

Parkki Sigynin monet merkitykset

Lahoavan museolaivan kohtalo sanomalehtijuttujen ja kyselyvastaajien näkökulmasta

Petra Vilkkula

Pro gradu -tutkielma

Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma

Kulttuuriperinnön tutkimus

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Turun yliopisto

huhtikuu 2026

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu

Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

Pro gradu -tutkielma

**Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkimus, Kulttuuriperintö
Petra Vilkkula**

Parkki Sigynin monet merkitykset – Lahoavan museolaivan kohtalo kyselyvastaajien ja sanomalehtijuttujen näkökulmasta

Sivumäärät: tutkielman sivumäärä 74, liitteiden sivumäärä 5

Tässä Pro gradu -tutkielmassa tutkin museolaiva Sigynin materiaalisia merkityksiä. Päättökysymykseni on, millainen materiaallinen merkitys museolaiva Sigynillä on tai ei ole. Lisäksi tutkin, onko sillä merkitystä, että Sigyn sijaitsee nimenomaan Turun Aurajoessa ja muuttaisiko digitointi Sigynin materiaalisia merkityksiä. Näiden kysymysten kautta haluan selvittää, millaisena ihmiset näkevät nämä materiaaliset merkitykset vai onko sillä edes väliä, onko Sigyn materiaalisesti olemassa.

Aineistona käytän Kansalliskirjaston digiaineistossa olevaa sanomalehtiaineistoa Sigyniä koskien sekä itse tuottamaani verkkokyselyä. Aineiston kautta minun tarkoitus vastata tutkimuskysymyksiini ja tarkastella, millainen merkitys Sigynin materiaalisuudella on ollut 1900-luvulta nykypäivään. Menetelmänä käytän molempiin aineistoihini lähilukua ja sanomalehtiaineistoon lisäksi tyypittelyä.

Keskeiset tutkimustulokset osoittavat, että Sigynillä on materiaalista merkitystä sen koko museolaiva-aikanaan. Sanomalehtiaineisto osoittaa, että Sigynin merkitys materiaalisena museo-objektina on merkittävä, koska se tuo tietoa muun muassa valtameripurjehdusajoista ja laivan omasta historiasta. Kyselyaineisto taas kertoo, miten nykyään Sigyn koetaan materiaalisena kokemuksena ja moniaistisena paikkana, joiden kautta opitaan ja ymmärretään esimerkiksi historiasta ja millaista laivalla on ollut työskennellä.

Kyselyvastaajien mukaan moniaistilliset kokemukset ovat tärkeitä, koska niiden kautta saa kuvan elämästä laivalla ja pääsee konkreettisesti näkemään ja kokemaan laivan. Sigynin nähdään suurimmaksi osaksi kuuluvan Turun Aurajoen maisemaan ja sen halutaan pysyvän osana sitä. Sigyn myös koetaan osaksi turkulaista kulttuuria, mutta osa vastaajista myös toteaa, ettei laiva olisi osa paikallista kulttuuria, koska esimerkiksi se ei ole turkulainen tai edes suomalainen laiva. Digitaalisuus ja digitointi koetaan sekä positiivisena että negatiivisena, koska digitaalisuus mahdollistaa uusia tapoja ymmärtää Sigynistä ja lisää esteettömyyttä, mutta se myös vähentää moniaistillisiä kokemuksia ja pienentää kokemuksen määrää.

Avainsanat: digitaalisuus, kulttuuriperintö, maisema, materiaalisuus, merimieskulttuuri, merkitys, moniaistillisuus, museolaiva, Sigyn, Turku

Sisällysluettelo

1	Johdanto	5
1.1	Aiheen esittely ja tutkimuskysymykset	5
1.2	Keskeiset käsitteet	6
1.3	Aineistot ja menetelmät	9
1.4	Aiempi tutkimus	13
2	Sigynin historia	15
2.1	Ruotsin valtakunnan kauppalaivana	15
2.2	Arki valtamerimatkoilla	21
2.3	Sigyn siirtyy Ahvenanmaalle	24
3	Suomen ensimmäinen museoitu laiva	26
3.1	Museointiprosessi ja saapuminen Turkuun	28
3.2	Sigynin telakointi 1970-luvulla	30
3.3	Sigynin kunnostus vuosina 2018–2020	37
4	Sigynin materiaalisuuden merkitys	40
4.1	Sigyn historiallisena esineenä	41
4.2	Materiaalinen merkitys aistien kautta	44
4.3	Sigynin merkitys Turulle ja paikalliselle kulttuurille	53
4.4	Digitaalinen vaikutus Sigynin materiaaliseen merkitykseen	60
5	Yhteenveto	67
	Lähteet	70
	Liitteet	75
	Liite 1. Museolaiva Sigynin materiaalinen merkitys -kysely	75

1 Johdanto

1.1 Aiheen esittely ja tutkimuskysymykset

Olin pitänyt kesätöissä ollessani museolaiva Sigynillä pienelle ryhmälle opastuksen, jonka loppupuolella keskustelimme muutaman henkilön kanssa Sigynin tulevaisuudesta ja siitä, miten se olisi tärkeää säilyttää. Opastuksen jälkeen minua alkoi oitis kiinnostamaan enemmän Sigynin matka Suomen ensimmäiseksi museoiduksi laivaksi eli miten ja miksi se on päätynyt kaikkien reittien kautta Turkuun. Toisaalta kiinnostuin myös laivan tulevaisuudesta: mikä olisi sen kohtalo ja olisiko se tulevaisuudessakin edelleen paikallaan Turun maisemissa. Aluksi en ajatellut, että tuossa hetkessä syntyi tulevan graduni aiheen ensimmäinen ajatus, mutta jätin sen mieleen, jos siitä saisi tutkimuksen aikaiseksi. Olen kuitenkin ollut jo pitkään kiinnostunut kulttuuriperinnöstä ja erilaisten perinteiden ja perintöjen merkityksistä, joten Sigynin valitseminen tutkimusaiheekseni tuntui luontevalta.

Lopulta lähdin työstämään ajatusta eteenpäin, jolloin syntyi ajatus siitä, mitä Sigyn oikeastaan merkitsee ihmisille vai merkitseekö ollenkaan. Samalla ideoinnissa korostuivat myös Turun rooli ja merkitys Sigynin sijainnissa sekä digitaalisuuden vaikutukset museoesineeseen. Vaikka nämä aiheet ohjasivatkin aiheen valintaa, Sigynin tilanteen ajankohtaisuudella oli myös vaikutuksensa: Sigynin tämänhetkinen tilanne on kriittinen ja laiva lahoaa nopeammin kuin sitä ehditään korjaamaan. Ajankohtaisuus sai minut miettimään Sigynin merkitystä nimenomaan materialistisesta näkökulmasta eli mitä kaikkea se kertoo menneisyydestä, merimieskulttuureista ja laivanrakentamisesta museoituna objektina. Toisaalta samalla minua alkoi kiinnostamaan myös se, voisiko näitä tietoja edelleen ymmärtää, jos laivaa ei olisi enää materiaalisessa muodossa.

Päätutkimuskysymykseni on, millainen materiaallinen merkitys museolaiva Sigynillä on tai ei ole. Muita tutkimuskysymyksiäni ovat, onko sillä merkitystä, että Sigyn on nimenomaan paikallaan Turun Aurajoessa sekä muuttaisiko digitointi Sigynin materiaalisuuden merkityksiä. Näiden tutkimuskysymysten kautta lähdän selvittämään, millainen merkitys laivalla on ja miten materiaalisuus vaikuttaa tiedon omaksumiseen ja oppimiseen sekä millainen vaikutus materiaalisella museo-objektilla on kokemuksen näkökulmasta. Aineistoni eli sanomalehtijutut ja verkkokysely tulevat vastaamaan päätutkimuskysymykseeni ja siihen, millainen merkitys Turulla on sijaintina Sigynille. Kysely vastaa myös digitoinnin vaikutusten rooliin museolaivan materiaalisesta merkityksestä.

Seuraavissa alaluvuissa tulen esittelemään tarkemmin tutkimukseni keskeiset käsitteet (luku 1.2), aineistot ja menetelmät (luku 1.3) ja aiemman tutkimuskirjallisuuden (luku 1.4). Sen jälkeen luvussa 2 kerron Sigynin historiasta esitellen ensin sen perustiedot, kuten missä se on rakennettu ja millaisessa käytössä se on ollut. Lisäksi avaen tarkemmin Sigynin vaiheita valtameriliikenteessä eli millaista arki on ollut parkilla ja miksi Sigyn siirtyi Ahvenanmaalle ja mihin sitä silloin käytettiin. Luku 3 seuraa taustalukua kronologisesti ja kertoo Sigynin museointiprosessista, ajasta museolaivana ja millaisia korjauksia sille on tehty vuosien aikana sen jälkeen, kun se ostettiin Ahvenanmaalta. Luvun pohjana käytän sanomalehtiaineistoani, jonka kautta saan kattavan kuvan pitkästä museolaiva-ajasta. Lopulta luku 4 tuo tutkimuksen nykypäivään, jolloin tarkastelen, millainen materiaallinen merkitys Sigynillä on kyselyvastaajille. Luku tarkastelee materiaalisia merkityksiä muun muassa aistien, turkulaisen kulttuurin ja digitaalisen muodon näkökulmasta. Lukua seuraa vielä yhteenveto, joka kokoaa tutkimukseni ytimen yhteen.

1.2 Keskeiset käsitteet

Tutkimukseni kuuluessa kulttuuriperinnön piiriin on kulttuuriperintö käsitteenä oleellinen, kuten myös materiaalisuus, koska tutkin nimenomaan Sigynin materiaalisuutta ja sen merkitystä. Lisäksi koen olennaiseksi avata myös merellisen kulttuuriperinnön ja merimieskulttuurin käsitteitä, koska etenkin merimieskulttuurit nousevat usein esille aineiston ja taustoituksen kautta. Nostan esiin myös museoinnin käsitteen, koska luonnollisesti museolaivana Sigyn on museoitu ja se on käynyt läpi museointiprosessin.

Kulttuuriperintö on ”-- julkisesti tai yhteisöllisesti tunnistettu ja virallisesti suojeltu aineellisen tai aineettoman kulttuurin jälki, jolla on merkitystä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.”¹ Tällaisia ovat esimerkiksi museoiden ja arkistojen kokoelmat, maisemat ja luontokohteet.¹ Tavalliset kansalaiset voivat kokea arkiseksi kulttuuriperinnöksi muun muassa saunomisen ja mämmin syömisen.² Sigyn voidaan katsoa kuuluvaksi virallisesti suojeltuun ja tunnistettuun kulttuuriperintöön sen ollessa osa Forum Marimumin merimuseon museokokoelmaa ja -kohteita. Sigynin kuitenkin omistaa Museoalus Sigynin säätiö, jonka ovat perustaneet Stiftelsen för Åbo Akademi ja Turun kaupunki vuonna 1993. Säätiön tehtävänä on muun muassa säilyttää Sigyn museolaivana ja ylläpitää sitä.³

¹ Tuomi-Nikula, Haanpää & Kivilaakso 2013, 15.

² Tuomi-Nikula, Haanpää & Kivilaakso 2013, 16.

³ Kallio 2025a, 17.

Kulttuuriperintö voi tosiaan olla aineetonta tai aineellista. Sigyn laivana edustaa aineellista kulttuuriperintöä sen ollessa museoesine koettavissa ja nähtävissä omin silmin. Sigynin selvityshankkeen projektipäällikkönä toiminut Manne Kallio mainitsee, miten ”Kulttuuriperintöön kuuluvat Sigyniä koskeva ja siihen liittyvä tieto ja osaaminen. Nämä ovat sekä materiaalista että aineetonta ja elävää kulttuuriperintöä.”⁴ Myös minun mielestäni Sigyn kuuluu aineettoman kulttuuriperinnön piiriin, koska se pitää sisällään nimenomaan tietoa ja taitoja, kuten laivanrakennuksen osaamista, jotka kertovat menneestä ja jotka säilyvät laivan mukana. Sigyn ei mielestäni ainoastaan kerro omaa esineellistä historiaansa vaan myös aineettomia asioita, joita ei voi silmin havaita vaan niistä voi oppia esimerkiksi Sigynillä vierailemalla.

Kulttuuriperinnön professori Anna Sivulan mukaan aineellinen ja aineeton kulttuuriperintö voi toimia muistamisen paikkana, koska niiden kautta sekä yksilö että yhteisö voi oppia ymmärtämään menneistä ajoista, mutta myös muistella niitä.⁵ Ajattelen, että Sigyn on omanlaisensa muistamisen ja muistin paikka, koska se kuvastaa muun muassa oman aikansa merimieskulttuureita ja laivanrakennuksen taitoja. Vaikka ihminen ei olisikaan purjehtinut 1800-luvulla puisella purjelaivalla, voi hän kuitenkin Sigynillä ainakin ymmärtää menneisyyttä.

Kuitenkaan mikään asia tai esine menneisyydestä ei automaattisesti ole kulttuuriperintöä. Jonkun on täytynyt jossakin vaiheessa tehdä valinta menneisyyden jäljen säilyttämisestä ja alkaa edistämään sen säilytystä merkittävänä perintönä, jolloin puhutaan kulttuuriperintöprosessista.⁶ Sigynin kohdalla on myös käyty oma prosessinsa, kun se on päätetty ostaa museolaivaksi Turkuun tarkoituksena suojella sitä jälkipolville. Prosessi kuitenkin jatkuu edelleen, koska Sigyn jatkaa lahoamistaan, jolloin joudutaan miettimään uudelleen merkityksiä ja säilyttämistä. Tavallaan tällöin kulttuuriperintöprosessi ei ole koskaan valmis, koska laivaa täytyy jatkuvasti huoltaa ja ylläpitää, jotta se säilyisi mahdollisimman monelle sukupolvelle.

Kulttuuriperintöä voidaan jakaa erilaisiin käsitteisiin, joista gradussanikin olennainen käsite on merellinen kulttuuriperintö. Museoviraston mukaan ”-- merellistä kulttuuriperintöä ovat laajasti ajateltuna kaikki ympäristöstä sekä maan päältä että veden alta löytyvät rakennetut ja

⁴ Kallio 2025a, 21.

⁵ Sivula 2013, 164.

⁶ Sivula 2013, 163.

arkeologiset jäljet, joissa näkyy ihmisen tapa hyödyntää ja ymmärtää merta ja vesistöjä ennen ja nyt.”⁷ Lisäksi merelliseen kulttuuriperintöön kuuluvat muun muassa museoiden aineistot, joiden kautta on mahdollista tarkastella ja esittää vesistöjen käyttämiseen kuuluvia asioita ja ilmiöitä. Museoviraston määritelmän perusteella merellinen kulttuuriperintö kertoo myös kohteen käyttötarkoituksista, missä se sijaitsee ja miten kulttuuriperintö ilmenee nykypäivänä: esimerkiksi majakkaa on käytetty liikenteen ohjaamiseen merellä. Merellinen kulttuuriperintö voi myös sijaita erilaisten vesistöjen äärellä, kuten jokirannoissa ja merien rannoilla.⁸ Sigyn on osa merellistä kulttuuriperintöä, koska se on tehty kulkemaan merillä ja se myös sijaitsee Aurajoen varrella. Se kertoo, mihin tarkoituksiin se on tehty ja miten ihmiset ovat sitä hyödyntäneet sekä aikaisemmin että nykypäivänä.

Lisäksi tutkijatohtori Laura Seesmeri kuvailee merellisen kulttuuriperinnön pitävän sisällään aineetonta ja aineellista kulttuuriperintöä. Hänen mukaansa tällainen kulttuuriperintö liittyy muun muassa siihen, millainen suhde ihmisellä on mereen, millaisia jälkiä ihmiset ovat jättäneet merellisiin ympäristöihin ja miten merellä on kuljettu sekä millaisia uskomuksia ja tapoja ihmisillä on.⁹ Olennaisesti Sigyn myös pitää sisällään aineetonta ja aineellista merellistä kulttuuriperintöä, koska se kertoo esimerkiksi ihmisen ja meren välisestä suhteesta sekä merenkulusta. Lisäksi Sigyn välittää tietoa siitä, millaisia tapoja, taitoja ja tietoja on sen miehistöllä aikoinaan ollut. Voisin todeta, että tällöin voisi puhua myös merimieskulttuurista, koska Sigyn kertoo merellisestä kulttuuriperinnöstä myös entisten miehistöjensä näkökulmista.

Kulttuuriperintöä voidaan myös museoida tai museoidusta esineestä voi tulla kulttuuriperintöä. Museointia voisi kuvata monivaiheiseksi tapahtumaketjuksi. Museoliiton koulutusasiantuntija Pauliina Kinasen mukaan esineillä on kolmivaiheinen elinkaari: kun esine syntyy tai se valmistetaan, kun se on käytössä ja lopulta kun se jää käyttämättömäksi ja se tuhoutuu. Hän myös toteaa, että esineen suojeleminen on muuttanut tätä esineiden elinkaarta.¹⁰ Tällöin tuhoutuminen ei suoraan ole esineen viimeinen vaihe. Kinanen toteaa, että suojeleminen vaiheessa esine ”-- on valintaprosessin tuloksena suojeltu, tai ainakin vaalittu, ja se on saanut arvon dokumenttina.”¹¹ Tällöin esineen eli museoidun objektin merkitysarvo on kaikista

⁷ Museovirasto 2019, 45.

⁸ *ibid.*

⁹ Museovirasto 2019, 46.

¹⁰ Kinanen 2009, 175.

¹¹ *ibid.*

merkittävin arvo eikä esimerkiksi taloudellinen arvo ole yhtä tärkeä.¹² Sigynin kohdalla on myös tehty oma museointiprosessinsa, kun se on jäänyt käyttämättömäksi ja se on päätetty ostaa museolaivaksi. Samalla on määritelty sen merkitysarvo ja päätetty sen suojelemisesta.

Kinanen myös kuvailee James Deetzin määritelmää, mitä materiaallinen kulttuuri on: se on yksi osa fyysistä ympäristöämme ja sitä muokataan käyttäytymisen, joka määräytyy kulttuurillisesti, kautta. Hän myös toteaa, että materiaallinen kulttuuri voidaan jakaa kahden kategorian alle, luonnonobjekteihin ja ihmisen tuottamiin objekteihin.¹³ Sovellan tätä käsitettä myös omassa tutkimuksessani, koska se kuvastaa mielestäni hyvin Sigynin materiaalisuutta myös kulttuurisessa kontekstissa. Käytän kuitenkin itse pelkkää termiä materiaalisuus. Materiaalisuus merkitsee tässä tutkimukseni kontekstissa sekä kokemuksellisen aistittavuuden että museo-objektin materiaalisuutta. Sigyn on materiaalisesti koettavissa, koska siellä on mahdollista vierailta ja vierailukokemusta täydentää aistikokemukset. Sigyn on myös museoesineenä osa materiaalisuutta, mutta tässä tutkimuksessani haluan keskittyä laivan materiaalisuuden tuomaan kokemukseen etenkin kyselyvastauksia tulkitessani. Sigyn materiaalisena museoesineenä nousee esiin pikemminkin sanomalehtiaineistoa käsittelevässä luvussa, koska siitä aineistosta ei nouse juurikaan esille ihmisten tuntema kokemuksellisuus.

1.3 Aineistot ja menetelmät

Aineistona minulla on itse tuottamani verkkokysely ja sen tulokset sekä Kansalliskirjaston digiaineistosta löytyvä sanomalehtiaineisto parkki Sigyniä koskien. Verkkokyselyn olen toteuttanut alkuvuodesta 2026 ja siihen on voinut vastata linkin tai QR-koodin kautta. Kansalliskirjaston digiaineiston verkkosivulta olen tehnyt itse haun Sigyniä koskevista lehtijutuista ja ladannut itselleni listan kaikista näistä lehtijutuista. Keskityn sanomalehtiaineistossa erityisesti kolmeen minun mielestäni merkittävään murroskohtaan, joiden ajalta tarkastelen aineistoa tarkemmin ja rakennan tulkintani niiden avulla. Sanomalehtiaineiston kautta keskityn myös enemmän museointiprosessiin ja miten museointi Sigynin kohdalla on mennyt. Käytän sanomalehtiaineiston yksittäisistä sanomalehtiteksteistä nimitystä lehtijuttu¹⁴, jolloin minun ei tarvitse tulkita, onko kyseessä uutinen, artikkeli vai joku muu tekstimuoto.

¹² Kinanen 2009, 176.

¹³ Kinanen 2009, 169–170.

¹⁴ Juttutyyppejä, esimerkiksi uutinen, on tekstimuoto, joka kertoo ”—uuden, yllättävän ja merkittävän tiedon —” sellaisesta asiasta, joka on vastikään tapahtunut, on yleisellä tasolla kiinnostava tai josta on saatu tietoa. Kuutti 2012, 209.

Aineistojani tarkastellessa ja tulkitessa olen käyttänyt lähiluvun ja tyypittelyn menetelmiä. Kummassakin aineistossa olen hyödyntänyt lähilukua, koska koen sen avulla pystyväni syventymään aineistoihini perusteellisesti. Lähiluvun avulla voidaan keskittyä tarkasti luettavaan tekstiin ja täten ymmärtää muun muassa tekstin näkökulmaa, kuvaustapaa ja kieltä sekä muiden ihmisten kokemuksista. Tarkoituksena olisi siis saada kokonaisvaltainen käsitys luetusta aineistosta.¹⁵ Lisäksi lähilukeminen on lukutapa, jossa tekstiä luetaan moneen kertaan, mutta jokaisella lukukerralla tulisi kiinnittää huomiota eri asioihin eikä lukea tekstiä samalla tavalla joka kerralla.¹⁶

Lähilukua olen hyödyntänyt ja soveltanut lukemalla aineistoja useampaan kertaan keskittyen jokaisella kerralla eri näkökulmaan, jotta sain muodostettua kokonaisen käsityksen aineistojen sisällöstä. Kyselyaineistoa läpikäydessä ensimmäisellä lukukerralla luin kaikki vastaukset läpi kysymys kerrallaan ja toisella kerralla syvennyn jokaiseen kysymykseen tehden muistiinpanoja. Viimeisellä eli kolmannella lukukerralla luin jokaisen vastaajan vastaukset läpi ja keräsin sitaateiksi kelpaavia vastauksia, joita lisäsin havaintojeni tueksi. Sanomalehtiaineistoa lähestyin samalla tavalla eli ensimmäisellä lukukerralla merkitsin itselleni ylös ne lehtijutut, jotka käsittelivät Sigyniä ja toisella lukukerralla kävin nämä Sigyniä koskevat lehtijutut läpi ja jaottelin ne eri aiheiden mukaan. Lopuksi kolmannella lukukerralla keskityin omasta mielestäni olennaisiin lehtijuttuihin ja luin ne vielä uudelleen läpi muistiinpanoja tehden.

Lisäksi sanomalehtiaineiston läpikäymiseen hyödynsin tyypittelyn menetelmää, koska aineistoni jaottelussa nousi esiin sekä teemoja että tapahtumia, jolloin pelkkä teemoittelu ei olisi ollut riittävä kuvaamaan myös tapahtumia. Tyypittely on aineiston ryhmittelyä erilaisiin tyyppeihin, jotka sisältävät keskenään samankaltaisia ominaisuuksia.¹⁷ Olen hyödyntänyt tyypittelyä siten, että olen jakanut jokaisen Sigyniä käsittelevän lehtijutun niiden sisällön mukaan eli esimerkiksi, jos lehtijuttu käsittelee vain Sigynin aukioloaikoja, olen merkinnyt kaikki sellaiset lehtijutut samaan tyyppiin. Tällä tavoin jokainen lehtijuttu on jossakin tiettyssä tyyppiryhmässä. Nämä tyyppiryhmät olen vielä erikseen jakanut kahteen isompaan ryhmään: tapahtumiin ja teemoihin sen mukaan käsitteleekö tyyppiryhmä jotakin tiettyä tapahtumaa vai teemaa.

¹⁵ Kortekallio & Ovaska 202, 53, 58 & 65.

¹⁶ Pöysä 2010, 338–339.

¹⁷ Eskola & Suoranta 1998, ei sivunumeroa verkkoversiossa.

Sanomalehtiaineiston olen valinnut toiseksi aineistokseni, graduuni koska sen kautta pystyn tutkimaan Sigynin merkityksiä jo museolaivakauden alusta alkaen. Minulla ei ole ollut mahdollisuutta saada tietoa esimerkiksi haastatteleamalla ihmisiä, joilla olisi ollut kokemuksia Sigynin merkityksistä sen museokauden alusta alkaen. Täten totesin, että sanomalehtiaineisto on riittävä apu tuomaan esiin Sigynin materiaalisia merkityksiä tuolta ajalta, koska niissä kuitenkin kuvataan merkittäviä tapahtumia Sigynin olemassaololle.

Olen valinnut verkkokyselyn toiseksi aineistomuodoksi, koska se on helppo ja kätevä tapa saavuttaa ihmisiä. Sosiologian professorit Pekka Räsänen ja Outi Sarpila kuvaavatkin verkkokyselyiden olevan helppo ja vaivaton tapa saada haluttu kohdejoukko mukaan tutkimukseen.¹⁸ Nimenomaan verkkokyselyiden kautta sain juuri sen haluamani kohdejoukon, jonka vastauksista saan muodostettua aineistoni ja ihmisten kokemukset Sigynin merkityksistä: tavoittelin ihan tavallisia ihmisiä ja halusin sellaisia ihmisiä vastaamaan kyselyyn, joille Sigyn on ennestään tuttu, mutta myös sellaisia, joille laiva ei ole tuttu. Tällä tavoin halusin saada mielipiteen sellaisiltakin, jotka eivät ole asiaa ennen edes ajatelleetkaan.

Räsänen ja Sarpilan mukaan verkkokyselyiden kautta ihmiset voivat kertoa paljon henkilökohtaisempia asioita, koska eivät ole silloin suorassa kontaktissa tutkijaan.¹⁹ Uskoisin, että omassa kyselyssäni ihmisten on ollut helppoa kertoa omista kokemuksistaan ja näkemyksistään, koska he ovat voineet vastata kyselyyn täysin anonymisti ja verkon välityksellä eikä heidän ole tarvinnut olla esimerkiksi kasvotusten haastattelussa. Vaikka kaikista henkilökohtaisimpien asioiden etsiminen ei olekaan ollut tarkoitukseni, uskon silti, että tällä tavoin ihmiset ovat uskaltaneet kertoa kaikenlaiset mielipiteensä. Toisaalta Räsänen ja Sarpila tuovat ilmi, että verkkokyselyt kuitenkin saattavat vaikuttaa siihen, että kaikkia kysymyksiä ei ymmärretä tai ne voidaan tulkita väärin, koska kysymyksiin vastaaminen ei tapahdu haastattelijan kanssa kasvotusten.²⁰ Myös digitaalisen kulttuurin professori Jaakko Suominen mainitsee, että verkkokyselyihin vastatessa on mahdollista tulkita kysymykset eri tavalla kuin on tarkoitettu.²¹ Tämän seikan huomasin myös omasta kyselystä, koska joihinkin kysymyksiin ei osattu vastata, koska kysymyksen asettelua ei ymmärretty. Se ei onneksi vaikuttanut kovinkaan negatiivisesti vastausten laatuun, koska niitä oli vastaajiin nähden minimaalinen määrä.

¹⁸ Räsänen & Sarpila 2013, 72.

¹⁹ Räsänen & Sarpila 2013, 69.

²⁰ *ibid.*

²¹ Suominen 2016, 118.

Hyödynnän molempien aineistojeni hankkimiseen internettiä. Tällöin internetin kautta tehtyyn aineiston hankintaan liittyy eettisiä kysymyksiä ja haasteita.²² Kyselyni kohdalla tämä korostuu enemmän. Koen kuitenkin, että kyselyssä tutkimuseettisyys on huomioitu oikealla tavalla ja en ole kohdannut sen suhteen haasteita. Kyselyyn vastaaminen on ollut täysin vapaaehtoista ja vastaamisen on voinut keskeyttää milloin tahansa. Vastaajan ei ole myöskään ollut pakollista kertoa sukupuoltaan tai ikäänsä, jos ei ole halunnut. Muita henkilötietoja en ole graduani varten kysynyt. Jokainen vastaaja on myös nimetty sattumanvaraisen listan perusteella, joten yksittäistä vastaajaa ei voida tunnistaa vastauksista tai gradussani esiintyvistä viittauksista. Lisäksi aineistot ovat vain minun hallussani, jolloin vain minä voin tarkastella niitä kokonaisuudessaan eikä kukaan ulkopuolinen pääse niitä katsomaan. Koen, että sanomalehtiaineistoon ei kohdistu samalla tavalla eettisiä kysymyksiä, koska monet lehtijutuista ovat avoinna kaikille. Lisäksi viitataan niihin asiaan kuuluvalla tavalla, joten koen, ettei eettisiä haasteita synny.

”Kynnys käyttää internet-kyselyä täydentävänä tiedonkeruumenetelmänä on matala --”²³. On mielestäni mahdollista, että verkkokyselyiden käyttäminen on kynnykseltään matala ja koen sen itsekin niin, mutta tässä tutkimuksessa en arvottaisi kyselyä täydentäväksi menetelmäksi. Koen, että sanomalehtiaineistoni ei olisi tärkeämpi kuin kyselyaineistoni vaan kumpikin täydentäisi ja tukisi toisiaan. Kumpikin aineistoni kuitenkin tuottaa tietoa aivan eri aikakausilta, jolloin saan kokonaisvaltaisen käsityksen Sigynin merkityksistä jo 1900-luvun alkupuolelta nykypäivään saakka. Toki sanomalehtiaineisto taustoittaa pitkälti museoaikaa ja kysely luo kokemuksien merkityksiä, jolloin kumpaakin aineistomuotoa tarvitaan. Kumpikin aineisto vastaa eri tutkimuskysymyksiin ja hieman eri tavalla, mutta käyn niiden välillä kuitenkin keskustelua täydentäen toinen toistaan. Kysely vastaa kaikkiin tutkimuskysymyksiini, mutta erityisesti siihen, millainen merkitys sillä on, että Sigyn on osa Turun Aurajokimaisemaa ja miten digitointi voi vaikuttaa materiaaliin merkityksiin. Sanomalehtiaineisto vastaa parhaiten päätutkimuskysymykseeni eli millainen merkitys Sigynillä on, mutta antaa myös vastauksia siihen, millainen merkitys Sigynillä on osana maisemaa.

Toisaalta kyselyaineistoni tuottaa tietoa, jota ei ehkä jokainen vastaaja antaisi haastattelussa kasvotusten. Verkkokyselyn kautta vastaajan on mahdollisesti helpompi kertoa

²² Turtiainen & Östman 2013, 52.

²³ Räsänen & Sarpila 2013, 74.

henkilökohtaisempia asioita.²⁴ Tällä tavoin todennäköisesti saan rehellisiä mielipiteitä Sigynin merkityksistä, ja ne kertovat yksilöiden omista näkemyksistä, joita nimenomaan haluan tutkia. Sanomalehtiaineiston lehtijutut on kuitenkin aikanaan julkaistu lehtiin kaikkien nähtävillä, joten niissä on silloin täytynyt mahdollisesti olla jonkinlaisia sääntöjä, mitä asioita voi kertoa ja millaisella tavalla ne tulee esittää. Lehtijutuista ei tule samalla tavalla ilmi tavallisten ihmisten mielipiteet ja ajatukset, vaan ne kertovat tapahtumista sellaisinaan kuin ne ovat. Uskoisin, että monissa lehtijutuissa on pyritty objektiiviseen lähestymistapaan, jolloin ne eivät kuvaa kenenkään henkilökohtaista mielipidettä.

1.4 Aiempi tutkimus

Sigynistä tehtyä tutkimusta löytyy melko vähän, mikä ihmetyttää minua, koska kyseessä on kuitenkin Suomen ensimmäinen museoitu laiva. Tutkimukset, joita laivasta on tehty, on pitkälti museoalan tutkimuksia, mutta ne sopivat graduni tueksi erinomaisesti. Tuorein tutkimustieto on vuodelta 2024, joten sen avulla saan myös käsityksen ennen kaikkea laivan tulevaisuudesta, mutta myös nykypäivän tilanteesta.

Sigynistä on tehty vuonna 2024 selvityshanke, jonka tarkoituksena on ollut löytää ratkaisu laivan säilyttämiseksi mahdollisimman pitkälle tulevaisuuteen. Hankkeesta on laadittu kaksi raporttia: ”Museolaiva Sigynin tulevaisuuden ratkaisu – Selvityshankkeen 2024 raportti”²⁵ (2025a) ja ”Museolaiva Sigynin tila – Selvityshankkeen 2024 raportti Sigynin kunnosta, peruskorjauksista ja ylläpidosta” (2025b)²⁶. Raporteista selviää esimerkiksi Sigynin tulevaisuuden vaihtoehdot, korjaushistoria ja laivan historia. Hanke on aloitettu, koska Forum Marinumilla on käynnissä kokonaiskonseptin päivittäminen, johon kuuluu muun muassa rakennusten kunnostamista ja sisältöjen ja palvelutarjonnan uudistamista. Kallion mukaan myös museolaivat kuuluvat olennaisesti alueen ja Forum Marinumin kehittämiseen, jolloin myös Sigyniä koskeva päätöksenteko vaikuttaa näihin seikkoihin. Lisäksi laivan selvityshanke auttaisi tarkastelemaan, mitä toimintaa merikeskuksessa voisi parantaa.²⁷

Jerker Örjans taasen on kirjoittanut kattavan katsauksen Sigynin historiasta aina sen rakentamisesta museoaikaan saakka. Hän kuvailee teoksessaan ”Sigyn: Onnekas laiva” (2007) muun muassa rakennusvaiheita, korjauksia, elämää valtamerellä ja museointiprosessia.²⁸ Olen

²⁴ Suominen 2016, 118; Räsänen & Sarpila 2013, 69.

²⁵ Kallio 2025a.

²⁶ Kallio 2025b.

²⁷ Kallio 2025a, 12.

²⁸ Örjans 2007.

hyödyntänyt Örijansin teosta pitkälti Sigynin historiaa käsittelevässä luvussa, koska se on ainoa löytämäni teos, joka esittelee koko Sigynin historian. Vaikka Sigynin selvityshankkeen raporteissa käsitelläänkin laivan historiaa, ei se ole yhtä kattavaa kuin mitä Örijans on teokseensa kerännyt.

Lisäksi Lars Grönstrand on kirjoittanut artikkelin ”Museifartyget SIGYN, ett kultur-historiskt minnesmärke” (1963), joka käsittelee Sigynin historiaa, rakennetta ja laivan tiloja.²⁹

Ruotsinkielinen artikkeli kuitenkin osoittaa, että Sigynistä on kirjoitettu jo 1960-luvulla paljon ennen muita edellä mainittuja teoksia ja tutkimuksia. Myös suomenkielinen artikkeli Sigynistä on julkaistu jo 1900-luvulla: Kim Montin on kirjoittanut artikkelin ”Museoalus, kolmimastoparkki Sigyn 100 vuotta” (1987), jossa hän esittelee Sigynin vaiheita eli mihin tarkoitukseen se on rakennettu, miten se päätyi Suomeen ja millainen sen museoaika on siihen asti ollut. Lisäksi hän kuvailee, millaiset tulevaisuuden ratkaisut ovat edessä tulevina vuosina.³⁰

²⁹ Grönstrand 1963.

³⁰ Montin 1987.

2 Sigynin historia

2.1 Ruotsin valtakunnan kauppalaivana

Kolmimastoparkki³¹ Sigyn rakennettiin Göteborgissa, Ruotsissa, ja se valmistui vuonna 1887 Gamla Varvetin telakalla. Laiva on viimeinen kyseisellä telakalla valmistettu laiva.³² Sigynin ensimmäisenä varustajana toimi George Douglas Kennedy, joka toimi varustajana ja liikemiehenä enonsa telakalla Gamla Varvetilla. Enon kuoleman jälkeen hänestä tuli sen seuraava omistaja vuonna 1872. Vaikka Sigyn oli viimeinen telakalla rakennettu laiva, telakka jatkoi toimintaansa vuoteen 1912 saakka, jolloin siellä korjattiin laivoja ja jalostettiin puuta.³³ Göteborgin asema laivanvarustelussa oli 40 % koko Ruotsin osuudesta yhdessä Tukholman kanssa.³⁴

Sigynin ensimmäinen kapteeni oli göteborgilainen Albert Elander, joka toimi kapteenina vuodesta 1887 vuoteen 1890. Hänen jälkeensä kapteeneina on toiminut yhteensä 16 miestä, joista västervikiläinen Johannes Ludvig Jönsson on ollut pisimpään kapteenina (1905–1916, touko-joulukuu 1917). Sigynin ollessa Ruotsin kauppalaivana sen kapteenit ovat olleet kotoisin Ruotsista, mutta kaikki kapteenit eivät suinkaan ole olleet kotoisin Göteborgista, vaan kapteeneja on tullut myös esimerkiksi Helsingborgista, Strömstadista ja Västervikistä. Vastaavasti, kun Sigyn oli ahvenanmaalaisessa omistuksessa, ovat kapteenit olleet ahvenanmaalaisia ja jokainen on ollut kotoisin Vårdöstä, joka oli Sigynin kotisatama Ahvenanmaa-aikanaan.³⁵

Rakennusaineena Sigynissä on käytetty mäntyä ja tammea. Se on rakenteeltaan tasasaumainen eli ”-- kaaret kiinnitetään ensin köliin, minkä jälkeen laidoituslankut kiinnitetään kaariin, mutta – ei toisiinsa.” Laivan tiivistyksessä on käytetty rivettä eli usein tervattua hamppua, joka lisätään kylkilankkujen saumoihin. Riveäminen muuttaa myös laivaa jäykemmäksi.³⁶ Kuvista 1 ja 2 voi huomata Sigynin rakenteen ja millaiselta eri materiaalit näyttävät. Lisäksi muun muassa Sigynin kansi- ja kylkilankkuja tervataan säännöllisesti.

³¹ Parkki tarkoittaa laivaa, jossa on kolmesta viiteen mastoa. Mesaanimasto on laivan perässä ja siinä on usein latva- tai kahvelipurje. Muissa mastoissa sen edellä on raakapurjeet raakoineen. 1800-luvulla oli yleistä rakentaa parkkeja kansainväliseen meriliikenteeseen. Kolmimastoparkista on voitu käyttää myös nimeä parkkilaiva. Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019, 47.

³² Öljans 2007, 22.

³³ Öljans 2007, 83.

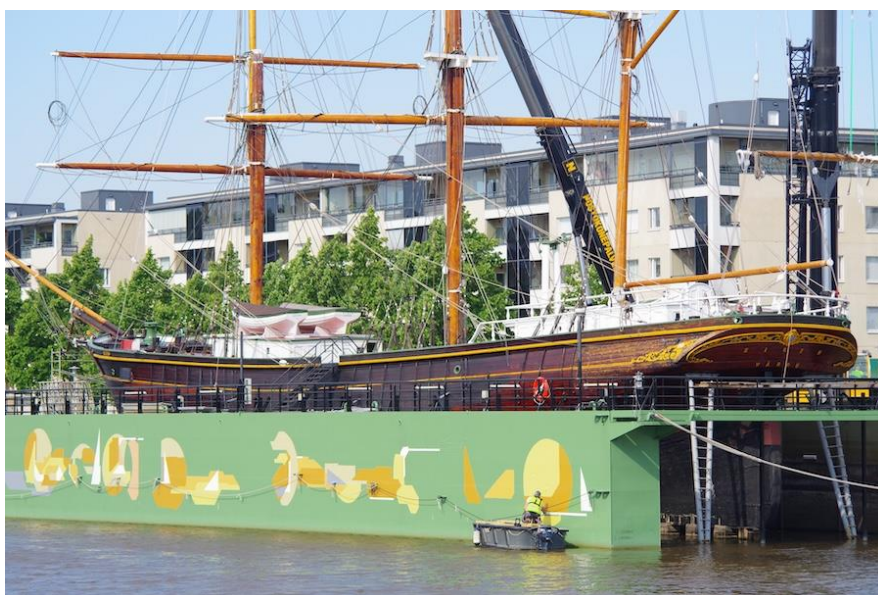
³⁴ Fritz 1980, 154–155.

³⁵ Öljans 2007, 139.

³⁶ Öljans 2007, 19.



Kuva 1. Sigyn Aurajoen rannassa 1960-luvulla. Kuva: Volker von Bonin / Museovirasto



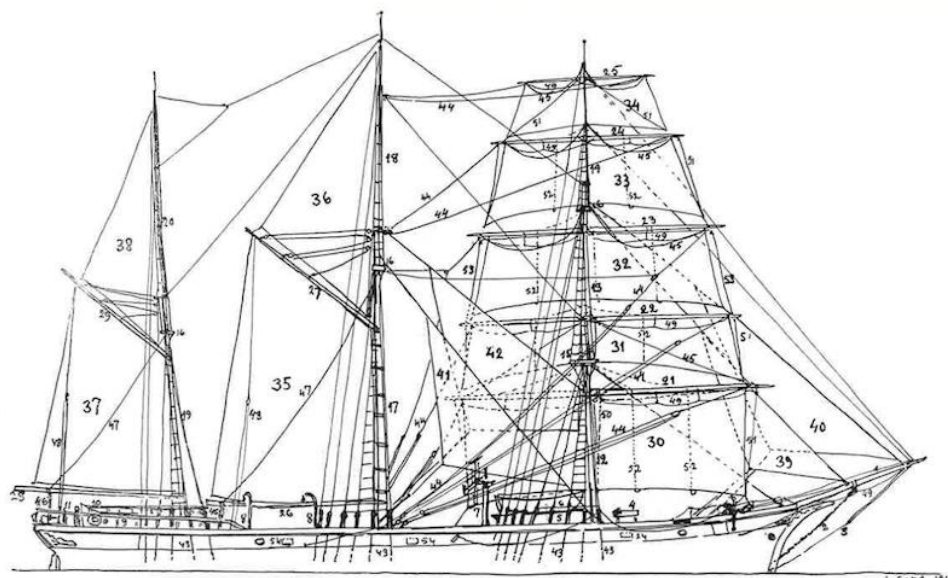
Kuva 2. Sigyn kelluvan telakan eli loken päällä Aurajoessa. Kuva: Jorma Kontio / Forum Marinum

Taulukko 1. Sigynin mitat.

Lähde: Jerker Örijans 2007, 17.

LAIVAN KOKONAISPITUUS	57,5 m
LAIVAN VESILINJAN PITUUS	42,7 m
LEVEYS	9,0 m
LASTAUSKYKY	500 t
ISOMASTON KORKEUS MITATTUNA KANSITASOSTA	32 m
PURJEIDEN PINTA-ALA	1000 m ²

Yllä olevassa taulukossa (taulukko 1) esittelen Sigynin mitat. Laiva on 57,5 metriä pitkä ja 32 metriä korkea kannelta isomaston päähän mitattuna. Sigynin purjeiden pinta-ala on yhteensä 1000 m² ja purjeet asettuvat kolmeen mastoon tyypillisen parkin tavoin.³⁷ Purjeiden levittämiseen käytetään apuna välineistöä, jota kutsutaan takilaksi tai rikiksi. Takilaa ja rikiä käytetään puhuttaessa laivan mastoista ja purjeista. Lisäksi niitä käytetään kuvaamaan keulaharuksen³⁸ korkeutta. Takilointi tai rikaaminen tarkoittavat sekä rikin pystyttämistä että sen poistamista: tarkoituksena on varmistaa rikin soveltuminen erilaisiin olosuhteisiin ja tuuleen säätämällä vantteja ja haruksia eli vajjereita.³⁹ Alla on kuvattuna (kuva 3) piirustus Sigynistä purjeineen ja lisäksi siihen on nimetty jokainen laivan osa. Siitä on mahdollista hahmottaa muun muassa, miten eri haruksen on kiinnitetty laivan mastoon ja keulaan sekä perään.



1. Klyvarbom 2. Vaterstag 3. Stampstag 4. Lanternställning 5. Skanshus 6. Livbåt 7. Vindpump 8. Dävert
9. Kajuthus 10. Kajutkapp 11. Ratt 12. Fockmast (undermast) 13. Förmärsstäng 14. Förbramstäng 15. Märs
16. Saling 17. Stormast (undermast) 18. Storstäng 19. Mesanmast (undermast) 20. Mesanstäng 21. Fockrä
22. Undre förmärsrä 23. Övre förmärsrä 24. Förbramrä 25. Förröjelrä 26. Storbom 27. Storgaffel 28. Mesanbom
29. Mesangaffel 30. Fock 31. Undre förmärssegel 32. Övre förmärssegel 33. Förbramsegel 34. Förröjel 35. Storsegel
36. Stortoppsegel 37. Mesan 38. Mesantoppsegel 39. Förstäng(stagssegel) 40. Klyvare 41. Storstagssegel 42. Stormellanstäng(stagssegel)
43. Röstjärn 44. Brassar 45. Toppläntor 46. Bomskot 47. Bomdirkar 48. Gaffelgärder
49. Fotpärtar 50. Undre märskot 51. Gigtåg 52. Gärdingar 53. Övre märs-nedhalare 54. Stormport

Kuva 3. Sigyn eri osat kuvattuna ja kerrottuna. Piirros on osa Sigynistä kertovaa artikkelia. Kuva: Lars Grönstrand.

³⁷ Örjans 2007, 17.

³⁸ Harus on terästanko tai vajjeri, jonka tehtävä on pituussuunnassa tukea mastoa. Vastaavasti keulaharus tarkoittaa harusta, joka on kiinni maston ja keulan välillä. Vantti on samanlainen vajjeri kuin harus, mutta sen sijaan se tukee poikittaissuunnassa mastoa. Lohtaja-Ahonen, 121 & 123.

³⁹ Lohtaja-Ahonen 2013, 114–115.

Örjansin mukaan ”Puisten purjelaivojen rakentaminen jatkui vielä niissä osissa maailmaa, joissa taito oli tallella --” ja riittävästi rakennusmateriaaleja. Tällainen paikka oli Skandinavia, jossa oli vielä normaalia rakentaa puisia purjealuksia, vaikka muualla maailmassa oli jo rakennettu höyryllä kulkevia laivoja ja raudasta valmistettuja purjelaivoja.⁴⁰ Martin Fritzin mukaan siirtyminen höyrykäyttöisiin aluksiin tapahtui varsin hitaasti Ruotsissa 1800-luvulla. Höyrykäyttöisiä laivoja oli tonnistemäärältään vähemmän kuin purjelaivoja, jolloin se ei vaikuttanut purjelaivojen häviämiseen. Niitä käytettiin useimmiten kotimaan laivaliikenteessä. Vasta 1890-luvulla ja vuosisadan vaihteessa höyrylaivojen suosio kasvoi ja niiden määrä kaksinkertaistui purjelaivoihin nähden 1907 mennessä. Fritz kuitenkin mainitsee, että siirtyminen puisista aluksista raudasta valmistettuihin laivoihin, mahdollisti suurien alusten rakentamisen ja laivanrakennuksen teollistumisen.⁴¹

Vaikka maailmassa höyry- ja rautalaivat lisääntyivät, Sigynin asema ja kilpailukyky olivat voimissaan. Laivan pieni koko mahdollisti mataliin lastaussatamiin purjehtimisen ja pienien lastien kuljettamisen, koska monetkaan satamat eivät voineet vastaanottaa tai lastata isoja eriä. Lisäksi Sigyn oli nopea ja sen keskinopeus oli parhaimmillaan 11,5 solmua.⁴² Lisäksi laiva oli edullinen myös rahtaajille, koska Sigyn oli matalakulkuinen ja pienikokoinen.⁴³ Fritz tosin huomauttaa, että uudet höyryllä ja moottoreilla käyvät laivat olivat vanhempia aluksia nopeampia.⁴⁴ Tosin ajattelisin, että Sigyn on kuitenkin ollut alkutaipaleellaan parkiksi hyvin kelvollinen alus, koska se on kuitenkin rakennettu 1880-luvulla, jolloin se on ollut käytössä uusien höyrykäyttöisten laivojen kanssa eikä kilpaillut niiden kanssa vanhana purjealuksena.

Parkki Sigyn oli Ruotsin valtakunnan kauppalaiva, joka seilasi valtamerillä kuljettaen rahtinaan suurimmaksi osaksi pohjoismaista puutavaraa, kuten kuusta ja mäntyä. Pohjoismainen puutavara kiinnosti ja oli suosittua etenkin Etelä-Afrikassa ja Etelä-Amerikassa. Sigyn kuljetti jonkin verran myös hiiltä Englannista Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan sekä Karibialle. Vastaavasti Itämeren alueelle paluulastina tuotiin hiiltä, jota ennen paluulastina tuotiin suolaa. Matkoillaan Sigyniin saatettiin myös lastata muunlaistakin puuta: esimerkiksi Meksikosta mäntyä, seetriä ja mahonkia sekä muita tuotteita, kuten hiiltä ja

⁴⁰ Örjans 2007, 10.

⁴¹ Fritz 1980, 148 & 153.

⁴² Örjans 2007, 13 & 15–16.

⁴³ Örjans 2007, 40.

⁴⁴ Fritz 1980, 153.

sokeria. Lisäksi Merihistoriallisen museon amanuenssina toimineen Kim Montinin mukaan Sigyn kuljetti myös esimerkiksi muurikiveä, rautaa ja savea.⁴⁵

Toisinaan miehistö otti laivan kyytiin eri satamissa rahtia, joka kuljetettiin toiseen satamaan eli Sigyn teki hakurahtikuljetuksia. Sigynillä ei ollut tiettyjä reittejä tai tiettyjä paikkoja, joissa käydä tai ottaa lasteja. Tietyillä linjoilla liikkuvat etenkin höyrylaivat, jotka ottivat kaikista mielenkiintoisimmat lastit. Purjelaivat, kuten Sigyn, toteuttivat jäljelle jääviä hakurahtikuljetuksia. Hakurahtitehtävissä Sigyn toimi 1800- ja 1900-lukujen vaihteeseen saakka. 1900-luvun alussa Sigyn liikkui lähinnä Pohjanmerellä kuljettaen pohjoismaalaista puutavaraa, jonka kysyntä oli lisääntynyt Iso-Britanniassa.⁴⁶ Kaukaisin satama, jossa Sigyn kävi, sijaitsi Bangkokissa. Sieltä matka Etelä-Espanjan satamaan, Cadiziin, kesti noin puoli vuotta ja se on Sigynin pisin yhtäjaksoisin matka eli matkalla pysähdyttiin vain kerran niin sanotulle tekniselle pysähdykselle, jolloin on mahdollisesti lisätty muonavaroja ja vettä alukselle.⁴⁷

Rahti lastattiin Sigynin ruumaan, joka on täysin avonainen ja kattoi koko kannen alle jäävän tilan, kuten kuvasta 3 näkyy. Syynä tähän on se, että tällä tavoin on saatu lastattua paljon pitkää puutavaraa ruumaan helposti, kun sitä ei ole jaettu osiin esimerkiksi seinillä. Lastaus on tapahtunut laivan keskellä olevasta lastiluukusta tai laivan keulassa olevista kahdesta pienemmästä luukusta. Sigynin miehistö pyysi usein apua satamantyöntekijöiltä, koska he eivät olisi keskenään saaneet ruumaa täyteen.⁴⁸

⁴⁵ Montin 1987, 9.

⁴⁶ Öljans 2007, 37 & 39.

⁴⁷ Öljans 2007, 43.

⁴⁸ Öljans 2007, 30.



Kuva 4. Sigynin ruuma on täysin avoin vielä nykypäivänäkkin. Siitä ei ole varmuutta, onko ruumassa ollut millainen kulkuväylä miehistölle, mutta museolaivana ollessaan yleisö pääsee kulkemaan rakennettua lankkusiltaa pitkin ruuman läpi. Kuva: Petra Vilkkula

Puisten purjelaivojen suosio alkoi kuitenkin 1900-luvulla hiipumaan, kun tilalle oli otettu höyrylaivoja. Monet maat olivat jo ennen ensimmäistä maailmansotaa vaihtaneet purjelaivat höyrylaivoihin. Uusien alusten siirtyessä puisten purjelaivojen tilalle, vanhojen purjelaivojen kohtalo muuttui.⁴⁹ Sigyn siirtyi kuljettamaan puutavaraa sekä Ruotsista että Suomesta Iso-Britanniaan ja manner-Eurooppaan. Vuosina 1909–1910 Sigyn matkusti myös Atlantille, mutta sen pääsääntöinen rahtiliikenne toimi Ruotsin ja Iso-Britannian välillä vuosina 1905–1913.⁵⁰

Kristiansandissa vuonna 1913 tapahtui onnettomuus hirmumyrskyn aikana, kun Sigyn ajautui rantaan ja oli lähellä tuhoutua. Laiva vietiin Råån Hälsingborgiin kunnostettavaksi ja samalla se muutettiin parkista kuunariksi eli laiva takiloitiin uudelleen poistamalla riki.⁵¹ Örjansin mukaan tuohon aikaan oli yleistä, että fregatit muutettiin parkeiksi ja parkkilaivat

⁴⁹ Kaukiainen 2008, 364 & 368.

⁵⁰ Örjans 2007, 61.

⁵¹ *ibid.*

kuunareiksi⁵², koska tällä tavoin pyrittiin laskemaan laivojen käyttökustannuksia.⁵³ Sotaaikana Sigyn toimi rahtilaivana ja liikkui muutamia kertoa Atlantilla, mutta lähinnä Euroopan merillä. Ensimmäisen maailmansodan lopulla vuonna 1917 päätettiin Sigynin valtamerimatkoista: tällöin päättyivät Sigynin 30 vuotta kestäneet valtameripurjehdukset.⁵⁴

2.2 Arki valtamerimatkoilla

Sigynillä oli 10–11 henkinen miehistö, jonka voimin työt tehtiin laivalla. Kapteenin lisäksi päällystöön kuuluivat perämies, konsti eli konstaapeli, timpuri ja kokki. Heillä oli omat tilansa laivan perällä, perässä eli kajuutassa, kun taas muu miehistö nukkui ja ruokaili laivan keulassa omassa tilassaan.⁵⁵ Kapteenia lukuun ottamatta muilla miehistön jäsenillä ei ollut omia hyttejä, joten yksityisyyttä ei juurikaan ollut. Päällystössä kaksi jäsentä jakoivat oman hytin ja yleensä perämies sai oman pienen hyttinsä, mutta ruokailu ja muut askareet tehtiin muiden kanssa yhteisessä tilassa eli päällystömessissä. Muu miehistö (matruusit, puolimatruusit ja jungmannit) nukkuivat samassa tilassa (miehistöskanssissa) ja sänkyjen pielissä olivat todennäköisesti vain verhot tuomassa edes jonkinlaista yksityisyyttä. Koko laivan miehistön tilat sijaitsivat kannella.⁵⁶

Kapteeni valvoi miehistöään laivalla ja huolehti siitä, että työt tuli tehtyä. Hän itse työskenteli omassa hytissään, joka toimi hänen toimistonaan, tai kapteenin salongissa, jossa on paikkoja navigointivälineille. Satamoissa hän saattoi kutsua laivalle vieraita, kuten viranomaisia, joiden kanssa hän yleensä keskusteli omassa salongissaan. Salonkia on pidetty laivan kauneimpana tilana, koska se on nimenomaan toiminut kapteenin edustustilana.⁵⁷ Toisinaan kapteeni on halutessaan voinut ruokailla salongissaan yksinään, mutta muuten hän on ruokaillut muun päällystön kanssa päällystömessissä.

Perämiehen tehtävät liittyivät vahtien johtamiseen: jos laivalla oli kaksi perämiestä, toinen oli johtamassa styyrpuurin (oikealla) puolella ja toinen paapuurin (vasemmalla) puolella. Etenkin lähimerien purjehduksilla toinen perämiehistä oli konstaapelin roolissa, jolloin vahdin johtaja

⁵² Kuunareissa on alun perin ollut vain kaksi mastoa ja ne on voitu valmistaa puusta tai teräksestä. Takimmaisessa mastossa eli isomastossa on kahvelipurjeet ja ensimmäisessä mastossa eli fokkamastossa on raakapurjeet. Kuunareista on käytetty muitakin nimiä, kuten kuunaripriki, kuunarilaiva ja barkentiini. Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019, 47.

⁵³ Örjans 2007, 61.

⁵⁴ Örjans 2007, 64.

⁵⁵ Örjans 2007, 30.

⁵⁶ Örjans 2007, 27.

⁵⁷ Örjans 2007, 30.

ei ollut merenkulunkoulutuksen saanut.⁵⁸ Konstaapeli oli laivalla valvomassa järjestystä. Hän saattoi olla kapteenin tukena, jos miehistön keskuudessa syntyi erimielisyyksiä.⁵⁹ Muutoin he kumpikin osallistuivat muun miehistön tavoin tavallisiin laivan työtehtäviin.

Timpuri oli laivan puuseppä, joka hoiti puutyöt laivalla. Hänellä oli oma timpurinsappensa, jossa oli hänen työtilansa ja nukkumapaikkansa. Puuseppä saattoi toisinaan myös olla titteliltään puosu tai purjeentekijä kuuluen tavallaan alipäällystään ollessaan kokeneempi ammattilainen.⁶⁰ Eli laivalla on ollut puosu, timpuri tai joku muu ammattitaitoinen henkilö, jonka tehtäviin on kuulunut Sigynin huoltaminen ja korjaaminen matkojen aikana. Tällaisia töitä ovat olleet esimerkiksi kannen puhtaana pito ja lankkujen saumojen tiivistäminen piellä. Korjaustöitä ovat vahtineet kapteeni ja muu päällystö.⁶¹ Myös esimerkiksi Sigynin ruumaa on pidetty kunnossa levittämällä suolaa ruuman pohjalle ja kylkilankkuihin, jotta se tasoittaisi kosteuspitoisuuksia ja vähentää lankkujen halkeilua.⁶²

Kokilla oli hieman erilainen rytmi kuin muilla, koska hänen tuli olla neljältä aamulla keittämässä kahvia seuraavaan vahtiin tuleville merimiehille ja valmistaa sekä tarjoilla päivän ateriat tiettyihin aikoihin aina iltakuuteen tai kahdeksaan saakka. Keittiö on sijainnut miehistöskanssin vieressä ja sitä on kutsuttu kapyysiksi eli byssaksi. Koko miehistö söi samaa ruokaa eikä esimerkiksi päällystölle ollut parempaa tai laadukkaampaa ruokaa kuin muille, mikä kuvastaisi jonkinlaista tasapuolisuutta päällystön ja muun miehistön välillä. Päällystölle ruoka kuitenkin tuotiin pöytään keittiöstä saakka, kun taas muulle miehistölle ruoka annettiin keittiöstä luukun kautta heidän tilaansa. Lisäksi erona oli, että päällystö käytti posliinisia astioita, kun taas muu miehistö käytti emalisia astioita.⁶³

Raaka-aineina käytettiin usein sellaisia tuotteita, jotka säilyivät hyvin, kuten vihanneksia ja juureksia. Näistä etenkin peruna ja palkokasvit olivat yleisempiä tuotteita ruuanlaitossa Sigynillä. Lisäksi laivalla syötiin suolattua lihaa, jota säilytettiin kahdessa tynnyrissä, jossa toisessa oli sikaa ja toisessa nautaa. Tynnyrit sijaitsivat kapteenin hytin takana, ruorin vieressä, jotta kapteenin on voinut valvoa, ettei kukaan käy syömässä omin päin. Kapteenin hytistä pääsi myös suoraan kajuutan päälle eli puolikannelle ja ruorin luokse.⁶⁴ Toisaalta

⁵⁸ Örjans 2007, 33.

⁵⁹ Örjans 2007, 30.

⁶⁰ Örjans, 2007, 27.

⁶¹ Kallio 2025b, 10.

⁶² Kallio 2025a, 44.

⁶³ Örjans 2007, 33.

⁶⁴ Örjans 2007, 33–34.

suolalihan lisäksi Sigynillä kalastettiin sekä ruuan vaihtuvuuden takaamiseksi, mutta myös ajankuluksi. Lämpimillä vesillä ei tarvinnut kalastaa, koska siellä eli paljon lentokaloja, jotka lensivät suoraan Sigynin kannelle, josta niitä kerättiin talteen. Säilykkeet yleistyivät vasta 1900-luvulla.⁶⁵

Kokeneemmat ja kokemattomammat miehistön jäsenet jaettiin usein kahteen ryhmään eli vahtiin mahdollisimman tasaisesti, jotta kummassakin ryhmässä olisi sekä kokeneita merenkävijöitä että kokemattomampia merimiehiä.⁶⁶ Töitä tehtiin neljän tunnin sykleissä eli osa miehistöstä ensin lepäisi neljä tuntia ja sitten he työskentelivät seuraavat neljä tuntia. Toinen joukko lepäsi ja toinen työskenteli, minkä jälkeen vuoroja vaihdettiin. Tätä rytmiä noudatettiin joka päivä kaiken aikaa. Poikkeuksena oli kuitenkin kapteenin määräys ”Kaikki miehet kannelle!”, jolloin jokainen tuli omasta vuorostaan huolimatta kannelle kuuntelemaan käskyä ja tekemään annettu tehtävä. Tällaisia tehtäviä olivat muun muassa ”-- purjeiden kokoaminen ja niiden nostaminen.”⁶⁷, satamaan saapuminen ja sieltä lähteminen.

Tehtävät jakautuivat yleensä siten, että yksi merimies ohjasi laivaa (ruorimies), toinen merimies oli keulassa tähystäjänä ja kolmas toimi passarina, jonka tehtäviin kuuluivat laivan kannen kuuraaminen, pilssiveden pumppaaminen ruumasta ja lyhtyjen sytyttäminen.⁶⁸ Ruorimiehen tehtävään kuului myös puolen tunnin välein ilmoittaa työvuorojen kulumisesta soittamalla kelloa: ensimmäisen puolen tunnin kohdalla kelloa soitetään kerran, tunnin kohdalla kaksi kertaa ja aina niin kauan, kunnes neljä tuntia on kulunut, jolloin kelloa soitetään kahdeksan kertaa. Kellon soittaminen aloitetaan jälleen yhdestä soitosta, kun vuorot on vaihdettu. Tunnin välein kolme merimiestä myös vaihtoi paikkoja keskenään⁶⁹, jolloin jokainen oli vuorollaan ruorimiehenä, passarina ja tähystäjänä.

Vapaa-aika oli myös hyvin rajallista, koska työnteke vei lähes kaiken ajan. Vapaa-aikaa pystyttiin viettämään enemmän vasta, kun oltiin maissa. Tällöin merimiehet työskentelivät päiväsaikaan, jolloin illat olivat vapaat. Lisäksi sunnuntait olivat vapaapäiviä silloin kuin ei oltu merellä purjehtimassa.⁷⁰ Miehistöllä ei ollut omaa tilaa vaan kaikki päivän askareet tehtiin samassa tilassa muiden kanssa. Ruokailu ja nukkuminen tapahtui samassa tilassa. Myös yksityisten hygieniaasioiden hoitamiseen liittyi haasteita: peseytyminen laivalla oli

⁶⁵ Örjans 2007, 34.

⁶⁶ Örjans 2007, 27.

⁶⁷ Örjans 2007, 28.

⁶⁸ ibid.

⁶⁹ ibid.

⁷⁰ Örjans 2007, 29–30.

hankalaa, koska tiloja sellaiseen ei ollut. Myöskään asioiminen wc-tiloissa onnistui ainoastaan satamissa. Laivalla tarpeet tehtiin ämpäriin ja heitettiin laidan yli mereen. Ainoastaan päällystöllä oli käytössään WC-tila, joka sijaitsi kapteenin hytin vieressä.

Pienet tilat vaikuttivat myös siihen, jos joku sairastui, se levisi helpommin muihinkin. Tähän oli kuitenkin Sigynillä ratkaisu: laivassa oli eristyshytti, johon sairastunut merimies voitiin asuttaa, jotta muu miehistö voisi välttyä tartunnalta. Samaista eristyshyttiä on voitu käyttää myös vierashyttinä, vaikka hyvin harvoin Sigynillä on matkustanut kukaan laivan miehistön ulkopuolinen henkilö. Hytti on toiminut myös merenkulkuhyttinä eli naviskana, koska sellaista ei Sigynillä ole erikseen ollut. Hytissä on hyllykkö eli viestilipputeline muun muassa laivapäiväkirjoille ja merikartoille.⁷¹

2.3 Sigyn siirtyy Ahvenanmaalle

Suomessa purjelaivojen väistyminen ja höyrylaivojen lisääntyminen sekä yleistyminen tapahtuivat vasta sodan jälkeen.⁷² Kuitenkin vuosien 1918–1922 rakennettiin vielä puisia laivoja, koska ensimmäinen maailmansota oli aiheuttanut pula-aikaa. Lisäksi Ahvenanmaalla varustajat olivat 1920-luvulla erittäin kiinnostuneita vanhoista purjelaivoista, joita myös ostettiin.⁷³ Sigynin voisi sanoa olleen juuri tällainen laiva, joka ostettiin Ahvenanmaalle, koska ruotsalaisilla ei enää ollut sille käyttöä.

Sigynin osti ahvenanmaalainen laivanvarustaja Arthur Lundqvist vuonna 1927. Hän varusti laivaa aina vuoteen 1935 saakka Vårdön Vargatassa, minkä jälkeen Sigynin varustajaksi tuli Fredrik Wennström. Vaikka Wennström varustikin laivaa vuosien 1935–1939, laivan osaomistajana toimi Fredrik Eriksson, joka myös myöhemmin neuvotteli Sigynin myymisestä.⁷⁴

Ahvenanmaalla ollessaan Sigyn teki ainoastaan pienempiä matkoja Itämerellä. Esimerkiksi vuonna 1933 Sigyn seilasi Viipurista Great Yarmouthiin lastinaan puutavaraa. Matka Englantiin kesti yhteensä 45 päivää, joiden aikana Sigyn miehistöineen joutui pahaan myrskyyn. Örjansin mukaan tuolloin Sigynillä purjehtinut Karl Nordberg kertoo, että laiva vuosi paljon ja yksi mastoista jouduttiin tukemaan. Kyseinen vuoden 1933 matka jäi Sigynin

⁷¹ Örjans 2007, 32.

⁷² Kaukiainen 2008, 368.

⁷³ Kaukiainen 2008, 364.

⁷⁴ Örjans 2007, 87–88.

viimeiseksi Pohjanmeren ylittäneeksi matkaksi.⁷⁵ Sigyn jäi Ahvenanmaalle, Vårdöille, vailla käyttöä. Vuonna 1939 Sigynin osti Åbo Akademin perustaman Merihistoriallisen museon intendentti Sven Andersson. Sigyn museoitii Suomessa ensimmäisenä laivana, koska uuteen museoon kaivattiin museoalusta.⁷⁶

⁷⁵ Öljans 2007, 90–91.

⁷⁶ Öljans 2007, 93–94.

3 Suomen ensimmäinen museoitu laiva

Sigyniä koskevia sanomalehtijuttuja löytyi käyttämälläni hakusanoilla yhteensä 235 kappaletta ja ne ovat aikaväliltä 14.6.1901-30.6.2021. Varhaisimpia lehtijuttuja on kuitenkin vain viisi kappaletta, joten aktiivinen uutisointi on alkanut vasta vuonna 1939, jolloin Sigyn museoititiin. Valitsin aineistokseni koko tämän aikavälin, koska haluan tarkastella koko Sigynin kulttuuriperintöprosessia ja miten sen museoaika on sujunut ja mahdollisesti muuttunut 1900-luvulta 2020-luvulle. Tarkoitukseni on ollut selvittää, millainen materiaallinen merkitys laivalla on ollut jo sen museoinnin alkuvaiheessa ja millaisia merkityksiä se on vuosien saatossa saanut.

Sanomalehtiaineistossa esiin nousee monipuolisesti kaikenlaisia aiheita, tapahtumia ja teemoja Sigynin eri vaiheista. Suurempia aiheita, teemoja ja tapahtumia kuitenkin ovat Sigynin aukioloajat, laivan kunnostaminen, TV-ohjelmaan liittyvät ohjelmatiedot ja muut-kategoria. Tyypittelin jokaisen lehtijutun niissä esiintyvien tapahtumien ja teemojen mukaisesti, jolloin jokainen juttu sisälsi ainakin yhden keskeisen aiheen, kuten taulukosta 2 ja 3 näkyy. Olen tyypitellyt lehtijutut tapahtumiin ja teemoihin, koska ne kuvaavat erilaisia lehtijuttuja: tapahtumat kuvaavat jotakin tiettyä Sigyniä koskevaa tapahtumaa, kuten Sigynin saapumista Turkuun museolaivana, jolloin lehtijutut käsittelevät nimenomaan tätä tapahtumaa. Teemoihin tyypitellyt lehtijutut koskevat sellaisia aiheita ja teemoja, jotka eivät sitoudu tiettyyn tapahtumaan tai aikaan, esimerkiksi Sigynin kunnostamiseen liittyvät lehtijutut ovat eri aikakausilta ja käsittelevät eri korjausprojekteja.

Joitakin lehtijuttuja olen merkinnyt useamman eri aiheen alle, koska niissä on voitu käsitellä yhtä aikaa esimerkiksi Sigynin korjausprosessia sekä Sigynin historiaa. Kaikista lehtiaineistoista en ole merkinnyt kaikkia aiheita, jos en ole kokenut niitä merkittäviksi. Esimerkiksi, jos lehtijutussa pääaiheena on Sigynin pelastaminen ja siinä on lopuksi mainittu laivan aukioloajat, en ole aukioloaikoja merkinnyt omaan ryhmäänsä. Tällaisissa tapauksissa olen merkinnyt aukioloaikoihin vain sellaisia, joissa on pelkästään aukioloajat, eikä mitään muuta tietoa.

Taulukko 2. Sigyniä käsittelevien lehtijuttujen teemat.

Määrä merkitsee, kuinka monessa lehtijutussa kyseinen teema on esiintynyt.

TEEMA	MÄÄRÄ
SIGYNIN PELASTAMINEN	11
SIGYNIN KUNNOSTAMINEN	39

TEEMA	MÄÄRÄ
SIGYNIN AINUTLAATUISUUS	16
SIGYNIN HISTORIAN KUVAAMINEN	11
SIGYNIN KOHTALO	4
SIGYN NÄHTÄVYYTENÄ	4
TURKU JA PAIKALLISUUS	8

Taulukko 3. Sigyniä käsittelevien lehtijuttujen tapahtumat.

Määrä merkitsee, kuinka monessa lehtijutussa kyseistä tapahtumaa on esitelty.

TAPAHTUMA	MÄÄRÄ
SIGYNIN SAAPUMINEN SATAMAAN VUOSINA 1901–02	5
MUSEOLAIVA SAAPUU TURKUUN VUONNA 1939	2
LEHTIJUTTU ILMAN TEKSTIÄ, VAIN PELKKÄ KUVA	4
SIGYNIN AUKIOLOAJAT	38
MUUT	61
SIGYNISTÄ KERTOVA TV-OHJELMA	22
SIGYN-NÄYTTELY	14
SIGYN OPPERAN NÄYTTÄMÖNÄ	1
SIGYNILLÄ KUVATTU ELOKUVA	2
SIGYNISTÄ KERTOVAT MAINOKSET	13

Monet aiheista liittyvät vain yhteen tapahtumaan tai aiheeseen, kuten Sigynillä kuvattuun elokuvaan, Sigyn-näyttelyyn ja Sigynin saapumiseen satamaan. Näistä esimerkiksi Sigynillä kuvatusta elokuvasta kertovat lehtijutut käsittelevät samaa elokuvaa, joka kuvattiin Sigynillä 1950-luvulla. Sigynin kunnostamiseen taasen olen laskenut kaikki kunnostamiseen ja korjaamiseen liittyvät lehtijutut ja se kattaa muun muassa myöhemmin käsiteltävät suuret peruskorjaukset ja telakoinnit. Myös Sigynin pelastamiseen liittyy lehtijutut useamman vuoden ajalta siitä, miten Sigyn tulisi pelastaa ja säilyttää. Muissa lehtijutuissa nousi selkeämmin esiin niiden aihe kuin kategoriaan ”Muut” laitetuissa lehtijutuissa. Muut-kategoria sisältää sellaisia lehtijuttuja, joissa Sigyn on esimerkiksi mainittu vain nimeltä, ollut osana lehden tietovisakysymyksiä tai joissa on puhuttu salista, joka on nimetty Sigynin mukaan.

Tulen seuraavissa alaluvuissa keskittymään kolmeen käännekohtaan, jotka koin merkittäviksi lehtijuttujen aiheiden pohjalta. Näitä käännekohtia ovat Sigynin ensimmäinen saapuminen Turkuun museolaivana vuonna 1939, Sigynin telakoinnit 1970-luvulla ja aluksen kunnostus

vuosien 2018–2020 aikana. Valitsin kyseiset käännekohtat, koska niiden ajalta löytyy sopivasti lehtijuttuja ja niissä käsitellään Sigynin merkittäviä vaiheita museoaluksena. Sigynin telakoinnit ja korjaukset liittyvät mielestäni olennaisesti Sigyn materiaalisiin merkityksiin eli miksi se halutaan säilyttää ja mitä merkitsee, että Turussa on tällainen museolaiva. Olen ottanut tarkempaan tarkasteluun vain sellaiset lehtijutut, jotka käsittelevät näitä aiheita. Etenkin 1970-luvulla on julkaistu monenlaisia lehtijuttuja, jotka eivät suoraan käsittele telakointia ja korjaustöitä, joten olen jättänyt ne käsittelyn ulkopuolelle.

3.1 Museointiprosessi ja saapuminen Turkuun

Ennen Sigynin museointia perustettiin merihistoriallinen museo Åbo Akademin rehtori Otto Anderssonin ehdotuksesta vuonna 1936. Museon intendentti Sven Andersson pohti, minkä aluksen ostaisi museoon ja vaihtoehtoja oli kolme: Sigyn, Eläköön ja Uljas. Näistä kuitenkin Andersson katsoi Sigynin olevan edullisin, hyvässä kunnossa ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä ikänsä puolesta. Sigyn museoitiin vuonna 1939, jolloin se tuotiin Turun Aurajokeen silloin vielä keskeneräisenä olleen Martinsillan kupeeseen. Alus ostettiin Ahvenanmaalta, jossa se oli ollut parin vuoden ajan vain satamassa paikoillaan.⁷⁷

Museointivuodelta ei kuitenkaan ole kuin kaksi lehtijuttua. Ne käsittelevät Sigynin saapumista Turkuun ja sen avautumista yleisölle. Molemmissa lehtijutuissa toimittaja oli päässyt vierailemaan aluksella ja saanut keskustella henkilökunnan kanssa. Esimerkiksi Turun Sanomien toimittaja kuvailee tilannetta seuraavalla tavalla, kun he pääsivät keskustelemaan itse Sigynin hankkijan, Sven Anderssonin kanssa:

Kävimme eilen kameramiehen kanssa tutustumassa uuteen nähtävyyteen, joka luultavasti jo tiistaina voidaan avata yleisölle. 'Sigynin' kannelta tavoitimme Åbo Akademin merihistoriallisen museon intendentin, maisteri Sven Anderssonin, ja kesken työkiireittensä hän ystävällisesti suostuikin antamaan lehdellemme tietoja museokuunarin rakenteesta ja ominaisuuksista, samoin kuin sen uudesta tehtävästä.⁷⁸

Jo Sigynin museoajan ensimmäisinä hetkinä on lehtijuttujen mukaan ymmärretty, millainen merkitys aluksella on. Vaikka niissä ei suoraan sanotakaan, miksi Sigyn on museoitu, tulkitsen, että se on museoitu, koska sillä ei ollut enää käyttöä rahtikuljetuksissa ja että se on historiallisesti merkittävä laiva, koska 1930-luvullakin jo purjealusten aika alkoi hiipumaan. Uutisissa nousi esiin Sigynin merkitys historiallisena esineenä, joka kertoo aikansa

⁷⁷ Örjans 2007, 93–94, 96.

⁷⁸ Turun Sanomat 1.7.1939, 5.

merimieskulttuurista ja sen aikaisista olosuhteista merillä seilatessa. Kummassakin lehtijutussa korostettiin Sigynin asemaa muistona, koska kyseessä on ”-- kulttuurihistoriallinen muistomerkki --”⁷⁹ ja että Sigynistä on ”-- häviävän romanttisen aikakauden pysyväksi muistomerkiksi --”⁸⁰. Merenkulku on koettu myös Suomelle merkittäväksi, koska se on tuonut pääomaa, joka on sitten kasvattanut suurteollisuutta.⁸¹ Huomaan, että Sigynillä on kulttuurisesti merkittäviä piirteitä merenkulun ja merimieskulttuurien kautta, mutta niillä on vaikutuksensa myös esimerkiksi taloudellisiin seikkoihin. Vaikka Sigyn ei olekaan Suomelle juurikaan tuonut varoja, kuvastaa se kuitenkin merenkulun historiaa, joka on ollut valtiolle kuitenkin merkittävää.

Sigyn on myös mainittu Suomen Laivahistoriallisen Yhdistys ry:n julkaisemassa teoksessa ”Kelluva kulttuuriperintö: Suomen historialliset laivat”, jossa esitellään Suomen laivanrakennukselle, merenkululle ja vesiliikenteelle tärkeitä aluksia.⁸² Teos on tehty yhteistyössä Museoviraston kanssa. Tämä voisi viitata siihen, että myös Sigyn kertoo laivanrakennuksen ja merenkulun historiasta, vaikka sen ajanjakso Suomessa laivaliikenteessä onkin ollut lyhyt. Uskoisin, että pohjoismaalainen merimies- ja laivanrakennuskulttuuri ovat merkittäviä Suomelle, vaikka laiva ja siihen liittyvä historia ei olisikaan suomalaista.

Merkitys paikalliselle kulttuurille ja maisemalle välittyy toisesta lehtijutusta, koska siinä kehutaan, kuinka hyvällä paikalla Sigyn on ja toimittajan mielestä parempaa paikkaa ei edes voisi olla: ”Heidän ansiostaan on ’Sigynille’ saatu joka suhteessa erinomainen sijoituspaikkakin, jota parempaa tuskin olisi voitu tarkoitukseen löytää.”⁸³ Samalla hän mainitsee, että Sigyn tuo turkulaiseen kaupunkimaisemaan elävyyttä.

Lehtijuttujen mukaan Sigynin kunto on erinomainen ja se aiotaan säilyttää sellaisenaan kuin se oli purjehduskautensa aikana. Alusta ei myöskään lastattaisi täyteen museoesineillä, vaan siellä säilytettäisiin vain sellaisia esineitä, joita Sigynillä on käytetty. Toimittajan mukaan tällöin Sigyn toteuttaisi myös pedagogiset tavoitteensa: ”Sigyn tullaan säilyttämään huolellisesti siinä kunnossa, jossa se oli palvellessaan alkuperäistä tarkoitustaan – hyvin käsittäen sen, että juuri tällöin museolaiva parhaiten pystyy täyttämään pedagogisenkin tehtävänsä.”⁸⁴ Aluksella hänen mukaansa myös järjestettäisiin mahdollisesti esittelyitä, jossa

⁷⁹ *ibid.*

⁸⁰ Varsinais-Suomi 1.7.1939, 2.

⁸¹ Örjans 2007, 97.

⁸² Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019, 56.

⁸³ Turun Sanomat 1.7.1939, 5.

⁸⁴ *ibid.*

kokenut merimies esimerkiksi näyttäisi, miten purjeita ommeltaan. Toinen toimittaja myös mainitsee, että laivalla olisi opas, jonka johdolla yleisö saisi havainnollistetun kuvan purjehdusajan oloista merellä: ”Kun alus ensi tiistaina avataan yleisölle, tulee sillä toimimaan opastajana oikea ’merikarhu’, jonka opastuksen avulla yleisö saanee havainnollisen kuvan silloisista olosuhteista merellä.”⁸⁵ Näiden lisäksi Sigynin tiloihin ripustettaisiin näyttelytekstejä ja kuvia kertomaan historiasta.

Etnologi Ulla Kallberg mainitsee artikkelissaan ”Laiva, yhteisö, merkitys ja kulttuuriperintö” (2012), että museoesine ei itsessään pysty välittämään kaikkea sisältämäänsä tietoa ilman taustoitusta, jolloin se hänen mukaansa tulisi liittää osaksi jotain viitekehystä. Tällöin esineelle muodostuu taustatarina, jonka kautta on helpompi muun muassa ymmärtää ja ylläpitää kulttuuriperintöä.⁸⁶ Katsoisin, että tällä tavoin myös Sigynin tapauksessa on toimittu, kun on mietitty, miten historiaa laivalla esitetään. Tarina on luotu Sigynin esineiden, tekstitaulujen, opastusten ja havainnollistavien esityksien muodossa, minkä jälkeen sitä on alettu välittämään eteenpäin. Tätä kautta laivalla vierailevat ovat voineet muodostaa omia merkityksiä Sigynille ja lehtijuttujen toimittajat ovat hekin voineet muodostaa näiden kokemiensa tietojen pohjalta käsityksen siitä, mitä Sigyn merkitsee sekä välittää tietoa sanomalehtijuttujen kautta.

Tulkitsen, että jo vuonna 1939 on ajateltu, että Sigynillä on paljon merkityksiä, joita on haluttu säilyttää tuleville sukupolville. Sigynillä on ollut jo nuorena museolaivana materiaalisia merkityksiä, koska se on sanomalehtijuttujen mukaan väline, joka kertoo katoavasta purjelaivakulttuurista. Sigynin sanotaankin olevan ”-- arvokas sirpale häviämässä olevaa purjelaivakulttuuria --”⁸⁷, mistä tulkitsen, että laivalla on ollut suurta arvoa ja merkitystä paikallisille jo museointivuonnaan. Se on voinut olla myös syynä siihen, miksi juuri Sigyn on valittu museoitavaksi ja millä tavoin se on lopulta museoitu eli ihmiset pääsevät sillä vierailemaan ja siihen on kaikkien mahdollista tutustua.

3.2 Sigynin telakointi 1970-luvulla

Sigynin historiaan liittyy paljon korjauksia ja telakointeja, joista yksi iso korjausurakka oli 1970-luvun telakointiprosessi. Tätä ennen Sigyn oli avoinna yleisölle normaaliin tapansa, mutta joitakin korjauksia tehtiin silloinkin. Esimerkiksi talvisodan aikana Sigyn vahingoittui

⁸⁵ Varsinais-Suomi 1.7.1939, 2.

⁸⁶ Kallberg 2012, 26.

⁸⁷ Turun Sanomat 1.7.1939, 5.

pommituksissa Aurajoen rannassa, jolloin aluksen korjaukset alkoivat heti sodan päätyttyä, vaikka varoja oli vähän.⁸⁸ Kuitenkin 1970-luvulla Sigynin odotti suurempi peruskorjaus ja telakointi, josta myös uutisoitiin etenkin Helsingin Sanomissa.

Sigyn hinattiin vesiteitse Turusta Helsinkiin, Valmetin telakalle Suomenlinnaan vuonna 1971 (kuva 5). Aluksesta korjattiin lahonneita osia, kuten vuotavat kansilankut, sivulankut ja keulapaikka. Sanomalehtijuttujen perusteella pohdin, millainen merkitys näillä telakoineilla ja korjauksilla on ollut etenkin materiaalisesta näkökulmasta. Vaikkei yhdessäkään lehtijutussa ole varsinaisesti otettu kantaa siihen, miksi on tärkeää säilyttää Sigyn korjauksia tekemällä tai millainen vaikutus sillä on, että laiva on olemassa, huomaan, että tällaista ajattelua on kuitenkin mahdollisesti toimittajilla ollut. Monessa lehtijutussa puhutaan siitä, miten merkittävä Sigyn on historiallisesti ja että se on maailman viimeisin puinen purjelaiva, joka on seilannut valtamerillä: esimerkiksi Helsingin Sanomat on kuvannut Sigynin olevan ”--todennäköisesti maailmassa ainoa säilynyt puualus --”⁸⁹ ja ”Maailman viimeisin puusta rakennettu rahtilaiva --”⁹⁰. Näistä voisin päätellä, että sillä on hyvinkin paljon merkitystä, että Sigyn pyritään kunnostamaan mahdollisimman hyvään kuntoon, koska se on ainut laatuaan maailmassa ja siksi arvokas.



Kuva 5. Sigyn on Suomenlinnan telakalla korjattavana. Kuva: Helge Heikkinen.

⁸⁸ Örjans 2007, 97.

⁸⁹ Helsingin Sanomat 13.5.1971, 17.

⁹⁰ Helsingin Sanomat 7.10.1971, 7.

Yhdessä lehtijutussa myös todettiin, että Sigynille oli aluksi vaikeuksia saada työntekijöitä kunnostamaan sitä, koska ”Purjelaivojen mukana on kuollut myös niiden tekotaito.”⁹¹ Ammattitaitoisia puisten purjelaivojen tuntijoita ei mahtanut siihen aikaan olla, koska monet merimiehet olivat jo iäkkäitä ja puulaivojen rakentajat menehtyneet. Sigynin korjaamisesta vastaavaksi valittiin kuitenkin puisilla laivoilla seilannut sotilasmestari Väinö Viikki, jonka kanssa työskentelemään valittiin kymmenen miestä. Katsoisin, että tämäkin on yksi syy sille, miksi Sigynin korjaaminen on välttämätöntä: ilman puulaivoja ei olisi niiden rakentamisen tai korjaamisen osaamista. Samalla, kun on Sigyniä korjattu Valmetin telakalla, voitaisiin puhua myös laivanrakentamisen kulttuurin ylläpitämisestä ja vaalimisesta.

Sigynin selvityshankkeessa myös korostetaan, että ”Sigyn edustaa myös puisten purjelaivojen rakentamisen arvokasta pohjoismaista kulttuuriperintöä. Nykyisen laivan korjaamisessa ja ylläpitämisessä käytetyt käsityömenetelmät jatkavat ja välittävät tätä perintöä seuraavalle sukupolvelle.”⁹² Vaikka kyseessä onkin näkemys siitä, miten nykypäivänä Sigynin korjaus tapahtuu perinteitä noudattaen, voisi ajatusta soveltaa myös 1970-luvulla tapahtuneeseen korjaustyöhön. Voisin olettaa, että silloinkin on osaltaan noudatettu vanhoja laivanrakennukseen liittyviä perinteitä ja tapoja. Koska Sigyniä on tarvinnut ja tarvitsee edelleen kunnostaa, kulkee sen mukana siis taito ja osaaminen puulaivojen rakentamiseen ja korjaamiseen.

Toisaalta Petri Sipilän, Hannu Matikkan ja Rami Wirrankosken mukaan tilanne on päinvastainen: puulaivat hyötyvät siitä, että tietoa ja taitoa niiden rakentamisesta ja korjaamisesta vaalitaan etenkin Suomenlinnan telakalla.⁹³ Näkisin, että tilanne on enemmänkin tasapuolinen kuin että vain toisen takia toinen on olemassa. Ilman puulaivoja ei olisi tietotaitoa, mutta ilman taitotaitoa ei olisi puulaivoja. On toki mahdollista, että Suomenlinnan telakan osaavat sepät ja puulaivojen rakentajat ovat itse omalla toiminnallaan ylläpitäneet perinteitä, mutta ilman kysyntää ei olisi taidoille mitään käyttöä. Jos Sigyniä ei tarvitsisi korjata tai sitä ei olisi olemassa, voisi tietynlainen taito hiipua, koska vastaavanlaisia puulaivoja ei tiettävästi ole maailmassa. Sigynin mukana kulkee juuri tämän tyyppisille puisille parkeille perinteinen rakennus- ja korjaustaito, joka kulkee aina uudelle sukupolvelle, joka alusta kunnostaa. Tietysti heidän väitteensä perusteella tietotaitoja voidaan hyödyntää

⁹¹ Helsingin Sanomat 22.8.1971, 15.

⁹² Kallio 2025a, 29.

⁹³ Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019, 13.

muunlaisten puisten purjelaivojen kunnostukseen, koska edelleen on olemassa puisia parkkeja ja kuunareita.

Vuonna 1975 jatkettiin Sigynin peruskorjauksia ja alus siirrettiin Turun Wärtsilän telakalle. Monessa lehtijutussa kerrotaan, että Sigynin runkoa aiotaan vahvistaa muun muassa talven jäiden varalta, kun siihen asennetaan jääsuoja. Sen lisäksi laivan kissanselkää⁹⁴ korjataan vielä uudestaan. Lopulta Sigyn myös takiloitaisiin parkiksi, joka se on alun perin ollutkin, koska tavoitteena on entisöidä laiva alkuperäiseen muotoonsa ja säilyttää se siten museolaivana. Ongelmana kuitenkin lehtijuttujen mukaan on, etteivät varat mahda riittää niin suureen projektiin, joten siihen on haettava rahoitusta. Varainkeruuna toimiva Pelasta Sigyn -kampanja aloitetaan vuonna 1976 ja lokakuuhun mennessä varoista on kerätty jo miltei puolet noin 850 000 markan tavoitteesta. Varainkeruulla kerätyillä rahoilla ja tuotelahjoituksilla on tarkoitus rahoittaa kunnostustyöt, jotka jäivät kesken aiempina vuosina.

Myös näissä vuoden 1975 lehtijutuissa painotetaan hyvin vahvasti sitä, miten Sigyn on maailmassa viimeinen puurakenteinen parkki, joka on seilannut valtamerillä rahtilaivana. Kolmessa lehtijutussa myös mainitaan, että kyseessä on ”-- merihistoriallinen harvinaisuus --”.⁹⁵ Samanlaista kirjoittelua esiintyy myös vuosien 1976 ja 1977 lehtijutuissa, joissa edellisen vuoden tavoin mainitaan, että kyseessä on ainutlaatuinen laiva, jollaista ei toista maailmasta löydy. Tulkitsen, että tällä on voitu nimenomaan painottaa sitä, kuinka tärkeästä kansallisaarteesta on kyse. Yhdessä lehtijutussa mainittiin, että Sigynin korjaukset ovat kiireelliset ja niihin tarvitaan kiireesti rahoitusta, mikä voisi myös osaltaan kieliä siitä, että tällainen ainoa puinen parkki halutaan korjata mahdollisimman pian. Myös tässä lehtijutussa puhuttiin aluksi siitä, miten Sigyn on ainoa laatuaan.

Turku ja Sigynin sijainti Aurajoessa alkaa myös korostua vuonna 1975, kun lehtijutuissa puhutaan Sigynin mahdollisesti tulevasta uudesta paikasta. Lehtijuttujen mukaan on kaavailtu, että laiva sijoitettaisiin lähelle Wächterin kujaa ja Auran Panimon läheisyyteen. Uusi Suomi -lehden mukaan se olisi paikkana ihanteellinen etenkin museollisesti ja kaupunkikuvallisesti.⁹⁶ Sigyn haluttaisiin keskeiselle paikalle Turussa ja esimerkiksi vaihtoehtona ollut Hirvensalo koettiin olevan liian kaukana ja vaikeasti vartioitavissa. Tästä päättelen, että jo noin 30 museovuoden jälkeen on koettu, että Turku ja Aurajoki ovat juuri sopiva paikka Sigynille.

⁹⁴ Kissanselkä tarkoittaa sitä, kun laivan perä ja keula ovat painavampia kuin laivan runko, joka tällöin lähtee taipumaan keskikohdastaan ylös. Kallio 2025b.

⁹⁵ esim. Uusi Suomi 4.12.1975, 7.

⁹⁶ Uusi Suomi 5.8.1975, 5.

Sigynin on koettu olevan osa Turun kaupunkikuvaa ja sen sijainti on tarkkaan mietitty, jotta se saa arvoisensa paikan.

Vanhojen laivojen asiantuntijana tunnettu Christoffer Ericssonin mielestä Sigyn on harvinaisuus ja se tulisi ehdottomasti säilyttää ja hän toteaa, että ”—alus olisi pitänyt jo 1930-luvulla telakoida maalle, jossa se olisi säilynyt. Nyt ollaan siinä tilanteessa, että alus pitää tavan takaa viedä talakalle, koska vesi mädännyttä puurakenteista alusta.”⁹⁷ Sigynille on kuitenkin lehtijuttujen mukaan mietitty kuivatelakan rakentamista, mutta yksimielisyyteen ei kuitenkaan päästy. Myös Kallio mainitsee, että 1970-luvulla on mietitty kuivatelakan rakentamista.⁹⁸ Vaikka asiantuntijat ovat todenneet, että laivalla olisi pitänyt jo vuosia sitten tehdä tärkeitä päätöksiä, ei asialle kuitenkaan tehty mitään edes siinä hetkessä. Varmasti syynä on ollut projektin kallis hinta ja vaikeudet saada tukea ja lahjoituksia. Lisäksi on mahdollista, ettei vielä 1930-luvulla ole tultu ajatelleeksi, että Sigynin voisi nostaa kuivalle maalle joen sijasta. Lehtijuttujen mukaan laiva oli silloin hyvässä kunnossa, eikä vastaavia vikoja ole löydetty, mikä voi olla syynä siihen, ettei laivalle ole mietitty muita vaihtoehtoja.

Puhe Sigynin arvoista nousee esiin etenkin vuoden 1976 lehtijutuissa, joissa korostetaan laivaa ainutlaatuisena paikkana oppia ymmärtämään merimiesten arkea, mutta myös miten puisia purjelaivoja korjataan ja rakennetaan. Lehtijuttujen mukaan Sigynistä on tarkoitus tehdä paikka, jossa ihmiset voivat saada käsityksen siitä, millaista on ollut olla merimies ja millaisissa tiloissa on asuttu ja työskennelty: ”Korjauksen tavoitteena on amanuenssi Montinin mukaan tehdä laivasta paikka, jossa tavalliset ihmiset saavat käsitykset viime vuosisadan merimiesten asuin- ja työskentely-ympäristöstä.”⁹⁹ Amanuenssi Kim Montinin mukaan on eri asia katsella laivasta tehtyä pienoismallia kuin vieraila itse laivalla ja nähdä kaikki tilat sekä haistaa tervan tuoksun. Montin myös toteaa, ettei Sigynin arvoa voi mitata rahassa.¹⁰⁰ Lehtijuttujen mukaan arvo perustuu nimenomaan siihen, että Sigyn on maailman ainoa jäljellä oleva valtamerillä purjehtinut parkki. Lisäksi lehtijutuista nousee esiin se, miten puusepät pitivät itse korjaustyötään erittäin merkittävänä ja ainutlaatuisena, koska siihen aikaan ei enää ollut sen ikäisiä ihmisiä, jotka olisivat tämän tyyppisiä korjauksia ja rakennustöitä tehneet. Heidän mukaansa laivat rakennettiin jo eri materiaaleista.

⁹⁷ Helsingin Sanomat 9.12.1975, 10.

⁹⁸ Kallio 2025a, 45.

⁹⁹ Helsingin Sanomat 18.7.1976, 6.

¹⁰⁰ *ibid.*

Koska Sigynistä on lehtijuttujen mukaan tarkoitus tehdä paikka, jossa yleisö voi oppia ja kokea konkreettisesti, millaista merimiehen elämä on ollut, on tieto täytynyt kerätä jostakin. Kirsi Keravuoren mukaan merimiesten elämästä on kerätty 1800-luvun lopulta alkaen muistitietoa, joka kertoo nimenomaan heidän kokemuksiinsa työskentelystä merellä.¹⁰¹ Sigynistä on myös kerättyä muistitietoa, koska esimerkiksi Örjans on käyttänyt teoksessaan Åbo Akademin merihistorian laitoksen Ääninauha-arkiston nauhoitettuja haastatteluja. Yksi haastatelluista on Sigynin Ahvenanmaan omistaja Fredrik Andersson, jonka kanssa Sven Andersson neuvotteli Sigynin ostamisesta.¹⁰² Muistitiedon kautta saatujen kokemusten avulla on varmasti ollut mahdollista välittää niitä yleisölle oppaan johdolla samalla kun kierretään aluksella ja tutustutaan esimerkiksi lehtijutuissa mainittuun puisten purjelaivojen kunnostamiseen ja rakentamiseen. Toisaalta mahdollisella Sigyniltä kerätyllä muistitiedolla on vaikutuksensa siihen, mitä 1900-luvulla ja nykypäivänä tiedämme aluksesta ja sen arjesta. Näkisin, että muistitiedon avulla voidaan välittää tietoa menneestä samalla kun yleisö pääsee kokemaan aluksen ja miehistöjen tilat.

Lisäksi lehtijutuissa korostetaan myös ihmisten kiinnostusta historiaan ja perinteisiin. Esimerkiksi Helsingin Sanomien lehtijutussa mainitaan rehtori Kurt Nyholmin sanoneen, miten ””Ainutlaatuinen muistomerkki jää Turkuun. Historia ja perinne ovat kiinnostaneet vielä tänä päivänäkin.”¹⁰³ Tästä päättelen, että akateemisten ja ammattilaisten lisäksi muutkin ihmiset ovat kiinnostuneita historiasta etenkin museoiden ja museoesineiden kautta. Samassa lehtijutussa myös kerrotaan, miten paljon ihmisiä oli Sigyn-juhlassa, jossa nostettiin Sigynin mastot paikoilleen (kuva 6). Tämä myös osaltaan kertoo siitä, miten kiinnostus perinteitä ja historiaa kohtaan on ollut silloin vahvana. Toki on mahdollista, että ihmiset ovat tulleet paikalle vain ihmettelemään mitä rannassa tapahtuu, mutta varmasti Sigyn ja sen historiallinen matka on kiinnostanut kaupunkilaisia.

¹⁰¹ Keravuori 2020, 27–28.

¹⁰² Örjans 2007, 88 & 140.

¹⁰³ Helsingin Sanomat 22.5.1977, 12.



Maaherra Paavo Aitio laski onnenrahat mastojen alle.

Kuva 6. Sigyn-juhlassa nostetaan Sigynin mastot paikoilleen ja tavan mukaan lasketaan rahaa mastojen juureen tuomaan onnea. Kuva: Kuvakaappaus Helsingin Sanomista 22.5.1977, 12.

Uutisointi vuosilta 1977–1979 liittyy Sigynin avautumiseen yleisölle, viimeisiin korjauksiin ja museolaivaksi vihkimiseen. Vuonna 1977 mastot tosiaan saatiin kiinnitettyä paikalleen ja se tehtiin lehtijuttujen mukaan juhlallisesti. Mastojen laittoa oli tullut seuraamaan suuri määrä turkulaisia. Sigyn avattiin yleisölle pitkän korjausprosessin jälkeen vuonna 1978, mutta lopullisesti se avattiin kunnolla 26.5.1979, jolloin se myös vihittiin uudelleen museolaivaksi. Helsingin Sanomissa kuvaillaan, miten ”Maailman ainoa jäljellä oleva valtameriliikenteessä purjehtinut parkkilaiva Sigyn juhlii lauantaista uutta syntymistään. Mustakylkinen Sigyn on monivuotisen restaurointityön jälkeen valmistunut ja laiva vihittään lauantaista uudelleen käyttöönsä museolaivaksi.”¹⁰⁴

Vaikka uutisointi painottuu edellä mainittuihin asioihin, on joukossa myös puhetta Sigynin paikasta Aurajoessa. Lehtijutuissa on nostettu esiin ehdotuksia siitä, mihin Sigyn sijoitettaisiin korjauksien valmistuttua ja Auran Panimon alueen ranta oli sellainen vaihtoehto, joka katsottiin Sigynille sopivaksi. Sen hetkisen paikan taustalla oli kerrostaloja, jotka katsottiin olevan Sigynin kanssa yhteensopimattomia, joten laivan siirto toiselle puolelle jokea olisi

¹⁰⁴ Helsingin Sanomat 26.5.1979, 17.

mielekkäämpää. Lisäksi eräässä lehtijutussa mainitaan myös, että Sigyn tulee jäämään Turkuun. Saman tyyppistä uutisointia esiintyi tosiaan myös vuonna 1975. Kunnan korjausten jälkeen on alkanut siis puhe siitä, missä Sigynin olisi paras olla ja mikä kohta Turun Aurajoesta palvelisi laivaa parhaiten.

3.3 Sigynin kunnostus vuosina 2018–2020

Sigyn on jatkanut toimintaansa museolaivana normaalisti 1970-luvun suurien korjaustöiden jälkeen. Laiva täytti 100 vuotta vuonna 1987, jolloin Turussa pidettiin Sigynin kunniaksi juhlatilaisuus. 1900- ja 2000-lukujen taitteessa Sigyn telakoitiin Maarianhaminaan toiseen suurempaan peruskorjaukseen, josta uutisointia oli hieman. Myös 2010-luvulla Sigyniä on korjattu säännöllisesti, jolloin esimerkiksi kunnostettiin laivan kantta, hyttiä ja lopulta sitä valmisteltiin seuraavaan peruskorjaukseen.¹⁰⁵

Vuonna 1993 perustettiin perinnelaivarekisteri, jonka tarkoituksena on taata arvokkaiden aluksien, jotka ovat merkittäviä Suomen merenkulun historialle, säilyttäminen ja kunnostaminen.¹⁰⁶ Rekisterin perustaminen voisi mielestäni osaltaan kertoa siitä, miksi Sigyninkin korjaaminen, kunnostaminen ja säilyttäminen on koettu merkittäväksi. Lisäksi vuonna 2013 Suomessa on sitouduttu noudattamaan Unescon yleissopimusta aineettoman kulttuuriperinnön suojelusta, joka koskettaa myös Sigyniä sen ollessa myös aineetonta kulttuuriperintöä.¹⁰⁷ Vuonna 2021 Unescon aineettoman kulttuuriperinnön luetteloon nimettiin pohjoismainen limisaumaveneperinne, minkä tarkoituksena on ”—antaa tunnustusta pohjoismaiselle käsin tekemisen perinteelle, sen taitajille sekä puuveneperinteen turvaamiselle pohjoisilla alueilla.”¹⁰⁸ Ajattelen, että nämä ovat esimerkkejä, miksi Sigyniä korjataan, jotta se säilyisi mahdollisimman monille sukupolville. Kansainvälisten ja kansallisten sopimusten ja rekisterien myötä myös Sigynin säilyttäminen ja kunnostaminen on näiden seikkojen noudattamista.

Sigynistä uutisointi 2000-luvulla on vähäistä, mutta lehtijuttuja tulee tasaisesti muutaman vuoden välein, mutta vuodessa lehtijuttuja tulee korkeintaan kaksi. Lehtijutut käsittelevät lähinnä vuosituhannen vaihteeseen sijoittuvaa telakointia ja korjausta sekä yksittäisiä tapahtumia. Uutisointi vilkastuu vasta 2017, jolloin mainostetaan enemmän Sigynin

¹⁰⁵ Kallio 2025a, 45.

¹⁰⁶ Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019, 15.

¹⁰⁷ Kallio 2025a, 17–18.

¹⁰⁸ Museovirasto 2021.

aukioloaikoja. Lisäksi vuonna 2017 huomattiin, että Sigyn tarvitsee jälleen peruskorjausta, joka tulisi suunnitelmien mukaan kestämaan kaksi vuotta. Tapahtuma alkoi lisäämään lehtijuttujen määrää ja ne koskevatkin vuosien 2017–2020 välillä lähinnä Sigynin peruskorjausta.

Aikaisempien vuosien tapaan myös 2000-luvun lehtijutuissa painotetaan, että Sigyn on maailman ainoa säilynyt puinen kolmimastoparkki, joka on palvelusaikanaan seilannut valtamerillä. Koen, että tämä on sellainen seikka ja asia, joka koetaan tärkeäksi ja merkittäväksi Sigynin olemassaolon kannalta. Koska vastaavia aluksia ei ole säilynyt, Sigyn koetaan ainutlaatuiseksi ja säilyttämisen arvoiseksi. Sipilän, Matikkan ja Wirrankosken mukaan rahtilaivat ovat tyypiltään kaikista merkittävimpiä aluksia kauppamerenkulun näkökulmasta. Heidän mielestään Sigyn on hyvä esimerkki kertomaan purjelaivojen ajasta ja historiasta, koska se on onnistuttu säilyttämään. He mainitsevat, että usein tällaisten laivojen tallettaminen museoiden kokoelmiin on ollut museoille haastavaa heidän mielestään ”ymmärrettävistä syistä”, mutta eivät avaa väitettä sen tarkemmin.¹⁰⁹ Sigyn koetaan merkittäväksi alukseksi myös lehtijuttujen perusteella, koska se kertoo ajanjaksosta, josta ei ole jäljellä enää muita aluksia. Mahdollisesti juuri sen takia lähes jokainen lehtijuttu nostaa esille, että Sigyn on lajissaan ainoa. Vanhana rahtilaivana se kertoo omasta ajastaan, mikä koetaan tärkeäksi.

Turun Sanomat myös haastatteli kolmea Turussa asuvaa ihmistä ja heidän kerrotaan olevan sitä mieltä, että Sigyn ”-- merkitsee etenkin merenkulkua ja merenkulun historiaa.”¹¹⁰ Lisäksi heidän mielestään on tärkeää säilyttää tällaisia historiallisia aluksia. Tässä nousee tulkintani mukaan esiin se, miten tavallisetkin ihmiset kokevat Sigynin materiaalisen ja historiallisen merkityksen tärkeäksi. Kyse ei ole vain siitä, että asiantuntijat ovat puhuneet, miten merkittävää on säilyttää maailman ainoa puinen purjelaiva, joka on seilannut valtamerillä, vaan näin ajattelevat myös sellaiset, jotka eivät esimerkiksi työskentele kulttuuriperintökohteiden parissa. Myös tarkastelemani lehtijutut kertovat siitä, miten toimittajat ovat kokeneet merkittäväksi ja tärkeäksi, että Sigynistä pidetään huolta, jotta se säilyisi mahdollisimman pitkään.

Sekä lehtijutuissa olevien haastattelujen että itse lehtijuttujen kautta välittyy myös Turun merkitys Sigynille. Ihmiset kokevat merkittäväksi, että Sigyn sijaitsee nimenomaan Turussa ja

¹⁰⁹ Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019, 12.

¹¹⁰ Turun Sanomat 21.5.2020, 4.

että Turku voi olla ylpeä laivasta. Haastateltavat myös mainitsevat, että Sigynin säilyttäminen on merkittävää Turulle, koska se on historiallinen merenkulkualus.¹¹¹ Tämä voisi viitata siihen, miten Sigyn tuo Turkuun kulttuuria, on osa Aurajokimaisemaa ja tuo historiaa turkulaiselle museokentälle. Toisaalta se myös mahdollisesti lisää turismia kaupunkiin. Tästä myös eräs lehtijutussa haastateltu mainitsee, kun hänen isänsä väitetyt tulee vierailemaan Turkuun vain museolaivojen takia: ”Isäukko asuu Pohjois-Karjalassa ja tulee ainoastaan näiden laivojen takia tänne. Tai niin hän ainakin väittää, Petri Luukkainen naurahtaa.”¹¹² Lehtijutussa ei ole kuitenkaan mainintaa Turun identiteetistä merellisenä kaupunkina ja miten Sigyn olisi siinä suhteessa Turulle tärkeä.

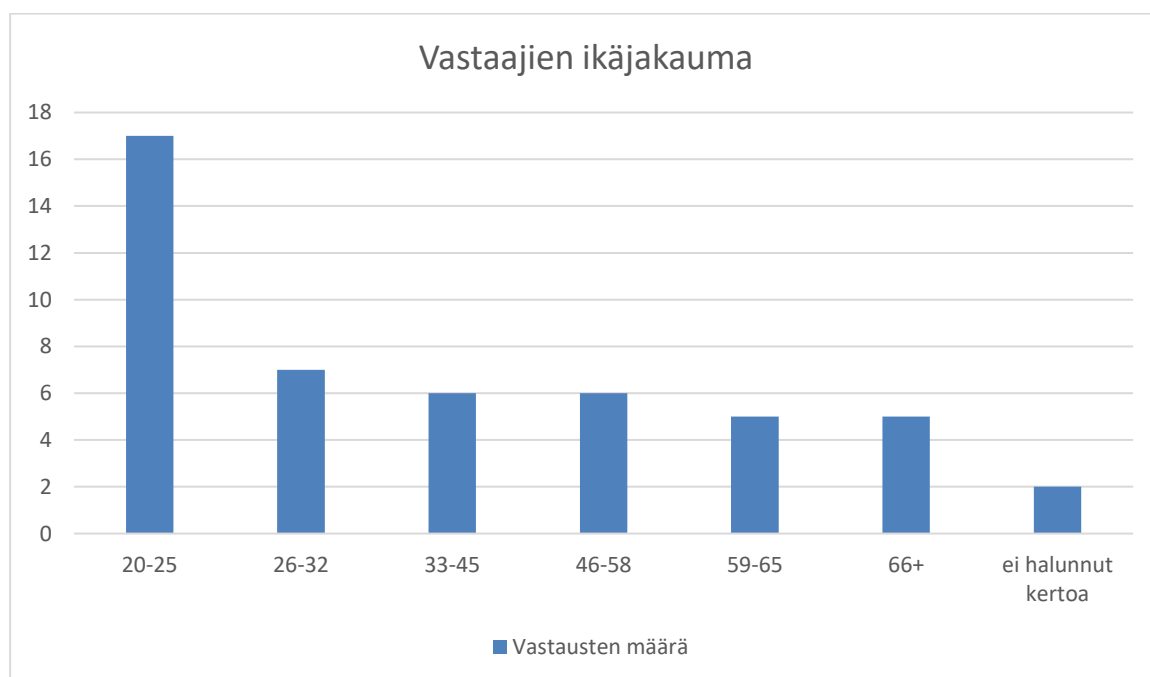
¹¹¹ *ibid.*

¹¹² *ibid.*

4 Sigynin materiaalisuuden merkitys

Toisena aineistona minulla on verkkokysely ja sen tuottamat vastaukset. Toteutin kyselyn tammi-helmikuun aikana vuonna 2026. Kyselyn linkki välitettiin Turun yliopiston Humanistisen tiedekunnan opiskelijoiden sähköpostilistalle. Kyselyyn oli myös mahdollista vastata, kun vieraili Forum Marinumin lippupisteillä ja avasi kyselyn julisteessa olevan QR-koodin kautta. Lisäksi kyselyyn pystyi vastaamaan myös Forum Marinumin sosiaalisen median kanavissa olevan linkin kautta.

Kyselyyn vastasi yhteensä 48 ihmistä, joista naisia oli 25 ja miehiä 18. Vaihtoehdon muu valitsi neljä henkilöä ja yksi vastaaja ei halunnut kertoa sukupuoltaan. Kyselyyn vastasi myös kaikenikäiset henkilöt, mutta eniten vastanneita oli kuitenkin 20–25-vuotiaiden ryhmässä. Muissa ryhmissä vastaajia oli tasaisesti, kuten kuvasta 7 huomaa. Nuorin vastaaja oli 20-vuotias ja vanhin vastaaja 79-vuotias. Vastaajalla oli mahdollisuus olla kertomatta henkilötietojaan niin halutessaan valitsemalla vaihtoehdon ”En halua kertoa” tai jättää kohdan tyhjäksi.



Kuva 7. Kaikkien kyselyyn vastanneiden iät ryhmittäin esiteltynä.

Taustoittavina kysymyksinä olivat myös kysymykset siitä, onko Sigyn ennestään vastaajalle tuttu (kysymys 3) ja onko vastaaja koskaan vierailut laivalla (kysymys 4). Jälkimmäiseen kysymykseen sai halutessaan myös kirjoittaa ajankohdan, jolloin on Sigynillä vierailut. Sigyn oli tuttu 41 vastaajalle ja vieras 7 vastaajalle. Vastaajista 30 oli vierailut Sigynillä, kun taas

18 ei ole ollut koskaan vierailut laivalla. 11:ta vastaajalle laiva on ollut tuttu, mutta he eivät ole vierailleet Sigynillä kertaakaan. Mielestäni tällainen jakautuminen on tutkimukseni kannalta oleellista, koska tällä tavoin saan näkemyksiä sekä sellaisilta, jotka ovat vierailleet Sigynillä, että sellaisilta, jotka eivät ole vierailleet Sigynillä ja joille Sigyn ei ole ennestään tuttu. Uskon, että monella saattaa siitä huolimatta olla mielipide kulttuuriperintökohteen materiaalisista merkityksistä, vaikka ei olisikaan koskaan kuullutkaan Sigynistä. En myöskään automaattisesti oletta, että nämä vastaajat kokisivat Sigynin merkityksettömänä, koska ovat kuitenkin kyselyyn vastanneet. Kyselyyn vastanneista henkilöistä ainoastaan yksi toi ilmi, ettei Sigyn merkitse hänelle mitään. Tämä vähäisyys voi kertoa siitä, että kyselyyn ei ole vastannut sellaisia henkilöitä, jotka ajattelevat näin, jos ovat esimerkiksi todenneet, ettei heillä ole antaa mielipidettä asiaan. En voi kuitenkaan yleistää, että Sigyn olisi merkittävä kaikille ihmisille, mutta tämän tutkimuksen valossa voin arvioida Sigynillä olevan merkitystä 47 henkilölle.

Olen ladannut vastaukset tiedostoon siten, että vastausten järjestys on sattumanvarainen eli esimerkiksi kyselyyn ensimmäisenä vastannut ei ole listassani ensimmäisenä. Käytän jokaisesta kyselyyn vastanneesta nimitystä neutraalia nimitystä ”Vastaaja”, jonka perässä on numero sen mukaan, monesko vastaaja satunnaisessa listassa on. Lisäksi vastaajan nimikkeen perässä on joko V tai eV sen perusteella, onko vastaaja vierailut Sigynillä (V) vai ei ole vierailut (eV). Tällöin nimitys olisi esimerkiksi muotoa ”Vastaaja50_eV” eli kyseessä olisi listan mukaan 50. vastaaja, joka ei ole vierailut Sigynillä.

4.1 Sigyn historiallisena esineenä

Sigyn on matkannut ympäri maailmaa 1800–1900-lukujen molemmin puolin, joten siitä on monenlaista tietoa löydettävissä. Laiva edustaa myös oman aikansa kauppalaivaa, laivanrakennustaitoa ja Pohjoismaista merimieskulttuuria. Tässä luvussa esittelen vastauksia Sigynistä historiallisena esineenä eli mitä kaikkea tietoa se voi pitää sisällään kyselyyn vastanneiden mielestä. Kysymysten kautta lähdin selvittämään, mitä asioita voisi ylipäätään oppia vanhasta puisesta purjelaivasta (kysymys 5) ja millaista tietoa Sigynillä vierailemalla voisi oppia merimieskulttuureista, laivanrakennuksesta ja Sigynin historiasta (kysymys 6). Kumpikin kysymys herätti vastaajissa monenlaisia ajatuksia siitä, mitä puisista purjelaivoista voisi oppia ja mitä voisi oppia Sigynillä vierailemalla. Olen koonnut taulukkoon (taulukko 4) viidennen kysymyksen vain eniten mainitut aiheet, koska vastauksissa nousee esille myös hyvin paljon asioita, jotka on mainittu vain kerran.

Taulukko 4. Vastauksia, mitä voi oppia puisesta purjelaivasta

Seitsemän eniten esiin nostettua asiaa, joita voi oppia puisesta purjelaivasta. Mainintojen määrä kertoo, kuinka monessa eri vastauksessa asia mainittiin.

PUISESTA PURJELAIVASTA OPITTAVAT ASIAT	MAININTOJEN MÄÄRÄ
MERIMIESTEN ELÄMÄ JA TYÖNTEKO	17
LAIVANRAKENNUS	24
LAIVASTA HUOLEHTIMINEN, LAIVAN YLLÄPITÄMINEN JA KORJAUKSET	6
TEKNOLOGIA, FYSIIKKA JA MEKANIikka	8
MERENKULKU, PURJEHTIMINEN, MATKUSTAMINEN JA LASTIN KULJETTAMINEN	15
KAUPANKÄYNTI	7
TUNTEMUKSET JA TUNNELMAT, KUTEN TUOKSUT	5

Eniten mainintoja on laivanrakennuksesta eli laivojen tekoprosessista. Tähän vastaajat antoivat esimerkeiksi mistä laiva on rakennettu, miten se on rakennettu ja milloin se on rakennettu sekä miten vanhoista puisista purjelaivoista voi oppia myös laivanrakennustaidosta. Aivan kuten sanomalehtiaineiston kohdalla, myös kyselyiden vastauksissa nousee esiin ajatus siitä, että puisten purjelaivojen kadotessa, katoaa niiden tekotaitokin. Molempiin kysymyksiin on kuvailtu sitä, miten Sigynistä ja ylipäätään puisista purjelaivoista voi oppia muun muassa niiden tekotavasta ja -tekniikoista, mitä materiaaleja niissä on käytetty ja millaiset purjeet ja mastot niissä on. Tämä mielestäni kuvastaa sitä, että vastaajat ovat sitä mieltä, että puiset purjelaivat itsessään jo kertovat laivanrakennustaidosta.

Vaikka Sipilä, Matikka ja Wirrankoski sanovat, että laivat ovat ne, jotka hyötyvät telakoiden tietotaidosta ja osaamisesta korjata niitä,¹¹³ kyselyyni vastanneet kuitenkin toteavat, että puiset purjelaivat kantavat osaltaan myös tätä tietotaitoa ja ylipäätään laivanrakennustaitoa. Myös Kallio kuvailee, miten ”Valmistusmenetelmät ja -materiaalit ovat sekä aineetonta että aineellista kulttuuriperintöä, jota museolaiva itse välittää. Vanhat laivat ovat ainutlaatuisia nimenomaan siksi, että ne on rakennettu oman aikansa menetelmin oman aikansa materiaaleista.”¹¹⁴ Eli vaikka laivanrakennus ja -korjaustaitoja vaalittaisiinkin telakoilla tarkoituksena säilyttää aluksia, tavallinen ihminen kuitenkin oppii vierailemalla laivalla. Ajattelin, että telakoilla laivanrakennustaito pysyy ammattilaisten harjoituksessa, mutta tavalliset ihmiset oppivat ja tietävät siitä vierailemalla ja tutustumalla laivaan, esimerkiksi

¹¹³ Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019,

¹¹⁴ Kallio 2025a, 34.

juuri Sigyniin. Uskoisin, että vieraileminen museolaivalla on tavallisille ihmisille helpompaa ja miellyttävämpää kuin vieraileminen telakalla katsomassa, miten laivoja kunnostetaan ja miten laivanrakennustaitoa siellä vaalitaan. Eräs vastaaja kertoo, että Sigynillä työskentelee henkilökuntaa korjaustöiden parissa myös laivalla järjestettävien opastusten aikana. Näkisin, että tällöin kävijöillä on mahdollisuus tutustua Sigynin laivanrakennusperinteisiin.

Seuraavaksi eniten mainintoja on merimiesten elämästä ja työnteosta. Vastauksissa on tuotu ilmi, miten purjelaivoista voi oppia merimiesten vapaa-ajasta ja olosuhteista laivalla, työyhteisön sosiaalisista suhteista ja hierarkiasta, merimiesten omista kokemuksista ja näkemyksistä sekä eri ammateista ja miten ne ovat muuttuneet ajan kuluessa. Sigynin on ajateltu toimivan mahdollisesti paikkana, joka vahvistaa ”-- ymmärrystä historiallisista ammateista, elämäntavasta, merimiestaidoista ja laivanrakennuksen perinteistä.” ja joka tuo menneisyyden lähemmäs niin symbolisesti kuin fyysisestikin.¹¹⁵

Merenkulusta, purjehtimisesta, matkustamisesta ja lastien kuljettamisesta on kolmanneksi eniten mainintoja. Joissakin vastauksissa mainitaan myös purjehtimisen taito. Yksittäisiä mainintoja löytyy myös muun muassa Itämeren historiasta, eläimistä, laivan ulkonäöstä, navigoinnista sekä merimiesten omaisuuden vähäisyydestä. Kysymykseen vastattiin hyvin laajasti, joten näkisin, että ihmiset kokevat hyvin laaja-alaisesti, mitä kaikkea on mahdollista oppia vanhoista puisista purjelaivoista.

Kysymykseen mitä voi oppia Sigynin historiasta, merimieskulttuureista ja laivanrakentamisesta Sigynillä vierailemalla (kysymys 6), tuli hyvin samantyyppisiä vastauksia kuin aikaisempaan kysymykseen. Vastaajat kokevat, että Sigynistä voi oppia yhtä lailla millaisista materiaaleista laiva on rakennettu ja millä rakennustekniikoilla, millaisia tiloja laivalla on, minkälaisia tapoja merimiehillä on ollut ja miten aikalaisuus näkyy Sigynissä.

Muutamat vastaajat kokevat, että oppiminen merimieskulttuureista, Sigynin historiasta ja laivanrakennuksesta riippuvat opastuksesta, museon intresseistä tuoda asioita esiin ja ettei itsenäisesti tutkimalla voisi saada yhtä monipuolisesti tietoa irti. Eräs vastaaja myös toteaa, miten elämä näkyy Sigynistä, jolloin voisi oppia laivan historiasta ja vaiheista. Myös sanomalehtiaineistosta nousi esiin, miten siihenkin aikaan ajateltiin, että opas tuo tietoa ja kertoo sitä eteenpäin tavallisille ihmisille. Tämä mielestäni kuvastaa sitä, miten tärkeäksi

¹¹⁵ Kallio 2025a, 19.

koetaan, että joku kertoo historiasta, elämästä Sigynillä ja laivanrakennuksesta aikakaudesta riippumatta. Ihmiset ehkä kaipaavat oman kokemuksensa rinnalle tietoa sellaiselta henkilöltä, oli se sitten opas tai kokenut merenkulkija, joka tietää asiasta paljon ja pystyy täten kertomaan laivasta samalla, kun siellä kierretään ja katsellaan paikkoja.

Pirjo Hamari ja Leena Marsio toteavat artikkelissaan, miten aineettoman kulttuuriperinnön aiheita ja teemoja voidaan tuoda esille museoiden näyttelyissä sekä esimerkiksi erilaisten työpajojen ja luentojen kautta voidaan harjoittaa elävän perinnön työtä.¹¹⁶ Ajatusta voisi soveltaa myös Sigynillä pidettäviin opastuksiin, jossa opas voi kertoa muun muassa laivan historiasta, Sigynillä olleista merimieskulttuureista ja miten laiva on rakennettu. Toisaalta laiva itse kertoo myös aineettomasta kulttuuriperinnöstä: laivassa näkyy vanha puisten purjelaivojen rakennustaito ja merimiesten arjesta pienet tilat. Vaikka on totta, että tietojen oppiminen riippuu myös pitkälti siitä, millainen opastus on, voisin ajatella, että myös aineellinen esine kertoo aineettomasta kulttuuriperinnöstä ja aineettomista teemoista.

Sigynin on väitetty olevan maailman ainoa olemassa oleva kolmimastoinen puinen parkki sanomalehtiaineistoni mukaan. Yllätyin kuitenkin, että kyselyni vastauksissa tämä ei noussut ollenkaan esiin. Olisin olettanut, että nykypäivänäkin etenkin Sigynillä vierailleet olisivat tuoneet asian esille, koska sanomalehtijutuissa mainintaa asiasta oli todella runsaasti. Voisin ajatella, että siellä vierailleista tai sen tuntevista monet varmasti tietävät sen olevan ainoa lajissaan, mutta he eivät ehkä ole kokeneet tätä seikkaa merkittäväksi kyselyyn vastatessaan. En toki omassa kyselyssäni tuonut ilmi, että Sigyn on ainutlaatuinen laiva sen ollessa ainoa laatuaan, mikä voi vaikuttaa siihen, etteivät vastaajat ole tienneet sen asemasta. Olisi voinut olla kiinnostavaa tuoda asia esille kyselyn kysymyksissä tai taustateksteissä ja katsoa olisiko se vaikuttanut ihmisten mielipiteisiin ja käsityksiin Sigynin merkityksistä historiallisena esineenä ja muutenkin materiaalisesti koettavana kohteena.

4.2 Materiaalinen merkitys aistien kautta

Yksi merkittävä osa-alue kyselyssäni oli aistien merkitys ja vaikutus vierailukokemukseen Sigynillä. Neljän kysymyksen ja neljän aistin kautta halusin saada tietoa siitä, miten tärkeäksi tai merkityksettömäksi ihmiset kokevan eri aistien hyödyntämisen museokohdetta tarkastellessa ja kokiessa. Näiden vastausten avulla aion tarkastella, miten aistikokemukset

¹¹⁶ Hamari & Marsio 2020, 223.

vaikuttavat siihen, millainen merkitys sillä on tai ei ole, että Sigyn voidaan kokea materiaalisesti.

Lähes kaikkein aistien kohdalla ihmiset toivat esiin sen, miten aistien kautta koetaan Sigynin aitoutta, autenttisuutta, konkreettisuutta ja alkuperäisyyttä. Sipilän, Matikkan ja Wirrankosken mukaan ”Konservoitu alus ei ole kopio, rekonstruktio eikä myöskään jälkipolvien tulkinta menneisyydestä vaan aito asia.”¹¹⁷ Sigyn on edelleen alkuperäinen itsensä, jolla on purjehdittu valtamerillä eikä siitä ole tehty kopiota tai rekonstruktioita vaan se on konservoitu sellaisenaan kuin se on ostohetkellä ollut. Uskoisin, että Sigynin aitouden kautta myös aistikokemukset saavat ihmisille autenttisen ja konkreettisen kokemuksen vieraillessaan laivalla. Näkisin, että esimerkiksi tervan tuoksu tai Sigynin tiloissa liikkuminen oikeasti viestivät vierailijoille, että kyseessä on puinen purjealus, joka on kymmeniä vuosia sitten matkannut Atlantin yli. Vaikka en kyselyssä tuonutkaan esille sitä, voisiko esimerkiksi mahdollisesta Sigynin kopiosta saada samalla tavalla autenttisen ja aidon kokemuksen, välittyä vastauksista, että oikeasti alkuperäinen laiva tekee vierailusta aidompaa.

Autenttisuuden, konkreettisuuden ja aitouden lisäksi vastauksista tuotiin vahvasti esiin elämyksellisyys ja eläytyminen kaikkien aistien kohdalla. Tämä tulkintani mukaan johtuu siitä, että ihmiset kokevat, että aistien tuoman tiedon kautta on mahdollista eläytyä paremmin historiaan kuin jos Sigynistä katsoisi vain kuvia. Eläytyminen voi olla mahdollisesti helpompaa, kun on jokin konkreettinen ja autenttinen esine tai asia, johon pääsee tutustumaan lähietäisyydeltä ja tässä tutkimukseni tapauksessa pääsee vierailemaan Sigynillä oikeassa laivaympäristössä. Vastausten perusteella eläytyminen ja elämyksellisyys miltei jopa vaativat konkreettisen ympäristön, jossa on mahdollista päästä eläytymään tunnelmaan ja historiaan.

Hajuaistin vaikutus vierailukokemukseen herätti vastaajissa monenlaisia ajatuksia, mutta kolme eniten mainittua asiaa ovat autenttisuus (8 mainintaa), muistojen herääminen (7 mainintaa) ja mielikuvien syntyminen (8 mainintaa). Näissä vastauksissa etenkin tervan tuoksu korostuu, koska vastaajien mielestä juuri tervan tuoksu luo mielikuvia tietystä ajasta, vanhoista laivoista, elämästä merellä ja merimiesten arjesta. Monet myös mainitsevat, että tervan tuoksu muistuttaa muun muassa omasta lapsuudesta, isovanhemmista ja veneiden korjaamisesta. Laurajane Smithin mukaan museo on paikka, jonne voidaan mennä muistamaan ja muistelemaan omia kokemuksia sekä välittämään perheen historiaa

¹¹⁷ Sipilä, Matikka & Wirrankoski 2019, 31.

jälkeläisilleen.¹¹⁸ Näin voi myös Sigynin tapauksessa olla: jotkut vierailijat voivat mennä museoon muistelemaan esimerkiksi oman sukulaisensa kertomia matkoja merellä. Vaikka kyselyn vastauksista ei selvinnytkään, onko jonkun vastaajan sukulainen, tuttu tai vastaaja itse matkustanut purjelaivalla, uskoisin, että muistelua on saattanut silti tapahtua muun muassa tervan tuoksun haistaessa.

Tällaista muistojen heräämistä voisin ajatella kuvattavan arkielämän nostalgiksi. Jenni Rinne ja Pia Olsson kuvaavat arkielämän nostalgiaa asiana, jonka kautta voi mennä ajatuksissaan takaisin oman elämänsä menneisiin paikkoihin.¹¹⁹ Heidän mukaansa ”-- nostalgia ei ole tietyn objektin ominaisuus, vaan se syntyy muistelijan ja objektin vuorovaikutuksessa.”¹²⁰ Näkisin, että samanlaista ajatusmallia voisi myös hyödyntää Sigynillä vierailleiden kohdalla, jotka sanovat tervan tuoksun tuoneen heille mieleen muistoja: Sigynin tai tervan tuoksu itsessään eivät ole nostalgisoinnin kohde vaan muistojen herääminen syntyy tuoksun tuomista muistosta. Ehkä myös juuri siksi tervan tuoksu koetaan merkittävänä tekijänä Sigynillä vieraillessa, koska se herättää muistoja menneestä.

Myös Richard Stevenson kuvailee sitä, miten tuoksut ja hajut voivat tuoda lapsuuden muistoja voimakkaastikin mieleen.¹²¹ Myös Sigynin ja tervan tuomat tuoksut ja hajut ovat tuoneet vastaajille mieleen oman lapsuuden: ”Siis itselle tulee ihan lapsuus mieleen, kun isoisä tervasi oman purjeveneensä mastoja.”¹²² Stevenson myös toteaa, että hajuaistin kautta muistot tulevat mieleen muita aisteja tunnepitoisemmin.¹²³ Voisin asian todeta olevan näin, koska kyselyn kautta selvisi, että nimenomaan hajujen kautta ihmisille heräsi muistoja ja muiden aistikysymysten kohdalla ei kukaan vastaajista maininnut muistojen heräämisestä.

Lisäksi vastaajat toivat vastauksissaan esiin tuoksujen ja hajujen luovan mielikuvia. Tuoksut ja hajut voivat tuoda ihmiselle tunteen siitä, että kuuluu osaksi kyseistä aikaa eli olemaan ikään kuin siellä ajassa.¹²⁴ Esimerkiksi Vastaaja4_V kuvailee sitä, miten tuoksut tuovat historiaa ja menneisyyttä lähemmäs nykypäivää ja vierailijaa: ”Tervan tuoksu vie suoraan menneeseen, tuntuu, että on lähellä historiaa.”¹²⁵ Vastauksista huomaan sen, miten mielikuvat syntyvät hajujen ja tuoksujen perusteella, ja vastaajat ovat vieraillessaan pohtineet itseksensä,

¹¹⁸ Smith 2021, verkkoversiossa ei sivunumeroita.

¹¹⁹ Rinne & Olsson 2020, 318.

¹²⁰ Rinne & Olsson 2020, 321.

¹²¹ Stevenson 2014, 183–184.

¹²² Vastaaja8_eV.

¹²³ Stevenson 2014, 178–179.

¹²⁴ Stevenson 2014, 183–185.

¹²⁵ Vastaaja4_V.

millaista laivalla on mahtanut olla silloin kuin se oli vielä valtameripurjehtuksillaan ja millaiselta etenkin tervan tuoksu on aikalaisista tuntunut. Lisäksi viidessä vastauksessa mainitaan, miten hajut ja tuoksut tuovat vierailuun elävää kokemusta, elävöitystä ja eläytymistä. Myös viisi vastaajaa mainitsee, että etenkin joen tuoksut ja hajut tuovat merta lähemmäs. Joen tuoksun merkitys ja vaikutus koettiin kuitenkin suurimmalta osin pienemmäksi kuin laivan ja tervan tuoksu.

Hajut voivat myös tehdä ihmisen pahoinvoivaksi tai ne voivat inhottaa.¹²⁶ Tämä välittyi myös kyselyn vastauksista: toisille vastaajille tervan tuoksu oli voimakas haju, joka vallitsi koko kierroksella Sigynillä. Muutama myös mainitsi, että tervan haju aiheuttaa päänsärkyä ja pahoinvointia (4 mainintaa). Sigynillä oli yhden vastaajan mukaan myös hajuja, joita ei olisi halunnut haistaa ollenkaan, mutta niitä ei eritelty sen enempää. Kaksi vastaajaa mainitsee, ettei tuoksuilla ja hajuilla ollut mitään vaikutus vierailukokemukseen. Siitä huolimatta kuusi vastaajaa toteaa erikseen, että tuoksut ovat positiivinen osa vierailua.

Olin etukäteen olettanutkin, että tervan tuoksu on nimenomaan se, mikä ihmisillä jää päällimmäisenä mieleen ja siitä syntyy vaikutuksensa vierailuun positiivisessa tai negatiivisessa merkityksessä. Olin kuitenkin olettanut, että muutkin tuoksut ja hajut, kuten joen tuoksut, olisivat olleet suuremmissa roolissa vierailukokemuksesta. Siitä huolimatta tuoksut ja hajut koettiin merkittäviksi Sigynillä vieraillessa, koska ne loivat mielikuvia ja tekivät kokemuksesta konkreettisempaa ja aidompaa.

Tuntoaistin vaikutus kokemukseen taasen jakoi tasaisen laajasti mielipiteitä ja ajatuksia. Kahdeksan vastaajaa mainitsee, miten tuntoaisti tekee menneisyydestä todellisempaa, konkreettisempaa ja autenttisempaa. Koskettamisen kautta on mahdollista saada tietoa esineestä.¹²⁷ Esimerkiksi Vastaaja7_V kuvailee, miten koskettamisen kautta syntyy mielikuvia menneestä: ”Mieleeni jäi erityisesti paksu köysikieppi Sigynin ruumasta. Ajattelin, että sitä käsitelleillä on täytynyt olla paksu nahka ja kovat kädet, sillä köysi oli todella karheantuntuinen. Mietin myös, miten vaikea köydestä on saattanut olla saada otetta, kun se märkä tai niljakas liasta / levästä.”¹²⁸

Erilaiset sääolosuhteet, kuten sade ja tuuli, vaikuttavat vastaajien mukaan mielikuviin siitä, millaista on ollut purjehtia merellä ja millaisissa olosuhteissa on täytynyt työskennellä ja elää

¹²⁶ Stevenson 2014, 179–180.

¹²⁷ Bacci & Pavani 2014, 40–41.

¹²⁸ Vastaaja7_V.

(8 mainintaa). Lisäksi viiden vastaajan mukaan sää vaikuttaa myös siihen, miten kokemukseen suhtautuu, miten se vaikuttaa mielentilaan ja mitä lopulta jää mieleen vierailusta. Sään vaikutus vierailuun nähdään mielestäni merkittävänä, koska sen kautta on muun muassa helpompi eläytyä tunnelmaan ja kuvitella olevansa merellä purjehtimassa. Vaikka sää saattaa vaikuttaakin vierailijan omaan mielentilaan ja keskittymiskykyyn, uskoisin, että siitä huolimatta ihmiset kokevat tuntoaistin ja sään kokemisen merkittävänä osana Sigynillä vierailua ja historian kokemista. Kokemuksia säästä kuvaillaan muun muassa seuraavasti:

Sateisena, tuulisena päivänä voi kuvitella, miten liukkaiksi kaikki pinnat laivalla ovat tulleet.¹²⁹

Sateisella säällä voi olla negatiivisempi muisto vierailusta kuin aurinkoisella säällä.¹³⁰

Säätila tuo oman lisänsä vierailuun, kun kohde sijaitsee ulkona. Laivalla voi olla kylmä tai paahtavan kuuma. Sää ja sen tunteminen voivat vaikuttaa mielialaan ja keskittymiskykyyn ja joko vaikeuttaa tai helpottaa vierailusta nauttimista, tietojen omaksumista ja menneisyyteen eläytymistä.¹³¹

Tuntoaisti on kaikin puolin tärkeä. Se lisää erilaisia tunteita myös mielen sisällä. Sää on hyvin suuri vaikuttava tekijä siihen millä tavalla vierailuun suhtautuu. Jos sää on huono, voi kiinnostus olla alhaisempi.¹³²

Kaksi vastaajaa myös mainitsee, miten tuntoaisti on varmasti sokeille tai heikompinäköisille merkittävä tapa kokea Sigyn: ”Siis aivan varmasti hieno kokemus ihmisille, jolle tuntoaisti on tärkeämpi kuin muut, vaikkapa jos näön kanssa on vaikeuksia --”.¹³³ Toki kokonaisvaltaista kuvaa ei Sigynistä voi välttämättä saada, koska kaikkiin pintoihin ei ole mahdollista koskettaa ja koskettavaa olisi paljon. Francesca Bacci ja Francesco Pavani myös kuvaavat, että koskettaminen ei aina ole riittävä keino sokeille kokea.¹³⁴ Tästä syystä ajattelen, että kaikilla aisteilla on suuri merkitys Sigynillä vierailtaessa myös sellaisilla ihmisillä, joilla on jonkinlainen näkörajoite. Muut aistit voivat täydentää kokemusta, kun kaikkiin pintoihin ja paikkoihin ei pääse koskemaan.

¹²⁹ Vastaaja25_eV.

¹³⁰ Vastaaja27_V.

¹³¹ Vastaaja43_V.

¹³² Vastaaja45_eV.

¹³³ Vastaaja8_eV.

¹³⁴ Bacci & Pavani 2014, 50–51.

Viisi vastaajaa myös pohti, saako Sigynillä ylipäätään koskea mihinkään. Heidän vastauksissaan ei täten noussut esille, miten tuntoaisti vaikuttaa heidän mielestään museokokemukseen. Usein koskeminen esineisiin museoissa on kielletty, mutta muiden kehonosien kautta tunteminen on sallittua: Baccin ja Pavanin mukaan esimerkiksi heidän teostaan lukiessaan ihminen on tiettyssä asennossa ja tiedostaa missä asennossa hänen eri kehonosansa ovat.¹³⁵ Myös Sigynillä on mahdollista tuntea muutenkin kuin käsin koskettamalla ja tiedostaa omat liikkeensä ja asentonsa. En itse tullut kyselyä tehdessä ajatelleeksi, että oleellista laivalla vierailemisessa on myös etenkin jalkojen kautta tunteminen. Sigynillä poikkeuksetta kävellään ympäriinsä eikä mahdollisuutta istumiseen juurikaan ole, mutta käsin on otettava tukea jyrkkiä rappusia kiivetessä. Kyselyni vastauksissa kuitenkin tuodaan esille, millaista on kävellä Sigynillä ja tuntea laiva myös jalkojen kautta (4 mainintaa):

-- jo askeltelu antaa erilaisen kokemuksen monista laivoista, ainakin tahmeaa.¹³⁶

Tuntoaistimukset välittyvät enimmäkseen jalkapohjien käyttöä, ja se on puisella kannella vähän erilainen kuin teräs tai lasikuitukannella astellessa, mutta jalkojen kautta kokemukset jäävät kyllä aika mitättömiksi.¹³⁷

Uskoisin, että nimenomaan siksi, koska museoissa ei yleensä saa koskea mihinkään, tuntemuksia koetaan ja sisäistetään myös muilla tavoin, kuten esimerkiksi juuri jalkojen alla tuntuvan puun ja sääolosuhteiden kautta. Vastauksista nousee vahvasti esiin se, miten tärkeää kosketuksen kautta on saada tietoa ja luoda mielikuvia menneestä oli se sitten käsin koskettamalla, kävelemällä tai tuntemalla sateinen tai aurinkoinen sää.

”Tuntoaistia ei välttämättä tule niin helposti ajatelleeksi, kun on kyse museolaivasta, sillä museoissa usein vältetään asioiden koskettelua”, toteaa Vastaja43_V. Tuntoaistin tiedostaminen osana Sigynin vierailukokemusta jää myös mielestäni vastausten perusteella hyvin yksipuoliselle huomiolle. Vastajat ovat nostaneet vastauksissaan erityisesti käsin koettavat tuntemukset, jolloin esimerkiksi sään, jalkojen tai tilojen aistiminen ei korostu vastauksissa. Mielestäni on mahdollista, että osa vastaajista ei ole tullut ajatelleeksi muita tuntemisen tapoja, mutta siihen voi vaikuttaa moniaistinen kokemus. Vierailijan voi olla vaikea tällöin keskittyä jokaiseen tunteeseen. Jos ihmisellä on mielikuva siitä, ettei museossa saa koskea esineisiin, voi Sigynillä vierailun aikana jäädä tuntoaistit huomaamatta. Kaksi

¹³⁵ Bacci & Pavani 2014, 40–41.

¹³⁶ Vastaja20_V.

¹³⁷ Vastaja46_V.

vastaajaa myös toteaa, ettei tuntoaistilla ole vaikutusta kokemukseen tai jos on niin hyvin vähän. Tämäkin kuvaa mielestäni sitä, miten tuntoaisti voidaan ottaa itsestään selvyytenä tai sitä ei koeta merkittäväksi, koska mielletään, ettei museossa saa koskea mihinkään eikä välttämättä tiedosteta kehon muita tuntuksia.

On kuitenkin huomionarvoista, että osa vastaajista kuitenkin nostaa esiin myös muilla tavoin tunnettavat tunteukset ja kokemukset, jotka koetaan kokemisen ja oppimisen kannalta tärkeiksi. Vastausten perusteella tuntoaisti on todella merkittävä osa kokemusta, koska sen kautta erityisesti ymmärretään paremmin historiasta, millaista Sigynillä on ollut työskennellä eri säätilojen vallitessa ja millaisissa olosuhteissa miehistö on laivalla elänyt. On otettava huomioon, että Sigyn on avoinna yleisölle vain kesäisin, joten vierailijoiden mielikuvat esimerkiksi syksyn ja talven olosuhteista jää heidän kuvittelunsa varaan. Kuitenkin moniaistillisuuden tärkeys korostuu myös tuntoaistin merkityksessä, mutta siitä huolimatta se koetaan merkittäväksi itsenäiseksi tekijäksi, jonka kautta voidaan saada tietoa ja mielikuvia, joita ei muiden aistien kautta voi saada.

Äänien vaikutus vierailukokemukseen koetaan merkittävänä, koska ne luovat todentuntua, aitoutta, konkreettisuutta ja tuovat menneisyyttä lähemmäs sekä vaikuttavat elämykseen (12 mainintaa). Lintujen, etenkin lokkien, äänet vaikuttavat myös osaltaan kokemukseen yhdeksän vastauksen perusteella. Lisäksi laivan, lankkujen ja puun narahtelut koettiin merkittäväksi osaksi kokemusta (7 mainintaa). Tämän kysymyksen kohdalla tuodaan myös ensimmäistä kertaa esiin moniaistillisuus ja miten erilaiset äänet ovat osa moniaistillista kokemusta (3 mainintaa). Kuitenkin neljä vastaajaa toteaa, ettei äänillä ole laisinkaan vaikutusta vierailukokemukseen.

Kaupungin ja liikenteen äänet kuitenkin jakavat mielipiteitä vastaajien keskuudessa (4 mainintaa). Osan mielestä ympäristön äänet muistuttavat nykyajasta ja palauttavat vierailijan todellisuuteen: ”-- modernit äänet kuten autojen äänet muistuttavat vierailijaa, että nyt ollaankin silti 2020-luvun Turussa.”¹³⁸ Toiset taas näkevät Sigynin ja ympäröivän maailman äänet ristiriidassa toisiinsa. Toisaalta eräs vastaaja kertoo, miten kaupungin äänet luovat myös mielikuvia satamakaupungeista ja millaista elämä maissa on ollut. Minua yllätti se, miten vähän vastaajat puhuvat joen äänistä ja siellä liikkuvista laivoista ja veneistä. Ajattelisin, että toisten laivojen äänet synnyttäisivät mielikuvia esimerkiksi purjehtimisesta.

¹³⁸ Vastaaja48_V.

Sigynillä on myös keinotekoisia tai pikemminkin lisättyjä ääniä, joita soitetaan stereoista laivan eri tiloissa ja joiden on tarkoitus luoda tunnelmaa ja elävöittää vierailijoiden kokemusta. Esimerkiksi ruumassa kuuluu lankkujen narahtelua ja aaltojen kohinaa ja miehistöskanssissa kuorsausta. Nämä äänet jakoivat nekin mielipiteitä: joidenkin vastaajien mielestä lisätyt äänet loivat tunnelmaa, kun taas parin muun mielestä keinotekoiset äänet eivät ole mieluisia. Keinotekoisia ääniä toivottiin myös lisää usein sellaisten vastaajien toimesta, jotka eivät ole vierailleet laivalla silloin kuin siellä on ollut lisättyjä ääniä.

Tulkitsen, että äänet ovat enemmänkin osa tunnelman kokemista, mikä vaikuttaa osaltaan eläytymiseen sekä todentuntuiseen ja konkreettiseen vierailukokemukseen. Salomé Voegelinin mukaan museot eivät ole vain visuaalisia ympäristöjä vaan audiovisuaalisia paikkoja. Hän kuvailee sitä, miten museokokemukseen kuuluvat väliaikaiset äänet, kuten askeleet ja muiden vieraiden äänet.¹³⁹ Tulkitsen, että tällaiset väliaikaiset äänet ovat juuri sillä hetkellä tapahtuvia ja ne kuullaan vain siinä hetkessä eikä enää välttämättä uudelleen seuraavalla vierailulla. Sigynin tapauksessa kaikki vierailijat eivät välttämättä kuule esimerkiksi lintujen tai liikenteen ääniä samanlaisina kuin toiset, mikä vaikuttaa vierailukokemukseen eri tavoin. Lisäksi Voegelin mainitsee, miten huolestuneita ollaan siitä, kun museoissa kiinnitetään enemmän huomiota visuaalisiin puoliin eikä kokonaisvaltaisesti kaikkiin aistittaviin asioihin.¹⁴⁰ Sigynillä kuitenkin mielestäni moniaistillinen kokemus onnistuu kokonaisvaltaisesti, mutta kuuloaisti on pikemminkin täydentävä aisti, jonka kautta aistitaan tunnelmaa eikä sen kautta samalla tavalla kerätä tietoa, kuten näkö- tai tuntoaistin kautta.

Näköaistin vaikutus vierailukokemukseen jakoi vähiten mielipiteitä, koska laivan ulkonäön (19 mainintaa) ja laivan eri tilojen näkeminen (14 mainintaa) olivat vastaajien mukaan suurimmassa asemassa. Eli näköaistin kautta ihmiset voivat nähdä ja tarkastella Sigynin kokoa, mittasuhteita, koristeita, kokonaisuutta ja eri tilojen kokoa sekä niissä vallinneita olosuhteita. Vastaajista kahdeksan jopa mainitsee, että näkö on tärkein ja pääasiallinen tapa tutkia jotakin asiaa. Lisäksi kaksi vastaajaa toteaa, että näkö on ensisijainen aisti ja muut aistit täydentävät kokemusta. Toisaalta eräs vastaaja myös väittää, että näkö on vain pienempi osa kokemusta, jolloin muut aistit antavat paljon enemmän.

¹³⁹ Voegelin 2014, 143–144.

¹⁴⁰ *ibid.*

Kolme vastaajaa myös mainitsee, että näkökyky on erityisen merkittävä ja vaikuttaa vierailukokemukseen, koska laivalla liikkueensa täytyy olla valppaana mihin astuu ja ettei lyö päätään mataliin kattoihin. Esimerkiksi Vastaja7_V kuvailee, miten ”-- laivassa sai pitää silmänsä auki, jotta osaisi varoa ahtaissa tiloissa olematta lyömättä päätään tai kompastumatta kynnyksiin.”¹⁴¹ Vastajien mukaan näköaistin avulla saavuttaa ja huomaa pienempiäkin yksityiskohtia. Ajatuksia herätti myös se, miten Sigynin näkeminen paikan päällä eroaa siitä, kun on nähnyt kuvia Sigynistä:

Laivasta saa paremman kuvan, kuin vain katsomalla kuvia, millaista materiaalia se on, minkä kokoisia sen eri osat ovat.¹⁴²

Onhan se ihan eri asia nähdä liveinä kuin kuvissa.¹⁴³

Näköaistin kautta on myös mahdollista ikään kuin sukeltaa menneeseen ja nähtävä esine voi synnyttää mielikuvia. Kulttuuriperinnön väitöskirjatutkija Aura Colliander on tutkinut muovia kulttuuriperintönä ja kirjoittanut artikkelin muovisten esineiden roolista museoissa esimerkkitapauksena uponnut MS Estonia ja sieltä jäänteeksi jäänyt pelastusrenkas. Tässä artikkelissa hän kuvailee sitä, miten museovierailijat ovat kokeneet näyttelyssä esillä olleen pelastusrenkaan. Collianderin haastattelemien ihmisten mukaan pelastusrenkaan katsominen tuo mieleen erilaisia mielikuvia ja millaista tapahtumapaikalla on voinut olla.¹⁴⁴ Ajattelin, että myös Sigynillä vierailemalla näköaistin ja Sigynin kautta ihmiset olisivat vastauksissaan sanoittaneet enemmän mielikuvien syntymisestä. Ainoastaan kaksi vastaajaa olivat maininneet kuvitelmista, jotka ovat syntyneet laivaa katselemalla: toinen vastaajista kertoi, että ”-- vanhoissa aluksissa on monia sellaisia visuaalisia yksityiskohtia, jotka saavat mielikuvituksen liikkeelle, ja saattavat johtaa ainakin omassa päässäni varsin pitkiin ja polveileviin ajatuskulkuihin.”¹⁴⁵

Eräs vastaaja toki kommentoi, että näköaisti on itsestäänselvyys, mikä voisi osaltaan selittää sitä, miksi silmillä havainnoiminen ei synnytä samalla tavalla mielikuvia, kuten tuoksut ja hajut. Uskoisin, että laivan koon ja tilojen ahtauden näkeminen ja kokeminen loisivat ihmisillä mielikuvia esimerkiksi siitä, miten pieniin, kapeisiin sänkyihin on voinut käydä nukkumaan tai miten hämärässä ruumassa on voinut työskennellä. Toisaalta ihminen näkee vieraillessaan Sigynillä paljon erilaisia asioita kerralla, jolloin voi olla haastavaa kiinnittää

¹⁴¹ Vastaja7_V.

¹⁴² Vastaja4_V.

¹⁴³ Vastaja18_eV.

¹⁴⁴ Colliander 2024.

¹⁴⁵ Vastaja46_V.

huomiotaan vain yhteen asiaan. Samaan aikaan vierailija voi haistaa todennäköisesti vain pelkästään tervan tuoksun, jolloin ei tarvitse keskittyä muihin tuoksuihin tai hajuihin. Ehkä tästä syystä katsomalla ei synny samalla tavalla mielikuvia, koska vierailija näkee kerralla paljon, mutta tuoksujen kautta mielikuvien syntyminen voi olla helpompaa, kun vallitsevia hajuja on vain yksi.

Kuten Montin oli todennut, Sigynillä vieraillessa on mahdollisuus nähdä tilat omin silmin ja haistaa tervan tuoksun.¹⁴⁶ Eli jo 1970-luvulla on ymmärretty, miten merkittävää on itse kokea Sigynin ympäristö aistien kautta ja nimenomaan nähdä laiva itse ja haistaa siellä vallitseva tervan tuoksu. Nämä kaksi asiaa erityisesti korostuivat kyselyni vastauksissa, koska ihmisten mielestä oli merkittävää ja tärkeää haistaa tervan tuoksu laivalla kulkiessa ja nähdä itse laiva, sen koko, eri tilat ja päästä hahmottamaan se todellisuudessa. Voisin todeta, että koko Sigynin museolaiva-aikana on ollut merkittävää ja tärkeää, että laiva on ollut mahdollista kokea ja nähdä omin silmin ja saada kokonaisvaltainen aistikokemus. Tästä syystä uskon, että Sigyn on materiaalisesti merkittävä aistien kannalta, koska se on sanomalehtiaineiston ja kyselyn vastauksien perusteella merkittävä osa kokemuksesta, jota ei saisi esimerkiksi kuvia katselemalla.

Kallio kertoo, kuinka monissa museoissa yritetään esineiden avulla luoda kuvaa merimiesten elämästä, mutta Sigynillä tämän pääsee kokemaan konkreettisesti aidossa ympäristössä.¹⁴⁷ Uskoisin, että tämä voi olla syy, siihen, miksi aistien koettavat hetket Sigynillä ovat vastaajille merkittäviä: jos laivaelämän tunnelmaa yritetään luoda muilla tavoin, se ei anna yhtä aitoa ja autenttista kuvaa kuin se, että pääsee itse vierailemaan oikealla ja alkuperäisellä laivalla. Sigyn kuitenkin palvelee lähes kaikkia aisteja, joiden kautta voi saada moniulotteisen kokemuksen. Jos Sigynistä olisi sisätiloissa esillä vain esineistöä, se mahdollisesti ruokkisi vain näkö- ja hajuaistia, jos niihin ei saisi koskea ja mitään erityisempiä ääniä ei kuulu. Kyselyn vastausten kautta tulee kuitenkin ilmi kaikkien aistien merkityksellisyys yhtenäisenä kokonaisuutena, jollaisen saa vain vierailemalla Sigynillä.

4.3 Sigynin merkitys Turulle ja paikalliselle kulttuurille

Sigyn on sijainnut koko museoaikansa Turun Aurajoessa telakointeja lukuun ottamatta. Ajattelin tutkimuskysymyksiä miettiessäni ja kyselyä tehdessäni, että haluan selvittää, onko sillä merkitystä, että Sigyn sijaitsee nimenomaan Turussa. Laiva on kuitenkin tähän mennessä

¹⁴⁶ Helsingin Sanomat 18.7.1976.

¹⁴⁷ Kallio 2025a, 30.

ollut Turussa jo miltei 90 vuotta, joten oletin, että sillä on varmasti ollut merkitystä monen ihmisen elämään jollakin tasolla. Toisaalta myös kiinnostavaa oli selvittää, voisiko Sigyn sijaita jossain muualla kuin Turussa ottaen huomioon, että se on sijainnut vain yhdessä kaupungissa museoaikanaan. Kyselyssä kartoitin ihmisten mielipiteitä liittyen Sigyn sijainnin tärkeyteen kolmen valintakysymyksen (kysymykset 11, 13 ja 15) kautta, joissa vastaaja sai valita numerovaihtoehdon, joka ilmaisi heidän näkemystään kysymyksessä esitetyn asian tärkeyteen. Vastausvaihtoehdotja oli 0:sta 5:een: vaihtoehto 5 merkitsi erittäin tärkeää ja 1 ei lainkaan tärkeää. Vaihtoehto 3 oli neutraali ja vaihtoehto 0 valittiin, jos ei osannut sanoa. Jokaista valintakysymystä seurasi täsmentävä omin sanoin vastattava vapaavalintainen kysymys (kysymykset 12 ja 14), joista kuitenkin kysymykseen 16 tuli jokaisen vastata jotakin.



Kuva 8. Vastausten jakautuminen kysymyksessä 11.

Kysymyksen 11 perusteella Sigyn osana Turun Aurajoki-maisemaa koettiin lähtökohtaisesti erittäin tärkeäksi tai tärkeäksi, mutta myös moni vastaajista suhtautuu asiaan neutraalisti. Vain kolme vastaajaa oli todennut, ettei Sigynin osa maisemassa ollut lainkaan tärkeä, kuten kuvasta 8 näkyy. Oletan, että monelle on merkittävää nähdä Sigyn Aurajoessa ja sen paikka selkeästi kuuluu olla siellä. Vaikka monet pitävätkin Sigynin roolia maisemassa erittäin tärkeänä tai tärkeänä, syyt sille kuitenkin vaihtelivat paljon: laivaa on muun muassa pidetty maamerkkinä, oleskelupaikkana linnuille, muistutuksena merestä ja sen koetaan kuuluvan Aurajokeen, koska Turku on vanha ja historiallinen kaupunki. Kuitenkin peräti 16 vastaajaa

toteaa laivan vain yksinkertaisesti kuuluvan maisemaan ja Sigynin olevan vakiopaikka Aurajoessa. Eräs vastaaja jopa mainitsee, että se on pikemminkin oletus, että Sigyn on osa Turun jokimaisemaa ja että laiva on siellä. Myös neljä vastaajaa huomauttaa, että olisi outoa, jos Sigyn ei olisikaan osa maisemaa. Lisäksi neljä vastaajaa kommentoi, miten Sigyn sopii Turkuun.

Sigynin selvityshankkeessa tulee myös ilmi, että Sigyn on Aurajokimaisemassa keskeinen niin alueellisesti kuin paikallisestikin.¹⁴⁸ Sen asema ja rooli maisemassa tunnistetaan ainakin ammattilaistasolla, mutta kysely puhuu myös tämän puolesta. Kuntatutkija Anni Jäntin mukaan kaupunkien ominaiset kulttuurit ja ihmisten tunne kaupungista kotina ovat merkittäviä seikkoja.¹⁴⁹ Tulkintani mukaan Turun kulttuuri ja se, että se koetaan kodiksi, voi heijastaa ajatusta myös Sigynin olemassaolon merkitykseen. Lisäksi Jäntti toteaa, että kaupungit voivat olla ihmisille tuttuja paikkoja ja koteja ja, että kaupunkien kautta rakentuu jokaisen identiteetti. Hän myös mainitsee, että ihminen voi tuntea kuuluvansa osaksi jotakin tiettyä paikkaa.¹⁵⁰ Tässä tapauksessa, kun voin olettaa, että joillekin vastaajille Turku on tuttu paikka ja koti, voi samalla Sigyn tuntua siltä, että se kuuluu Aurajokeen ja osaksi jokimaisemaa, koska se on osa tuttua kaupunkia.

Turun Aurajoki on myös täynnä kaikenlaisia laivoja, joten kahdeksan vastaajaa on kokenut, että Sigyn on osa laivoja ja etenkin museolaivoja. Lisäksi, koska Turussa on nimenomaan paljon laivoja joessa, Sigynin tärkeys osana laivojen siivittämää jokimaisemaa koetaan merkittäväksi. Näistä vastauksista herääkin ajatus siitä, että Sigyn koettaisiin tärkeäksi osaksi Turun jokimaisemaa, koska siellä on muutenkin laivoja, jolloin se sopii osaksi Turkua. Se, että Sigyn on mielletty osaksi jokimaisemaa voisi mielestäni kertoa siitä, miten siihen on totuttu, että Sigyn on muiden laivojen tavoin joessa ja kuuluu ikään kuin ”vakiokalustoon”. Se ei ehkä itsenäisenä ole yhtä vaikuttava osa maisemaan vaan nimenomaan on palanen maisemaa ja joessa olevia laivoja.

Olisin olettanut, että kysymyksen myötä useampi olisi tuonut esiin, miten Sigyn osana jokimaisemaa vaikuttaisi Turun identiteettiin, mutta vain yksi vastaaja mainitsi siitä: ”Se on osa laajempaa Forum Marinum -kokonaisuutta ja Turun identiteettiä historiallisena kaupunkina.”¹⁵¹ Identiteetti eli tunnistettavuus on osa paikkoja ja tällä tavoin on mahdollista

¹⁴⁸ Kallio 2025a, 18.

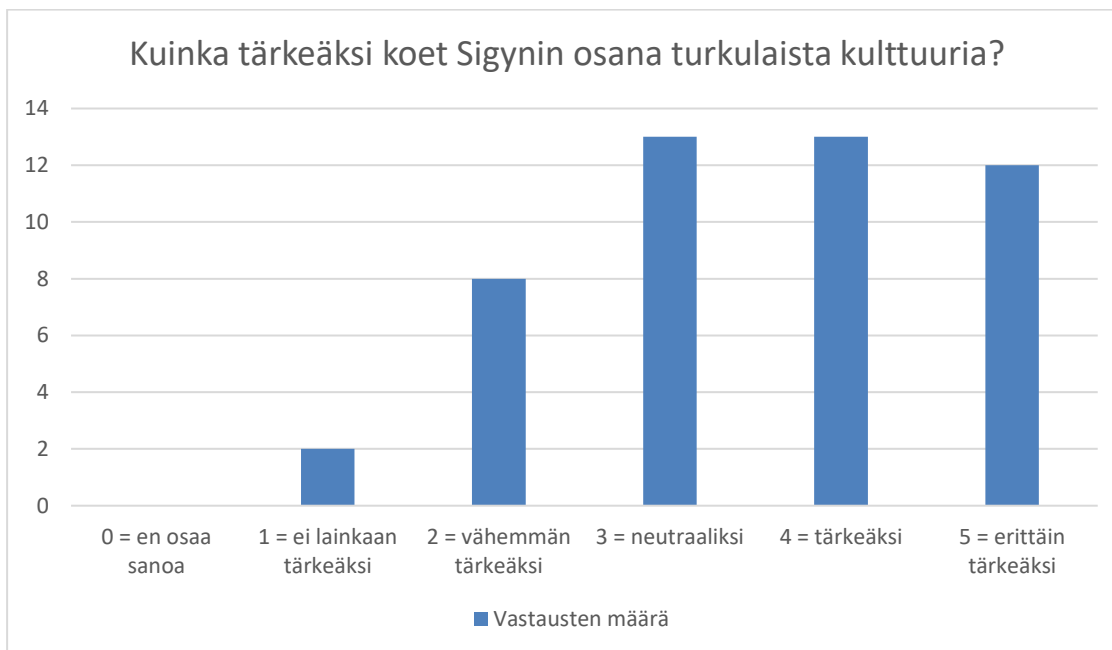
¹⁴⁹ Jäntti 2021, 101.

¹⁵⁰ Jäntti 2021, 106.

¹⁵¹ Vastaaja48_V.

huomata ero paikkojen välillä.¹⁵² Selkeästi vastaajat kuitenkin huomaavat, että Turku ja Aurajoki ovat paikkoja, jossa on laivoja ja se erotetaan tällä tavoin muista paikoista. Voisin väittää, että Turku ja Aurajokimaisema tunnustetaan nimenomaan laivoista, joiden joukkoon Sigyn myös kuuluu. On mahdollista, että ihmiset eivät osaa sanoin selittää, onko Sigyn osa myös paikallista identiteettiä tai paikallisen maiseman identiteettiä. Periaatteessa vastausten perusteella voisin katsoa Sigynin kuuluvan ihmisten mielestä osaksi paikallisen maiseman identiteettiä, koska Sigynin koetaan kuuluvan Aurajokeen muiden laivojen, joista Turku olisi tunnustettava, joukkoon.

Kysymys on myös herättänyt ajatuksia siitä, ettei Sigynin olemassaololla ole merkitystä Turun Aurajoki-maisemaan tai siihen, että Sigyn olisi osa sitä. Vastaaja37_V myös toteaa, ettei nykypäivänä Sigyn enää sovi maisemaan samalla tavalla kuin ennen: ”Sigyn ei nykyisin istu maisemaan niin hyvin, kun se ei kellu vedessä.”¹⁵³ Pohdin, johtuuko ajatus nimenomaan siitä, ettei Sigyn ole vedessä samalla tavalla kuin muut laivat tai kun se on peitetty suojarakenteilla, jolloin se ei ole kokonaan esillä. Voi olla mahdollista, että maisemasta poikkeava tai erilainen asia, koetaan vähemmän tärkeänä näiden vastausten perusteella.



Kuva 9. Kuvaava vastausten jakautumista kysymyksessä 13. Hajontaa on enemmän kuin kysymyksessä 11.

¹⁵² Sillanpää 2011, 111.

¹⁵³ Vastaaja37_V.

Sigyn osana turkulaista kulttuuria (kysymys 13) koettiin suurimmaksi osaksi neutraalina, tärkeänä ja erittäin tärkeänä, mutta vastauksia jakautui myös ei tärkeän puolelle (kuva 9). 10 vastaajaa kokee, ettei Sigyn ole lainkaan tärkeä tai se on vähemmän tärkeä turkulaiselle kulttuurille. Se, millä tavoin Sigyn on vastaajien mielestä paikallista kulttuuria, jakoi runsaasti mielipiteitä eikä samankaltaisia vastauksia ollut valtavasti. Eniten vastauksissa nousi esiin se, miten Turku on entinen satama- ja kauppakaupunki (6 mainintaa) ja että Sigyn on sijainnut koko museoaikansa Turussa (7 mainintaa). Näiden kautta on eniten perusteltu sitä, miten Sigyn on osa turkulaista kulttuuria.

11 vastaajaa kuitenkin toteaa hyvinkin eri tavoin, miksi Sigyn ei ole osa turkulaista, paikallista kulttuuria: vastaajien mukaan esimerkiksi laiva ei ole osa Turkua, se ei ole Turulle tärkeä, laivan historia ei liity Turkuun ja Sigyn ei ole kovinkaan vahvasti läsnä ihmisten elämässä. Lisäksi kolme vastaajaa toteaa, ettei Sigyn ole edes alun perin turkulainen. Huomattavasti useampi oli tässä kohdin todennut, ettei Sigyn ole yhtä tärkeä paikalliselle kulttuurille kuin mitä se on maisemalle. Se minusta onkin kiinnostavaa, miksi Sigyn koetaan niin vahvasti osaksi Turun Aurajokimaisemaa, mutta ei osaksi Turun paikallista kulttuuria. Vaikka Smith kuvailee, miten yksilöiden odotetaan hakevan ymmärrystä omasta identiteetistään kokemuksen kautta museollisessa kontekstissa¹⁵⁴, koen, että Sigynin tapauksessa ei näin ehkä olekaan. On totta, ettei Sigyn ole paikallinen eikä edes alun perin suomalainen laiva, mutta sen museollinen ajanjakso kuitenkin sijoittuu Suomeen ja Turkuun. Se voikin olla syy siihen, miksi Sigyniä ei koeta osaksi turkulaista identiteettiä tai kulttuuria. Sigyn voidaan kokea merkittäväksi osaksi maisemaa, koska se on ollut Aurajoessa jo useita vuosikymmeniä, mutta laivalla ei koeta olevan historiallista sidettä Turkuun ja paikalliseen kulttuuriin.

Tämänkin kysymyksen vastauksissa jää siis identiteetti kokonaan varjoon ja koetaan, että Sigyn ei ole osa paikallista kulttuuria. Jäntin mainitsema kaupungin rakentama identiteetti¹⁵⁵ voi tässäkin kohtaa liittyä kokemukseen Sigynin osasta paikallisuudessa. Toiset vastaajat voivat kokea, ettei Sigyn olisi osa turkulaista kulttuuria, koska se ei ole paikallinen laiva, jolloin heidän identiteettinsä rakentuu mahdollisesti paikalliselle kulttuurille: silloin osaksi kulttuuria ei koeta kuuluvan sellaisia asioita, jotka eivät ole alun perin turkulaisia. Tällöin tulkitsen, että siitä syystä Sigyniäkään ei koeta osaksi turkulaista kulttuuria, koska se on alun

¹⁵⁴ Smith 2021, verkkoversiossa ei sivunumeroita.

¹⁵⁵ Jäntti 2021, 106.

perin kotoisin muualta kuin Turusta tai Suomesta. On kuitenkin huomion arvoista, että Sigynin mukaan on nimetty sali ja ravintola, jotka sijaitsevan Varvintorilla. Täten arvioin, että Sigynillä on merkittävä asema paikallisessa identiteetissä, koska sillä on ollut vaikutuksensa tilojen nimeämiseen samalla alueella.



Kuva 10. Kysymyksen 15 vastaukset jakautuvat kolmesta kysymyksestä tasaisesti.

Sigyn sijaitsee nykypäivänä Turussa Varvintorilla oman kelluvan telakkansa eli loken päällä. Torilta ja Sigyniltä kävelee Forum Marimumin merikeskukseen ja sen muihin kohteisiin muutamassa minuutissa. Halusinkin tarkastella sitä, millaiseksi ihmiset kokevat Sigynin nykyisen sijainnin (kysymys 15) ja voisiko laiva sijaita mahdollisesti jossain muualla kuin Turussa (kysymys 16). Vastaukset jakautuvat suhteellisen tasaisesti valintakysymyksen kohdalla, kuten kuva 10 esittää. Vastaajista 12 kuitenkin pitää Sigynin nykyistä sijaintia tärkeänä ja 9 suhtautuu asiaan neutraalisti. 14 ihmistä pitää Sigynin sijaintia vähemmän tärkeänä tai ei lainkaan tärkeänä. Tämä mielestäni kertoo siitä, miten joillekin Sigynin sijainti Varvintorilla on kelvollinen ja toiset ehkä kokevat, että sen pitäisi sijaita jossain muualla kuin Varvintorilla.

Valintakysymyksen jälkeen kaikille paikollisena kysymyksenä oli, voisiko Sigyn sijaita jossain muualla kuin Turussa (kysymys 16). Vastaajista 10 on sitä mieltä, että Sigyn voisi sijaita muuallakin kuin Turussa. Näkemystä perustellaan muun muassa sillä, että Sigyn voisi sijaita paikassa, jossa se on rakennettu tai sen aikaisemmassa kotisatamassa. Myös useammassa vastauksessa tuodaan ilmi, että Ruotsi tai Ahvenanmaa olisivat sopivia

sijoituspaikkoja, koska ne ovat aikoinaan omistaneet Sigynin. Monet myös painottavat, että siirto toiseen kaupunkiin tai maahan tulisi olla perusteltua esimerkiksi juuri sen perusteella, missä Sigyn on ollut omistuksessa. Eräs vastaaja huomauttaa, että parempi paikka Sigynille olisi Helsinki, koska siellä on hänen mukaansa enemmän turisteja ja tällöin Sigyn ei kilpailisi suosiosta Suomen Joutsenen kanssa Turussa:

”Helsingissä, koska siellä on enemmän turisteja ja asukkaita kuin Turussa ja siellä se ei kilpailisi Suomen Joutsenen kanssa huomiosta.”¹⁵⁶

22 vastaajaa vastaa, että Sigyn ei voisi sijaita missään muualla kuin Turussa. Vastaajat painottavat sitä, miten kauan Sigyn on sijainnut Turussa, miten se on osa Aurajoen maisemaa ja miten sen olemassaoloon on jo totuttu. Myös useampi vastaaja toteaa, että sijainti on hyvä sen kannalta, miten se on lähellä Forum Marinumia ja sen muita kohteita sekä miten keskeisellä paikalla se on ja kauempana keskustan tuomalta hälinältä. Tulkintani mukaan myös tämän kysymyksen kohdalla nousee samalla tavalla esiin se, miten oman identiteetin rakentumiseen vaikuttaa myös kaupunki ja sen paikat¹⁵⁷: jos Sigyn koetaan osaksi turkulaista kulttuuria, laiva ei voisi tällöin sijaita missään muualla kuin Turussa. Vastaavasti, jos koetaan, että Sigyn ei olisi osa paikallista kulttuuria ja täten omaa identiteettiä, ei Sigynin sijainti jossain muualla nähtäisi mahdollisena.

Vastaajista 11 esittää vastauksessaan kumpaankin suuntaan viittavia perusteluja tai ei suoraan sano, voisiko Sigyn sijaita muualla kuin Turussa. Useimmissa näissä vastauksissa Sigynin sijainnin vaihtaminen nähdään mahdollisena, mutta koetaan kuitenkin merkittävänä, että laiva sijaitsee Turussa, koska se on ollut siellä jo pitkään. Toisaalta myös vastauksissa esiintyy päinvastaistakin pohdintaa siitä, miten olisi mieluisampaa, että Sigyn olisi Turussa, mutta ei olisi mahdoton ajatus, jos se sijaitisi jossain muualla. Sigynin kunto on ollut myös yksi syy, miksi laiva voisi tarvittaessa sijaita jossakin muualla. Eräskin vastaaja toteaa, että tärkeämpää olisi huolehtia laivasta kuin sijainnista. Vaikka vastauksissa nouseekin esiin se, että Sigyn voisi sijaita muualla kuin Turussa, ajatellaan, että laivan olisi kuitenkin hyvä sijaita satamakaupungissa tai rannikolla. Toisaalta eräs vastaaja miettii, ettei esimerkiksi Ahvenanmaalla olisi tarpeeksi vierailijoita, jolloin Turku olisi parempi paikka Sigynille.

¹⁵⁶ Vastaaja41_V.

¹⁵⁷ Jäntti 2021, 106.

4.4 Digitaalinen vaikutus Sigynin materiaalliseen merkitykseen

Sigynin peruskorjattiin vuosien 2018–2020 aikana, minkä jälkeen se palasi takaisin paikalleen Aurajokeen. Sigynin kunnostaminen ja ylläpitäminen jatkuvat kuitenkin ympärivuotisesti. Vuonna 2025 Sigynin ympärille rakennettiin väliaikainen muun muassa säältä suojaava katos, jolloin laiva peittyi mastoja lukuun ottamatta suojapeitteiden alle. Katos on ollut paikoillaan myös kevään 2026 aikana, mutta peitteen sivut on avattu, jolloin Sigynin kyljet ja kansi ovat esillä, kuten kuvista 11 ja 12 huomaat. Vuoden 2024 selvityshanketta on seurannut vuonna 2025 käynnistynyt projekti, jonka aikana toteutetaan muun muassa museokonseptin suunnittelu ja Sigynin telakan selvitys. Työskentelyä jatketaan vuoden 2026 aikana. Esimerkiksi museokonseptin tarkoituksena on muun muassa kehittää erilaisia elämyksiä vierailijoille ja telakan tilanteen selvityksessä on tavoitteena ratkaista rakennushankkeen mahdollisuudet.¹⁵⁸



Kuva 11. Sigyn kuvattuna keulasta kohden Varvintorilla Aurajoenrannassa loken päällä. Sigyniä peittää sitä varta vasten rakennettu suojarakennelma, joka suojaa sitä esimerkiksi säältä. Kuva: Petra Viikkula

¹⁵⁸ Forum Marinum -verkkosivu, Sigyn on ainutlaatuinen maailmassa.



Kuva 12. Sigyn kokonaisuudessaan sivulta kuvattuna. Sigyn Aurajokimaisemassa suojarakennelman alla. Kuva: Petra Vilkkula

Sigyn on edelleen nykypäivänäkin yleisölle avoinna vain kesäisin, jolloin laivalle on mahdollista päästä oppaan johdatuksella vierailemaan. Laivaan voi kuitenkin tutustua myös verkkoympäristössä, sillä Sigynistä on Digimuseolla virtuaalinen näyttely, jossa pääsee kiertämään koko laivan tutustuen sen eri tiloihin niin tekstien kuin videoidenkin muodossa. Lisäksi Forum Marinumin sivujen kautta on mahdollista tutustua Sigyniin myös audioäänitteiden kautta, jolloin voi kuunnella laivan historiasta suoraan kotisohvaltaan käsin.

Verkkokyselyssä halusinkin tarkastella ja tutkia, miten ihmiset kokevat museokohteiden digitaalisten sisältöjen mukavuuden ainoana kokemuksena. Kyselyssä kerroin, mikä on Sigynin tilanne ja että yksi vaihtoehto olisi laivan purkaminen ja taltioiminen kokonaisuudessaan. Asettelin kysymyksen siitä, mitä Sigynistä voisi oppia ja kokea, jos se olisi vain digitaalisessa muodossa (kysymys 17) sekä mitä ihmiset jäisivät kaipaamaan, jos laivaa ei olisi enää materiaalisessa muodossa (kysymys 18).

Vastaajista 23 sanoi suoraan, että Sigynistä ei voisi samalla tavalla oppia eikä kokea merimieskulttuurista, laivanrakennuksesta ja laivan historiaa. Vastaavasti 14 vastaajaa totesi, että näitä asioita voisi yhtä hyvin oppia ja kokea myös digitaalisessa muodossa. Kymmenen vastaajaa myös vastaa, että on asioita, joita pystyy oppimaan ja kokemaan myös muissa muodoissa kuin materiaalisesti, mutta joitakin asioita ei millään voisi oppia ja kokea. Heidän mielestään esitys Sigynistä olisi tällöin laimeampi eikä autenttinen. Eräs vastaaja myös esitti,

että jos olisi mahdollista Sigynistä olisi sekä digitaalinen versio että fyysinen laiva yhdessä koettaviksi. Yksi vastaaja ei osannut sanoa, voisiko näitä asioita oppia ja kokea, jos Sigyn olisi vain digitaalisessa muodossa.

Monet vastaajat kokevat, ettei digitaalisessa muodossa olevasta Sigynistä voisi oppia merimieskulttuureista, laivanrakennuksesta tai laivan historiasta. Lisäksi monet olivat sitä mieltä, ettei kokemus Sigynistä olisi tällöin autenttinen eikä kokemus tulisi kaikkien aistien kautta vaan vain näkö- ja kuuloaistin välityksellä. Sigynin selvityshankkeessa tuodaan myös vahvasti esiin, että esimerkiksi äänimaisema ja meren tuoksu ovat ”elämyksellisiä kokemuksia” ja että elämyksellisyyttä voidaan lisätä esimerkiksi tatuointikulttuureihin ja satamaelämään liittyvien kertomusten kautta sekä tällaisia mahdollisuuksia ei olisi, jos Sigyniä ei olisi materiaalisena laivana.¹⁵⁹ Eli sekä asiantuntijoiden että kyselyyni vastanneiden mielestä kokemus jäisi kokonaan pois, jos Sigyniä ei olisi enää olemassa materiaalisessa muodossa. Mielestäni tämä kertoo siitä, että Sigynin materiaallinen merkitys kokemusten ja sitä kautta tiedon välittäjänä koetaan tärkeäksi, koska samanlaista kokemusta ei voisi muulla tavoin saada.

Kreikkalaiset Spyros Vosinakis, Panayiotis Koutsabasis, George Anastassakis, Andreas Papasalouros ja Kostas Damianidis ovat tutkineet artikkelissaan, miten virtuaalista todellisuutta (eng. Virtual Reality, VR) on käytetty museoissa kuvaamaan kokemusta historiallisista purjelaivoista. He ovat tutkineet, miten muun muassa laivoja on mallinnettu virtuaalisesti kolmiulotteiseen muotoon ja miten laivat on saatu VR-maailmaan ihmisten koettaviksi.¹⁶⁰ Heidän mukaansa museovierailijan on mahdollista tällä tavoin muun muassa oppia ymmärtämään laivan todellinen koko ja saada realistinen kokemus laivalla purjehtimisesta.¹⁶¹ Näin voisi myös olla Sigynin kohdalla, jos siitä olisi VR-versio koettavissa museossa.

Toisaalta kreikkalainen tutkimusryhmä kuvaa, miten VR-kokemuksen kautta on mahdollista kokea laivalla purjehtiminen realistisesti eli miten museokävijä pystyy havaitsemaan tuulen, aaltojen ja laivan liikkeitä.¹⁶² Tällä tavoin voisi myös Sigynillä kokea purjehtimisen, mikä on nykypäivänä mahdotonta museovieraiden kokea. Ajattelen, että vaikka kokemus ei olisi täysin autenttinen verrattuna oikeaan laivaan, voisi kuitenkin realistinen simulointi olla mahdollisuus

¹⁵⁹ Kallio 2025a, 34.

¹⁶⁰ Vosinakis, Koutsabasis, Anastassakis, Papasalouros & Damianidis 2025.

¹⁶¹ Vosinakis, Koutsabasis, Anastassakis, Papasalouros & Damianidis 2025, 7–8.

¹⁶² Vosinakis, Koutsabasis, Anastassakis, Papasalouros & Damianidis 2025, 8.

oppia Sigynin historiasta ja merimieskulttuureista, mutta myös historiallisesta merenkäynnistä ja purjehtimisesta. Toisaalta VR-ulottuvuus rajaisi kuitenkin monet muut aistikokemukset ulkopuolelle: ”-- muut aistit jäisivät käytännössä kokonaan puuttumaan, kokemus olisi huomattavasti fyysisellä laivalla vierailua vajavaisempi.”¹⁶³ Vaikka virtuaalinen todellisuus toisikin erilaisia mahdollisuuksia ja se voisi olla yksi mahdollinen keino Sigynin perintöä ylläpidettäessä, jakaa digitaalinen muoto mielipiteitä ja herättää ajatuksia siitä, miten kiinnostus Sigyniä kohtaan nähtäisiin:

En kyllä itse jaksaisi mitään digitaalista laivaa tutkia.¹⁶⁴

Yritin joskus uteliaisuudesta tutustua virtuaalinäyttelyyn, mutta en oikein jaksanut...¹⁶⁵

Luulen, että jos Sigyn olisi vain digitaalisessa muodossa, se tulisi harvemmille ihmisille tutuksi kuin nyt.¹⁶⁶

Kuin edellä, aitous ja alkuperäisyys – eikä mikään virtuaalitodellisuus.¹⁶⁷

Ei se digitaalinen muoto ole sama asia. Nyt erityisesti kun tekoäly, vr ynnä muu ottaa valtaa, pitää vaalia fyysistä maailmaa ja niiden kokemuksia.¹⁶⁸

Ne vastaajat, jotka kokivat, että Sigynistä voisi oppia ja sen voisi kokea myös pelkästään digitaalisessa muodossa, perustelivat näkemyksiään muun muassa esteettömyydellä, digitaalisuuden tarvitsemisella ja rahan säästämällä. Sigynille pääseminen ei ole esteetöntä, vaan laivalle täytyy kiivetä jyrkät portaat, joten kulkeminen esimerkiksi pyörätuolilla on lähes mahdotonta. Jos Sigyn olisi vain digitaalisessa muodossa, olisi se varmasti esteetön vaihtoehto tutkia ja tutustua laivaan. Toisaalta palaten aistikysymysten vastauksiin, jossa tuotiin ilmi sitä, miten esimerkiksi näkörajoitteiset voivat kokea Sigynillä vierailun muiden aistien kautta: voisi olla haasteellista tehdä täysin digitaalisesta versioista kaikille mahdollinen. Tällöin oppimisen ja kokemisen kannalta voisi olla mahdollista oppia ja kokea jotain, mutta ei aivan täysin. On kuitenkin mielenkiintoista, miten ihmisillä on kuitenkin ajatus siitä, millä tavoin kaikilla olisi mahdollisuus kokea ja oppia Sigynistä, merimieskulttuureista ja laivanrakennuksesta, vaikka Sigyniä ei olisikaan enää olemassa.

¹⁶³ Vastaaja43_V.

¹⁶⁴ Vastaaja8_eV.

¹⁶⁵ Vastaaja5_eV.

¹⁶⁶ Vastaaja43_V.

¹⁶⁷ Vastaaja10_V.

¹⁶⁸ Vastaaja8_eV.

Lisäksi rahan säästäminen koettiin tämän kysymyksen kohdalla olennaiseksi: ”Vaikka kokemus ei olisikaan sama, purkaminen ja dokumentointi voisi säästää rahaa johonkin tärkeämpään, enemmän turkulaiseen museoitavaan asiaan kuin Sigyn.”¹⁶⁹ Muut vastaajat eivät oikeastaan tuo esiin sitä, että rahan säästämiseksi pitäisi säilyttää jotain enemmän turkulaista kuin Sigyn. Vaikka Sigyn lähtökohtaisesti koetaankin osaksi Aurajokimaisemaa, joidenkin vastaajien mielestä laiva ei ole niin merkittävä turkulaiselle kulttuurille. Mahdollisesti sen vuoksi jonkun vastaajan mielestä voisi olla merkittävämpää säilyttää jotakin oikeasti turkulaista, joka merkitsisi myös paikalliselle kulttuurille jotain.

Digitaalisuuden tarvitseminen sai minut pohtimaan, miksi ihmiset kokevat näin.

Vastaaja41_V toteaa, että ”Moni näistä asioista vaatisi joka tapauksessa digitaalisia sisältöjä ja elämyksiä, myös fyysisen laivan kontekstissa, jotta ne avautuisivat”.¹⁷⁰ Hän ei perustellut asiaa sen tarkemmin, joten mietin mikä pelkässä materiaalisessa laivassa ei kerro tarpeeksi tai avaa asioita sen paremmin Sigynin historiasta, merimieskulttuureista ja laivanrakennuksesta. Pohdin myös, koetaanko esimerkiksi näyttelytaulujen ja kuvien näkeminen ja mahdollisen opastuksen kuuleminen riittämättömiksi.

Maaailma on nykypäivänä täynnä digitaalisia sisältöjä ja elämyksiä. Niitä alkaa olla museoissakin enenevässä määrin oman kokemukseni mukaan. Pohdin, mahtaakohan se vaikuttaa siihen, miten ihmiset kokevat esimerkiksi juuri museovierailun: digitaalisia elementtejä odotetaan ja niihin halutaan päästä tutustumaan. Toinenkin vastaaja kommentoi sitä, miten digitaalinen muoto voi olla ammentava ja sen kautta voi saada hyvin tietoa. Eräs vastaaja myös huomauttaa, ettei aineettomasta asiasta oppimiseen edellytetä aineellista laivaa: ”Aineettomien asioiden oppiminen ei edellytä aineellisen laivan olemassaoloa.”¹⁷¹ En aio ottaa kantaa siihen, pitäisikö digitaalisia sisältöjä ja elämyksiä olla enemmän vaan pohdin sitä, miten digitaaliset elementit vaikuttavat käsitykseen Sigynin materiaalisista merkityksistä.

En väitä, etteikö digitaalisen sisällön ja elämysten kautta voisi oppia ja kokea, mutta mietin, eikö tässä kontekstissa materiaallinen laiva, Sigyn, ole itsessään jo elämys ja eikö se materiaallinen elämys ole riittävä. Vastauksesta herääkin kysymys, tarvitaanko molempia tosiaan. Kuitenkin 23 vastaajaa on todennut muun muassa, että digitaalisen muodon kautta ei voi eläytyä, asioita ei voi sisäistää etäyhteyden kautta tai pelkkä kuvailu ei ole riittävää

¹⁶⁹ Vastaaja30_V.

¹⁷⁰ Vastaaja41_V.

¹⁷¹ Vastaaja3_V.

oppiakseen ja kokeakseen. Kukaan näistä vastaajista ei myöskään omista vastauksissaan nostanut esiin digitaalisten sisältöjen ja elämysten, tehosteäänä lukuun ottamatta, tarvetta materiaalisen laivan rinnalle. Se kertoo mielestä siitä, miten ihmiset mieltävät tärkeäksi päästä vierailemaan ja tutustumaan Sigyniin sen ollessa materiaalisesti koettavissa juuri sellaisenaan kuin se on.

Toisaalta Kallio kuitenkin kuvaa, ettei Sigynin olemassa oleminen materiaalisena esineenä pelkästään riitä monipuolisena kulttuuriperinnön välittäjänä vaan sen rinnalla tulisi olla jotakin digitaalisia muotoja, koska niiden kautta olisi mahdollista päästä osalliseksi menneisyyteen.¹⁷² Tulkitsen, että tämä ajatus on todennäköisesti juuri sellainen, jota Vastaja41_V omassa vastauksessaan on yrittänyt osoittaa. Nykypäivänä, kun digitaalisuutta on kaikkialla, se mahdollistaa monenlaisia asioita, joten voisin ajatella, että digitaalisuuden avulla voidaan nimenomaan täydentää kokemusta ja kulttuuriperinnön säilyttämistä eikä automaattisesti korvata materiaalista esinettä tai asiaa.

Vastaajista 10, joiden mielestä Sigynistä, merimieskulttuureista ja laivanrakennuksesta voisi mahdollisesti jossain muodossa oppia ja kokea vain digitaalisessa muodossa, toteavat esimerkiksi, ettei kokemus ole autenttinen ja kokonainen, koska kaikkea ei pysty tällä tavoin oppimaan. Kaksi vastaajaa myös pohti, että asioita voi oppia digitaalisessakin muodossa, mutta niitä ei voi kokea: ”Mielestäni aiemmin mainittuja asioita voisi oppia mutta ei juuri kokea.”¹⁷³ ”Ehkä voisi oppia, muttei kokea.”¹⁷⁴ Tulkitsen, että se ei ihmisten mielestä suoranaisesti olisi huono asia, jos Sigyn olisi vain digitaalisessa muodossa, koska siitä voi silti jotakin oppia, mutta kokemus jäisi pieneen rooliin tai olemattomiin.

Digitaalisen muodon ja materiaalisen laivan yhdistäminen korostuu sellaisissa vastauksissa, joissa ollaan pelkkää digimuotoa vastaan sekä sellaisissa, joissa digitaalinen muoto koetaan mahdolliseksi oppia ja kokea. Vaikka vastaajat ovat tuoneet esiin vahvasti omaa mielipidettään suuntaan kuin toiseenkin, näiden kahden muodon yhdistäminen koetaan kuitenkin hyväksi vaihtoehdoksi. Kallio kuvaileekin Sigynin tulevaisuuden tavoitteissa myös saavutettavuutta, jonka tarkoituksena olisi lisätä mahdollisimman monelle kokemus laivasta ja että Sigyn olisi ”-- saavutettavissa myös muutoin kuin vieraillemalla paikan päällä --”.¹⁷⁵ Tästä

¹⁷² Kallio 2025a, 36.

¹⁷³ Vastaja43_V.

¹⁷⁴ Vastaja48_V.

¹⁷⁵ Kallio 2025a, 21.

tulkitsen, että Sigynin kokemisessa yhdistyisi mahdollisuus vierailta materiaalisella laivalla ja tutustua siihen myös siellä käymättä.

Huomaan, että etenkin kielteisen ja myönteisen näkemyksen välillä syntyy selkeää ristiriitaa siitä, onko digitaalinen versio riittävä antamaan tarpeeksi tietoa ja luomaan kokemuksia Sigynistä. Vastauksista voin tulkita, että joillekin on merkittävämpää kokea ja oppia materiaalsen laivan kautta ja toisille on tärkeämpää saada tietoa myös digitaalisten elementtien kautta. Digitaaliset muodot koetaan siis myös positiivisiksi ja niissä nähdään mahdollisuuksia etenkin silloin, jos laivaa ei olisi enää olemassa. Vastaajat eivät kuitenkaan antaneet juurikaan esimerkkejä siitä, millaisia digitaalisia muotoja ja keinoja he itse näkisivät hyödyttävän kokemista ja oppimista. Pohdin, voisiko tämä liittyä siihen, miten digitaalisuuden oletetaan olevan kaikkialla, koska se on arkipäiväistä. Siitä huolimatta ei ehkä osata sanoa, millaisia asioita kaivataan, kunhan digitaalisia kokemuksia vain olisi saatavilla.

Vastaajien mukaan Sigynistä jäätäisiin kaipaamaan erityisesti sen osuutta maisemassa, Aurajoessa ja kaupunkikuvassa (13 mainintaa), aistikokemuksia (13 mainintaa) ja mahdollisuutta vierailta laivalla sekä kokea ja nähdä se (9 mainintaa) sekä itse laivaa materiaalsena ja fyysisenä laivana (8 mainintaa). Yksi vastaajista ei jäisi kaipaamaan mitään ja kolme vastaajaa ei osannut sanoa tai ei tiennyt mitä he jäisivät Sigynistä kaipaamaan. Kuitenkin neljää vastaajaa lukuun ottamatta kaikki muut kokisivat Sigynin menetyksen ikävänä asiana. Vaikka vastauksissa nousikin esiin digitaalisuuden mahdollisuudet ja sen kokeminen positiivisena, myös nämä vastaajat kuvaavat sitä, mitä jäisivät Sigynistä kaipaamaan. Näkisin, että kaikesta huolimatta monet pitävät Sigynin materiaalista merkitystä tärkeänä, koska niin moni jäisi kaipaamaan laivan aistikokemuksia, mahdollisuutta vierailta siellä sekä sen näkemistä Aurajoessa ja osana maisemaan.

Toisaalta jäin jälkikäteen pohtimaan, olisiko kysymyksessä pitänyt tulla esiin mahdollisuus, että Sigynistä voisi olla esillä joitakin osia ja esineitä eli laiva ei olisikaan täysin vain digitaalisessa muodossa. Uskon, että tämä olisi vaikuttanut siihen, että ihmiset kokevat, että tällöin olisi mahdollista autenttisemmin ja helpommin oppia merimieskulttuureista, laivanrakennuksesta ja Sigynin historiasta, kun jotain konkreettisempaa olisi digitaalisten muotojen lisäksi. Nykyinen kysymyksen asettelu kuitenkin juuri näiden vastaajien osalta osoittaa, että suurin osa on sitä mieltä, ettei näiden asioiden oppiminen ja kokeminen olisi olleenkaan mahdollista tai kokemus olisi paljon laimeampi ja epäaidompi, jos se koettaisiin vain digitaalisessa muodossa.

5 Yhteenveto

Valitsin graduni aiheeksi itseäni kiinnostavan ja puhuttelevan museokohteen, parkki Sigynin, joka sijaitsee Turun Aurajoessa osana Forum Marinumin merikeskusta. Kiinnostuin laivasta, koska sen nykyinen tilanne on vakava ja Sigynin kohtaloa selvitetään, mikä tekee siitä ajankohtaisen tutkimusaiheen. Tarkoitukseni oli tutkia, millainen merkitys Sigynillä on ja millainen vaikutus sillä on museovierailijan kokemukseen. Tutkimuskysymyksinä minulla oli, millainen materiaallinen merkitys museolaiva Sigynillä on tai ei ole, onko sillä merkitystä, että Sigyn on nimenomaan paikallaan Turun Aurajoessa ja muuttaako digitointi Sigynin materiaalisuuden merkityksiä. Näihin kysymyksiin lähdin etsimään vastauksia sanomalehti- ja kyselyaineiston kautta: sanomalehtiä luin vuosilta 1901–2021 ja alkuvuodesta 2026 toteutin kyselyn, johon vastasi 48 ihmistä.

Lehtijuttujen perusteella Sigynin materiaalisuutta voi pitää esineellisenä, koska se on materiaalisesti olemassa oleva historian välittäjä. Lisäksi lehtijuttujen mukaan Sigyn on maailman ainoa jäljellä oleva puinen purjealus, joka on purjehtinut valtamerillä, mikä luo merkityksensä laivan materiaalisuuteen. Sigyn pitää sisällään tietoa ja taitoa esimerkiksi laivanrakentamisesta ja merimieskulttuureista. Sigynin kunnostuksia koskevat lehtijutut myös kertovat siitä, miten on merkittävää korjata ja säilyttää laiva materiaalisena ja nimenomaan esineenä, joka kertoo 1800- ja 1900-lukujen historiasta, valtameripurjehduksista ja laivanrakennustaidosta Sigynin näkökulmasta.

Toisin kuin sanomalehtiaineisto kyselyn tuottamat vastaukset keskittyivät ja painottuivat materiaalisuuteen kokemuksena. Vastausten perusteella totean, että Sigyn koetaan enemmänkin kokemuksen kautta ja sen materiaallinen merkitys liittyykin oleellisesti kokemukseen eikä niinkään siihen, että se on materiaallinen esine tai historian välittäjä. Materiaalisuuden kokemuksellisuuteen kuuluvat myös moniaistilliset ulottuvuudet, joita ihminen voi kokea vieraillessaan Sigynillä, muun muassa kuulo- ja hajuaistin kautta. Ylipäättään kokemusten, myös aistikokemusten kautta, saadaan tietoa historiasta, oli se sitten joko itse tutkimalla tai opasta kuuntelemalla. Tästä syystä näen, että Sigyn toimii materiaalisena kokemuksena, joka opettaa ja kertoo laivan historiasta, merimieskulttuureista ja laivanrakennuksesta.

Myös eri aistien tuomat kokemukset poikkeavat toisistaan vastausten perusteella: tuoksujen ja hajujen kautta vierailijalle syntyy mielikuvia ja ne lisäävät konkreettisuutta. Myös tuntoaistin

avulla muodostetaan mielikuvia, mutta lisäksi saadaan tietoa ja käsitys historiasta. Kuuloaisti on vastausten perusteella vain väline aistia tunnelmaa ja täten elävöittää vierailuaan, mutta se ei itsessään olisi tiedonlähde. Toisaalta näkö lisää myös konkreettisuutta ja auttaa hahmottamaan laivan kokoa ja tiloja. Koska jokainen aisti kuvastaa ja tuo erilaisia elementtejä vierailukokemukseen, on kokonaisvaltainen aistikokemus merkittävä osa Sigynin materiaalisuuden kokemista.

Lisäksi materiaallinen merkitys nähdään enemmän maisemallisessa kuin kulttuurillisessa kontekstissa. Sigyn lähtökohtaisesti koetaan osaksi Aurajoen jokimaisemaa, mutta osana Turun kulttuuria ei yhtä runsaasti. Ajattelen, että koska Sigyn koetaan osaksi maisemaa ja jos laivaa ei olisi enää materiaalisesti olemassa, jäätäisiin sitä kaipaamaan. Tällöin materiaalisuuden merkitys tässäkin kohtaa on tavallaan kokemuksellisuutta: Sigynin voi nähdä ja tervan tuoksun voi haistaa liikkuessaan Aurajokirannassa, jolloin se voi olla osa kokemusta, joka koetaan maisemaa tarkkaillessa.

Digitaalisuus koetaan sekä positiivisena että negatiivisena asiana, koska se luo monenlaisia mahdollisuuksia tutustua laivaan myös esteettömästi, mutta kokemukset eivät kuitenkaan olisi yhtä aitoja tai autenttisia. Monille on myös merkittävää saada kokea moniaistillisia kokemuksia, koska tällöin on mahdollista saada kokonaiskuva Sigynistä kaikkia aisteja käyttäen, eikä digitaalisessa muodossa olisi mahdollista näitä kaikkia aisteja hyödyntää. Aistikokemukset ovat myös sellaisia asioita, joita jäätäisiin Sigynistä kaipaamaan muun muassa itse laivan ja vierailumahdollisuuden lisäksi. Sigynin materiaalisuudella on siis suuri merkitys, koska sen kautta on mahdollista saada tietoa ja kokemuksia, joita ei muilla tavoin saisi yhtä mielekkäällä tavalla ja laivan olemassaoloa jäätäisiin kaipaamaan, jos Sigyniä ei enää olisi.

Näillä perustein aineistoni vastasi asettamiini tutkimuskysymyksiini ja -tavoitteisiini. Sain kerättyä sopivat aineistot, mutta materiaalia oli paljon, joten jouduin harkitsemaan tarkasti mitä sisällytän tutkimukseeni, koska kaikkea en olisi voinut ottaa tarkasteluun. Kummastakin aineistosta jäi kiinnostavia asioita ulkopuolelle, mutta käsittelemäni materiaalit kuitenkin vastasivat tutkimuskysymyksiini. Lisäksi koen, etten kuitenkaan vastannut kysymykseen siitä, millaisia materiaalisia merkityksiä Sigynillä ei ole: kyselyyni vastanneista henkilöistä vain yksi oli sitä mieltä, ettei Sigynillä ole hänelle mitään merkitystä perustelematta sen tarkemmin. Tästä näkökulmasta olisi ollut kiinnostavaa saada enemmän materiaalia, mutta en koe, että kysymyksen asettelu tai aineiston valinta olisi epäonnistunut.

Oma tutkimukseni sopii mielestäni Sigyniä koskevalle tutkimuskentälle, koska laivaa on kuitenkin tutkittu tällä tavoin melko vähän. Lisäksi vanhoja sanomalehtiä ei ole Sigynin kohdalla hyödynnetty samalla tavalla, joten koen tuoneeni jotain uutta tämänhetkiseen tutkimukseen. Vaikka Sigynistä on julkaistu tuoreeltaan aikaisempina vuonna selvityshankkeen raportti, koen, että omalla tutkimuksellani olen voinut tuoda esiin sellaisiakin asioita, joita ei ole aiemmin saatu selville uudeltaisesta näkökulmasta.

Sigynin tulevaisuus on vielä avoinna, mutta sitä valmistelemaa työtä tehdään aktiivisesti, joten myös jatkotutkimukselle on mahdollisuutensa. Sigynin materiaalisuuden tutkimista voisi jatkaa tästä vielä eteenpäin esimerkiksi keskittymällä tarkemmin aistikokemuksiin ja niiden tuottamaan tietoon ja kokemukseen tai siihen kokevatko ihmiset Sigynin materiaalsen merkityksen suurempana, jos heille kerrottisiin Sigynin olevan ainoa laatuaan maailmassa. Tätä ajatusta voisi tutkia enemmän, koska siihen vastaukset jäivät oman kyselyni osalta saamatta. Muita sopivia jatkotutkimusaiheita voisivat olla esimerkiksi, millainen on Sigynin asema osana Turun identiteettiä ja jos sellaiseen ratkaisuun päädyttäisiin, että Sigyniä ei enää olisi materiaalisesti olemassa, millä tavoin Sigyn voitaisiin esittää digitaalisessa muodossa ja toimisiko se.

Lähteet

Aineistot

Verkkokysely: Museolaiva Sigynin materiaallinen merkitys. 7.1.2026-4.2.2026. Aineisto tutkijan hallussa.

Sanomalehtilehtijutut:

Aamuset 7.4.2018 – 30.6.2021

Annonssbladet för Kimito Bygden 31.5.1979

Auranmaan Viikkolehti 14.8.2020

Eteenpäin 11.2.1955

Etelä-Suomen Sanomat 5.12.1975 – 27.8.2006

Hangöntidningen 11.3.2000 – 5.5.2011

Helsingin Sanomat 10.8.1964 – 6.8.1979

Hämeen Sanomat 29.1.1955

Iltä-Sanomat 14.8.1958 – 4.8.1979

Itä-Savo 4.2.1955

Kaleva 1.12.1954

Kansan Lehti 1.6.1958

Kauppalehti 3.7.1948 – 22.8.1959

Kimitonejden 25.6.1990

Liitto 1.2.1955

Länsi-Savo 1.5.1972 – 3.8.1999

Länsi-Suomi 22.10.1957 – 16.1.1964

Länsi-Uusimaa 27.2.2019

Maaseudun Tulevaisuus 17.9.1970 – 17.4.2013

Rannikkoseutu 29.6.1961

Raumalainen.fi 26.5.2018

Salon Seudun Sanomat 3.2.1955

Savo 30.1.1955

Savo-Karjala 29.1.1955

Suomen Sosialidemokraatti 25.6.1965

Turkulainen 8.3.1963 – 27.2.2019

Turun Päivälehti 8.6.1955 – 7.6.1956

Turun Sanomat 1.7.1939 – 2.3.2021

Vakka-Suomen Sanomat 3.5.2019 – 9.5.2019
Varsinais-Suomi 1.7.1939
Uudenkaupungin Sanomat 4.7.1939 – 25.6.2020
Uusi Aura 15.4.1946 – 22.5.1958
Uusi Päivä 24.5.1956 – 5.6.1958
Uusi Suomi 12.10.1954 – 23.7.1990
Wiipuri 14.6.1901 – 31.5.1902
Wiipurin Sanomat 30.11.1901
Åbo Underrättelser 25.10.2019

Kirjallisuus

- Ahonen, Kirsi, Hilikka Högström, Sinikka Kärkkäinen, Marianne Lehtimäki, Maija Matikka, Hannu Matikka, Riikka Tevali & Sallamaria Tikkanen 2019: *Suomen merellinen kulttuuriperinnön tilannekuvaus*. Museovirasto: Kulttuuriympäristöpalvelut -osasto, 45–46.
- Bacci, Francesca & Francesco Pavani 2014: "'First hand,' Not 'First Eye' Knowledge: Bodily Experience in Museum". Teoksessa Levent, Nina & Alvaro Pascaul-Leone (toim.) *The Multisensory Museum: Cross-Disciplinary Perspectives on Touch, Sound, Smell, Memory, and Space*. Lanham: Rowman & Littlefield, 40–53.
- Colliander, Aura 2024: "Accepting the decay of plastic artefacts in museums: pasts and futures surfacing in a preserver from sunken MS *Estonia*". *International Journal of Heritage Studies* 31 (3), 312–324.
- Eskola, Jari & Juha Suoranta 1998: *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere: Vastapaino.
- Forum Marinum -verkkosivu: "Sigyn on ainutlaatuinen maailmassa". <https://www.forum-marinum.fi/fi/museo/hankkeet-ja-projektit/museolaiva-sigynin-konseptointihanke/>
- Fritz, Martin 1980: "Shipping in Sweden, 1850–1913". *Scandinavian Economic History Review* 28, 147–160.
<https://lehtijuttujen.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03585522.1980.10407923>
- Grönstrand, Lars 1963: "Museifartyget SIGYN, ett kulturhistoriskt minnesmärke". Teoksessa Andersson, Sven (toim.) *Budkavlen*. Brages Byrå: Helsingfors, 58–82.
- Hamari, Pirjo & Leena Marsio 2020: "Museot aineetonta kulttuuriperintöä tallentamassa". *Suomen Museo-Finskt Museum* 127, 219–224.
<https://journal.fi/suomenmuseo/article/view/109171>

- Jäntti, Anni 2021: ”Kaupunki ihmisten tuntemana”. Teoksessa Vahtikari, Tanja, Terhi Ainiala, Aura Kivilaakso (toim.) *Humanistinen kaupunkitutkimus*. Tampere: Vastapaino, 95–118.
- Kallberg, Ulla 2012: ”Laiva, yhteisö, Merkitys ja Kulttuuriperintö”. *Nautica Fennica*, 26–43. <https://journal.fi/nauticafennica/article/view/160551/104234>
- Kallio, Manne 2025a: *Museolaiva Sigynin tulevaisuuden ratkaisu – Selvityshankkeen 2024 raportti*. Turku: Museoalus Sigynin säätiö. <https://lehtijuttujen.forum-marinum.fi/wp-content/uploads/2025/03/sigyn-selvityshankeraportti-2025.pdf>
- Kallio, Manne 2025b: *Museolaiva Sigynin tila – Selvityshankkeen 2024 raportti Sigynin kunnosta, peruskorjauksista ja ylläpidosta*. Turku: Museoalus Sigynin säätiö. <https://lehtijuttujen.forum-marinum.fi/wp-content/uploads/2025/07/sigynin-tila-raportti-osa-2-2025.pdf>
- Kaukiainen, Yrjö 2008: *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- Keravuori, Kirsi 2020: ”Merihistorian maallisia ulottuvuuksia”. Teoksessa Kouri, Jaana, Tuomas Räsänen & Nina Tynkkynen (toim.) *Muutoksen tyrskyt ja kotirannan mainingit: Kulttuurisia näkökulmia merentutkimukseen*. Helsinki: Suomalainen kirjallisuuden seura, 23–49.
- Kinanen, Pauliina 2009: ”Museologiset objektit”. Teoksessa Kinanen Pauliina (toim.) *Museologia tänään*. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy, 168–186.
- Kuutti, Heikki 2012: *Mediasanasto*. Jyväskylä: MediaDoc Oy, 209.
- Kortekallio, Kaisa & Anna Ovaska 2020: ”Lähilukeminen ennen ja nyt: Ruumiillisia, ympäristöllisiä ja poliittisia näkökulmia”. *Avain* 17 (3), 52–69.
- Lohtaja-Ahonen, Sirke 2013: *Suomalainen purjehdussanasto*. Vilna: Texthouse.
- Montin, Kim 1987: ”Museoalus, kolmimastoparkki Sigyn 100 vuotta”. *Tekniikan Waiheita* 3, 9–10.
- Museovirasto 14.12.2021: *Pohjoismainen limisaumaveneperinne Unescon aineettoman kulttuuriperinnön luettelo – Ensimmäinen yhteispohjoismainen hakemus luo pohjaa yhteistyölle*. <https://www.museovirasto.fi/fi/ajankohtaista/pohjoismainen-limisaumaveneperinne-unescon-luettelo>
- Pöysä, Jyrki 2010: ”Lähiluku vaeltavana käsitteenä ja tieteidenvälisenä metodina”. Teoksessa Pöysä, Jyrki, Helmi Järviluoma & Sinikka Vainio (toim.) *Vaeltavat metodit*. Joensuu: Suomen Kansantietouden Tutkijain Seura, 331–360.

- Rinne, Jenni & Pia Olsson 2020: ”’Täällä on minun kotini.’ affektiiviset kokemukset kaupungin merkityksellistämässä”. Teoksessa Rinne, Jenni, Anna Kajander & Riina Haanpää (toim.) *Affektit ja tunteet kulttuurien tutkimuksessa*. Helsinki: Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry, 310–346.
- Räsänen, Pekka & Outi Sarpila 2013: ”Internet-lomake vai ei? verkkokyselylomake postikyselyitä täydentävänä tiedonkeruun menetelmänä”. Teoksessa Laaksonen, Salla-Maaria, Janne Matikainen & Minttu Tikka (toim.) *Otteita verkosta: verkon ja sosiaalisen median tutkimusmenetelmät*. Tampere: Vastapaino, 68–83.
- Sillanpää, Pertti 2011: ”Paikallisuus on koettua ja luettua”. Teoksessa Alakangas, Ulla & Pertti Sillanpää (toim.) *LoCaali 2.0: Ajatuksia paikallislehtien tulevaisuudesta*. Oulu: Oulun seudun ammattikorkeakoulu, 111–124.
https://lehtijuttujen.theseus.fi/bitstream/handle/10024/26775/locaali_kirja.pdf?sequence=1#page=112
- Sipilä, Petri, Hannu Matikka & Rami Wirrankoski 2019: *Kelluva kulttuuriperintö: Suomen historialliset laivat*. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.
- Sivula, Anna 2013: ”Puuvillatehtaasta muistin paikaksi: Teollisen kulttuuriperintöprosessin jäljillä”. Teoksessa Tuomi-Nikula, Outi, Riina Haanpää & Aurakivilaakso (toim.) *Mitä on kulttuuriperintö?*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 161–191.
- Smith, Laurajane 2021: *Emotional Heritage: Visitor Engagement at Museums and Heritage Sites*. London & New York: Routledge.
- Suominen, Jaakko 2016: HELPOSTI JA HALVALLA? Nettikyselyt tutkimusaineiston kokoamisessa”. Teoksessa Korkiakangas, Pirjo, Pia Olsson, Helena Ruotsala & Anna-Maria Åström (toim.) *Kirjoittamalla kerrotut: Kansatieteelliset kyselyt tieteen lähteinä*. Helsinki: Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry., 103–152.
- Stevenson, Richard 2014: ”The Forgotten Sense – Using Olfaction in a Museum Context: A Neuroscience Perspective”. Teoksessa Levent, Nina & Alvaro Pascaul-Leone (toim.) *The Multisensory Museum: Cross-Disciplinary Perspectives on Touch, Sound, Smell, Memory, and Space*. Lanham: Rowman & Littlefield, 173–188.
- Tuomi-Nikula, Outi, Riina Haanpää & Aura Kivilaakso 2013: ”Kulttuuriperintökysymysten jäljillä”. Teoksessa Tuomi-Nikula, Outi, Riina Haanpää & Aurakivilaakso (toim.) *Mitä on kulttuuriperintö?*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 12–27.
- Turtiainen, Riikka & Sari Östman 2013: ”Verkkotutkimuksen eettiset haasteet: Armi ja anoreksia”. Teoksessa Laaksonen, Salla-Maaria, Janne Matikainen & Minttu Tikka

(toim.) *Otteita verkosta: verkon ja sosiaalisen median tutkimusmenetelmät*. Tampere: Vastapaino, 49–67.

Voegelin, Salomé 2014: ”Sounwalking the Museum: A Sonic Journey through the Visual Display”. Teoksessa Levent, Nina & Alvaro Pascaul-Leone (toim.) *The Multisensory Museum: Cross-Disciplinary Perspectives on Touch, Sound, Smell, Memory, and Space*. Lanham: Rowan & Littlefield, 143–153.

Vosinakis, Spyros, Panayiotis Koutsabasis, George Anastassakis, Andreas Papasalouros & Kostas Damianidis 2025: ”Designing and evaluating an immersive VR experience of a historic sailing ship in museum context”. *Computers & Graphics* 133.

Örjans, Jerker 2007: *Sigyn – Onnekas laiva*. Turku: Priimus Paino Oy.

Kaikki verkkolähteet tarkistettu 28.4.2026.

Kuvat

Kuva 1: von Bonin, Volker 1960-luku: *purjelaiva Sigyn ja kerrostaloja*. Museovirasto.

Kuva 2: Kontio, Jorma 21.6.2021. Forum Marinum.

Kuva 3: Grönstrand, Lars 1963.

Kuvat 4, 11 & 12: Vilkkula, Petra 22.7.2025 & 5.4.2026.

Kuva 5: Heikkinen, Helge 1971: *Sigyn Suomenlinnan telakalla*. Museovirasto.

Kuva 6: Helsingin Sanomat 22.5.1977.

Liitteet

Liite 1. Museolaiva Sigynin materiaallinen merkitys -kysely

Hei!

Olen Petra Vilkkula. Teen Pro Gradu –tutkielmaani Turussa sijaitsevasta museolaiva Sigynistä ja sen materiaalista merkitystä. Tavoitteeni on selvittää, mitä ihmisille merkitsee, että Sigyn on materiaalisesti koettavissa ja että se sijaitsee nimenomaan Turussa. Tutkimukseni sijoittuu kulttuuriperinnön tutkimuksen alalle ja teen graduani osana Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelmaa.

Varsinkin Sigynillä vierailleita kehottaisin vastaamaan kyselyyn. Tällöin kokemuksellisuus tulee paremmin esille, kun laivalla on joskus vieraillut. Kyselyyn voit kuitenkin vastata, vaikka et olisi koskaan vieraillut laivalla tai se ei ole sinulle ennestään tuttu. Sigynin historiaa ja nykyistä tilannetta avataan kyselyn aikana, joten kuka tahansa pystyy näiden tietojen pohjalta vastaamaan kysymyksiin, vaikka kuulisi laivasta nyt ensimmäistä kertaa.

Aluksi on muutama taustakysymys, joista iän ja sukupuolen voi halutessaan jättää kertomatta valitsemalla vaihtoehdon “En halua kertoa”. Tämän jälkeen edetään Sigynin merkityksiä koskeviin kysymyksiin. Kysely sisältää kysymyksiä, joihin vastataan joko annettujen vaihtoehtojen pohjalta tai omin sanoin kirjoittaen. Pakolliset kysymykset on merkitty tähdellä (*).

Kyselyyn vastaaminen on täysin vapaaehtoista ja vastaamisen voi keskeyttää koska tahansa. Kysely on anonyymi, joten yksittäistä vastaajaa ei voida tunnistaa vastauksista. Vastaukset ovat gradun teon ajan vain minun hallussani ja poistan ne heti gradun valmistuttua.

Kyselyyn vastaaminen edellyttää kuitenkin täysi-ikäisyyttä.

Tästä voit lukea tietosuojaselosteen:

[Tietosuojaseloste](#)

Minuun voi tarvittaessa olla yhteydessä sähköpostitse:

pevilk@utu.fi

1. Sukupuoli*

O Mies

- O Nainen
- O Muu
- O En halua kertoa

2. **Ikä (numeroin)**

[Vapaa vastaus]

3. **Onko Sigyn sinulle ennestään tuttu? ***

- O Kyllä
- O Ei

4. **Oletko koskaan vierailut Sigynillä? ***

Jos vastasit kyllä, voit halutessasi kertoa vuoden, jolloin vierailu tapahtui?

- O Kyllä [Vapaa vastaus]
- O En

Parkki Sigyn on 1887 Göteborgissa rakennettu laiva, joka on toiminut Ruotsin valtakunnan kauppalaivana vuoteen 1929 saakka. Sigyn purjehti valtamerillä kuljettaen rahtia satamasta toiseen. Rahtina oli useimmiten puutavaraa, mutta myös esimerkiksi suolaa.

Näillä matkoilla Sigynillä oli 10–11 henkinen miehistö, jonka voimin laivan askareet tehtiin.

Vuonna 1927 laiva myytiin Ahvenanmaalle Suomen lipun alle kauppalaivaksi, jolloin se teki enää pienempiä matkoja etenkin Itämerellä. Vuonna 1939 Sigyn siirrettiin Turkuun ja siitä tuli Suomen ensimmäinen museoitu laiva, joka on nykyäänkin avoinna yleisölle kesäisin. Museoaikanaan Sigyniä on korjattu useaan otteeseen, mutta edelleen laiva lahoaa nopeammin kuin sitä ehditään korjata.

Sigyn historiallisena esineenä

Sigyn on matkannut Ruotsin lipun alla ympäri maailmaa. Kaukaisin satama, jossa se on käynyt, on Bangkokissa ja sieltä matka takaisin Eurooppaan kesti puoli vuotta.

Valtamerimatkoilla merimiehet näkivät maailmaa, mutta joutuivat matkaamaan pitkiäkin aikoja yhdessä töitä tehden. Vapaa-aikaa ei juuri ollut vaan töitä tehtiin neljän tunnin vaihoilla kapteenin tarkassa vahdissa. Satamissa tutustuttiin uusiin ja ehkä jopa eksoottisiin tuotteisiin, joita saatettiin tuoda matkamuistoina kotiin.

5. **Mitä asioita sinun mielestäsi voisi ylipäättään oppia puisesta purjelaivasta? ***
 Voit tarvittaessa käyttää esimerkkinä muitakin puisia purjelaivoja.
 [Vapaa vastaus]
6. **Millaista tietoa laivanrakentamisesta, merimieskulttuureista ja Sigynin historiasta voisi oppia vierailemalla Sigynillä? ***
 [Vapaa vastaus]
7. **Miten sinun mielestäsi *tuoksut ja hajut* vaikuttavat vierailukokemukseen Sigynillä? ***
 Sigyn on tervattu, se on ulkona joen varrella...
 [Vapaa vastaus]
8. **Miten sinun mielestäsi *tuntoaisti* vaikuttaa vierailukokemukseen Sigynillä? ***
 Voit koskettaa laivan eri pintoja, ulkona voi tuulla tai aurinko voi paistaa...
 [Vapaa vastaus]
9. **Miten sinun mielestäsi erilaiset *äännet* vaikuttavat vierailukokemukseen Sigynillä? ***
 *
 Laiva narahtelee, ympäristöstä kuuluu ääniä...
 [Vapaa vastaus]
10. **Miten sinun mielestäsi *näköaisti* vaikuttaa vierailukokemukseen Sigynillä? ***
 Laivan eri tilat, laivan koko...
 [Vapaa vastaus]

Turku ja paikallinen kulttuuri

Sigyn kävi lopulta paikalleen Turun Aurajokeen, Martinsillan kupeeseen vuonna 1939. Turkuun perustettiin merimuseota, joten sinne haluttiin myös puulaiva museolaivaksi. Sigyn valittiin kolmesta vaihtoehdosta ja se tuotiin Turkuun Ahvenanmaalta. Vuosikymmeniä myöhemmin se siirrettiin sen nykyiselle paikalle Varvintorille ja näin myös lähemmäs Forum Marinumia, jonka yhtenä merikeskuksen osana se toimii.

Ohje: Kysymyksissä 11, 13 & 15 vastataan liukusäätimen avulla. Tartu neliöön ja hinaa se haluamasi numeron kohdalle ja vapauta. Jos haluat valita vaihtoehdon 0, vedä neliö ensin

johonkin toiseen numeroon ja sitten takaisin 0:n kohdalle.

0 = En osaa sanoa

1 = en lainkaan tärkeäksi

2 = vähemmän tärkeäksi

3 = neutraaliksi

4 = tärkeäksi

5 = erittäin tärkeäksi

11. Kuinka tärkeäksi koet, että Sigyn kuuluu osaksi Turun Aurajoki-maisemaa? *

0 | 1----- | ----- | ----- | ----- 5

12. Miten sinun mielestäsi Sigyn on osa Turun Aurajoki-maisemaa?

[Vapaa vastaus]

13. Kuinka tärkeäksi koet Sigynin osana turkulaista kulttuuria? *

0 | 1----- | ----- | ----- | ----- 5

14. Millä tavoin sinun mielestäsi Sigyn on paikallista kulttuuria?

[Vapaa vastaus]

15. Kuinka tärkeänä pidät Varvintoria sijaintina Sigynille? *

0 | 1----- | ----- | ----- | ----- 5

16. Voisiko Sigyn sinun mielestäsi sijaita muualla kuin Turussa? Miksi? *

[Vapaa vastaus]

Digitaalisuus

Sigynille on aloitettu selvityshanke, jonka tavoitteena on löytää sopiva ratkaisu laivan tulevaisuudelle. Selvityshankkeen raportti on julkaistu vuonna 2025 ja siinä on eritelty mahdollisia ratkaisuja Sigynin kohtalolle. Ratkaisuvaihtoehtoja on viisi, joista yhtenä on laivan purkaminen. Jos tähän toimenpiteeseen ryhdyttäisiin, Sigyn dokumentoitaisiin kokonaisuudessaan. Tällöin laivaan voisi tutustua vain digitoitujen aineistojen kautta eikä itse

laivaa enää olisi kokonaisena pystyssä. Laivan ominaisuudet, kuten tuoksut, äänet ja kosketuspinnat katoaisivat. Tällä hetkellä Sigynistä on Digimuseolla verkossa virtuaalinäyttely, johon jokainen voi tutustua kotisohvaltaan käsin. Virtuaalinäyttelyssä voi kiertää ympäri laivaa, lukea tietolaatikoita ja katsoa videoita laivalta.

17. Voisiko mielestäsi aiemmin mainittuja laivanrakennuksen, merimieskulttuurien ja Sigynin historian asioita oppia ja kokea, jos Sigyn olisi vain digitaalisessa muodossa? *

[Vapaa vastaus]

18. Mitä jäisit Sigynistä kaipaamaan, jos alusta ei olisi enää olemassa? *

Sigyn olisi jossain muussa muodossa, mutta ei enää materiaalisena laivana Aurajoessa.

[Vapaa vastaus]

19. Vapaa sana.

Tähän voit kirjoittaa muita aiheeseen liittyviä ajatuksia tai mietteitä, joita vastatessa mahdollisesti tuli mieleen.

[Vapaa vastaus]