

Mauritz z:llä ja s:llä – Kemiönsaaren saaristohöyrylaivat

Perjantaina 26. toukokuuta 1899 Turussa vietettiin juhlia. Rannikkohöyrylaiva *s/s Aion* kapteeni Mauritz Holmberg juhli tuolloin 25-vuotista taivaltaan Turku–Salo-reitillä. Holmberg oli pidetty kapteeni, jolla oli hyviä pitkäaikaisia suhteita yhteiskunnan kaikkiin kerroksiin. Juhlapäivä alkoi Salossa, jossa juhlallisuudet käynnistyivät Salon soittokunnan tahdeilla. Lappdalin laiturissa Kemiönsaareissa laivaan nousi suuri joukko juhlapukuisia matkustajia. Heidän joukossaan oli kirjailija ja kansakoulunopettaja Adèle Weman, joka luki juhlarunon. Turkuun saavuttua Holmberg haki vaimonsa Annan ja Turun läänin rannikkohöyrylaivayhtiön johtajan konsuli Wikeströmin alasatamasta. Sen jälkeen siirryttiin yläsatamaan vastaanottamaan kansan suosionosoitukset.

Miksi Mauritz Holmberg oli niin suosittu? Hänen pitkän kapteeninuransa lisäksi on ymmärrettävä, miten tärkeitä saaristohöyrylaivat olivat tuolloin – ennen autoja ja busseja. Saaristohöyrylaivojen kulta-aika ajoittui 1860–1890-luvuille, minkä jälkeen rautatieyhteydet syrjäyttivät ne. Saaristoon ja erityisesti Kemiönsaareen ei kuitenkaan rakennettu rautateitä. Tämä jatkoi höyrylaivojen tarvetta saariston ja kaupunkien välisenä yhteytenä. Toisaalta edellä mainittu Holmbergin laivareitti Turku–Salo kärsi rantaradan valmistumisesta. Hänen juhluvuonnaan otettiin käyttöön Turku–Karjaa-rataosuus, minkä ansiosta salolaisten ei enää tarvinnut käyttää Ainoa tai vastaavia höyrylaivoja Turkuun päästäkseen. Kemiönsaaren asukkaille säilyi kuitenkin tarve saaristohöyrylaivoille, ja ne muodostivat elintärkeän verkoston sekä ihmisten että tavaroiden kuljettamiselle.

Kemiönsaaren merihistoriasta kirjoittamisessa on sekä etuja että haasteita. Meren läsnäolo on niin keskeistä, että aiheita olisi lähes loputtomasti. Kemiönsaarella laivaliikenne on perinteisesti ollut erittäin tärkeää. Se on tarjonnut toimeentulon merenkulkijoille, ja samalla se on toiminut myös koko yhteisön elinehtona. Tästä Kemiönsaaren merihistorian tärkeästä osasta on kirjoitettu paljon. 1800-luvun jälkipuolen saaristohöyrylaivaliikenne on kuitenkin asia, joka on jäänyt hieman varjoon. Rannikon kaupunkien välillä kulki tuolloin höyrykäyttöisiä aluksia, mikä helpotti matkustamista ja samalla myös yhdisti maaseutu- ja kaupunkialueita. Ihmisten matkustusmahdollisuuksien helpottaminen vaikutti pitkällä aikavälillä myös ideoiden leviämiseen – esimerkiksi nuorisoseura-aatteeeseen, josta tuli jo varhain tärkeä asia Kemiönsaarella. Saaristohöyrylaivat mahdollistivat sen, että ihmiset kaikkialta saaristosta pääsivät matkustamaan Kemiönsaaren nuorisoseuran Skogsbölen tilalla järjestämiin kesäarpajaisiin Wrethallan rakentamisen hyväksi.

Mauritz Holmberg aloitti merellisen uransa vuonna 1862 luotsin oppipoikana *Aura*-siipiratahöyrylaivalla, jossa hänen isänsä toimi luotsiperämiehenä. Oltuaan yksitoista vuotta luotsin oppipoikana ja luotsiperämiehenä Holmberg valmistui Turun teknillisestä keskikoulusta vuonna 1876, mikä oikeutti hänet työskentelemään kapteenina saaristohöyrylaivoilla. Hänestä tuli *s/s Aion* ensimmäinen kapteeni kun hän haki höyrylaivan Tukholmasta valmistumisvuonnaan ja toi sen Turkuun. Holmberg pysyikin pitkään uskollisena Turku–Salolinjalle ja *s/s Ainolle*. Hänen suosiotaan selitetään joissakin lähteissä hänen persoonallisuudellaan. Hän oli luonteeltaan iloinen ja vitsaileva, ja lisäksi hän oli hyvä tarinankertoja. Kolme vuotta suuren juhluvuoden jälkeen Holmberg siirtyi ajasta ikuisuuteen, eikä hän näin joutunut kokemaan rakkaan linjansa lakkauttamista. Rannikkorautatie valmistui vuonna 1903, mikä merkitsi sitä, että rannikkohöyrylaivat kävivät tarpeettomiksi ainakin salolaisille. *S/s Aino* myytiin samana vuonna.

Toisin kuin salolaiset, saariston asukkaat tarvitsivat edelleen saaristohöyrylaivoja sekä tavaroiden että ihmisten kuljettamiseen. Niinpä vuonna 1906 perustettiin Kilassa varustamo, joka sai nimensä neljä vuotta aiemmin kuolleen suosituksen kipparin mukaan. Yhtiön höyrylaiva *Maurits Holmberg* (s:llä kirjoitettuna) liikennöi alun perin Kilan ja Turun välillä, mutta se kulki myös esimerkiksi Turun ja Norrålångvikin välillä. Tämä vuonna 1925 myyty ja tuolloin *Wellamoksi* nimetty höyrylaiva oli lähes 20 vuoden ajan osa tärkeää saaristoliikennettä, joka yhdisti saariston mantereeseen.

Saadaksemme käsityksen höyrylaivojen merkityksestä saaristopitäjille voimme tarkastella s/s *Maurits Holmbergin* lastiluetteloa kesältä 1925, joka oli aluksen viimeinen kausi. Matkalla Turusta Kemiönsaareen laiva kuljetti rakennustarvikkeita, kuten lautoja, kattahuopaa ja sementtiä. Lastiluettelossa luetellaan myös erilaisia elintarvikkeita, kuten virvoitusjuomia, jauhoja, kaurahiutaleita ja sokeria. Polttomootorin yleistyminen näkyy siinä, että laiva kuljetti öljyä, naftaa ja bensiiniä. Paluumatkalla Kemiönsaaresta Turkuun lastina oli pääasiassa lihaa, kalaa ja munia, mutta myös eläviä eläimiä ja vihanneksia. Matka osoittaa kaupungin ja saariston välisen vuorovaikutuksen. Aivan kuten Kemiönsaaren asukkaat eivät voineet tulla toimeen ilman tiettyjä hyödykkeitä, myös kaupunkilaiset tarvitsivat saariston mullassa tuotettuja ja vesillä pyydettyjä tavaroita.

1920-luvulla tieliikennekuljetukset alkoivat yleistymään Kemiönsaaressakin, ja näin viidenkymmenen vuoden aikakausi tuli päätökseen. Lautoista ja silloista tuli tärkeämpiä kuin saaristohöyrylaivoista, ja hitaasti mutta varmasti höyrylaivalaiturit luhistuivat kasaan. Koko tämän aikakauden ajan nimi Mauritz Holmberg – sekä z:llä että s:llä – liittyi vahvasti Kemiönsaaren höyrylaivaliikenteeseen, vaikka s/s *Aino* ja s/s *Maurits Holmberg* eivät suinkaan olleet ainoat Kemiönsaarelle liikennöineet höyrylaivat.

FT Robert Louhimies, arkistonhoitaja, Åbo Akademin merihistorian laitos