



Kappalainen, joka rakastaa ja kunnioittaa merta

Nelivuotiaana Porvoon vt. kirkkoherra Martin Fagerudd pääsi isänsä mukana Lontooseen. Siellä he kävivät katsomassa muun muassa museolaiva Cutty Sarkia Greenwichissä. Meri on ollut keskeinen elementti hänen koko elämänsä ajan, ja onpa hän eri yhteyksissä luennoinut aiheesta Raamattu ja meri.

Kun *Cutty Sark* lähes vuosi sitten vahingoittui pahasti tulipalossa, tuli alus, jota hän 48 vuotta aikaisemmin oli käynyt katsomassa, ihailut ja ihmetelty, **Martin Fageruddin** mieleen yksityiskohtia myöten. Ja kun omistajat heti päättivät restauroida Cutty Sarkin, hän näki siinä yhteneväisyyttä Porvoon tuomiokirkkoon, jonka tuli tuhosi vuotta aikaisemmin.

– Porvoossa päätimme myös heti, että tuomiokirkko korjattaisiin. Työtä on ollut paljon, mutta ensimmäisenä adventtina tänä vuonna voimme taas ottaa tuomiokirkon käyttöön.

– Kun tuli tuhosi Cutty Sarkin, halusin näyttää, että ainutlaatuinen laiva, Ison Britannian kansallisaarre, voidaan rakentaa uudelleen. Samoin olemme tehneet meidän kansallisaarteellemme, Porvoon tuomiokirkolle, Martin Fagerudd sanoo.

– Tein pienen näyttelyn, johon valitsin kaksikymmentä kuvaa, jotka kertovat Cutty Sarkista palveluksessa brittiläisen ja portugalilaisen lipun alla. Näyttely oli esillä talven aikana Café Ankaretissa, jota ylläpitää Porvoon ruotsalainen seurakuntakoti.

– Cutty Sarkia pidetään maailman nopeimpana purjealusena. Kuitenkin se rakennettiin 1869, aikana, jolloin höyry oli jo alkanut kilpailla purjeiden kanssa. Samaan aikaan avattiin Suezin kanava, mikä lyhensi huomattavasti koneella käyvien laivojen tietä esimerkiksi Intiaan, Kiinaan tai

Australiaan. Cutty Sark oli rikattu klipperiksi, raa'at kaikissa kolmessa mastossa, reilut 63 metriä pitkä ja 10,8 metriä leveä. Nopeudeksi mitattiin keskimäärin 15 solmua, mutta se pystyi saavuttamaan jopa 17 solmun nopeuden. Nopein Cutty Sarkin matka Englannin kanaalista New South Walesiin Australiaan kesti vain 79 vuorokautta, Martin Fagerudd sanoo.

Meri on ollut keskeinen elementti koko hänen elämänsä ajan. Hän on eri yhteyksissä myös luennoinut aiheesta Raamattu ja meri.

– Taustana kiinnostukseeni merta kohtaan on luonnollisesti matka, jonka tein isäni **Ingmarin** kanssa Lontooseen ja Cutty Sarkille. Isä oli yliperämies Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön (SHO) höyryrahtirahtialus *Aldebaranilla*, ja minä pääsin myös muutamia kertoja mukaan lyhyille kotimaisille rannikkomatkoille. Mutta saada nelivuotiaana tehdä kuolematon matka isän kanssa yli Itämeren ja Pohjanmeren Englantiin, se oli jotain suurta!

– Matka sinne kesti lähes viikon. Sitten lossasimme ja lastasimme viikon Surrey Dockissa Lontoossa – satamassa, jonne on myöhemmin tullut tyylikkäitä asuinkortteleita – ja sitten kamppailimme takaisin Suomeen viikon ajan. Meillä oli sahattua puutavaraa kansilastina menomatalla ja uusia traktoreita kannella kotimatalla.

– Arvaat kai, että poika kierteli ja tutki traktoreita perusteellisesti, Martin Fagerudd sanoo.



Tämä John Alicotin maalaus esittää Cutty Sarkia kovassa tuulessa.

Raamattu ja merenkulku

- Mielenkiinto merenkulkuun ja Raamattuun on helppo yhdistää. Antiikin paras merimatkan kuvaus on Raamatussa, kaikki muu siltä ajalta on enimmäkseen tarua. Odysseuksen harharetket on kaikkein pahin sepustus, mutta hän tarvitsi varmaan selityksen oltuaan poissa kymmenen vuotta vaimonsa luota, vaikka hänen muu seurueensa onnistui pääsemään kotiin aikaisemmin.
- Mutta apostolien teot ei ole mikään sepustus. Siellä on merenkulun faktoja, tarkkoja kuvauksia aluksista myrskyssä ja selkeitä menettelytapoja siitä, kuinka alusta käsitellään myrskyssä. Matkakertomus Apt. 27:1–28:16 kuvaa Paavalin matkaa Roomaan ainutlaatuisella tavalla. Kertomuksen taiteellinen aines maustetaan jännityksellä ja dramatiikalla. Kirjoittaja osoittaa myös suurta sen aikaisen navigointitaidon tietämystä.
- Myös Vanha testamentti osoittaa, että merenkulkua harjoitettiin Israelissa jo kuningas Salomon aikana 900-luvulla ennen Kristusta. Laivoja ja merenkulkua tarvittiin kuljettamaan materiaalia temppelin rakentamista varten. Mahdollisesti kuningas Salomolla oli kaksi eri laivastoa, Punaisellaamerellä omansa Etiopian liikenteeseen, ja toinen Välimerellä, mahdollisesti vuokrattuja laivoja. Jopa kolme vuotta kestäneet pitkät matkat ovat antaneet aiheita arvailta, että Salomon alukset ovat voineet purjehtia Intiaan asti.
- Alussa meri symbolisoi kaaosta. Järjestys syntyi, kun

maa luotiin ja vesi erotettiin maasta. Mutta edelleen meri on arvaamaton, eikä sitä voi hallita.

– Sen tähden hyvä merimiestaito edellyttää, että merta kunnioitetaan ja toimitaan sen mukaisesti. Tarvitsemme tietoa merestä, ja sen vuoksi tarvitaan pitkä teoria- ja käytännön koulutus merikapteeniksi pääsemiseksi.

– Suomi on riippuvainen ympärivuotisesta liikennöivästä merenkulusta. Se tarkoittaa sitä, että nykyisten alusten pitää kyetä kulkemaan kaikissa säissä. Mutta tähän ei koske vapaa-ajan veneitten kippareita. He tekevät viisaasti jäädessään satamaan, kun tuuli nousee myrskylukemiin, Fagerudd sanoo.

Vt. kirkkoherrasta tulee uudelleen kappalainen

Kun tämä numero ilmestyy, on Porvoon ruotsalaisessa tuomiokirkkoseurakunnassa hiljattain toimitettu kirkkoherranvaalit. Riippumatta siitä kuka kolmesta ehdokkaasta – **Lars Junell**, **Bror Träskbacka** tai **Mats Lindgård** – on valittu, voi Martin Fagerudd pian ottaa käyttöön sen tittelin, joka hänellä on neljän vuoden ajan vt. kirkkoherrana toimiessaan koko ajan ollut puhelinluettelossa: kappalainen.

– En hakenut kirkkoherran virkaa, koska minulla ei ole vaadittua ylempää pastoraalitutkintoa. Sen sijaan haluan keskittyä opintoihini. Minun olisi pitänyt saada valmiiksi teologian lisensiaatin tutkintoni Åbo Akademiassa jo 2003, mutta seuraavana vuonna minusta tuli vt. kirkkoherra ja se on vienyt kaiken aikani.

– Samalla tehtävä on ollut antoisa ja olen saanut sekä kokemusta että tietämystä. Huhtikuun viimeisenä päivänä viransijaisuuteni loppuu, ja sitten toivottavasti voin palata hyvään, iloiseen huolettomaan kappalaisen virkaan.

– Vuosina vt. kirkkoherrana olen myös oppinut, kuinka yksinäistä sellainen voi olla. Siinä on myös samankaltaisuutta siihen yksinäisyyteen, mitä merikapteeni laivalla kokee. Molemmat ovat yksin johtajana.

– Kappalaisena saan ensisijaisesti toimittaa jumalanpalveluksia, kasteita ja hautajaisia ja vältyn byrokratialta, jota kirkkoherralla on. Meillä ruotsalaisessa tuomiokirkkoseurakunnassa on 14 200 seurakunnan jäsentä ja 34 työntekijää ja ilmapiiri on hyvä. Kirkosta eroaminen, joka on tunnusomaista citykulttuurissa, ei ole erityisen merkittävää täällä. Porvoon suomenruotsalaiset ovat luultavasti seurakuntauskollisempia kuin Suomessa keskimäärin ollaan. Se varmasti johtuu siitä, että Porvoo on vanhaa kulttuuriseutua ja kirkko kuuluu kulttuuriin, samoin kaikki kotiseutua koskevat kysymykset tuntuvat tärkeiltä, Martin Fagerudd sanoo.

Teksti ja kuvat: Thure Malmberg

Käännös: Liisa Varho

