

LAIVOISTA, RAKKAUDELLE – MERITEKNIIKAN TARINANKERTOJAT

Saara Matala

Kalle Id & Bruce Peter. *Specialization and innovation. The story of shipbuilding in Finland*. Nautilus Forlag, Copenhagen, 2017.

Telakoilta maailman merille. Laivanrakennuksen historiaa Suomessa. Toim. Sari Mäenpää. Forum Marinum, Turku, 2018.

Millaista on suomalainen merihistoria tänään? Tämä artikkeli käsittelee kahta, viimeisen vuoden aikana ilmestynyttä teosta. Ensimmäinen näistä on Kalle Idin ja Bruce Peterin tanskalaisen kustantajan vuonna 2017 julkaisema kokonaiskatsaus Suomen laivanrakennuksen erikoistumisesta ja teknisestä innovaatiosta. Toinen taas on merikeskus Forum Marinumin kuluvan vuoden alussa julkaisema juhla-kirja vasta avatun laivanrakennusta käsittelevän näyttelyn rinnalle. Sari Mäenpään toimittamassa teoksessa on neljä tutkimusartikkelia, joita tässä tarkastellaan yksityiskohtaisemmin.

Suomen merihistorian kirjoittajia yhdistää tutkimuskohde enemmän kuin mikään teoreettinen tai metodologinen tausta. Monenkirjavat käsitykset tutkijan ja tutkimuskohteen suhteesta ovat tyypillisiä tekniikan historian piirissä. Amerikkalainen tekniikanhistorioitsija John Staudenmaier jakoi 1985 teoksessaan ”Technology’s Storytellers” tekniikan historian kehityksen kolmeen kategoriaan. Perinteisintä suuntaa edustivat hänen mukaansa internalistit, joi-

den tutkimuksissa huomio kohdistuu artefaktiin itseensä. Toisen kategorian tutkijat, eksternalistit, nimensä mukaisesti keskittyvät artefaktin taloudelliseen, poliittiseen tai sosiaaliseen ympäristöön. Kontekstualisoivat historioitsijat, joita nykyisen tekniikan historian valtavirta edustaa, tarkastelevat tietyn teknologian kehittymistä dynaamisessa vuorovaikutuksessa ympäristön tekijöiden kanssa.

SPECIALISATION AND INNOVATION – THE STORY OF SHIPBUILDING IN FINLAND.

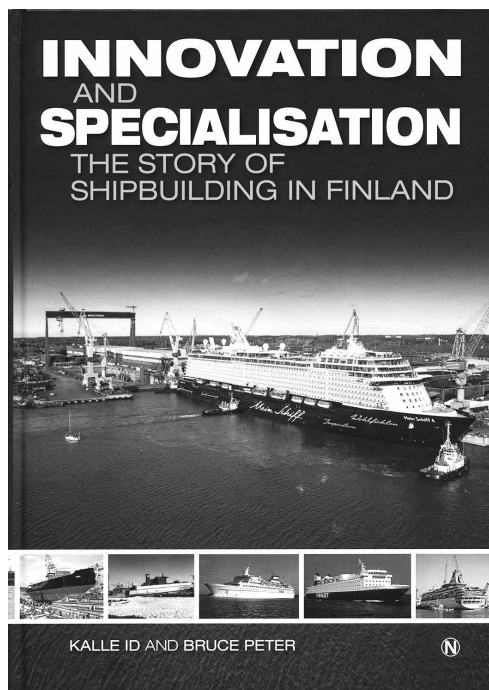
Specialisation and Innovation on suomalaisen merihistorioitsijan Kalle Idin ja skotlantilaisen muotoilun historian professorin Bruce Peterin yhteistyönä syntynyt esitys Suomen sodanjälkeisen laivanrakennuksen kehityksestä. Teos tulee tarpeeseen. Huolimatta laajasta kiinnostuksesta, joka on Suomessa kohdistunut meriteollisuuden murrokseen, aihetta käsittelevä kirjallisuus on rajoittunut yksittäisiin artikkeleihin, telakkakohtaisiin historioihin ja muistitietoon. Viime vuonna Meriteollisuus Ry:n julkaisema historiikki, *Kun Ranta Kelluu*, ei korjannut tilannetta vakavan perustutkimuksen osalta.

Teoksen lukuisat hyvälaatuiset kuvat ja yksityiskohtainen informaatio Suomessa rakennettujen laivojen kehityksestä tarjoavat kattavan läpileikkauksen telakkateollisuuden tuotannosta 1900-luvun toiselta puoliskolta nykypäivään. Työtä ovat rahoittaneet Suomen kulttuurirahasto ja Tietokirjailijoiden liitto, joten siltä on odotettava myös muita kuin visuaalisia tai kirjallisia ansioita. Kirjoittajat itse ilmoittavat ammentavansa yritys- ja teknologian historiantutkimusten perinteestä pyrkien sijoittamaan laivateollisuuden muutoksen kansainvälisen politiikan ja talouden muutoksen kehyksiin. Sellaisena, kontekstualisoivana historiallis-tieteellisenä esityksenä, se tässä arvioidaan.

Teoksen kieli on englanti, mikä antaa ymmärtää, että teos on suunnattu myös kansainväliselle lukijakunnalle. Pyrkimys on luettava tekijöille ansioksi. Kirjoittajien valitsemat teemat ovat suomalaisen lukijan näkökulmasta pääosin ymmärrettäviä. Epäselvää on, kuinka hyvin monimutkaiset kansainvälisen politiikan ja Suomen talouselämän sivupolut avautuvat ulkomaisille lukijoille. Pelkästään johdannossa (s. 5-7) kirjoittajat viittaavat Tsaarin Venäjän laivaston tilauksiin, Suomen sankarilliseen suoriutumiseen Stalinin määräämistä sotakorvauksista, taloushistorialliseen tutkimukseen pienistä menestyneistä maista (Small Successful States, SSEE), presidentti Kekkonen pitkään valtakauten ja idänsuhteisiin, suomalaisten telakkatyöläisten lojaalisuuteen, tulopolitiittisten kokonaisratkaisujen muodostumiseen, koulutuksen merkitykseen Suomen teollistumisessa, Chandlerin teorioihin yritysstrategiasta ja Friedrich Hayekin ja Milton Friedmanin käsityksiin uusliberalismista, sekä suomalaisen yhteistyökaptalismin perinteeseen. Lisäksi alle kolmessa sivussa ehditään esitellä nimeltä yksitoista laivaa, verrata Suomea skotlantilaiseen Clyden laivanrakennusalueeseen ja selittää Suomen teollisuuden automatisointi Ruotsin siirtolaisuuden aiheuttamalla työvoimapulalla. Suomalaistakin lukijaa hengästyttää.

Tekijät ovat lukeneet paljon ja pystyvät ymmärtämään teollisen alan moninaiset yhteydet laajaan yhteiskunnalliseen kehitykseen. Usea kohta olisi kuitenkin hyötynyt huolellisesta ja linjakkaasta toimitustyöstä.

Teoksen auki kirjoitettu tavoite on ”to examine how and why during the second half of the twentieth century Finland became a leading builder of advanced merchant ships and to document the innovations incorporated in these vessels.“ Kirjan nimen mukaisesti tekijät esittävät tutkimushypoteesikseen, että jatkuvat innovaatiot muotoilussa, suunnittelussa, laiva-arkkitehtuurissa ja tuotannossa auttoivat Suomea



menestymään myös silloin kuin muut epäonnistuivat (s. 7).

Tunnetun lopputuloksen selittäminen lopusta alkuun saa helposti teleologisia piirteitä. Kun suomalaisia laivoja vielä kuvailaan sanoilla ”revolutionary” ja ”most impressive,” kenellekään ei jää epäselväksi, että kyse on sankaritarinasta kohti maailman huippua. Teknologisen kehityksen pitkät linjat ovat keskeinen osa teollisuushistorian ymmärtämistä, mutta sitä ei kannata sekoittaa vääjäämättömään teknologiseen determinismiin. Modernin historioitsijan arvoa lisää, jos hän onnistuu tuomaan esille myös mahdolliset katkokset, epäonnistumiset ja vaihtoehdot.

Parhaimmillaan teos on seuratesaan internalistisen teknologian historian kerrontaa. Idin vahva asiantuntemus autolauttaliikenteestä ja Peterin ymmärrys muotoilun historiasta yhdistyvät kiinnostavaksi kuvaukseksi matkustajalauttojen ja risteilijöiden kehityksestä. Maailman meriä kyntävien hotelli- ja viihdekeskuksien suun-

nittelu ja rakentaminen heijastavat aikansa tyyli-ihanteita, funktionaalisuutta ja suunnitteluinnovaatioita tavalla, joka monessa teräkseen ja liiketoimintaan keskittyvässä telakkahistoriassa jää vähemmälle.

Lähes puolet teoksesta käsittelee kehitystä 1990-luvun jälkeen, mikä heijastelee lähdeaineiston saatavuutta. Suomen telakkateollisuuden lähihistorian arkistot ovat pääosin hajanaisia ja suppeita johtuen lukuisista fuusioista ja uudelleenjärjestelyistä. Täydellisten ja kattavien alkuperäisaineistojen puute on toki yleinen ongelma kaikessa historiantutkimuksessa, mutta juuri siitä syystä lähdekritiikkiin on syytä kiinnittää huomiota. Valtaosa teoksen sinänsä asiallisista viittauksista on ammattilehtien artikkeleihin ja toissijaisesti ei-akateemisiin historiikeihin sekä muistitietoon ja muistelmin.

Parhaimmillaan monipuolinen aineisto tuo ihmiset ja kokemukset mukaan laivanrakennuksen historiaan. Usein ammattilehtien kuvaukset ovat parhaita olemassa olevia informaatiolähteitä esimerkiksi laivojen tilauksista ja toimituksista. Tällaisen aineiston käyttö on kuitenkin ongelmallista, jos sillä perustellaan usein hyvin politisoituneihin teemoihin liittyviä argumentteja. Vaikka tehdyt johtopäätökset voivat olla asiallisia, toissijaisten lähteiden tarpeeton käyttö vähentää kokonaisuuden uskottavuutta.

Puutteistaan huolimatta teos on paras kokonaisuus, mitä Suomen sodanjälkeisestä laivanrakennuksesta on vuosiin ilmestynyt ja siksi se saavuttanee paikkansa laivaharrastajien käsikirjana. Tästäkin syystä on erityisen harmillista, että graafisessa suunnittelussa on jouduttu tekemään kompromisseja luettavuuden ja tilankäytön kanssa. Pieni, päätteetön fontti on raskasta ja hankalalukuista jopa normaalinäköiselle. Arvokas ja monipuolinen kuvamateriaali sen sijaan on poikkeuksellisen korkeatasoista.

TELAKOILTA MAAILMAN MERILLE – LAIVANRAKENNUKSEN HISTORIAA SUOMESSA

Telakoilta maailman merille on Forum Marinumin vuosikirja. Se liittyy Turussa marraskuussa 2017 avattuun laivanrakennuksen erikoisnäyttelyyn. Tyyli-iljiltaan teos navigoi museon vuosikirjan, artikkelikokoelman ja näyttelyteoksen rajamailla. Nykytilanteessa, missä kasvavat painokustannukset pakottavat tutkimusta julkaisevat tahot yhä tarkemmin harkitsemaan julkaisujensa laatua ja määrää, kovakantinen yhdistelmäteos on tyylikäs ratkaisu.

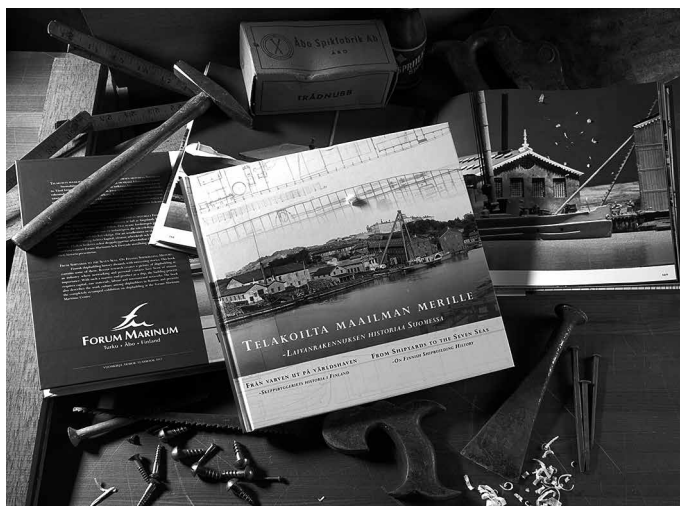
Forum Marinumin merenkulun ja laivanrakennuksen näyttelyt pyrkivät tuomaan näkyville ihmisen ja arjen teknologisten artefaktien takana. Sama teema toistuu teoksen artikkeleissa.

Merikeskuksen tutkijan Mikko Merosen artikkeli laivanrakennuksesta ja konepajatoiminnasta Turussa vuosina 1800–1880 käsittelee kysymystä, miten Turkuun syntyi suomalaisen meriklusterin keskittymä. Aikarajaus kattaa periodin, jolloin kehittyvä konepajatoiminta ja perinteisestä käsityöläisytydestä ammentava laivaveistämötoiminta loivat perustan modernille teräslaivarakennukselle. Keskeisiksi teemoiksi nousevat turkulaisten liikemiesten aktiivisuus ja Venäjän laivastotilausten merkittävä rooli paikallisen teollisuuden kehittämisessä. Sijainti ja isot laivat sitovat henkilöt yhteen löyhäksi, mutta hyvin inhimilliseksi tarinaksi. Keskeytyminen faktapohjaisiin tapahtumiin on luonteva lähestymistapa esittelyteksteissä, mutta tutkimusartikkelissa olisi ollut tilausta myös syvemmälle menevälle analyysille katkoksista ja jatkuvuuksista. Tekstistä puuttuvat lähdeviitteet, mutta lähdeluettelon perusteella kirjoittajalta ei olisi puuttunut tällaiseen analyysiin asiantuntemusta eikä aineistoa.

Pekka Sörensenin artikkeli esittelee liikemies Hans von Rettigin suhdetta laivan-

rakennukseen (1925–1960). Henkilövetoinen kerronta tarjoaa värikkään näkökulman suomalaisen varustamon ja laivanrakennuksen vuorovaikutukseen. Sörensen kuvaa Rettingia ”pidättyväiseksi järjestyksen ystäväksi ja perinteitä kunnioittavaksi humanistiksi, joka hallitsi numerot ja yksityiskohdat”. Itämeren matkustajaliikenteeseen keskittyneen Bore-yhtiön johtajana Rettigin henkilö kietoutuu myös Suomen ulkomaankaupan ja liikenteen historiaan. Yksittäisen mutta keskeisen toimijan verkostonhallinta pienessä maassa tarjoaa ikkunan myös laajemmin meriteollisuuden vertikaalisten yhteyksien muodotumiseen. Tästä näkökulmasta aihe olisi tarjonnut mahdollisuuden keskustella myös laajemmin kansainvälisen merihistorian kanssa. Luonteva keskusteluyhteys olisi syntynyt esimerkiksi Tanskassa A.P. Møleriin henkilöytyneestä yhteydestä laivanrakentamisen ja laivanvarustuksen välillä.

Aaro Saharin artikkeli Allan Staffanssin roolista Suomen meriklusterin rakentamisessa (1916–1946) liittyy käsitteistöltään selkeimmin modernin teknologianhistorian anglo-amerikkalaiseen traditioon. Artikkelin on myös kirjan ainoa, joka pyrkii tietoisesti nostamaan telakkateollisuuden historian osaksi laajempia historiallisia keskusteluita. Saharin ratkaisu tarkastella valtion ja teollisuuden välistä dynamiikkaa keskeisen toimijan kautta tarjoaa metodologisen mahdollisuuden nostaa henkilöyhteydet tutkimuksen sivujuonteesta analyysin keskiöön. Tukevasti arkistolähteiden pohjalle rakennettu tutkimus tarjoaa pätevää lähdekriittistä pohdintaa, jossa problematisoidaan useita jälkiviisauden värittämiä tulintoja. Artikkelin hieman ohueksi jäävä suhde



teoriaan heijastelee kuitenkin perinteistä, empiriavetoista kirjoitusperinnettä. Sahari mainitsee johdannossa käyttävänsä ranskalaisen STS-teoreetikkojen kehittämää toimijaverkkoteoriaa (Actor-Network Theory, ANT). Sen kantava idea on heterogeeninen verkosto, jossa toimijoina voivat olla ihmisen lisäksi objekti, yhteisö, artefakti tai einhimillinen olento. Hyvään tieteelliseen käytäntöön kuuluu esittää analyysia ohjaavat näkökulmat. Tässä tapauksessa toimijaverkkoteorian pelkistäminen pelkästään ihmisten suhteiden esittelyyn jää kuitenkin irralliseksi eikä merkittävästi eroa perinteisestä verkostoanalyysista.

Kirjan viimeisessä artikkelissa Mikko Aho (FM) käsittelee raumalaisten laivanrakentajien ammatti-identiteettiä (1960–1980) laajan haastatteluaineiston perusteella. Ylätason keskeisten nimien jälkeen kulttuuriperinnön koulutusohjelman väitöstutkimukseen perustuva artikkeli luo hyvän kontrastin nostaessaan etualalle varsinaiset laivojen rakentajat ja heidän kokemuksensa. Aho nostaa aineistonsa perusteella esille kolme laivanrakentajille tärkeää teemaa: urakkapalkkaus, työturvallisuus ja kylmyys. Yritys- ja teollisuushistorian yleisesityksissä usein sivuhuomiolle jäävä arkipäivän tutki-

mus auttaa osaltaan ymmärtämään telakka-historian työelämän suhteita.

MERIHISTORIAN TARINANKERTOJAT

Kiinnostus suuriin laivoihin ja niiden rakentajiin yhdistää laajamittaista ja moninaista yleisöä ja tutkijakuntaa akateemisista historioitsijoista insinööreihin ja merimiehiin. Tässä käsitellyt tutkimukset heijastavat kirjoittajien taustojen ja tarkoitusten moninaisuutta.

Viimeistään Staudenmaierin 1980-luvulla tekemästä avauksesta lähtien akateemisen tutkimuksen piirissä niin kutsuttua pulttien ja muttereiden historiaan on pidetty enenevässä määrin vanhakantaisena. Teknisiin faktoihin tai kronologiseen kertomukseen keskittyminen luo illuusion tutkijan objektiivisuudesta, mutta yksittäisten ratkaisujen kehityksen läpikäynti tarjoaa vain vähän yhteisiä keskustelunaiheita suurissa, kansainvälisiä tutkijaverkostoja yhdistävissä keskusteluissa.

Laivahistorialla on kuitenkin monta muutakin yleisöä. Parhaimmillaan erilaiset internalistiset, eksternalistiset ja kontekstuaaliset tutkimukset tukevat ja täydentävät toisiaan. Tässä yhteydessä ei ole syytä väitellä siitä, mikä olisi ”oikeaa” tai ”vanhanaikaista” historiankirjoitusta. Rakkaus laivoihin on hyvä lähtökohta hedelmälliselle tutkimukselle. Silloinkin hyvän ja huonon historiankirjoituksen ero nousee ensisijaisesti lähdekritiikistä ja analyysistä.

Kirjoittaja on Aalto-yliopiston väitöskirjatutkija ja Tekniikan Historian Seuran hallituksen sekä Tekniikan Waiheiden toimituskunnan jäsen.