

HÖYRYLAIVALLA HELSINGISTÄ RÄÄVELIIN

Veijo Kauppinen

Peter Raudsepp (toim.). Höyrylaivalla Tallinnaan – Matkustajahöyrylaivaliikenne Suomenlahden yli vuodesta 1837 alkaen. Helsinki: Raud Publishing, 2018. 238 s. ISBN 978-952-9689-39-2.

Suomenlahti on aina ylitetty, myös viikin-kivenein. Vuodesta 1285 Hansaliittoon kuuluneen Tallinnan satama oli vilkas hansakoggiin pysähdyspaikka, jonne suomalaiset talonpoikaispurjehtijatkin suuntasivat kaupantekoon. Iäkkäämpi sukupolvi tunnistaa vielä Tallinnan saksankielisestä Revalista väännetyllä nimellä Rääveli. Sittemmin on vakiintunut aikanaan tanskalaisen perustamaksi arveltu Taani linn - Tallinna.

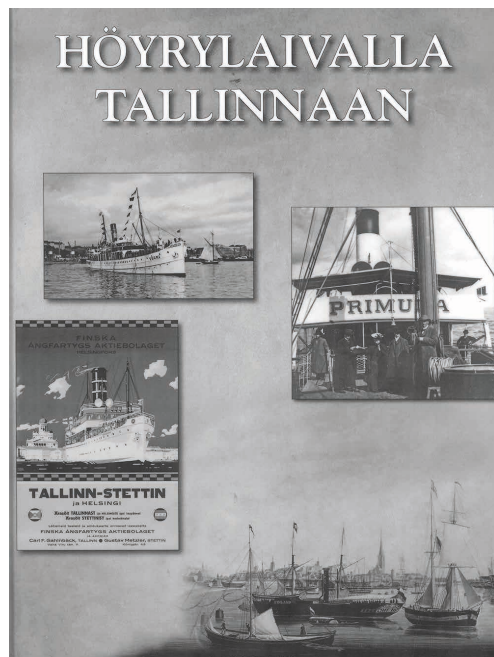
Höyrylaivaliikenne Itämerellä käynnistyi 1810-luvun lopulla. Suomeen perustettu yhtiö Åbo Ångfartygs Bolag hankki 1830-luvulla kaksi alusta, Furst Menschikoffin ja Storfurstenin, joiden rungot olivat kuparilevyin päällystettyä puuta. Niiden siipirattaat käyttömekanismineen vaativat runsaasti tilaa. Matka-ajat olivat nykyiseen verrattuna moninkertaisia ja lipsuivat herkästi olosuhteiden mukaan. Merisairaus yllätti monet matkalaiset keinuilla aluksilla.

Ensimmäinen Tallinnan ja Helsingin välinen höyrylaivamatka Aleksander Nikolajewitsch -aluksella vuonna 1836 oli vielä paremman väen huvimatka. Säännöllinen liikenne reitillä Turku-Helsinki-Tallinna-Kronstadt alkoi vuonna 1837 Storfurstenilla. Seuraavana vuonna reitillä liikennöi myös Furst Menschikoff.

Säännöllinen laivaliikenne ajoi tavallisesti pitkiä reittejä Ruotsin, Venäjän, Saksan kaupunkeihin, joten Tallinnassa sekä Helsingissä vain poikettiin. Laivat kulkivat vain jäättömänä aikana. Jäävahvistetuilla teräsrunkoisilla aluksillakin oli jäissä hankaluuksia. Joillain reiteillä jätettiin tilanteen vaatiessa Tallinnaan poikkeaminen väliin ja käytettiin Helsingin sijasta satamana Turku. Laivat kuljettivat myös postia.

Krimin sota aiheutti liikenteessä katkon. Seuraavat poikkeustilanteet olivat maailmansodat miinoituksineen. Neuvosto-Viro oli 25 vuotta suljettu, kunnes Helsingin ja Tallinnan välinen matkustajalaivaliikenne vuodesta 1965 alkaen hiljalleen käynnistyi moottorilaiva Vanemuinen ja heti sen jälkeen myös höyrylaiva Wellamon aloittaessa kaupunkien välisen reittiliikenteen.

Matkoja Viroon mainostettiin alusta alkaen myös huviretkinä. Nykyinen kylpylä- ja turistimatkatarjoaja ei siis todellakaan ole uutta. Viktor Ek esimerkiksi mainostaa Uudessa Suomessa ”Sopivan huvimatkan Rääveliin ja virkistävän merimatkan voipi



tehdä höyrylaiva Violalla. Hyvä ravintola laivassa”. Viron ”mainioita parantavia merimutakylpylöitä” mainostetaan vuonna 1930 lisäetuna ”Erittäin huokea oleskelu”.

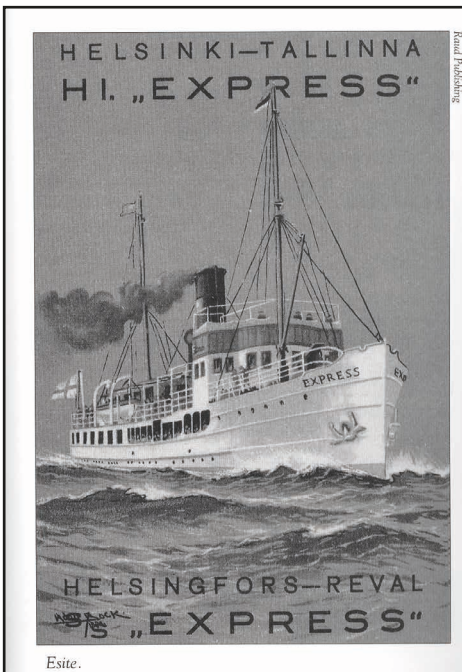
Laivoilla oli tavallisesti konerikon varalta kuunaritakilointi. Siipirasalaivat alkoivat Krimin sodan (1853–1856) jälkeen hiljalleen korvautua potkurikäyttöisillä laivoilla.

Kilpailu Itämeren laivaliikenteessä oli jo ennen ensimmäistä maailmansotaa kovaa. Varustamoja perustettiin ja kaatui. Kirjassa kuvataan yksityiskohtaisesti laivat ja niiden reitit jopa lippujen hinnat ja matkustajamäärät. Tiedot on esitetty vuosittain jaoteltuina.

Tallinnan ja Helsingin välillä ehti liikennöidä yllättävän runsaasti eri maalaisten varustamojen höyrylaivoja useilla reiteillä. Havereitakin laivoille sattui, pohjakosketuksia, karilleajoja ja törmäyksiä sekä teknisiä ongelmia. Varustamoja perustettiin ja kaatui.

Vuimeinen reittiliikenteen höyrylaivalla Tallinnaan tehty risteilymatka tapahtui vuoden 1981 toukokuun lopulla Travek Oy:lle vuokratulla Jaakon Linjat Oy / Jakob-Lines Ab:n Borealla (aik. Bore).

Tallinnaan on menty purjein, höyryvoimalla ja moottorilaivoin. Tarvematkustamisen ohella Viro on houkuttellut kasvavissa määrin muitakin kävijöitä ollen nykyisin suomalaisten matkailijoiden ykköskohde. Tallinnaan on menty purjein, höyryvoimalla ja laivamoottorein. Tarvematkustamisen ohella Viro on houkuttellut kasvavissa määrin muitakin kävijöitä ollen nykyisin suomalaisten matkailijoiden ykköskohde. Höyrylaivojen aikakaudella Suomen ja Viron yhteydenpitoa hoidettiin monien aikansa merkittävien varustamojen lukuisilla aluksilla. Kirjan ansioina on niiden yksityiskohdainen kuvaus sekä hieno ja runsas kuvitus. Asia- ja nimihakemistoa jää kaipaamaan.



Åbolands Ångfartygs AB:n Express kulki reitillä vain vuosina 1931–32.



SHY:n juliste on Ingrid Baden käsialaa.