

## Toivon ja hyödyn utopioita Itämerellä

■ PEKKA HONGISTO

Mikko Huhtamies: *Pohjolan Atlantis. Uskomattomia ideoita Itämerellä*. John Nurmisen Säätiö 2014.

Huhtamiehen tavoitteena on ”asettaa 1700-luvun Suomenlahden, varhaisen meriteknologian ja pohjoiset innovaatioyhteydet laajaan poliittiseen ja ajalliseen kontekstiin”. Valtaosin hän onnistuu tässä, teos on omintakeinen aarreaitta 1700-luvun historian pohtijoille. Teoksen kuvitus on korkeatasoinen ja laaja.

Teoksen teemana ovat paitsi merihistoria, merisotateknologia, meriteknologia, ja manufak-

tuuriteknologia, jotka ovat ehkä jääneet historiantutkimuksen katveeseen, myös konkreettiseen historiaan ankkuroituneet uskomattomat ideat, jotka olivat ”hyödynajan toiveajattelua”. Nämä utopiat sotketaan usein dystopioihin, joissa ihanneyhteisö esitetään fiktiivisessä ja satiirisessa valossa ”aivokummituksena” sekä kaikkea muuta kuin ihanteellisena. Harvemmin utopioita on mielletty oikeasti mahdolliseksi ”vaihtoehtoiseksi historiaksi”. Jälkikäteen ne ovat näyttäneet vain mahdottomalta haaveilulta.

Huhtamies esittelee herkullisesti ja ironisesti ruotsalaisia myyttejä ”Äärimmäisestä Pohjolasta” (*Ultima Thule*) ja niiden kuvitelluista yhteyksistä Platonin Atlantikseen, joka olisi kuulemma sijainnut juuri Ruotsissa ja sen pääkaupunki olisi ollut Uppsala. Vuonna 1539 ilmestyi Olaus Magnuksen puukaiverteinen *Carta Marina*. ”Olauksen Pohjolassa eli muinaisten atlanttilaisten kaltainen, kekseliäs, nykyänoin innovatiivinen kansa” (13). Olaf Rudbeckin *Atlantycassa* (1630) Ruotsi saa huimasti liioitellun myytin ”Pohjolan Atlantiksena”, ”kulttuurien kehtona”, joka oli paratiisi vesiteknologian osaamiseltaan ja hydromekaniikaltaan.

Myytit eivät ole sama asia kuin utopiat. Utopia on määritelty ”paikaksi – jota ei ole (ollut, vielä, koskaan)” eli ou-topokseksi, joista tosin on saattanut kehittyä todellisia paikkoja, topoksia. Ei ehkä aivan siinä hahmossa kuin päässä ja paperilla oli ajateltu, eikä edes samassa paikassa.

Vuodelta 1767 löytyy piirros Augustin Ehrensvärdin suunnitelmasta rakentaa Ullanlinnaa valtava bastionilinnostus, joka toteu-

tuessaan olisi muuttanut huimasti Helsingin kuvaa. Miltä näyttäisi, jos Suomenlinnan linnoitus sijaitisi Tähtitornin maella, kun linnoitus kattaisi alueen kaiketi Viiskulmaan asti?

Autio saari ja sen neuvokkaat asukkaat oli hyvin yleinen teema ajan utopiakirjallisuudessa *Robinson Crusoe*sta *Gulliverin retkiin*. Niissä (mm. Thomas Moren *Utopia*, Campanellan *Aurinkokaupunki*, Baconin *Uusi Atlantis* tai James Harringtonin *Oceania*) lähdettiin ikään kuin tyhjältä pöydältä rakentamaan jotain aivan uutta ja ennen näkemätöntä.

Turun Akatemian heprean kielten professori Israel Nesselius ehdotti Suomen pääkaupungiksi Reposaarta, josta olisi tehtävä kansainvälisen kaupan keskus, koska se sijaitsi keskellä valtakuntaa ja sinne olisi ihanteellista rakentaa merkantilistinen ihannekaupunki, saariutopia.

Sipoon Fageröön eli Kaunisaareen (joka nykyään on Helsingin kaupungin ulkoilusaari) Nordenbergin veljekset suunnittelivat vuonna 1726 salaisena projektina saariutopiaa. Salassapitosyistä utopistinen luonnos oli laadittu ranskaksi: ”Plan & Dessein de L’Isle de Fagerö”. Idealuonnoksessa on yleisiä niin sanottuja valistusideoita. Se myötäili aikansa saariutopioita ja niiden ylioptimistisia käyttöönottoja eri tarkoituksiin.

”Kuten Oceanian, Fageröönkin luonnonvarat olivat runsaat ja luonnonolot suotuisat. Se oli eräänlainen rudbeckilais-atlanttilainen paratiisi. Saari oli rajattu, muusta maailmasta erottuva mikrokosmos, jonka todellisuus oli käännetty pääläelleen. Se oli paikka, jota ei ollut kuin päässä ja pa-

perilla” (81). Mitään tarkennettua lähdeviittausta tästä ei kuitenkaan löydy.

Saari oli tarkoitus ottaa teollisuuskäyttöön ja kaupalliseksi tukikohdaksi. Siitä kaavailtiin maailmanlaajuisestikin ainutlaatuista nähtävyyttä: optimaalisesti suunniteltua utopistisen esimodernia teollisuuskeskusta yhtenä esikuvaan Hollannin Zaandam. Se olisi samalla ollut suurteollisuuden eräänlainen ”itusolu”, josta olisi syntynyt vaikkapa Itämeren Hongkong. Fagerön satamasta käytettiin nimeä ”Port orientale”, jollaisena se olisi ollut läntisen ja itäisen tavaraliikenteen solmukohta. Jos tämä olisi toteutunut, olisiko jollain isommalla saarella Itämerellä nyt ehkä autonominen talousyhteisö, jossa kohoaisivat maailman korkeimmat pilvenpiirtäjät? Suomenlinnan Hongkong?

Fagerön autiolla saarelle olisi perustettu teknisesti edistykseinen yhteisö, jossa olisi yli 30 tuotantolaitosta ja laaja kanavaverkosto, joka olisi korvannut kadut. Sen idea oli baconilainen teknoutopia, jossa luontoa hallittiin ja alistettiin tieteen ja teknologian voimalla. Fagerö oli ”koneutopia, suuri mekanisoitu versta, jossa Nordbergien manufaktuurit muistuttivat Uuden Atlantiksen ”konehuoneita” (81). Sen asemakaava oli täydellisen symmetrinen ja sen kanavaverkosto logistisesti optimaalinen kokonaisuus.

Saaressa vallitsisi avantgardistinen idea kaupallisesta tasavallasta, ”pikku tasavaltamme” (Magnus Nordenberg), jota johtaisi yksimielisyyteen perustuva yleishyödyllinen yhtymä. Saaren taloudellinen toiminta jakaantuisi laajan joukon hyväksi. Se olisi korostanut Fage-

rön riippumattomuutta ja poikkeuksellista statusta.

”Jos Nordbergien hanke olisi toteutunut, olisi otettu askel kohti Pohjolan Atlantista, hydrotekniikan ihmemaata” (87). Hydrotekniikka oli tuon mahdollisuuksien ajan huipputeknologiaa, koska varhainen teollisuus pyöri pääasiassa veden voimalla. Virtaava vesi oli esiteollisen ajan sähkö.

Suunnitelmalla oli koordinaatit, asemakaava, kustannusarvio ja rahoittajakin. Kustannusarvio oli valtava, mutta sitä tukivat ”valtakunnan johtavat kaupalliset piirit insinööreineen”. Tässä teoksessa heitä ei esitellä. Helsingin privilegioitaan vahtiva porvaristo ei halunnut lähivesilleen Nordbergien ”ideapuiستoa”. Se halusi merkantilistista rajoittamispolitiikkaa taluteen ja kaatoi hankkeen valtiopäivillä. Laivastoaseman saaminen Helsingin edustalle kiinnosti heitä enemmän.

Pitkän ajanjakson suunnitelmat liittyvät Ruotsin laivaston sotilaallisiin tarpeisiin. 1540-luvulla Kustaa Vaasa kutsui venetsialaisia laivanrakennusmestareita opettamaan kaleerien rakentamista ”venetsialaiseen tapaan”. Kaleerilaivaston koko ja toiminta oli sittemmin hämmästyttävä. Se pystyi liikkumaan kevyesti ja ketterästi saaristossa, mutta vaati satoja miehiä soutajiksi. Ruotsissa oli 1500-luvulta lähtien paitsi maailman suurimmat sotalaivat (erään nimi oli kuvaavasti ”Elefanten”, jossa oli 1 000 sotilasta ja 300 laivamiestä), hetkitäin jopa maailman suurin laivasto.

Ruotsissa tehtiin paljon laivoja myös muille, muun muassa vuonna 1545 Kustaa Vaasa teki sopimuksen Ranskan kanssa 50 laivan toimittamisesta. Laivanrakennuk-

sesa vallitsivat ”ylirajaiset verkostot”. Ruotsi pystyi ostamaan, myymään, kaappaamaan ja rakennuttamaan suuria sotalaivoja, jotka edustivat aikansa monimutkaisinta uusinta teknologiaa. Ruotsi kunnostautui merenkulun alalla täysipainoisesti ja tavoilla, joita kaikkia ei ole vielä edes kartoitettu. Olivatko uudet meritekniset innovaatiot tuontitavaraa? Mikä oli oikeasti Ruotsin ”innovatiivisen kansan” panos tuon ajan utopioiden ideoinnissa tai toteuttamisessa?

Ranska alkoi rahoittaa pohjoisen liittolaisensa kaleerilaivastoja ja sen tarvitseman suuren meritukikohdan rakentamista ”kultatynnyreillä”. Viapori oli siis osa Ranskan globaalia voimapolitiikkaa, joka suuntautui Venäjää vastaan.

”Pohjolan Gibraltar’ nousi autioille saarille ruudin, lihasten ja väkipyörien voimalla (165). Tästä ou-topiasta tuli topos eli totta, mutta se vaati paljon resursseja. Se oli Ruotsin suurin ja kallein rakennushanke, Pohjois-Euroopan suurin työmaa, ”Gibraltarin jälkeen Euroopan vankin” ja ”Sweaborg wäkewin fästingi waldakunnassa”.

Viapori oli hämmästyttävä kulttuuri- ja innovaatiokeskus. Se oli Helsingin kaksoiskaupunki, jossa oli edistykseinen tuulivoimalaitos, kapakoita, panimo, kahviloita, kirjasto, teatteriesityksiä, vapaa-muurariseuroja, huippumoderni telakka, laivastoasema ja vaikka mitä. Sen kautta saapui teknisiä, kulttuurisia ja sosiaalisia uutuuksia, menetelmiä, tapoja sekä muotia ja pääomaa.

Sanomme omaa aikaamme luovimmaksi historiassa. Itse asiassa 1700-luku on yksi innovatiivisimmista ajanjaksoista Euroopassa. Sen teos myös osaltaan näyttää.

Viaporian suunnittelussa hankittiin ajankohtaisinta tietoa alan innovaatioista Euroopassa ja sovellettiin niitä luovasti toisenlaisiin olosuhteisiin. Ulkomaisia asiantuntijoita rekrytoitiin Suomeenkin, esimerkiksi Fredrik af Chapman oli englantilainen. Yhtään ranskalaisista asiantuntijaa ei Viaporissa ollut, vaikka se oli hankkeen päärahoittaja. Hollantilaiset olivat heitä suositumpia puolueettomuutensa vuoksi. Siirtyminen vuonna 1757 alkaneeseen isojakoon ja siihen liittyvään yksityisomistukseen mahdollisti voimavarojen tehokamman organisoimisen.

Huhtamies kutsuu Viaporin kaleeritelakkaa nerokkaaksi. Siihen liittyikin useita merkittäviä innovaatioita sulkuportteineen, vedennostolaitteineen ja myllyineen. Voimakoneena oli monipuolisesti toimiva tuulimylly. Telakalle suunniteltiin varajärjestelmiä, kuten telakka-altaan tyhjentäminen tuulivoiman lisäksi kahden hevosen pyörittämän niin sanotun *paternoster*-laitteen avulla, joka oli eräänlainen hissien esimuoto. Ilmanvaihtolaite esti laivoja lahoamasta liian nopeasti. Omaperäisin Daniel Thunbergin innovaatioista oli telakan nerokas sulkulaite, keltuvasuunnin eli sulkuproomu, jollainen on edelleenkin käytössä Suomenlinnan telakalla.

Kirjassa on kiinnostava erillinen luku vedenalaisista laitteista, sukelluskelloista ja muista sukelluskoneista. Ne ovat sukua Leonardo da Vincin keksimille sukellusveneille, joiden salaisuutta Leonardo ei kuitenkaan halunnut paljastaa ”ihmisen huonon luonteen vuoksi”, koska hän pelkäsi, että tällainen joukkotuhoase voisi joutua väärin käsiin. Suomessa vai-

kutti erikoinen keksijä, ”Suomen Leonardo”, Samuel Chydenius, joka kehitti ”sammakkomiehen” ja alkeellisen kypärän ”Leonardo da Vincin hengessä”. Englantilainen John Wilkin suunnitteli vedenalaisia utopioita, säännöllisten välimatkojen päähän toisistaan rakennettuja asumuksia, joissa asuttiin ja joiden lapset eivät koskaan nähneet kuivaa maata. Nämä utopiat vievät kuitenkin ajatukset jo liian kauaksi Viaporista.

Utopiat ovat aina kiehtoneet ihmisiä. Niitä on jaettu hyödyllisiin ja hyödyttömiin sekä pelon ja toivon utopioihin. Edellä kuvaillut ovat selvästi hyötyä tavoittelevia toivon utopioita. Ne heijastivat ajan optimismista henkeä, vaikka eivät aina toteutuneetkaan. Tai ehkä sittenkin Viaporian voisi hyvin syynä kutsua ”toteutuneeksi utopiaksi”?

Parhaimmillaan utopioiden tehtävä kulttuurissa on olla ihanne tai lupaus jostain uudesta. Ernst Blochin mukaan utopinen ajattelu on inhimillisen mieltämisen eräänlainen uloin topos ja yläraja. Italo Calvinon mukaan utopistinen poetiikka aistii herkästi tulevaisuutta. Tähän poetiikkaan nämä aika kouriintuntuvat utopiat tuovat lihaa luiden ympärille. Ne pyrkivät olemaan myös moderneja eli liikkuvia ja dynaamisia.

Myytit rakentavat parhaimmillaan ”koejumalia”, utopiat puolestaan ”koemaailmoja”. Vahvasti kokeelliseen tieteeseen uskova aika uskoi myös kokeellisiin todellisuuksiin. Vaikka ne jälkikäteen katsottuna näyttävätkin usein leikkimiseltä uskomattomilla ideoilla ”hulluuden tantereilla” (Aleksis Kivi), niissä oli ikään kuin sisäänrakennettuna todellisuusaineksia, joita oli jo itumuodossa, mutta ei

silti vielä täysimittaisesti olemassa sen ajan tunnetussa maailmassa. Utopia antoi näyn mukana lupauksen kokeilla niitä ja katsoa seurauksia käytännöllisellä tasolla.

Vaikka ”täydellisessä ja valmiissa maailmassa jokainen utopia on koditon” (Bloch), nämä pyrkivät ratkaisuihin todellisessa ja mahdollisessa maailmassa valistuksen, hyödyn, edistyksen ja tulevaisuuden nimissä. Joskus ne onnistuivat siinä, kuten Viaporin esimerkiksi osoittaa.

**Kirjoittaja on tiedetoimittaja ja vapaa filosofi.**