansatieteen laitoksella kehitettiin laaja kyselytoiminta, jonka mukaiseen tallennusperinteeseen tutkimus liittyy. Tekijä toteaa (s. 6) halunneensa selvittää ja tallentaa kuunareiden rakentamistavan ja työmenetelmien katoavaa tekniikkaa.

Tutkimuksen liikkuminen eri aikatasoissa on ominaista kansatieteelliselle muutostutkimukselle. Tutkimuksessa selvitetäänkin kolmen aikataason avulla, miten tuo muutos tapahtui ja mihin se johti. Nuo aikatasot ovat puulaivarakennuksen viimeiset vuodet Koivistolla ennen toista maailmansotaa, sotakorvausten alkuvaihe Hollmingilla ja niiden päätösvaihe 1950-luvun alussa.

Lähtökohtana on telakalla tapahtuneiden puisten sotakorvauskuunareiden rakentamisen kuvaus kaikkine vaiheineen ja yksityiskohdineen. Samoin selvitetään telakan työyhteisön koostumusta, kuunareiden rakentaja ja heidän taustajaan, työtehtävien jakautumista, rakentamisen eri vaiheisiin liittyviä perinteitä ja juhlia. Yhtenä tutkimuksen perusuunteena on koivis-

tolaisen laivanrakentamisen perinteen merkitys ja jatkumo F. W. Hollming Oy:n toiminnassa. Tämän Wahlqvist pystyy selkeästi osoittamaan ja perustelemaan: vaikka koivistolaisperäisten rakentajien osuus kuunariaikana ei ollut kokonaisuudessaan merkittävä, kuunareiden rakentaminen perustui koivistolaisen rakentamisen perinteisiin. Tätä edesauttoi se, että yhtiö perustettiin koivistolaisin voimin ja että lähes kaikki mestarit ja työnjohtajat olivat koivistolaisia. Toisaalta koska puulaivojen rakentaminen oli Suomessa päättynyt jo kymmeniä vuosia aikaisemmin, ei asiantuntevia ja -taitavia rakentajia enää ollut juuri muita kuin koivistolaiset laivanrakentajat. Heillä taito oli vielä lallalla, sillä Karjalan kannaksella sotakorvauskuunareiden kaltaisia puulaivoja oli rakennettu vielä ennen sotia.

Sotakorvausvuosina 1945–1952 Hollmingin telakalla rakennettiin kaikkiaan 34 puista kolmimastoitista ja apumoottorilla varustettua sotakorvauskuunaria. Yhtiö sai tehtäväkseen myös 25 kalastustroolarin rakentamisen.

Tutkimuksen pääaineistoina ovat tekijän itsensä ja neljän muun henkilön toteuttamat haastattelut, joista vanhimmat on tehty noin 20 vuotta sotakorvauskuunareiden rakentamisen jälkeen, 1960–1970-lukujen vaihteessa, tuoreimmat noin 40 vuotta tapahtumasta, 1980-luvulla. Haastatteluaineistot on koottu aikoina, jolloin suomalainen kansatieteellinen tutkimus ja haastattelujen toteuttaminen perustuivat aivan toisenlaisiin kysymyksenasetteluihin ja tutkimuksellisiin päämääriin kuin mihin kansatiede ja etnologia nykyään nojaavat. Tutkimuksen tekijä on tämän itsekin tunnistanut: vuosikymmeniä sitten koottu haastatteluaineisto ei avaudu ongelmitta nykytutkimuksen tarpeisiin. Tekijä on kuitenkin pyrkinyt sovittamaan haastatteluaineistonsa nykyisiin käsityksiin muisteluaineistojen arvos-

tamisesta ja merkityksestä kokemuksellisuuden ja moniäänisyyden esintuojana. Toisaalta Wahlqvist luottaa haastatteluaineistoihinsa myös ns. faktatiedon tuottajina. Hän tuo lyhyesti esiin myös haastattelumenetelmän ja haastatteluaineistojen käyttöön liittyviä eettisiä kysymyksiä; näihin kysymyksiin olisi löytynyt tukea tutkimuseetikkaa käsittelevästä tutkimuskirjallisuudesta. Haastatteluaineistojen ohella tutkimuksessa on hyödynnetty runsaasti erilaisia arkistomateriaaleja, joita tekijä on luenut tarkkaan ja sovitannut taiten tutkimukseensa.

Wahlqvist on selvästi innostunut 1990-luvulla suomalaisen etnologian ja folkloristiikan tutkimuksissa esiin nousseesta muistitietotutkimuksesta. Johdannossa esitellyt suhteellisen laaja muistiin liittyvän tutkimuksen kartoittaminen väitöskirjatutkimuksen tematiikkaan liittyen jää kuitenkin luonteeltaan hajanaiseksi ja esitteleväksi. Tämä johtuu lähinnä siitä, että esittelyyn on poimittu osin aiheellisia muistintutkimuksen teoreetikkoja, mutta toisaalta mukaan on kelpuutettu ikään kuin kaikki tavalla tai toisella muistitietoon/muistiin viittaavat etupäässä etnologiset ja perinnetieteelliset tutkimukset. Teoreettinen viitekehys olisi jämäköitynyt, jos tutkija olisi rakentanut sen selkeämmin varsinaisten muistintutkimusten varaan.

Keskeiseksi haastatteluaineistonsa analyysi- ja tulkintakäsitteeksi Wahlqvist on valinnut kollektiivisen muistin olettaen, että samankaltaiset kokemukset antavat yhteisen pohjan muistamiselle ja muistamisen tavoille. Muistintutkimuksen teoreettisia lähtökohdita ja käsitteitä ei ole kuitenkaan hyödynnetty analyysiosassa, eivätkä muistinvaraisten aineistojen ymmärtämisen ja esiintuomisen tärkeyttä korostavat sitaattit eri tutkijoilta ole eksplisiittisesti mukana analyysissa. Muistintutkimuksesta alun teoreettisessa osassa esiin

nostetet ajatukset ja käsitteet ovat jääneet lähinnä yleisluonteiseksi taustaksi. Herääkin kysymys, olisiko tutkimus toiminut ilman teoreettista ajantasaistamista muistintutkimuksella. Epäilemättä olisi, sillä vankka aineistolähtöisyys liitettyinä jo historiallisena pidettävään suomalaisen yhteiskunnan kannalta tärkeään ajanjaksoon sekä kuunareiden rakennusteknisten toteutusten ja työvälineiden kehityksen tuomiin muutoksiin on sellaisenaankin ansiokasta kansatieteellistä tutkimusta. Sotakorvauskuunareiden rakennustekniikan yksityiskohtainen dokumentointi muistitietoon perustuen on ollut tekijälle vaativa työ, ja kiistatta tutkimuksen kautta on tallennettu merkittävää ja pysyvää historiallista tietoa jälkipolville.

Luvut ”Laivanrakennuksen pysyvyys ja muutos F.W. Hollming Oy:n telakalla kuunariaikana” ja ”Kuunaritelakat” ovat onnistuneita niin muutoksen, pysyvyyden kuin kuunaritelakoiden eroja ja yhtäläisyyksiä selvittävinä ja kokoavina lukuina. Viimeisessä luvussa ”Koivistolainen laivanrakennus kehittyi Pietarin purjehtijoista kaikille merille” kirjoittaja palaa muistitiedon tärkeyteen uusien näkökulmien avaajana historiallisiin ajanjaksoihin ja tapahtumiin. Muistamiseen liittyy aina myös unohtamista. Vaikka sotakorvauskuunareiden rakentajat haastatteluissa jonkin verran kertoivat myös työsään kohtaamistaan vaikeuksista, Wahlqvistin tulkinnan mukaan laivanrakentajien kollektiivinen muisti ”kokoa kuunariajasta hohdokaan tapahtuman” (s. 287). Kirjoittaja viitaa aiheellisesti kuunari- rakentajien haluun nostalgisoida sotakorvausurakkaansa, ehkä ilmentäen jonkinasteista kaipuuta koivistolaiseen laivanrakennus- aikaan.

Yksi oleellinen kysymys, johon tässä tutkimuksessa, eikä juuri muissakaan asiaa sivuavissa, löydy selkeää vastausta, koskee sitä,

miksi Neuvostoliitto vaati yhtenä sotakorvausten osana puukuunareita. Kuten Wahlqvist kirjoittaa, niiden aika oli jo ohi, joten miksi niitä sitten haluttiin. Näihin kysymyksiin on esitetty erilaisia selityksiä ja oletuksia. Esimerkiksi Mikko Uola toteaa, että vaikka Suomessa sotakorvausten valmistamisen aikaan puulaivat olivat korvautuneet hyvin yleisesti teräksestä rakennetuilla, puukuunareilla oli vielä käyttöä venäläisille ja ne tuntuivat heille ajanmukaisilta.¹ Vaikka sotakorvauskuunarit enimmäkseen rakennettiin rahtialuksiksi, on epäilty, että niitä käytettiin myös tiedustelulaivoina ympäri maailmaa; purje- laivoina ne kun saattoivat pysytellä samalla paikalla jopa viikkoja.

Sirpa Wahlqvistin tutkimus on kirjoitettu sujuvasti ja selkeästi, itse substanssin osalta asiantuntevasti ja uusia näkökulmia avaavasti. Teksti olisi kuitenkin vaatinut tarkemman oikoluvun turhien lyönti- virheiden poistamiseksi. Kokonaisuutena tutkimus edustaa tarkkaa peruskansatieteellistä tutkimusta, jossa pääosassa ovat kokijat, mikrotason työntekijät ja toimijat.

– PIIRJO KORAKANGAS

1. Mikko Uola (2001) *Hollming 1945–2000. Sotakorvausveistämö-
stä monialakonserniksi*, s. 32.