

# Navigare necesse est...

## Suomen merimuseon näyttely *Kadonneet laivat* Kaapeli- tehtaalla

Merenkulkuun on opittu liittämään joukko välttämättömyyksiä kuten haaksirikot. Ehkä viimeinen suomalainen ilmentymä tästä perinteisestä fatalismista oli se, että maarianhaminalaisen suurvarustaja Gustaf Erikson kieltäytyi alkuvuosien jälkeen vakuutamasta laivojaan. Hän tiesi, että jokin niistä voi joskus upota muttei uskonut hyötyvänsä vakuutusmaksujen maksamisesta riittävästi. Eriksonin 1930-luvun lippulaivan Herzogin Cecilien haaksirikko Englannin rannikolla vuonna 1936 on rakennettu näyttelyn kohokohdaksi. Muita saman varustajan menettämiä aluksia olivat ainakin Uuden Kaledonian vesillä vuonna 1914 sodan sytyttyä sammutettujen loistojen vuoksi karille ajanut Åland, joka oli vakuutettu, ja Pohjanmerellä syksyllä 1939 miinaan tuhoutunut Olivebank.

Itämeressä on kasapäin hylkyjä. Tähän näyttelyyn valittu otos edustaa eri aikoja ja eri tyyppisiä aluksia. Näyttelyn suunnittelijat ovat jakaneet materiaalin viiteen ryhmään, tai niin se ainakin kävijälle hahmottuu.

Perniön Yliskylän merovingiaikainen venehautaus on jätetty johdantomaisesti varsinaisen vedenalaisen maailman ulko-

puolelle. Onko pelkkä kivikasa lattialla ja ylimalkainen teksti seinällä sitten riittävä tapa esittää arkeologinen löytö näyttelyssä, on toinen kysymys. Kuvat olisivat havainnollistaneet, jos esineitä ei ollut saatavissa ja vaikka olisi ollutkin.

Toisen ryhmän muodostavat varhaiskeskiaikaiset Lapurin ja Pärnun hylyt. Merenkulku oli myöhäisrautakaudella – keskiajasta puhumattakaan – jo vilkasta pitkin Itämeren rannikoita, johtihan täältä kauppareitti Venäjälle.

Kolmanneksi ryhmäksi on koottu kolme kauppalaivaa 1600–1700 -luvulta. Yksi niistä on tosin uponnut sotilaallisissa tehtävissä. Tarkoitin Hangon Mulanin hylkyä, joka on kuljettanut Jakob De la Gardien sotasaalista Venäjältä Ruotsiin 1600-luvun alussa. Seuraavaa vuosisataa edustavat St. Mikael ja Vrouw Maria sen sijaan ovat olleet normaalilla kauppapurjehduksella.

St. Mikael ja Vrouw Maria ovat aikansa tyypillisiä kauppalaivastoja ja sellaisina erinomaisia esimerkkejä merenkulun jatkuvasti kasvavasta merkityksestä Suomenlahdella. Suomalaisia kansainvälinen merenkulku hyödytti varsinkin välillisesti, kun puutavaraa ja tervaa alettiin ostaa suuria määriä Länsi-Euroopan laivaveistämöille ja kauppakaupunkeihin. Suomi oli jo 1630-luvulla Euroopan tärkein tervanpoltoalue. Tätä yhteyttä näyttely ei mainitse.

Neljäs ryhmä koostuu taistelun tuoksinassa uponneista sotalaivoista, joita saavat edustaa kaksi Kustaan sodan uhria, ruotsalainen linjalaiva Kronprinsens Gustav Adolf ja venäläinen fregatti Sankt Nikolaj. Suurvalta-aseman menettäminen ja Venäjän pääsy Itämerelle 1700-luvun alussa pakottivat Ruotsin

entistä voimakkaammin puolustamaan jäljelle jääneitä valtakunnan osia, mikä selittää 1700-luvulla tapahtuneen määrätietoisien sotalaivaston kehittämisen ja Suomen rannikoiden linnoittamisen. Laivanrakennusmenetelmiä oli uudistettava. Tämä tulee näyttelyssä havainnollisesti esiin.

Sotalaivojen yhteydessä vilahtaa myös vuosisatainen merenkulkua rajoittanut tekijä, jonka esteet on vasta viimeksi kuluneen sadan vuoden aikana opittu voittamaan: talvi. Meri jäätyy syksyllä ja sulaa keväällä. Jääteitä pitkin voitiin kuljettaa jonkin verran tavaraa mutta merkittävästi vähemmän kuin laivoilla sulan veden aikaan. Kelirikkoaikana koko reitti oli ummessa. Se saattoi merkitä nälänhätää tai vihollisen valloitusta Suomessa, kun Ruotsista ei voitu toimittaa apua perille. Toisaalta se merkitsi jonkinlaista vapautta päättää omista asioista. Näyttelyn kuvamateriaalin huippu oli ikivanha valokuva Venäjän sotalaivastosta talvehtimassa Kronstadtin satamassa. Talven vaikutuksista olisi voinut mainita jonkin sanan suoraankin eikä vain rivien välistä. Moniko laiva lienee uponnut yritettyään liian varhain keväällä päästä purjehtimaan vesillemme?

Viides ja viimeinen ryhmä on koottu 1900-luvun laivoista. Ne on oikeastaan jätetty kaikki omiksi yksilöikseen. Nelimastoparkki Herzogin Cecilie, panssarilaiva Ilmarinen ja autolautta Estonia esitetään tavallaan oman itsensä ympäröiminä kukin.

Laivanrakennus muuttui entistä teollisemmaksi ja erikoistuneemmaksi, kun rakennusaineena alettiin 1800-luvun alkupuolelta lähtien käyttää rautaa, myöhemmin terästä. Ammattitaidolle ja

pääomille asetettiin uusia vaatimuksia. Samalla pienten rannikkolaivanveistämöiden toiminta eriytyi selvemmin omaksi maailmakseen. Onnettomuuksia ja sotatuhota tämäkään ei poistanut. Kertatuhot päivävastoin suurenivat.

Näyttely on osoitus siitä, että merihistoriallista ja -arkeologista tutkimusta on Suomessakin pystytty tekemään, mutta samalla siitä, että tutkittavaa olisi runsaasti enemmän kuin mihin nykyiset voimavarat riittävät. Viimeaikaisen kuumen perunan, Rouva Marian, nostattama keskustelu osoittaa, että tilanne on epäterve. Näyttelyssä Rouva on asettunut omalle paikalleen. Toivottavasti se asettuu paikalleen myös tutkimuspoliittisesti: saa sen minkä tarvitsee, muttei vie sitä minkä muut kohteet tarvitsevat.

Timo Salminen