

Viisi laivaa Maarian kirkon keskiaikaisissa seinämaalauksissa

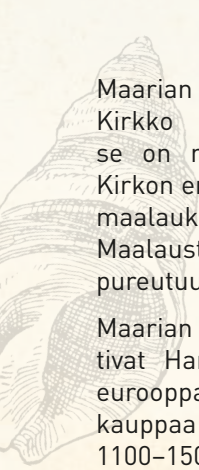
Mikko Laurén





Laivat kuvaavat seurakuntaa matkalla olevana ja rukoilevana Jumalan kansana.






Maarian kirkko sijaitsee Turun Röntämässä. Kirkko on keskiaikainen harmaakivikirkko, ja se on rakennettu todennäköisesti 1440-luvulla. Kirkon erityispiirteisiin kuuluvat primitiiviset katto-maalaukset, jotka ovat yhtä vanhoja kuin kirkkokin. Maalausten joukossa on viisi laivaa. Tämä vihkonen pureutuu näiden laivojen historiaan.

Maarian kirkon seinämaalausten 5 laivaa kuljettivat Hansaliiton rahtia. Hansaliitto oli pohjois-eurooppalaisten kaupunkien liitto, joka hallitsi kauppaa Itämeren ja Pohjois-Saksan alueella 1100–1500 -luvuilla. Hansakaupan tärkein kauppavara oli suola ja sen jälkeen tärkeimpiä olivat kankaat, keramiikka, lasi ja ylellisyustuotteet.

Suomesta vietiin Keski-Eurooppaan suolasilakkaa, lohta, turkiksia, suolattuja vuotia ja puutavaraa. Hansakauppa kasvoi 1200-luvulla uuden laivatyyppin, koggin, myötä. Ennen koggia vallitseva alustyyppi oli uisko.

Uisko oli soudettava purjeverene, niin sanottu pitkävene tai liskovene. Se oli kevytrakenteinen ja tehty useasta laitalaudasta. Kevyenä sitä voitiin vetää kannasten yli. Uiskotyyppiset alukset pysyivät kuljettamaan noin 9 tonnia lastia, mutta lasti oli meren pärskeille alttiina. Siirtyminen uiskoista koggialuksiin oli erittäin merkittävä muutos kauppamerenkulussa. Kannellisiin koggialuksiin mahtui rahtia jopa 120 tonnia.



Ensimmäiset tiedot koggilaivoista ovat vuodelta 814 Hollannista. Koggi kehittyi kuljettamaan rahtia erityisesti Pohjanmeren eteläisissä matalissa santapohjaisissa vesissä.



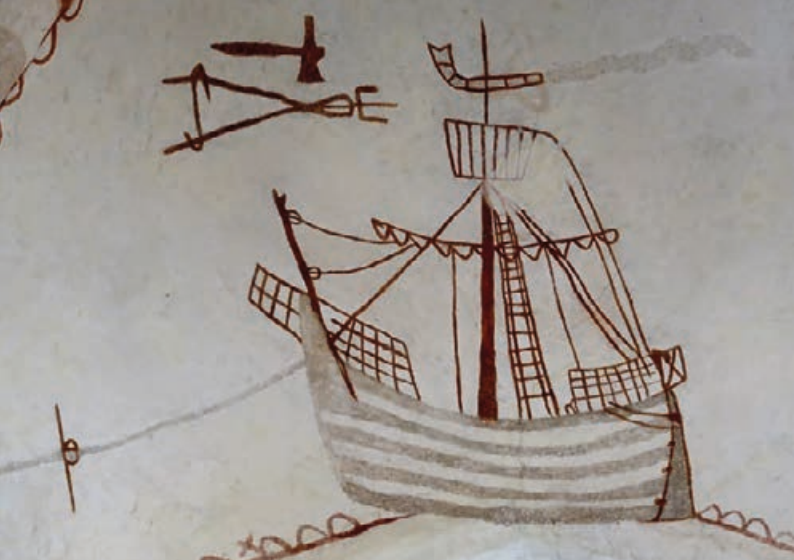
Kaksimastoinen koggilaivan replika

Kuva: Wikipedia / Wolfgang Hägele

Maarian kirkon seinämaalausten viisi laivaa ovat kaikki koggialuksia. Koggilaivoja oli monen kokoisia. Arvioin, että Maarian kirkossa kuvatut alukset ovat olleet noin 27 metriä pitkiä ja seitsemän metriä leveitä. Niiden syväys on ollut n. kolme metriä.

Kaikissa aluksissa on yksi masto, jossa on nelikulmainen raakapurje. Aluksissa on myös iso katettu lastiruuma.





Koggien purjeet oli useimmiten parkittu punaisiksi, jotta ne eivät homehtuisi. Purjeita voitiin reivata kovalla tuulella niihin kiinnitetyillä reivinaruilla. Köysistö oli tehty niinestä ja mursun nahasta, tai myöhemmin hampusta. Maalausten laivojen vanteissa on väylingit eli mastoon johtavat tikkaat, jotka helpottivat huomattavasti miehistön työtä mastossa.

Maarian kirkon alusten raa'an nokissa ei näy koukkuja, joita käytettiin repimään vihollisaluksen takilaa lähitaistelussa. Näin ollen Maarian kirkon alukset olivat kauppa-aluksia ja sitä haluttiin maalauksissa korostaa. Alusten peräsimissä oli huomattavaa kehittymistä. Peräsin oli saranoitu kölin jatkeeksi. Peräsinpinna jäi päälle rakennetun peräkastellin alle.

Alukset ovat korkealaitaisia. Aluksia rakennettaessa on käytetty "pohja ensin" -rakennustekniikkaa: Pohja rakennettiin tasasaumaan ja vesirajan kohdalta ulkolaudoitus rakennettiin limisaumaan. Ulkolaudoituksen läpi tulivat poikittaiset tukipalkit. Varhaisissa koggialuksissa pyrittiin siihen, että sivulaudoituksessa yksi ainoa lauta ylttäisi perästä keulaan asti. Maarian kirkon koggialusten maalauksissa löytyy jatkettuja lautoja sivulaudoituksessa.

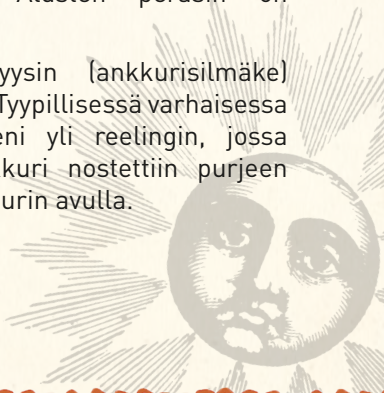


Leveiden kylkilautojen välit piti tiivistää riveellä. Riveenä käytettiin sammalta, jota tungettiin lautojen väliin. Saumojen päälle tuli listat, jotka kiinnitettiin ns. Sintel-levyillä. Alusten rakennusaineena käytettiin mäntyä ja tammea. Lankut oli kiinnitetty kaariin puisilla tapeilla, mutta limisaumaiset lankut oli kiinnitetty pitkillä rautanauloilla.

Maarian kirkon alusten keula- ja peräkastellit ovat sopusuhtaisia ja istuvat hyvin aluksiin. Jokunen on kolmikulmainenkin. Varhaisissa koggialuksissa näin ei ollut laita, vaan puolustustornit olivat nelikulmaisia, kömpelöitä ja korkeita.

Seinämaalauksissa alusten märssykorit ovat pyöreitä, niiden sivut kaartuvat ylöspäin, ja ne lepäävät maston huipun ympärillä olevien saalinkien (poikittaistuki) varassa. Alusten peräsin on varmistettu köysillä.

Ankkuritouvi menee klyysin (ankkurisilmäke) kautta keulakastellin alle. Tyypillisessä varhaisessa koggialuksessa touvi meni yli reelingin, jossa oli hauku (vetoura). Ankkuri nostettiin purjeen nostamiseen käytetynt vintturin avulla.



Mitä nämä meidän Maarian kirkkomme alukset ovat, tarkemmin määriteltynä?

Minusta piirustusten esikuvana on ollut Danzigin laiva. On olemassa sinetti vuodelta 1400, jota kutsutaan Danzigin sinetiksi. Sinetissä on kuva laivasta.

Danzigin laiva on yksimastoisten raakapurjealusten kehityksen huippu. Perä- ja keulakastellit on rakennettu täysin yhteen rungon kanssa. Keulakastelli on kolmion muotoinen. Ankkuritouvi juoksee klyysin läpi keulakastellin alle. Märssykori on pyöreä, sen sivut kaartuvat ylöspäin ja se lepää maston huipun ympärillä olevien saalinkien varassa. Alusten peräsin oli varmistettu köysillä.

Pohdintaani maalausten esikuvasta tukee se, että kirkkomme piirrosten tekovuoden oletetaan olevan lähellä 1450-lukua. Danzig eli nykyinen Gdansk oli myös silloin hyvin tärkeä Hansaliiton kaupunki Itämerellä.

Parilla Maarian kirkon koggilaivalla on myös kannella kuvattuna useita henkilöitä. Voisiko olla, että kaksiteräisen kirveen ja toisessa kuvassa tapparan pitäjä on kuningas Olavi?





*Danzigin sinetti vuodelta 1400.
Yhdennäköisyys Maarian kirkon
seinämaalausten laivoihin on ilmeinen.*



Urkuparvella on myös oikea merihistoriallinen aarre: Koggi, joka vetää perässään pienempää alusta. (Kuva tämän vihkosen sisäkannessa.)

Koggilaiva purjehti kunnolla vain myötätuuleen, keskinopeus oli noin viisi solmua. Myrskyssä alus käyttäytyi muotonsa vuoksi miehistön kannalta ikävästi. Lasti oli myös kiinnitettävä hyvin. Alusta oli vaativaa liikutella ahtaissa paikoissa, kuten Aurajoessa. Ehkäpä pienet veneet avustivat isoja koggeja liikkumaan ja kääntymään joessa, ja siten toimivat kuin hinaajat nykyään. Pienemmillä veneillä merenkulkijat saattoivat myös lähteä tekemään kauppaa Koroisilta esimerkiksi Lietoon ja Vähäjokea pitkin Paattisille päin.

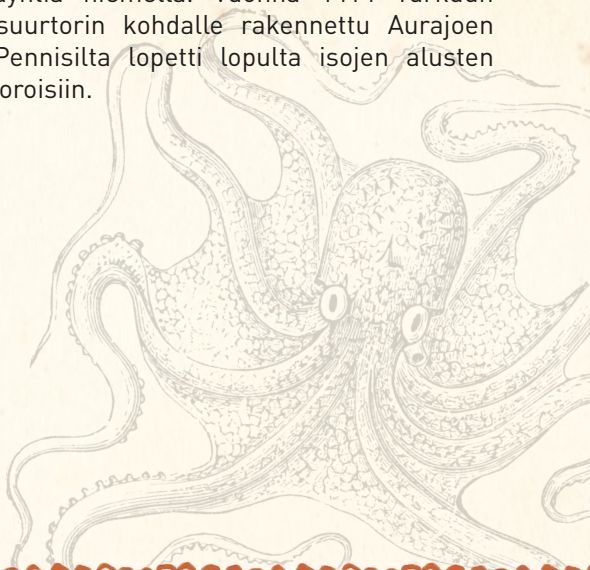
Tuon sisäkannessa olevan kauppaveneen kuvasta voimme havaita, että siinä oli kolmelle airoparille hankaimet, ja se oli limilaudoitettu. Keula ja perä nousivat ylös. Vene ei todennäköisesti uinut kovin syvällä. Kuvassa näkyy vain kaksi laudanleveyttä kuvattuna. Knarrityyppisessä aluksessa perä ja keula nousivat ylös. Maalauksen alus voisi siis olla pieni soudettava kauppaknarri.

Koroistenniemi oli täydellinen kauppapaikka. Se sijaitsi kahden joen risteyksessä ja kolmen ikivanhan tien lähellä: Hämeen Härkätie, Kalantiin johtava Huovintie ja Viipuriin johtava Kuninkaantie kulkevat kaikki Koroisten liepeillä.



Koroinen oli helposti puolustettavissa: Aurajoki yhdellä sivulla, Vähäjoki toisella ja kolmannella sivulla vallihauta, joka piti ylittää laskusillan avulla. Alue oli ympäröity vieläpä korkealla puuaidalla. Veden syvyys 1200-luvulla Koroisissa oli noin 4-5 metriä ja leveys Koroisten kohdalla 56 metriä. Purjehtiminen koggilla Koroisten kauppapaikalle oli täysin mahdollista. Koroistenniemeltä on myös löydetty koggilaivaan kuuluvat 70 sintel-levyä.

Koroistenniemellä sattui kuitenkin suuri rannan sortuma 1300–1400 -lukujen vaihteessa. Se häiritsi kaupankäyntiä niemellä. Vuonna 1414 Turkuun Vanhan suurtorin kohdalle rakennettu Aurajoen ylittävä Pennisilta lopetti lopulta isojen alusten pääsyn Koroisiin.



Maarian koggilaivojen aikakaudella purjehdittiin rantoja pitkin, niin että maa pysyi pääasiallisesti näkyvillä. 1200-luvulta on olemassa tanskalainen purjehdusopas kuningas Valdemarin maakirjassa, jossa kuvataan reitti Tanskasta Tallinnaan. Reitti kulki pitkin Ruotsin ja Etelä-Suomen rannikkoa. Porkkalan kohdalla reitti kääntyi lahden yli kohti Naissaarta. Reitti selostetaan paikannimien mukaan, sekä kuinka kauan kustakin pisteestä kesti siirtyä seuraavalle etapille.

Purjehtijat käyttivät navigoinnissa maamerkkejä, tähtiä, sekä paikallisia luotseja. Kompassiasteikko keksittiin 1400-luvulla jakaa 360 asteeseen, ja todennäköisesti tämän jälkeen kompassi yleistyi päälliköiden varusteissa koggialuksissa.

Varhaisissa kartoissa kuvataan jo magneettisia anomalioita, kuten Suomenlahdella Jussarön ympäristössä Lucas Waeghenaerin kartassa vuodelta 1592. Merenkulkijat myös luotasivat ahkerasti rannan läheisyydessä veden syvyyttä ja pohjan laatua.

Merirosvot vaanivat Itämerellä 1300-luvulla. Halintovaltat lähettivät merelle aluksia turvaamaan liikennettä. Kauppiaat varustautuivat merirosvoja vastaan kulkemalla suuremmissa saattueissa, ja osin aseistamalla aluksiaan sekä maksamalla suojelusta. Koggialusten puolustustaktiikkana oli päästä niin lähelle vihollista, että korkeilta keula-



ja peräkastelleilta pystyi menestyksellisesti puolustautumaan.

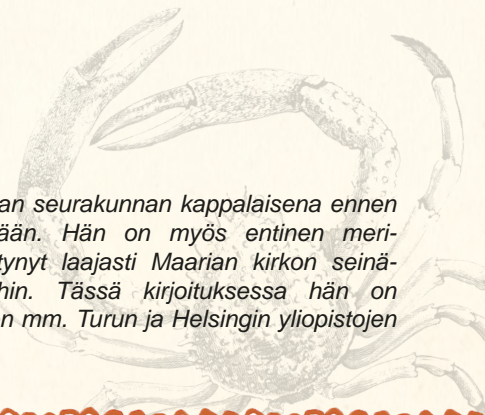
On hyvä huomioida, että raakapurjealusta oli vaikea purjehtia ja pitää kurssissa, joten jo 1300-luvun lopulla kehittyi karakki, laivatyyppi. Karakissa oli perässä pieni mesaanimasto, jossa oli kolmiopurje.

Koggialusten rinnalla kehittyi myös holkiksi kutsuttu alus, joka meni koggin ohi 1300-luvulla. Ne kykenivät lastaamaan enemmän ja olivat näin taloudellisempia varustamoille.

Mikko Laurén

Pastori, merikapteeni

Laurén toimi Maarian seurakunnan kappalaisena ennen eläkkeelle jäämistään. Hän on myös entinen merikapteeni ja perehtynyt laajasti Maarian kirkon seinämaalausten laivoihin. Tässä kirjoituksessa hän on käyttänyt hyväkseen mm. Turun ja Helsingin yliopistojen aineistoja.





Maarian
seurakunta
2021

Esitteen kuvat: Veijo Lindgren, Aarne Ormio, Päivi Valtonen
Taitto: Eeva-Kaisa Ahlamo

