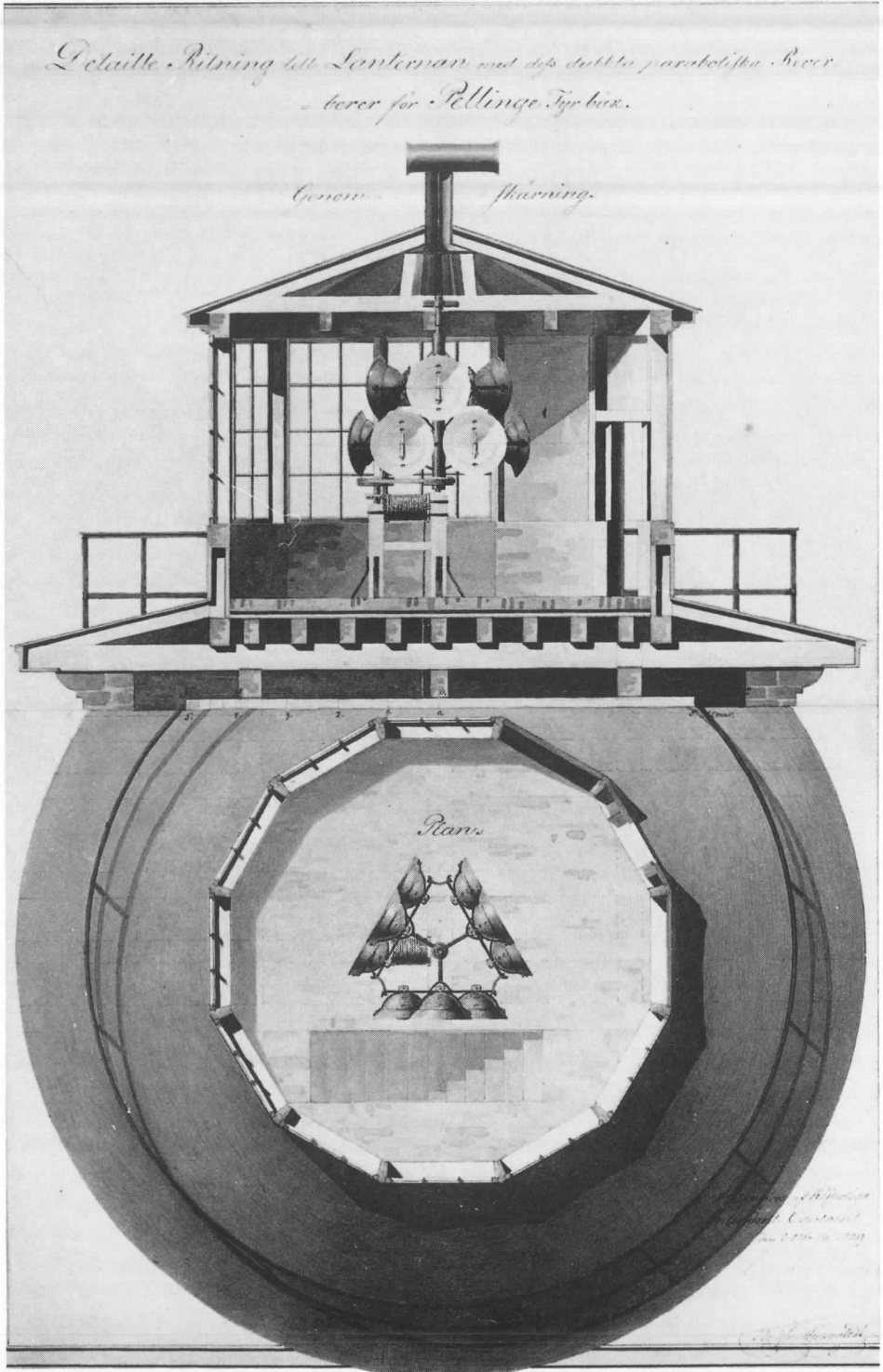


Kuva 1. C.L.Engelin vuonna 1829 laatima piirros Pellingin majakan valolaitteista. Suomen merimuseo.

Figure 1. A drawing of the Pellinki lighthouse lantern by C.L. Engel in 1829. The Maritime Museum of Finland.

Riitta Blomgren

VÄLÄHDYKSIÄ MERENKULKULAITOKSEN 300-VUOTISESTA HISTORIASTA

Vuonna 1996 tulee kuluneeksi 300 vuotta siitä, kun Ruotsin kuningas Kaarle XI antoi asetuksen valtakunnan luotsilaitoksesta. Kruunu oli tosin aikaisemminkin puuttunut merenkulun turvallisuuteen, muun muassa luotsaukseen ja väylien merkitsemiseen, mutta tämän asetuksen katsotaan olevan alkuna varsinaiselle valtiolliselle luotsitoiminnalle Suomessa ja samalla myös nykyiselle merenkulkulaitokselle. Merkkivuoden juhlistamiseksi Suomen merimuseo on koonnut näyttelyn, jossa esitellään merenkulun turvallisuuteen vaikuttaneita tekijöitä - navigoinnin apuvälineitä, merenkulun turvalaitteita, turvallisuudesta huolehtineiden ihmisten työtä - sekä näiden kehitystä vuosisatojen kuluessa.

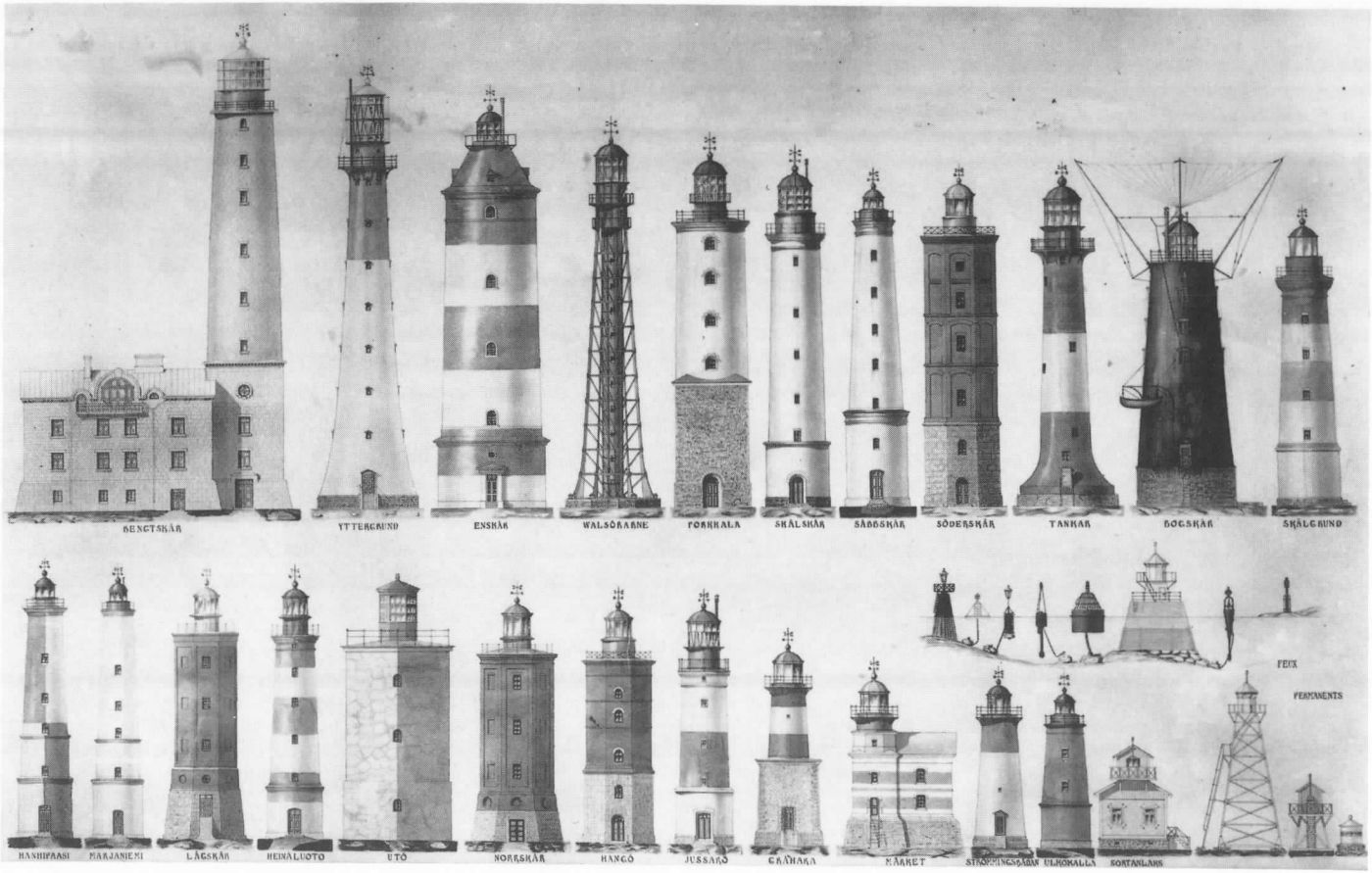
Merenkulkulaitoksella on nykyisin lukuisia eri tehtäviä hoidettavanaan. Nyt valmistunut näyttely pitäytyy kuitenkin lähinnä niissä toiminnoissa, jotka ovat olleet mukana valtiollisen luotsilaitoksen syntyhetkistä saakka: luotsitoiminnassa, merenmittauksessa ja merikarttojen valmistuksessa sekä väylien merkitsemisessä.

Jotta katsoja saisi käsityksen siitä, minkälaisesta tilanteesta kehitys lähti liikkeelle, sivutaan näyttelyssä myös aikaa ennen luotsilaitosasetuksen antamista. Näyttelyn alussa käsitellään paitsi hallitsijoiden pyrkimyksiä luotsitoiminnan tehostamiseksi, myös aikakauden merenkulkijoiden käytössä olleita apuvälineitä. Esillä on mm. Johan Månssonin 1640-luvulla laatima purjehdusopas sekä 1500- ja 1600-lukujen merikarttoja.

Vuoden 1696 luotsilaitosasetuksessa, jonka alkuperäiskappale on näyttelyssä, määriteltiin ensimmäistä kertaa luotsin tehtävät ja velvollisuudet sekä hahmoteltiin luotsitoiminnan organisaatiota. Luotsin työ on pysynyt keskeisiltä toiminnoiltaan muuttumattomana tälle vuosisadalle saakka, vaikka tekninen kehitys onkin vaikuttanut työtapoihin. Näyttelyssä kerrotaan kuvin, esinein ja asiakirjoin luotsien ja heidän esimiestensä arkisista ja hieman juhlallisemmistakin askareista. Myös luotsin työn ehkä suurinta muutosta, väylien viitoittamisen siirtymistä erilliselle väylänhoitohenkilökunnalle, esitellään näyttelyssä.

Merikartoituksessa ja merenkulun turvalaitteissa muutoksia on tapahtunut runsaasti. Näyttelyyn onkin valittu lukuisia karttoja havainnollistamaan kehitystä, joka on tapahtunut merialueiden hahmottamisessa sekä kuvaamaan karttojen muotoutumiseen vaikuttaneita mittaustekniikoita. Mukana on myös merenmittausvälineistöä 1800-1900-lukujen vaihteesta.

Majakat ovat olleet paitsi tärkeitä merenkulun turvalaitteita, myös yksilöllisiä ja kauniita rakennuksia. Näyttelyssä esitellään Suomen majakkaverkoston syntyä ja laajentumista ensimmäisestä, vuonna 1753 valmistuneesta Utön majakasta nykyaikaiseen pohjamajakkaan. Mielenkiintoista näyttelyaineistoa ovat etenkin ne monet piirustukset, joita on aikojen kuluessa laadittu majakkarakennuksia ja valolaitteita suunniteltaessa. Esillä on lisäksi majakkaesineistöä.



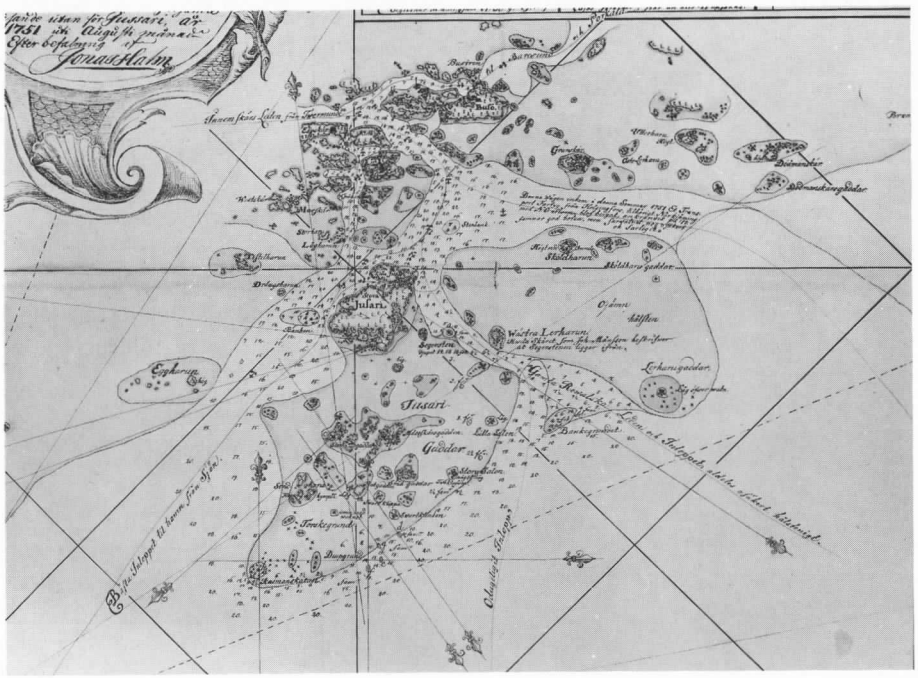
Kuva 2. Suomen majakat 1900-luvun alussa. Merenkulkuhallitus.

Figure 2. The Finnish lighthouses at the turn of the century. The Finnish Maritime Administration.

Nykyään, automaattimajakoiden aikakaudella, on jäljellä vain muistoja niistä yhteisöistä, jotka majakanvartijoiden ammattikunnan myötä syntyivät majakoiden ympärille. Niinpä näyttelyssä on kuvailtu myös majakan valoa ylläpitäneiden ihmisten työtä ja jokapäiväistä elämää.

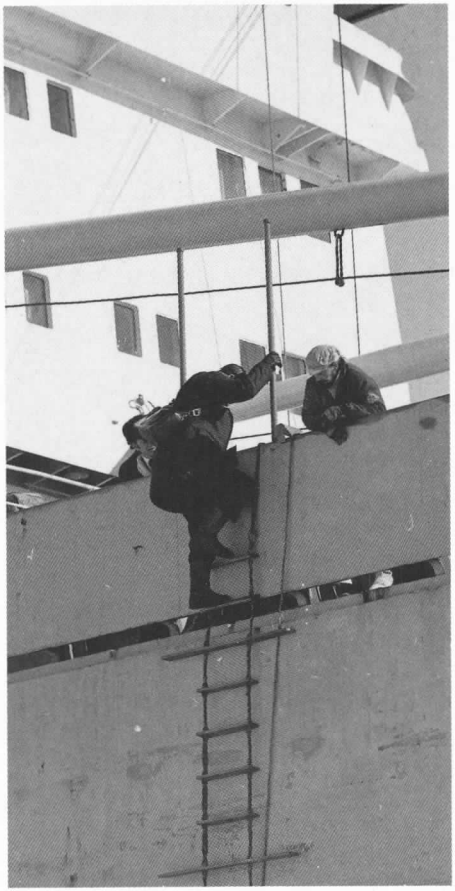
Purjehtimisessa on aina ollut omat riskinsä navigointitekniikan ja turvalaitteiden kehityksestä huolimatta, ja haaksirikkoja on tapahtunut runsaasti. Hylyistä nostetut esineet ovat muistoja entisaikojen merenkulkijoista ja samalla osoitus siitä, että navigointi saattoi epäonnistua Suomen karikkoisilla vesillä. Merimuseon meriarkeologisista kokoelmista on otettu näyttelyyn esineistöä, joka on peräisin 1500-1700-luvuille ajoitetuista hylyistä.

Merenkulkulaitoksen historia liittyy myös Suomen merimuseon sijaintipaikkaan, Helsingin Hylkysaareen. Hylkysaari oli vuosikymmenien ajan luotsien työ- ja asuinpaikka, jossa parhaimmillaan eli yhtä aikaa lähes 100 ihmistä. Muistoja näistä ajoista on herätetty henkiin pystyttämällä ulkoalueille Hylkysaaren entisestä elämänmenosta kertovia kuvatauluja ja esittelemällä reimarien valmistusta alkuperäisellä paikallaan, nykyisin museon varastona toimivan "mutkavajan" edessä. Lisäksi saaren korkeimmalle kalliolle on noussut merenkulun turvalaite avotulien aikakaudelta, komea vipumajakka,



Kuva 3. Jonas Hahnin kartta Jussarön ympäristöstä vuodelta 1751. Suomen merimuseo.

Figure 3. A chart by Jonas Hahn of the area round Jussarö from 1751. The Maritime Museum of Finland.



Kuva 4. Luotsi laskeutuu laivasta. Valokuva otettu 1970-luvulla. Kuva: Jorma Hellen.

Kuva 5. A pilot descending from a ship in the 1970's. Photo: Jorma Hellen.

joka tarjoaa havainnollisen vastakohdan museorakennuksen edessä olevalle 1800-luvun majakan lyhtyrakennukselle lasilinssistöineen. Näyttelyvieras voi tutustua myös vanhaan merenmittausveneeseen ja tietysti majakkalaiva Kemiin, joka sekin edustaa yhtä vaihetta merenkulun turvalaitteiden historiassa. Kemin ruumassa on majakkalaivojen toiminnasta kertova näyttely.

Keväästä 1996 syksyyn 1997 avoinna olevan näyttelyn syntyyn ovat vaikuttaneet monet museot ja muut yhteisöt sekä yksityishenkilöt. Näyttelyaineistoa on koottu myös muilta tahoilta, kuin vain merimuseon varastojen kätköistä. Merimuseo esittääkin lämpimät kiitoksensa niille, jotka ovat mahdollistaneet tämän näyttelyn toteutumisen.

Riitta Blomgren

Three Hundred Years of History of the Finnish Maritime Administration

In 1996, it will be three hundred years since a Statute was given by the Swedish King Charles XI concerning the Pilot Service of the Kingdom. Even earlier, the Crown had given orders related to the safety of seafaring, but this Statute is considered the starting point of the Crown's pilotage organisation, and as such also the starting point of the current Finnish Maritime Administration. To celebrate the occasion, the Maritime Museum of Finland has built an exhibition about the safety of seafaring, including navigational instruments, the aids to navigation, the work of the people serving seafaring - and, of course, their development through the ages.

The Maritime Administration is responsible for a vast field of seafaring-related matters. This exhibition, however, will concentrate on those lines of activities that have always been a part of the Maritime Administration and its predecessors; that is, pilotage, hydrographic surveys, chartmaking, and buoyage.

The time before the Statute of 1696 will be touched upon in order to give a picture of the situation at sea at the time of the Statute. The first part of the exhibition is about the history of the Crown's interest in pilotage; the navigational equipment of the era is also displayed, including the Månsson itinerary from the 1640's together with charts from the 16th and 17th centuries.

The Statute of 1696 defined for the first time the work and duties of the pilots and included some orders about the organising of pilotage. The work of pilots has remained largely the same during these three hundred years, allowing, of course, for the technical developments that have changed the working methods. The exhibition tells - in words, objects, and documents - about the life and work of the pilots through the centuries. Perhaps the largest change in the pilot's work, the removal of the buoyaging of navigational channels from his duties, is touched upon, too.

The aids to navigation and the charting of the waters have undergone some considerable changes during these three hundred years. Many charts are displayed from different times to show how knowledge of the waters and geography have developed, and to illustrate how the advances in measuring techniques have changed the charts. Also, some instruments used in the hydrographic surveys at the turn of the 19th century are displayed.

Lighthouses have been, and still are, vital aids to navigation. But they have been interesting and beautiful buildings, too. The development of the Finnish lighthouse network is one part of the exhibition, starting from the first lighthouse built on Utö in 1753, and not forgetting the state-of-the-art caisson lighthouses of today. A large collection of lighthouse and beacon drawings is on display, together with objects from the lighthouses.

The modern automatic lighthouses have made the work of the lighthouse keeper

and the lighthouse communities a memory only. This memory is illustrated in the exhibition by a section on the life and work of the people that saw that the light was kept burning to guide the seafarers.

Regardless of the improvements in navigation technology, the sea has always been dangerous. The great number of wrecks off the coast of Finland, strewn with underwater rocks and shoals, is proof thereof. The objects raised from these wrecks tell us their story of the seafarers of yesteryear, but it is at the same time a story of the risks always involved in navigation.

From the maritime archaeological collection of the Museum are objects raised from wrecks dated to the 16th, 17th and 18th centuries.

The history of the Maritime Administration is interwoven with the Maritime Museum and its location, the island of Hylkysaari. For many decades, the island served as the base of the Helsinki Pilot Station, at times housing over one hundred persons. Memories of those days have been revived by displaying material about the way of life at the Pilot Station, and by demonstrating how the spar buoys were made on the original site outside the old warehouse. On the highest point of the island, we have built a replica of a primitive coal-burning lighthouse from the Middle Ages. It serves as a contrast to the lantern of a lighthouse from the 19th century, displayed in front of the Museum. Moored to the quay of the Museum is the lightship *Kemi*, exemplifying one phase in the history of the aids to navigation. A lightships display has been built in the hold of the *Kemi*.

The exhibition will be open from spring 1996 to autumn 1997. Many museums, organisations and private persons have contributed to this exhibition. The objects derive from many different sources. The Maritime Museum wishes to thank all those who have made this exhibition possible.

Kuva 5. Orrengrundin luotsiaseman väki veneineen vuosisadan alussa. Kuva: Suomen meripelastusseuran arkisto.

Figure 5. The staff of the Orrengrund Pilot Station and their boats in the early 20th century. Photo: Finnish Lifeboat Society.