

SAIMAAN LAINEILLA

Savonlinnan kaupungin taidekokoelman vuosien 1942–1998
laiva-aiheiset taideteokset maisemataiteen tradition jatkeena

Helmi Mähönen

Pro gradu -tutkielma

Taidehistoria

Musiikin, taiteen ja kulttuurintutkimuksen laitos

Jyväskylän yliopisto

Tammikuu 2023

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta Humanistis-yhteiskuntatieteellinen	Laitos Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos
Tekijä Helmi Toini Maijastiina Mähönen	
Työn nimi Saimaan laineilla – Savonlinnan kaupungin taidekokoelman vuosien 1942–1998 laiva-aiheiset taideteokset maisemataiteen tradition jatkeena	
Oppiaine Taidehistoria	Työn laji Pro gradu
Aika Tammikuu 2023	Sivumäärä 96 + tutkimusaineisto & lähteet
Tiivistelmä / Abstract <p>Tämä maisterintutkielma vertailee Savonlinnan kaupungin taidekokoelman Saimaan sisävesilaivoja representoivia teoksia merimaiseman taidehistorialliseen traditioon: hollantilaiseen ja düsseldorfilaiseen koulukuntaan sekä suomalaisen maisemataiteen perintöön. Tutkimusaineisto sisältää kuusi öljyvärimaalausta, kaksi akvarellia ja yhden grafiikan vedoksen. Taideteokset ovat vuosilta 1942–1998. Tarkoituksena on ikonografista analyysiä ja pittoreskin, subliimin ja topografisen esteettisiin kategorioihin vertailua käyttäen selvittää, millaisia vaikutteita Savonlinnan taidekokoelman teoksista löytyy. Tutkimuskysymykset ovat: 1) Mitä Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheiset teokset esittävät, ja millaisia topografisen, subliimin ja pittoreskin esteettisten kategorioiden piirteitä tutkimusaineiston teoksista voi löytää? 2) Miten hollantilainen ja düsseldorfilainen merimaiseman perinne ilmenee Saimaalla kulkeneiden laivojen kuvauksissa? 3) Millainen suhde Savonlinnan kaupungin taidekokoelman Saimaan laivojen representaatioilla on muuhun suomalaiseen vesiliikenteen kuvaukseen? 4) Onko eri laivatyyppien kuvauksissa eroja? Pyrin siis tarkastelemaan, millaisia yhtymäkohtia Saimaan laivojen representaatioilla on merimaisemien perinteeseen.</p> <p>Tutkimuksessa selvisi, että Savonlinnan kaupungin taideteoksissa on vaikutteita niin Düsseldorfin kuin Hollannin koulukunnastakin. Samankaltaisuutta oli eniten Düsseldorfin koulukunnan myöhemmän vaiheen ranskalaisia vaikutteita sisältävän, joissain tapauksissa jopa ekspressionismia muistuttavan maalaustavan kanssa. Tämä ei ole mikään ihme, sillä Düsseldorfin koulukunta on parisataa vuotta Hollannin koulukuntaa nuorempi ja useat suomalaiset taiteilijat ovat opiskelleet kaupungissa koulukunnan aikakaudeksi määritellyllä ajanjaksolla. Hyvin traditionaalisia, Hollannin koulukunnan alkuvaihetta ja esim. Oscar Kleinehin töitä muistuttavia teoksia oli pari kappaletta. Yleisimmin tutkimusaineiston teoksista löytyi pittoreskin esteettisen kategorian piirteitä, mikä johtunee Savonlinnan maineesta kesäkaupunkina: pittoreskin maalauksellisuus vahvistaa katsojan mielikuvaa ihanista kesäpäivistä. Kuitenkin myös topografisen ja subliimin piirteitä löytyy ja harva teoksista edustaa vain tiettyä esteettistä kategoriaa. Topografisen tarkka kaupunkiympäristön kuvaus on yleisempää aineiston vanhemmissa maalauksissa. Suomalainen maisemamaalauksen perinne näkyy useissa teoksissa esimerkiksi asetelmissa ja ajalle tyypillisten tyyllisuuntien noudattamisessa. Maalaukset edustavat useita eri tyyllisyyksiä Düsseldorfin koulukunnallekin tyypillisestä ihannoivasta realismista ekspressionismiin. Hieman yli puolet teoksista edusti modernistisia taidesuuntauksia: ekspressionismia, impressionismia tai naivismia. Maalausten tekniikat muuttuvat ajan myötä: vanhimmat maalaukset on tehty yksinomaan öljymaalaustekniikalla, myöhemmin rinnalle tulee akvarellimaalaus. Tutkimusaineiston nuorin teos <i>Vilkutus</i> (1998) on aineiston ainoa grafiikan vedos. Eri laivatyyppien representaatioista voi löytää eroavaisuuksia: Matkustajalaitavat kuvataan poutaisessa säässä luonnon tai satamaympäristön lähetyvillä, höyrykuunari Salama kapteenintaulumaisesti keskiössä vailla yksityiskohtaista ympäristöä; Ensio Onnukan maalausten hinaajat on maalattu niukin yksityiskohdin teosten korostaessa niiden sijaan Laitaatsillan sisävesisataman tunnelmaa; Aksel Kurimon ajoittamattomassa maalauksessa tervahöyry esitetään sen mahtavaa kokoa korostaen. Taideteoksissa kuvataan myös alueen paikallishistoriaa, muun muassa laivoihin liittyneitä työtehtäviä, kuten uittoa ja lastin purkamista.</p>	
Asiasanat maisemamaalaus, maisemataide, maisema, laivat, Savonlinna, Saimaa, Itä-Suomi, representaatio, ikonografinen analyysi, Saimaan kanava, topografinen, subliimi, pittoreski	
Säilytyspaikka Jyväskylän yliopisto, JYX-tietokanta	
Muita tietoja	

UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ

Faculty Humanities and Social Sciences	Department Department of Music, Art and Culture Studies
Writer Helmi Toini Maijastiina Mähönen	
Name of the thesis On the Waves of Lake Saimaa - The Artworks from 1942-1998 Representing Vessels at the Art Collection of Savonlinna as a Successor of the Tradition of Landscape Art	
Discipline Art History	Level of the thesis Master's thesis
Time January 2023	Pages 96 + research material & references
Abstract <p>The aim of this master's thesis is to compare the artworks representing vessels in the art collection of Savonlinna to seascapes and lakescapes of traditional schools of the genre: Dutch School from the 17th century, Düsseldorf School of Painting and Finnish tradition of landscape art. Research material includes six oil paintings, two watercolor paintings and a graphic print. The artworks are from 1942-1998. The methods are iconographical analysis and aesthetic categories picturesque, sublime and topographical. The research questions are: 1) What kind of things are represented in the ship-themed artworks of the art collection of Savonlinna and what kind of topographical, picturesque or sublime characteristics do the artworks have? 2) How are the lakescape artworks of the art collection of Savonlinna influenced by the Dutch and Düsseldorf Schools of Painting? 3) What kind of relationship is there between Savonlinna's art collection and other Finnish art representing vessels? 4) Are there any differences between representations of different kinds of vessels?</p> <p>The study found that the artworks of the city of Savonlinna are possibly influenced by both the Düsseldorf School and the Dutch School, especially from the late paintings with more French influences from the Düsseldorf Era which look a bit like the paintings of expressionism, and the blue oil paintings with very traditional arrangements from both Dutch and Finnish traditions. The most common characteristics of the aesthetic categories are features of picturesque and topographical. The reason probably is Savonlinna's reputation as a summer town: the ideal weather supports the image of wonderful summer days and many artworks introduce the town to viewers in a topographical way. Many artworks do not represent just one of the three categories. Topographical, accurate representation of cityscape is more common in the older than younger artworks. The Finnish tradition of landscape painting can be seen in many paintings, for example, in the arrangements and the art styles which are quite typical for a time. The paintings represent a variety of stylistic directions, from glorifying realism to expressionism. The techniques of painting change over time: oil painting is the only technique among the oldest paintings from 40's to 50's. Later, watercolor painting will come alongside. The youngest artwork of the research material <i>Vilkutus</i> (1998) is the only graphic print of the artworks representing the vessels in the art collection of the City of Savonlinna. There are differences between representations of different kinds of vessel types: The passenger ships are represented in a sunny weather, brigantine Salama detailed as in the captain's paintings, tugs with less details emphasizing more the environment than the vessels, and a steamboat is shown in a perspective from the viewer so the bigness of the vessel is emphasized. The artworks also depict the local history of the area, including ship-related tasks such as log driving and unloading the goods from a vessel.</p>	
Keywords landscape painting, landscape art, landscape, ships, Savonlinna, Saimaa, eastern Finland, representation, iconographical analysis, Saimaa Canal, topographical, sublime, picturesque	
Repository University of Jyväskylä, JYX Digital Archive	
More information	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	4
1.1 Tutkimuksen aihe ja taustatietoja	4
1.2 Tutkimusaineisto	7
1.3 Tutkimuksen metodologia, käsitteet ja tutkimuskysymykset	9
1.4 Aikaisempi tutkimus	15
1.4.1 Länsimaista maisemataidetta laaja-alaisesti käsittelevä tutkimus	15
1.4.2 Saimaan sisävesilaivat	16
1.4.3 Hollantilainen ja düsseldorfilainen merimaisema	16
1.4.4 Suomalainen järvi-aiheinen maisemataide	17
1.4.5 Savonlinnaan liitettävät mielikuvat	18
1.5 Tutkimuksen vaiheet ja tutkielman rakenne	20
2 MERIMAISEMASTA SISÄVESIKUVAUKSEEN MAISEMATAITEEN ALALAJINA	22
2.1 Hollantilainen merimaisema	22
2.2 Düsselldorfin koulukunnan maisemamaalaus	27
2.3 Laivojen representaatio Suomessa	30
2.4 Höyryalukset taiteessa	38
3 SAIMAAN HÖYRYLAIVOJEN HISTORIAA	39
3.1 Höyrylaivojen vaiheita	39
3.2 Matkustajalaivaliikenne Saimaalla	42
4 ANALYSOITAVIEN TAIDETEOSTEN ESITTELY	45
5 POHDINTA	61
5.1 Yleisiä huomioita Savonlinnan taidekokoelman laivateoksista	61
5.2 Tutkittavien teosten suhde meri- ja järvimaiseman traditioon	67
5.3 Erilaisten laivatyyppien kuvaus	88
6 YHTEENVETO	92
6.1 Tulokset	92
6.2 Tutkimuksen relevanssi: hyödyntämismahdollisuudet käytännössä	95
6.3 Jatkotutkimuksen aiheita	95
TUTKIMUSAINEISTO	97
LÄHTEET	102

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen aihe ja taustatietoja

Saimaan vanhat höyrylaivat ovat tärkeä osa suomalaista kulttuuriperintöä. Onneksi osa niistä on säilynyt ja rikkoutuneistakin laivoista on jäljellä kuvamateriaalia, joka muistuttaa laivaliikenteen kukoistuksen ajasta Saimaalla. Tässä pro gradu -tutkielmassa keskityn Saimaan sisävesilaivojen representaatioon Savonlinnan kaupungin taidekokoelman teoksissa vuosilta 1942–1998. Useat maalauksissa esiintyvät laivat ovat Saimaan kanavan synnyn (1856) jälkeiseltä ajalta tai tervahöyryjen kulta-ajan eli 1920-luvun tienoilta. Tutkielmani aihe valikoitui niin, että kysyin Savonlinnan museo Riihisaaresta aihetta maisterintutkielmaan. Sain ehdotuksen tutkia jotakin Saimaan sisävesilaivoihin liittyvää. Aihe muotoutui eteenpäin seminaarissa opettajieni Hanna Pirisen ja Janne Vilkunan avulla, ja päädyin vertailemaan Saimaan laivoja representoivia teoksia vanhojen eurooppalaisten koulukuntien merimaalauksiin. Myöhemmin tutkielma on muotoutunut valmiiksi Lauri Ockenströmin ohjauksessa. Rajasin aiheen koskemaan nimenomaan maalauksia ja grafiikkaa, sillä niiden määrää on valokuvia helpompaa rajata ja niitä on luontevampaa verrata eurooppalaisiin merimaisemiin.

Tutkimuksen tavoitteena on kartoittaa Savonlinnan kaupungin taidekokoelman teoksissa esiintyviä taiteellisia vaikutteita. Käytän vertailuun suomalaisten taidemuseoiden laiva-aiheisia taideteoksia, 1600-luvun hollantilaisia merimaisemia sekä Düsseldorfin koulukunnan (n. 1820–1860) maalauksia. Tutkittavat taideteokset ovat maisemia, ja lajityypin piirteiden huomioiminen analyysissä on tärkeää: katsojan oma tausta vaikuttaa maiseman tulkintaan, joten väistämättä omat lähtökohtani vaikuttavat siihen, millaisia huomioita teen tutkimusaineiston pohjalta. Savonlinnaan ja Saimaan alueeseen liittyy omalla kohdallani nostalgiaa, sillä olen käynyt Savonlinnassa usein lapsena sukulaisteni kanssa ja varttunut ja elänyt suurimman osan elämäni itäisessä Suomessa.

Saimaan vanha laivaliikenne kiehtoo edelleen suomalaisia, minkä vuoksi höyrylaivojen tarkastelu on nykyäänkin ajankohtaista. Esimerkiksi Savonlinnan museo Riihisaaren järjestämät risteilyt museolaivana toimivalla tervahöyry S/S

Mikolla keräävät innokkaita osallistujia vuodesta toiseen. Mikko on viimeinen säilynyt tervahöyry Saimaalla.¹ On tärkeää pitää vanhojen alusten arvoa esillä, jotta saamme nauttia niistä jatkossakin. Laivoihin fokusoivia järvimaisemia ei ole tutkittu kovin paljon. Uskon tämän tutkielman tuottavan mielenkiintoista tietoa kokoelman laivateosten kytköksistä vanhempaan eurooppalaiseen laivoja kuvaavien taideteosten perinteeseen.

Markku Kuisman vuonna 2013 ilmestyneen kirjan *Suomen poliittinen taloushistoria 1000–2000* avulla selvitin Saimaan laivojen talouspoliittista taustaa, koska Suomen suuriruhtinaskunnan ja myöhemmin Suomen valtion taloudellinen tilanne on vaikuttanut muun muassa Saimaan kanavan rakentamiseen ja alueelle hankittuihin laivoihin. Tässä tutkielmassa en kuitenkaan mene kovin syvälle laivoihin liittyvään poliittiseen menneisyyteen. Jukka Ervamaan mukaan maisemamaalauksella voi olla kahdenlaisia funktioita: käytännölliset arvovalta- ja hyötynäkökohdat tai tunnelman, mielentilan tai kansan kuvitellun luonteen heijastaminen². Nähdäkseni kumpikin syy on voinut vaikuttaa myös Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheisten taideteosten syntyyn: Laivat ovat olleet tärkeä osa Saimaan alueiden taloutta. Lisäksi maisemat luovat tunnelman joko satamasta tai järveltä; Saimaa höyrylaivoineen on tärkeä osa Savonlinnaan liitettävää identiteettiä.

Laivat ovat olleet merkittäviä Saimaan alueen elämälle, matkustamiselle, kaupankäynnille ja teollisuudelle. Kentin yliopiston viktoriaanisen ja visuaalisen tutkimuksen emeritusprofessori Malcolm Andrews tuo laajalti länsimaalaista maisemataidetta käsittelevässä kirjassaan *Landscape and Western Art* (1999) esiin myös poliittisen kontekstin taiteessa: maaseudun esittäminen turvapaikkana kaupungin, tuomioistuimen ja poliittisen elämän paineilta on ikivanha käytäntö. Kristityt ja renessanssi-humanistit nauttivat yksinäisyyden ja hengellisen virkistäytymisen kokemuksesta, jonka pastoraaliset retriitit tarjosivat. Maisema taiteessa vahvisti näkemyksiä maiseman virkistäväyydestä ja siihen liittyvästä vapaudesta. Niinpä varhaisella modernilla kaudella maisemakuvien markkina-arvo nousi. Maaseutu esitti valistuksen ja myöhempien aikakausien kuvissa aikaa ennen kaupungistumista. Se tuotti kaupunkiin vietäviksi ravintoa ja rakennustarvikkeita ja

¹ Savonlinna. Museolaivat. S/S Mikko. Luettu 12.9.2022.

<https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-mikko/>

² Hyvönen 2001, 11.

kaupunki piristi maaseudun taloutta. Esimerkiksi kapitalistista propagandaa, valtaa ja omistamista kuvattiin maisemissa. Maisema voi sisältää merkkejä omistuksesta, mutta romanttisessa mielessä se on niiden yläpuolella: Maisema on korkeammassa asemassa kuin ihmisten siihen tekemät muokkaukset ja rajaviivat. Se luo yhteistä maaperää erilaisia luokkia ja mielipiteitä edustavien ihmisten välille.³

Saimaan laivoja representoivat taideteokset kertovat talouspoliittisessa mielessä esimerkiksi siitä, miten Suomen taloutta on johdettu eli millaisia laivoja on tarvittu. Maisemista voi nähdä merkkejä valtioiden saavutuksista, kansallis-identiteetistä ja sosiaalisesta järjestyksestä. Myös ajan kauneushanteet ovat vaikuttaneet maisemataiteeseen.

Järvimatkailu on Saimaan alueen tärkeimpiä valttikortteja. Savonlinnan matkailun kasvuohjelmassa 2018–2021 mainittavia tärkeitä yhteistyöverkostoja ovat muun muassa Lake Saimaa – Purest Finland -brändimarkkinointi, Visit Finlandin hyväksymä erityisesti Aasian myynnin edistämiseen käytettävä neljän maakunnan aluekokonaisuus Lakeland Finland (East) sekä Visit Finland. Savonlinnan matkailun vuosien 2018–2021 kasvuohjelman mukaan Savonlinnan strategia on olla kansainvälinen oopperakaupunki Saimaan sydämessä, jossa kaupungin Oopperajuhliin, järviluontoon ja saimaannorppaan perustuvan brändin varaan kehitetään ympärivuotista ohjelmaa matkailijoille.⁴ Historialliset laivat ovat osa matkailuelämystä ja Saimaan ainutlaatuista miljöötä.

Saimaata esittävien taideteosten tekijät edustavat eri sukupolvia ja teokset eri tyylivirtauksia. Lisäksi Saimaata esittävät taideteokset muodostavat yhdessä Suomen muita vesistöjä ja niiden laivoja kuvaavien teosten kanssa merkittävän kokonaisuuden, joka kertoo suomalaisten luontosuhteesta ja suomalaisen taiteen kehityksestä. Museoissa eri puolilla Suomea otetaan huomioon maisemakuvien tärkeys suomalaisille ja Suomen taiteelle. Esimerkiksi Merikeskus Vellamossa oli 22.4.-30.10.2022 esillä *Ihanuuksien ihmemaa – maisemia Ateneumin kokoelmista* -näyttely, joka kuvasi suomalaista luontoa ja ihmisten muovaamia perinnemaisemia⁵.

³ Andrews 1999, 151.

⁴ Savonlinnan matkailun kasvuohjelma 2018–2021, 5–6. Luettu 12.9.2022.

[https://www.slideshare.net/slnsoske/savonlinnan-matkailun-kasvuohjelma-20182021#:~:text=Matkailijamäärien kehitys Savonlinnan matkailu kasvoi erityisesti 2010 alkaen,n. 40.000 yöpymisellä talouskriisin seurauksena vuodesta 2013.](https://www.slideshare.net/slnsoske/savonlinnan-matkailun-kasvuohjelma-20182021#:~:text=Matkailijamäärien%20kehitys%20Savonlinnan%20matkailu%20kasvoi%20erityisesti%202010%20alkaen,n.40.000%20yöpymisellä%20talouskriisin%20seurauksena%20vuodesta%202013.)

⁵ Merikeskus Vellamo 2022. Luettu 2.12.2022.

<https://www.merikeskusvellamo.fi/ihanuksien-ihmema/>

Maisemalla on myös oma merkkipäivänsä: vuosittain 20.10. vietetään kansainvälistä maisemapäivää, jonka avulla maiseman merkitystä muun muassa kulttuuriperinnölle, identiteetille ja monimuotoisuudelle halutaan korostaa⁶.

Haluan kiittää Savonlinnan museo Riihisaarta siitä, että sain käyttää Savonlinnan kaupungin taidekokoelmaa, kaikkia ihmisiä jotka päästivät minut katsomaan teoksia paikan päälle kaupungin eri kohteissa ja isääni, joka valokuvasi maalaukset puolestani. Kiitän myös maisterintutkielman ohjaajaani Lauri Ockenströmiä hyödyllisistä neuvoista; hänen avullaan sain tutkielman valmiiksi haluamassani aikataulussa.

1.2 Tutkimusaineisto

Tutkimusaineistossa on yhdeksän Savonlinnan taidekokoelman teosta vuosilta 1942–1998: öljymaalauksia, grafiikkaa ja akvarelleja. Niiden lisäksi Riihisaaren kokoelmaan kuuluu noin 600 kappaletta laivanrakennukseen liittyviä teknisiä rakennepiirroksia. Tutkimusaineiston taideteoksista enemmistö eli kuusi on tehty öljyväritekniikalla, kaksi akvarelleilla ja yksi on grafiikan vedos. Sain Savonlinnan museo Riihisaaresta alunperin 10 teoksen aineiston, mutta yksi niistä, öljymaalaukset *Harmajan majakan lähistöltä* (Oiva Vuolas 1959), rajautui tutkielman ulkopuolelle. Teos ei sopinut tutkimukseni rajaukseen, sillä siinä tapahtumapaikkana on Saimaan sijasta Suomenlahti. Laiva-aiheiset taideteokset tehneiltä taiteilijoilta on muitakin teoksia Savonlinnan taidekokoelmassa⁷.

Savonlinnan kaupungin taidekokoelma koostuu yli 700 teoksesta, joista suurin osa on öljymaalauksia ja grafiikkaa. Kokoelmaan on kerätty esimerkiksi eteläsavolaisten ja Savonlinnan taidelukion käyneiden taiteilijoiden töitä sekä kuitutaidetta. Savonlinnan museo Riihisaari pyrkii tallentamaan erityisesti Saimaan kulttuurihistoriaa ja sisävesiliikenteen historiaa: museon kokoelmassa on museolaivojen ja veneiden lisäksi mm. laivakalustoa ja koneita, rakennus- ja -kunnostustyökaluja, venemoottoreita, sukellustarvikkeita ja pienoismalleja, kanavalyhtyjä sekä vesiliikenteeseen liittyviä valokuvia ja arkistomateriaalia kuten

⁶ Uddström & Heikkilä 2022.

⁷ Liimatainen 2023.

laivaliikennettä harjoittaneiden yhtiöiden ja yksityisten liikemiesten arkistoja ja merikortteja.⁸ Tutkimani taideteokset liittyvät sekä sisävesiliikenteen historiaan että kulttuurihistoriaan. Ne edustavat taidekokoelmalle tyypillisiä tekniikoita. Teokset tehneistä taiteilijoista ainakin Ensio Onnukka (1934–2015) ja Kalle Lähdesmäki (1922–2011) ovat asuneet Savonlinnassa.

Tutkimuksessa käyttämäni aineisto sisältää Riihisaaresta saamieni taideteosten lisäksi muiden kotimaisten museoiden sekä kansainvälisten taidetietokantojen teoskuvia. Vertailukohteiksi olen valikoitunut Hollannin kultakauden ja Düsseldorfin koulukunnan merimaisemia sekä suomalaista laivataidetta 1800-luvulta eteenpäin. Käytän merimaiseman perintöä tarkastellessani Hollannin ja Düsseldorfin koulukuntia, sillä ne ovat vaikuttaneet melko lähellä Suomea ja niistä on saatavilla runsaasti tietoa. Hollannin koulukunta on merimaiseman lajityypin alkukoti⁹. Vertailen Savonlinnan taidekokoelman teoksia saksalaisista koulukunnista nimenomaan düsseldorfilaiseen koulukuntaan, sillä moni suomalainen taiteilija, mm. merimaalari Oscar Kleinh, on opiskellut Düsseldorfissa¹⁰. Lisäksi düsseldorfilainen koulukunta edustaa hollantilaisesta koulukunnasta erottuvaa, maisemamaalauksen romanttis-realistista kulmaa, joten se monipuolistaa vertailumateriaaliani. Kummankin koulukunnan kulta-ajasta on kulunut jo melko kauan aikaa, Hollannin koulukunnasta noin 400 ja Düsseldorfin koulukunnasta noin 200 vuotta, joten niistä mahdollisesti otetut vaikutteet ovat ehtineet saada mielenkiintoisia uusia muotoja.

Suomalaisen laivataiteen olen ottanut vertailukohteeksi, koska haluan tutkia, kuinka laivataide on ajan mittaan kehittynyt taiteen tyylisuuntausten vaihtuessa: Onko se seurannut uskollisesti aikakausten uusimpia trendejä? Entä onko Suomen eri alueiden välillä tyylillisiä eroja? Suomalaisistakin teoksista suurin osa vertailuteoksista on vanhempia tai samanikäisiä tarkastelemieni Savonlinnan taidekokoelman teosten kanssa, ja niitä nuoremmat esimerkkiteokset olen valinnut, koska ne edustavat mielestäni samankaltaista kehityssuuntaa jonkin Savonlinnan taidekokoelman teoksen kanssa. Suomalaiset vertailukohteet olen kerännyt Kansallisgalleriasta ja Finnasta, alankomaalaiset RKD - Netherlands Institute for Art

⁸ Liimatainen 2022.

⁹ Web Gallery of Art. Luettu 2.1.2023. <https://www.wga.hu/frames-e.html?/html/v/vroom/>

¹⁰ Pennonen 2011, 10.

History -sivustolta ja saksalaiset taideteokset Bildindexistä. RKD:stä löytyi myös saksalaisia taideteoksia.

Käyttämäni lähteet ovat mielestäni suurimmalta osin hyvin luotettavia. Vaikka hyödynsin paljon tietokirjoja akateemisen tutkimuksen lisäksi, ovat useiden niiden kirjoittajat historiaa tai taidehistoriaa opiskelleita henkilöitä. Jouduin kuitenkin välillä turvautumaan melko niukkaasti tietoon kirjoittaessani Savonlinnan taidekokoelman laivateokset tehneistä taiteilijoista. Osasta heistä ei löytynyt tietoa Kuvataiteilijamatrikelista eikä heistä oltu kirjoitettu kirjoja. Esimerkiksi useat Håkan Sjöströmiin liittyvät tiedot poimin Merihistoria-sivulta, jota taitaa olla päivitetty ainakin Uutiset-osion mukaan viimeksi neljä vuotta sitten. Käytän samaisesta taiteilijasta kertoessani lähteenä myös melko iäkkäältä vaikuttavaa Turku Steamers -sivustoa.

Suurin osa Savonlinnan kaupungin taidekokoelman ulkopuolisesta tutkimusaineistosta on peräisin Finnasta, Kansallisgalleriasta, RKDimagesista tai Bildindexistä. Poikkeuksena on Eugen Gustav Dückerin *Sonnenuntergang im Hafen* (kuva 38), joka on Mutual Art -sivustolta. Sivustolla teosten tarkemmat tiedot ovat maksumuurin takana, joten en päässyt niihin käsiksi. Halusin kuitenkin ottaa maalauksen mukaan tutkielmaani, sillä en löytänyt kovin paljon kuvia Dückerin myöhemmästä tuotannosta RKDimagesista tai Bildindexistä.

Erilaisten laivatyyppien analyysi oli haastavaa laivatyyppien tunnistamisen osalta. Lähes kaikissa tapauksissa oli kuitenkin mahdollista saada suuntaa-antava käsitys siitä, mihin kyseisiä laivoja oli käytetty, joten karkea analyysi onnistui.

1.3 Tutkimuksen metodologia, käsitteet ja tutkimuskysymykset

Tutkimusmenetelminä käytän Erwin Panofskyn ikonografista analyysiä ja esteettisiä kategorioita. Vertaan tutkimusaineistoa eli Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laivoja esittäviä taideteoksia esteettisiin kategorioihin, Hollannin ja Düsseldorfin koulukuntien laiva-aiheisiin maisemamaalauksiin sekä muiden suomalaisten museoiden laivoja representoivaan taiteeseen. Maisema on keskeinen käsite tutkielmassani. Paula Hyvösen mukaan "maisema tarkoittaa usein fyysistä maisemaa tai näkymää, mutta siihen liittyy olennaisesti myös kokeminen, sen

tulkitseminen ja käsittäminen. - - Maisema on nähdyn ja koetun uudelleen esitys”.¹¹ Maiseman tulkinta riippuu katsojasta ja esimerkiksi kulttuurista, jossa hän on kasvanut.

Laajasti ottaen ikonografiseksi tutkimukseksi voi nimittää toimintaa, joka pyrkii selvittämään kuvien aiheet ja konventionaaliset symboliset merkitykset¹². Hyödynnän ikonografiaa selvittääkseni, näkykö Savonlinnan taidekokoelman laivoja esittävässä taideteoksissa esimerkiksi meritaiteen vanhoista koulukunnista tuttuja kuvatyyppejä.

Tutkimuksen tapa katsoa taideteoksia on luokitteleva, mikä on yksi ikonografiselle tutkimukselle tyypillinen piirre, kuten myös kontekstualisointi. Ikonografinen tutkimus pyrkii myös tarkastelemaan taiteilijan tietoisia pyrkimyksiä.¹³ Panofsky on sanonut, että ikonografista analyysiä tehdessä on pohdittava, onko motiivin symbolinen merkitys perusteltavissa selkeästi teksteillä tai sillä, että kyseinen merkitys on esiintynyt aikalaistaiteessa. Analyysin mahdollista todenperäisyyttä voi perustella myös sillä, missä määrin symbolinen tulkinta on sopusoinnussa taiteilijan henkilökohtaisen tekotavan kanssa.¹⁴ Tutkimissani taideteoksissa on nähtävästi melko vähän symboliikkaa, joten keskityn tunnistamaan niiden tyylisuunnallisia piirteitä.

Toisena tutkimusmenetelmänä sovellan Malcolm Andrews'n teoksessaan *Landscape and Western Art* (1999) muotoilemaa esteettisten kategorioiden kolmijakoa eli pittoreskin, topografisen ja subliimin kategorioita. Täydennän Andrews'n määritelmiä muiden tutkijoiden ajatuksilla. Käytän tutkimuksessa esteettisiä kategorioita siinä määrin kuin se on mielekästä arvioidessani teoksissa olevia vaikutteita ja sitä, millaisen kuvan ne antavat Savonlinnasta ja vanhoista höyrylaivoista. Mielestäni Andrews'n vuosisatoja vanhojen esteettisten kategorioiden pohjalta tekemä kolmijako on hyödyllisin tapa tarkastella Saimaata esittävien maalausten estetiikkaa, koska se on suhteellisen selkeä ja kategoriat sisältävät keskeisimmät piirteet, joita pyrin teoksista etsimään: topografinen kategoria tarkan kaupunkikuvauksen, pittoreski maalauksellisuuden ja romanttisuuden ja subliimi ylevyyden tunteen, joka voi syntyä esimerkiksi suuren

¹¹ Hyvönen 2001, 11.

¹² Ockenström & Fält 2012, 189.

¹³ Ockenström & Fält 2012, 190.

¹⁴ Andrews 1999, 40–41.

luonnonilmiön äärellä. Kategoriat siis auttavat hahmottamaan, onko teoksissa painotettu enemmän tunnelmaa vai miljöön tarkkaa kuvausta. Kategorioista on hyötyä myös siinä, kun pyrin sanoittamaan ajatuksiani siitä, millainen tunnelma teoksissa on. Näiden asioiden kartoittamisen lisäksi esteettiset kategoriat auttavat minua löytämään Savonlinnan kaupungin taidekokoelman teoksista Hollannin ja Düsseldorfin koulukuntien piirteitä, sillä karkeasti ajatellen monia hollantilaisia 1600-luvun teoksia voidaan pitää topografisina ja Düsseldorfin koulukunnan teoksia subliimeina. Pittoreski kuitenkin sisältää myös yleviä piirteitä, mikä voi tuottaa päänvaivaa. Tiukka kategorisointi ei kuitenkaan ole missiöni, joten Andrews'n kolmijako on toimiva väline tässä tutkimuksessa.

Esteettiset kategoriat ovat vanhoja: William Gilpin määritteli pittoreskin ensi kertaa vuonna 1782¹⁵, ensimmäinen subliimin tutkimus on syntynyt ensimmäisellä tai toisella vuosisadalla ja attribuoitu Longinukselle¹⁶ ja topografia eli maanpinnan muotojen tarkka kuvailu on syntynyt antiikin Kreikassa, jossa paikkoja kuvailtiin kirjallisesti¹⁷. Topografisia maisemia teki jo 1400-luvulla Leonardo da Vinci, joka oli lukuisten muiden ansioidensa lisäksi myös kartantekijä¹⁸.

Pittoreskille taiteelle tyypillistä on pyrkimys maalauksellisuuteen ja ihanteellisuuteen. Andrews mainitsee varhaisen esimerkin, jossa Plinius nuorempi kuvaili ensimmäisellä vuosisadalla Toscanan ja Umbrian rajalla sijaitsevan villansa maisemaa niin kauniiksi, että se näytti enemmänkin epätavallisen kauniilta maalaukselta kuin oikealta maisemalta. Pliniuksen kuvaus on luultavasti yksi ensimmäisiä esimerkkejä pittoreskista tavasta asettaa maisemamaalaus kauneuden standardiksi aitoa maisemaa arvioitaessa. Pittoreski estetiikka liittyi vahvasti renessanssin ajan Italian villakulttuuriin, jossa esimerkiksi huoneiden seinissä oli kauniita maisemamaalauksia. Myöhemmin pittoreski kauneusihanne vaikutti muun muassa 1700-luvun Englannissa ja 1800-luvun alun Ranskassa.¹⁹

James Buzardin mukaan pittoreski on kategoria, joka yhdistää kahden muun esteettisen kategorian eli kauniin ja subliimin piirteitä keskenään²⁰. Esimerkiksi John

¹⁵ Buzard 2001, 45.

¹⁶ Doran 2017, 1.

¹⁷ Myrone. Luettu 15.11.2022.

<https://www.bl.uk/picturing-places/articles/british-topography-our-real-national-art-form>

¹⁸ Andrews 1999, 79.

¹⁹ Andrews 1999, 59, 60, 70–71.

²⁰ Buzard 2001, 45.

Ruskin (1819–1900) kuvailee Tintoretton pittoreskia *Adoration of the Magi* -maalausta (1582) siten, että siinä näkyy kontrasti arvovaltaisten miesten ja köyhän miljöön välillä, minkä lisäksi se yhdistää mökin seesteisen tapahtuman ulkona tapahtuvaan ratsukoiden ryntäilyyn ja kunnioitusta herättävien enkeleihin lentoon²¹. Kauniit ja pelkoa ja kunnioitusta herättävät, mutta mieltä ylentävät tapahtumat luovat kokonaisuuden, jota voidaan kutsua pittoreskiksi. Tintoretton teos edustaa manierismin taidesuuntausta²².

Pittoreskin käsite tuli taidekeskusteluun vasta 1700-luvulla. Pittoreskeissa maalauksissa luotetaan paikan henkeen geometrisen tarkkojen kasvien, rakennusten ja ornamenttien asettelun sijaan. Niissä esiintyy jonkin verran esimerkiksi rajauksen ja katsontakulman avulla tehtyä luonnon parantelua, mutta maisemat ovat aitoja. Esimerkiksi vista on oma kuvatyypinsä, jossa kehys, vaikkapa puut, reunustavat kaukaisuuteen avautuvaa maisemaa.²³ Tutkimusaineiston taideteosten mahdollisia pittoreskeja piirteitä etsiessäni aion hyödyntää Anna-Lisa Ambergin esittelemiä pittoreskin maiseman osia: "Pittoreski ympäristö jakautuu kolmeen vyöhykkeeseen. Uloin 'korpivyöhyke' on villiä luontoa, keskimäinen puisto- tai pastoraalivyöhyke toimii tasapainottajana luonnon ja taiteen välillä. Sisin vyöhyke on arkkitehtuurin vyöhyke, jota taide hallitsee".²⁴

Topografinen on pinnanmuotoja ja maiseman yksityiskohtia hyvin realistisesti, jopa karttamaisen pikkutarkasti kuvaava esteettinen kategoria. Karttojen ja maisemataiteen yhteys näkyy parhaiten 1600-luvun alun alankomaalaisten taiteilijoiden ja kartografien töissä. Hollannissa tarvittiin tarkkoja ja todenmukaisia karttoja sotaoperaatioita, maan ja sen sisäisten alueiden rajojen dokumentointia sekä vesialueiden kontrollointia varten. Myöhemmin samalla vuosisadalla maassa julkaistiin myös yksityiskohtaisia maisemakuvien katalogeja ihmisille, joilla ei ole aikaa matkustaa kauas.²⁵ Sekä kartoilla että taiteella oli voima esitellä maan historiaa ja uusia paikkoja kulkijoille.

Subliimi on ylevä, primitiivinen, kunnioitusta ja pelkoa herättävä esteettinen kategoria. Subliimit maisemat ovat usein vangitsevia, sillä ne kuvaavat voimakkaita

²¹ Ruskin 1976, 220.

²² Wikiart 1.9.2011. *Adoration of the Magi*. Luettu 16.11.2022.

<https://www.wikiart.org/en/tintoretto/the-adoration-of-the-magi-1582>

²³ Crawford 1993, 186–187.

²⁴ Amberg 2003, 51.

²⁵ Andrews 1999, 79–80, 82, 85.

tai suuria luonnonilmiöitä, jotka herättävät jopa pelon tai kontrollin menettämisen tunteen.²⁶ Ylevä saadaan aikaan esimerkiksi karuilla vuorinäkyillä, kuohuvilla vesiputouksilla ja koskilla. Maisemissa on usein mukana myös pieni ihmishahmo eli staffaasi ihailemassa näkymää, mikä auttaa katsojaa samaistumaan maisemaan.²⁷ Muun muassa antiikin heroiset maisemat ja useat Düsseldorfin koulukunnan taiteilija Andreas Achenbachin teokset edustavat subliimia estetiikkaa.

Pohdinta-luvussa pyrin jossain määrin luokittelemaan tarkastelemiani taideteoksia esteettisiin kategorioihin, mutta monissa teoksissa on usean kategorian piirteitä, joten luokittelu ei ole yksiselitteistä. Yksiselitteisiä eivät niin ikään ole merimaiseman kuvatyypit, joihin aion tutkimusaineiston teoksia myös verrata. Saksalaisen taidehistorioitsija Russalka Nikolovin mukaan merimaiseman kuvatyyppejä ovat merimaisema, rannikko- ja jokimaisemat, merellinen tapahtumakuva, satamavedutat, telakoiden ja laivanrakennuksen kuvaukset sekä tietystä laivasta maalattu muotokuva²⁸. Merimaalauksen genre on syntynyt rannikkoseuduilla valtioissa, jotka ovat pyrkineet hallitsemaan merta. Veneitä esiintyi jo kalliomaalauksissa, mutta stilisoidun laivamaalauksen ottivat käyttöönsä eurooppalaisista ensimmäisinä antiikin kreikkalaiset esimerkiksi maljakoissaan. Varsinaisen merimaalauksen genren kehittivät kuitenkin ensimmäisinä 1600-luvun hollantilaiset.²⁹ Jotkut taidehistorioitsijat erottavat toisistaan meritaiteen (Seascape painting), meritaisteluja kuvaavan taiteen (Marine Art) ja merellisen taiteen (Maritime Art), mutta usein niistä puhutaan yhteisesti meritaiteena³⁰.

Tässä tutkielmassa on tarkoitus selvittää, miten Saimaan sisävesilaivoja on kuvattu Savonlinnan kaupungin taidekokoelman teoksissa vuosina 1942–1998, millaista estetiikkaa ne edustavat ja millaisia piirteitä teokset ovat mahdollisesti perineet aiemmasta laivataiteesta. Selvitän myös, onko erilaisten laivatyypien kuvaustavoissa eroja. Vertailukohteina tutkimuksessa toimivat merimaalauksen genren aloittanut Hollannin koulukunta 1600-luvulta, monia suomalaistaiteilijoitakin kouluttaneeseen Düsseldorfin taideakatemiaan kytkeytynyt Düsseldorfin

²⁶ Andrews 1999, 133–135.

²⁷ Pennonen 2011, 10.

²⁸ Nikolov 2003, 20.

²⁹ Nikolov 2003, 22–28.

³⁰ Arthistory. Luettu 7.11.2022.

<https://www.arthistory.net/seascape/#:~:text=Marine%20art%2C%20on%20the%20other%20hand%2C%20refers%20to,medium%20used%20or%20style%20employed%20by%20the%20artist.>

koulukunta (n. 1820–1860) ja suomalainen laivamaalauksen perinne 1800-luvulta nykypäivään. Tutkimuskysymyksiä ovat:

- 1) Mitä Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheiset teokset esittävät, ja millaisia topografisen, subliimin ja pittoreskin esteettisten kategorioiden piirteitä teoksista voi löytää?
- 2) Miten hollantilainen ja düsseldorfilainen merimaiseman perinne ilmenee Saimaalla kulkeneiden laivojen kuvauksissa?
- 3) Millainen suhde Savonlinnan kaupungin taidekokoelman Saimaan laivojen representaatioilla on muuhun suomalaiseen vesiliikenteen kuvaukseen?
- 4) Onko eri laivatyyppien representaatioissa eroja?

1.4 Aikaisempi tutkimus

1.4.1 Länsimaista maisemataidetta laaja-alaisesti käsittelevä tutkimus

Maisterintutkielmassa käyttämäni maisemateoria rakentuu Malcolm Andrewsin kirjoittaman *Landscape and Western Art* -kirjan (1999) pohjalle. Andrewsin teos sisältää paljon viitteitä aikaisempien maisemateoreetikkojen teoksiin, esimerkiksi Kenneth Clarkin klassikkokirjaan *Landscape into Art* (1949), ja kirja pohjautuu heidän näkemystensä ja esimerkkitaideteosten kokoamiseen ja kommentointiin. Andrews esittää myös omia mielipiteitään, jotka jalostavat aiempien kirjoittajien ajatuksia ajankohtaisempaan muotoon.

William Johan Thomas Mitchellin toimittama teos *Landscape and Power* (2002) puolestaan kokoaa useiden kirjoittajien tekstejä, joista monet kytkeytyvät maisemataiteessa esiintyvään politiikan ja vallankäytön näkökulmaan. Takakannessa kuvataan maiseman olevan paitsi objekti tai teksti, myös keskeinen väline kansallisen ja sosiaalisen identiteetin muodostumisessa³¹.

Maisemamaalauksen suuria "alkuperäisiä" koulukuntia on katsottu olleen Kiinassa, Japanissa, antiikin Roomassa, 1600-luvun Alankomaissa ja Ranskassa sekä 1700–1800-luvun Iso-Britanniassa. Mitchell ja kumppanit esittävät *Landscape and Power* -teoksen useissa tutkimusartikkeleissa, että maiseman representaatio ei liity vain sisäpolitiikan ja kansakunnan tai luokkajärjestelmän aatteisiin, vaan on myös kansainvälinen ja globaali ilmiö, joka liittyy läheisesti imperialismiin. Usein sotaan kytkeytyvän alankomaalaisen maisemamaalauksen on kuitenkin katsottu edustavan pikemminkin omaa maata puolustavaa nationalismia kuin imperialismia.³² Kuten aiemmassa alaluvussa mainitsin, ensimmäiset laivoja esittäneet taideteokset ovat todella vanhoja, joten ilmiö on ollut olemassa jo kauan ennen maisemamaalauksen ja sitä pian seuranneen merimaiseman genren syntyä. Pohjoismaiden ensimmäiset laivoja esittävät maalaukset ovat 10 000–11 000 vuotta vanhoja kalliomaalauksia. Ne on löydetty Vallen kunnasta Nordlandista.³³

³¹ Mitchell 2002, takakansi.

³² Mitchell 2002, 9–10.

³³ Gjerde 2021, 136.

1.4.2 Saimaan sisävesilaivat

Saimaan sisävesilaivoista sekä Saimaan kanavassa purjehtineista laivoista on kirjoitettu useita kirjoja. Lisäksi niiden valokuvia on koottu useisiin teoksiin. Esimerkkejä tällaisista kirjoista ovat Esko Kuusiston *Elävä Saimaa* (1999) ja Esko Pakkasen, ym. *Höyrylaivojen Suomi* (2018). Historioitsija Jyrki Paaskosken *Viipuriin ja maailmalle – Saimaan kanavan historia* (2002) esittelee kattavasti Saimaan kanavan vaiheita ja kuvaa myös kanavan alueen tarkoituksellista maisemointia sekä siellä vallinnutta maisemaestetiikkaa ja huvilakulttuuria.

1.4.3 Hollantilainen ja düsseldorfilainen merimaisema

Vertailen Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheisia taideteoksia noin vuosina 1820–1860 toimineen Düsseldorfin koulukunnan ja 1600-luvun Hollannin koulukunnan merimaalauksiin. Taiteilija-taidehistorioitsija Émile Michelin *Landscapes* (2012) on julkaistu sata vuotta hänen kuolemansa jälkeen ja se perustuu Michelin vuonna 1906 julkaistuun kirjaan *The Great Masters of Landscape Painting*.³⁴ Michel on ollut yksi ensimmäisiä tutkijoita, jotka tutkivat maisemataiteen kehitystä. Wolfgang Stechow on kirjassaan *Dutch Landscape Painting of Seventeenth Century* (1981) ryhmitellyt hollantilaisia maisemamaalauksia aiheittain ja kirjoittanut niiden historiasta kattavasti, mikä on luonut pohjaa myöhemmille tutkijoille. Päälähteenäni 1600-luvun hollantilaiseen merimaisemaan tutustumisessa olen kuitenkin käyttänyt Erik Båskin toimittamaa teosta *Meritaiteen mestareita – Merimaalauksia 400 vuoden ajalta*. Düsseldorfin koulukuntaan olen perehtynyt Ulla Huhtamäen, Anne-Maria Pennosen ja Claudia De Brünün kirjoittaman *Luonto opettajana: Maisemamaalaus Düsseldorfissa* -teoksen (2011) sekä Tuulikki Valkosen *Romanttiset maisemat* -kirjan (2001) avulla. Niissä käsitellään myös Düsseldorfissa opiskelleita suomalaistaiteilijoita.

³⁴ Worldcat Identities: Michel, Émile 1828–1909. Luettu 5.10.2022.
<https://www.worldcat.org/identities/lccn-n82236333/>

1.4.4 Suomalainen järviaiheinen maisemataide

Suomalaista maisemakuvastoa laajemmin käsitteleviä kirjoja oli helpompi löytää kuin niitä, jotka keskittyivät pelkästään suomalaisiin järvi- tai merimaisemiin. Järvimaisemia käsitellään teoksissa paljon, mutta esimerkeissä laivoja ei juuri esiinny. Käytän suomalaisen maisemakuvaston synnyn tarkasteluun Valliuksen väitöskirjaa *Kuvien maaseutu: Maaseutumaisemakuvaston luomat mielikuvat suomalaisesta maaseutukulttuurista* (2013).

Valliuksen väitöskirja käsittelee suomalaista maaseutukuvausta, mikä koskettaa melko paljon tämän maisterintutkielman aihetta. Keskityn tutkielmassani laivoihin kun taas Vallius käsittelee maaseutukulttuuria, esimerkiksi töiden representaatiota, joten ihmiset ovat hänen tutkimuksessaan keskeisessä roolissa. Ihmisten ja laivojen taustalla oleva maaseudun miljöö on osittain samankaltainen, joten molemmissa tutkimuksissa näkyy suomalaisen maisemaihanteen vaikutus. Miljöön merkitys on kummassakin tapauksessa tärkeä, koska se kohdentaa tapahtuman erityisesti Suomeen. Kummassakin tapauksissa kyse on suomalaisen luonnon ja ihmisen keksintöjen välisestä suhteesta. Laivojen ympärille on rakentunut omanlaisensa kulttuuri, jossa voi olla osittain samoja ja osin eri piirteitä kuin maaseutukulttuurissa. Olen kerännyt suuren osan suomalaiseen maisemakuvastoon ja sen perinteeseen liittyvistä tiedoistani Valliuksen väitöskirjasta.

Waenerberg ja Lukkarinen ovat kirjassa *Suomi-kuvasta mielenmaisemaan* (2004) kartoittaneet Suomen kansallismaisemia 1800- ja 1900-luvun vaihteen taitteessa. *Pinx Maalaustaide Suomessa* -kirjasarjassa ilmestynyt *Maalta kaupunkiin* käsittelee suomalaista maisemataidetta ja sen tyyllillistä kehitystä useiden vuosikymmenten ajalta.

1.4.5 Savonlinnaan liitettävät mielikuvat

Erilaisissa kulttuurin tuotteissa, esimerkiksi taiteessa, esitetyillä kuvauksilla on suuri vaikutus ihmisten asenteisiin ja mielikuviin ympäristöä kohtaan³⁵. Mielikuvilla puolestaan on vaikutus paikkaan kohdistuvaan käyttäytymiseen ja siten paikan rakentumiseen³⁶. Myös Savonlinnaan liittyviä mielikuvia on tutkittu jonkin verran, esimerkiksi Jenni Rautio taidehistorian pro gradussaan *Savonlinna kulttuurimatkailukohteena – Tarkastelussa matkailijoiden mielikuvat ja kokemukset kesäkaupungista* (2007) ja Mia Vepsäläinen yhteiskuntamaantieteen väitöskirjassaan *Tarjolla Saimaan Venetsiat: Savonlinna ja Varkaus esimerkkeinä paikkakuvausten kietoutumisesta ylipaikallisen ja paikallisen historiallisiksi kudelmiksi* (2007). Hyödynnän kyseisten tutkimusten tuloksia analyysissäni, sillä haluan selvittää, representoidaanko Savonlinnan taidekokoelmaan valitussa laivataiteessa niitä asioita, joita matkailumainoksissa on kuvattu ja jotka turistit mainitsevat mielikuvia kysyttäessä.

Rautio on tutkinut Savonlinnaa kulttuurimatkailukohteena: kulttuuri-matkailua yhteiskunnallisena ilmiönä ja Savonlinnassa sekä suomalaisten ja ulkomaalaisten kulttuurimatkailijoiden Savonlinnaan liittämiä mielikuvia. Hän on kerännyt dataa ATLAS (the Association for Tourism and Leisure Education) -järjestön laatimien kyselylomakkeiden avulla ja muodostanut siitä eri aihealueisiin liittyviä taulukoita SPSS-ohjelmalla. Avoimet kysymykset on analysoitu laadullisin menetelmin.

Vepsäläisen tutkimuksessa tarkastellaan Savonlinnan ja Varkauden kuvaamista esitteissä ja kotiseutukirjoissa noin sadan viime vuoden aikana. Tavoitteena on selvittää, miksi paikkakuntien kuvaukset ovat muotoutuneet tietynlaisiksi. Työssä analysoidaan paikallisia ja ylipaikallisia tekijöitä, jotka ovat vaikuttaneet siihen, mitä ominaisuuksia on milloinkin haluttu kuvata ja millainen identiteetti paikkakunnille on luotu. Vepsäläinen tutkii eri aikakausien kuvaustapoja, sillä kontekstuaalisen konstruktionismin näkökulmasta on tiedostettu, että kuvaukset ja etenkin niiden merkitykset ovat myös historiallisesti muuttuvia³⁷.

³⁵ Bunce 1994, 70.

³⁶ Shields 1991, 47.

³⁷ Vepsäläinen 2007, 37.

Raution tutkimuksessa selvisi, että turistien mielestä Olavinlinna, oopperajuhlat ja luonto ovat Savonlinnan tärkeimmät valtit kulttuuri-matkakohteena.³⁸ Vepsäläisen väitöskirjan mukaan Savonlinnan kuvaaminen esitteissä ja kotiseutukirjoissa rakentui kolmesta pääteemasta, joissa paikkakunta on näyttäytynyt maisemana, matkailukohteena ja kaupunkikeskuksena. 1900-luvun alussa paikkakuntaa määritti maine suomalaisena maisemana, kansainvälisenä kylpyläkaupunkina sekä talousalueen keskuksena. Eri merkitykset ovat sulautuneet toisiinsa 2000-luvulla. Savonlinna representoidaan nykyään pitkälti elämyksellisenä matkailun ja vapaa-ajan ympäristönä.³⁹

³⁸ Rautio 2007, 57, 60–61.

³⁹ Vepsäläinen 2007, 5.

1.5 Tutkimuksen vaiheet ja tutkielman rakenne

Alla olevassa taulukossa esittelen tutkimuksen vaiheet ja aikataulun. Sen jälkeen kerron parissa kappaleessa tutkielman rakenteesta ja perustelen sitä hieman.

1. Aiheen valinta ja rajaaminen	2. Kirjallisuuden etsintä ja taideteosten valokuvaaminen	3. Aineistoon vertailtavien taideteosten etsintä tietokannoista	4. Vertailu, ikonografinen analyysi ja kirjoittaminen
Aiheen kysyminen ja sen karkea muotoutuminen, elokuu 2021	Kirjallisuuden etsintää ja raakatekstiä tutkielmaan tammikuu-syyskuu 2022	Vertailtavien teosten etsintää pääosin syyskuussa 2022, hieman olin kerännyt jo aikaisemmin	Ensin teorian kirjoittamista, myöhemmin kaikkia vaiheita toistensa lomassa
Tiedot taideteoksista intendentti Kirsi Liimataiselta, syyskuu 2021	Tutkimus-suunnitelma 25.2.2022	Suomalaisten teosten etsiminen Finnasta ja Kansallis-gallerian sivuilta	Palautus esitarkastukseen joulukuussa
Kevään seminaarissa mainosjulisteet rajautuivat pois aineistosta ja päätin keskittyä Savonlinnan kaupungin taidekokoelmaan	Taideteosten valokuvaaminen Savonlinnassa 6.4.2022	Bildindexistä saksalaisten ja RKDimagesista alankomaalaisten teosten etsintää	Tutkielma valmis tammikuussa 2023

Maisterintutkielmani etenee siten, että *Johdanto*-luvun jälkeen esittelen teoriakirjallisuuteen pohjautuen Hollannin ja Düsseldorfin koulukunnan sekä muualla Suomessa tehdyt laivoja representoivat taideteokset, joita käytän verrokkeina Savonlinnan taidekokoelman laiva-aiheisia taideteoksia analysoidessani. Sen jälkeen käsittelen höyrylaivojen historiaa Saimaalla. Tutkimani Savonlinnan taidekokoelman teokset esittelen neljännessä luvussa. Tein niille oman luvun, sillä

mielestäni analyysin tekeminen samalla kertaa taideteosten esittelyn kanssa olisi venyttänyt luvun liian pitkäksi.

Saimaan laivojen representaatioiden analyysiin keskittyvässä *Pohdinta*-luvussa mietin laivataiteen historiallisista koulukunnista ja esteettisistä kategorioista keräämäni tiedon sekä vertailukohteina toimivien taideteosten avulla Savonlinnan taidekokoelman laiva-aiheisten taideteosten suhdetta meri- ja järvimaiseman taidehistorialliseen traditioon. Lisäksi tutkin, onko eri tarkoituksiin käytettyjen laivojen representaatioissa eroja. Etenen laajemmasta aiheesta pienempään: Vertailuaineistona käytettäviä laiva-aiheisiä maalauksia oli todella runsaasti saatavilla, mutta tiettyjä aluksia etsiessäni valikoima rajautui huomattavasti. Halusin eritellä tyylejä yleisluontoisesti ennen kuin ryhdyin vertailemaan erilaisten laivatyyppien kuvauksen eroja. Vertailussa hyödynnän erilaisten taidetietokantojen kuvamateriaalia. Suomalaiset vertailukohteet ovat peräisin Kansallisgalleriasta ja Finnasta, alankomaalaiset RKD -sivustolta ja saksalaiset taideteokset Bildindexistä. RKD:stä löytyi myös joitain minulle hyödyllisiä saksalaisia taideteoksia. Yhteenvedossa kokoan keskeiset tutkimustulokset tiiviiksi kokonaisuudeksi ja pohdin tutkimuksen hyödyntämismahdollisuuksia ja mahdollisia jatkotutkimuksen aiheita.

2 MERIMAISEMESTA SISÄVESIKUVAUKSEEN MAISEMATAITEEN ALALAJINA

2.1 Hollantilainen merimaisema

1600-luku oli hollantilaisessa taiteessa niin kutsutun kultakauden aikaa. Hollannin taiteen kultakausi sijoittui 80-vuotisen sodan (1568–1648) loppuvaiheille ja sitä seuranneille vuosikymmenille⁴⁰. Maisemamaalaus oli hollantilaisen 1600-luvun taiteen eräs yleisimmistä lajityypeistä. 1600-luvun hollantilainen maisemamaalaus oli tyyliältään topografista kun taas Ranskassa ja Italiassa maisemaihanteena vallitsi pittoreski idealisoitu pastoraali. Tyylien väliset rajat olivat kuitenkin häilyviä, ja esimerkiksi Rubens yhdisteli toisinaan topografista ja pittoreskia tyyliä toisiinsa.⁴¹

Merimaalaus on syntynyt lähes samaan aikaan maisemamaalauksen kanssa. Sen nimi pohjautuu latinan sanaan *marinus* eli ´merta koskeva´. Omaksi lajikseen merimaalaus muotoutui Hollannin taiteen kultakaudella. Erilaisia kuvatyyppejä ovat jotakin tiettyä alusta esittävät *laivamuotokuvat, telakoiden ja laivojen rakentamisen kuvaukset, satamavedutat, rannikko- ja jokimaisemat, meritaisteluja*, ym. merkittäviä kohtauksia representoivat *merelliset tapahtumakuvat*, purjehtivia laivoja kuvaavat *merimaisemat* ja pelkkää taivaan alla aukenevaa merta kuvaavat maalaukset.⁴²

Merimaisemat olivat yleensä maalauksia merellisistä tapahtumista. 1600-luvulla Alankomaissa ei maalattu merimaisemia, joissa ei olisi ollut aluksia.⁴³ Merimaisemaa ei 1600-luvun Hollannissa tapahtuneen kehityksen myötä voinut enää pitää osana maisemamaalausta, sillä sille oli kehittynyt omanlaisensa, dokumentaarisen tarkka tapansa kuvata tapahtumia⁴⁴.

Hollanti nousi Välimeren kaupunkivaltioiden ja myöhemmin Espanjan ja Portugalin jälkeen merkittävimmäksi merien hallitsijaksi Euroopassa 1600-luvulla⁴⁵. Alusta alkaen meri on ollut huomattava paikka hollantilaisen koulukunnan taiteessa; se oli toisaalta jokapäiväinen vihollinen, joka kuitenkin lopulta turvasi Hollannin

⁴⁰ Michel 2012, 129; Andrews 1999, 87, 93.

⁴¹ Andrews 1999, 103.

⁴² Nikolov 2003, 20.

⁴³ Stechow 1981, 110–111.

⁴⁴ Nikolov 2003, 29.

⁴⁵ Nurminen 2003, 13.

itsenäisyyden menestyksekkään puolustautumisen myötä. Rauhan jälkeen meri oli tärkeä valtion vaurauden kannalta. Tunnettuja merimaalareita olivat esimerkiksi Willem van de Velde vanhempi ja nuorempi.⁴⁶ Van de Velde vanhempi oli yksi ensimmäisistä taiteilijoista, jotka dokumentoivat meritaistelijoita laivan kannelta käsin⁴⁷. Muita tunnetuimpia 1600-luvun alankomaalaisia merimaalareita ovat muun muassa Jan Porcellis, Jacob van Ruisdael, Hendrick Cornelisz Vroom ja Salomon van Ruysdael. Vedostajat ja etsaajat eivät maisemamaalauksen tapaan määrätietoisesti kehittäneet merimaalausta. Hollantilaisen merimaiseman juuret ovatkin hollantilaisen grafiikan sijaan flaamilaisessa maalausperinteessä.⁴⁸

Flaamilainen ja hollantilainen koulukunta olivat eriytyneet hiljalleen toisistaan. 1600-luvun alussa flanderilaisten ja hollantilaisten taiteellisissa päämäärissä oli jo selkeitä eroja. Hollantilaiset taistelivat espanjalaista tyranniaa vastaan ja pyrkivät irrottautumaan siitä. Flaamilainen koulukunta piti Antwerpenia keskuksenaan, Utrechtista puolestaan tuli hollantilaisen koulukunnan taiteellinen keskus.⁴⁹ Hollannissa tarvittiin tarkkoja karttoja sotilaallisten operaatioiden vuoksi, mikä vaikutti topografisen ilmaisun muotoutumiseen ja nousuun hallitsevaksi tyyliksi⁵⁰.

Hollantilaisten isänmaanrakkaus kasvoi uhrausten myötä. Taide muistutti heitä kansansa historiasta ja oli alkanut kehittyä omaperäiseen suuntaan. Kuuluisien maisemamaalauksen syntyyn vaikutti myös se, että reformaation myötä hollantilaiset taiteilijat menettivät aiemmat mesenaattinsa. Köyhä kansa ei ymmärtänyt paljoa uskonnon ja mytologioiden aiheista, joten luonnon tarkkailu ja sen tarkka luonnostelu korvasivat vanhat traditiot. Haarlemista tuli sotilaallisten ponnistelujensa myötä tärkeä paikka hollantilaiselle taiteelle.⁵¹

Merimaiseman kehitys Hollannissa voidaan jakaa kolmeen vaiheeseen. Ensimmäistä vaihetta edustaa Hendrick Cornelisz Vroom (1566–1640), jota pidetään hollantilaisen merimaalauksen perustajana (esimerkki Vroomin kädenjäljestä kuvassa 1). Hän tallensi Espanjaa vastaan käytyä vapaustaistelua. Hänellä oli posliinimaalarin tausta. Vroomille tyypillistä oli maalata korkealla sijaitseva

⁴⁶ Michel 2012, 99–100.

⁴⁷ Nurminen 2003, 13.

⁴⁸ Stechow 1981, 111–115.

⁴⁹ Michel 2012, 67.

⁵⁰ Andrews 1999, 82.

⁵¹ Michel 2012, 69–72.

horisontti, josta katsoja pystyi katsomaan meritaistelua ylhäältä käsin. Merimaalauksen toisessa vaiheessa taiteilijat alkoivat tapahtumien kuvaamisen sijaan kiinnittää enemmän huomiota tunnelman kuvaamiseen. Värit, valo ja varjo toimivat apukeinona tunnelman luomisessa. Ilmaston tyypillisten piirteiden kuvaamisesta tuli tärkeää. Jan Porcellis oli toisen vaiheen merkittävimpiä maalareita. Häntä ei kiinnostanut niinkään laivojen yksityiskohtainen kuvaaminen kuin valöörien ja sääilmiöiden, kuten tuulen kuvaaminen. Hän maalasi usein harmaan ja ruskean sävyillä tehostaen vaikutelmaa valoilla ja varjoilla (esim. kuva 2).⁵²



Kuva 1

Hendrick Vroom

Schepen voor Hoorn (Ships before Hoorn)

1622

105 x 202,5 cm

Öljy kankaalle

Westfries Museum, Hoorn (Pohjois-Hollanti) , inv./cat.nr 01729/ A84

<https://rkd.nl/explore/images/260>

⁵² Nikolov 2003, 31–32.



Kuva 2
 Jan Porcellis
Schepen op een woelige zee (Shipping in choppy waters)
 1625–1629
 54,5 x 88,5 cm
 Öljy paneelille/puulevyllä
 Yksityiskokoelma The Inder Rieden Collection, Lontoo
<https://rkd.nl/explore/images/7205>

Kolmannessa vaiheessa vallan saivat etelästä tulleet vaikutteet. Auringonpaiste, voimakkaat värit, plastisemmat muodot ja intensiiviset vastakohdat olivat vaiheen merimaalaukselle tyypillisiä piirteitä. Esimerkiksi Aelbert Cuypin tuotannossa näkyvä tyylin muutos kuvaa havainnollistavasti eteläisten vaikutteiden saapumista Hollannin taiteeseen (kuva 3). Kolmannessa vaiheessa koulukunnan taiteeseen tuli mukaan myös skandinaavinen maisema, jolloin kosket ja metsät yleistyivät aiheina, esimerkiksi van Everdingen toi luonnoksia Norjasta ja Ruotsista, ja piirteet siirtyivät myös Jacob van Ruisdaelin taiteeseen (kuva 4).⁵³

Merimaisema eroaa jonkin verran järvimaisemasta, mutta Savonlinnan taidekokoelman laivoihin keskittyvät järvimaisemat ovat saaneet vaikutteita merimaiseman kuvatyypeistä. Merimaisema, satamaveduta, rannikko- ja jokimaisemat sekä yksittäisen laivan kuvaus lienevät kuvatyyppejä, joihin suurin osa tutkimusaineistoni teoksista pohjautuu.

⁵³ Nikolov 2003, 33–34.



Kuva 3

Aelbert Cuyp

Rivergezicht met zeilschepen

Noin 1650–1655

30,8 x 42,9 cm

Öljy paneelille

Yksityiskokoelma Fürst von Liechtenstein, Vaduz/Vienna/Feldsberg (Südmähren)

Vuonna 1938 kokoelma muutti Wienistä Vaduziin.

<https://rkd.nl/explore/images/3219>



Kuva 4

Jacob van Ruisdael

Landschap met de molen bij Wijk bij Duurstede (Landscape with the mill near Wijk bij Duurstede)

n. 1670 (1668–1672)

83 x 101 cm

Öljy kankaalle

Rijksmuseum, van der Hoop Collection, Amsterdam

<https://rkd.nl/explore/images/51490>

2.2 Düsseldorfin koulukunnan maisemamaalaus

1800-luvun puolivälissä Düsseldorf oli taidekeskus, jonne tuli taiteilijoita Pohjoismaista, Venäjältä, eri puolilta Eurooppaa ja Pohjois-Amerikasta⁵⁴. Düsseldorfiin syntyi vaaliruhtinaan taideakatemia vuonna 1773, mutta sen toiminta loppui Ranskan valloituksen myötä. Preussin hallitus alkoi työskennellä taideakatemian avaamiseksi 1816, ja vuonna 1819 se avattiin. Johtajina toimivat muun muassa Peter von Cornelius ja Wilhelm von Schadow. Schadowin suunnittelema opetus oli hyvin organisoitua, ja siihen akatemian suosio perustuikin. Ihanteellisuus vallitsi düsseldorfilaista taidetta vielä 1700-luvulla tai 1800-luvun alussa, ja sen avulla pyrittiin saamaan maisemiin subliimi eli ylevä vaikutus, jota Anne-Maria Pennonen kuvailee ”henkisesti kohottavaksi”. Harjoitelmat eivät olleet vielä arvossa eikä niitä laitettu esille. Saksassa taiteilijat alkoivat piirtää ja maalata harjoitelmia suoraan luonnosta jo 1800-luvun alkupuoliskolla. Maalauksissa ja piirroksissa näkyy luonnontieteen kehitys, esimerkiksi kasvien ja taivaan yksityiskohtien tarkka harjoittelu oli suosittua. Maalaukset ovat valokuvantarkkoja, toisin kuin Ranskassa, jossa maisemamaalauksen tapa oli maalauksellisempaa. Vähitellen tämä niin sanottu valöörimaalaus yleistyi Saksassakin, esimerkiksi Achenbachin veljesten maalauksissa 1800-luvun puolivälistä alkaen sekä Eugen Dückerin rantamaisemissa 1870-luvulla.⁵⁵

Taideakatemiassa arvostettiin eniten historiamaalausta, jonka jälkeen arvoasteikossa tulivat laatukuvat, maisemat ja muotokuvat sekä viimeisinä eläinaiheet ja asetelmat. Johann Wilhelm Schirmerin nimittäminen maisemamaalausluokan opettajaksi vuonna 1830 johti maisemamaalauksen arvostuksen kohoamiseen taideakatemiassa.⁵⁶ Schirmerin ja Karl Friedrich Lessingin aikana syntynyt uudenlainen maisemamaalaus levisi Andreas Achenbachin ansiosta ulkomaille asti. Achenbachia (esim. kuva 5) innoitti subliimi; myrsky ja vaara, esimerkiksi haaksirikot ja vedenpaisumukset. Maalaukset eivät useinkaan perustuneet todellisiin paikkoihin, vaan toimivat vertauskuvina ihmiselämälle.⁵⁷

⁵⁴ Huhtamäki 2011, 6.

⁵⁵ Pennonen 2011, 12, 14–15.

⁵⁶ Pennonen 2011, 12.

⁵⁷ Valkonen 2001, 32.

Taidetta verrattiin kurittomaan luontoon, sitä ei voinut rajoittaa⁵⁸. Tunnettuja Düsseldorfin koulukuntaan kuuluneita merimaalareita olivat Andreas Achenbachin lisäksi mm. Oswald Achenbach, Eugen Dücker (esim. kuva 6) ja hänen oppilaansa Carl Becker ja Friedrich Kallmorgen. Höyrylaivojen yleistyttyä 1800-luvulla myös Düsseldorfin koulukunnan taiteilijat ottivat ne yhdeksi aiheistaan.⁵⁹ Düsseldorfin koulukunnan meri- ja järvimaalaukset olivat usein tunnelmallisia ja ihannoivan romanttisia. Intensiivinen tunnelma saatiin aikaan valoisuus- ja tummuusasteiden vaihtelulla. Suomalaisista taiteilijoista Düsseldorfin taideakatemiassa opiskelivat esimerkiksi Victoria Åberg, Werner Holmberg, Hjalmar Munsterhjelm, Fanny Churberg, Berndt Lindholm, Oscar Kleinh ja Victor Westerholm⁶⁰. Useimpien suomalaisten taiteilijoiden tyyli edusti koulukunnan perinteistä yksityiskohtaista ja valokontrasteja sisältävää linjaa. Kuitenkin esimerkiksi joissakin Fanny Churbergin ja Victor Westerholmin töissä on nähtävissä Dückerin teosten tavoin impressionismin piirteitä.

Pennosen mukaan etenkin maisemamaalauksessa Düsseldorfin taideakatemian ulkopuolinen toiminta oli tärkeää, sillä suurin osa taiteilijoista oli akatemian ulkopuolella ja jopa vastusti sitä: esimerkiksi Schirmer ja Lessing perustivat *der Landschaftliche Komponierverein* -yhdistyksen, joka kritisoi Schadown tapaa luokitella taiteilijat ja heidän aiheensa. Kaikkia ei hyväksytty yhdistykseen, esimerkiksi kuuluisa Andreas Achenbach jäi sen ulkopuolelle. Schirmerille ja Lessingille välitön luonnon tarkkailu oli olennaista.⁶¹

⁵⁸ Valkonen 2001, 39.

⁵⁹ Valkonen & Niemelä 2017, 234, 252, 255.

⁶⁰ Valkonen 2001, 163–164.

⁶¹ Pennonen 2011, 19–20.



Kuva 5
 Andreas Achenbach
Brandung an felsiger Küste (Surf on a Rocky Coast)
 1835
 48,5 x 63 cm
 Öljy purjekankaalle
 Hamburger Kunsthalle
<https://www.bildindex.de/document/obj20145942>



Kuva 6
 Eugen Gustav Dücker
Fischerboote am Strand (Fishing ships at the beach)
 1898–1911
 20 x 46 cm
 Öljy paneelille/ puulevyllle
 Albert-König-Museum
<https://rkd.nl/explore/images/226655>

2.3 Laivojen representaatio Suomessa

Suomalaisesta maisemataiteesta on kirjoitettu melko paljon. Ennen kuin siirryn laivoja esittäviin teoksiin, on syytä kertoa hieman yleisemmin suomalaisista maisemateoksista. 1800-luvulla Suomessa ilmestyi maisemakuvajulkaisuja, joiden pohjalta luotiin perusta suomalaiselle maisemakuvastolle. Näitä julkaisuja olivat *Finland framstäldt i teckningar* (1845–1852), *En resa i Finland* (1872–1874), *Suomi, kuvia Suomen maasta ja kansasta*, *Suomi 19. vuosisadalla* (1893) sekä *Finland i bilder* (1896).⁶² Julkaisujen sisältöön ovat vaikuttaneet yhteiskunnalliset tekijät, kuten menneisyys, politiikka, sosiaaliset normit ja ideologiat sekä ajalle tyypillinen tyyli ja aiempi traditio⁶³. Toisin sanoen suomalaista maisema-ajattelua ovat muovanneet melko samanlaiset seikat kuin aikoinaan 1600-luvulla Hollannissa heidän maisematyyliinsä kehittyessä. Molempien maiden taiteessa näkyy isänmaanrakkaus osittain vaikeiden olojen vaikutuksesta: 1600-luvun Hollannissa kärsittiin sodassa Espanjaa vastaan ja Suomellakin oli 1800-luvulla takana jo vaiherikas historia Ruotsin ja Venäjän välissä.

Ville Lukkarisen mukaan “mitä ohuemmalta kansakunnan kulttuuri on vaikuttanut, sitä enemmän on nojattu maiseman mahdollisuuden kansallisromanttista tai omaa maata kuvaavaa taidetta tehtäessä”⁶⁴, ja näin kävi myös Suomessa. Suomalaisessa maisemataiteessa on kuvattu useammin korkealta avautuvia järvenselkiä kuin merta⁶⁵. Sama suuntaus näkyy myös taiteen tutkimuksessa, sillä runebergiläistä perinnettä ylläpitävä taidehistoria on tutkinut enemmän järvi- ja harjumaisemia kuin merimaisemia. Johan Ludvig Runeberg luonnehti suomalaisen maiseman luonteenomaisimmiksi elementeiksi järvet, joita hän kuvasi runoissaan. Järvimaisema oli maantieteellisesti osa kalevalaista suomalaisuutta ja merkittävä jääkauden muovaama luonnonmonumentti⁶⁶. Järvimaisema oli myös osa eurooppalaista romanttista maisemaihannetta, josta suomalaiset taiteilijat saivat vaikutteita opiskellessaan ulkomailla⁶⁷.

⁶² Vallius 2013, 44.

⁶³ Häyrynen 2005, 14.

⁶⁴ Lukkarinen 2004, 38.

⁶⁵ Lukkarinen 2004, 38.

⁶⁶ Eskola 1997, 32–34, 47.

⁶⁷ Pöykkö 1984, 11

Ferdinand von Wright aloitti korkealta kukkulalta kukkulalta kuvattavan järvimaiseman kuvatyypin käytön Suomessa.⁶⁸ Maisemakuvastoa vakiinnuttivat 1800-luvun lopussa erityisesti Zacharias Topeliuksen *Maamme kirja* (1875) ja von Wrightin veljesten sekä Albert Edelfeltin luontoaiheiset maalaukset⁶⁹. Alankomaissa vedostajat ja etsaajat eivät maisemamaalauksen tapaan määrätietoisesti kehittäneet merimaalausta⁷⁰. Sen sijaan Suomessa Topeliuksen kirjojen grafiikka vaikuttaa olleen melko tärkeää.

Valokuvaaja I.K. Inha kulki etsimässä ns. aitoa suomalaista maisemaa Itä-Suomesta ja Karjalasta⁷¹. Useat muutkin taiteilijat omaksuivat 1800-luvulla harrastuneisuuden kotimaan matkailuun, mikä vaikutti myös heidän tekemäänsä taiteeseen⁷². 1900-luvun alussa ekspressionismi nousi suosituimmaksi tyyliuunnaksi maalaustaiteessa, tunnettuja taiteilijoita olivat muun muassa Marraskuun ryhmän jäsenet. 1920-luvun maalaustaiteessa suhtautuminen maisemaan muuttui ja sisällössä alkoi näkyä voimakkaammin muun muassa yksilön kokemus. Aihevalinnoissa puolestaan alettiin suosia talonpoikaista maaseutua. Paula Hyvösen mukaan järvimaisemaa pidetään nykyäänkin tyypillisimpänä suomalaisena maisemana ja sen representoinnin traditio on jatkunut näihin päiviin asti.⁷³

Tuija Tervon mukaan suomalainen merimaalaus keskittyi aluksi satamien ja merilinnoitusten ympärille ja Ruotsin ja Venäjän mittelo 1700-luvulla teki laivastosta ajankohtaisen aiheen myös Suomessa. Taidetta tekivät alkuun ruotsalaiset sotilaat ja taiteilijat⁷⁴. Oscar Kleinh on yksi tarkimmin merimaalaukseen perehtyneistä suomalaisista. Hän noudatti perinteistä, topografista tyyliä kuvaten tarkasti laivojen ja ympäristön yksityiskohtia.⁷⁵

Kleinh opiskeli ensin taideyhdistyksen piirustuskoulussa, sitten Düsseldorfissa, mutta hän ei ollut siellä lainkaan maisemamaalausluokalla. Hänen tyyliensä maisemataiteen tekijänä kehittyi myöhemmin Karlsruheessa, jossa hän alkoi tehdä realistisia maisemamaalauksia. Vaikutteita tuli lisäksi Hollannin kultakauden maisemista sekä ranskalaisesta ja venäläisestä maisemataiteesta. Esikuvia olivat

⁶⁸ Hyvönen 2001, 13, 17.

⁶⁹ Laurén 2006, 21.

⁷⁰ Stechow 1981, 111.

⁷¹ Hyvönen 2001, 19.

⁷² Waenerberg 2004, 244.

⁷³ Hyvönen 2001, 19, 21.

⁷⁴ Tervo 2002, 122.

⁷⁵ Kartio 2003, 7.

muun muassa Schirmer laveerauksen osalta ja hollantilaiset Hobbema ja Ruisdael Kleinehin omaksumissa puuryhmien rajaamissa sommitelmissa. Myöhemmin hän opiskeli vielä Pietarissa Aleksei Bogoljubovin johdolla.⁷⁶ Kuvassa 7 näkyvässä *Meri ja purjelaivoja* -teoksessa (1870–1919) näkyy vaikutteita hollantilaisista merimaalauksista, esimerkiksi taivaan kuvauksessa ja värimaailmassa on paljon samaa kuin Willem van de Velde nuoremman teoksissa.

Tervon mukaan kiinnostus rannikonäkymiin heräsi myös suomalaisten taiteilijoiden keskuudessa 1860-luvulla nimenomaan Düsseldorfin ja Karlsruhen taideakatemoissa. Kleinehin lisäksi tunnettuja merimaalareita tuolta ajalta ovat Berndt Lindholm ja Thorsten Waenerberg.⁷⁷ Länsirannikolla laivamuotokuvat ovat olleet yleinen kuvatyyppe. Esimerkiksi Turun laivapäällikköyhdistys (Skepps-befällhavareföreningen i Åbo, 1868) omistaa kokoelman erilaisia merimaalauksia, jotka ovat peräisin suomalaisilla laivayhtiöillä purjehtineilta sekä laivapäällikköyhdistyksen omilta jäseniltä, sekä yrityksiltä että yksityishenkilöiltä.⁷⁸ Monet maalauksista ovat ulkomaalaisten taiteilijoiden tekemiä ja ne ovat melko tyypillisesti yhden laivan muotokuvia, joiden on tarkoitus esittää alus yksityiskohtineen selkeästi.

Werner Holmbergin suomalaista maisemaa kuvaavissa maisemissa ei usein ollut laivoja, mutta ne ovat esimerkki Düsseldorfin koulukunnan realistisen kuvaustavan siirtymisestä suomalaiseen taiteeseen, josta esim. Hyvönen kertoo⁷⁹. Myös esimerkiksi Fanny Churberg ja Hjalmar Munsterhjelm opiskelivat Düsseldorfissa⁸⁰. Myöhemmin Churbergia on pidetty jopa aikaansa edellä olevana ekspressionistina⁸¹. Munsterhjelm puolestaan teki koulukunnalle tyypillisiä realistisia tunnelmamaisemia (esim. kuva 8)⁸². Hänen opettajiinsa Düsseldorfissa kuului muun muassa Werner Holmberg⁸³.

⁷⁶ Tervo 2003, 13, 15, 17, 27.

⁷⁷ Tervo 2002, 123.

⁷⁸ Lindberg 2018, 3, 13.

⁷⁹ Hyvönen 2001, 13.

⁸⁰ Konttinen 2002, 33; Kallio 2002, 41.

⁸¹ Konttinen 2002, 32.

⁸² Kallio 2002, 41.

⁸³ Kuvataiteilijamatrikkeli: Hjalmar Munsterhjelm. Luettu 6.10.2022.
<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/hjalmar-munsterhjelm>



Kuva 7

Oscar Reininghaus

Meri ja purjelaivoja

1870–1919

33,5 x 50,5 x 2,2 cm

Öljy kankaalle

Omistaja Suomen valtio, sijainti Holger ja Anita Sprangerin testamenttikokoelmassa

<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/533365>



Kuva 8

Hjalmar Munsterhjelm

Vinterdag i Skärgården (Taloipäivä saaristossa)

1880–1889

31,0 x 41,0 cm

Öljy kankaalle

Stiftelsen för Åbo Akademis konstsamling, Åbo Akademin säätiö

https://www.finna.fi/Record/aboakademi_taide.80D9FA01-C376-4BEF-A585-D505C3C150DC?imgid=1

Suomalaisista laivateoksista ei löytynyt systemaattista tutkimusta. Niinpä pääasiallisena lähteenä yleisesti suomalaista maisemamaalausta käsittelevien kirjojen lisäksi ovat Finnasta ja Kansallisgalleriasta keräämäni taideteokset, joiden kautta pyrin arvioimaan laivoja esittävän taiteen kehitystä. Zacharias Topeliuksen *Finland framstäldt i teckningar* -kirjasta löytyi useita kuvia muun muassa ruotsalaissyntyiseltä Johan Knutsonilta, mutta keskityn tässä luvussa hieman uudempiin teoksiin, sillä tutkimusaineistoni teokset ovat melko nuoria.

Helsingissä on toiminut monen eri tyyliuunnan taiteilijoita. Selvästi kuitenkin 1910-luvulla modernististen tyyliuuntien noustessa laivojen kuvauksessakin yleistyvät runsaammat värit ja laivan rakenteiden kuvauksen sijaan tunnelmaa painottava maalaustapa. Marraskuun ryhmäläiset, esimerkiksi Marcus Collin, maalasivat myös joitain laivateoksia, joissa tämä muutos näkyy. Uudenlaisia laivamaalauksia tehtiin aiemmin esimerkiksi saksalaisessa Die Brücke -ekspressionistiryhmässä (1905–1913), jossa haluttiin määritellä uudestaan tila ja kolmiulotteisuus, mikä ilmeni esimerkiksi kontrasteina ja ääriviivoin rajattuina värikkäinä tasopintoina. Ryhmä tavoitteli primitiivistä ilmaisua ajalta ennen akatemioiden taidetta.⁸⁴ Tunnettuja suomalaisia modernin taiteen ryhmiä Marraskuun ryhmän lisäksi olivat muun muassa Maaliskuun ryhmä ja Prisma-ryhmä⁸⁵.

Tekemieni havaintojen perusteella laivat ovat olleet melko suosittu maalausaihe kaikkialla Suomessa. Sisävesilaivojen kohdalla syynä lienee aiemmin mainittu järvimaiseman säilyminen suomalaisimmaksi miellettyinä maisemana, rannikolla taas meri on tärkeä osa paikallista maisemaa. Grafiikka on melko yleinen tapa kuvata laivoja, esimerkkinä tekniikasta Hugo Simbergin teos *Jäätynyt laiva* vuodelta 1901 (kuva 9). Taidetyylit ja tekniikat vaihtelevat todella paljon ja on vaikea löytää kehityksellisiä eroja Suomen kaltaiselta pieneltä alueelta. Näyttäisi siltä, että laivataiteen kehitys on seurannut Suomessa melko tarkasti muuta taidetta esimerkiksi tyyliuuntien vaihdoksissa, sillä harva taiteilija on toiminut pelkästään laiva-aiheiden parissa.

Kalervo Palsa (kuva 10) edustaa myöhempää maalaustaidetta. Hänen teoksissaan on vaikutteita muun muassa primitivismistä ja naivismista. Raimo

⁸⁴ The Art Story. Movements. Die Brücke. Luettu 3.12.2022.

<https://www.theartstory.org/movement/die-bruecke/>

⁸⁵ Hanka 2002, 190; Wasastjerna 2002, 269.

Reinikaisen maalaus *Laiva* (1973), tuo mielestäni hyvin esiin, kuinka laivoja esittävässä taiteessakin oma ilmaisun vapaus ja mielikuvitus on päässyt suurempaan rooliin ja vaikkapa vettä voi kuvata vain muutamalla aaltoilevalla muodolla (kuva 11). Göran Augustsonin *Vanha laiva* (1981) (kuva 12) edustaa kubismia tai konstruktionismia.

Varkaus muistuttaa Savonlinnaa: molemmat ovat järvien ympäröimiä itäsuomalaisia telakkakaupunkeja, ja ne sijaitsevat melko lähellä toisiaan. Silti niiden taidekokoelmissa on melko suuria eroja, sillä Varkauden taidemuseo on erikoistunut ekspressionistiseen taiteeseen, ja Varkauden kaupungilla on hallussaan esimerkiksi Rakel Kansasen moderniin taiteeseen keskittynyt taidekokoelma. Varkauden museoiden omasta Piipun juurella -Finnasta etsimistäni teoksista kävi ilmi, että myös museon laivataiteesta suurin osa edustaa modernistisia tyyliä. Varkaus on tunnettu naivistien kesänäyttelyistä. Eniten laivoja esittäviä maalauksia museon kokoelmissa on Eero Hyväriselältä, jonka tyyli on vaihdellut taiteilijan uran aikana ekspressiivisestä melko realistiseen esitystapaan (esim. kuva 13).



Kuva 9

Hugo Simberg

Jäätynyt laiva

1901

levyn mitat 11,1 x 16,5 cm; lehden mitat 22 x 32,8 cm

Viivasyövytys kuparilevylle

August ja Lydia Keirknerin taidekokoelma, Ateneumin taidemuseo

<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/567611>



Kuva 10
 Kalervo Palsa
Nimetön (maisema)
 1971
 29,5 x 42 cm
 Akvarelli paperille
 Omistaja: Suomen valtio
 Maj-Lis Pitkäsen kokoelma, Kiasma
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/600868>



Kuva 11
 Raimo Reinikainen
Laiva
 1973
 20 x 29 cm
 Pastelli paperille
 Omistaja: Suomen valtio, säilytyspaikka: Ateneumin taidemuseo
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/479516>



Kuva 12
 Göran Augustson
Vanha laiva
 1981
 50 x 68 cm
 Guassi kartongille
 Skopin kokoelma, Ateneumin taidemuseo
 Kuva: Maria Järvinen
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/620068>



Kuva 13
 Eero Hyvärinen
Lehtoniemen laivatelakka vuosisadan vaihteessa
 1979
 Kuva 67,2 x 97,3 cm
 Öljy
 Varkauden kaupungin taidekokoelma, Varkauden museot
<https://piipunjuurella.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-45540>

2.4 Höyryalukset taiteessa

Thomas Newcomen valmisti vettä pumppaavan höyrykoneen vuonna 1712 hiilikaivosta varten Staffordshiressä. Sen käyttö levisi Euroopassa, mutta kone kulutti paljon hiiltä. James Wattin vuonna 1769 patentoiman version ansiosta uudet mahdollisuudet avautuivat. Robert Fultonia pidetään höyrylaivan isänä, vaikka John Fitch teki aiemmin alkeellisempia kokeiluja. Ensimmäiset höyrylaivat kulkivat siipirattaiden avulla, 1800-luvun puolivälin jälkeen potkurit yleistyivät.⁸⁶ Joseph Mallord William Turner maalasi höyrylaivoja, tunnettu teos on esimerkiksi *The Fighting Temeraire , tugged to her last berth to be broken up* (1838).

Esimerkiksi Andreas Achenbach on maalannut siipirataslaivan aikana, jolloin siipiratastekniikka oli käynyt vanhanaikaiseksi: *Hinaaja lähtemässä Ostenden satamasta nousuveden aikaan* (1888) kuvaa sitä, kuinka aallokossa siipirattaiden avulla toimiva hinaaja menettää osan työntövoimastaan. Impressionismin edelläkävijä Eugène Boudin maalasi höyrylaivoja, ja myös esimerkiksi Claude Monet kuvasi teollisia ja urbaaneja aiheita. Esimerkiksi Monet'n *Sainte-Adressen terassi* -maalauksessa vuodelta 1866 nähdään höyrylaivoja.⁸⁷

Finnassa olevien laivataideteosten perusteella Suomessakin monet höyrylaivojen kuvaajat ovat olleet modernisteja, vaikka toki myös akateemisen taiteen perilliset ja romantikot ovat kuvanneet höyrylaivoja. Finnassa on paljon myös modernistisia purjelaivoja representoivia maalauksia, mutta höyrylaivat vaikuttavat olevan modernistien keskuudessa purjealuksia suositumpi aihe, kun taas vanhempien taidesuuntausten edustajat suosivat purjelaivoja.

⁸⁶ Valkonen & Niemelä 2017, 233.

⁸⁷ Valkonen & Niemelä 2017, 234, 252, 255.

3 SAIMAAN HÖYRYLAIVOJEN HISTORIAA

3.1 Höyrylaivojen vaiheita

Kuisman mukaan 1700-luvun lopulta 1800-luvun lopulle ajoittuneet yhteiskunnalliset mullistukset vaikuttivat yhteiskuntajärjestykseen: teollisen vallankumouksen myötä tulleet koneet, höyryvoima ja muu uusi tekniikka muuttivat tuotantoa, liikennettä ja kauppavirtoja⁸⁸. Rautatieverkko oli modernin kuljetusjärjestelmän selkäranka, 1880-luvulta lähtien sen kautta kulki enemmän tavaraa kuin vesireiteillä yhteensä ja sitä täydensivät uittoväylät ja vesi- ja meriliikenne. Höyrylaivat alkoivat syrjäyttää purjealuksia 1830-luvulla.⁸⁹ Monet konepajayritykset alkoivat rakentaa laivoja sivutoimisesti vuosina 1860–1910. Sahayritykset tarvitsivat uittamiseen hinaajia, minkä seurauksena sisävesille ja jokien suille syntyi telakoita lähinnä kotimaan markkinoita varten.⁹⁰

Höyrylaivojen menestys Saimaalla oli yksi monista teollisen vallankumouksen tuotoksista. Laivat olivat keskeinen osa Suomen taloutta, jonka rakenne oli Kuisman mukaan varsin yksinkertainen: suolaa, viiniä, tupakkaa ynnä muita ylellisyystuotteita tuotiin ja puuta sekä tervaa vietiin. Hän kertoo kuitenkin, että Suomi eli lähinnä maataloudesta, mutta puutavaraa vietiin Atlantille asti. 1800-luvun lopulla tervan tuotanto romahti, ja sahateollisuudesta oli tullut 1800-luvun puolivälin jälkeen Suomen viennin johtava voima. Suurin osa lankuista ja laudoista vietiin Länsi-Eurooppaan, Venäjälle vietiin paperia. Myös Iso-Britannia oli tärkeä kauppakumppani.⁹¹

Ensimmäinen Suomessa nähty höyrylaiva oli Stockholm vuonna 1821⁹². Ensimmäinen maassamme rakennettu siipiratahöyrylaiva Ilmarinen on vuodelta 1833. Projektin pistivät aluille liikemiehet Johan Hackman ja Nils Ludvig Arppe. Alus valmistettiin Varviniemen lotjatelakalla Puhoksessa. Piirustukset oli hankittu Pietarista, höyrykone tuli Englannista.⁹³

⁸⁸ Kuisma 2013, 71.

⁸⁹ Kuisma 2013, 119.

⁹⁰ Sahari 2018, 56.

⁹¹ Kuisma 2013, 73, 77, 131.

⁹² Pakkanen, ym. 2018, 6.

⁹³ Kuusisto 1999, 149.

Ilmarisen jälkeen Suomen vesille tuli lisää laivoja kasvavalla tahdilla. Tarkkaa lukua siitä, montako höyrylaivaa täällä on ollut, ei varmaankaan kukaan tiedä. Kaikki maamme ensimmäiset höyrylaivat olivat siipiraslaivoja.⁹⁴ Suomessa oli 1800-luvun puolivälissä 18 höyrylaivaa. Niistä vain kolme oli potkurilaivoja. Kuopio (1845) oli potkurilaivoista ainoa, joka kulki Saimaalla. Muut ratasalukset seilasivat Itämerellä ja rannikolla. Kuopio kulki Kuopion ja Lappeenrannan välillä.⁹⁵

Kuopiolainen kondiittori G. G. Wiik alkoi käyttää höyryvoimaa Vuoksen vesistöissä vuonna 1845 muun muassa Savosta Pietariin käytävän voikaupan vuoksi. Voi oli tuotteena kallis ja helposti pilaantuva, joten kuljetuksen tuli olla tehokasta. Kuopiosta vietiin seuraavien vuosikymmenten ajan enemmän voita kuin muilta Saimaan alueen paikkakunnilta.⁹⁶

Lappeenrannan ja Viipurin välillä kuljetettiin maata pitkin runsaita lasteja kauppatavaraa. Isännät veivät lautatavaraa Viipuriin ja toivat sieltä suolaa ja muita tarvikkeita. Kuormia ajettiin myös suoraan Pietariin. Itä-Suomen teollisuuspiirit olivat jo 1810-luvulla esittäneet kanavan rakentamista Saimaalta Viipurinlahteen. Vuonna 1827 koskenperkausjohtokunta laati asiasta selvityksen. Senaatin mukaan projekti olisi ollut liian kallis, ja Ruotsilla oli muitakin suuria menoja: Helsingin rakennustyöt, Turun palo ja Bomarsundin linnoittaminen.⁹⁷

Kanavahankkeessa askarrutti seuraavina vuosikymmeninä myös Pietarin turvallisuus. Tämä synnytti kilpailevan ajatuksen rannikkokanavasta Helsingin ja Turun välille. Sitä olisi voitu käyttää sotilaallisiin tarkoituksiin, vaikka vihollinen olisi vartiassa Suomenlahdella. Näistä kahdesta vaihtoehdosta Saimaan kanava voitti, ja keisari antoi heinäkuussa 1842 määräyksen sen rakentamisesta.⁹⁸ 1870-luvulla hyvät kansainväliset puutavarasuhdanteet houkuttelivat Suomeen myös ulkomaisia yrittäjiä, esimerkiksi norjalaisen Hans Gutzeitin. Puutavaran viennistä saaduilla voitoilla voitiin kehittää maataloutta. Lieveilmionä maaseudulle kertyi ns. liikaväestöä kun maataloudessa ei tarvittu yhtä paljon työvoimaa kuin ennen.⁹⁹

⁹⁴ Pakkanen, ym. 2018, 6, 10.

⁹⁵ Pakkanen, ym. 2018, 11.

⁹⁶ Kuusisto 1999, 149.

⁹⁷ Kuusisto 1999, 49.

⁹⁸ Paaskoski 2002, 40–42.

⁹⁹ Kuisma 2013, 128, 125.

Rautarunkoisia lastialuksia ja hinaajia rakennettiin Varkaudessa vuosina 1860–1930 yli kahdeksansataa kappaletta. Suomen ensimmäinen tankkilaiva Waloapu valmistui Varkaudessa vuonna 1892. Saimaan kanavan kautta kulki 1800-luvun jälkipuoliskolla 3000–5000 laivaa ja tavaraa 200 000 tonnia vuodessa. Vuosisadan vaihduttua vesiliikenteen määrä kasvoi huomattavasti. Saimaan kanavan kulta-aika oli 1910- ja 1920-luvuilla. Aluksia oli eniten, 13 000, vuonna 1916.¹⁰⁰

Junien ja höyrylaivojen kehityksen myötä myös matkustajien liikkuminen helpottui. Erilaisten työelämään, opiskeluun ja lomailuun liittyvien mahdollisuuksien lisäksi kehittyneen liikenteen ansiosta ihmiset pystyivät muuttamaan kaupunkeihin tai siirtolaiseksi valtameren taakse.¹⁰¹ 1880-luvulta lähtien loma- ja turistimatkailu alkoi yleistyä sisävesillä. Kuitenkin jo 1920-luvulla se hiipui, mikä johtui osittain tradition puutteesta ja linja-autoliikenteen kehityksestä.¹⁰²

1920-luvulla ja uudelleen 1930-luvun jälkipuolella Suomen metsäteollisuus kasvoi voimakkaasti, mutta 1930-luvun alussa koettiin lama¹⁰³. Kivinen tiivistää Suomen sisävesiliikenteen kehityksen seuraavasti: “Ensin liikuttiin lihasvoimin, sitten purjeiden avulla, 1800-luvulta lähtien höyrykoneen avulla ja 1950-luvun moottorialukset valtasivat ykköspaikan kaupallisessa vesiliikenteessä”¹⁰⁴.

Sakari Auvisen vuonna 2013 koostamien taulukoiden mukaan vuonna 1860 veneet ja lotjat olivat selkeästi yleisimpiä laivoja Saimaan kanavan kautta merelle päin kulkeneessa liikenteessä. Tilanne kuitenkin muuttui varsin nopeasti ja 1880-luvulla veneiden osuus oli selvästi pudonnut ja suosituimpien alusten eli lotjien rinnalle tulivat höyryalukset. Vielä 1900-luvun alussa lotjien ja höyryalusten lisäksi kanavalla nähtiin myös esimerkiksi jaaloja, mutta 1910-luvulta eteenpäin siellä liikkui yksinomaan höyrylaivoja, proomuja, lotjia ja kaljaaseja. Vuodesta 1913 alkaen myös moottoriveneet ilmestyivät kanavalle.¹⁰⁵

Jussi Kivisen väitöskirjasta poimimani taulukko alusrekisteriin merkittyjen sisävesialusten lukumääristä alustyypeittäin 31.12. vuosina 1920–1970 kertoo, että 1920-luvulta 1970-luvulle proomut ovat olleet suosituimpia laivoja, niitä seuraavat

¹⁰⁰ Kuusisto 1999, 150.

¹⁰¹ Kuisma 2013, 120.

¹⁰² Ahonen 1996, 106–107.

¹⁰³ Kuisma 2013, 171–173.

¹⁰⁴ Kivinen 2016, 80.

¹⁰⁵ Auvinen 2013, 109–110.

höyrylaivat ja perässä tulevat moottorialukset. Sen sijaan taulukko meriliikenteestä paljastaa, että siellä moottorialukset ovat yleistyneet nopeammin ja ne olivat 1960-luvulla jo suosituin rekisteröity alustyyppi. Myös sisävesille moottorialuksia hankittiin lisää, mutta merkittävä osa niistä oli mikrolaivoja ja sen vuoksi alusrekisterin ja nyt esillä olevan tilastoinnin ulkopuolella. Apukoneettomat rahtilaivoina toimineet purjealukset hävisivät sekä sisävesiltä että mereltä vuoteen 1950 mennessä. Huviveneinä purjealuksia käytetään yhä.¹⁰⁶

Sota hiljensi suomalaisen laivanrakennuksen ja varustamot. Vesiliikenteen kehnosta tilasta johtuen ulkomaisille laivoille annettiin viiden vuoden tullivapaus, ja niitä ilmestyi myös Saimaalle. Vesiliikenteen elävöittäminen oli tärkeää myös siksi, että Saimaan kanava saatiin kokonaan valmiiksi sodan päättymisvuonna.¹⁰⁷

3.2 Matkustajalaivaliikenne Saimaalla

Toimi Jaatinen kertoo teoksessa *Saimaa-kirja* (1991), että 1800-luvulla yleislaivoilla matkustivat työasioillaan olevat kauppiaat ja virkamiehet sekä varakkaat kansalaiset. 1800-luvun loppua kohti yhä useampi pääsi matkustamaan laivoilla, mutta matkustajat olivat silti pääosin varakkaampaa väestöä. Laivojen ensisijainen tehtävä oli toimia kulkuvälineinä paikkakunnalta toiselle nykyisen kulttuurimatkailun funktion sijaan. Vesistöjen paikallisliikenne kulki maaseudun ja kaupunkikeskusten välillä. Vuosisadan vaihtuessa pieniä laivoja korvattiin puolitoista- tai kaksikerroksisilla aluksilla. Yläkannella matkusti herrasväki, alempana välikannella tai alakannella laivan runko-osassa työväestö.¹⁰⁸ Matkustajalaivat kuljettivat matkustajia ja rahtia, alkuaikoina niillä hinattiin myös esimerkiksi proomuja. Maitoa ja eläimiä kuljetettiin lähiliikenteen laivoilla.¹⁰⁹ Pitkillä ja kaupunkilinjoilla matkustajat olivat usein säätyläisiä. Myöhemmin aikoina huviloilleen kulkevat kaupunkilaiset yleistyivät matkoilla. Myös pitkillä linjoilla kotimaisten ja ulkomaisten turistien määrä kasvoi.¹¹⁰ Suomen Matkailijayhdistys perustettiin

¹⁰⁶ Kivinen 2016, 115–116.

¹⁰⁷ Auvinen 2013, 128.

¹⁰⁸ Jaatinen 1991, 126.

¹⁰⁹ Pakkanen 2018, 160–162.

¹¹⁰ Pakkanen 2018, 160–162.

vuonna 1887. Tuolloin Suomen matkailun systemaattinen kehittäminen alkoi. August Ramsay kirjoitti matkaoppaan Suomen nähtävyyksistä.¹¹¹

Saimaan kanavan henkilöliikenne kasvoi voimakkaasti 1890-luvulla¹¹². 1920-1930-luvuilla Suomen matkailu kaupallistui kiihtyvällä tahdilla kun itsenäistyneen valtion imagoa pyrittiin selkeyttämään. Matkailu alettiin nähdä liiketoimintana, jota tuli mainostaa.¹¹³ Tuolta aikakaudelta eteenpäin ilmestyikin monia hienoja Saimaan laivaliikennettä mainostavia julisteita, joista on koottu vuodesta 2016 lähtien kiertänyt näyttely *Come to Finland*¹¹⁴. Matkoja mainostettiin myös esimerkiksi yksittäisten nähtävyyksien pohjalta, Saimaan kanavan käytöllä matkailutarkoituksessa, oppailla ja luokkaporrastetulla hinnoittelulla, hinnalla ja jakeluteilla¹¹⁵. Useita matkaoppaita kirjoittanut Aaro A. Nuutinen (1936) nostaa esille Saimaan laivojen matkailullisen arvon teoksessaan *Saimaa*:

“Saimaan rannoilla on nykyisin kolme-neljä sataakin henkeä kannattavia veneitä. Nimittäin höyryveneitä. Esimerkiksi matkailutarkoituksiin mainiosti soveltuvat Savonlinna ja Imatra II, jotka uhkeina ja jyrkeinä vuoropäivin välittävät liikennettä Lappeenrannan--Vuoksenniskan--Savonlinnan reitillä, Suur-Saimaan ja koko Itä-Suomen huomattavimmalla laivamatkailulinjalla, jota ulkomaalaisetkin, ja erikoisesti juuri he, paljon käyttävät. Ei kuitenkaan läheskään niin runsaasti kuin olisi toivottavaa ja kuin reitti ansaitsisi kauneutensa vuoksi.- - Tämän linjan nähtävyyksiä ja sen laivoja tarkoittavat useimmat ulkomaisissa lehdissä julkaistut perin ylistävät matkakuvaukset. Kotimaisiin julkaisuihin ei ole kirjoitettu montakaan sanaa Saimaasta matkailullisesti esitellen ja arvioiden.”¹¹⁶

Nykyään suuri osa sisävesien liikenteestä on matkailu- ja huviliikennettä, mutta Vuoksen vesistön alueella on vireää rahtiliikennettä Saimaan uuden kanavan avauduttua 1968¹¹⁷. Kesän matkailukausi on suomessa hyvin lyhyt. Esimerkiksi sisävesiristeilyjen toimintakausi on noin neljä kuukautta ja varsinaista sesonkia kestää vain kaksi kuukautta. Viimeaikoina on kuitenkin alettu keskittyä myös järviin liittyvän talvimatkailun kehittämiseen.¹¹⁸ Käytössä olevia yli sata vuotta vanhoja

¹¹¹ Markkanen 1991, 142.

¹¹² Markkanen 1991, 143.

¹¹³ Ahonen 1996, tiivistelmä, 16.

¹¹⁴ Come to Finland. Luettu 10.10.2022. <https://cometofinland.fi/fi/nayttely/>

¹¹⁵ Ahonen 1996, 108–116.

¹¹⁶ Nuutinen 1936, luku 6.

¹¹⁷ Kivinen 2016, 81.

¹¹⁸ Mutikainen 2004, 29.

höyrylaivoja ei ole enää kovinkaan paljon. Savonlinnassa niitä on useita.¹¹⁹ Historialliset laivat ovatkin yksi Savonlinnan valteista matkailukaupunkina.

Saimaan höyrylaivojen historia selittää sitä, miksi vesiliikenne on ollut niin yleinen kuvataiteessa ja miksi itäsuomalaiset museot on pitäneet maalausten säilyttämistä aiheellisena. Höyrylaivoilla on ollut alueelle suuri taloudellinen ja kulttuurinen merkitys. 1800-luvun puolivälin jälkeen puutavaran nousu suurimmaksi vientituotteeksi kasvatti laivojen merkitystä entisestään. Höyrylaivat ovat rikastuttaneet tuontia Venäjältä, kotimaan matkustusta 1800-luvulta 1900-luvun alkupuolelle ja turismia aina nykypäivään asti: ne ovat osa niin Savonlinnan kuin monen muunkin Saimaan kaupungin identiteettiä.

¹¹⁹ Visit Savonlinna. Höyrylaivat. Luettu 11.10.2022. <https://visitsavonlinna.fi/hoyrylaivat/>

4 ANALYSOITAVIEN TAIDETEOSTEN ESITTELY

Tässä luvussa esittelen Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheiset taideteokset ikäjärjestyksessä. Jokaisen teoksen kohdalla kerron ensin hieman teoksen luojasta sekä hänen taustastaan, esimerkiksi taiteilijan saamasta taidekoulutuksesta, minkä jälkeen kuvailen teoksen tyyliä, sommittelua, värejä ja tunnelmaa.



Kuva 14
 Eero Lehtikainen
Savonlinnan satama
 1942
 26 x 34 cm
 Öljy kankaalle
 Savonlinnan museo Riihisaari
 Kuvaaja: Kirsi Liimatainen

Eero Lehtikainen (1903, Juuka – 1965, Helsinki) opiskeli Viipurin taiteenystävien piirustuskoulussa vuosina 1919–1926 ja teki opintomatkoja Ruotsiin, Tanskaan ja Saksaan vuonna 1926 sekä Ruotsiin vuonna 1930. Taiteellisen työnsä lisäksi hän oli samaisen piirustuskoulun opettajana vuosina 1929–1937 sekä toimi rakennuspiirtäjänä.¹²⁰ Viipurin taiteenystävien piirustuskoulun johtajaopettajana

¹²⁰ Lastenkirjainstituutti. Kuvittaja. Eero Lehtikainen. Luettu 9.1.2023, <https://lastenkirjainstituutti.fi/kuvittaja/eero-lehtikainen>, Kuvataiteilijamatrikkeli: Eero Lehtikainen. Luettu 5.10.2022. <https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/eero-lehtikainen>

toimi Lehikoisen opintojen aikaan Rurik Lindquist, joka oli opiskellut Viipurin taiteenystävien piirustuskoulun lisäksi myös Pariisissa Académie Colarossi ja Julianissa 1892–94¹²¹. Lehikoinen asui ja työskenteli pääasiassa Viipurissa ennen sotia. Sodan ja välirauhan aikana hän asui Martta Karjalaisen luona ja maalasi siellä ollessaan Juuan maisemia, ainakin 30–40 teosta¹²². Juukalaiset pitävät Lehikoista yhtenä paikkakunnan merkkihenkilöistä, sillä hänestä kerrotaan Juuka-seura ry:n sivuilla. Lehikoinen oli maalannut Rautjärven kirkon alttaritaulun *Vanha paimen kertoo* (1935)¹²³. Kirkko paloi tuhopolton seurauksena jouluaamuna 2022. Suurin osa esineistöstä, mukaan lukien alttaritaulu, tuhoutuivat täysin.¹²⁴ Maalausten lisäksi Eero Lehikoinen teki myös kuvitukset ainakin pariin lastenkirjaan: Matiaksen teokseen *Matin matka Helsinkiin* (Kuvamies 1944) ja Ferenc Molnárin kirjaan *Koulupoikia – Kirja Pál-kadun pojista* (Otava 1953)¹²⁵.

Lehikoisen tuotanto on impressionistista ja toistuvia aiheita ovat esimerkiksi laivat ja Viipurin linna. Teosten värit ovat yleensä melko maanläheiset, mutta toisinaan mukana on myös kirkaampia sävyjä, kuten okrankeltaista. Lehikoisen teoksia on esimerkiksi Lappeenrannan, Lahden ja Helsingin taidemuseoiden kokoelmissa.¹²⁶

Taiteilijan maalaus (kuva 14) esittää nimensä mukaisesti Savonlinnan satamaa. Maalauksen värit ovat haaleat ja syksyiset: etuosan betoni on kuvattu vaaleanruskeana, järvi harmaana ja näiden takana olevat kaupunki ja taivas vaaleina. Taivaalla näkyy pieniä violetteja pilviä. Taivaan ja veden värit ovat läpikuultavia ja maalauksen kauttaaltaan kellertävä kanvas näkyy niiden takaa. Maalauksessa on rauhallinen tunnelma. Etualalla on kaksi laivaa, oikeassa alareunassa tukkikuormia ja kalamaja. Taustalla siintää Savonlinnan kaupunki, jonka takaa pilkistää sinertävä horisontti. Tyyliiltään maalaus on impressionistinen.

¹²¹ Kuvataiteilijamatrikkeli. Rurik Lindquist. Luettu 17.11.2022.

¹²² Juukaseura. Luettu 9.1.2023. <https://juukaseura.fi/kotiseutuarkisto/henkilot/eero-lehikoinen/>

¹²³ Kuvataiteilijamatrikkeli. Eero Lehikoinen. Luettu 5.10.2022
<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/eero-lehikoinen>

¹²⁴ Mattila 2023.
<https://vaarojensanommat.fi/verkkolehti/uutiset/uutinen/rautjaerven-kirkon-alttaritaulun-maalaja-eero-lehikoinenjuukalaissyntyinen-kuvataiteilija>

¹²⁵ Lastenkirjainstituutti. Luettu 9.1.2023. <https://lastenkirjainstituutti.fi/kuvittaja/eero-lehikoinen>

¹²⁶ Finna. Results. Eero Lehikoinen. Katsottu 5.1.2023.
https://www.finna.fi/Search/Results?lookfor=eero+lehikoinen&type=AllFields&filter%5B%5D=%7Eformat_ext_str_mv%3A%20%2FWorkOfArt%2F%22



Kuva 15
 Bruno Pakarinen
Näkymä matkustajasatamasta
 1943
 51 x 62 cm
 Öljy kankaalle
 2:84
 Lyseon lukio, rehtorin huone
 Kuvaaja: Martti Mähönen

Bruno Pakarinen (1880 Sortavala - 1955 Leppävirta) opiskeli Taideteollisessa keskuskoulussa vuosina 1897–1899 ja Suomen Taideyhdistyksen piirustuskoulussa 1899–1903. Hän toimi piirustuksen opettajana oppikoulussa.¹²⁷ Pakarisen tuotannolle tyypillistä ovat kirkkaat värit ja ekspressionistinen kuvaustapa. Aiheina ovat usein laivat tai rakennukset ja tekniikkana joko öljy- tai vesivärit.

Pakarisen teos (kuva 15) kuvaa Lehikoisen maalauksen tavoin Savonlinnan satamaa, ja teosten asetelmat ja tapahtumapaikka muistuttavat paljon toisiaan. Muutoin maalaukset eroavat toisistaan voimakkaasti värimaailman ja tyylin puolesta. Siinä missä Lehikoisen maalaus on syksyisen utuinen, Pakarisen teoksen *Näkymä matkustajasatamasta* värit ovat kirkkaan kesäiset ja kuvaustapa ekspressionistis-realistinen. Aurinko paistaa ja värjää etualalla olevan laivalaiturin oranssinsävyiseksi beigeiksi. Lähellä oikeaa alakulmaa valkoinen hevonen vetää

¹²⁷ Geni. Bruno Pakarinen. Luettu 9.1.2023.

<https://www.geni.com/people/Bruno-August-Pakarinen/6000000070580797039>,

Kuvataiteilijamatrikkeli: Bruno Pakarinen. Luettu 10.10.2022.

<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/bruno-pakarinen-2>

kärriä, joissa on kolme miestä. Yläviistosta siitä oikealla on heinäpaaleja. Pääosassa on keskimäinen laiva, joka on luultavasti S/S Savonlinna. Alus sijoittuu suunnilleen maalauksen keskikohtaan ja sen kummallakin puolella on kaksi pienempää laivaa, jotka rajautuvat maalauksen ulkopuolelle. S/S Savonlinnan etummaisesta lastauslaiturin edessä on ruskea hevonen kärriineen odottamassa lastia. Pari ihmistä kuljeskelee laivojen sinertävässä varjossa. Järvi ja taivas ovat siniset ja taulun ylimmän kolmanneksen muodostavat puut ja rakennukset vastarannalla sekä taivas aavistuksen punertavine pilvineen. Puut heijastuvat kirkaaseen järvenpintaan ja vasemmalla heijastuksen päällä lipuu pieni vene. Taideteos on melko yksityiskohtainen.



Kuva 16
 Aksel Kurimo (Backman)
Saimaalta
 1956
 n. 40 x 40 cm
 Öljy kankaalle
 Savonlinnan museo Riihisaari
 Kuvaaja: Martti Mähönen

Aksel Kurimosta löytyi melko rajallisesti tietoa. En löytänyt varmaa tietoa hänen henkilöllisyydestään, mutta löysin pari ihmistä, joiden tiedot täsmäävät osittain kyseiseen taiteilijaan. Oulussa on ollut Kurimon ruukki, jonka perustajan ja ruukinpatruunan nimi oli Axel Backman¹²⁸. Genissä on tiedot hänen mahdollisesta sukulaisestaan Gustaf Axel Alfred "Axel" Backmanista (1892-?), jonka pojan sukunimi oli Kurimo¹²⁹. Tässä tapauksessa sukunimen vaihto on yhdistävä tekijä taiteilijan kanssa. Toisaalta en löytänyt mistään tietoa, onko kyseinen Axel Backman käynyt Savonlinnassa. Taiteilija voisi olla myös Savonlinnaan Talvisalon hautausmaalle haudattu Axel Valdemar Kurimo (1902-1986)¹³⁰. Savonlinnassakin asuu jonkin verran Backmaneita, esimerkiksi entinen kansanedustaja ja ministeri Jouni Backman on sieltä kotoisin. Taiteilija on todennäköisesti harrastelija, sillä hänestä ei ole kirjoitettu paljoa.

¹²⁸ Utajärvi. Luettu 9.1.2023. <https://www.utajarvi.fi/download.php?id=110&type=101>

¹²⁹ Geni. Gustaf Axel Alfred "Axel" Backman. Viimeksi päivitetty 15.9.2020. Luettu 9.1.2023. <https://www.geni.com/people/Gustaf-Backman/6000000114689025822>

¹³⁰ Billion Graves. Luettu 4.1.2023.

<https://billiongraves.com/grave/Axel-Valdemar-Kurimo/30749863>

Kurimo tavoittelee *Saimaalta*-maalauksessa (kuva 16) realistista kuvaustapaa. Laivan aavistuksen vääristynyt perspektiivi ja pilvien kolmiulotteisuus tekevät maalauksesta persoonallisen, kenties tarkoituksella. Teos esittää takaapäin kuvattua höyryalusta matkalla kohti horisonttia. Maalauksessa vaihtelevat erilaiset sinisen ja harmaan sävyt, puolet siitä on taivasta, puolet vettä. Maalauksen katkaisee horisontti, joka on suunnilleen yhtä korkea kuin teoksessa kuvattu höyrylaiva. Laiva on melko pieni, noin 1/20 osa maalauksesta. Etualalla on laivan nostattamia laineita. Järvi on siniharmaa, horisontti tummansininen ja taivas vaaleansininen. Laiva on sijoitettu horisonttiin hieman lähemmäksi oikeaa kuin vasempaa reunaa. Se erottuu ruskealla ja kirkkaan valkealla värillään muusta maisemasta. Laivan piipusta nousee mustaa savua, joka tupruttaa oikealle, laivasta katsoen taaksepäin. Teos kuvaa autiota järvenselkää, jossa seilaa vain yksinäinen laiva. Kurimo onnistuu välittämään keskellä kesäistä luontoa vallitsevan harmonisen tunnelman. Aiheen valinnasta johtuen maalauksessa ei ole kovin paljon detaljeja.



Kuva 17
Aksel Kurimo (Backman)
Saimaalta
Maalausajankohta tuntematon
n. 40 x 40 cm
Öljy kankaalle
Savonlinnan museo Riihisaari
Kuvaaja: Martti Mähönen

Toisessa Aksel Kurimon maalaamassa teoksessa (kuva 17) on nähtävissä samanlainen siveltimenjälki ja melko realistinen maalaustyyli kuin taiteilijan aiemmin esiteltyssä saman nimisessä maalauksessa (kuva 16). Siinä laiva on maalattu ihmisen silmien tasolta, joka saa katsojan tuntemaan että hän seisoo itse laiturilla katsomassa alusta. Noin yksi kolmannes maalauksesta on vettä, johon laiva heijastuu. Laivan runko vie suunnilleen seuraavan kolmanneksen taideteoksesta. Auringonpaiste lankeaa höyrylaivaan takaapäin ja värjää ohjaamon vaaleammaksi kuin muut laivan osat. Laivan runko on tummanruskea, ohjaamo vaaleanruskea. Osa laivan mastoa rajautuu ulos kuvasta, mikä korostaa aluksen suurta kokoa. Taivas on kellertävä. Lämpimillä väreillä luodusta tunnelmasta tulee mieleen kesäilta. Laivan vieressä on kaksi miestä uittamassa lautoja, joita nostetaan joko laivaan tai sieltä pois.



Kuva 18
 Håkan Sjöström
Höyrykuunari Salama
 1973
 50 x 70 cm, kehyksen koko 60 x 80 cm
 Öljy kankaalle
 Savonlinnan museo Riihisaari
 Kuvaaja: Kirsi Liimatainen

Håkan Sjöström (1934–2017) oli turkulainen laivoihin, etenkin laivamuotokuvaan, erikoistunut merimaalari. Hän on tehnyt enimmäkseen tilaustöitä. Sjöströmin teoksia on esitelty monilla paikkakunnilla kotimaassa sekä ympäri maailmaa, ja niitä on talletettu useisiin merenkulkumuseoihin ja erikoiskokoelmiin.¹³¹ Tyyliään hänen maalauksensa edustavat romanttista, paranneltua realismia.

Sjöström oli yksi aikansa tunnetuimmista suomalaisista merimaalareista, minkä lisäksi hän ansioitui Turun kaupunkinäkymien kuvaajana. Maalausten lisäksi taiteilija on kuvittanut lehtiartikkeleita ja kirjoja. Koulutukseltaan hän on diplomiekonomi, ja varsinaisen työuransa hän on tehnyt telakkateollisuudessa. Suurin osa Håkan Sjöströmin maalauksista on tilaustöitä. Yksi hänen maalauksistaan

¹³¹ Kuvasto. Luettu 9.1.2023. <https://kuvasto.gruppo.fi/e-asiointi/index.php?page=taiteilijaluettelo>, Merihistoria. Luettu 10.10.2022. <http://ww.merihistoria.fi/tapahtumat/209/>

on esillä Ruotsin kuninkaan seinällä. Eräs Sjöströmin merkittävimmistä näyttelyistä oli vuonna 2004: Turun Forum Marinumin yli 50 teoksen suurkatselmus.¹³²

Håkan Sjöströmin *Höyrykuunari Salama* -maalaus (kuva 18) kuvaa Savonlinnan museon hallinnoimaa alusta. Höyrykuunari Salama oli liikenteessä vuosina 1874–1898. Savonlinnan Höyrylaiva Osakeyhtiön tilaama Salama rakennettiin vuonna 1874 Viipurin konepajalla. Tyypiltään Salama on potkurihöyrylaiva, jolla on apupurjeet höyrykoneen vaatimattoman tehon vuoksi. Salamaa kutsutaan höyrykuunariksi.¹³³ Musta höyrykuunari maalattiin 1880-luvun lopulla vaaleanharmaaksi¹³⁴.

Kuopiolainen höyrykuunari Ilmari törmäsi Salamaan tämän ollessa matkalla Lappeenrannasta Savonlinnaan 13.9.1898. Uponneen aluksen nosto tapahtui vuonna 1971, mitä ennen laivaa oli yritetty nostaa useaan otteeseen. Noston hoiti Enso-Gutzeit. Enso-Gutzeit Osakeyhtiö lahjoitti Salaman Merimuseoyhdistykselle vuonna 1972 ja hoiti myös höyrykuunarin hinaamisen Helsinkiin tutkimuksia varten. Kesällä 1976 Salama vietiin takaisin Savonlinnaan Laitaatsillan telakalle, jossa varsinainen entisöinti alkoi.¹³⁵

Höyrykuunari Salama -teoksessa vuonna 1898 uponnut alus¹³⁶ representoidaan sellaisena kuin se oli loiston päivinään. Sjöströmin tekemä maalaus muistuttaa kapteenintauluja tarkan mutta ihannoivan kuvaustapansa ja Salaman piirteet esiin tuovan asettelunsa vuoksi. Taiteilija käyttää teoksessa taitavasti valöörejä.

¹³² Turku Steamers. Luettu 9.1.2023.

<http://www.turkusteamers.com/oheistietoa/henkiloita/hokku/hokku.html>

¹³³ Riimala 1978, 17, 1.

¹³⁴ Pakkanen 2018, 119.

¹³⁵ Riimala 1978, 26, 73, 40, 43.

¹³⁶ Savonlinna: S/S Salama. Luettu 30.11.2022

<https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-salama/>



Kuva 19
 Ensio Onnukka
Laitaatsillasta
 1979
 45 x 53 cm
 Akvarelli
 Kaupunginkirjasto Joeli, kulttuurijohtajan huone
 Kuvaaja: Martti Mähönen

Ensio Onnukka (1934–2015) maalasi sekä öljyllä että akvarelleilla käyttäen kuultovaikutelmaa ja märkätekniikkaa. Italiassa ja Espanjassa taiteilijaresidensseissä oleillessaan Onnukka sai tyyliinsä hienoisia kubismin piirteitä. Purjehdusharrastus ja kiinnostus sen parissa koettua ympäristöä kohtaan näkyi taiteilijan tuotannossa: Vesi, järvet ja saaret olivat yleisiä aiheita hänen teoksissaan.¹³⁷ Onnukka opiskeli ennen taiteilijan uraansa opettajaksi ja vuodesta 1958 hän opiskeli Taideakatemian koulussa¹³⁸. Taiteilija teki myös tärkeää työtä Savonlinnan taidelukion urauurtavana opettajana¹³⁹. Onnukan töitä on ollut paljon esillä erilaisissa näyttelyissä niin hänen uransa aikana kuin postuumisti. Ensio Onnukalla oli vuonna 2020 Savonlinnan museo Riihisaaressa näyttely nimeltä *Väriä ja piilokonstruktioita* ja hän oli yksi

¹³⁷ Savonlinna: Taidenäyttely: Ensio Onnukka – Väriä ja piilokonstruktioita. Julkaistu 12.10.2020. Luettu 10.10.2022.

<https://www.savonlinna.fi/riihisaari/2020/10/12/taidenayttely-ensio-onnukka-varia-ja-piilokonstruktioita/>

¹³⁸ Epressi 2020. Luettu 13.10.2022.

<https://www.epressi.com/tiedotteet/kulttuuri-ja-taide/varia-ja-piilokonstruktioita-taidenayttely-savonlinnan-maakuntamuseossa-25.9.-13.12.2020.html>

¹³⁹ Lempinen-Vesa 2020. Luettu 7.1.2023. <https://www.ita-savo.fi/paikalliset/3853069>

näyttelyyn *Olavinlinnasta Orivirran sillalle – Kaupunkinäkymiä Savonlinnan taidelokkoelmasta*¹⁴⁰ (16.11.2018–2.6.2019) taiteilijoista. Mikkelin taidemuseossa Onnukan taidetta oli esillä muun muassa kutsunäyttelyssä 1996¹⁴¹ ja *Länsi-Savon kokoelma – Lehtitalon taidetta* -näyttelyssä alkuvuodesta 2016¹⁴². Onnukka oli tärkeä tekijä savolaisessa taide-elämässä. Hän sai Mikkelin läänin maakuntarahaston (nyk. Etelä-Savon rahasto) 15 000 markan palkinnon vuonna 1995¹⁴³.

Laitaatsillasta-maalauksessa (kuva 19) on nähtävissä Onnukan suosimaa kuultotekniikkaa. Etualalla rantatörmällä on lautoja, ehkä jonkinlainen alusta jolle laiva hinataan. Ranta esineineen täyttää noin kolmanneksen maalauksesta ja leikkaa etualaa maalauksen vasemman laidan keskiosasta oikeaan alakulmaan. Sen takana näkyy kaksi melko vähäisin yksityiskohdin maalattua laivaa kokka kohti katsojaa. Niiden tummansininen varjo heijastuu veteen. Oikealla näkyy kolmannen laivan kärki, mutta muutoin alus rajautuu pois kuvasta. Vesi, jossa laiva kelluu on kuvattu kevyesti vaaleansinisillä vedoilla, osa paperista jää valkeaksi. Vasemmalla on punainen vaja. Taustalla näkyvä asuinalue ja sen takana siintävä metsä on määrätty hyvin märeällä siveltimellä pääosin sinivihreäksi. Lähellä olevat objektit on kuvattu huomattavasti terävämmin kuin taka-ala, ja ne on varjostettu tarkasti, mikä luo ekspressionistiseen teokseen kolmiulotteisuuden ja realismin tuntua.

¹⁴⁰ STT info. Luettu 9.1.2023.

<https://www.sttinfo.fi/tiedote/olavinlinnasta-orivirran-sillalle-taidetta-muuttuneesta-savonlinnasta?publisherId=59898475&releaseId=69846232>

¹⁴¹ Finna. Ensio Onnukka: kutsunäyttely. Luettu 9.1.2023. <https://www.finna.fi/Record/fikka.3743357>

¹⁴² Tapahtumainfo 2016. Luettu 9.1.2023.

<https://tapahtumainfo.fi/tapahtuma/2016/02/lansi-savon-kokoelma-lehtitalon-taidetta/147889>

¹⁴³ SKR. Luettu 9.1.2023.

<https://skr.fi/hankkeet/palkinnot-ja-mitalit/maakuntarahastojen-palkinnot/es>



Kuva 20
 Ensio Onnukka
Sisävesisatama (Laitaatsilta)
 1983
 n. 45 x 50 cm
 Akvarelli
 Savonlinnan kaupungintalo, hallintopäällikön huone
 Kuvaaja: Martti Mähönen

Onnukan myöhemmin maalaama, niin ikään Laitaatsillan satamaa kuvaava maalaus (kuva 20) on kuvaukseltaan minimalistisempi kuin aiemmin esitelty maalaus. Akvarelliin on jätetty runsaasti valkoista tilaa, joka korostaa keskellä maalausta olevaa satamaa. Satama sekä järven ja metsän raja leikkaavat maalauksen kahtia. Onnukka on luonut vaikutelman vedestä kostealla siveltimellä maalatulla viivoituksella, jossa sinisen, mustan ja ruskean sävyt sekoittuvat toisiinsa. Katse lähtee vaeltamaan viivan mukana valkoisen tyhjän tilan halki oikeasta alareunasta kohti satamaa. Sataman rakennusten ja alusten viivottimella ja lyijykynällä hahmoteltu luonnos kuultaa maalin alta. Laivoissa ja rakennuksissa on enemmän ruskeaa kuin niiden ympäristössä, mikä saa ne erottumaan muuten samansävyisestä maalauksesta. Rakennusten takana on ruskean ja tummanvihreän värisiä puita ja horisontti siintää sinisenä ja sumeana. Se on maalattu hyvin kostealla maalilla ja sataman ja horisontin puiden väliin on jätetty ohut maalaamaton kaistale. Varhaisempi Onnukan maalauksista, *Laitaatsillasta* (1979) on hieman terävämpi kuin vuonna 1983 maalattu utuinen *Sisävesisatama (Laitaatsilta)*. Uudemmasta

maalauksessa laivat on maalattu tasaisemmin ja varjostus jää puuttumaan, joten ne näyttävät *Laitaatsillasta* -maalausta litteämmiltä. Myös väripinnat on tehty epätarkemmin ja syksyiset värit tavoittavat enemmän tunnelmaa kuin realistisuutta.



Kuva 21
Kalle Lähdesmäki
Nimetön (satama)
1987
n. 1 x 2 m
Öljy kankaalle
Savonlinnan museo Riihisaari
Kuvaaja: Martti Mähönen

Kalle Lähdesmäki (1922–1911) perusti savonlinnalaisen Ars Nova -taideyhdistyksen. Hänestä tuli myös yhdistyksen kunniajäsen. Lähdesmäki aloitti piirtämisen alle parikymppisenä ja vaihtoi myöhemmin öljyväritekniikkaan. Hän opiskeli taidetta työväenopistossa ja kirjekursseilla. Lapsuusmaisemat Miekkoniemellä sekä entisaikojen Savonlinna olivat Lähdesmäelle mieluisia aiheita. Taidetta esiteltiin yksityisnäyttelyissä sekä yhteisnäyttelyissä esim. Hämeenlinnassa ja Tampereella.¹⁴⁴ Hän osallistui moniin näyttelyihin erityisesti Savonlinnassa ja muualla Savon alueella¹⁴⁵. Taiteilijan nimetön öljymaalaukseen (kuva 21) on suurikokoinen ja siinä on runsaat, lämpimät värit. Teoksessa on impressionistisia vaikutteita esimerkiksi

¹⁴⁴ Savonmaa. 3.1.2014. "Kadonneen Savonlinnan kaupunkinäkömät heräsivät putkassa." <https://savonmaa.fi/article/kadonneet-savonlinnan-kaupunkinakymat-herasivat-putkassa/>

¹⁴⁵ Kansallisgalleria. Taiteilijaviitekortit. Kalle Lähdesmäki. Luettu 4.1.2023. <http://taiteilijaviitekortit.kansallisgalleria.fi/site/assets/files/26490/lahdesmaki-kalle.pdf>

puiden ja taustalla näkyvien ihmisten epätarkassa kuvauksessa ja paksuissa maalikerroksissa; teltan ja puiden eri värien muodostama vaikutelma muistuttaa etäisesti pointillismia. Kuvaustavan osittainen epärealistisuus ja värimaailma tuovat mieleen ekspressionismin alasuuntauksen, fauvismia. Siinä missä fauvistien, esim. Paul Gauguinin, töissä vieras kulttuuri esitetään eksoottisena, Lähdesmäen maalauksessa niin tehdään entisajan savonlinnalaiselle kulttuurille.

Epäilisin, että maalaus esittää Savonlinnan sataman vieressä olevalla torilla pidettävää iltatori-tapahtumaa tai markkinoita. Vasemmalla näkyy järvi ja sen takana horisontista pilkistävät rakennukset. Laiturissa on valkoinen höyrylaiva nimeltä *Rapaluoto* ja sen kyytiin on kiipeämässä vanha ihminen. Etualalla lapset leikkivät pienen koiran kanssa ja ihmiset nauttivat virvokkeita pöydän ääressä. Itselläni katse kiinnittyy keskellä maalauksen etuosaa olevaan valkoleninkiseen naiseen, joka kävelee päättäväisen näköisenä oikealle. Takana näkyy punaisia toriteltoja, ihmisjoukkoja ja ilmapalloja. Telttojen takaa kurkistavat violetit puiden latvat. Oikeassa kulmassa katsojan ohi kävelee maalauksen suurin ihmishahmo, sinihameinen ja valkopaitainen nainen. *Rapaluoto 1* on savonlinnalainen laivan hylky¹⁴⁶ ja myös ihmisten vaatteista voi päätellä, ettei maalaus esitä modernia aikaa.

¹⁴⁶ Hylyt. Luettu 10.10.2022. <https://www.hylyt.net/item/rapaluoto-1-2331/>



Kuva 22
 Taruliisa Warsta
Vilkutus
 1998
 n. 21 x 29,7 cm
 Grafiikka 17/49
 Savonlinnan museo Riihisaari
 Kuvaaja: Martti Mähönen

Taruliisa Warsta, o.s. Tamminen (1947 Helsinki – 2012 Oulu) opiskeli Helsingissä suomen kieltä. Taiteeseen Warsta perehtyi taidekursseilla kansanopistoissa, ja opetti niissä muun muassa kirjoittamista. Warsta työskenteli toimittajana vuosina 1973–1983, viisi vuotta helsinkiläisessä *Kirkko ja kaupunki* -lehdessä, sen jälkeen freelancerina. Vuodesta 1995 lähtien hän toimi vapaana taiteilijana ja muun muassa kuvitti kuvakirjoja.¹⁴⁷ Eräs merkittävimmistä Warstan taiteeseen vaikuttaneista tapahtumista on ollut kahden kuukauden työskentelyjakso kutsuttuna taiteilijana Japanin Hokkaidolla syksyllä 1994. Myös suuri osa Warstan ulkomaisista näyttelyistä on ollut Japanissa: Hiroshiman seudulla vuodesta 1995 ja Yatsukatage Kogen Illust-galleriassa Tokion lähellä vuodesta 1998, jossa näyttelyitä on ollut noin joka toinen vuosi. Vuonna 1998 ilmestyi taiteilijan ensimmäinen lastenkirjan kuvitus kun *Nuppu, Waldemar ja Peitto* (Lasten Keskus) julkaistiin. Kirjan noin 30 kuvan serigrafia kuvitus

¹⁴⁷ Kirjasampo. Taruliisa Warsta. Luettu 5.10.2022.

https://www.kirjasampo.fi/fi/kulsa/kauno%253AWarsta_Taruliisa#:~:text=Taruliisa%20Warsta%20syntyi%20Helsingiss%C3%A4%20vuonna%201947.%20H%C3%A4n%20opiskeli,ja%20mm.%20Oriveden%20opiston%20lapsille%20kirjoittamisen%20kurssin%20%281990%29

sai kolmannen palkinnon Mikkelin kuvitustriennaalissa vuonna 1999. Seuraavana vuonna se oli esillä galleria Dialogissa Tukholmassa. Vuonna 2002 Taruliisa Warsta teki *ABC-kouluvuodenajat*-nimisen seinämaalauksen Oulun Kuivasojan ala-asteen liikuntarakennuksen aulaan kaupungin prosentti- taidehankkeena.¹⁴⁸

Tutkimusaineiston ainoa grafiikan vedos *Vilkutus* (kuva 22 kuvaa *S/S Savonlinna* -laivan tyylistä alusta nimeltä *Tyyini*. Teoksessa on puhtaat ja selkeät värit. Laivan ja sitä ympäröivien detaljien asettelu on jopa hieman jäykkää, mikä lienee tarkoituksellista. Teos tuo mieleen Warstan uransa varrella tekemät naivistiset lastenkirjan kuvitukset, ja tietynlaisella jäykkyydellä tavoitetaan naivismin lapsenomaisen vaikutelma. Järvi kattaa lähes koko vedoksen, jossa näkyy taivasta vain pienen vaaleansinisen raidan verran. Pilvet on kuvattu vielä vaaleammalla sinisellä. Taivaanrannassa näkyy vaaleanvihreitä saaria. Hieman taivaanrannan alapuolella on kaksi purjevenettä. Lähempänä olevissa saarissa on vaaleanvihreiden lehtipuiden lisäksi tummia kuusia. Höyryalukseen verraten yläviistossa oikealla suuressa pitkulaisessa saarella on pieni punainen mökki. Saari rajautuu osittain teoksen ulkopuolelle. Sen alla on soutuvene, jonka alapuolella on valkoinen laituri, josta sinimekkoinen nainen vilkuttaa nenäliinallaan satamaan saapuvalla *Tyyini*-laivalle. Laiva on maalauksen keskiosassa vasemmalla, sen koppi on oranssi, alaosa valkoinen ja pohja vihreä. Etualalla oikealla on kaksi kalastajaa soutuveneessä nostamassa verkkoa. Heidän ympärillään parveilee lokkeja.

¹⁴⁸ Warsta. Luettu 9.1.2023. <http://www.warsta.com/taideellinen.html>

5 POHDINTA

5.1 Yleisiä huomioita Savonlinnan taidekokoelman laivateoksista

Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheiset taideteokset ovat tyyllisesti melko kirjava joukko. Kokoelmasta saamani aineiston vanhin teos, eli Eero Lehikoisen *Savonlinnan satama* (kuva 14, analyysiluku) kuvaa Savonlinnaa melko havainnollisesti, mutta on kallellaan impressionismin suuntaan. Ikäjärjestyksessä seuraavat neljä teosta (kuvat 15–18) ovat melko realistisia. Eero Lehikoinen ja Bruno Pakarinen ovat tehneet tässä kavalkadissa nähtävät öljymaalauksensa vuosina 1942 ja 1943 eli jatkosodan aikana. Tärkeää lienee ollut kuvata vihollista lähellä sijaitsevaa Saimaata kunnioituksella. Lehikoisen teos on synkkä, kun taas Pakarinen (kuva 15) kuvaa Savonlinnan satamaa kauniina kesäpäivänä. Teoksen tunnelma on rauhallinen ja onnellinen. Kotiseutukuvastoissa ja esitteissä Savonlinnan suomalaisen kansallismaiseman kuvauksia käytettiin sodasta toipumiseen, jälleenrakennukseen ja identiteetin vahvistamiseen 1960-luvulle saakka¹⁴⁹. Ehkä myös osa taideteoksista edustaa samaa linjaa?

Sodan jälkeen useampia taidesuuntauksia, esimerkiksi ekspressionismi, realismi ja kansallinen taide, eli rinnakkain Suomessa¹⁵⁰. Lehikoisen impressionistisessa maalauksessa on Hollannin 1600-luvun taiteesta tuttu pilvien läpi siivilöityvä hämyinen auringonvalo, mutta teoksen yksityiskohdat ovat sumeammat kuin Jan Porcelliksen teoksissa (esim. kuva 2), jotka nekin olivat aikanaan detaljeiltaan melko niukkoja ja keskittyneet laivojen ja satamaympäristön sijaan sään kuvaukseen. Lehikoisen opit tulivat Viipurin lisäksi Ranskasta, sillä hänen opettajansa Rurik Lindquist oli opiskellut Pariisissa, ja varmaankin sen vuoksi Ranskasta peräisin oleva valomaalaus eli impressionismi on nähtävissä hänen töissään.

Mielestäni Pakarisen maalaus puolestaan edustaa realistista esitystapaa, jossa on ripaus ekspressionismia tasaisten ja kirkkaiden värialueiden sekä etualan laivojen ääriviivojen osalta. Internetistä löytämieni valokuvien perusteella taiteilijan tyyli

¹⁴⁹ Vepsäläinen 2007, 94.

¹⁵⁰ Heinänen 2015. Luettu 17.11.2022.

<https://ehtiihanpariisiin.keskisuomentaide.fi/artikkelit/kuvataide-suomessa/>

muuttui myöhemmin entistä voimakkaammin impressionismin ja ekspressionismin suuntaan ja *Näkymä matkustajasatamasta* -maalauksen (1943) lisäksi hän vaikuttaa suosineen lämpimiä ja kirkkaita värejä myös muissa teoksissaan, esimerkiksi akvarellissa *Aihe Sulkavasta* (1948).

Kumpikin Aksel Kurimon käsialaa olevista maalauksista (kuvat 16 & 17) on melko realistinen, mutta ei yksityiskohdiltaan yhtä tarkka kuin Hollannin topografiset ja Düsseldorfin paranneltuun realismiin pyrkivät maalaukset. Kuvan 16 *Saimaalta*-maalauksessa pilvet ja laivan perspektiivi ovat tyylliteltyjä. Teokset ovat 1950-60-luvuilta, ajalta, jolloin mm. abstrakti taide rantautui Suomeen. Aikakauden suomalaisen taiteeseen verrattuna maalaukset ovat siis varsin traditionaalisia. Håkan Sjöströmin *Höyrykuunari Salama* -maalaus (kuva 18) on 70-luvulta, mutta taiteilija on taustaltaan aika lailla itseoppinut ja perehtynyt erityisesti laivoja esittäviin merimaisemiin, joten on ymmärrettävää että hän on kulkenut omia polkujaan samalla kuin käsitetaide teki nousuaan. Myös yhteiskunnallista realismia edustavia taiteilijoita oli, mutta Sjöströmin maalaus ei suoranaisesti edusta sitä, vaikka teos tuokin esille nostetun hylyn kulttuuriperintöarvoa.

Ensio Onnukan akvarellimaalaukset vuosilta 1979 ja 1983 (kuvat 19 & 20) edustivat melko perinteistä linjaa ajan uusimpiin virtauksiin verrattuna. 70-luvulla Suomen taiteeseen oli rantautunut käsitetaide. Suomessa kuitenkin toimi 80-luvulla myös maalauksellista ekspressionismia edustavia taiteilijoita, ja Onnukan maalaukset kuuluvat tähän suuntaukseen, samoin kuin myös Kalle Lähdesmäen vuoden 1987 teos (kuva 21). 1980-luvun uudempia taidemuotoja olivat multimedia, performanssi ja video.¹⁵¹

Taruliisa Warstan grafiikan vedos *Vilkutus* (1998) edustaa naivismia (kuva 22). Naivismi saapui Suomeen 60- ja 70-luvuilla¹⁵². Naivismia näkee nykyisinkin usein lastenkirjoissa, ja Varkaudessa Taidekeskus Väinölässä on järjestetty vuodesta 2012 kesäaikaan *Iloa naivistit* -näyttely¹⁵³, joten naivismi on yhä pinnalla Itä-Suomessa. Myös esimerkiksi naivismille sukua olevia sarjakuvia on julkaistu.

Kokoelman monipuolisuudesta huolimatta taideteosten tyyllillisessä kehityksessä 56 vuoden aikana on huomattavissa johdonmukaisuutta. Tyyli muuttuu joitain poikkeuksia lukuunottamatta vuosikymmenien kuluessa klassisesta

¹⁵¹ Sakari 2011, 52–53

¹⁵² Kallio 1995, 433–434.

¹⁵³ Taidekeskus Väinölä. 2022. <https://taidekeskusvainola.fi/etusivu/>

kokeilevampaan suuntaan. 1940-luvun maalaukset on tehty öljyväreillä. Myöhemmin akvarellitekniikka yleistyy ja tulee öljyvärien rinnalle. Aineiston uusin teos, Warstan *Vilkutus* (1998) on grafiikan vedos.

Aineiston vanhimmat taideteokset ovat öljymaalauksia, mutta taidekokoelman 70- ja 80-lukujen maalauksissa vesiväritekniikka on jo yhtä yleinen kuin öljy. Vesiväri on öljyä uudempi tekniikka, joka saavutti suosiota myöhemmin: Vaikka vesivärien käyttö aloitettiin jo esihistoriallisina aikoina ovat nykyaikaiset vesivärit kehityksen tulos, johon ovat vaikuttaneet muun muassa Albrecht Dürer (1471–1528) sekä J. Turner (1775–1851). Kehityksen myötä syntyivät tämän päivän läpinäkyvät (akvarelli) ja peittävät (guassi) vesivärit. Esimerkiksi Eero Järnefelt on käyttänyt vesivärejä maisemamaalauksissaan jo 1800-luvulla. Savonlinnasta saamani aineiston kehitys vanhimmasta uusimpaan katsottuna seurailee siis maalaustaiteen yleistä trendiä, vaikka tutkimassani aineistossa akvarellitekniikka yleistyy suhteellisen myöhään.

Kaikki taideteokset representoivat laivoja sulien vesien aikaan. Niissä kuvattu ajankohta on yleensä kesä, osassa vaikuttaisi olevan kyse loppukeväästä tai alkusyksystä. Uskon tämän johtuvan laivakauden lyhyydestä ja siitä, että teoksissa pyritään toisintamaan Savonlinnan ympäristöä ihmisten mieliin jo kauan sitten iskostuneen kesäkaupunki-imagon mukaan. Ollessaan esillä toimitiloissa ympäri kaupunkia taideteokset osaltaan ylläpitävät tiloissa liikkuvien ihmisten mielikuvaa Savonlinnasta sellaisena kuin se parhaimmillaan on. Laivoja ei kuvata talviteloilla eikä Savonlinnaa loskaisessa talvisäässä. Alukset esitetään yleensä joko liikkeellä tai matkustajasataman tai Laitaatsillan tunnelmallisessa ympäristössä.

Taidekokoelman teokset muistuttavat kaikessa idyllisyydessään matkailumainoksia ja temaattisesti ne muodostavat kaupungin historiallisia ja elämyksellisiä vetovoimatekijöitä esittelevän kokonaisuuden. Siispä koen aiheelliseksi tarkastella, löytyykö niistä kaikkia aiemmissä tutkimuksissa löydettyjä matkailun vetonauloja tai matkailuesitteissä ja kotiseutukirjoissa kuvattuja attraktioita. Jenni Raution mukaan Olavinlinna, oopperajuhlat ja luonto tekevät Savonlinnasta hyvän kulttuurimatkakohteen¹⁵⁴. Mia Vepsäläinen kertoo väitöskirjassaan, että Savonlinnaa on kuvattu esitteissä ja kotiseutukirjoissa maisemana, matkailukohteenä ja kaupunkikeskuksena. Viime vuosisadan alussa sitä

¹⁵⁴ Rautio 2007, 57, 60–61.

pidettiin ensisijaisesti maisemana, kansainvälisenä kylpyläkaupunkina sekä talousalueen keskuksena. Savonlinnaa on representoitu 2000-luvun alusta alkaen pitkälti elämyksellisenä matkailun ja vapaa-ajan ympäristönä. 1900-luvun alun matkailumainoksissa Savonlinnan alueen luontokuvaukset esittivät yleensä joko Punkaharjua, järvimaisemia tai Olavinlinnaa¹⁵⁵. Mielestäni on yllättävää, ettei Olavinlinna esiinny lainkaan taidekokoelman laivoja ja järviympäristöä representoivissa teoksissa. Ehkä taiteilijat eivät ole halunneet linnan vievän pääroolia laivoilta? Savonlinnan taidekokoelmassa kuitenkin on Olavinlinnaa esittäviä maalauksia, vaikka se ei ole mukana laivamaalauksissa edes kaukana horisontissa. Mielestäni maalauksista mikään ei kuvaa yksiselitteisesti juuri Punkaharjun ympäristöä, mutta Aksel Kurimon vuoden 1956 *Saimaalta*-maalauksen (kuva 16) taustalla näkyy harjuja, joten se saattaa sijoittua alueelle. Myös Warstan *Vilkutus*-teoksen (kuva 22) tarkka kuvauslokaatio jää epäselväksi.

Toisen maailmansodan jälkeen rengasmatkat eli rautatie- ja vesireitillä liikkuminen oli suosittua. Järviristeilyt haluttiin kuvata esitteissä koko kansan matkustustapana ja rentouttavana vastapainona arjelle. Matkustajasatama ja kauppatori kuvattiin eksoottisena ja eläväisenä paikallisten ja turistien kohtaustaikkana. 1950-luvulta lähtien matkustusmainonnassa näkyi myös mökkeily, joka nousi parina seuraavana vuosikymmenenä suursuosioon.¹⁵⁶ Monet Savonlinnan taidekokoelman laivateokset kuvaavat juurikin järviristeilyn ihanuutta ja Kalle Lähdesmäen teoksessa (1987, kuva 21) matkustajasatama ja kauppatori kuvataan mainoksista tutulla pirteällä tavalla. Sen sijaan mökkeilyä ei teoksissa näytetä. Urheilu oli myös tärkeä osa 60-luvun matkailumainontaa¹⁵⁷, mutta se ei saa näkyvyyttä laiva-aiheisissa teoksissa.

Oopperajuhlat eivät näy taideteoksissa ainakaan suoranaisesti, mutta voihan olla, että Lähdesmäen teoksessa torilla on suuri väenpaljous osittain myös käynnissä olevan musiikkijuhlan takia. En löytänyt tietoa maalauksen Rapaluoto-aluksen uppoamisajankohdasta, joten ei ole varmaa, sijoittuvatko teoksen tapahtumat aikaan ennen vai jälkeen Oopperajuhlien perustamisvuotta 1912. Vepsäläisen mainitsema kylpylämatkailu¹⁵⁸ jää myös kuvaamatta, mutta toisaalta laivojen funktio turistien

¹⁵⁵ Vepsäläinen 2007, 5, 92.

¹⁵⁶ Vepsäläinen 2007, 107.

¹⁵⁷ Vepsäläinen 2007, 108.

¹⁵⁸ Vepsäläinen 2007, 103.

liikennevälineenä kietoutuu yhteen sekä Olavinlinnan että kylpylän toimintojen kanssa.

1970-luvulla Savonlinnan luonnon, esimerkiksi harjujen esihistoria, alueen kirkkaus ja puhtaus sekä uhanalaisten eläinten kuten saimaannorpan suojeleminen alkoi näkyä maisemaesitteissä. Kuitenkin myös järvimatkailun elämyksellisyyttä korostettiin.¹⁵⁹ Mielestäni Savonlinnaa esittävissä laivateoksissa ei tämän asian suhteen tapahdu samanlaista muutosta 1970-luvulla. Ensio Onnukan teoksissa (kuvat 19 & 20) näkyy toisaalta paljon järveä ja metsää, mutta villieläimiä ei teoksissa ole. Lähdesmäen markkinoita kuvaava teos (kuva 21) taas representoi menneen ajan toritapahtumaa, jossa luonto on melko pienessä roolissa. Laivat ovat useissa teoksissa niin keskeinen asia, ettei tilaa luonnonsuojelutematikalle oikein jää järvenselän kuvausta enempää. Matkailumainoksissa on käytössä myös verbaalinen kuvailu, jolloin luonnonsuojelun ja uhanalaisten kohteiden mainostamisen voi tehdä vaikkapa muutamalla esitteeseen kirjoitetulla virkkeellä. Tutkimissani taideteoksissa ei ole kalastajia. Saimaalla tapahtuva verkkokalastus on vaarallista norpille, minkä vuoksi se herättää suuria tunteita. Ehkä poliittisesti arkaa aihetta ei mielellään käsitellä? Sen sijaan järvimatkailun elämyksellisyyttä näkyy teoksissa hyvin vahvasti.

70- ja 80-luvuilla ulkomaanmatkailu kasvoi ja kotimaan matkailun mainonnassa järvimatkailua verrattiin etelän aurinkorantoihin ja laivojen osalta esimerkiksi Venetsiaan. Matkailumainonnassa näkyi 80-luvulta alkaen myös Punkaharjun taidekeskus Retretti (1983).¹⁶⁰ Ihmiset matkustavat etelään vaihtelun ja nähtävyyksien, mutta myös lämpimän ja kauniin sään takia. Pyrkimys esittää Savonlinna samalla tapaa houkuttelevana näkyy useimmissa Savonlinnan laivoja esittävissä teoksissa. Sen sijaan taidekeskus Retretti ei pääse mukaan laivamaalauksiin. Tosin entinen taidekeskus on mahdotonta kuvata samaan kuvaan järven kanssa sijaintinsa vuoksi. Risteilyt ovat edelleen tärkeä osa Savonlinnan matkailutarjontaa ja mukaan ovat tulleet esimerkiksi teemariesteilyt. Nykyisin maisemien ihailun ohella risteilyt on esitetty mainonnassa tapahtumina, joissa voi syödä ravintolassa, osallistua erilaisiin ohjelma-numeroihin tai tutustua höyrylaivojen historiaan ja tekniikkaan. Länsimaisten kaupunkien jälkimodernille markkinoinnille tyypillinen pirstaleisuus on ominaista myös Savonlinnan kuvaukselle, toisin sanoen

¹⁵⁹ Vepsäläinen 2007, 97-98.

¹⁶⁰ Vepsäläinen 2007, 112.

kaupunki kuvataan kohteena, jossa on kaikille kaikkea: historiaa, luontoa, palveluita, harrastusmahdollisuuksia, jne.¹⁶¹ 90-luvulla mainostettu hyvä taloudellinen sijainti Venäjän lähellä ja nykyajan ihmisen hyvä arki¹⁶² ei nouse esiin maalauksissa paitsi luonnon osalta, esim. harrastusmahdollisuuksia ei kuvata. Moni Savonlinnan kaupungin laivataideteos kuvaa laivoja nimenomaan niiden historian kautta. Minusta matkailumainonnalle tyypillinen pirstaleisuus näkyy jossain määrin taideteoksissa, joskaan ei kovin voimakkaasti: vain yhdessä maalauksessa (Lähdesmäki 1987, kuva 21) on mukana kulttuuritapahtuma, muutoin taideteokset keskittyvät enimmäkseen neljän aspektin eli luonnon, kaupungin siluetin, perinteisten töiden ja historiallisten höyrylaivojen kuvauksen ympärille.

Sekä talous että luonto näkyvät tarkastelemissani taideteoksissa. Teoksista välittyy mielestäni vahvasti paikallisidentiteetti, esimerkiksi alueelle ennen ja osittain nykyisinkin tärkeät työtehtävät ja ahkerat savolaiset työn touhussa, esim. Aksel Kurimo kuvaa ajoittamattomassa *Saimaalta*-maalauksessa (kuva 17) itäsuomalaisen puuteollisuuden perinteistä työtehtävää, uittoa, ja Pakarisen maalaama teos (kuva 15) esittää lastin purkua satamaympäristössä. Onnukan Laitaatsillan satamaa representoivat akvarellit muistuttavat myös salmessa sijaitsevan kuuluisan telakan olemassaolosta. Lähdesmäen teos (kuva 21) esittää Savonlinnan torin merkittävänä kauppapaikkana ja osoittaa, että Savonlinnassa osataan myös pitää hauskaa ja järjestää tapahtumia.

Taideteoksissa esiintyvät, puuteollisuuteen ja kaupankäyntiin liittyvät laivat viestivät vallasta: metsänomistuksesta ja järven aaltojen valjastamisesta ihmisten tarpeisiin kuljettamaan tavaroita ja matkustajia. Ensio Onnukan maalauksissa (kuvat 19 & 20) kuvattu Laitaatsillan telakka kertoo savonlinnalaisesta laivanrakennuksen perinteestä. Monet laivoihin liittyneet fyysiset työt ovat olleet miesten tehtäviä ja teoksissa kuvatut työntekijät ovatkin miehiä. Kalle Lähdesmäen toria kuvaavassa maalauksessa (kuva 21) naiset saavat pääroolin etualalta ja Taruliisa Warstan serigrafiateoksessa (kuva 22) laivan matkustajille vilkuttava nainen on tärkeä osa tarinaa. Taiteilijat ovat yhtä lukuunottamatta miehiä. Asiaa täytyisi tutkia, jos haluaisi selvittää, onko eri sukupuolten edustajilla toisistaan eroavat tavat kuvata Saimaan höyrylaivoja ja niiden ympäristöä. Teokset kertovat alueen pitkistä

¹⁶¹ Vepsäläinen 2007, 113–114.

¹⁶² Vepsäläinen 2007, 128.

perinteistä ja henkisestä sekä jonkin verran myös materiaalisesta vauraudesta: Savonlinnassa on ollut jo melko kauan kulttuuriperinnön kannalta arvokkaita höyrylaivoja, yritteliäisyyttä ja vetovoimaisia maisemia, jotka houkuttelevat matkailijoita alueelle. Teokset rakentavat alueellista identiteettiä enemmän menneisyyden kuin nykyisyyden kautta. Taideteokset kontekstoivat Savonlinnan ja sen vanhat laivat niiden merkittävään menneisyyteen. Länsimaissa on 1800-luvulta asti pidetty maaseutua paikkana, jonne paetaan kiireistä arkea ja kaupungin hälyä¹⁶³. Kuvaus ideaalista pakopaikasta on voinut kohdistua erilaisiin kohteisiin syrjäseudulta pikkukaupunkiin¹⁶⁴. Kaiken kaikkiaan tarkastelemani taideteokset täyttävät maaseutukuvan ideaalin piirteet: Savonlinna on niissä rauhallinen, nostalginen ja esteettinen.

5.2 Tutkittavien teosten suhde meri- ja järvimaiseman traditioon

Väreiltään haaleassa ja melankolisessa *Savonlinnan satama* -maalauksessa (Eero Lehtikoinen 1942, kuva 14) on jotain samaa kuin Hollannin koulukunnan toisen vaiheen tavassa kuvata säätä ja sen maisemaan luomaa tunnelmaa. Maalaus ei kuitenkaan muutoin näytä kovin paljon vertailumateriaalina käyttämiltäni vanhojen koulukuntien teoksilta. Se muistuttaa epämääräisyydessään pikemminkin impressionistien töitä, esimerkiksi englantilaisen Joseph Mallord William Turnerin myöhäisempää tuotantoa. Teosta tarkastellessa tuntuu, kuin katselisi Savonlinnan matkustajasatamaa sumun läpi. Maalauksessa on sekä pittoreskin että topografisen esteettisen kategorian piirteitä, sillä se on sekä maalauksellinen että kuvaa tunnistettavalla tavalla Savonlinnan satamaa. Lehtikoinen opiskeli Viipurin taiteenystävien piirustuskoulussa¹⁶⁵. Hänen opiskeluaikanaan opettajana toimi Rurik Lindquist¹⁶⁶. Lindquist oli opiskellut Suomen Taideyhdistyksen piirustuskoulussa ja Académie Colarossi ja Julianissa Pariisissa¹⁶⁷. Ei siis vaikuta siltä, että Lehtikoinen

¹⁶³ Short 1991, 77.

¹⁶⁴ Bunce 1994, 4; Short 1991, 41.

¹⁶⁵ Kuvataiteilijamatrikkeli. Eero Lehtikoinen. Luettu 13.10.2022.
<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/eero-lehtikoinen>

¹⁶⁶ Valkonen 1992, 12.

¹⁶⁷ Kuvataiteilijamatrikkeli. Rurik Lindquist. Luettu 13.10.2022.
<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/rurik-lindquist-2>

olisi ottanut ensisijaisesti vaikutteita tyyliinsä Düsseldorfin ja Hollannin koulukunnilta, mutta näen siinä samankaltaisuutta Hollannin koulukunnan merimaalauksen toisen vaiheen tapaan kuvata säätä erilaisten vaaleilla sävyillä tehtyjen valoefektien avulla (esim. kuva 23).

Vaikka *Savonlinnan satama* ei ole erityisen vanha maalaus, sen vanhan paperin pintaa muistuttava keltaisuus saa aikaan vaikutelman iäkkyydestä. Suomalaisille järvimaisemille tyypillisiä on ylhäältä alas avautuva perspektiivi, joka on myös Lehikoisen maalauksessa. Teoksen vaaleus, niukat värit ja impressionistisuus tuovat mieleen esimerkiksi Einar Ilmonin työt, esimerkiksi kuvassa 24 olevan öljymaalauksen. Siinä on luonnoksenomaisuutta, atmösfääri on samankaltainen kuin esimerkiksi Oscar Kleinehin luonnoksessa *Laiva merellä* (kuva 25). Öljymaalaus ei asetu valikoimiini kolmeen esteettiseen kategoriaan: Subliimiksi se ei ole riittävän kunnioitusta herättävä, teoksessa on topografisen piirteitä, mutta kaupunkimiljöön kuvaus ei ole riittävän yksityiskohtaista. Pittoreskin piirteitä maalauksessa on eniten, sillä se on maalauksellinen ja kaunis, mutta pittoreskin ylevä puoli jää puuttumaan.



Kuva 23

Hendrick Staets

Vertrek van een Oost-Indiëvaarder

1626–1659

43,2 x 56,2 cm

Öljy paneelille

National Maritime Museum (Greenwich), Greenwich (Lontoo) , inv./cat.nr BHC0784, 1962-

<https://rkd.nl/explore/images/40090>



Kuva 24

Einar Ilmoni

Saari

1910–1911

70,7 x 88,5 cm

Öljy kankaalle

Katarina ja Leonard Bäcksbackan lahjoituskokoelma, Ateneumin taidemuseo

<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/402613>



Kuva 25
 Oscar Kleinh
Laiva merellä
 1000–2000, lahja 1944
 Hiili ja öljy kankaalle
 Omistaja: Suomen valtio
 Ateneumin taidemuseo
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/475711>

Bruno Pakarisen *Näkymä matkustajasatamasta* -maalauksen (kuva 15) asettelu on melko samanlainen kuin Lehikoisen teoksessa. Molemmissa on hollantilaisen merimaiseman ensimmäiselle kaudelle tyypillinen korkealla siintävä horisontti. Teos muistuttaa Düsseldorfin koulukunnan taidetta, sillä se edustaa romanttista realismia. Maalaus ei kuitenkaan ole yhtä realistinen kuin koulukunnan alkuvaiheiden maalaukset. Düsseldorfin koulukunta kehittyi lopulta Hollannin koulukunnan tavoin kohti etelästä vaikutteensa saanutta maalauksellisempaa ja värikkäämpää kuvaustapaa. Pakarisen maalaus tuokin jonkin verran mieleen Eugen Dückerin myöhäisemmät laivamaalaukset. Hollantilaisen koulukunnan kolmannen vaiheen taiteilija Abraham Storck käytti Pakarisen teoksen tavoin toisinaan kirkkaampia värejä (kuva 26), vaikka suuri osa hänen teoksistaan on suomalaisen maalausta paljon synkempiä, ranskalaisesta maisemataiteesta tuli kirkkaiden värien mukana vahvoja kontrasteja suomalaiseenkin taiteeseen.

Maalauksessa on pittoreskin piirteitä, mutta myös jonkin verran topografista otetta kaupunkiympäristön tarkassa kuvauksessa. Teoksesta, kuten myös Lehikoisen maalauksesta, voi löytää pittoreskin vyöhykkeet: lähimpänä on arkkitehtuurin, tässä

tapauksessa laiva-arkkitehtuurin, vyöhyke, keskivaiheilla on sekä luonnollinen että ihmisten käyttämä järvi ja horisontissa siintää korpivyöhykettä. Kuitenkaan maalaus ei ole käsikirjaesimerkki pittoreskin vyöhykkeistä, sillä maalauksen keskikohta on oikeastaan luonnollisempi kuin uloin alue, jossa koskematonta luontoa näkyy vain pieni kaistale vastarannan talojen takaa. Ihmisen kädenjälki näkyy maalauksessa hyvin vahvasti. Siinä yhdistyy luonnonmaiseman ja kaupunkimaiseman piirteitä, sillä kaupungin ja luonnon limittäisyys on tyypillistä savonlinnalaiselle miljöölle. Maalaus tuo mieleen Flandersissa 1500-luvulla syntyneen veduta-genren¹⁶⁸ (esim. kuva 27), erityisesti satamaveduta-kuvatyyppin.

Venny Soldan-Brofeldtin teokset muistuttavat Pakarisen maalausta lämpimien värien osalta, vaikka Pakarisen tapa maalata on realistisempi siten että tasaista yksiväristä pintaa on vähemmän. Muutenkin rannikon suomenruotsalaisesta taiteesta löytyy useita iloisen värimaailman ansiosta Pakarisen maalausta muistuttavia teoksia, esim. Victor Westerholmin *Mariehamns östra hamn* (kuva 28). Myös Albert Edelfeltin Haikossa maalaamissa teoksissa on samankaltaista tunnelmaa, mutta ne ovat esitystavaltaan realistisempia kuin Westerholmin ja Pakarisen teokset. Jotkin Edelfeltin luonnokset ja uran loppupuolen maalaukset muistuttavat niitä enemmän (esim. kuva 29). Bruno Pakarisen maalaus ei ole aikansa kontekstissa kovin moderni, sillä useat sitä muistuttavat suomalaiset esimerkit ovat muutaman vuosikymmenen vanhempia.

¹⁶⁸ Broby-Johansen 1977, 214.



Kuva 26
 Abraham Storck
Scheepvaart op het IJ voor Amsterdam (Shipping on the IJ near Amsterdam)
 1691
 Öljy kankaalle
 Werkspoormuseum, Amsterdam , inv./cat.nr S0005
<https://rkd.nl/explore/images/54987>



Kuva 27
 Caspar van Wittel
Napels, met gezicht op de haven met in de achtergrond de Darsena
 1712
 56,5 x 110 cm
 Öljy kankaalle
 Sotheby's (Lontoo (Englanti)) 2003-07-10, afb. kleurenreproductie, lotnr. 60
<https://rkd.nl/explore/images/117823>



Kuva 28

Victor Axel Westerholm

Mariehamns östra hamn (Maarianhaminan itäinen satama)

1909

56,2 x 82,2 cm

Öljy kankaalle

Stiftelsen för Åbo Akademis konstsamling, Åbo Akademin säätiö

https://www.finna.fi/Record/aboakademi_taide.4FE05A3D-F3DB-4C7C-980E-20897D7EE65A



Kuva 29

Albert Edelfelt

Nyländska Jaktklubbenin soutusatama Helsingissä

1899

125 x 175,5 cm

Öljy kankaalle

Antellin kokoelmat, Ateneumin taidemuseo

<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/473087>

Aksel Kurimon kaksi *Saimaalta*-maalausta (kuvat 16 & 17) ovat tyylieltään melko realistisia, mutta Pakarisen maalauksen tavoin eivät yhtä valokuvantarkkoja kuin Düsseldorfin koulukunnan alkuvaiheiden mestareiden maalaukset. Etenkin Kurimon ajoittamattomassa teoksessa on myöhemmän vaiheen tunnelmallisuutta. Vuoden 1956 maalauksessa (kuva 16) on Hollannin koulukunnan alkuvaiheille tyypillinen sinertävä värimaailma (kuvat 30 & 31). Maalauksesta kuitenkin puuttuu hollantilaisten maalausten tapa kuvata auringonvaloa, joka kuultaa keltaisena pilvien ja purjekankaan läpi. Teos on klassinen laivamaalaus ja muistuttaa suomalaisista taiteilijoista Oscar Kleinehin teoksia siniharmaan väripaletin ja asettelun osalta. Se ei ole kuitenkaan yhtä fotorealistinen kuin suuri osa Kleinehin merimaalauksista.



Kuva 30

Ludolf Bakhuizen

Hollandse driemaster en andere schepen voor de kust; rechts een aanlegsteiger waar schepen geladen worden
(*Dutch frigate and other ships off the coast; on the right side a pier where ships are loaded*)

1646–1708

34,3 x 48,5 cm

Öljy tammipaneelille

Kunsthalle Bremen, Bremen , inv./cat.nr 13 (catalogus 1913); 13 (catalogus 1939), inv. nr: 13-1856

Johann Heinrich Albersin perintökokoelma 1856–

<https://rkd.nl/explore/images/34043>



Kuva 31

Claes Claesz tai Pieter Mulier

Driemaster in moelikheden in een storm bij de rotsen

1617–1665

28 x 37,9 cm

Öljy kankaalle

Christie's (Lontoo (Englanti)) 2015-04-30, afb. kleurenreproductie, lotnr. 459

15.000 GBP artprice.com (myyntihinta) , attribuoitu Claes Claeszille.

<https://rkd.nl/explore/images/306224>

Aksel Kurimon ajoittamattoman *Saimaalta*-maalauksen (kuva 17) perspektiivi on harvinainen hollantilaisen koulukunnan taiteessa, jossa alus kuvataan tyypillisesti hieman yläviistosta tai sen tasolta. Yhteistä koulukunnan toisen vaiheen kanssa on tunnelman luominen valon ja sään tarkan kuvaamisen avulla, se muistuttaa jopa Hollannin koulukunnan kolmatta vaihetta valon käytön suhteen. Värit ovat kuitenkin toisin päin kuin suurimmassa osassa löytämisiäni hollantilaisissa esimerkeissä, esimerkiksi Willem van de Velden maalauksessa (kuva 32): Kurimo on maalannut taivaan keltaiseksi ja pilvet sinisen ja valkoisen sävyillä, kun taas van de Velden teoksessa taivas on sininen ja pilvet kellansävyiset. Taiteilija vaikuttaa halunneen kuvata maalauksessa rahtialuksen voimaa ja kokoa. Uno Heikkisen teos *Ruoholahden laituri* (kuva 33) representoi Helsingissä sijaitsevaa alusta kulmassa, joka muistuttaa hyvin paljon Kurimon tervahöyrylle valitsemaa esitystapaa. Heikkisen akvarellissaan kuvaaman laivatyyppin mastot ovat erilaiset kuin Kurimon maalauksessa komeilevalla laivalla, mutta kaksikko muistuttaa toisiaan sen verran paljon, että niillä on voinut olla samankaltaisia tehtäviä.



Kuva 32
 Willem van de Velde
Vissersboten op een kalme zee (Fishing boats on a calm sea)
 Noin 1655 (1650–1660)
 67 x 97,5 cm
 Öljy kankaalle
 Yksityiskokoelma Alice Charlotte von Rothschild, Waddesdon
 1898–
 Waddesdon Manor-The Rothschild Collection, Aylesbury , inv./cat.nr 2563
<https://rkd.nl/explore/images/239803>



Kuva 33
 Uno Heikkinen
Ruoholahden laituri
 1954
 10,4 x 14,0 cm
 Akvarelli, kuivamuste
 Helsingin kaupunginmuseo
<https://www.finna.fi/Record/hkm.10A1A862-ED9A-40A6-87DF-24FCA5D7F757>

Höyrykuunari Salama (kuva 18) on Håkan Sjöströmin 70-luvulla maalaama teos, mutta se muistuttaa erittäin paljon perinteisiä merimaisemia poiketen muista kokoelman uudemmissa teoksista. Potkurihöyrylaiva Salama upposi vuonna 1898, kun matkustajalaiva Ilmari törmäsi sen kylkeen, ja Salama jäi järven pohjaan vuosikymmenien ajaksi. Vuonna 1971 höyrykuunari nostettiin ja entisöitiin ja se on 70-luvulta lähtien ollut Savonlinnan maakuntamuseolla museolaivana.¹⁶⁹ Maalaus on tehty pari vuotta Salaman noston jälkeen, varmaankin sen pelastumisen kunniaksi. Taiteilija on mitä luultavimmin pyrkinyt esittämään höyrykuunarin kuvassa sellaisena kuin miltä se näytti aikoinaan käytössä. Sjöström oli koulutukseltaan diplomiekonomi ja hän työskenteli laivojen parissa. Sjöströmistä kehittyi taitava laivamaalari aktiivisen harrastamisen myötä. Hän oli kotoisin Turusta, joten hän lienee ottanut vaikutteita Länsi-Suomen merimaalareilta.¹⁷⁰

Höyrykuunari Salama on maalaus, joka muistuttaa kapteenintauluja (esim. kuvat 34 & 35). Kapteenintaulu on maalattu kapteenille muistoksi hänen aluksestaan aikaan, jolloin kameraa ei vielä ollut tai tekniikka ei ollut vielä levinnyt käyttöön kyseisellä alueella. Aluksi maalaukset tehtiin akvarelleilla, myöhemmin öljyllä. Kapteenintaulu oli tarkka kuvaus aluksesta, laivamuotokuva, ja sen alapuolelle oli yleensä kirjoitettu kaunokirjaimin laivan ja kapteenin nimet. Muutoin taiteilija sai ottaa taiteellisia vapauksia.¹⁷¹ Mielestäni maalaus muistuttaa kapteenintauluja erityisesti tarkkuudessa ja arvokkaassa esitystavassa. Se tuo mieleen hollantilaisen koulukunnan alkuvaiheen pikkutarkkuuden laivojen kuvaamisessa (esim. Vroom 34). Esteettisistä kategorioista se kuuluu mielestäni pittoreskiin: meri ja höyrykuunari ovat vaikuttavia, mutta eivät ole aiheena yhtä suuri kuin vaikkapa subliimin kategorian tyyppiesimerkeissä esiintyvä raju myrsky. Maalauksessa on myös pittoreskille tyypillistä ihanteellisuutta.

¹⁶⁹ Savonlinna. Riihisaari. Museolaivat. S/S Salama. Luettu 11.10.2022.

<https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-salama/>

¹⁷⁰ Upplagsverket. Luettu 13.10.2022.

<https://www.upplagsverket.fi/sv/sok/view-170045-SjoestroemHaakan>

¹⁷¹ Helander. 16.3.2020. Luettu 3.12.2022.

<https://www.helander.com/blogi/kapteenintaulut-toivat-merten-jattilaiset-myos-kotiin/>



Kuva 34
 Hendrick Vroom
Schip in een storm (Ship in a storm)
 Noin 1597 (1595–1600)
 103 x 103 cm
 Öljy kankaalle
 Art dealer Gallery Rob Kattenburg, Heiloo
 2017– TEFAF on esitellyt maalauksen 2017 ja 2018
<https://rkd.nl/explore/images/8765>



Kuva 35
 Heinrich Anders Sophus Petersen
Indiaman
 1870
 64,5 cm x 47 cm
 Öljy kankaalle
 Forum Marinum
<https://www.finna.fi/Record/tmk.164871148306600>

Ensio Onnukan kahdessa akvarellimaalauksessa *Laitaatsillasta* (kuva 19) ja *Sisävesisatama (Laitaatsilta)* (kuva 20) on paljon sekä eroavaisuuksia että yhtäläisyyksiä. Vanhempi kahdesta maalauksesta kuvaa Laitaatsillan laivoja yksityiskohtaisemmin, uudemmassa vaikutelma saadaan luotua varsin eleettömästi ja impressionistisesti. Onnukka opiskeli ennen taiteilijan uraansa opettajaksi ja vuodesta 1958 hän opiskeli Taideakatemian koulussa. Akatemiassa opettivat tuolloin esimerkiksi Sam Vanni, Eva Cederström ja Tapani Raittila. 50-luvulla abstraktin taiteen suomalainen suuntaus oli ekspressiivisempi ja lyyrisempi kuin kansainväliset esikuvat.¹⁷²

Vaikka maalaukset seuraavat ekspressiivisen taiteen perinnettä, vanhempi niistä muistuttaa käyttämistäni vertailukohteista Düsseldorfissa koulukunnan aikakauden loppuvaiheessa vallinnutta ranskalaislähtöistä valöörimaalausta. Valöörimaalauksessa värit ja valo alkoivat olla tarkkaa yksityiskohtien kuvausta keskeisempiä piirteitä. Valöörimaalauksella voidaan Barbizonin koulukunnasta lähtöisin olevan ja Düsseldorfin maisemataiteeseenkin vaikuttaneen tyylin lisäksi viitata myös impressionismiin¹⁷³. Tässä mielessä Onnukan nuorempikin maalaus on valöörimaalaus. Vanhemmassa teoksessa valo ja varjo luovat kolmiulotteisuutta kuten esimerkiksi Jussi Jylängin *Satamassa-vesivärimaalauksessa* (kuva 36). Uudempi teos on muodoiltaan huomattavasti eleettömämpi. Teosten värit ovat muutoin keskenään samankaltaiset, mutta *Laitaatsillasta*-maalauksen värit ovat sävyiltään lämpimämmät kuin myöhemmin maalatussa *Sisävesisatama (Laitaatsilta)* -teoksessa.

Kummankin maiseman asettelu on klassinen: sekä hollantilaisesta että düsseldorfilaisesta koulukunnasta löytyy maalauksia, joissa kuvataan laivoja laiturissa kuten *Laitaatsillasta*-akvarellissa tai satamaa vedestä käsin, ikään kuin laivan tai veneen kyydistä, kuten *Sisävesisatama (Laitaatsilta)* -teoksessa. *Laitaatsillasta*-teos noudattaa pittoreskin vyöhykkeiden klassista järjestystä, toinen Onnukan maalaus taas ei. Suomalaisen taiteen puolelta löytyi useita akvarelleja, joissa laivoja kuvataan yksinkertaisesti ja maalauksellisesti sekä hyödynnetään tyhjää paperia niin että maalatut kohdat korostuvat ja teos saa ikään kuin hengittää

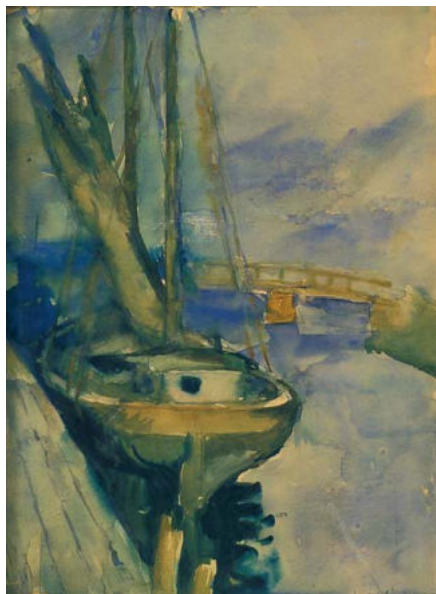
¹⁷² Epressi. Tiedotteet. Valoa ja piilokonstruktioita -taidenäyttely Savonlinnan maakuntamuseossa.. Julkaistu 24.9.2020. Luettu 13.10.2022.

<https://www.epressi.com/tiedotteet/kulttuuri-ja-taide/varia-ja-piilokonstruktioita-taidenayttely-savonlinnan-maakuntamuseossa-25.9.-13.12.2020.html>

¹⁷³ Tieteen termipankki. Valöörimaalaus. Luettu 1.12.2022.

<https://tietentermipankki.fi/wiki/Taidehistoria:val%C3%B6%C3%B6rimaalauksessa>

(esimerkkinä kuva 37). Eero Hyvärisen *Rantamaisema* (kuva 37) on asetelmaltaan melko samanlainen kuin *Sisävesisatama (Laitaatsilta)* -teos.



Kuva 36

Jussi Jylänki

Satamassa

1915

Akvarelli

PAR - Ape Rantaniemen kokoelma, Kemin taidemuseo

https://www.finna.fi/Record/kemintaidemuseo.finnaprovider.mediafiles.fi:KTM%20-%20Kemin%20taidemuseon%20teoskokoelma%2FPAR%20153_1370#versions



Kuva 37

Eero Hyvärinen

Rantamaisema

1962

38,60 x 45,90 cm

Akvarelli

Varkauden kaupungin taidekokoelma, Varkauden museot

<https://piipunjuurella.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-47610>

Kalle Lähdesmäen teos (kuva 21) on ekspressionistien jälkeläinen. Kuitenkin kauniissa, hempeissä väreissä on jotain samaa kuin pittoreskin kategorian maalauksissa, vaikkakin Lähdesmäen maalauksen värit ovat voimakkaammat. Düsseldorfin koulukunnan loppuvaiheen maisemamaalaus, etenkin voimakkaammin näkyvien siveltimenvetojen ja joissain tapauksissa myös värien puolesta muistuttaa Lähdesmäen teosta. Muun muassa Eugen Gustav Dückerin *Sonnenuntergang im Hafen* -teoksen (kuva 38) värimaailma ja siveltimenjälki ovat samankaltaiset kuin Lähdesmäen maalauksessa. Mielestäni Lähdesmäen öljymaalauksen sopisi pittoreskin esteettiseen kategoriaan, sillä se on sekä kaunis että dramaattinen.

Lähdesmäen maalauksessa ihmiset saavat huomattavasti suuremman roolin kuin muissa tutkimusaineiston taideteoksissa. Ihmisjoukko on liikkeessä ja muodostaa eräänlaisen aallon, jota katse seuraa. Vastaavanlaisia asetelmia löytyy vanhasta eurooppalaisesta kuvataiteesta (esim. kuva 39). Löysin yllättävän vähän suomalaisia taideteoksia, jossa olisi laivoja ja ihmispaljous kuten Lähdesmäen maalauksessa. Marcus Collinin *Siirtolaisia Göteborgin satamassa 1914* (kuva 40) on maalattu Lähdesmäen teoksen tavoin ekspressionistisella tekniikalla suurelle suorakuution muotoiselle kanvakselle, mutta väreiltään ja tunnelmaltaan se on kovin erilainen kuin Lähdesmäen teos. Esko Tervosen naivistinen teos *Toripäivä Taulumäellä* (kuva 41) esittää Lähdesmäen maalauksen tavoin markkinoita. Muun muassa erottuva siveltimenjälki, ilmapallot ja etualalla oleskelevat hieman takaapäin kuvatut ihmiset yhdistävät teoksia.

Aarne Ulapan laivan sijasta perämiestä esittävässä, yli 60 vuotta Lähdesmäen teosta vanhemmassa maalauksen tunnelmassa ja tavassa kuvata ihminen on jotain samaa kuin Lähdesmäen maalauksessa (kuva 42). Berndt Lindholmin öljymaalauksessa *Höyrylaiva jäissä* (kuva 43) on samankaltainen taivas kuin Lähdesmäen maalauksessa. Lähdesmäki on asettanut horisontin teokseensa niin, että se kattaa yhden kolmanneksen maalauksesta. Meri- ja järvimaisemissa on yleistä, että taivas peittää joko yhden kolmanneksen tai kahden kolmanneksen kanvaksesta. Harvinaisempaa on, että taivasta ja maata tai merta olisi maalauksessa yhtä paljon.



Kuva 38

Eugen Gustav Dücker

Sonnenuntergang im Hafen

42 x 50 cm

Öljy vanerille

Ei tietoa kokoelmasta

<https://www.mutualart.com/Artwork/Zachod-slonce-w-porcie/B275F6FF61B58F75E9CA9EF974FD4947>



Kuva 39

Sebastiaan Vrancx

Herfst, marktscene in het hart van een dorp (Autumn, market scene in the heart of a village)

noin 1595 (1595-1647)

51,4 x 66,4 cm

Öljy paneelille

Ei tietoa kokoelmasta

<https://rkd.nl/explore/images/258312>



Kuva 40
 Marcus Collin
Siirtolaisia Göteborgin satamassa 1914
 1965
 82 x 100,5 cm
 Öljy kankaalle
 Omistaja: Suomen valtio
 Yrjö ja Nanny Kauniston kokoelma, Ateneumin taidemuseo
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/550454>



Kuva 41
 Esko Tervonen
Toripäivä Taulumäellä
 1987
 75 x 102 cm
 Öljy kankaalle
 Varkauden kaupungin taidekokoelma, Varkauden museot
<https://www.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-46717>



Kuva 42

Aarne Ulappa

Perämies

1924

Ölly kankaalle

PAR - Ape Rantaniemen kokoelma, Kemin taidemuseo

https://www.finna.fi/Record/kemintaidemuseo.finnaprovider.mediafiles.fi:KTM%20-%20Kemin%20taidemuseon%20teoskokoelma%2FPAR%20462%20_1658



Kuva 43

Berndt Lindholm

Höyrylaiva jäissä

1878

47 x 74 cm

Ölly kankaalle

Victoria Laurellin testamenttikokoelma, Ateneumin taidemuseo

<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/396689>

Taruliisa Warstan grafiikan vedos *Vilkutus* (kuva 22) edustaa naivismia, eikä siis muistuta kovin voimakkaasti Düsseldorfin tai Hollannin koulukuntien taidetta. Asetelmaltaan *Vilkutus* on aika samanlainen kuin perinteiset merimaalaukset, mutta jäykempi, teoksen edustamasta taidesuuntauksesta, naivismista, johtuen. Keijo Pesosen teos *Iloinen Varkaus* (kuva 44) kuvaa niin ikään sisävesiristeilyllä olevaa laivaa, jonka matkustajia kansantaiteilija Esa Pakarinen viihdyttää laulaen ja haitaria soittaen. Rannalla kesäpäivää viettävät ihmiset vilkuttavat matkustajille. Teokset edustavat saman genren erilaisia ulottuvuuksia. Pesosen teos on väreiltään ja tunnelmaltaan vielä iloisempi kuin Warstan grafiikan vedos. Warstan tyyli tehdä kuvituksia on herkkä ja hänen teostensa värimaailma ei ole kovin kirkas. Kuvissa on paljon tekstuuria, johon katse kiinnittyy. Pesosen tyyli on suoraviivaisempi, siinä on tasaista pintaa ja vaikka yksityiskohtia on paljon, ne erottaa nopeasti detaljien ja taustan voimakkaan kontrastin ansiosta.

Laiva-aiheista grafiikkaa on tehty niin Suomessa, Saksassa kuin Hollannissakin. Naivismi on melko nuori taidesuuntaus ja siksi Warstan teos muistuttaa eniten vertailumateriaalini uusimpia teoksia. Myös grafiikalla voi saada aikaan monenlaista jälkeä realistisesta pelkistettyyn. Olavi Vihherlehdon teos (kuva 45) on muutoin jäljeltään yksinkertaisempi kuin Warstan, mutta Warstan vedoksessa kaikki yksityiskohdat on kuvattu sivuprofiilissa, mikä saa aikaan esimerkiksi muinaisen Egyptin taiteesta tutun jäykän ja kaksiulotteisen vaikutelman.



Kuva 44
 Keijo Pesonen
Iloinen Varkaus
 2016
 31,5 x 42,5 cm
 Akryylimaalaus
 Varkauden kaupungin taidekokoelma, Varkauden museot
<https://piipunjuurella.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-47598>



Kuva 45
 Olavi Viherlehto
Laiva
 1956
 30 x 40 cm
 Grafiikka, puupiirros
 Jyväskylän kaupungin taidekokoelma, Jyväskylän taidemuseo
<https://www.finna.fi/Record/jtm.158774442260100>

Monet Savonlinnan kaupungin taidekokoelman teoksista edustavat tekoajankohdalleen tyypillisiä, mutta jo pidemmän aikaa tunnettuja taidesuuntauksia. Mikään aineiston teoksista ei ole ollut valmistuessaan uusimpien virtausten aallonharjalla. Teokset ovat siis perinteisempiä kuin osa aikalaisteoksista muualla Suomessa. Osassa tapauksista perinteikkään tyylin valinnan taustalla on voinut olla maalauksen käyttötarkoitus. Esimerkiksi *Höyrylaiva Salama* -maalaus on tehty S/S Salaman noston kunniaksi, joten uskon sen olevan hyvin kohteensa näköinen siitä syystä, että vanhalle laivalle haluttiin takautuvasti maalata oma kapteenintaulun tyylinen muotokuva. Lisäksi erilaiset sattumat ovat vaikuttaneet museoiden kokoelmiin ja niiden erikoistumiseen: esimerkiksi melko lähellä Savonlinnaa sijaitseva Varkauden taidemuseo on erikoistunut Marraskuun ryhmän taideteoksiin ja muuhun modernimpaan taiteeseen. Ainakin yksi syy tähän on se, että museolla on hallussaan muun muassa Rakel Kansasen lahjoittama ekspressionistinen taidekokoelma.

Aineiston teokset ovat erilaisia muunnelmia merimaalauksen perinteisistä kuvatyypeistä. *Merimaisema* esittää merta, jolla laivat purjehtivat. Mielestäni tutkimusaineiston maalaukset eivät edusta kyseistä kuvatyyppeä, koska niissä joko ihmiset tai laivat näyttelevät järveä suurempaa roolia. Lähimmäksi kuvatyyppeä pääsee Aksel Kurimon Saimaalta (1956). *Merellinen tapahtumakuva* esittää meritaisteluja, maihinnousuja ja laivastoparaateja. Useassa tutkimusaineiston teoksessa on käsillä jokin tapahtuma: Kurimon ajoittamattomassa *Saimaalta*-teoksessa uitetaan lautoja, Bruno Pakarisen teoksessa *Näkymä matkustajasatamasta* lastataan laituriin saapuneesta aluksesta tavaraa hevoskärryihin, Taruliisa Warstan grafiikan vedoksessa *Vilkutus* nainen hyvästelee rannasta lähtevän laivan ja Kalle Lähdesmäen maalauksessa nautitaan markkinahumusta. Tapahtumat ovat kuitenkin mittakaavaltaan melko pieniä verrattuna dramaattisiin merimaalauksiin. Kaikki luettelemistani teoksista Lähdesmäen maalausta lukuunottamatta voisivat mielestäni edustaa myös *tietyn laivan kuvaus* -kuvatyyppeä, sillä niissä yksi laiva saa teoksessa selkeästi keskeisimmän roolin.

Myös *Höyrykuunari Salama* on *tietyn laivan kuvaus*. Rannikko- ja jokimaisemia ei mielestäni aineistosta löydy, samoin puuttuvat puhtaasti pelkkää merta kuvaavat teokset (jotka eivät olisi tähän tutkimukseen sopineetkaan). Laitaatsillan sisävesisatamassa toimii telakka, mutta mielestäni Onnukan maalaukset eivät edusta

telakan kuvaus -kuvatyyppiä, sillä niissä ei esitellä laivanrakennusta tai telakan erityisiä piirteitä - ennemmin ne edustavat *satamaveduta*-aihetta, mutta niissä ei ole mielestäni tarpeeksi mahtipontisuutta tai yksityiskohtia, jotta ne olisivat oikeaoppinen esimerkki siitä. Myös Bruno Pakarisen ja Eero Lehikoisen maalaukset voisivat sopia *satamaveduta*-kuvatyyppiin. Lähdesmäen teoksessa ihmisillä on järveä ja laivaa suurempi rooli, joten sitä on aineiston teoksista vaikein verrata perinteisiin merimaalausten tyyppeihin.

5.3 Erilaisten laivatyyppien kuvaus

Bruno Pakarisen *Näkymä matkustajasatamasta* -teoksessa (kuva 15) kuvataan höyrylaiva S/S Savonlinnaa, joka hankittiin aikoinaan vuonna 1903 liikennöimään Savonlinnan ja Lappeenrannan väliä. Saimaan höyrylaiva Osakeyhtiö hankki sen Paul Wahl Co:n Varkauden tehtaalta. S/S Savonlinna saapui tulevaan kotikaupunkiinsa seuraavan vuoden toukokuussa. Laivaliikenne kukoisti vuosina 1905–1916, jolloin Savonlinnan kylpylään saapui runsaasti vallasväkeä Venäjältä. Oopperajuhlat ja muut musiikkitapahtumat paransivat tulosta ja työntekijöiden menestys vilkastutti paikallisliikennettä.¹⁷⁴ Huhtikuussa 1927 sattuneessa tulipalossa Savonlinna-laivan kaikki puuosat paloivat, mutta se päätettiin rakentaa uudelleen¹⁷⁵. Aksel Kurimon *Saimaalta*-teos (1956, kuva 16) kuvaa niin ikään hieman samankaltaista alusta, mutta tummasta väristään päätellen maalauksessa saattaa olla jokin toinen Savonlinnan höyrylaivaston matkustajalaiva, jonkin muun sataman laiva esim. S/S Laitiala tai kyse voi siitä, ettei auringon valo osu suoraan laivaan. Väriävalinta voi johtua myös taiteilijan näkemyksestä. Lehikoisen *Savonlinnan satama*-maalauksessa (kuva 14) on keskellä nähdäkseen S/S Savonlinna tai jokin muu matkustajalaiva, jonka oikealla puolella kelluu tervahöyry; kyseinen alus voisi olla S/S Mikko. Matkustajalaivan vasemmalla puolella on jokin suuri laiva, joka rajautuu osittain maalauksen ulkopuolelle. Maalauksessa laivat kuvataan melko

¹⁷⁴ Grönhagen 1990, 3.

¹⁷⁵ Savonlinna. Riihisaari. Museolaivat. S/S Savonlinna. Luettu 11.10.2022.
<https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-savonlinna/>

impressionistisesti ja värimaailma on muita Savonlinnan satamaa kuvaavia teoksia synkempi.

Myös Taruliisa Warstan grafiikan vedos *Vilkutus* (kuva 22) kuvaa S/S Savonlinnan kaltaista kaksikerroksista Tyyni-matkustajalaivaa. Kyseistä laivatyyppiä kuvataan suurimmassa osassa maalauksissa kauniin poutaisessa säässä. Valittu kuvaustapa voi liittyä siihen, että nykyisin laivojen yleisin tehtävä Saimaalla on tarjota elämyksiä turisteille: kuljettaa heitä ympäri kaunista järviluontoa ja Saimaan kaupunkeja. Pakarisen maalauksessa (kuva 15) on myös häivähdys historian kuvausta, sillä satamassa kelluvasta laivasta puretaan lastia hevoscärryjen kyytiin. On kuin kesä olisi ohi ja turistikaupunki hiljentynyt. Tunnelma on rauhallinen mutta hieman melankolinen. Aksel Kurimon *Saimaalta*-öljymaalaukset (1956) keskittyvät risteilytapahtuman kuvaamiseen. Warstan *Vilkutus*-teoksessa laiva seilaa joko sataman ohi tai on matkalla sinne. Lehikoisen teos puolestaan kuvaa sataman hiljaisena, syksyisin värein. Maalauksessa kuvataan sekä matkustajalaiva (S/S Salama) että tervahöyry (S/S Mikko).

Aksel Kurimon toisen, ajoittamattoman *Saimaalta*-maalauksen (kuva 17) alus muistuttaa mielestäni tervahöyry S/S Mikkoa. Vertailtaessa laivoissa on samanlainen jyrkähkö runko ja myös ohjaamo näyttää samankaltaiselta. Maalauksen aluksen runko on kuitenkin huomattavasti vaaleampi kuin Mikolla. Värierö voi johtua siitä, että S/S Mikko tervataan nykyisin vuosittain samalla kun se saa muun tarvitsemansa huollon¹⁷⁶. Voi myös olla, että Mikko on ollut jossain vaiheessa väliaikaisesti vaalea. Esko Pakkanen nimittäin kertoo, että maalausten ja valokuvien perusteella laivoissa oli alkuaikoina tummat rungot sekä Saimaalla että muilla Suomen vesistöillä. Laivojen vaaleneminen alkoi pienistä höyrysluopeista ja paikallisliikenteen matkustajalaivoista. Osa lähiliikenteen laivoista säilyi kaksivärisinä: rovi oli musta tai tumma ja kansirakenteet valkoiset. Myös vanhoja, suurempikokoisia sekalaivoja maalattiin.¹⁷⁷

Kurimo kuvaa teoksessaan aluksen ihmissilmän tasolta, mikä korostaa sen suuruutta ja mahtavuutta. Maalauksessa sää on kauniin poutainen, taivaan kellertävästä väristä tulee mieleen kesäilta. Niin ikään kesä- tai syysiltaa kuvaavassa Lähdesmäen suurikokoisessa öljymaalauksessa (kuva 21) kuvataan reilun sadan

¹⁷⁶ Savonlinna. Riihisaari. Museolaivat. S/S Mikko. Luettu 11.10.2022.

<https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-mikko/>

¹⁷⁷ Pakkanen 2018, 119.

vuoden takaista Savonlinnan torielämää. Siinä esiintyy jo uponnut *Rapaluoto 1* -alus. Tähän tietoon nojaten maalauksessa on iloisuudestaan huolimatta varsin nostalginen tunnelma. *Rapaluoto 1* ei saa maalauksessa kovin suurta roolia, vaan se toimii markkinakävijöiden vaatteiden lisäksi yksityiskohtana, joka kontekstoi teoksessa kuvattavan tapahtuman menneisyyteen.

Ensio Onnukan akvarelleissa *Laitaatsillasta* ja *Sisävesisatama (Laitaatsilta)* (kuvat 19 & 20) Laitaatsillan sataman tunnelman luominen tuntuu olevan laivojen tarkkaa kuvausta tärkeämpi funktio. Maalausten laivat kuitenkin näyttävät mustavalkean värinsä ja muotonsa perusteella hinaajilta.

Håkan Sjöströmin *Höyrykuunari Salama* -maalaus (kuva 18) kuvaa Savonlinnan museon hallinnoimaa, vuonna 1898 uponnutta alusta. Alus nostettiin ylös Saimaasta vuonna 1971. Rahaa höyrykuunari Salaman korjaukseen hankittiin aluksi myymällä taiteilijoiden Håkan Sjöströmin ja Erkki Riimalan lahjoittamia Salama-julisteita¹⁷⁸. Sjöströmin maalauksessa Salama kyntää urheana läpi aallokkojen ennen joutumistaan törmäyksen uhriksi. Alus on varmaankin haluttu representoida edustavalla ja kunnioittavalla tavalla. Maalaus on selkeä, siitä käy hyvin ilmi aluksen nimi ja detaljit. Se on kuin postikortti, joka esittelee paikan keskeisimmät piirteet, asiat, josta alus halutaan muistettavan.

Matkustajalaivoja representoivat taideteokset edustavat monia eri taidesuuntauksia ja niiden ikähaitari on laaja: sekä aineiston vanhin että nuorin teos kuvaavat matkustajalaivoja. Kyseinen laivatyyppi kuvataan usein poutaisessa säässä joko satamassa tai risteilemässä ulapalla. Poikkeus kuitenkin löytyy: Eero Lehikoisen *Savonlinnan satama* -teos kuvaa Savonlinnan satamaa laivoineen synkeänä ja utuisena. Tosin teoksessa on mukana myös tervahöyry S/S Mikko eli teos ei representoi pelkästään matkustajalaivoja. Bruno Pakarisen *Näkymä matkustajasatamasta* -teoksessa kuvataan matkustaja-aluksen lisäksi sen lastin purkamista. Hevosvoimin tapahtuma urakka paikantaa tapahtuman höyrylaivojen parhaisiin vuosiin, luultavasti 1800-luvun puolelle.

Aineistoa läpikäydessäni huomasin, että järeämpien alusten kuvaamisessa ilmenee tietynlaista jylhyyttä. Aksel Kurimon ajoittamaton *Saimaalta*-maalaus (kuva 17) kuvaa puutavaran kuljetukseen tarkoitettua laivaa, luultavasti joko puurunkoista tervahöyryä tai rautarunkoista höyrylotjaa eli kuramyllyä, ihmissilmän tasolta.

¹⁷⁸ Riimala 1978, 40.

Perspektiivi korostaa laivan kokoa, samoin kuin laivan vieressä seisovat, maalauksen staffaaseina toimivat laivamiehet. Kurimon öljymaalauksessa sää on aurinkoinen, mutta Sjöströmin S/S Salamaa esittävässä teoksessa jylhyden vaikutelma saadaan aikaan sään kuvauksen avulla: *Höyrykuunari Salama* kyntää aallokkoa pilvisessä ja tuulisessa säässä. Suuria rahtialuksia kuvaavat maalaukset ovat realistisia, niissä on paljon vähemmän tyyllillistä hajontaa kuin matkustaja-alusten kuvauksissa.

Tutkimusaineiston ainoat akvarellit *Laitaatsillasta* ja *Sisävesisatama (Laitaatsilta)* representoivat hinaajia kellumassa paikoillaan satamassa tyynessä säässä. Kummankin teoksen on maalannut Ensio Onnukka. *Laitaatsillasta*-teos on kesäinen ja kuvaa lähietäisyydeltä satamalaiturissa olevia aluksia niin, että näyttää kuin katsoja seisoi niiden edessä. *Sisävesisatama (Laitaatsilta)* on impressionistisempi ja kuvaa syksyistä sisävesisatamaa järveltä käsin. Akvarellit siis representoivat samaa paikkaa, mutta toisesta kulmasta ja eri vuodenaikana. Vaikka teoksissa on tyyllillisiä eroja, maalaukset muistuttavat paljon toisiaan. Ne ovat myös samankokoisia. Kumpikin maalaus on esillä kaupunginkirjasto Joelissa, tosin eri huoneissa, ja minun mielestäni niiden voisi jopa katsoa muodostavan teosparin.

6 YHTEENVETO

6.1 Tulokset

Suurimmassa osassa Savonlinnan taidekokoelman taideteoksissa miljöö on kaunis ja kesäinen. Topografisen ja pittoreskin esteettisten kategorioiden piirteet ovat yleisiä tutkimusaineiston taideteoksissa. Topografinen on yleisempi vanhemmissa teoksissa, joissa on hieman hollantilaisen koulukunnan maalausten tunnelmaa. Uudemmissa taideteoksissa on joitain pittoreskin piirteitä, mutta monista niistä puuttuu pittoreskille tyypillinen dramaattinen vastakohtaisuus subliimin ja kauniin välillä. Toisinaan itse jylhä laiva toimii maalauksen subliiminä elementtinä pittoreskissa teoksessa, esimerkiksi Kurimon ajoittamattomassa *Saimaalta*-maalauksessa.

Subliimin piirteet eivät ole kovin yleisiä. Syynä ylevän esteettisen kategorian tyypillisten elementtien puuttumiseen voi olla, että järvi on luonnostaan merta rauhallisempi ympäristö ja Savonlinna kuuluisa kesäkaupunki. Taiteilijat ovat luultavasti halunneet taiteellaan kuvata kaupunkia ja sen laivoja sellaisina kuin ne ovat parhaimmillaan. Taide luo mielikuvia, jotka voivat vahvistaa matkailijoiden toiveita ja ajatuksia paikasta ja tehdä siitä entistä vetovoimaisemman matkakohteen. Koli on yksi parhaista suomalaisista esimerkeistä siitä, kuinka taide voi tehdä jostakin luonnonkohteesta kansallisen ikonin.

Erilaisia alustyyppisiä kuvataan tutkimusaineiston taideteoksissa hieman eri tavoin: Matkustajalaidat poutaisessa säässä luonnon tai satamaympäristön lähetyvillä samoin kuin puurunkoinen Rapaluoto-alue; Höyrykuunari Salama seilaa suuremmassa aallokossa kapteenintaulumaisesti keskiössä vailla yksityiskohtaista ympäristöä; Onnukan maalausten hinaajat on maalattu niukin yksityiskohdintojen korostaessa niiden sijaan Laitaatsillan sisävesisataman tunnelmaa; Kurimon ajoittamattomassa maalauksessa tervahöyry esitetään katsojan tasolta ihailtuna, korostaen sen mahtavaa kokoa.

Taideteoksissa on merimaiseman perinteisten kuvatyyppeiden piirteitä, mutta hyvin harva niistä edustaa yksiselitteisesti vain yhtä niistä. Useimmissa teoksissa vaikuttaa yhdistyneen monen lajityypin piirteitä. Analyysiä vaikeuttaa myös se, että esimerkiksi merellä tapahtuvat taistelut ovat olleet usein järviympäristön tapahtumia

dramaattisempia, jolloin vanhoja kuvatyyppejä on haastava soveltaa järvelle sijoittuvaan, vieläpä vanhoja eurooppalaisia koulukuntia paljon nuorempaan taiteeseen. Arvioni mukaan yleisimpiä Savonlinnan kaupungin taidekokoelmassa esiintyviä merimaiseman kuvatyyppejä ovat yksittäisen laivan kuvaus ja satamavedut, jotka muistuttavat satamaa ja Savonlinnan kaupunkia kuvaavat teokset.

Merelliset tapahtumakuvat ovat aikoinaan kuvanneet useimmin meritaisteluita. Siispä toisenlaiset tapahtumat, esimerkiksi työnkuvaukset, tuskin sopivat genren määritelmään. Savonlinnan laivoja kuvaavissa teoksissa kuitenkin tapahtuu erilaisia asioita, joita huomasin ilmenevän myös vanhoissa veduta-tyypin maalauksissa: Kurimon *Saimaalta*-teoksessa (ajoittamaton) miehet uittavat tukkeja aluksen vierellä, Warstan *Vilkutus* (1998) kuvaa naista vilkuttamassa satamaan saapuvalla laivalla ja Pakarisen *Näkymä matkustajasatamasta* (1943) kuvaa, kuinka kuormaa puretaan S/S Savonlinnan saavuttua kotisatamaansa.

Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheiset teokset ovat keskenään hyvin erilaisia, ja aineiston taideteoksista löytyi piirteitä niin Düsseldorfin ja Hollannin koulukunnista kuin suomalaisesta maisemamaalauksen perinteestäkin. Useat maalaukset muistuttavat Düsseldorfin koulukunnan taiteilijoiden loppuvaiheen töitä, jotka ovat koulukunnan varhaisia teoksia maalauksellisempia, ja esimerkiksi Dückerin maalausten kirkkaat värit lähentelevät jopa pari vuosikymmentä myöhemmin syntyneitä ekspressionismia. Bruno Pakarisen *Näkymä matkustajasatamasta* -maalauksessa (1943) ja Kalle Lähdesmäen nimettömässä teoksessa (1987) on kummassakin edellä mainittuja piirteitä. Pakarisen teos on kuitenkin siveltimenjäljeltään hillitympi kuin esimerkiksi Dückerin 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa maalaama *Fischerboote am Strand*, kun taas Lähdesmäen maalauksen värit ovat Dückerin teosta mahtipontisemmat.

Ekspressionismia tai impressionismia edustavat akvarellimaalaukset vaikuttavat 1900-luvun taitteesta alkaen olleen ensin melko realistisia ja muuttuneen myöhemmin hyvinkin voimakkaan modernistisiksi, mistä esimerkkejä ovat esimerkiksi Kalervo Palsan teokset 70-luvun tienoilta alkaen. Ensio Onnukan akvarellit *Laitaatsillasta* (1979) ja *Sisäovesatama (Laitaatsilta)* (1983) on maalattu useita Palsan surrealistis-naivistisia teoksia myöhemmin, mutta ne ovat perinteisempiä ja edustavat ekspressionismin hillitympää linjaa. Aksel Kurimon *Saimaalta* (1956) ja Håkan Sjöströmin *Höyrykuunari Salama* (1973) muistuttavat Hollannin koulukunnan

alkuvaiheen sekä suomalaisen Oscar Kleinehin 1800-luvulla maalaamia sinisensävyisiä merimaalauksia. Eero Lehikoisen *Savonlinnan satama* (1942) ja Aksel Kurimon ajoittamaton *Saimaalta*-maalaukset sisältävät niin ikään Hollannin koulukunnan piirteitä: Lehikoisen maalauksessa kuvataan säätä toisen vaiheen teosten tavoin ja Kurimon teoksessa on kolmannelle vaiheelle tyypillinen pilvien läpi siivilöityvä auringonvalo. Sen sijaan Hollannin koulukunnan kolmannelle vaiheelle sekä Düsseldorfin koulukunnalle tyypillistä voimakasta kontrastia valon ja varjon välillä ei Savonlinnan taidekokoelman laivateoksissa ole.

Tutkimusaineiston teoksista vain yksi on tehty taidegrafiikan tekniikalla, vaikka laiva-aiheista grafiikkaa löytyi runsaasti muualta Suomesta. Erilaiset maalaustekniikat toisaalta palvelevat vesistökuvausta erinomaisesti mm. maalien nestemäisyyden, kuultavuuden ja levittyvyyden ansiosta. Savonlinnan taidekokoelman laivakuvaukset eivät ole olleet mukana Suomen taiteen suuntausten vaihtumisten etulinjassa, mutta ovat silti ajalleen tyypillisiä: muita samoihin aikoihin ilmestyneitä, samaa taidesuuntausta edustavia töitä löytyy.

Taidekokoelman laiva-aiheiset taideteokset kuvaavat Savonlinnan historiaa monelta kantilta: Niissä esiintyy paikkakunnan tunnettuja aluksia, joista osa toimii yhä museolaivoina, esimerkiksi S/S Savonlinna, S/S Salama ja S/S Mikko. Osassa teoksista kuvataan myös elinkeinoja, jotka ovat olleet menneisyyden savonlinnalaisille tärkeitä, esimerkiksi puiden uittoa, matkustajien ja tavaroiden kuljetusta laivoilla, Laitaatsillan telakkatoimintaa ja kaupankäyntiä markkinoilla. Osaa näistä elinkeinoista harjoitetaan alueella edelleen. Sen sijaan tutkimissani taideteoksissa eivät esiinny matkailuesitteistä tutut Olavinlinna, luonnonsuojeluteemat (70-luku) ja oopperajuhlat. Nykyajan savonlinnalaisia ei taideteoksissa kuvata.

6.2 Tutkimuksen relevanssi: hyödyntämismahdollisuudet käytännössä

Suomalaisesta laivoja representoivasta taiteesta saisi koostettua mielenkiintoisia näyttelyitä. Esimerkiksi Saimaan alueelta tällaiseen näyttelyyn löytyisi materiaalia useista museoista. Näyttely esittelisi paitsi suhdettamme luontoon ja vesiliikenteeseen liittyvään kulttuuriperintöön, myös taidesuuntien ja esteettisen maun muutosta. Laivataide tuo hyvin esille alueen omaleimaisuuden ja osan historiaa, ajan ennen linja-autoja ja junia – höyrylaivojen kulta-ajan. Laivataide yhdistyisi myös luontevasti osaksi suurempaa kulttuurihistoriallista näyttelyä, jossa sille voisi tehdä oman osionsa. Vaihtoehtoisesti Saimaan laivoja representoivaa taidetta voisi esitellä virtuaalinäyttelyssä. Vanhat höyrylaivat kiinnostavat myös nykymatkailijoita, ja monet aluksista risteilevät yhä Saimaalla.

Suomen satamissa järjestetään laivaregattoja vanhoille höyrylaivoille, ja esillä olevia laivoja representoivien maalausten kuvia voisi kerätä esitetaululle tapahtumapaikalle. Laivojen ruumaan voisi myös olla mahdollista rakentaa laivataiteeseen liittyviä näyttelyitä. Esimerkiksi savonlinnalaisen museolaiva S/S Mikon ruumassa on esillä laivan historiaan liittyvä näyttely, joten vastaavaa tilaa voisi varmasti hyödyntää myös taiteen esittelyyn.

6.3 Jatkotutkimuksen aiheita

Mahdollinen jatkotutkimusaihe olisi tehdä laajamittainen selvitys suomalaisista sisävesilaivoista maalaustaiteessa. Tässä tutkielmassa ei ole lainkaan käsitelty esimerkiksi laiva-aiheista veistostaidetta tai Saimaata representoivia mainosjulisteita, joten nekin olisivat mahdollinen tutkimuskohde. Mainosjulisteista on tosin koottu jo esimerkiksi teos *Matkustajalaivoja julisteissa = Passagerfartyg på affischer*¹⁷⁹. Laajempaan tutkimukseen voisi ottaa mukaan vertailuun myös useampia eri koulukuntia, esimerkiksi englantilaisen maisemamaalauksen perinteen tai Ruotsin järviolueiden laivoja kuvaavat taideteokset. Tällöin saataisiin hedelmällisempiä tuloksia sellaisten maalausten kohdalla, jotka eivät tässä tutkimuksessa juurikaan muistuttaneet

¹⁷⁹ Malmberg & Raudsepp 2001.

Düsseldorfin ja Alankomaiden koulukuntia. Tässä tutkielmassa tarkasteltuja maalauksia voisi tutkia myös esimerkiksi vertaamalla niitä Zacharias Topeliuksen kokoamiin kansallisiin maisemakuvastoihin.

Kalle Lähdesmäen Savonlinnan satamaa esittävä maalaus (1987) poikkesi muista Savonlinnan museo Riihisaaresta saamistani taideteoksista siten, että siinä pääosaa näyttelevät ihmiset ja markkinatapahtuma. Olisin mielelläni verrannut maalauksessa näkyvää vanhan ajan savonlinnalaisen väen kuvausta muihin Savonlinnan asukkaita, suomalaisia markkinoita tai satamaympäristössä liikkuvia ihmisiä representoiiviin maalauksiin. En kuitenkaan tehnyt tällaista vertailua kovin paljon, sillä mielestäni analyysi olisi lähtenyt sivuraiteille tutkielman pääfokuksesta eli Saimaan laivojen kuvauksesta Savonlinnan taidekokoelmassa.

Myös renessanssin ajan ja Saimaan kanavan pittoreskeja villakulttuureja voisi vertailla toisiinsa. Taiteilija Aksel Kurimosta löytyi varsin vähän tietoa, joten olisi erittäin kiinnostavaa, jos joku ottaisi asiakseen tutkia hänen vaihteitaan - ehkäpä myös sitä, miten iso rooli laivoilla oli kyseisen taiteilijan elämässä.

TUTKIMUSAINEISTO

Achenbach, Andreas. 1835. *Brandung an felsiger Küste*. 48,5 x 63 cm
 Öljy purjekankaalle. Hamburger Kunsthalle. Bildindex.
<https://www.bildindex.de/document/obj20145942>

Augustson, Göran. 1981. *Vanha laiva*. 50 x 68 cm. Guassi kartongille. Skopin
 kokoelma. Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/620068>

Bakhuizen, Ludolf. 1646–1708. *Hollandse driemaster en andere schepen voor de kust; rechts een aanlegsteiger waar schepen geladen worden (Dutch frigate and other ships off the coast; on the right side a pier where ships are loaded)*. 34,3 x 48,5 cm. Öljy tammipaneelille. Kunsthalle Bremen, Bremen, inv./cat.nr 13 (catalogus 1913); 13 (catalogus 1939), inv. nr: 13-1856 Johann Heinrich Albersin perintökokoelma 1856–. RKD.
<https://rkd.nl/explore/images/34043>

Claesz, Claes tai Pieter Mulier. 1617–1665. *Driemaster in moelijkheden in een storm bij de rotsen*. 28 x 37,9 cm. Öljy kankaalle. Christie's (Lontoo (Englanti)) 2015-04-30, afb. kleurenreproductie, lotnr. 459 15.000 GBP artprice.com (myyntihinta), attribuoitu Claes Claeszille. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/306224>

Collin, Marcus. 1965. *Siirtolaisia Göteborgin satamassa 1914*. 82 x 100,5 cm. Öljy kankaalle. Omistaja: Suomen valtio. Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/550454>

Cuyp, Aelbert. Noin 1650–1655. *Rivergezicht met zeilschepen*. Öljyvärimaalaus paneelille. 30,8 x 42,9 cm. Öljy paneelille. Yksityiskokoelma Fürst von Liechtenstein, Vaduz/Vienna/Feldsberg (Südmähren) 1938 kokoelma muutti Wienistä Vaduziin. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/3219>

Dücker, Eugen Gustav. 1898–1911. *Fischerboote am Strand*. 20 x 46 cm. Öljy paneelille/puulevyllle. Albert-König-Museum. RKD.
<https://rkd.nl/explore/images/226655>

Dücker, Eugen Gustav. *Sonnenuntergang im Hafen*. 42 x 50 cm. Öljy vanerille. Mutual Art.
<https://www.mutualart.com/Artwork/Zachod-slonca-w-porcje/B275F6FF61B58F75E9CA9EF974FD4947>

Edelfelt, Albert. 1899. *Nyländska Jaktklubbenin soutusatama Helsingissä*. 125 x 175,5 cm. Öljy kankaalle. Antellin kokoelmat. Ateneumin taidemuseo.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/473087>

Heikkinen, Uno. 1954. *Ruoholahden laituri*. 10,4 x 14,0 cm. Akvarelli, kuivamuste. Helsingin kaupunginmuseo. Finna.
<https://www.finna.fi/Record/hkm.10A1A862-ED9A-40A6-87DF-24FCA5D7F757>

Hyvärinen, Eero. 1979. *Lehtoniemen laivatelakka vuosisadan vaihteessa*. Kuva 67,2 x 97,3 cm. Öljy. Varkauden kaupungin taidekokoelma. Varkauden museot. Finna.
<https://piipunjuurella.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-45540>

Hyvärinen, Eero. 1962. *Rantamaisema*. 38,6 x 45,9 cm. Akvarelli. Varkauden kaupungin taidekokoelma. Varkauden museot. Finna.
<https://piipunjuurella.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-47610>

Ilmoni, Einar. 1910–1911. *Saari*. 70,7 x 88,5 cm. Öljy kankaalle. Katarina ja Leonard Bäcksbackan lahjoituskokoelma. Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/402613>

Jylänki, Jussi. 1915. *Satamassa*. Akvarelli. PAR - Ape Rantaniemen kokoelma, Kemin taidemuseo. Finna.
https://www.finna.fi/Record/kemintaidemuseo.finnaprovider.mediafiles.fi:KTM%20-%20Kemin%20taidemuseon%20teoskokoelma%2FPAR%20153_1370#versions

Kleineh, Oscar. 1000–2000, lahja 1944. *Laiwa merellä*. Hiili ja öljy kankaalle. Omistaja: Suomen valtio. Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/475711>

Kleineh, Oscar. 1870–1919. *Meri ja purjelaivoja*. 33,5 x 50,5 x 2,2 cm. Öljy kankaalle. Omistaja Suomen valtio, sijainti Holger ja Anita Sprangerin testamenttikokoelmassa. Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/533365>

Liimatainen, Kirsi. Kuvat Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheisista teoksista:

Lehikoinen, Eero. 1942. *Savonlinnan satama*. 26 x 34 cm. Öljy kankaalle. Savonlinnan museo Riihisaari.

Sjöström, Håkan. 1973. *Höyrykuunari Salama*. 50 x 70 cm, kehyksen koko 60 x 80 cm. Öljy kankaalle. Savonlinnan museo Riihisaari.

Lindholm, Berndt. 1878. *Höyrylaiva jäissä*. 47 x 74 cm. Öljy kankaalle. Victoria Laurellin testamenttikokoelma. Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/396689>

Munsterhjelm, Hjalmar. 1880–1889. *Vinterdag i Skärgården (Talvipäivä saaristossa)*. 31,0 x 41,0 cm. Öljy kankaalle. Stiftelsen för Åbo Akademis konstsamling. Åbo Akademin säätio.
https://www.finna.fi/Record/aboakademi_taide.80D9FA01-C376-4BEF-A585-D505C3C150DC?imgid=1

Mähönen, Martti. 2022. Kuvat Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheisista teoksista:

Kurimo (Backman), Aksel. 1956. *Saimaalta*. n. 40 x 40 cm
Ölly kankaalle. Savonlinnan museo Riihisaari.

Kurimo (Backman), Aksel. Ei ajoitettu. *Saimaalta*. n. 40 x 40 cm. Ölly kankaalle. Savonlinnan museo Riihisaari.

Lähdesmäki, Kalle. 1987. (*satama*). n. 1 x 2 m
Ölly kankaalle Savonlinnan museo Riihisaari.

Onnukka, Ensio. 1979. *Laitaatsillasta*. 45 x 53 cm
Akvarelli. Kaupunginkirjasto Joeli.

Onnukka, Ensio. 1983. *Sisävesisatama (Laitaatsilta)*. n. 45 x 50 cm. Akvarelli. Savonlinnan kaupungintalo.

Pakarinen, Bruno. 1943. *Näkymä matkustajasatamasta*. 51 x 62 cm
Ölly kankaalle. 2:84. Lyseon lukio.

Warsta, Taruliisa. 1998. *Vilkutus*, 17/49. n. 21 x 29,7 cm
Grafiikka. Savonlinnan museo Riihisaari.

Palsa, Kalervo. 1971. *Nimetön (maisema)*. 29,5 x 42 cm. Akvarelli paperille. Omistaja: Suomen valtio. Maj-Lis Pitkäsen kokoelma. Kiasma. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/600868>

Pesonen, Keijo. 2016. *Iloinen Varkaus*. Kuvan korkeus: 31,5 x 42,5 cm. Akryylimaalauus. Varkauden kaupungin taidekokoelma. Varkauden museot. Finna.
<https://piipunjuurella.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-47598>

Petersen, Heinrich Anders Sophus. 1870. Kapteenintaulu *Indiaman*; Skeppet *Indiaman* Capt. 64,5 cm x 47 cm. Ölly kankaalle. Forum Marinum. Finna.
<https://www.finna.fi/Record/tmk.164871148306600>

Porcellis, Jan. 1625–1629. *Schepen op een woelige zee (Shipping in choppy waters)*. 54,5 x 88,5 cm. Ölly paneelille/puulevyllle. Yksityiskokoelma The Inder Rieden Collection, Lontoo. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/7205>

Reinikainen, Raimo. 1973. *Laiva*. 20 x 29 cm. Pastelli paperille. Omistaja: Suomen valtio. Säilytyspaikka: Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.
<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/479516>

Ruisdael, Jacob van. n. 1670 (1668–1672). *Landschap met de molen bij Wijk bij Duurstede (Landscape with the mill near Wijk bij Duurstede)*. 83 x 101 cm.
Ölly kankaalle. Rijksmuseum, van der Hoop Collection, Amsterdam. RKD.
<https://rkd.nl/explore/images/51490>

Simberg, Hugo. 1901. *Jäätynyt laiva*. levyn mitat 11,1 x 16,5 cm; lehden mitat 22 x 32,8 cm. Viivasyövytys kuparilevyllä. August ja Lydia Keirknerin taidekokoelma, Ateneumin taidemuseo. Kansallisgalleria.

<https://www.kansallisgalleria.fi/fi/object/567611>

Staets, Hendrick. 1626–1659. *Vertrek van een Oost-Indiëvaarder*. 43,2 x 56,2 cm. Öljy paneelille. National Maritime Museum (Greenwich), Greenwich (Lontoo), inv./cat.nr BHC0784 1962—. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/40090>

Storck, Abraham. 1691. *Scheepvaart op het IJ voor Amsterdam (Shipping on the IJ near Amsterdam)*. Mitat eivät tiedossa. Öljy kankaalle. Werkspoomuseum, Amsterdam, inv./cat.nr S0005. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/54987>

Tervonen, Esko. 1987. *Toripäivä Taulumäellä*. 102 x 75 cm. Öljy kankaalle. Varkauden kaupungin taidekokoelma. Varkauden museot.

<https://www.finna.fi/Record/varkaudenmuseot.pju-46717>

Ulappa, Aarne. 1924. *Perämies*. Öljy kankaalle. PAR - Ape Rantaniemen kokoelma. Kemian taidemuseo. Finna.

https://www.finna.fi/Record/kemiantaidemuseo.finnaprovider.mediafiles.fi:KTM%20-%20Kemin%20taidemuseon%20teoskokoelma%20FPAR%20462%20_1658

Velde, Willem van de. n. 1655 (1650–1660). *Vissersboten op een kalme zee (Fishing boats on a calm sea)*. 67 x 97, 5 cm. Öljy kankaalle. Yksityiskokoelma Alice Charlotte von Rothschild, Waddesdon 1898– Waddesdon Manor-The Rothschild Collection, Aylesbury, inv./cat.nr 2563. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/239803>

Viherlehto, Olavi. 1956. *Laiva*. 40 x 30 cm. Grafiikka, puupiirros. Jyväskylän kaupungin taidekokoelma. Jyväskylän taidemuseo. Finna.

<https://www.finna.fi/Record/jtm.158774442260100>

Vrancx, Sebastiaan. n. 1595 (1595–1647). *Herfst, marktscene in het hart van een dorp (Autumn, market scene in the heart of a village)*. 51,4 x 66,4 cm. Öljy paneelille. Ei tietoa kokoelmasta. <https://rkd.nl/explore/images/258312>

Vroom, Hendrick. 1622. *Schepen voor Hoorn (Ships before Hoorn)*. 105 x 202,5 cm. Öljy kankaalle. Westfries Museum, Hoorn (Pohjois-Hollanti), inv./cat.nr 01729/ A84. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/260>

Vroom, Hendrick. n. 1597 (1595–1600). *Schip in een storm (Ship in a storm)*. 103 x 103 cm. Öljy kankaalle. Art dealer Gallery Rob Kattenburg, Heiloo 2017 - TEFAF on esitellyt maalauksen 2017 ja 2018. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/8765>

Westerholm, Victor Axel. 1909. *Mariehamns östra hamn (Maarianhaminan itäinen satama)*. 56,2 x 82,2 cm. Öljy kankaalle. Stiftelsen för Åbo Akademi konstsamling. Åbo Akademin säätiö. Finna.

https://www.finna.fi/Record/aboakademi_taide.4FE05A3D-F3DB-4C7C-980E-20897D7EE65A

Wittel, Caspar van. 1712. *Napels, met gezicht op de haven met in de achtergrond de Darsena*. 56,5 x 110 cm. Ölly kankaalle. Sotheby's (Lontoo (Englanti)) 2003-07-10, afb. kleurenreproductie, lotnr. 60. RKD. <https://rkd.nl/explore/images/117823>

LÄHTEET

Ahonen, Juha. 1996. "Sinivalkoisilta siiviltä kiiltäville kiskoille : matkailukuljetukset ja niiden markkinointi itsenäisessä Suomessa ennen II maailmansotaa." Pro gradu -tutkielma, Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201009202636>

Amberg, Anna-Lisa. 2003. "Kotini on linnani" – Kartano ylemmän porvoariston omanakuvana. Esimerkkinä Geselliuksen, Lindgrenin ja Saarisen suunnittelema Suur-Merijoki vuodelta 1904. Suomen muinaismuistoyhdistyksen vuosikirja 111.

Andrews, Malcolm. 1999. *Landscape and Western Art*. Oxford: Oxford University Press.

Arthistory. 2022. "Seascape." Luettu 7.11.2022.
<https://www.arthistory.net/seascape/#:~:text=Marine%20art%2C%20on%20the%20other%20hand%2C%20refers%20to,medium%20used%20or%20style%20employed%20by%20the%20artist.>

Auvinen, Sakari. 2013. "Kasvavan liikenteen kannattava kanava: Saimaan kanavan rahtiliikenne autonomian aikana." Väitöskirja, Jyväskylän yliopisto.
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5052-1>

Billion Graves. Luettu 4.1.2023.
<https://billiongraves.com/grave/Axel-Valdemar-Kurimo/30749863>

Broby-Johansen, R. 1977. "Veduta." Teoksessa *Arkitaide - maailmantaide, Euroopan taiteen tyylin kehitys*, 214. Helsinki: Tammi.

Bunce, Michael. 1994. *The Countryside Ideal. Anglo-American Images of Landscape*. Routledge, London.

Buzard, James. 2001. "The Grand Tour and after (1660–1840)." Teoksessa *The Cambridge Companion to Travel Writing*, 45. Cambridge: Cambridge University Press.

Båsk, Erik, Gudrun Müller, Tuija Tervo, Peter Tamm & Juha Nurminen. 2003. *Meritaiteen mestareita – Merimaalauksia 400 vuoden ajalta*. Helsinki: John Nurmisen säätiö: Helsingin kaupunginmuseo: Hakasalmen huvila.

Come to Finland. *Kiertonäyttely: Come to Finland!* Luettu 10.10.2022.
<https://cometofinland.fi/fi/nayttely/>

Crawford, Donald W. 1993. "Comparing natural and artistic beauty." Teoksessa Kemal, Salim & Ivan Gaskell. *Landscape, natural beauty and the arts*, 183 - 198. 1993. Cambridge: Cambridge University Press.

Doran, Robert. 2017. *The Theory of the Sublime from Longinus to Kant*. Cambridge: Cambridge University Press.

Epressi. Tiedotteet. "Valoa ja piilokonstruktioita -taidenäyttely Savonlinnan maakuntamuseossa." Julkaistu 24.9.2020. Luettu 13.10.2022.

<https://www.epressi.com/tiedotteet/kulttuuri-ja-taide/varia-ja-piilokonstruktioita-taidenayttely-savonlinnan-maakuntamuseossa-25.9.-13.12.2020.html>

Eskola, Taneli. 1997. *Teräslintu ja lumpeenkukka. Aulanko-kuvaston muutosten tulkinta.* Musta taide, Helsinki.

Finna. Ensio Onnukka: kutsunäyttely. Luettu 9.1.2023.

<https://www.finna.fi/Record/fikka.3743357>

Finna. Results. Eero Lehtikoinen. Katsottu 5.1.2023.

https://www.finna.fi/Search/Results?lookfor=eero+lehtikoinen&type=AllFields&filter%5B%5D=%7Eformat_ext_str_mv%3A%22%2FWorkOfArt%2F%22

Geni. Bruno Pakarinen. Luettu 9.1.2023.

<https://www.geni.com/people/Bruno-August-Pakarinen/6000000070580797039>

Geni. Gustaf Axel Alfred "Axel" Backman. Viimeksi päivitetty 15.9.2020. Luettu

9.1.2023. <https://www.geni.com/people/Gustaf-Backman/6000000114689025822>

Gjerde, Jan Magne. 2021. "The earliest boat depiction in northern Europe: newly discovered early mesolithic rock art at Valle, northern Norway." Julkaisussa Oxford Journal of Archaeology. Vol 40, Iss.2. 136 - 152.

<https://www.proquest.com/central/docview/2514336546/FF29D9CB409A4A82PQ/8?accountid=11774>

Grönhagen, Juhani. 1990. *S/S Savonlinna – Saimaa Express.* Savonlinnan maakuntamuseo – Saimaa-museo. Savonlinna: Oy Ylä-Vuoksi.

Hanka, Heikki. 2002. Erityisteksti: "Maaliskuun ryhmä." Artikkelissa "Abstraktia luontomystiikkaa", 190. Teoksessa *Pinx: Maalaustaide Suomessa: Maalta kaupunkiin*, toimittajat Helena Sederholm, Heikki Hanka, Marja-Terttu Kiviranta, Soili Sinisalo, Riikka Stewen, Anssi Mäkinen, Saara Salin, Rakel Kallio & Veikko Kallio, 186 - 191. Porvoo: WS Bookwell.

Heinänen, Seija. 2015. "Kuvataide Suomessa 1950- ja 1960-luvuilla." Näyttelystä Ehtiihän sinne Pariisiin myöhemminkin - Kuvataidetta Keski-Suomessa 1947–1973. Jyväskylän taidemuseo. Viitattu 17.11.2022.

<https://ehtiihanparisiin.keskisuomentaide.fi/artikkelit/kuvataide-suomessa/>

Helander. 2020. "Kapteenintaulut toivat merten jättiläiset myös kotiin." Luettu 3.12.2022. Viimeksi muokattu 16.3.2022.

<https://www.helander.com/blogi/kapteenintaulut-toivat-merten-jattilaiset-myos-kotiin/>

Helsingin yliopisto. Luettu 18.11.2022

<https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/24652/Suomen%20taidehistoria%202011.pdf?sequence=5>

Huhtamäki, Ulla. 2011. "Intiimejä keskusteluja luonnon kanssa." Teoksessa *Luonto opettajana: Maisemamaalaus Düsseldorfissa*. Ulla Huhtamäki, Anne-Maria Pennonen & Claudia de Brün, 6 - 7. Helsinki: Valtion taidemuseo, Sinebrychoffin taidemuseo.

Huhtamäki, Ulla, Anne-Maria Pennonen & Claudia de Brün. 2011. *Luonto opettajana: Maisemamaalaus Düsseldorfissa*. Helsinki: Valtion taidemuseo, Sinebrychoffin taidemuseo.

Hylyt. "Rapaluoto 1." Luettu 10.10.2022.
<https://www.hylyt.net/item/rapaluoto-1-2331/>

Hyvönen, Paula. 2001. *Ei vettä rantaa rakkaampaa – järvi kuvataiteessa: Mikkelin taidemuseo 15.6.-9.9.2001, Savonlinnan taidemuseo 28.9.-25.11.2001*. Mikkelin kaupungin museot. Lievestuore: ER-Paino Oy.

Häyrynen, Maunu. 2005. *Kuvitettu maa – Suomen kansallisen maisemakuvaston rakentuminen*. Helsinki: SKS.

Jaatinen, Toimi, toim. 1991. *Saimaa-kirja*. Hämeenlinna: Tammi.

Jensen Adams, Ann. 2002. "Competing Communities in the 'Great Bog of Europe': Identity and Seventeenth-Century Landscape Painting." Teoksessa *Landscape and Power*, toimittaja W.J.T. Mitchell, 35 - 76. (2. p.) Chicago: University of Chicago Press.

Juukaseura. Kotiseutuarkisto. Henkilöt. Eero Lehikoinen. Luettu 9.1.2023.
<https://juukaseura.fi/kotiseutuarkisto/henkilot/eero-lehikoinen/>

Kallio, Rakel. 2002. "Metsälampi kuutamossa." Artikkelissa "Veden kuvajaisia", 41, Jukka Ervamaa, Ville Lukkarinen, Anja Olavinen, Rakel Kallio ja Helena Sederholm. Teoksessa *Pinx: Maalaustaide Suomessa: Maalta kaupunkiin*, toimittaja Helena Sederholm, 38-43. Porvoo: WS Bookwell.

Kallio, Rakel. 1995. "Naivismi." Teoksessa *Taiteen pikkujättiläinen*, 433-434. 3. painos. Porvoo: WSOY.

Kansallisgalleria. Taiteilijaviitekortit. Kalle Lähdesmäki. Luettu 4.1.2023.
http://taiteilijaviitekortit.kansallisgalleria.fi/site/assets/files/26490/lahdesmaki_kalle.pdf

Kartio, Kai. 2003. "Esipuhe." Teoksessa *Oscar Kleineh 1846-1919: Oscar Kleinehin matkassa*, 7, Oscar Kleineh, Christoffer H. Ericsson, Liisa Lindgren, Tuija Tervo ja Kaj Martin. Amos Andersonin taidemuseon julkaisuja, Uusi sarja ISSN 0788-0138; 44. Helsinki: Amos Andersonin taidemuseo.

Kirjasampo. "Warsta, Taruliisa." Luettu 5.10.2022.
https://www.kirjasampo.fi/fi/kulsa/kauno%253AWarsta_Taruliisa#:~:text=Taruliisa%20Warsta%20syntyi%20Helsingiss%C3%A4%20vuonna%201947.%20H%C3%A4n%20opiskeli%20mm.%20Oriveden%20opiston%20lapsille%20kirjoittamisen%20kurssin%20%281990%29

Kivinen, Jussi. 2016. "Sisävesien mikrotonnisto : pienet höyrylaivat Suomen ja erityisesti Kainuun sisävesiliikenteessä 1870-luvulta 1960-luvulle." Väitöskirja, Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-6857-1>

Kleineh, Oscar, Christoffer H. Ericsson, Liisa Lindgren, Tuija Tervo & Kaj Martin. 2003. *Oscar Kleineh 1846–1919: Oscar Kleinehin matkassa*. Amos Andersonin taidemuseon julkaisuja, Uusi sarja ISSN 0788-0138; 44. Helsinki: Amos Andersonin taidemuseo.

Konttinen, Riitta. 2002. "Fanny Churberg." Teoksessa *Pinx: Maalaustaide Suomessa: Maalta kaupunkiin*, toimittaja Helena Sederholm, 32-37. Porvoo: WS Bookwell.

Kuisma, Markku. 2013. *Suomen poliittinen taloushistoria 1000-2000* (2., korj. p.). Helsinki: Siltala.

Kuusisto, Esko. 1999. *Elävä Saimaa*. Helsinki: Tammi.

Kuvasto. Taiteilijaluettelo. Luettu 9.1.2023.

<https://kuvasto.gruppo.fi/e-asiointi/index.php?page=taiteilijaluettelo>

Kuvataiteilijamatrikkeli. 2004. "Bruno Pakarinen." Luettu 10.10.2022.

<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/bruno-pakarinen-2>

Kuvataiteilijamatrikkeli. 2004. "Eero Lehikoinen." Luettu 5.10.2022.

<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/eero-lehikoinen>

Kuvataiteilijamatrikkeli. 2004. "Hjalmar Munsterhjelm." Luettu 6.10.2022.

<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/hjalmar-munsterhjelm>

Kuvataiteilijamatrikkeli. 2004. "Rurik Lindquist." Luettu 17.11.2022.

<https://kuvataiteilijamatrikkeli.fi/taiteilija/rurik-lindquist-2>

Lastenkirjainstituutti. Kuvittajat. Eero Lehikoinen. Luettu 9.1.2023.

<https://lastenkirjainstituutti.fi/kuvittaja/eero-lehikoinen>

Laurén, Kirsi. 2006. "Suo - sisulla ja sydämellä: Suomalaisten suokokemukset ja -kertomukset kulttuurisen luontosuhteen ilmentäjinä." Väitöskirja, Joensuun yliopisto. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Lempinen-Vesa, Riitta-Leena. 2020. "Legendaarisen Ensio Onnukan upeat maalaukset vihdoin esille: "Taiteeseen pitää rakastua", sanoi vuonna 2015 poismennyt taidemaalari, taidelukion uranuurtaja." Itä-Savo. Julkaistu 24.9.2020. Päivitetty 25.9.2020. Luettu 7.1.2023. <https://www.ita-savo.fi/paikalliset/3853069>

Liimatainen, Kirsi. 2023. Tietoa Savonlinnan kaupungin taidekokoelman laiva-aiheiset teokset tehneistä taiteiljoista keskustelussa "Saimaa-kuvat." Yksityinen sähköpostiviesti 2.1.2023. Viestin saaja: Helmi Mähönen.

Liimatainen, Kirsi. 2022. Tietoa Savonlinnan kaupungin taidekokoelmasta ja Riihisaaren tallennuksen painopistealueesta keskustelussa "Saimaa-kuvat." Yksityinen sähköpostiviesti 9.12.2022. Viestin saaja: Helmi Mähönen.

Lindberg, Peter, Bert Engblom, Jaakko Tikka, Guy Mickelsson, Stuart Foley & T. Malmberg. 2018. *Sailing ships and steaming vessels from Abraham Rydberg to Åbo: A cavalcade of ships portraits belonging to the Shipmasters Society of Turku and Nautical Club*. Turku: Skeppsbefälhafvareföreningen i Åbo / Turun laivapäällikköyhdistys.

Lukkarinen, Ville. 2004. Alaluku "Korkealta nähty järvimaisema." Luvussa "Kansallisen maiseman vertauskuvallisuus ja ympäristön tila." Teoksessa *Suomikuvasta mielenmaisemaan – Kansallismaisemat 1800- ja 1900-luvun vaihteen maalaustaiteessa*, Ville Lukkarinen & Annika Waenerberg, 38. Helsinki: SKS: Taidekoti Kirpilä.

Lukkarinen, Ville & Annika Waenerberg. 2004. *Suomi-kuvasta mielenmaisemaan: Kansallismaisemat 1800- ja 1900-luvun vaihteen maalaustaiteessa*. Helsinki: SKS: Taidekoti Kirpilä.

Malmberg, Thure & Peter Raudsepp. 2001. *Matkustajalaivoja julisteissa = Passagerfartyg på affischer*. Raud Publishing.

Markkanen, Erkki. 1991. "Imatrasta Saimaan seuduksi – Matkailun kehityslinjoja." Teoksessa *Saimaa-kirja*, toimittaja Toimi Jaatinen, 139 - 143. Helsinki: Tammi.

Mattila, Kaija. 2023. "Rautjärven kirkon alttaritaulun maalaaja Eero Lehikoinen – Juukalaissyntyinen kuvataiteilija." Vaarojen Sanomat. Julkaistu 3.1.2023. Luettu 5.1.2023.

<https://vaarojensanomat.fi/verkkolehti/uutiset/uutinen/rautjarven-kirkon-alttari-aulun-maalaja-eero-lehikoinen-juukalaissyntyinen-kuvataiteilija>

Merihistoria. 2014. "Näyttely Nurmeksessa: Håkan Sjöströmin laiva-aiheisia maalauksia 19.5.-22.8.2014." Lisätty 18.5.2014. Luettu 10.10.2022.

<http://www.merihistoria.fi/tapahtumat/209/>

Merikeskus Vellamo. 2022. *Ihanuuksien ihmemaa – maisemia Ateneumin kokoelmista 22.4.-30.10.2022* -näyttely. Luettu 2.12.2022.

<https://www.merikeskusvellamo.fi/ihanuuksien-ihmema/>

Michel, Émile. 2012. *Landscapes*. New York: Parkstone Press International.

Mitchell, W. J. T., toim. 2002. *Landscape and Power*. Chicago: University of Chicago Press cop.

Mutikainen, Isto. 2004. "Sinisen kullan kimallus: Pohjois-Karjalan järvet symbolisena matkailuresurssina." Pro gradu -tutkielma, Joensuun yliopisto.

Myrone, Felicity. *British topography: 'Our real national art form'?* Luettu 10.11.2022.
<https://www.bl.uk/picturing-places/articles/british-topography-our-real-national-art-form>

Nikolov, Russalka. 2003. "Merimaalauksen synty Hollannissa 1600-luvulla." Teoksessa *Meritaiteen mestareita – Merimaalauksia 400 vuoden ajalta*, Båsk, Erik, Gudrun Müller, Tuija Tervo, Peter Tamm & Juha Nurminen, 28 - 45. Helsinki: John Nurmisen säätiö: Helsingin kaupunginmuseo: Hakasalmen huvila.

Nikolov, Russalka, 2003. "Merimaalauksen varhaisvaiheet: Vesi ja laivat historian valossa." Teoksessa *Meritaiteen mestareita – Merimaalauksia 400 vuoden ajalta*, Båsk, Erik, Gudrun Müller, Tuija Tervo, Peter Tamm & Juha Nurminen, 22 - 27. Helsinki: John Nurmisen säätiö: Helsingin kaupunginmuseo: Hakasalmen huvila.

Nikolov, Russalka. 2003. "Mitä merimaalaus on?" Teoksessa *Meritaiteen mestareita – Merimaalauksia 400 vuoden ajalta*, Båsk, Erik, Gudrun Müller, Tuija Tervo, Peter Tamm & Juha Nurminen, 20 - 22. Helsinki: John Nurmisen säätiö: Helsingin kaupunginmuseo: Hakasalmen huvila.

Nurminen, Juha. 2003. "Johdanto." Teoksessa *Meritaiteen mestareita – Merimaalauksia 400 vuoden ajalta*, Båsk, Erik, Gudrun Müller, Tuija Tervo, Peter Tamm & Juha Nurminen, 12 - 19. Helsinki: John Nurmisen säätiö: Helsingin kaupunginmuseo: Hakasalmen huvila.

Nuutinen, Aaro A. 1936. *Saimaa*. Lönnrot Projekt.
<http://www.lonnrot.net/valmiit.html>

Ockenström, Lauri & Katja Fält. 2012. "Ikonografia." Teoksessa *Taidetta tutkimaan: Menetelmiä ja näkökulmia*, toimittajat Annika Waenerberg & Satu Kähkönen, 189-208. Jyväskylä: Kampus Kustannus. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-8610-0>

Paaskoski, Jyrki. 2002. *Viipuriin ja maailmalle – Saimaan kanavan historia*. Keuruu: Otava.

Pakkanen, Esko, Antti Aho, Ari Juva, Jussi Kivinen, Martti Myllylä, Lauri Pakkanen, Eero Puranen, Juhani Valanto & Rami Wirrankoski. 2018. *Höyrylaivojen Suomi*. Porvoo: Suomen Höyrypursiseura Oy: Bookwell Oy.

Pennonnen, Anne-Maria. 2011. "Düsseldorf - maisemamaalauksen luvattu maa." Teoksessa *Luonto opettajana: Maisemamaalaus Düsseldorfissa*, Ulla Huhtamäki, Anne-Maria Pennonen & Claudia de Brün, 10-64. Helsinki: Valtion taidemuseo, Sinebrychoffin taidemuseo.

Pöykkö, Kalevi. 1984. "Suomalaisen maisemataiteen kansallisista piirteistä." Teoksessa *Löytöretki maisemaan. Suomalaisuus kuvataiteessa 1700-luvulta nykypäivään*. Näyttely 188 Tampereen taidemuseossa 17.9.-20.11.1984. Tampereen taideyhdistys ry:n julkaisu VII.

Rautio, Jenni. 2007. "Savonlinna kulttuurimatkailukohteena: Tarkastelussa matkailijoiden mielikuvat ja kokemukset kesäkaupungista." Pro gradu -tutkielma. Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-2007125>

Riimala, Erkki. 1978. *Saimaa ja Salama*. Savonlinna: Saimaan purjehdusmuseoyhdistys.

Ruskin, John. 1976. *Ruskin's Venice*. Toimittanut Arnold Whittick. New York: The Whitney Library of Design.

Sahari, Aaro. 2018. "Valtio ja suurteollisuuden synty : Laivanrakennusteollisuuden kehittyminen yhteiskunnallisissa teknopoliittisissa järjestelmissä Suomessa 1918–1954." Monografiaväitöskirja, Helsingin yliopisto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-51-4615-1>

Sakari, Marja. "1900-luvun kuvataide. 1970-luku. Suuntauksia ja taiteilijoita 1980-luvulta nykypäivään". Teoksessa *Suomen taidehistoria*, runkomoniste, 52 - 53.

Savonlinna. "S/S Salama". Luettu 30.11.2022. <https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-salama/>

Savonlinna. "S/S Savonlinna." Luettu 11.10.2022. <https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-savonlinna/>

Savonlinna. "S/S Mikko." Luettu 11.10.2022. <https://www.savonlinna.fi/riihisaari/museolaivat/s-s-mikko/>

Savonlinna. 2020. "Taidenäyttely: Ensio Onnukka – Väriä ja piilokonstruktioita. Julkaistu 12.10.2020. Luettu 10.10.2022. <https://www.savonlinna.fi/riihisaari/2020/10/12/taidenayttely-ensio-onnukka-varia-ja-piilokonstruktioita/>

Savonmaa. 2014. "Kadonneen Savonlinnan kaupunkinäkömät heräsivät putkassa." Julkaistu 3.1.2014. Luettu 4.1.2023. <https://savonmaa.fi/article/kadonneet-savonlinnan-kaupunkinakymat-herasivat-putkassa/>

Sederholm, Helena, Heikki Hanka, Marja-Terttu Kiviranta, Soili Sinisalo, Riikka Stewen, Anssi Mäkinen, Saara Salin, Rakel Kallio & Veikko Kallio, toim. 2002. *Pinx: Maalaustaide Suomessa: Maalta kaupunkiin*. Porvoo: WS Bookwell.

Shields, Rob. 1991. *Places on the Margin. Alternative Geographies of Modernity*. Routledge, London.

Short, John R. 1991. *Imagined Country. Society, Culture and Environment*. Routledge, London.

SKR. Hankkeet. Palkinnot ja mitalit. Maakuntarahastojen palkinnot. Etelä-Savo. Luettu 9.1.2023.

<https://skr.fi/hankkeet/palkinnot-ja-mitalit/maakuntarahastojen-palkinnot/es>

Slideshare. 2018. Savonlinnan matkailun kasvuohjelma 2018–2021, 5-6. Julkaistu 6.11.2018. Luettu 12.9.2022.

[https://www.slideshare.net/slnsoske/savonlinnan-matkailun-kasvuohjelma-20182021#:~:text=Matkailijamäärien kehitys Savonlinnan matkailu kasvoi erityisesti 2010 alkaen.n. 40 000 yöpymisellä talouskriisin seurauksena vuodesta 2013.](https://www.slideshare.net/slnsoske/savonlinnan-matkailun-kasvuohjelma-20182021#:~:text=Matkailijamäärien%20kehitys%20Savonlinnan%20matkailu%20kasvoi%20erityisesti%202010%20alkaen.n.%2040%20000%20yöpymisellä%20talouskriisin%20seurauksena%20vuodesta%202013.)

Stechow, Wolfgang. 1981. *Dutch Landscape Painting of the Seventeenth Century*. Oxford: Phaidon Press.

STT info. Tiedote. Olavinlinnasta Orivirran sillalle – Taidetta muuttuneesta Savonlinnasta. Julkaistu 18.11.2018. Luettu 9.1.2023.

<https://www.sttinfo.fi/tiedote/olavinlinnasta-orivirran-sillalle-taidetta-muuttuneesta-savonlinnasta?publisherId=59898475&releaseId=69846232>

Taidekeskus Väinölä. 2022. Luettu 20.11.2022.

<https://taidekeskusvainola.fi/etusivu/>

Tapahtumainfo. Tapahtuma. Länsi-Savon kokoelma - Lehtitalon taidetta. Julkaistu 2016. Luettu 9.1.2023.

<https://tapahtumainfo.fi/tapahtuma/2016/02/lansi-savon-kokoelma-lehtitalon-taidetta/147889>

Tervo, Tuija. 2003. "Matkalla Oscar Kleinehin kanssa." Teoksessa *Oscar Kleineh 1846–1919: Oscar Kleinehin matkassa*, Oscar Kleineh, Christoffer H. Ericsson, Liisa Lindgren, Tuija Tervo & Kaj Martin, 8 - 55. Amos Andersonin taidemuseon julkaisuja, Uusi sarja ISSN 0788-0138; 44. Helsinki: Amos Andersonin taidemuseo.

Tervo, Tuija. 2002. "Tyyntä ja myrskyä." Teoksessa *Pinx: Maalaustaide Suomessa: Maalta kaupunkiin*, toimittaja Helena Sederholm, 122 - 125. Porvoo: WS Bookwell.

The Art Story. Movements. Die Brücke. Luettu 3.12.2022.

<https://www.theartstory.org/movement/die-brucke/>

Tieteen termipankki. Valöörimaalaus. Luettu 1.12.2022.

<https://tieteentermipankki.fi/wiki/Taidehistoria:val%C3%B6%C3%B6rmaalaus>

Turku Steamers. Luettu 9.1.2023.

<http://www.turkusteamers.com/oheistietoa/henkiloita/hokku/hokku.html>

Uddström, Annika & Tapio Heikkilä. 2022. "Maisemapäivä kutsuu kokemaan ja kuvaamaan maisemaa." Ympäristöministeriö. Valtioneuvosto. Julkaistu 5.9.2022. Luettu 16.1.2023.

<https://valtioneuvosto.fi/-/1410903/maisemapaiva-kutsuu-kokemaan-ja-kuvaamaan-maisemaa>

Uppslagsverket. Luettu 13.10.2022.

<https://www.uppslagsverket.fi/sv/sok/view-170045-SjoestroemHaakan>

Utajärvi. Ruukkiyhteisö. Luettu 9.1.2023.

<https://www.utajarvi.fi/download.php?id=110&type=101>

Valkonen, Markku & Pekka Niemelä. 2017. *Vaelluksia maisemaan: Taiteen mestarit meren äärellä*. Helsinki: John Nurmisen säätiö: Lönnberg Painot.

Valkonen, Onni. 1992. "Taideyhdistyksen perustaminen." Teoksessa *Viipurin Taiteenystävät 1890–1940*, Olli Valkonen, 12. Sipoo: Viipurin Taiteenystävät.

Valkonen, Tuulikki. 2001. *Romanttiset maisemat*. Hämeenlinna: Tammi.

Vallius, Antti. 2013. "Kuvien maaseutu: Maaseutumaisemakuvaston luomat mielikuvat suomalaisesta maaseutukulttuurista." Väitöskirja, Jyväskylän yliopisto.

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5188-7>

Vepsäläinen, Mia. 2007. "Tarjolla Saimaan Venetsiat: Savonlinna ja Varkaus esimerkkeinä paikkakuvauksen kietoutumisesta ylipaikallisen ja paikallisen historiallisiksi kudelmiksi." Väitöskirja, Itä-Suomen yliopisto.

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-458-966-6>

Visit Savonlinna. "Höyrylaivat." Luettu 11.10.2022.

<https://visitsavonlinna.fi/hoyrylaivat/>

Waenerberg, Annika. 2004. Alaluku "Taiteilija ja turismi." Luvussa "Syysmaisema vai kansallismaisema – Eero Järnefeltin Kolin kuvien tarkennetut kehukset." Teoksessa *Suomikuvasta mielenmaisemaan – Kansallismaisemat 1800- ja 1900-luvun vaihteen maalaustaiteessa*, Ville Lukkarinen & Annika Waenerberg, 244-246. Helsinki: SKS: Taidekoti Kirpilä.

Warsta. Luettu 9.1.2023. <http://www.warsta.com/taideellinen.html>

Wasastjerna, Camilla. 2002. "Gösta Diehl." Teoksessa *Pinx: Maalaustaide Suomessa: Maalta kaupunkiin*, toimittajat Helena Sederholm, Heikki Hanka, Marja-Terttu Kiviranta, Soili Sinisalo, Riikka Stewen, Anssi Mäkinen, Saara Salin, Rakel Kallio & Veikko Kallio, 266 - 269. Porvoo: WS Bookwell.

Web Gallery of Art. "Vroom, Dutch family of artists: Cornelis Hendricksz Vroom the Elder." Luettu 2.1.2023. <https://www.wga.hu/frames-e.html?/html/v/vroom/>

Wikiart 1.9.2011. Adoration of the Magi. Luettu 16.11.2022.

<https://www.wikiart.org/en/tintoretto/the-adoration-of-the-magi-1582>

WorldCat Identities. "Michel, Emile 1828–1909." Luettu 5.10. 2022.

<https://www.worldcat.org/identities/lccn-n82236333/>