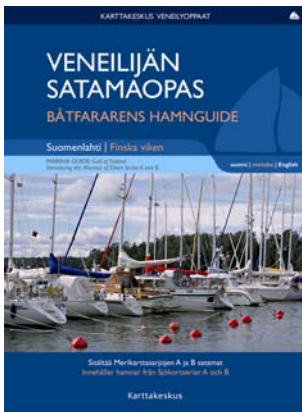


## Suomenlahden satamat tutuiksi



Yksi Suomen tunnetuimmista vierassatamista sijaitsee maan eteläisimmässä kärjessä. Hangon Itäsatamalla onkin monella tapaa sellaista historiaa, joka ei ihan pian toistu. Vuosisata sitten täältä astui laivaan 250 000 siirtolaista suuntana Amerikka, Australia ja leveämpi leipä. Tänä päivänä on myös vilskettä, mutta toisin päin. Kaikkialta Itämeren alueelta saapuu veneilijöitä kokemaan melkein mereen kasvaneen Hangon antia. Mutta ennen kuin maihin nouseaan, on paras tietää, millaista antia satama tarjoaa.

Tässä vaiheessa merenkulkijan paras ystävä on Suomenlahtea käsittelevä *Veneilijän satamaopas* (Karttakeskus 2008). Siitä selviää yksissä kansissa myös ruotsiksi ja englanniksi merikarttasarjojen A ja B satamien oleelliset asiat.

Opaskirjan mukaan Hangon Itäsatamassa on vieras- ja kotisatama, 150 vieraspaikkaa, syväystä 1,0–3,0 metriä. Kohteeseen johtaa valaistu väylä idästä ja valaisematon lännestä. Kiinnitys laituriin hoituu joko poijulla tai ankkurilla. Tietoja on koottu myös kaupasta, sähköpisteestä ja bussista. Entäpä miten päästään turvallisesti esimerkiksi Sipoon Kaunissaareen? Siellä on 90-paikkainen vierassatama syväykseltään 1,9 metriä. Tulijaa neuvotaan, että saaren kaakkoispuolen lahteen johtaa viitoitettu venereitti idästä. Vaikka löytäisikin Kaunissaareen ongelmitta, se ei kuitenkaan riitä. Tämä virkistysalue on nimittäin vain helsinkiläisille ja pääkaupunki on sen satamaisäntä. Maihinnousijoille on tarjolla syötävää, juotavaa ja sauna. Veneilijän satamaopas / Suomenlahti kertoo kaikkiaan 163 sataman perusasiat. Kartat satama-alueista sekä mantereenpuoleisista ympäristöistä antavat ensikertalaisille valaisevaa informaatiota: ei tarvitse rannalla istujia heti käydä haastattelemaan.

Myös muita rannikkoalueitamme käsitteleviä satamaoppaita on saatavilla. Näiden työstämisestä vastaavat Suomen Purjehtijaliitto, Suomen Veneilyliitto ja monet yksityiset veneilijät.

## Merenkulkijoiden muistot talteen



Perinteisen miesvaltaisen työalan avautuminen naisille on usein monitahoinen asennekysymys. Se on myös yhteiskunnallinen haaste tasa-arvon tiellä. Merityön piirissä on yhdenveroisuutta kurottu kiinni sitä edellä olleisiin teollisiin aloihin nähden. Koulutus, työajat, työ- ja miehistötilat sekä naisten merityö ovat aikansa saavutuksia ja nykypäivää. Viimemainittu seikka on pitkän väännön tulos 1800-luvulta lähtien. Naisten osuutta merenkulkuun kuin myös nykyisten merimiesten ja -naisten muistoja luodataan syvällisesti Suomen Merimuseon Nautica Fennica -kirjassa *Takillä, koneessa ja byssassa - Merenkulkijan elämää ennen ja nyt* (toim. **Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa, Ismo Malinen**) (Multiprint 2008).

Säännöllinen matkustajalaivaliikenne Suomen vesillä käynnistyi vuonna 1836, kun siipirasalus *Furst Menschikoff* aloitti reitillä Turku - Tukholma. Neitsytmatkalla oli vain 13 uskaliaasta, mutta hyvin meni. Pian tuli uusina kohteina Pietari ja Tallinna. Juuri matkustajat olivat perusteena naisten

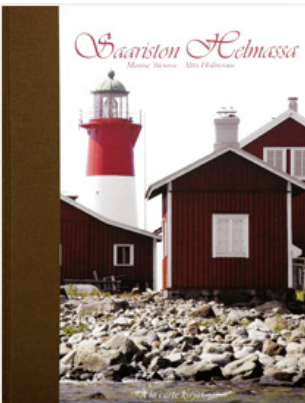
merityölle, mikä tarkoitti palvelutehtäviä, muun muassa naisten ja lasten avustamisesta.

1900-luvun alkupuolella oli suomalaislaivoilla naisia lähinnä kylmäkkönä, keittäjänä, tarjoilijana, tai he siivosivat matkustajien hyttejä. Nämä työntekijät palkkasi emännöitsijä, kun taas kapteeni rekrytoi miehistöön liittyvän vastaavan miestyövoiman.

Kuitenkin Merimiesunioni (perustettu 1916) ja Merimieskirkko (perustettu 1875) olivat moraalista syistä laivoilla tapahtuvaa naisten työskentelyä vastaan. Silti heitä oli rajatuissa rooleissa kuten taloustehtävissä vaatimattomalla palkalla. Matkustajaliikenteen nopea kasvu toi suurimmille varustamoille väistämättä myös naiset töihin. Lopulta heitä koskeva merityökielto raukesi vuonna 1955.

Puoli vuosisataa sitten miehistöjen jäseniä ei liiemmin huomattu haastatella menneistä ja silloisesta nykymentä. Vasta nyt ollaan havahtumassa merenkulkijoiden henkilöhistoriaan. Muistot pitäisi saada talteen. Suullinen perinne on alkuperäistä aikalaidistusta ja siitä osaltaan rakentuu ajankuva persoonallisine piirteineen.

## Suomettaren helmoissa



Maarianhaminaa mereltä lähestyttäessä siintää ensimmäiseksi Kobba Klintarin valkoinen luotsitupa. Nykyään se on myös virallinen nähtävyys, mutta toisin oli ennen. Vuosina 1862–1972 luotsit olivat jatkuvasti merellä avustamassa Maarianhaminaan saapuvia laivoja. Näin ollen tuo luotsien päämaja merkitsi kotia, lepoa, suojaa.

Tämän ja paljon muuta maamme pitkän merenrannan tiimoilta idästä pohjoiseen kertovat **Manne Stenros** ja **Altti Holmroos** kirjassaan *Saariston Helmassa* (A la carte kirjat 2008). Se perustuu Mannen kuviin pääosin kolmen kesän ajalta. Kuvat puolestaan perustuvat ”löytämisen riemuun ja mieluisiin muistoihin uusien samanlaisten toivossa”.

Löytöretkeily Suomi-neidin hameenhelmoissa näyttää olevan ehtymätön aarrearkku. Vanhoista opitaan uutta ja uusista vanhaa perinteistä. Suomen sotaa kahden vuosisadan takaa ei pääse karkuun täälläkään. Löytyy muureja, kalliohakkauksia, raunioita jälkinä monien sukupolvien takaisista purjehtijoista ja muista meriteiden kulkijoista.

Maan vanhin tunnusmajakka Pohjanlahdella, Lyökin pooki, olisi jo lähinnä tomumaja, elleivät vastuulliset olisi entisöineet tuota kivistä 1757 rakennettua majakkavanhusta. Nyt tuliterä lyijykatto kestää pitkään rankkaa meri-ilmastoa. Onhan Lökö Båk myös muistojen merkki Ruotsin kuningaskunnan mahtiajoilta.

Altti Holmroosin kuvatestit ovat perin tarpeellisia Stenrosin mahtavien otosten ohessa. Esimerkiksi runsaista kalliokirjoituksista saa otteen vasta, kun on lukenut niiden taustan. Ne ovat viestejä, tiedoksiantoja kävijöistä ja vain vähän ajankuluksi kiveen hakattuja. Selvennysteksti olisi varmistanut kuvan oikeinluvun.

Manne Stenros on ”rakkaudesta saaristoon” valloittanut kamerallaan merelliset ympäristöt kokonaisuutena. Siihen kuuluvat myös ihmiset ja heidän tarvikkeensa, ei yksinomaan kauneuden monikasvoinen luonnonkulttuuri. Tämä kirja antaa päivitetyn todistuksen elävästä saarimaisemasta. Siihen mahtuu 81 000 merensaarta. Siis jokaiselle jotakin.