

Put put ja mur

Vanha keskimoottori ja nostalgia

Imutahti: johdanto

Nelitahtimoottorin toiminnan kuvauksessa esitetään tavallisesti ensimmäisenä imutahti. Sen aikana mäntä liikkuu alaspäin, kauemmas sylinterin kannesta ja imee avoimen imuventtiilin kautta ilman ja kaasuuntuneen polttoaineen seosta sylinteriin. Vanhanaikaista petrolimoottoria käynnistettäessä imu aiheuttaa pienen kohahduksen.

Lapsuudessani moottoriveneen sanottiin putputtavan. Putputus on onomatopoeettinen sana, joka jäljittelee vanhan veneenmoottorin ääntä: put-put-put-put-put- ja tä-tä-ko-ko-ke-sä-tä-tä-ko-ko-ke-sä-tä-tä... Lapsuudessani ja varhaisessa nuoruudessani 1980-luvun taitteessa ja alkuvuosina Reposaaren vesillä tuntui käyvän jatkuva keskimoottorin papatus. Kun edellinen vene, tai oikeammin paatti, oli kadonnut Kappelin sillan alle, Ripakarin takaa jo seuraava putputti näkyviin. Aina välillä pikavene, eli perämoottorilla varustettu nopeakulkuinen vene pärähti väylää pitkin, mutta keskimoottorin papatuksen muistan taukoamattomana.

Artikkelin pääteema on vanhojen keskimoottorien äänien saamat arvot, joita tarkastelen parin kaunokirjallisen lähteen ja *Acoustic Environments in Change* -hankkeen¹ tutkijoiden Nauvossa vuonna 2000 tekemien haastattelujen perusteella. Erityisesti pohdin, onko keskimoottorin ääntä syytä pitää nostalgisena ilmiönä.

Keskusteltuani veneilystä vuosien saatossa olen huomannut, että veneissä käytettävät moottorityytit eivät ole kaikille niin tuttuja kuin rannikolla kasvanut voisi kuvitella. Niinpä määrittelen ja esittelen artikkelin alkupuolella tutkimuskohteena olevaa moottoria. Moottoriin liittyvä historiallinen tieto perustuu omaan tietämykseeni. Veneiden ja moottorien historiasta on toki kirjoitettu yhtä ja toista, mutta kattava historiallinen tutkimus loistaa poissaolollaan. Toivon, ettei se kuitenkaan aseta artikkelin pääteeman, keskimoottorin äänen nostalgisuuden, käsittelyä kyseenalaiseen valoon.

Veneenmoottorien tyypit

Koska veneissä käytetään monenlaisia moottoreita, selvitän aluksi, minkälaisen moottorin ääntä tarkastelen pääasiallisesti. Veneenmoottorit jaetaan venekirjallisuudessa ja -lehdistössä kolmeen tyyppiin asennustapansa mukaan. Keskimoottorit asennetaan veneen pohjalla olevan konepedin päälle. Moottorin lisäksi kytkin, vaihteisto ja muut apulaitteet ovat veneen sisällä. Potkuriakseli kulkee veneen perävantaan² läpi, ja rungon ulkopuolella on vain osa akselia ja potkuri. Perämoottori taas on veneen perälautaan kiinnitettävä moottori, jossa moottori apulaitteineen on samoissa kuorissa. Perämoottorista käytetään harvakseltaan nimeä ulkolaitamoottori, mikä kuvaakin hyvin sen asennustapaa. Perämoottorin ainoa osa, joka on veneen sisäpuolella, on usein polttoainesäiliö. Edellisten yhdistelmä on sisäperämoottori, jossa itse moottori on veneessä sisällä, mutta voima välittyy potkurille perälaudan ulkopuolelle kiinnitetyn vetolaitteen kautta. Sisäperämoottori on tavallisesti suurehkojen nopeiden veneiden voimanlähde. Perämoottorit taas tunnetaan tavallisesti pienehköjen veneiden moottoreina, mutta suurimmissa niistä on tehoa yli 200 hevosvoimaa. Sisämoottoria käytetään etupäässä hitaissa veneissä ja suurissa aluksissa.

Suomen rannikoiden ja saariston perinteiset kalastajamoottoriveneet polveutuvat vastaavilla alueilla käytetyistä purjeveneistä. Yhteistä niille on mänty- tai kuusipuinen rakenne ja kokonainen tai osittainen avoimuus, eli koko vene ei ole kannen peittämä. Pienimmät kalastajaveneet olivat avoimia, suuremmissa oli kajuutta miehistön suojana perässä tai keulassa – joskus molemmissa. Pääosin veneet ovat olleet muodoltaan uppoumarunkoisia, mikä tarkoittaa, etteivät ne ole pystyneet nousemaan liukuun omalle keula-aallolleen. Siitä syystä ne ovat olleet suhteellisen hitaita. Uppoumarunkoisen veneen suurin nopeus riippuu etupäässä sen pituudesta. Kuusimetrisen kalastajamoottoriveneen suurin, kohtuullisella moottoriteholla saavuttama nopeus, on kuutisen solmua eli noin 11 kilometriä tunnissa.

Uskon kalastajaveneen avoimen rakenteen vaikuttaneen merkittävästi moottorin käyntiääneen. Nykyäänkin teholtaan pienehköjä, harvakäyntisiä moottoreita käytetään esimerkiksi purjeveneiden apumoottoreina. Nämä moottorit ovat nykyään yleensä dieselmoottoreita. Matkapurjeveneet ovat yleensä täyskannellisia ja lujitemuovirakenteisia, ja niiden moottoritilat on pyritty äänieris-

tämään mahdollisimman tarkasti. Niinpä niiden ääni ei välttämättä muistuta vanhojen kalastajaveneiden ääntä.

Petrolimoottorin aika

Suomen ensimmäinen moottorivene tuotiin Kotkaan vuonna 1889 ja sen omisti konsuli Bülow.³

Moottorien yleistyminen rannikoillamme alkoi kuitenkin vasta 1920-luvulla, jolloin elintaso kääntyi selvään nousuun. Ensimmäiset moottorit olivat petrolikäyttöisiä ja ne olivat kalliita hankkia ja käyttää, mutta myös välttämättömiä alkavaan elintasokilpailuun osallistumiseksi. Vuoteen 1932 voimassa ollut kieltolaki antaa vihjeen taloudellisten resurssien lisääntymisen syystä, sillä kalastus tuskin muuttui radikaalisti tuottavammaksi, vaikka ostovoima yleisesti 1920-luvun nousukauden myötä ehkä nousikin.

Käytössä olleisiin purjeveneisiin verrattuna moottoriveneet eivät kaikissa oloissa olleet sanottavan nopeita. Luvialaisia kalastajaveneitä tutkinut insinööri Lasse Wahlroos mainitsee räähkipaatin, eli noin seitsemänmetrisen, kaksimastoisien ajovertikalastukseen tarkoitettujen purjeveneiden saavuttaneen sopivissa oloissa kymmenen solmun nopeuden.⁴ Vanhan moottoriveneen 5–6 solmuun verrattuna kyse on melkoisesta menosta.⁵ Moottoriveneen etu olikin sen kyky ylläpitää tasaista nopeutta. Purjeveneiden nopeudet yleisimmissä sääoloissa eivät nimittäin olleet lähelläkään kymmentä solmua, vaan 4–5 solmun paikkeilla, ja heikoissa tuulissa tietenkään vielä vähemmän. Lisäksi salakuljetuksessa moottoriveneen vaikea havaittavuus on varmasti ollut etu purjeveneeseen verrattuna. Hämäränkin aikana parinkymmenen neliömetrin laajuiset purjeet ovat helppomat havaita kuin matala moottorivene, jonka ääntäkään ei aina kuule tuulelta ja kuuntelijan veneen ääniltä.

1960-luvulla elettiin jälleen nousukautta. Samalla vuosikymmenellä markkinoille tulivat hinnaltaan edulliset lujitemuoviveneet.⁶ Perinteinen puinen kalastajavene oli hidas ja kallis valmistaa ja sen käyttöikä ammattikalastuksessa oli rajallinen. Kolhiintumisen ja naarmuuntumisen lisäksi kalasta veneeseen kertyvä rasva, suomut ja muu lika edistivät lahoamista. Aikanaan puuveeneet kuluivat loppuun ja niin kalastajatkin alkoivat hankkia lujitemuoviveneitä. Ja kun vene oli uuden tyyppinen, niin sitä oli myös moottori. Vilkaisu 1960-lu-

vun Vene-lehden myynti-ilmoituksiin viittaa siihen, että pienet lujitemuovive-neet suunniteltiin etupäässä perämoottorilla ajettaviksi, nopeakulkuisiksi ja pi-kemminkin huvikäyttöön tai yhteysveneiksi kuin kalastus- tai työveneiksi.⁷ Pie-niin lujitemuoviveneisiin hankittiin perämoottori, ja suuremmissa, kajuutalli-sissa veneissä petrolimoottori korvautui vähitellen dieselmoottorilla, joka oli kallis hankkia mutta halpa käyttää. Polttoöljyhän on halpaa petroliin ja bensii-niin verrattuna. Kun petrolimoottorit vähenivät vesiltä, moottoripetrolin myyn-tikin kävi kannattamattomaksi. 1990-luvun alkuvuosina työskentelin Reposaa-ren Shell-meriasemalla, ja muistan moottoripetrolin kysynnän olleen hyvin vä-häistä, eikä sen hankkiminen myytäväksikään ollut helppoa. Nykyään vanhoil-le moottoreille sopivaa petroliä ei ole saatavana huoltoasemilta, ja lentopetroli taas ei sellaisenaan sovi vanhoille veneenmoottoreille.

Petrolimoottorin ääni

Vanhanaikaisen keskimoottorin karakteristinen ääni johtuu sen alhaisesta käyn-tinopeudesta, rakenteesta ja asennustavasta. Ne ovat teholtaan vaatimattomia, harvakäyntisiä nelitahtimoottoreita, useimmiten yksi- tai kaksisynterisiä. Ny-kyveneilijöille ilmeisesti tutumpi voimanlähde, perämoottori, on huomatta-vasti vanhaa petrolimoottoria nopeakäyntisempi, ja aina viime vuosiin asti nä-mä moottorit ovat olleet kaksitahtisia. Pienehkön perämoottorin ääni muistut-taa mopedin tai ehkä ruohonleikkurin pärinää. Harvakäyntisen keskimootto-rin käynnin papattava ääni johtuu siitä, yksittäisten työ- tai poistotahtien äänet erottuvat toisistaan. Siitä on helppo erottaa syke ja rytmikkyys, joka houkutte-lee keksimään artikkelin ensimmäisessä kappaleessa esittämäni kaltaisia imi-taatioita. Lisäksi pakojärjestelmän rakenteella on merkityksensä moottorille. Vanhassa petrolimoottorissa pakoputki oli rautaa tai terästä, kun taas nykyisis-sä voimanlähteissä pakosarja on muun muassa paloturvallisuussyistä osin ku-mia. Kumilla on tunnetusti kyky vaimentaa värähtelyä, ja niinpä se vaimentaa myös osan moottorin käyntiäänestä. Sisäperämoottorit ja suuret dieselmootto-rit taas ovat usein 4- tai useampisynterisiä, ja niiden murina muistuttaa suur-ten autojen ääntä. Ne on helppo erottaa vanhasta petrolimoottorista äänen pe-rusteella.

Puristustahti: moottorit kaunokirjallisuudessa ja haastatteluissa

Puristustahdin aikana mäntä liikkuu sylinterissä ylöspäin. Imu- ja poistiventtiilit ovat kiinni ja kaasujen paine, puristus, sylinterin sisällä kasvaa. Juuri ennen kuin mäntä saavuttaa ylimmän asemansa sylinterissä, sytytystulppa antaa kipinän ja polttoaine syttyy.

Kronikan ja laulun keskimoottori

Benedict Zilliacuksen kirja *Ulkosaaristossa*⁸ mainitsee veneenmoottorin useassa eri yhteydessä. Zilliacuksen teos ei ole tieteellinen tutkimus, vaan Nauvon, Korppoon ja Hiittisten kuntien alueelle ulottuvan ulkosaariston väen tarinoiniin perustuva kronikka. On hyvinkin mahdollista, että tarinoiden kertojat ovat mielellään värittäneet kertomuksiaan, mutta se on pikemminkin hyödyksi kuin haitaksi tälle artikkelille. Värikkäät kertomukset kielivät kohteensa nauttimasta arvosta. Lisäksi on muistettava, että Zilliacus varmasti on osaltaan arvioinut kuulemiensa kertomusten luotettavuutta.

Ulkosaariston ensimmäisen moottorilla varustetun veneen Zilliacus mainitsee olleen Korppoon Österskärillä vuonna 1912.⁹ Samassa Österskärin saaresa asui myös Artur Henriksson, joka kuljetti postia 27 vuotta Korppoon läntisillä vesillä. Yhden ainoan kerran hänen veneensä moottori petti. Tapahtuman vuotta Zilliacus ei mainitse, mutta ajankohta on osunut joulun ja uudenvuoden välipäiviin.¹⁰ Tuohon aikaan vuodesta meri on joka tapauksessa ja millä tahansa säällä hengenvaarallinen pienellä puuveneellä liikkuvalla. Vaarat ovat moninaiset ja johtuvat etupäässä jäätymisestä. Henriksson pelastui mahdolliselta hengiltä paleltumiselta vain, koska hänen hätänsä satuttiin huomaamaan ajoissa rannalta.¹¹ Niinpä moottorin on pitänyt olla viimekädessä luotettava. Luotettavuus on siis toinen tarkoitamistani petrolimoottorille tyyppillisistä piirteistä. Muut ominaisuudet, kuten tehokkuus, olivat toissijaisia.

Luotettavuudesta Zilliacus kertoo pari oivaa esimerkkiä. Vuonna 1927 Nauvon kuntaan kuuluvassa Gullkronan saarella olevaan Näsgrannasin taloon os-tettiin Turussa valmistettu *Pyrkijä*-merkinen moottori. Vuonna 1969 Zilliacus kertoo kuulleen moottorin käyneen luotettavasti kuin kello. Kuluneiden 42 vuoden aikana moottoria ei ollut tarvinnut mitenkään korjata. Omistaja hankikin uudemman moottorin vain saadakseen veneeseensä myös peruutusvaihteen.¹² Helsingholmin saarelle puolestaan hankittiin kaksisylinterinen *Wick-*

ström vuonna 1917. Moottorin teho oli 8–10 hevosvoimaa, käyntinopeus 600 kierrosta minuutissa ja se kävi 30 vuotta ilman korjauksia.¹³ Nykyisiin voimansiirtolaitteisiin verrattuna nämä moottorit ovat siis saavuttaneet kunnioitettavan iän. Ja vaikka tarinoiden kertojat olisivatkin hiukan kaunistelleet totuutta ja moottoreita olisi vuosien saatossa kunnosteltu enemmänkin, niiden voi katsoa olleen käyttövarmoja laitteita. Pitää muistaa, että ne olivat jatkuvasti raskaassa käytössä. Pitkän käyttöiän salaisuus lienee raskas rakenne ja maltillinen teho. Osien kuluminen on ollut hidasta ja rasitukset lujuteen verrattuna pieniä.

Zilliacuksen tekstissä moottorin nauttima arvostus perustuu käytännöllis-rationaaliin näkemyksiin. Moottorin hyvyden perustana on sen käyntivarmuus ja vähäinen huollontarve. Lars Huldénin alun perin ruotsiksi kirjoittamassa ja Jukka Virtasen melko tarkasti suomentamassa sanoituksessa Lasse Mårtenssonin sävellykseen *Aamu-usva* (ruots. *Morgondimma*) on kuitenkin varsin toisenlainen näkemys moottorin käyntiäänestä.

*Aamulla usva on noussut –
yksin sä tyhjyyden keskelle jäät.
Sykkiikö moottori jossakin tuolla
vai sydämes lyönnit ne on äänekkäät?
Limut ei laula, ei tuulikaan soi,
hiljaisuus hiljempi olla ei voi.¹⁴*

Moottorin ääntä verrataan sydämen sykkeeseen, mikä verkkaisuutensa takia kuvaa pikemminkin pienissä laivoissa käytettyä kuulamoottoria kuin kalastajaveneen moottoria. Laulun sanoissa moottorin ääni kuuluu yhtä kaikki niin olennaisesti saariston rauhaan, että se on osa hiljaisinta hiljaisuutta. Kummankin moottorityypin käyntiäänelle on kuitenkin ominaista rytmillinen syke.

Kuvailin jo aikaisemmin perämoottorin ääntä vertaamalla sitä mopon äänen ja suurempia nykyaikaisia veneenmoottoreita käyntiääneltään autoihin. Laivojen ja veneiden äänten karakteristisuus näyttää siis olevan katoamassa. Vielä 1970-luvulla, jolloin *Aamu-usva* on sävelletty ja sanoitettu, petrolimoottorit olivat osa saariston arkea. Kuitenkin niiden äänellä oli jo silloin romanttinenkin merkityksensä. Moottorin syke oli saariston elämän sykettä – jatkuvan ja luotettavan elämän ja tyyneyden ja tasaisuuden kuva.

Keskimoottori haastatteluissa

Acoustic Environments in Change -hankkeen tutkijat haastattelivat keväällä ja kesällä 2000 yhdeksää nauvolaista. Haastatteluiden tarkoitus oli hankkia materiaalia neljän tutkijan töihin, joten moottorit ja niiden äänet eivät olleet pääteemana. Juuri siksi on kiinnostavaa, että petrolikäyttöinen keskimoottori nousee esiin viidessä haastattelussa yhdeksästä, ja sen ääntä vielä arvioidaan varsin suopeasti.

Virtasen tekstiä – kuten Huldénin alkuperäistä sanoitustakin – voinee pitää saaristolais-romanttisena. Zilliacuksen kirjoittamassa kronikassakin vieraus, saariston ulkopuolisuus on läsnä, vaikka tarinat ovat paikallisten kertomia. Ne on kerrottu vieraana tai turistina pidetylle toimittajalle. Haastateltavien näkökulma sen sijaan on paikallinen. Saaristolaisuus ei ole heille romantiikka ainakaan samassa mielessä kuin veneilijöille ja muille turisteille. Ja kuten haastatteluista käy ilmi, arkirealismista huolimatta vanhoja moottoreita arvostetaan edelleen.

Ajankohta haastatteluissa on tutkimuskohteen kannalta muuttunut olennaisesti. Kirjallisten lähteiden ja haastattelujen välillä kuluneiden noin 25 vuoden kuluessa petrolimoottorit ovat saaneet väistyä muiden moottorityyppien tieltä joitakin yksittäisiä tapauksia lukuun ottamatta. Ammattikäytöstä petrolimoottorit ovat poistuneet kokonaan, ja näillä näkymin kalastajan ammattikin on uhanalainen.

Esitän seuraavassa ne nauharaportin kohdat, joissa keskimoottorin ääni mainitaan. Tarkoitukseni ei ole ollut tehdä haastatteluista ankaraa litterointiin perustuvaa diskurssianalyysia mahdollisimman monien merkitysten esiin nostamiseksi, vaan olen tyytynyt kirjaamaan nauharaportteihin eri teemojen avainkohdat. Kursiiviteksti viittaa sanatarkkaan sitaattiin.

Vanhojen veneenmoottorien mainitaan kadonneen¹⁵ ja niiden ääni oli osa kalastuselinkeinoa ja koko saariston identiteettiä.¹⁶ Moottorien käyttämää polttoainetta ei enää saa ja useimmat niistä on vaihdettu dieselmootoreihin.¹⁷

Vanhojen, harvaoskuisten sisämoottorien ääni on jäänyt mieleen miellyttävänä jo lapsuudessa, jolloin se kuljetti, paukasi ja pyöri. Nykyinen, korkeakierroksisen moottorin ääni on hurinaa, kun taas vanhan harvaoskuisen äänen moottori sopi merimaiseen.¹⁸ Purjelaivojen harvaoskuiset apumoottorit [kuulamoottorit] olivat myös miellyttäviä. Haastateltava nauraa ja sanoo, että välissä ehti aina ajatella, milloin se pau-

kahtaa seuraavan kerran.¹⁹ Mopon, perämoottorin ja moottorisahan äänet taas ovat niin teräviä, ettei haastateltava jaksaisi niitä kauan kuunnella.²⁰

Luonnon, lintujen ja veneiden äänet ovat Nauvolle tyypillisiä²¹ ja keskimoottorien putputus ja perämoottorien korkeammat äänet ovat helppoja tunnistaa.²²

Moottoriveneen äänen [moottorin tyyppi ei vielä käy ilmi] mainitaan olevan *ihana kevään merkki*²³ ja vanhanaikaisen moottoriveneen ääni, jota haastateltava kaipaa, liittyy vuodenajoittain vaihtuviin ääniin Nauvossa.²⁴ Nykyaikaisen moottoriveneen ääni ei ole keväänmerkki eikä se *liikuta samalla tavalla*.²⁵

Wickström- ja Olympia-moottoreita [vanhoja keskimoottoreita yleensä] kuulee yhden tai kaksi kesässä.²⁶

Haastattelutulokset tukevat näkemystä petrolikäyttöisen keskimoottorin äänen erityisyydestä. Sen ääntä pidetään helposti tunnistettavana ja lisäksi sille annetaan muutamia erityisiä merkityksiä: se on kevään merkki, joka liikuttaa eli nostaa tunteita. Sen syrjäytymisen syitä tiedetään ja pohditaan eli siihen liittyy tiedollisia, episteemisiä näkemyksiä. Sille annetaan aivan ilmeisiä esteettisiä merkityksiä kutsumalla sitä miellyttäväksi ja merimaisemaan sopivaksi. Sen, että muiden moottorien ääntä ei kauan jaksaa kuunnella, tulkitseen viittaavan moraaliseen asennoitumiseen moottorin ääniin, ja niin muodoin keskimoottorin ääni vaikuttaa hyväksyttävämmältä. Lisäksi todetaan, että vanhanaikainen keskimoottori on käymässä harvinaiseksi, mutta sitä pidetään osana saariston identiteettiä. Olennaista on myös se, että ääntä kaivataan. Jotkut ihmiset ovatkin säilyttäneet vanhoja moottoreita käytössä, mikä edellyttää aktiivista toimintaa. Tällaisten merkitysten katson tekevän keskimoottorista ja sen äänestä nostalgisen.

Työtahti: nostalgia

Työtahdin aikana mäntä painuu sylinterissä alaspäin palavien kaasujen edelleen nostaman paineen työntämänä. Moottori tekee työtään. Nopeasti laajenevat kaasut aiheuttavat voimakkaan värähdyksen. Käynnistettävä moottori yskäisee.

Abstrakti nostalgia

Svetlana Boym määrittelee nostalgiaa sanan etymologian ja aikaisemman käytön perusteella. Hän jakaa sen kahteen osaan: *nostos* ja *algia*. *Nostos* tarkoittaa

kotiinpaluuta ja *algia* lähinnä kaipuuta. Boym huomauttaakin nostalgian olevan romanttista suhtautumista omiin fantasioihinsa.²⁷ Aikaisemmin, 1600-luvulta 1800-luvulle, Boym kertoo nostalgian tarkoittaneen koti-ikävää, jota jopa hoidettiin sairautena.²⁸ Vasta 1900-luvulla nostalgiaasta tulee tunne tai kaipuu, jota ei katsota voitavan hoitaa lääketieteen keinoin.

Nelisensataa sivua käsittävässä teoksessaan *The Future of Nostalgia* (2001) Boym pitäytyy melko tiukasti paikkaan ja aikaan perustuviin nostalgian näkemyksiin ja hänen pääteemansa ovat yhteiskunnalliset ilmiöt kaunokirjallisuudessa. Hänelle nostalgia on siis taiteissa elävä, ajasta ja paikasta riippuvainen ilmiö, ja tästähän petrolimoottorin arvioinnissa ei varsinaisesti ole kyse, vaikka silläkin on paikkansa kirjallisuudessa.

Boym jakaa nostalgian kahteen eri tyyppiin, *restoratiiviseen* ja *reflektiiviseen*. Restoratiivinen nostalgia vastaa hänen näkemyksensä mukaan *nostosta*. Siinä paino on kaivatun, kaukaisen kodin ihannoimisessa, kodin, josta on tallella tai olemassa pikemminkin fantasia kuin järkevä muisto. Reflektiivinen nostalgia taas painottaa *algiaa*, kaipuuta itseään. Boym lisää vielä, että restoratiivinen nostalgia ei pidä itseään nostalgiana vaan traditionaalisenä totuutena. Reflektiivinen nostalgia ei tarkastele menneisyyttä yksinkertaisena polkuna vaan huomioi eri aikoja ja paikkoja yhtä aikaa ja tarjoaa parhaimmillaan eettisiä ja luovia haasteita restoratiivisen nostalgian melankolisuuden sijaan.²⁹

Christopher Lasch määrittelee teoksessaan *The True and Only Heaven* (1991) nostalgian nimenomaan idealistisen kehitysuskon menneisyyteen kohdistuvaksi vastinpariksi, menneisyyden kriitikittömäksi ihailuksi.³⁰ Hänen teoksensa pääteema on kehitysoptimismien kritiikki. Laschin näkemys nostalgiaasta on siis lähellä Boymin restoratiivista *algiaa*. Hän pitää sitä yksinkertaisena, harkitsemattomana ja tunteellisena suhtautumisena menneisyyteen ja erityisesti maalaiselämään. Pastoraaliromantiikka ja maalaisidylli ovat Laschin näkemyksen mukaan *algiaa* tyypillisimmillään.³¹ Näyttääkin siis siltä, että nostalgiaan kuuluu järjenvastaisuus tai harkitsemattomuus. Nostalgia ei ole Laschin eikä Boymin restoratiivisen näkemyksen mukaan rakentavaa tai harkittua, vaan turhaa tunteilua. Heidän näkemystensä taustalla on siis rationalistinen järjen ja tunteiden vastakkainasettelu.

Sekä Boym että Lasch näkevät nostalgian modernistisen kehitysoptimismiin ja kiihtyvän muutoksen vastustuksena.³² Nostalgia kiihtyvän kehityksen vastustuksena kritisoi muutosten liikaa nopeutta. Nostalgian keskeiseksi seikaksi on nostettu aika, vaikka kaivattu tai jopa idealisoitu ilmiö, nostalgian kohde, voi liksäksi myös sijaita muualla. Paikka voi siis ottaa ajan aseman nostalgisen kaipauksen täyttymisen esteenä. Vielä yleispätevämpää olisi väittää, että nostalgialle olennaista on jokin voittamaton tai lähes voittamaton este, joka estää kaipuun täyttymisen.

Muistaminen näyttää niin ikään olevan keskeistä nostalgisen asenteen syntymisessä.³³ Helmi Järviluoma kiinnittää tämän kokoelman artikkelissaan huomiota siihen, että erikoiset ja poikkeavat asiat muistetaan helposti. Tavanomaisten asioiden muistaminen ja muistelemine edellyttää erityistä virikettä. Niinpä katsonkin, että nostalgian kohteeksi päätyvät helpoimmin sellaiset asiat, joilla on jokin karakteristinen piirre. Vanhan veneenmoottorin tapauksessa se on juuri ääni. Boym puolestaan toteaa, että tunteiden värittämät seikat muistetaan parhaiten.³⁴ Sekä Boym että Lasch erottavat nostalgian ja muun muistamisen toisistaan, mikä on ilmeistä arkiajattelussakin. Läheskään kaikkia muistojahan ei idealisoida. Saman asian voi kuitenkin kääntää toisin päin. Joihinkin asioihin suhtaudutaan nostalgisesti, vaikka niistä on jäljellä muutakin kuin muisto. Sellainen on esimerkiksi nostalgiaksi tulkittu maalaisidylli. Maaseudusta ei ole mitään syytä puhua menneessä aikamuodossa, paitsi ehkä päivänpo liittisenä kannanottona. Maaseutu on nykyäänkin olemassa ja sillä on edelleen tarjota idealisoitavia piirteitä, kuten vaikka rauhaa ja puhdasta ilmaa – ainakin silloin kun kiireisimmät peltotyöt eivät ole käynnissä. Niinpä aikaa ei ole syytä pitää nostalgian synnyn välttämättömänä ehtona.

Boymin tekemä jako reflektiiviseen ja restoratiiviseen nostalgiaan viittaa myös jakoon järkevään ja tunteelliseen muisteluun. Jo nimi *reflektiivinen* viittaa harkintaan. Laschin näkemysten perusteella reflektiivinen nostalgia ei ole nostalgia lainkaan, vaan pikemminkin muistamista. Restoratiivisen nostalgian arvioiminen turhaksi ja reflektiivisen mielekkääksi on siis rationalistista toimintaa. Siinä ei ole sijaa tunteille. Palaan vielä myöhemmin rationaalisen ajattelun kontekstualisointiin. Omana näkemyksenäni haluan kuitenkin mainita, että esimerkiksi emotionaalisen hyvinvoinnin kannalta restoratiivinen nostalgia

saattaa olla hyvinkin arvokasta. Ehkäpä sillä voi myös olla vaikutuksensa esteettisiin ratkaisuihin, joita myöhemmin voidaan arvioida tietämättä nostalgisesta perustasta. Sellaisessa tilanteessa esteettinen arviointi voi olla hyvinkin suopeaa riippumatta aikaisemmasta rationalistis-moralistisesta järkeilystä.

Nostalgia-sanankäyttöön verraten Laschin ja Boymin nostalgiasitykset vaikuttavat kovin abstrakteilta. Laschin näkemys on jopa ristiriitainen sen kanssa. Nostalgiaa sanan arkimerkityksessä ei kai pidetä kielteisenä ja turhana. Suomenkielen sanakirjat – joiden oletan pyrkivän selittämään nostalgia-sanana sisältöä mahdollisimman laajasti sen tavallisissa käyttöyhteyksissä – selittävät nostalgialla tarkoitettavan kaipuuta menneeseen.³⁵ En kuitenkaan katso kaipuun sinällään olevan turhaa, väärää tai hyödytöntä sanan käytännöllis-moralistisessa merkityksessä edes siinä tapauksessa, että sen tyydyttyminen olisi mahdotonta. Lisäksi haastattelutulokset antavat vinkin siitä, että tunteiden lisäksi nostalgiaan liittyy muitakin asenteita ja suhtautumistapoja.

Petrolimoottorin nostalgia

Huldénin ja Virtasen *Aamu-usvassa* esiintyvä moottorin ja sydämen rinnastus on harvinaisen kaunis ja osuva vertaus. Molemmat ovat välttämättömiä elämälle – tai ainakin tekstin ajankohdan vallitsevalle elämäntavalle – ja molemmat havaitaan kuullen. Nykyiseltä kannalta katsoen molemmat on helppo nähdä elämänmenon yleisemmänkin rauhallisuuden merkkeinä. Sydämen syke voidaan havaita myös valtimoita tunnustellen ja moottorin käynnin aiheuttaman värinän voi tuntea veneen rakenteita koskettamalla.

Vallitsevana, kiireisenä pidettynä aikana veneenmoottorin käynti on kiihtynyt. Vanhat, pitkäiskuiset ja rauhallisesti sykkivät moottorit on korvattu kiihkeästi pärisevillä perämoottoreilla ja murisevilla sisäperämoottoreilla, jotta kesämökille, uistelupaikalle tai pois ylipäätään päästäisiin entistä nopeammin. Jos siis vanha moottori oli osa saariston elämää niin konkreettisesti kuin moottori voi elämää olla, ei varmastikaan ole väärin tulkita kiireisen lomalaisen kiireistä moottoria saaristolaisen elämän kuolinkamppailun kammiovärinäksi. Perinteinen kalastukseen ja merenkulkuun perustuva saaristolainen elämäntapa on tekemässä loppuaan. Ammattikalastajia ei juuri enää ole, ja laivat on liputettu halvan työvoiman maihin. Luotsienkin määrä on vähentynyt vuoden

1917 865:stä 2000-luvun alun 370:een.³⁶ Niiden sijaan leivän antaa turismi ja elämysbisnes. Uusimpana uutuutena on Utön saaren hanke, jossa uusia asukkaita houkutellaan muuttamaan saareen etätyöläisiksi.³⁷ Työnteon mahdollistaa saarelle johdettu nopea internetyhteys. Tuulenpuuskien, soutamisen ja sydämensykkeen rytmi on siis korvautumassa gigaherzeillä tai megatavuilla sekunnissa. Päinvastainenkin vertauskuva on toki mahdollinen ja toimiva. Ehkä sydämen syke onkin menneen ajan moottorin, rauhallisuuden ja elinvoiman metafora. Kammiovärinä taas kuvaa nykyistä kiirettä korkein kierrosluvuin käyvine moottoreineen ja yhä suorituskykyisempine tietokoneineen.

Kuten Zilliacuksen tekstiä ja haastatteluja tarkasteltuani määrittelin, petrolimoottorista on tullut nostalgian kohde. Suhtautuminen ääneen on ajan mittaan muuttunut, kun saariston elämälle tärkeästä voimanlähteestä on tullut ihana kevään merkki, osa identiteettiä ja kauniin äänen lähde. Vaikka joitakin petrolimoottoreita on yhä käytössä, ajan kulumisella on tässäkin tapauksessa tärkeä asemansa nostalgisen asenteen syntyyn. Tämän aineiston valossa näyttää kuitenkin liian ankaralta ehdolta edellyttää nostalgialta kaipuun täydellistä täytymättömyyttä. Onhan petrolimoottoreita yhä olemassa, ja niiden valmistus olisi edelleen teknisesti mahdollista.

Petrolimoottorin äänen ihannointi kyseenalaistaa järjen ja tunteen vastakkainasettelun, ainakin jos järjellä tarkoitetaan ratkaisuja, joilla tavoitellaan taloudellis-sosiaalisia etuja. Sen ääntä pidetään kauniina ja hyvänä niistä rationaalisista syistä huolimatta, joiden vuoksi siirryttiin muihin moottorityyppeihin. Eivätkä ihailijat ole ainoastaan turisteja tai saaristoromantikkoja, joita voi pitää tavallaan sivullisina. Nekin, joiden käytössä muut moottorityypit ovat käytännöllisistä syistä sivuuttaneet petrolimoottorin, näyttävät arvostavan sitä. Jos siis välttämättä haluaa esittää järkisyytä petrolimoottoria vastaan, kannattaa ottaa esiin esimerkiksi niiden puhdistamattomat pakokaasut. Se, joka esittää tällaisen väitteen vakavissaan, on kuitenkin heikoilla. Vähäpäästöisemmät moottorit ovat vasta tulossa veneisiin.

Jaana Venkula on ottanut kantaa tiedon ja mielensisältöjen muodostumiseen ja jakaa ihmisen mentaalisen järjestelmän viiteen osaan, joista jokainen osallistuu mainittuun prosessiin: *eettiseen*, *esteettiseen*, *empiiriseen*, *episteemiseen* ja *emotionaaliseen*.³⁸ Ilmeisesti samat mentaaliset osajärjestelmät osallistuvat tie-

tojen lisäksi muidenkin mielensisältöjen tuottamiseen. Venkula saa tukea Alicia Iwánskan näkemyksestä, jonka mukaan ihmisyhteisöissä esiintyy neljä perustavanlaatua suhdetta ympäristöön: *tiedollinen*, *moraalinen*, *toiminnallinen* ja *esteettinen*.³⁹ Iwánskan ja Venkulan malleissa on huomattavia yhtäläisyyksiä, vaikka ympäristösuhteiden ja mielensisältöjen tai tiedon rinnastamisessa onkin syytä olla varovainen. Yhtä kaikki, näiden ajatusten perusteella olisi syytä vastaisuudessa varoa kantoja, joiden mukaan nostalgia on yksinomaan tunne.

Keskimoottorin nostalgia on siis merkityksellisyyden kaipuuta ja toiveita siitä, että moottorin äänet viestisivät hyviä asioita, kuten elannon hankkimista tai alkavaa kesää. Surullisimmillaan se tietenkin voi olla hedelmätöntä katoavan äänen perään haikailua. Parhaimmillaan nostalginen suhtautuminen vanhan moottorin ääneen kuitenkin tarjoaa lähtökohtia äänimaiseman kannalta mielekkäisiin tekoihin, kuten pyrkimykseen kehittää laitteille karakteristisia ääniä.

Poistotahti: arjen nostalgia

Poistotahdin aikana sylinteri liikkuu jälleen ylös ja työntää palamisen tuloksena syntyneet pakokaasut pakosarjan kautta pakoputkeen, äänenvaimentajaan ja ulos moottorista. Poistotahti aiheuttaa pakojärjestelmään paineiskun, joka on myös kuultavissa.

Vanhojen, hyvinä pidettyjen aikojen kaipuu tai koti-ikävä eivät ole mitään uusia asioita, enkä uskoakseni ole pahasti väärässä arvellessani, että uudistusten epäonnistuminen ylipäättään aiheuttaa usein kaipuuta menneeseen. Mielenkiintoista nauvolaisten nostalgisluontoisissa näkemyksissä vanhasta petrolimoottorista on se, etteivät ne edusta mitenkään yksiselitteisesti jotain taakse jäänyttä ja parempaa. Vaikka itse laite on käynyt harvinaiseksi, siihen liittyvät asenteet ja ilmiöt ovat yhä tärkeitä.

Petrolimoottorin ääni on tietenkin vain yksi pieni esimerkki siitä, mihin kaikkeen nykyään voidaan suhtautua nostalgisesti – kaivaten ja uudella tavalla arvostaen. Samankaltaisia esimerkkejä on tarjolla viljalti: pelkästään merenkulkuun ja veneilyyn liittyy valtava määrä nostalgian kohteita, kuten purje- ja höyrylaivat, 1900-luvun alkupuolen pitkät ja kapeat saaristoristeilijät, pirtuveeneet

tai vaikka savuiset satamakapakat. Muilta elämäniloilta mainittakoon vanhahavasti muotoillut henkilöautot, kuten Kupla-Folkkaria ja Miniä muistuttavat ajokit, joita tämän tästä näkee liikenteessä. Näissä nostalgia on tuotteistettu ja kaupallistettu, mitä kutsuisin retrohenkisyudeksi.

Näyttääkin siltä, että Laschin ja Boymin nostalgiamääritelmät ovat melkoisen järeitä aseita tarkasteltaessa nostalgisia merkityksiä yksittäistapauksissa. Ongelma sinällään ei ole ihme, sillä yleispäteviksi tarkoitettut määritelmät ovat usein niin abstrakteja, ettei niiden soveltaminen yksittäiseen tapaukseen ole aina helppoa. Nostalgiset asenteet ovat kuitenkin niin tavallisia ja monella tavalla merkittäviä, että niihin kannattaisi suunnata enemmänkin filosofista huomiota.

Nauvolaisten esittämien arvostelmien perusteella katson, että ainakin seuraavia seikkoja tulisi huomioida, jos nostalgiaa jatkossa halutaan tarkastella laajemmin:

- 1) Nostalgia näyttää olevan asenne, joka käsittää tunteiden lisäksi tietoja, aistihavaintoja ja -nautintoja sekä moraalisen arvon – uskoakseni hyvän.
- 2) Nostalgian kohteella on jokin karakteristinen tai muu muistamista helpottava ominaisuus.
- 3) Nostalgia ei välttämättä ole pelkkä abstrakti asenne. Se voi myös esiintyä toimintana, kuten vanhojen esineiden entisöintinä tai vaikutteiden hakemisena vanhojen asioiden tyylipiirteistä.

Viitteet

- ¹ *Acoustic Environments in Change* (AEC) on Suomen Akatemian rahoittama tutkimushanke (no. 47441), josta löytyy lisätietoja sen pääkoordinaattori dos. Helmi Järviuoman artikkelista tässä antologiassa ja hankkeen internetsivulta <http://www.6villages.tpu.fi>. Suomen Akatemian lisäksi kiitän Varsinais-Suomen kulttuurirahastoa, joka on mahdollistanut työni jatkamisen AEC:n rahoituksen päätyttyä.
- ² Perusmuoto: perävanna. Puuveneen perässä kulkeva pystysuora osa, johon kylkilaudat ja eräät muut osat päättyvät.
- ³ Rovamo – Lintunen 1995, s. 134.
- ⁴ Wahlroos 1988, s. 43.
- ⁵ Olen itse purjehtinut luvialaismallisella verkkopaatilla, joka on rääkipaattia hiukan pienempi. Kovissa tuulissa se on erittäin nopea, ja jättää helposti taakseen hitaimmat moottoriveneet ja jopa nopeahkoja purjeveneitä. Wahlroosin arvio lienee siis oikea.
- ⁶ Rovamo – Lintunen 1995, s. 123.
- ⁷ Ks. esim. Vene 11/1968, s. 23–29.
- ⁸ Zilliacus 1986.
- ⁹ Zilliacus 1986, s. 115.
- ¹⁰ Zilliacus 1986, s. 117.
- ¹¹ Zilliacus 1986, s. 117.

- ¹² Zilliacus 1986, s. 149.
¹³ Zilliacus 1986, s. 163.
¹⁴ *Aamu-usva*, 2. säkeistö. Säiv. Lasse Mårtenson, Suom. sanat: Jukka Virtanen. *Aamu-usva* on sävelletty TV-sarjaan *Mysrkyluodon Maija*, joka sijoittuu 1800-luvulle. Tuolloin petrolimootoreita ei vielä ollut käytössä ja höyrykonekin oli harvinaisuus, lähinnä suurvaltojen sotalaivojen ja yksittäisten kauppalaivojen voimanolähde. Muut alukset kulkivat purjein.
¹⁵ HÖ B 216.
¹⁶ HÖ B 263.
¹⁷ HÖ B 277.
¹⁸ HT B 201.
¹⁹ HT B 227.
²⁰ HT B 241.
²¹ AV A 378.
²² AV A 387.
²³ CB A 067.
²⁴ CB A 130.
²⁵ CB A 138.
²⁶ KH A 284.
²⁷ Boym 2001, s. xiii.
²⁸ Boym 2001 s. 3–8.
²⁹ Boym 2001, xviii.
³⁰ Lasch 1991, s. 82.
³¹ Lasch 1991, s. 83.
³² Boym 2001, s. xv, 64; Lasch 1991, s. 82.
³³ Muistamisesta tarkemmin Helmi Järviluoman artikkelissa tässä teoksessa.
³⁴ Boym 2001, s. 52.
³⁵ Suuri sivistyssanakirja, Suomenkielen perussanakirja ja Uusi suomalainen sivistyssanakirja, hakusana nostalgia ja nostalginen.
³⁶ Luotsiliikelaitoksen internet-sivut.
³⁷ Utön saaren internet-sivut.
³⁸ Venkula 1993, s. 11.
³⁹ Iwanska 1994, s. 82.

Vanavesisäiliön tulppa: lähteet

Lehdistö:

Vene 11/1968. Sivut 23–29. ”Tee se itse” venemiehille. Vene-lehden puolivalmiste- ja tarvikekatsaus.

Kirjallisuus:

- Boym 2001: Svetlana Boym, *The Future of Nostalgia*. Basic Books, New York 2001.
 Iwanska 1994: Alicia Iwanska, *Illman taidetta*. Teoksessa *Sepänmaa, Yrjö (toim.) Alligaattorin hymy*. Ss. 82–90. Helsingin yliopisto, Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus, Lahti 1994.
 Lasch 1991: Christopher Lasch, *The True And Only Heaven*. W.W. Norton & Company, New York & London 1991.
 Rovamo – Lintunen 1995: Pertti Rovamo – Martti Lintunen, *Suomalainen puuvene*. Werner Söderström Osakeyhtiö, Porvoo 1995.
 Venkula 1993: Jaana Venkula, *Tiedon suhde toimintaan – tieteellisen toiminnan ulottuvuuksia I*. Yliopistopaino, Helsinki 1993.
 Wahlroos 1988: Lasse Wahlroos, *Luvialaisista kalastuspaateista 1880–1970*. Emil Cedercreutzin museon julkaisuja 2, Harjavalta 1988.
 Zilliacus 1986: Benedict Zilliacus, *Ulkosaaristossa*. 2. Painos. (Ruotsinkielinen alkuteos: *Utöar*, 1974). Suomennos Markku Rautonen. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki 1986.

Digitaaliset lähteet:

Luotsilaitoksen internet-sivut

http://www.finnpilot.fi/index.phtml?page_id=10003&navi_id=10003&&forced_template=print http://www.finnpilot.fi/index.phtml?page_id=1001&navi_id=1001

Utön saaren ja kylän internet-sivut <http://www.uto.fi>.

Haastattelut:

AV Nauvo, Kirkonkylä, 30.5.2000. Haastattelu: Noora Vikman ja Heikki Uimonen.

CB Nauvo, Kirkonkylä, 2.6.2000. Haastattelu: Helmi Järviluoma ja Tero Hyvärinen.

HT Nauvo, Kirkonkylä, 1.6.2000. Haastattelu: Noora Vikman ja Heikki Uimonen.

HÖ Nauvo, Hotell Strandbo 2.6.2000. Haastattelu: Helmi Järviluoma ja Tero Hyvärinen.

KH Nauvo, Vallmo, 3.8.2000. Haastattelu: Tero Hyvärinen.

Lyhenteet KH:ta lukuun ottamatta viittaavat haastateltavien nimiin. En kuitenkaan ole pyytänyt lupaa nimien julkaisemiseen, joten en paljasta niitä. KH viittaa haastateltavina olleiden ihmisten sukunimiin. Alkuperäiset haastattelutallenteet ja nauharaportit ovat Tampereen yliopiston musiikintutkimuksen laitoksen kokoelmissa.