



TURUN
YLIOPISTO

YMPÄRISTÖVAHINKOUITINEN ANTONIO GRAMSCI

Neuvostotankkerin öljypäästöt ja
torjuntatoimet suomalaisessa mediassa
vuosina 1979 ja 1987

Erkki Sinivaara

TURUN YLIOPISTON JULKAISUJA

SARJA - SER. C OSA - TOM. 496 | SCRIPTA LINGUA FENNICA EDITA | TURKU 2020



TURUN
YLIOPISTO

YMPÄRISTÖVAHINKOUUTINEN ANTONIO GRAMSCI

Neuvostotankkerin öljypäästöt ja torjuntatoimet
suomalaisessa mediassa vuosina 1979 ja 1987

Erkki Sinivaara

Turun yliopisto

Yleinen historia

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen tohtoriohjelma (Juno)

Työn ohjaajat

Professori Taina Syrjämaa,
Turun yliopisto

Professori emeritus Auvo Kostainen,
Turun yliopisto
Alussa työn pääohjaaja

Apulaisprofessori Tuomas Räsänen,
Itä- Suomen yliopisto

Tarkastajat

FT Sami Louekari, museonjohtaja,
Suomen maatalousmuseo Sarka

Dosentti Paula Schönach,
Helsingin yliopisto

Vastaväittäjä

FT Sami Louekari, museonjohtaja,
Suomen maatalousmuseo Sarka

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck-järjestelmällä.

Kansikuva: *Antonio Gramscin* öljyä itäisellä Suomenlahdella vuonna 1987.

Kuva: Kalervo Jolma

ISBN 978-951-29-8152-6 (Painettu/Print)

ISBN 978-951-29-8153-3 (Sähköinen/Pdf)

ISSN 0082-6995 (Painettu/Print)

ISSN 2343-3205 (Verkkojulkaisu/Online)

Painosalama Oy, Turku, Suomi 2020

TURUN YLIOPISTO

Historia, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Historian laitos

ERKKI SINIVAARA: Ympäristövahinkouutinen *Antonio Gramsci*. Neuvostotankkerin öljypäästöt ja torjuntatoimet suomalaisessa mediassa vuosina 1979 ja 1987.

Väitöskirja, 229 s

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen tohtoriohjelma (Juno)

Syyskuu 2020

TIIVISTELMÄ

Tämä tutkimus koskee yhden ja saman aluksen, neuvostoliittolaisen tankkeri *Antonio Gramscin*, vuosien 1979 ja 1987 öljyonnettomuuksien osakseen saamaa julki-suutta osana Suomessa tuolloin herännyttä ympäristökeskustelua. Ajallisesti tutkimus tarkastelee kylmän sodan aikaista 1970- ja 1980-lukujen lähihistoriaa. Tutkimuksessa on selvitetty, millaista kuvaa media välitti kahdesta öljyonnettomuudesta suurelle yleisölle ja mitä media kertoi suomalaisten suhtautumisesta öljyiseen ympäristöongelmaan. Esille nousee myös Suomen kylmän sodan aikaiseen journalismiin liittyvä sananvapaus, jota sävytti Suomen ja Neuvostoliiton välinen YYA-sopimuksen ja sen synnyttämä ystävyysuhde. Molempien öljypäästöjen tapahtumakulkua mediassa on selitetty amerikkalaisen ympäristöongelmien kehitysvaiheita teoretisoineen Anthony Downsin ympäristöjulkisuuden syklien avulla.

Antonio Gramscin onnettomuuksilla oli omat erityisominaisuutensa. Ensinnäkin olosuhteet olivat öljyntorjunnan kannalta erityisen hankalat talvisten jääolosuhteiden takia. Toiseksi molemmat öljypäästöt saivat kansainvälisen luonteen, kun öljy levittäytyi onnettomuuksien seurauksena yli valtioiden aluevesirajojen. Vuoden 1979 onnettomuudessa öljylautat ajelehtivat Ventspilsin öljysatamasta Latvian neuvostotasavallasta Itämerelle helmikuussa, saavuttivat Tukholman saariston huhtikuussa ja sen jälkeen Ahvenanmaan saariston toukokuussa. Vuonna 1987 karilleajo tapahtui puolestaan Porvoon Sköldvikin öljysatamaan johtavan meriväylän tuntumassa. Tuuli työnsi jään seassa olevan öljyn nyt vuorostaan Neuvostoliiton aluevesille. Öljyonnettomuuksien yllirajaisuus pakotti samalla median arvioimaan kolmen valtion tuon aikaista öljyntorjuntavalmiutta ja öljyntorjunnan yhteistyökykyä.

Tutkimus osoittaa, että medialla oli keskeinen rooli Itämeren ympäristökeskustelussa, kun se jutuillaan paljasti öljyntorjunnan puutteet ja laiminlyönnit sekä öljyntorjuntaa koskevan lainsäädännön aukkokohtat. Median luoman kuvan perusteella Suomen öljyntorjuntavalmiudessa ja -kyvyssä oltiin vielä vuonna 1987 jokseenkin samojen ongelmien edessä kuin vuonna 1979. Median ydinsanoma paljasti ainakin sen, että Suomen merialan viranomaiset eivät olleet ensimmäisen onnettomuuden jälkeen edes vapaammasta mediaympäristöstä huolimatta oppineet kovinkaan paljon siitä, miten yhteistoiminta median ja viranomaisten välillä olisi rakennettava vakavissa ympäristövahingoissa. Samoin mediasta sai myös sellaisen kuvan, että kansainvälinen yhteistyökyky öljyntorjunnassa tapaili vasta ensiaskeleitaan. *Antonio Gramscin* onnettomuus uutisoinnin myötävaikutuksella medialla oli lisäksi merkittävä rooli suomalaisen ympäristötietoisuuden heräämisessä.

AVAINSANAT: Historia, ympäristöhistoria, media, Itämeri, tankkeri *Antonio Gramsci*, öljypäästö, öljyntorjunta

UNIVERSITY OF TURKU

School of History, Culture and Arts Studies

Faculty of Humanities

Department of History

ERKKI SINIVAARA: Ympäristövahinkoutinen *Antonio Gramsci*. Neuvostotankkerin öljypäästöt ja torjuntatoimet suomalaisessa mediassa vuosina 1979 ja 1987.

Doctoral Dissertation, 229 pp.

Doctoral Programme in History, Culture and Arts Studies (Juno)

September 2020

ABSTRACT

This study examines the environmental history of two oil accidents from the Soviet tanker *Antonio Gramsci*, which took place on the Baltic Sea in 1979 and 1987. The study analyses what, how and why the media conveyed about the oil accidents to the public and how the media reported about the attitudes of different actors in Finland regarding the oily environmental problems. The study also gives fresh nuances to the historical discussion on the freedom of the press in Finland, which during the Cold War was compromised by the peculiar relationship and the official Agreement of Friendship, Cooperation, and Mutual Assistance since 1948 between Finland and the Soviet Union. The case of both oil spills in the media has been explained through the Issue-Attention Cycle, first theorized by Anthony Downs.

Antonio Gramsci's accidents had their own special characteristics. Firstly, the circumstances for oil destruction measures were particularly difficult due to the winter ice conditions. Secondly, the oil spills were given an international character when the oil spread into territorial waters of three countries. In the 1979 accident, the oil slicks floated from Ventspils oil port, then belonging to the Soviet Republic of Latvia, in February, reached the Stockholm archipelago in April and then the Åland Archipelago in Finland in May. In 1987, the grounding of *Antonio Gramsci* took place near the oil port of Porvoo, Finland, after which the wind pushed the oil into Soviet territorial waters. Since becoming transborder issues, the accidents challenged the media to assess the oil destruction measures in these three countries and their ability to cooperate in combatting oil pollution.

The media played a key role in revealing shortcomings in oil destruction measures and the flaws in environmental legislation. According to the media, the development of the Finnish oil spill combatting capability had been negligible between the two accidents. The domestic measures to control oil faced the same problems in 1987 as they had faced in 1979, and the international cooperation was similarly still taking its first steps. Moreover, during eight years between the two accident, the Finnish maritime authorities had learned very little about how to handle the media publicity in serious environmental disasters. However, while reporting on *Antonio Gramsci's* accidents, media contributed significantly on the general awakening about environmental problems in the Finnish society.

KEYWORDS: History, environmental history, media, the Baltic Sea, oil tanker *Antonio Gramsci*, oil spill, oil pollution

Esipuhe

Kun ihminen ryhtyy varttuneella iällä niinkin hurjaan tehtävään kuin kirjoittamaan väitöskirjaa, on hankkeen taustalla epäilemättä aina jokin muu syy kuin pyrkiminen tutkijan uralle. Niin on myös minun tapauksessani. Pontimenani on ollut toteuttaa pitkäaikainen haaveeni saada aikaan julkaisukelpoinen narratiivi Itämerestä ja sen historiasta.

Olen ollut aina kiinnostunut meriin liittyvistä historiallisista tapahtumista, merisotahistoriasta ja viime aikoina erityisesti laivaliikenteen osuudesta Itämeren likaantumiseen. Itämerta on erityisesti viime vuosikymmeninä rasittanut ja rasittaa edelleen veden rehevöityminen, josta näkyvinä merkkeinä ovat olleet lähes jokakesäiset runsaat leväkukinnat sekä rantojen ja kalaverkkojen limoittuminen. Historiassa avoimena ja luonnollisena meritienä Itämerta pitkin on kyntänyt suuri määrä erikokoisia ja eri käyttötarkoituksiin suunniteltuja laivoja. Joukossa on ollut öljytankkereita, vaarallisia aineita kuljettavia tankkereita, rahtialuksia sekä matkustajalauttoja. Itämeri on matala ja karikkoinen meri, jossa navigointi on ollut ja on edelleen vaativaa. Talvella vaikeat jääolosuhteet ovat olleet laivaliikenteelle erityinen haaste. Historia on osoittanut Itämeren haasteellisuuden myös öljykuljetusten turvallisuudelle. Öljyntorjuijen sietorajoja koetteli erityisesti neuvostoliittolainen tankkeri *Antonio Gramsci*, joka aiheutti kaksi vakavaa öljyonnettomuutta vuosina 1979 ja 1987. Median kuluttajana kiinnostuin aiheesta ja aloin tutkia *Antonio Gramscin* öljypäästöjen historiaa mediasta, koska karilleajat olivat julkisuusarvoltaan juuri sellaisia, että ne loivat pohjan kiinnostaville ympäristöjutuille.

Tutkimuskohteen valinta ei ollut minulle sattuma. Itämeri ja siihen liittyvät kylmän sodan aikaiset ympäristölliset, poliittiset, taloudelliset ja kulttuuriset ilmiöt vaihteluineen, muutoksineen jopa myllerryksineen ovat olleet läsnä maailmassani 1970-luvulta lähtien. Itämeri on ollut aktiivisen meriupseerurani näyttämö. Elämäntyöni olen tehnyt Suomen merivoimissa. Presidentti Urho Kekkosen nimittämänä valmistuin meriupseeriksi Merisotakoulusta vuonna 1975, kaksi ja puoli kuukautta ennen Helsingissä pidettyä ETYK-konferenssia. Olen suomalainen kylmän sodan aikainen upseeri, joka näki ja koki sotilaan arjessa, miten YYA-sopimus käytännössä vaikutti Suomen ja Neuvostoliiton väliseen suhteeseen. Näin myös palvelusaikanani miten Neuvostoliitto romahti vuonna 1991 ja miten Suomen matka Euroopan

unionin jäseneksi alkoi vuoden 1995 alusta yhdessä Ruotsin ja Itävallan kanssa. Siirryin reserviin vuonna 2004 ensimmäisen naispuolisen suomalaisen sotaväen ylipäällikön Tarja Halosen aikana silloisen Saaristomeren meripuolustusalueen Meripataljoonan komentajan tehtävästä. Meripataljoonan komentajana kannoin osavastuun suomalaisesta öljyntorjuntavalmiudesta ja -kyvystä. Itämeren alueen öljyntorjuntaa koskevaan todellisuuteen tutustuin hyvin konkreettisella tavalla Suomen ympäristökeskuksen järjestämässä kansainvälisissä harjoituksissa ja koulutustilaisuuksissa öljyntorjunta-alus *Hallilla* vuosina 2000–2003. Yksi koskettavimmista kokemuksista noilta vuosilta tapahtui Viipurinlahdella, jolloin yritimme yhteisvoimin venäläisten viranomaisten kanssa kerätä jäiden seasta laivojen tahallisesti laskemaa öljyysaastetta. Öljyinen näkymä Viipurinlahdella hajuineen oli lohduton. Tuo Viipurinlahden näkymä ei ole sittemmin poistunut mielestäni, ei edes reserviin siirtymiseni jälkeenkään. Lisäksi itseäni hämmästytti myöhemmin se, että *Antonio Gramscin* molemmat onnettomuudet olivat minulle jääneet varsin vieraaksi lähistoriaksi siitä huolimatta, että ne kuuluvat historian pahimpiin öljyonnettomuuksiin Itämerellä.

*

Koville se otti. Olin varautunut siihen, että väitöskirjan kirjoittaminen varttuneella iällä vaatii auttamattomasti paljon sitkeyttä, kärsivällisyyttä, periksiantamattomuutta ja aikaa. En ihan kuitenkaan uskonut, että kirjoittamisprosessista tulisi olemaan niinkin haastava ja pitkäkestoinen kuin siitä tuli. Nyt on vuosien jälkeen paine hellittänyt ja rauha palannut mieleeni. On hienoa todeta itselleen, olen tyytyväinen. Kirjoittamistyössäni maaliin en olisi päässyt, jos ympärilläni ja tukenani ei olisi koko ajan ollut oppiaineeni asiantuntevia, kannustavia ja erittäin ystävällisiä henkilöitä.

Osoitan suuret kiitokseni vastaväittäjälleni ja väitöskirjani esitarkastajalleni Sami Louekarille. Ympäristöhistorian asiantuntijana Louekari antoi perusteellisen ja ympäristöhistorialliseen näkemykseen perustuvan lausunnon työstäni ja erinomaisia ohjeita työni viimeistelyyn. Toiselle työni esitarkastajalle Paula Shönachille esitän myös suuret kiitokset mielenkiinnosta työtäni kohtaan ja erityisesti niistä huomioista ja parannusehdotuksista niihin tutkimuksellisesti merkittäviin kohtiin, jotka olivat jääneet minulta huomaamatta. Olen teille molemmille kiitokseni velkaa.

Työni ohjaaja professori Taina Syrjämää on vaikuttanut merkittävällä tavalla siihen, että pääsin kirjoitustyössäni ylipäättään maaliin. Olen Taina sinulle hyvin kiitollinen, että jaksoit nämä vuodet sinnikkäästi kerta toisensa jälkeen kiskoa minut, takasin niiltä harhapoluilta, joille hyvin usein tutkimustyöni aikana eksyin. Olen myös kiitollinen niistä juttutuokioista, joissa jaariteltiin niitä näitä arkipäivän asioista. Tainan lisäksi työni ohjaajani on ollut apulaisprofessori Tuomas Räsänen. Tuomaksen työpanos väitöskirjani muokkauksissa on ollut korvaamaton. Sitkeästi Tuomas jaksoi jakaa jopa kädestä pitäen ohjeita siitä, miten kirjoitetaan ja mikä on oleellista

ja mikä ei. Tuomas olet ollut minulle korvaamaton apu. Haluan lausua sinulle yksinkertaisesti, kiitos.

Kaikella on myös alkunsa. Niin on minun jatkotutkinto-opiskelijani urallakin. Saatuani valmiiksi filosofian maisterin tutkinnon, kävin vielä tervehtimässä silloista ohjaajani dosentti Eero Kuparista. Kuparinen otti esille siltä istumalta jatko-opiskeluni. Koska hakuajalle oli otollinen hetki ja hakemukselle dosentin kannustava ehdotus, niin asia oli selvä. Hakemukseni lopullisen siunauksen ja puollon antoi silloinen historian oppiaineen johtaja professori Auvo Kostiainen. Ilman teitä en olisi nyt tässä väitöskirjani kanssa. Kiitokset teille. Lämpimät kiitokseni osoitan myös koko historian yliopisto-opiskeluajan minua tukeneelleni Risto Hämäläiselle. Useiden vuosien ajan Riston kanssa käytiin monen sisältöisiä keskusteluja historiasta ja sen kirjoittamisesta. Risto myös takoi savolaisella luonteellaan päähäni suomen kielen saloja ja kirjallisen sanomisen muotoja. Lukiessaan väitöskirjani luonnoksia Risto antoi unohtumattomia palautteita siitä, miten asioista tulee sanoa ja kirjoittaa. Hyvälle ystävälleni ja kommentaattorilleni Ristolle olen suuresti kiitollinen työni loppuunsaattamisessa. Kohdistan kiitokseni myös Erja Aarniolle, joka on palvellut minua opiskeluuni liittyvissä teknisissä asioissa aina, kun olen niitä tarvinnut.

Saan olla onnellinen siitä, että olen voinut tehdä väitöskirjatyöni minulle ihanneolosuhteissa omakotitaloni yhdessä, juuri kirjoitustyötäni varten varatussa huoneessa. Ihanneolosuhteisiin on vaikuttanut lähiomaisten luoma lämmin, turvallinen ja iloinen työskentelyilmapiiri. Kiitos tästä kuuluu rakkaalle vaimolleni Hannalle, jonka kanssa olen yhteistä taivalta kulkenut jo yli 50 vuotta. Omistan tämän työni Hannan lisäksi lapsillemme Vilmalle ja Veeralle sekä lastemme lapsille Ionalle, Neda-Lotalle, Vilhelmille, Nerialle, Titukselle ja Remukselle. Heidän kanssaan on ollut ja on edelleen ilo vaihtaa mielipiteitä maailman menosta ja ylipäätään kaikesta olemassa olevasta.

Turun Vasaramäen Poppelitiellä 1.9.2020

Erkki Sinivaara

Sisällys

Esipuhe	5
1 Johdanto	9
1.1 Kaksi karilleajoa, kaksi öljypäästöä	9
1.2 Aikaisempi tutkimus	12
1.3 Tutkimuskysymykset, aineisto ja menetelmät	25
2 Itämeren historian suurin öljypäästö vuonna 1979	35
2.1 Karilleajosta tiedonsaannin vaikeuksia	35
2.2 Media, talvinen öljytorjunta ja suuret tankkerit	51
2.3 Merellisen ympäristöongelman ratkaisuvaihtoehtoja	67
2.4 Dagens Nyheter ja ensimmäiset ruotsalaisreaktiot	78
2.5 Öljylautoista ulkopoliittista mediajulkisuutta	83
2.6 Öljyiset raportit Tukholman saaristosta Ahvenanmaalle	92
2.7 Suomalaiset vahinkosaneeraajat mediassa	109
2.8 Luonto- ja ympäristöuhat julkisuuden peilissä	123
2.9 Kansainvälinen kunnalliskonferenssi Itämeren suojelusta 1979	132
3 Öljyongelma itäisellä Suomenlahdella vuonna 1987	143
3.1 Karilleajon uutisoinnista ympäristöongelmaan	143
3.2 Tasapainoton tiedonjako onnettomuudesta	156
3.3 Kiistaa luotsien työtavoista	163
3.4 Näkökulmia talvisesta öljypäästöstä ja sen siivoamisesta	171
3.5 Ponnistelut meriluonnon ennallistamiseksi	183
3.6 Öljypäästön loppumainingit	201
4 Antonio Gramscin öljypäästöt median ympäristöajattelussa	210
Lähdeluettelo	216
Sanomalehdet	216
Aikalaisjulkaisut	216
Arkistoaineisto	216
Painettu asiakirja-aineisto	218
Internetin tietolähteet	219
Haastattelut	221
Tutkimuskirjallisuus	221

1 Johdanto

1.1 Kaksi karilleajoa, kaksi öljypäästöä

Ympäristöä koskevaa kriisiviestinnän historiaa tutkineet Jari Lyytimäki ja Mari Palosaari ovat osoittaneet kriisiuutisoinnin syntyneen tapahtumista, joissa jokin ennakkoimaton yhtäkkinen tapahtuma on synnyttänyt yhteisön ympäristössä voimakkaan informaatiotarpeen ja saanut aikaan yhteiskunnallisesti merkittävän tiedottamistarpeen. Historiassa monet kriisitilanteet ovat olleet fyysisiä onnettomuuksia, mutta myös valtion tai yritysorganisaation toimintaa koskevia, yllättäen julkisuuteen tulleita tietoja tai minkä tahansa organisaation ulkopuolisen uutisen synnyttämää julkisuutta.¹ Toronton yliopiston professori John Hannigan antaa oman käsityksensä kriisiviestinnästä. Kriisiviestinnän tunnusmerkkejä ovat olleet tapahtumien uutuus, silmiinpistävyys ja konkreettisuus. Nämä erityispiirteet ympäristöongelmissa ovat nostaneet ympäristökriisit esiin monien muiden samankaltaisten ongelmien joukosta. Kriisiuutisointi on kertonut usein negatiivisista tapahtumista, joita ovat olleet esimerkiksi massiiviset öljytankkereiden haverit ja kemikaalionnettomuudet.² Japanin Minamatan lahden elohopeamyrkytysten paljastuminen 1950-luvulta lähtien, Severson (1972) ja Bhopalin (1984) kemikaalionnettomuudet, Tšernobylin (1986) ydinvoimalaonnettomuus ja Tonavaan laskevan Tisza-joen myrkyttyminen (2000) ovat olleet esimerkkejä niistä historian lukuisista maailmanlaajuisista huomiota herättäneistä historiallisista kriisiluonteisista tapahtumista, jotka ovat eri tavoin ohjanneet ympäristökeskustelun kulkua ja ympäristöpolitiikan muotoutumista.³

Öljytankkerien⁴ haverit ovat yksi klassisimmista ympäristöuutisoinnin kohteista. Niistä raportoidessaan media on saattanut kertoa kalastajista, joiden pyyntivedet olivat pilalla, linnuista, joiden höyhenet olivat paksun öljyn peitossa ja turisteista, jotka jättivät öljyn tahrinan hiekkarannan taakseen. Tankkereiden öljyonnettomuudet

¹ Lyytimäki & Palosaari 2004, 42–43; ks. Peuhkuri 2004, 51.

² Hannigan 1995, 53–54; Andersson 1997, 147–149; ks. Jarlbro 2001, 16–17.

³ Lyytimäki & Palosaari 2004, 42.

⁴ Öljy kuljetetaan bulkkitavarana meritse jalostamoille erikokoisilla tankkereilla, joiden umpinaiset lastitilasäiliöt täytetään ja tyhjennetään pumppaamalla öljy omaa putkiverkostoa pitkin. Ks. tästä Burger 1997, 25; Mertanen 2003, 3.

ovat olleet toistuva uutisaihe ainakin 1960-luvulta lähtien, jossain määrin sitä ennenkin. Iso osa öljyvuodoista on kuitenkin ollut suhteellisen pieniä, eikä niistä silloin yleensä ole kerrottu suurin otsikoin. Ne ovat voineet silti tehdä pahaa jälkeä paikalliselle kala- ja lintukannalle. Öljyongelmat ovat usein myös monisisältöisiä ja niihin liittyy voimakkaita talouspoliittisia sävyjä sekä eettisiä ristiriitoja.⁵ Tässä tutkimuksessa tarkastelen näitä uutisoinnin kysymyksiä *Antonio Gramscin* onnettomuuksien yhteydessä.

Tankkereiden öljykuljetuksiin on aina liittynyt ja liittyy edelleen vääjäämättä ympäristövahinkoriski. Riskin suuruus⁶ on riippunut lastina olevan öljyn määrästä ja laadusta, navigointi- ja alusteknologiasta, vuodenajasta ja alueellista tekijöistä. Meriä on saastutettu ja saastutetaan monilla eri tavoilla, ei yksistään laivojen päästöillä. Yhtenä merten saastumisilmiönä ovat olleet kuitenkin laivojen kertaluokkaiset suuret ja ympäristön kannalta vakavat öljypäästöt, jotka ovat syntyneet, kun tankkereiden lastitankit ovat karilleajon seurauksena repeytyneet.⁷

Itämeren öljypäästöjen historiaan kirjattiin Suomen oloissa vakava ympäristöonnettomuus, kun Neuvostoliittoon kuuluneen Latvian neuvostotasavallan riikalaisen Latvian Shipping Companyn omistama moottoritankkeri *Antonio Gramsci*⁸ ajoi karille Latvian rannikolla Ventspilsin öljysataman edustalla helmikuun 27. päivänä vuonna 1979. Alus oli viemässä neuvostoliittolaista raakaöljyä Ranskaan Le Havren satamaan. Karilleajon jälkeen aluksesta pääsi valumaan jäiseen mereen tuolloisen Neuvostoliiton Helsingin suurlähetystön arvion mukaan 5000–6000 tonnia raakaöljyä.⁹ Paikallisten viranomaisten ponnisteluista huolimatta tuulen ja merivirtojen voimasta suuri määrä öljyä valui jäiden alle. Lähes kuukauden ajan aina maaliskuun loppupuolelle asti öljylautat saivat ajelehtia rauhassa, kunnes ne pysähtyivät jääsohjoon lähelle Suomen aluevesiä Utön saaren eteläpuolelle. Tuuli ja merivirrat painoivat jään seassa olevan öljyn seuraavaksi kohti Tukholman saaristoa. Ruotsalaiset taistelivat öljyä vastaan koko huhtikuun ajan aina toukokuun puolelle asti, jolloin tuuli uudestaan alkoi työntää öljylautat takaisin kohti Ahvenanmaata ja Suomea.

⁵ Väliverronen 1994, 7; Perrow 1999, 66.

⁶ Ks. Beck 1990, 74–76.

⁷ Mitchell 1997, 285; Jolma 2002, 32.

⁸ Alus oli nimetty italialaisen marxisti ja yhteiskuntakriitikko Antonio Gramscin (1891–1937) mukaan, joka toimi 1920-luvulla Italian kommunistisen puolueen yleissihteerinä. Mussolini vangitsi Gramscin vuonna 1926. Hän eli vankilassa kuolemaansa asti. Heywood 2007, 2008; Tankkeri *Antonio Gramsci* rakennettiin Jugoslaviassa vuonna 1978. Sen kokonaispituus oli 195 metriä, leveys 28 metriä, syväys 12,20 metriä ja kuollut paino (dwt) 39 870 tonnia. Alus romutettiin vuonna 2006; *Antonio Gramsci*. <http://www.cargo-vessels-international.at/ANTONIO_GRAMSI_IMO7605811.pdf>. [1.11.2016]

⁹ Öljyvuoto neuvostoliittolaisesta aluksesta Ventspilsin satamassa. Muistio N:o 72, 19.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

Suomalaiset joutuivat vuorostaan kamppailemaan öljyä vastaan koko toukokuun ajan. Alkujaan paikallinen onnettomuus oli saanut edettyään kansainväliset mittasuhteet.

Samainen *Antonio Gramsci* ajoi toisen kerran karille Suomen aluevesillä Porvoon Sköldvikin öljysatamaan johtavan meriväylän tuntumassa Porvoon majakan läheisyydessä helmikuun 6. päivänä 1987. Aluksessa oli raakaöljyä kaiken kaikkiaan lähes 39 000 tonnia, josta määrästä karilleajon jälkeen valui mereen aluksen päällikön virallisen ilmoituksen mukaan 573 tonnia.¹⁰ Aluksi öljy jämähti jäihin estäen öljyntorjuntatyöt. Samoin kuin *Antonio Gramscin* vuoden 1979 onnettomuuden yhteydessä, tuuli puuttui peliin työntäen jään seassa olevan öljyn Neuvostoliiton aluevesille. Jäät sulivat toukokuun alkupuolella, minkä jälkeen itätuuli painoi jäistä vapautuneen öljyn takaisin kansainväliselle vesialueelle Kalbådagrundin ja Tiiskerin majakoiden väliselle alueelle, jossa neuvostoliittolaiset ja suomalaiset öljyntorjujat yrittivät kerätä öljystä talteen kaiken sen, mikä kerättävissä oli.

Suuria onnettomuuksia ja katastrofeja on totuttu pitämään satunnaisina, yllättävinä katkoksena, jotka vain tulevat ja muuttavat tapahtumahetken kehityksen suunnan. Katastrofien, kuten vakavien öljyonnettomuuksien, historian näkyvin piirre on ollut juuri ihmisen suora tai välillinen lisääntynyt vaikutus niiden syntyyn ja puhkeamiseen. Tämä liittyy tekniikan peittämisestä aiheutuviin suuronnettomuksiin, jollaisista tunnettuja esimerkkejä ovat Tšernobylin ydinvoimalaonnettomuus Ukrainassa vuonna 1986 ja tankkeri *Torrey Canyonin* tuho Englannin kanaalissa vuonna 1967.¹¹ Edellisten kaltaiset katastrofit ovat synnyttäneet lähes aina tapahtuman jälkeen joukkoviestimissä uutistulvan, jonka keskiössä ovat olleet raportit tapahtumista ja niiden seurauksista, katastrofin syistä ja syyllisistä sekä ihmiskohtalot.

Viimeaikaiset tutkimukset ovat vahvistaneet sen käsityksen, että historiassa tapahtuneet ympäristökatastrofit ja erilaiset onnettomuuksista syntyneet kriisitilanteet olivat aikanaan joukkoviestimille kiinnostavia aiheita juuri niiden yllätyksellisyyden ja poikkeavuuden takia. Katastrofienhistorian tutkija Kari Koljonen määritteli syntyneet kriisit tilanteeksi, jossa tärkeät arvot tai päämäärät tulivat uhatuiksi ja jossa piti tehdä päätöksiä nopeasti ja ilman varmuutta siitä, miten tilanne tulisi kehittymään. Kriisin tunnusmerkit täytyivät myös silloin, kun tankkeri *Antonio Gramsci* ajoi karille ja aiheutti suuren öljypäästön, jonka seurauksena oli syntymässä vieläkin suurempien menetysten vaara luontoarvojen tuhoutuessa.¹²

Tässä tutkimuksessa tarkastelen yhden ja saman aluksen, *Antonio Gramscin*, kahden öljyonnettomuuden osakseen saamaa ympäristöjulkisuutta osana Suomessa

¹⁰ Päällikkö A.U. Zhurakovin lähettämä kirjelmä Suomen merenkulkuhallitukselle 1.2.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

¹¹ Salmi 1996, 20–40; Pritchard 1987, 164–155.

¹² Koljonen 2013, 42.

tuolloin herännyttä ympäristökeskustelua. Ajallinen konteksti on osa kylmän sodan aikaista 1970- ja 1980-lukujen lähihistoriaa koskevaa tutkimusta, johon liittyy oleellisesti se, miten media selitti yksittäisiä öljyonnettomuuksia suurelle yleisölle. Esille nousee suomalaisen kylmän sodan aikaiseen journalismiin liittyvä sananvapaus, jota sävytti Suomen ja Neuvostoliiton välinen suhde. Median tapaa toimia analysoin silloisen suomalaisen liberaalisen sananvapausajattelun näkökulmasta.¹³ Media-aineistojen analyysin pohjana on laadulliseen sisältöanalyysiin liitettäviä metodeja, kuten vertailua ja aineistolle tyypillisiä poikkeuksellisten sisältö- ja muotopiirteiden etsimistä.

1.2 Aikaisempi tutkimus

Media historian tutkimuksessa

Tämä tutkimus selvittää, millaista historiallista tietoa *Antonio Gramscin* öljypäästöistä oli saatavissa, kun tutkimuskohteena on media. Tutkimus kahden öljyonnettomuuden historiaa mediasta kytkeytyy myös osaksi laajaa ympäristöhistorian ja Itä-merta koskevaa historiantutkimusta. Seuraavaksi käsittelen sitä, miten mediasta saadun historiatiedon, ympäristö- ja merihistorian sekä varhaisten öljypäästöjen historian tutkimuskäsitys on ajan mukana kehittynyt.

Historiantutkija Päiviö Tommilan mukaan lehdistöhistorian tutkimus on kehittynyt aate- ja oppihistoriasta omaksi tutkimuskentäkseen. Tommilla sijoittaa lehdistöhistorian aate, oppi- ja opinionhistorian jälkeläisiin lehdistön yhteiskunnallisen tehtävän vuoksi.¹⁴ Aina 1950-luvulle asti tutkimustradition fokus pysyi 1800-luvun lehdistössä. Lähimenneisyys ei ylipäätään kuulunut historioitsijoiden agendalle. Akateemista historiantutkimusta kiinnosti ensisijaisesti sanoma ja sen sisältö eikä niinkään sanoman lähettäjä.

Jorma Kalelan mukaan ihmiset saavat suuren osan historiaa koskevasta tiedosta muuten kuin historiantutkimuksena tai -opetuksena. Historia on rakentunut sosiaalisesta ja fyysisestä ympäristöstä. Tässä ympäristössä media on ollut merkittävä historiakulttuurin toimija. Media on osallistunut jokapäiväisin tuottein historian yhteiskunnallisen määrittämisen prosessiin, jossa julkisen määrittelyn kohteina ovat olleet yhteiskunnalle tärkeät menneisyyttä ja historiaa koskevat esitykset.¹⁵ Media ei ole pelkästään selittänyt päivän tapahtumia, se on myös auttanut yleisöä hahmottamaan menneisyyttä ja muokannut ihmisten historiakäsityksiä. Useat yhdysvaltalaiset

¹³ Karppinen 2012, 63.

¹⁴ Tommila 1989, 250–255; Tommila 2000, 132.

¹⁵ Kalela 2000, 42–44.

media- ja kulttuurintutkijat, kuten Jill Edy, Carolyn Kitch ja Barbie Zelizer pitävät selvänä, että journalismi on keskeinen, jopa keskeisin tekijä, joka tuo historiatiedon kansalaisten arkeen.¹⁶ Esimerkiksi Zelizerin mukaan journalismi on muistitekniisen rekisteröinnin instituutio.¹⁷ Toimittajista taas on tullut kansanomaisia tai julkisia historiankirjoittajia, jotka poimivat tärkeimmät henkilöt ja tapahtumat sekä arvioivat niiden merkitystä ajassa. Näkökulmien, mittakaavan ja selitysten antaminen on ollut uutis- ja ajankohtaisjournalismia ominaisimmillaan, joten ymmärrettävästi nämä ihanteet ovat heijastuneet myös historian käsittelyyn. Journalismi on arvioinut, arvottanut ja tulkinnut menneisyyttä aina omien käytäntöjensä mukaan.¹⁸

Joukkoviestimien käyttäjäkunnan voimakas kasvu on ollut keskeinen perustelu, miksi mediat ovat tulleet kelpo lähteiksi historiantutkijoille. Modernissa yhteiskunnassa media on alati läsnä ihmisten arjessa ja myös juhlassa, minkä vuoksi mediasta on tullut historian tutkijoille suuri mahdollisuus. Mediatutkijat ovat puolestaan kiinnostuneet joukkoviestimien ja laajemmin median historiasta. Itse asiassa mediatutkijat ovat jossain määrin viehättyneet historiantutkijoille tyypillistä tavasta pyrkiä kokoamaan tutkimuskysymykseen vastaamiseksi kaikenlainen mahdollinen lähdeaineisto niin perusteellisesti kuin se on mahdollista.¹⁹ Muun muassa yhteiskuntatieteellisessä mediatutkimuksessa on ryhdytty puhumaan aineistotriangulaatiosta, jolla tarkoitetaan tutkimuskysymys edellä tapahtuvaa, moniaineiksiseen lähteistöön uppoutumista.²⁰

Mediatutkija Esa Väliwerrosen mukaan lehdistön historian tutkimus on perinteisesti korostanut sitä, että lehdistöllä on nimenomaan ollut vaikutusta maailman modernisoitumiseen, sekularisoitumiseen ja politisoitumiseen. Lehdistön merkitystä muutoksen agenttina on kuitenkin myös runsaasti liioiteltu, mutta sen modernisaatiovaikutuksia ei voida kokonaan kiistää ja siksi niihin on aihetta kiinnittää huomiota myös silloin, kun arvioidaan lehdistön potentiaalisia vaikutuksia nykyisyyden kuvan muutoksiin.²¹ Journalismi on ottanut omana aikanaan aina kantaa tavalla tai toisella yhteiskunnassa esiintyviin tapahtumiin ja eriluonteisiin ilmiöihin. Journalismin kantaaottavuuden sekä kantaa ottamattoman uutisjournalismin kaksi keskeistä näkökulmaa ovat ilmenneet sanomalehdissä erilaisina sekoituksina. Utisskaalan toisessa ääripäässä on ollut tapahtumauutinen kuten tässä tutkimuksessa öljyonnettomuus. Sanomalehdet uutisoivat *Antonio Gramscin* öljypäästöjä yleisen uutisjournalismin tapaan, koska tuolloin tutkiva journalismi teki vasta tuloaan.²²

¹⁶ Edy 1999, 71–85; Kitch 1999, 119–155; Zelizer 2008, 79–87.

¹⁷ Zelizer 2008, 85.

¹⁸ Kitch 1999, 121–122.

¹⁹ Ks. tästä Saarenmaa 2010.

²⁰ Herkman 2008, 159–160.

²¹ Väliwerrosen 2012, 90–92.

²² Tommila 1998, 277–278.

Median tuottaman aineiston sisältö on myös yhteiskunnan historiaa. Erkka Railon ja Paavo Oinosen mukaan tiedotusvälineet ovat olleet vahvasti kontekstisidonnaisia tutkimuksen kohteita. Tutkimuksissa tiedotusvälineen historiallinen asema sekä analysoidun yhteiskuntasektorin erityiset piirteet ovat vaikuttaneet olennaisesti siihen, millaista tietoa medioista on saatavissa.²³ Poliittisen historian tutkijan Ville Pernaan mukaan suomalaisen mediamaisen kehitys kylmän sodan maailmassa oli oikeiston ja vasemmiston välinen vastakkainasettelu yhdistettynä ihmisten vahvemman luokkatietoisuuteen ja -sidonnaisuuteen, mikä teki politiikasta kiinnostavaa. Ihmiset seurasivat politiikkaa tiiviimmin, kuuluivat useammin puolueisiin ja olivat alttiimpia ottamaan vastaan poliittisesti sävyttyneitä mielipiteitä. Samaan aikaan joukkotiedotusvälineissä elettiin vahvan sääntelyn aikaa. Kaupallisia televisiokanavia ei ollut ennen 1970-luvun loppua, kaupallisia paikallisradioasemia sai perustaa vasta 1980-luvun puolivälistä lähtien, eikä Mainos-TV lähettänyt uutisia ennen kuin vuonna 1981.²⁴

Suomen kylmän sodan aikaista lehdistöä tutkineen tiedotusopin professori Esko Salmisen mukaan YYA-Suomessa sekä Neuvostoliiton että Suomen valtiojohto pyrkivät kaventamaan suomalaisen lehdistön sananvapautta²⁵ Neuvostoliittoa koskevissa kysymyksissä. Valtiollisen sääntelyn lisäksi toimittajien työtä ohjasi idänpoliittikkaan liittyvä itsesensuuri. Kansainvälisellä tasolla Suomen katsottiin kuuluvan Neuvostoliiton etupiiriin. Yleismaailmallisena taustana idänpoliittiselle lehdistökeskustelulle Suomella oli asema Neuvostoliiton ja Yhdysvaltojen välisessä maailmanlaajuisessa valtataistelussa. Tämä valtataistelu ulottui Suomen maaperälle ja julkiiseen sanaan länsimaisen liberalistisen lehdistökäsityksen ja marxismi-leninismien välisenä vastakkainasetteluna. Suomettuminen – ja siihen liittyvä itsesensuuri – ei rajoittunut vain suomalaiseen mediaan, vaan se ulottui myös suureen joukkoon kotimaisia poliitikkoja ja virkamiehiä arkailuna arvioida eri näkökulmista Suomen virallisen ulkopoliittikan sisältöä ja muotoa. Vasta Neuvostoliiton romahdettua on pystytty tutkimuksessa viileästi ja monipuolisesti arvioimaan Neuvostoliiton otteen vaikutusta Suomeen YYA-kaudella.²⁶ Itsesensuuri tunkeutui kaikkialle. Mari Pajala on esimerkiksi tutkinut, miten suomalainen televisio on juhlistanut itsenäisyyspäivää 1990-luvun alusta alkaen. Pajala osoittaa, että 1990-luvun alusta lähtien tv-kanavat ryhtyivät esittämään toista maailmansotaa käsitteleviä elokuvia ja dokumentteja. Niille yhteistä oli kansallisen yhtenäisyyden korostaminen, jopa sen ihannointi

²³ Railo & Oinonen 2012, 15.

²⁴ Perna 2009, 199–205.

²⁵ Sananvapautta on aina rajoitettu. Ks. esim. Blanchard 2002, 125.

²⁶ Salminen 1996, 20, 263; Tarkka 2012, 265; ks. Huopaniemi, *Ulkopoliittikka* 2/1974. < http://www.ulkopoliittikka.fi/article/815/mita_on_suomettuminen/ >. [12.3.2020].

itäistä suurvaltaa vastaan käydyissä sodissa. Neuvostoliiton hajoaminen mahdollisti tällaisen muistelun.²⁷

Niin ikään historioitsija Timo Vihavainen on tutkinut suomalaista poliittista kulttuuria kylmän sodan aikana suomettuneisuuden ja itesesensuurin näkökulmasta. Vihavaisen mukaan 1970-luvulla syntyi Suomessa Neuvostoliiton myötäilystä ja nöyristelystä suorastaan uusi kansallinen tietoisuus, jossa Neuvostoliitto nousi Suomessa loukkaamattoman auktoriteetin asemaan.²⁸ Salmisen ja Vihavaisen tulkintojen linjoilla on myös valtiotieteen tohtori Jukka Tarkka. Hänen tulkintansa mukaan suomalainen itesesensuuri ei ollut pelkästään alistumista Neuvostoliiton painostukseen. Siinä oli myös ongelmien oma-aloitteista ennakoitua. Itsesensuurin järkiperäinen puolustus oli johdonmukaista – kansakunnan turvallisuutta ei haluttu vaarantaa loukkaamalla Neuvostoliittoa yhtään mitenkään. Parasta idänpolitiikka näytti olevan vaikeneminen Neuvostoliitosta kokonaan tai ainakin pidättyminen neutraaleihin ja ympäröiväisiin kannanottoihin.²⁹ Salmisen, Vihavaisen ja Tarkan näkemyksestä poiketen professori Heikki Luostarinen katsoo uudessa tutkimuksessaan YYA-Suomen lehdistön sananvapauden rajoitukset johtuneen ensisijaisesti lehdistön taloudellisista, kulttuurisista ja toimitusten työskentelytapoihin liittyvistä tekijöistä, ei niinkään presidentti Kekkonen taholta nousseesta yleisestä kansallisesta toivomuksesta, että suomalaiset toimittajat noudattaisivat tahdikkuutta ja viisasta varovaisuutta käsitellessään Neuvostoliiton asioita.³⁰ Kysymys suomettuneesta lehdistöstä ja sen harjoittamasta itesesensuurista arvioidaan myös tässä tutkimuksessa perehdyttäessä Suomen lehdistöön antamaan kuvaan Neuvostoliiton toimintaa öljyntorjunnassa.

Sitä mukaa kun ympäristöntutkimus on etenkin 1990-luvulla saanut lisää jalansijaa humanistisessa ja yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa, myös ympäristöjulkisuuden tutkimukseen on kohdistettu kasvavassa määrin mielenkiintoa. Historiantutkimuksen näkökulmasta ympäristöä koskevan viestinnän tutkimuksessa on eniten seurattu julkista ympäristökeskustelua tai sitä, miten julkisuudessa on keskusteltu ympäristökysymyksistä. Yksi varhaisimmista ympäristöjulkisuutta tarkastelleista tutkimuksista on Pertti Suhosen tutkimus *Helsingin Sanomien* ympäristökirjoittelusta ja siinä tapahtuneista muutoksista 1960-luvulta 1990-luvulle. Tutkimus koski joukkoviestinnän ja kansalaisten roolia prosessissa, joka johtaa ympäristön muutoksista toimenpiteisiin niiden estämiseksi ja korjaamiseksi.³¹ Empiirisen tutkimuksen Suhonen teki *Helsingin Sanomien* ympäristöjournalismista. Suhosen tutkimuksen mukaan

²⁷ Pajala 2012, 131–135.

²⁸ Vihavainen 1991, 232, 286–288; ks. Ekholm & Karhula, 2015, 205–234.

²⁹ Tarkka 2012, 265.

³⁰ Jakobson 2003, 152; Luostarinen 2014, 28; vrt. Laqueur 1977.

³¹ Suhonen Pertti. *Mediat Me ja Ympäristö*. Tammer-Paino Oy, Tampere 1994.

Suomessa ympäristöviestintä³² on lisääntynyt nousujen ja laskujen sykleissä. *Helsingin Sanomista* kerätyn aineiston perusteella ensimmäinen merkittävä huippu ympäristökirjoitusten määrässä saavutettiin Tukholmassa järjestetyn ensimmäisen suuren kansainvälisen ympäristökokouksen aikaan vuonna 1972. Tämän jälkeen ympäristökirjoittelun määrä väheni. Seuraava huippukohta oli 1970-luvun lopussa, jolloin media uutisoi muun muassa *Antonio Gramscin* öljypäästöistä ja Kojjärven suojelusta. Vuonna 1986 ympäristöjuttujen määrää lisäsi Tšernobylin ydinvoimalaonnettomuus.³³

Ylipäänsä ympäristöjulkisuuden historian tutkimus on kohdistunut usein juuri paljon huomiota saaneisiin ympäristöonnettomuuksiin. Esimerkiksi juuri Tšernobylin onnettomuudesta ja sen uutisoinnista on tehty tutkimuksia niin Suomessa kuin ulkomailla. Suomessa esimerkiksi Tampereen yliopiston Tiedotusopin laitoksella tehdyssä tutkimuksessa pyrittiin lehdistön kirjoittelun tutkimuksen lisäksi kuvaamaan suuronnettomuudesta tiedottamiseen liittyvää ongelmakenttää haastatteleamalla toimittajia. Lehdistön kirjoittelun sisältöä ja journalistista toimintaa kuvaava tutkimus jakaantui sekä määrällisen erittelyn että laadullisen analyysin keinoin. Tutkimus osoitti sen, että onnettomuus ja sen seuraukset kiinnostivat yleisöä, mikä heijastui muun muassa runsaana yleisönosastokirjoitteluna. Tyypillistä ensivaiheen lehtikirjoittelulle olivat monet läntisten lähteitten kautta tulleet huhut, jotka selittyivät sillä, että Neuvostoliitosta virallista tietoa ei herunut läheskään riittävästi tyydyttämään uteliaisuutta.³⁴

Odottamattoman onnettomuuden esiin polkaisemaan tiedotustoiminnan tutkimusta edustaa myös Pentti Raittilan tutkimus autolautta *Estonian* uppoamisesta 28. syyskuuta 1994. Tutkimus käsittelee suomalaista tiedotustoimintaa onnettomuuden yhteydessä. Tutkimuksen kohteena oli yhtäältä viranomaisten kriisitiedotusorganisaation toiminta, johon kuului tiedon kulku ja saatavuus viranomaisilta toisille, omaisille sekä joukkoviestinten edustajille. Lisäksi tutkimus käsittelee joukkoviestinten toimintaa onnettomuuden yhteydessä ja niiden suhdetta viralliseen tiedotusorganisaatioon. Raittilan mukaan joukkoviestimien ansioista suomalaiset tiesivät onnettomuuden jälkeen aikaisempaa enemmän aluksen keulaporsteista, autolauttojen rakenteesta, hypotermiasta ja psyyken toiminnasta. Tutkimus osoitti myös sen, että viestimet voisivat auttaa kansalaisia ymmärtämään paremmin myös ihmisen ja luonnon suhdetta ja ihmisen luoman tekniikan haavoittuvuutta.³⁵

³² Tässä tutkimuksessa ympäristöviestinnällä tarkoitan kaiken tyyppistä viestintää ympäristöasioista. Ympäristöviestinnän sisältö liittyy ympäristöongelmiin ja ympäristönsuojeluun. Ks. Lyytimäki. Polosaari 2004, 10–12.

³³ Suhonen 1994, 70–71, 84–87.

³⁴ Timonen & Kallio & Mörä 1987; Petterson & Wilkins 1988.

³⁵ Raittila 1996; Salmi 1996, 20–40.

Suomessa julkaistuista, onnettomuuksien uutisointia käsittelevistä tutkimuksista mainittakoon vielä Kari Koljosen vuonna 2013 tekemä tutkimus *Kriisi journalismissa. Kansakunnan katastrofit ja muuttuva professio*. Koljosen tutkimus koostuu kahdeksasta katastrofista julkaistujen lehtijuttujen laadulliseen sisällönanalyysiin, koulusurmien raportointiin osallistuneiden journalistien teemahaastatteluihin ja journalismin yleisiä kehityskulkuja käsittelevän tutkimuksen ja ammattikeskustelun läpikäymiseen.³⁶

Historian jokapäiväisenä virtana median tarjoama tutkimusaineisto on yleensä rakenteellisesti hajanaista. Joukkoviestimet eivät selitä suoraan sanojen takana olutta historiamaisemaa. Jälkikäteen tapahtumia tutkittaessa jutuista saattaa ajoittain muodostua jopa koominen vaikutelma kuvatuista tapahtumista. Media on kuitenkin merkittävänä yhteiskunnallisena toimijana hyvä ja tärkeä lähdeaineisto selvittäessä historiallista tapahtumasarjaa kuten tässä tutkimuksessa *Antonio Gramscin* öljypäästöjä ja öljypäästön seurauksina tehtyä öljyntorjuntatyötä.³⁷

Itämeren suojelun historiassa molemmilla *Antonio Gramscin* öljypäästöillä on oma sijansa, koska öljy aiheutti molemmilla kerroilla historiallisesti merkittävän ympäristöongelman Suomen rannikolla. Historian tutkimuksen näkökulmasta on ollut hyödyllistä selvittää, minkälaisen kuvan suomalainen media antoi kahtena eri ajanjaksona tapahtuneesta onnettomuudesta kylmän sodan³⁸ kontekstissa ja YYA- Suomen ilmapiiirissä. *Antonio Gramscin* onnettomuuksissa historiallinen piirre oli nimenomaan se, että kyseessä oli neuvostoliittolainen alus, joka kuljetti Neuvostoliitosta ostettua öljyä sekä öljypäästön saama kansainvälinen luonne, talviset olosuhteet ja karilleajopaikat, ensin Neuvostoliiton rannikolla ja sitten Suomen aluevesillä.

Ympäristö- ja merihistorian esiinmarssi

Historiantutkimus on ollut pitkään ihmiskeskeistä, vaikka ihmiselämää ilman läheistä kontaktia muihin eläimiin, kasveihin tai elottomaan luontoon ei ole ollut olemassa. Historiantutkija Kari Väyrysen mukaan ympäristöfilosofisessa ja ympäristötieteellisessä keskustelussa on haluttu luopua puheesta, jossa luonto on nähty jonain ihmisestä riippumattomana asiana. Käännös alkoi 1960-luvun lopulla, jolloin USA:ssa alettiin puhua luonnonsuojelun sijaan ympäristönsuojelusta. Tutkimuksen painopiste siirtyi alkuperäisluonnon säilyttämisestä pyrkimykseen vastata kysymyksiin, miten teollisuusjärjestelmistä lähtöisin olevia ympäristöongelmia voitaisiin hallita. Ympäristönsuojelusta tuli tuolloin yhä keskeisempi poliittinen kysymys ja vähitellen osa valtioiden hallintoa ja liiketoimintaa. Yksityisen ja yhteisen edun

³⁶ Lyytimäki & Palosaari 2004, 31; Koljonen 2013.

³⁷ Ks. tästä esim. Teräväinen 2003, 15.

³⁸ Ks. Kissinger 2014, 86–91; Visuri 2011, 11–58.

nimissä alettiin samalla tavoitella siirtymistä kohti ympäristöystävällisempää tuotantoa ja kulutusta.³⁹

Se, minkälaisena ympäristö nykyisin ymmärretään, on seurausta pitkästä tapahtumasarjasta, jota on kutsuttu ympäristöherätys. Termillä ympäristö viitataan inhimillisen olemassaolon aineelliseen perustaan, jota uhkaa ihmisen omien toimintojen seurauksena tuho.⁴⁰

Tieteellisen historiankirjoituksen alkuaikoina historiantutkijat melkein kieltäytyivät ottamasta huomioon historian tutkimuksessa ympäristöä, kuten metsien, maaperän, kalojen tai ilman saastumisen vaikutuksia ihmiskunnan vaiheisiin sekä ihmisen osuutta fyysisessä ympäristössään tapahtuneisiin muutoksiin.⁴¹ Varsinaisen ympäristöhistorian katsotaan syntyneen vasta 1900-luvun jälkipuoliskolla, kun Yhdysvalloissa 1960-luvulla alkaneen uuden ympäristötietoisuuden myötä kiinnostuttiin myös ympäristöaatteiden kehityksestä. Ympäristöaatteissa oli kysymys käsityksistä ihmisen suhteesta luontoon, millaisena ihmisen asema luonnossa oli nähty ja miten luontoa oli arvostettu. Ympäristöhistorioitsijoiden mielenkiinto suuntautui siihen, mitä ihmiset ajattelivat luonnosta ja kuinka he olivat ilmaisseet luontoa koskevia ajatuksiaan uskonnoissa, kansankulttuurissa ja taiteessa.⁴²

Ympäristöhistoriaa on tutkittu 1960-luvulta lähtien amerikkalaisen historioitsija J.R. McNeillin tulkinnan mukaan kolmen laajan tutkimusteeman näkökulmasta, jotka ovat materia, kulttuuri ja politiikka.⁴³ Materiaalisen ympäristöhistorian tutkimuksen näkökulma on ollut siinä, miten talous ja tekniikka ovat muokanneet luontoa, sen muutoksia ja muutosten vaikutuksia ihmisyhteisöjen elinolosuhteisiin. Materiaalisen ympäristöhistorian tutkimuksen ydin on ollut maaseutu- ja kaupunkiympäristön keskinäisen vuorovaikutuksen selittämisessä. Maalaiselämän tutkimukseen ovat kuuluneet maatalous, viheralueet, metsät ja amerikkalaisittain ”wilderness”. Yhdysvalloissa erämaa-alueiden tutkimus nousi kiinnostuksen kohteeksi kansallisen erämaalain Wilderness Act of 1964 voimaantulon myötä. Amerikkalaisten kiinnostus selittyi myös heidän tavallaan kunnioittaa koskemattomaa luontoa, mihin erämaan määrittely lailla antoi oman lisänsä.⁴⁴

Ei Suomikaan ollut sivussa erämaaluontoa koskevasta keskustelusta. Jo 1900-luvun vaihteessa keskusteltiin vilkkaasti kansallispuistoista, mutta niiden perustaminen viivästyi useasta eri syystä. Joka tapauksessa nimenomaan maisemallisista ja matkailullisista syistä Suomen suuriruhtinaskuntaan perustettiin ensimmäiset neljä

³⁹ Väyrynen 2017, 107.

⁴⁰ Haila & Jokinen 2008, 9.

⁴¹ Iggers 1997, 24–26; McNeill 2003, 15.

⁴² Ks. Väyrynen 2006, 20–29; Hughes 2006, 25 White 2001, 103–110.

⁴³ McNeill 2003, 14.

⁴⁴ Hughes 2006, 36–41.

kruununpuistoa, joista viimeisin Kolille vuonna 1907. Mutta matkailulliset ja virkistykSELLiset perustelut eivät olleet kuitenkaan silloin mukana, kun valtio perusti vuonna 1938 neljä kansallispuistoa ja kuusi luonnonpuistoa, joista valtaosa sijaitsi Lapissa. Niiden perustaminen nojasi ensisijaisesti luonnontieteellisiin argumentteihin. Retkeilyn ja matkailun edut otettiin seuraavan kerran painotetusti esille vasta vuonna 1983 perustettaessa Suomen ensimmäistä ”amerikkalaistyyppistä” kansallispuistoa, Urho Kekkosen kansallispuistoa Koilliskairaan.⁴⁵

Ympäristöhistorian tunnetuimpiin tutkijoihin lukeutuva Donald Worster on löytänyt ympäristöhistoriasta kolme laajaa tasoa mutta jaotellut ne hieman McNeillistä poikkeavalla tavalla. Näistä ensimmäisessä tutkimukset pureutuvat luonnon ekologiaan ja menneisyyden ympäristön rekonstruktioon. Toisessa tasossa tutkimukset keskittyvät ympäristön, yhteiskunnan ja talouden vuorovaikutukseen. Kolmas taso kattaa sen sijaan tutkimukset, joissa keskitytään ihmisten aatteelliseen, psyykkiseen ja intellektuaaliseen suhteeseen ympäristöön nähden. Tällöin tutkimukset tarkastelevat tyypillisesti tieteellisiä virtauksia, myyttejä, arvoja, uskontoja, lainsäädäntöä ja eettisiä näkemyksiä, jotka liittyvät ympäristön käyttöön.⁴⁶

Worsterin tasoja on tulkittu ja kehitelty monilla eri tavoilla. Muun muassa suomalainen ympäristöpolitiikan tutkija Ilmo Massa on lisännyt malliin neljännen tason, ympäristöpolitiikan historian, vuonna 1991 julkaistussa artikkelissa ”*Ympäristöhistoria tutkimuskohteena*”. Massa pitää ympäristöpolitiikan historiaa niin tärkeänä, että ympäristöpolitiikan historian olisi oltava oma erillinen tutkimuskohde.⁴⁷ Tämän tason tutkimukset olivat kuitenkin jo mukana Worsterin jaottelussa. Worsterin mukaan valta tehdä ympäristöä tai melkeinpä mitä tahansa asioita koskevia päätöksiä on yhteiskunnassa harvoin jakautunut tasaisesti, joten myös ympäristöhistoriassa on tutkittava vallan jakautumista. McNeill, joka pitää itseään ennen kaikkea materiaalisen ympäristöhistorian tutkijana, ei pidä ympäristöhistorian tutkimuksen poliittista ulottuvuutta yhtä tärkeänä suuntauksena kuin fyysisen ympäristön tutkimusta. McNeillin mukaan sivilisaatiohistoriassa on viime vuosikymmeninä vahvistunut vakaumus siitä, että keskeinen historiaa järjestävä periaate ei voi olla kulttuurinen tai poliittinen, vaan pikemminkin ekologinen sana laajimmassa merkityksessä.⁴⁸

Yhdysvaltalainen ympäristöhistorioitsija J. Donald Hughes oudoksuu sitä yleistä historiankirjoituksen käsitystä, jossa meri pidetään sivujuonteisena tutkimuskohteena, vaikka sillä on ollut ohittamaton vaikutus yhteiskuntien kehityksessä. Historian narratiiveissa meri itsessään on ollut vain toissijaisessa roolissa.⁴⁹

⁴⁵ Laakkonen, Louekari, Lahtinen, 2019, 401.

⁴⁶ Worster 1988, 290, 293.

⁴⁷ Massa 1991, 294–301.

⁴⁸ McNeill 2003, 6–7; Lehtonen 2014, 12–13; Massa 1991, 297; Worster 1988, 293.

⁴⁹ Huges 2006, 111–112.

Ympäristöhistorian kentällä on kuitenkin noussut viime aikoina uusia näkökulmia, jossa meri otetaan huomioon muulla tavalla kuin pelkästään merenkulun ja siihen liittyvien toimintojen historiana. Merellisen ympäristöhistorian tutkimuksen avulla tutkijat ovat pyrkineet kokoamaan kokonaisnäkömyksen meriympäristön, yhteiskuntien ja kulttuurien keskinäisestä vuorovaikutussuhteesta ja riippuvuudesta. Esimerkiksi Itämeri on tarjonnut tämän tyyppisille lähestymistavalle erinomaiset mahdollisuudet osittain kyseenalaisenkin maineensa takia ollessaan samalla kertaa sekä maailman saastunein että suojelluin meri.⁵⁰

Yhtenä uusimmista tutkimuksista Itämeren eri saastumisilmiöistä 1960-luvulta 1970-luvun puoliväliin asti on tehnyt historioitsija Tuomas Räsänen. Hänen tutkimuksensa käsittelee Itämerestä tehdyn tutkimustiedon kulkua tiedemaailman, luonnonsuojelijoiden ja lehdistön välillä. Räsänen määrittää viisi erilaista lähestymistapaa Itämeren tutkimukselle. Lähestymistavoista löytyy muun muassa ihmisten merisuhdetta, merenkulkua, merten saastumista ja suojelua sekä kalastusta koskevaa tutkimusta.⁵¹ Räsänen tarkastelee tutkimuksessaan myös öljysaastumista. Hänen mukaansa Itämereen on päätyntä 1960–1970-luvulla merkittävä määrä öljypitoisia yhdisteitä, joista suurin osa on syntynyt öljynkuljetuksiin liittyvien operatiivisten toimintojen tuloksena. Räsänen tutkimus päättyy kuitenkin vuoteen 1974 eikä niin ollen käsittele lainkaan *Antonio Gramscin* onnettomuuksia.

Itämeren likaantuminen ja likaantumisen estäminen on ollut kaikkien Itämeren rantavaltioiden intresseissä. Yhteinen intressi on johtanut siihen, että Itämeren alue on tutkittu myös geopolittisen ja regionalistisen näkömyksen valossa. Geopolitiikka on politiikantutkimuksen ja poliittisen maantieteen tutkimussuunta, joka tarkastelee maantieteen vaikutusta politiikkaan.⁵² Itämeren kansainvälisen ympäristönsuojelun historiaa onkin käsitelty monissa tutkimuksissa. Esimerkiksi amerikkalainen valtiotieteilijä Robert G. Darst on tutkinut Itämeren saastumista kylmän sodan aikana. Hänen tutkimuksensa käsittelee yhteiskuntajärjestelmiltään erilaisten valtioiden suhtautumista ympäristöön ja ympäristönsuojeluun 1960-luvun lopulta 2000-luvun alkuun asti. Tutkimuksen ydin on vertailla ydinvoiman turvallisuutta, ylijäristä ilman saastumista ja Itämeren likaantumista. Tutkimus osoittaa, että kylmän sodan aikana kansainvälinen ympäristöön liittyvä yhteistyö oli jumissa Euroopan poliittisen ja aatteellisen kahtiajaon vuoksi. Kansainväliset ponnistelut ylijäristä ympäristön saastumista vastaan kariutuivat Neuvostoliiton johdon päättäväisyyteen keskittyä vain sotilaallisen voiman ja teollisen tuotannon kasvattamiseen hinnalla millä hyvänsä. Historioitsijat Laakkonen ja Räsänen ovat tutkimustensa perusteella Darstin päätelmien kanssa hieman eri mieltä muistuttaen siitä, että myös ylijäristä

⁵⁰ Laakkonen 2010, 22–35.

⁵¹ Räsänen 2015, 5, 65.

⁵² Tuomi 1991, 64–66.

ympäristön tilaa koskevaa tietojen vaihtoa tapahtui kohtuullisen hyvin neuvostoliitolaisten ja suomalaisten tutkijoiden välillä.⁵³

Englantilaiset merihistorian asiantuntijat, Hullin yliopiston merihistorian dosentti David J. Starker ja saman yliopiston merihistorian tutkija Michaela Barnad antavat myös merihistorian tutkimukselle vahvan ympäristölähtöisen näkökulman. Samalla he näkevät syitä, miksi meri ja merihistoria ovat jääneet tutkimuksissa historiankirjoituksen sivujuonteeksi. Starker ja Barnad väittävät, että perinteisessä historiantutkimuksen traditiossa korostetaan liikaa sitä, että merellisiä toimintoja ei voida käsitellä irrallaan laajempien taloudellisten, sosiaalisten, poliittisten ja teknisten prosessien yhteydestä. Tutkijat kokevat, että meriin liittyvät toiminnot ovat yksinkertaisesti integroitu laajempiin historiallisiin prosesseihin, joiden tutkimisessa merihistorioitsijat ovat keskittyneet vain historian merellisiin ulottuvuuksiin. Rajoittunut näkökulma on tarkoittanut käytännössä sitä, että merihistoria on käsitelty viime aikoihin asti usein pelkästään kauppamerenkulun historiana, kun taas nykyisin merihistorialle on hyväksytty laajempi käsite kuin pelkästään alusten, laivanvarustajien ja merenkävijöiden tutkiminen. Starker ja Barnad määrittävät merellisen ympäristön tutkimukselle kolme pääkohdetta: meren pinta, rannikkoympäristö ja vedenalainen ympäristö. Merihistoriaa käsittelevässä tutkimuksessa esitetty kolmijako näkyy siinä, että nykyisin myös kaikki ihmisen ja meren väliseen suhteeseen vaikuttavat yhteenkuuluvuustekijät, kuten merellisten asuinalueiden kehitys, öljynporaus, satamarakennelmat ja rannikkoyhteisöt on otettu huomioon. Merten saastumisen tutkimus on ollut myös merihistoriaa. Merien saastumista koskeva tutkimus onkin kiistattomasti osoittanut vesien likaantumisen olevan keskeinen ongelma maapallolla niin ympäristön kuin ihmisen hyvinvoinninkin kannalta.⁵⁴

Varhaiset öljypäästöt

Meriympäristölle haitallisiin öljypäästöihin on ollut ennen kaikkea syypäänä tankkereiden koon valtava kasvu.⁵⁵ Suurin tankkeri 1930-luvulla kykeni kuljettamaan öljyä vain 20 000 tonnia, kun taas 1960-luvun supertankkerit vetivät sisuksiinsa valtaavan 500 000 tonnin kuorman. Laivojen koot jatkoivat jatkuvasti kasvuaan. Maailman merille ilmestyivät kolmen jalkapallokentän kokoiset lähes 600 000 tonnin säiliöalukset. Tankkereiden onnettomuuksista johtuneet yksittäiset öljypäästöt olivat suuri ongelma, mutta erittäin suuria ongelmia meriympäristölle aiheuttivat tankkereiden tahalliset, mutta kuitenkin silloin sallitut öljyisten tankkien pesuvesien päästöt. Yksi

⁵³ Darst 2001; Laakkonen & Räsänen 2016, 40–41; ks. myös Weiner 1999, 3–8.

⁵⁴ Barnard & Starkey 2010, 8–19; Räsänen 2015, 5, 65; Ollikainen 2010, 64–66.

⁵⁵ Burger 1997, 26–28.

tankkeri laski tankkien pesun jälkeen yhtä merimatkaa kohti jopa 100 tonnista 500 tonniin öljyä.⁵⁶

Ympäristötieteiden professori Ronald B. Mitchell kiinnitti huomiota 1980- ja 1990- luvulla öljypäästöjen osuuteen merien saastumisessa. Mitchell otti tutkimuskohteekseen laivoista tehtyjen tahattomien öljypäästöjen kansainvälisen säädösjärjestelmän ja niiden ohjausvaikutukset eri merellisten toimijoiden käyttäytymiseen. Mitchell osoitti, että tankkereiden täysin käsittelemättömien tankkien pesuvesien valuttaminen mereen on ollut 1950-luvulta lähtien itse asiassa suurin laivojen öljypäästöjen lähteistä, vielä suurempi saastelähde kuin paljon julkisuutta saaneet yksittäisistä tankkereista onnettomuuksissa valuneet kertaluokkaiset öljypäästöt.⁵⁷

Mereen päässyt öljy oli ongelma ympäri maailmaa. Ongelman toi julki filiippiiläinen Sonia Zaide Pritchard. Hän tutki öljyn haitallisia ympäristövaikutuksia liittämällä öljypäästöt kansainvälisten sopimusten syntyvaiheiden historiaan vuodesta 1926 vuoteen 1973. Pritchard osoittaa, että ilmeisestikään mikään muu ympäristöongelma ei ollut 1970-luvulle tultaessa saanut yhtä paljon aikaa kansainvälisiä konkreettisia toimenpiteitä, julkista huomiota ja tieteellistä tutkimusta kuin öljysaasteet.⁵⁸

Öljypäästöjen historia ja öljypäästöjen aiheuttamat seurannaisvaikutukset ovat olleet tutkijoiden mielenkiinnon kohteena. Muun muassa amerikkalainen ympäristötutkija Joanna Burger on perehtynyt siihen, miten historiassa öljypäästöt ovat koettelleet luontoa ja ihmisiä, jotka molemmat ovat joutuneet sinnittelemään mereen päässeen öljyn haittavaikutusten keskellä. Öljypäästöjen aiheuttamia monia ongelmia esitellessään Burger käyttää hyväkseen laajaa öljyn haitallista vaikutusta ympäristöön koskevaa tutkimusta ja erikseen tapausesimerkkeinä *Torrey Canyonin* haaksirikkoa Englannin lounaisrannikolla vuonna 1967, *Amoco Cadizin* tuhoa Englannin ja Ranskan välisellä rannikolla vuonna 1978 ja *Exxon Valdezin* onnettomuutta Alaskan edustalla vuonna 1989.⁵⁹

Torrey Canyonin haaksirikkoa pidettiin Britanniassa osoituksena uusien teknologioiden mahdollisuuksien tuomista vaaroista. Englantilaisen ympäristöhistorioitsijan John Sheailin tulkinnan mukaan onnettomuudella oli myös suora vaikutus maassa käytävään ympäristökeskusteluun, joka johti Englannin parlamentin päätöksen perustaa ympäristökomitea.⁶⁰ *Torrey Canyonin* tapaus oli erittäin merkittävä taustatekijä Britannian, niin kuin muunkin maailman, uudenlaisen

⁵⁶ Lidgren, Norrby 1980, 64–66; Mitchell 1994, 72–73; Burger 1997, 26–28

⁵⁷ Mitchell 1995, 10–15, 36–41.

⁵⁸ Pritchard 1987, 155.

⁵⁹ Burger 1997, 33, 47.

⁶⁰ Sheail 2002, 11.

ympäristöpolitiikan muotoutumisessa. Muun muassa Englanti ja Ranska saivat oman ympäristöministerinsä vuonna 1970.⁶¹

Exxon Valdezin karilleajo viritti runsaasti tutkimusta muun muassa siitä, miten onnettomuutta käsiteltiin kriisiluonteisena tapahtumana mediassa.⁶² Onnettomuus tapahtui 24.3.1989 ja se on ollut historian pahin öljyonnettomuus. Alus haaksirikkoutui Prinssi Williamin salmessa Alaskan etelärannikolla. Puhdistustöitä riitti vuosiksi eteenpäin hetkellisen erheen vuoksi.⁶³ Onnettomuuteen liittyvä viestintä on ollut yksi lukuisista maailmanlaajuisista huomiota herättäneistä tapahtumista, jotka ovat eri tavoin ohjanneet ympäristökeskustelun kulkua ja ympäristöpolitiikan muotoutumista. Viestintä *Exxon Valdezin* onnettomuudesta oli myös tyypiesimerkki onnettomuudesta vastuuseen joutuneen yrityksen Exxon Mobil -yhtiön yhteisöviestintää. Öljy-yhtiö kohdisti viestintänsä suurelle yleisölle ja öljypäästöstä menetyksiä kokeneille ihmisille. Yhtiö pyrki tiedotuskampanjallaan vakuuttamaan sekä median että paikalliset asukkaat siitä, että yhtiö huolehtii öljyn siivoamisesta ja kustannusten korvaamisesta menetyksiä kärsineille.⁶⁴ Öljypäästöstä tehdyt tutkimukset vievät kuitenkin pohjan pois yhtiön julkisuuteen annetuilta lupauksilta. Exxon Mobil -yhtiön viestinnässä annettujen lupauksen ja todellisuuden välillä ilmeni syvä ristiriita. Ristiriitaa kuvastaa se, että *Exxon Valdezin* karilleajoa koskeva oikeuskäsittely kesti lähes 20 vuotta.⁶⁵

Itämerellä tapahtuneet öljypäästöt ovat olleet tähän mennessä varsin pieniä, mistä syystä kansainvälisesti niiden ympäristöhistoriallinen huomioarvo on jäänyt melkein pä yksinomaan tilastomerkinnöiksi.⁶⁶ Paikallisina onnettomuuksina ne ovat olleet kuitenkin hyvin ikäviä ja ympäristöhaitoiltaan vakavia, mikä on herättänyt myös ympäristöhistorian tutkijat. Simo Laakkosen ja Antti Lehmuskosken mukaan Suomen merialueella tapahtui meriselitysten mukaan vuosina 1946–1969 yhteensä 66 merenkulun onnettomuutta, joiden seurauksena mereen valui öljyä tai öljyjalosteita.⁶⁷

Tuomas Räsänen mukaan tankkereiden *Palvan* ja *Raphaelin* onnettomuudet vuonna 1969 aiheuttivat aikanaan näyttävän mediasirkuksen verrattuna aiempiin öljyvahinkoihin nähden. Väitteensä tueksi hän ottaa tutkimuksessaan *Helsingin*

⁶¹ Pritchard 1987, 153; Burger 1997 33, 47; Sheail 2002, 11; Oil Tanker Spill Statistics 2015. < <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> >. [21.6.2016].

⁶² Tutkimuksesta lähemmin ks. Hannigan 2008, 85–91.

⁶³ Myrberg & Leppäranta 2014, 158; Exxon Valdezin onnettomuudesta ks. lähemmin Exxon Valdez – tankkilaiva (The Legacy of the Exxon Valdez). Tuotanto: Macumba Doc, Kanada. Yle Areena 6.6.2010 klo 21 10–22.05. < <http://areena.yle.fi/1-6862> >. (Nauhan kopio tekijällä).

⁶⁴ Ks. Anderson 2002, 7–15.

⁶⁵ Dowie 1991, 26–28; Sellnow 1993, 28–42; Harrald 1990, 137–150; vrt. Ott 2008.

⁶⁶ Myrberg & Leppäranta 2014, 158.

⁶⁷ Laakkonen & Lehmuskoski 2005, 381–396; vrt. Lahtinen 1997.

Sanomissa olleet onnettomuutta käsittelevät jutut. Median suuri kiinnostus molempiin karilleajoihin johtui Räsänen mukaan siitä, että syntyneet ympäristövahingot olivat siihen mennessä huomattavasti suuremmat kuin aikaisemmat. Tuhansien merilintujen öljykuoleman lisäksi painetun median kiinnostusta ylläpiti myös Itämeren ja Suomeen suuntautuneen tankkeriliikenteen kasvu 1950-luvun lopulta alkaen.⁶⁸

Vuoden 1969 aikana ja sen jälkeen tapahtuneiden tankkereiden öljypäästöjä tutki ensimmäisen kerran historiantutkimuksen näkökulmasta Jouni Nissinen vuonna 2000 Suomen ympäristökeskuksen toimeksiannosta. Nissisen tutkimuksen kohteena ovat tankkereiden *Palvan*, *Raphaelin* ja *Antonio Gramscin* onnettomuudet ja öljyntorjuntatoimet. Tutkimus perustuu viranomaisten laatimiin asiakirjoihin ja haastatteluihin sekä öljyn ominaisuuksia käsittelevään tutkimuskirjallisuuteen. Merkittävä osa tutkimuksesta on luonnontieteellistä tutkimusta, joka painottuu öljyn vaikutusten arviointiin meren ekosysteemiin.⁶⁹

Seikkaperäisen tutkimuksen Suomen öljyntorjunnan kehityksen vaiheista vuodesta 1968 lähtien 1990-luvulle on tehnyt Unto O. Lahtonen. Tutkimuksissaan hän käsittelee kronologisessa järjestyksessä ajanjakson aikana tapahtuneita alusöljyvahinkoja, niiden seurauksina syntyneiden öljypäästöjen torjuntaa sekä kaikkea sitä, mikä liittyy öljyntorjunnan verkkaiseen, mutta vakaaseen kehittymiseen.⁷⁰ Nissisen vuonna 2000 ja Lahtosen vuonna 2004 tehdyt tutkimukset ovat historiallisessa perspektiivissä ensimmäiset tutkimukset, joissa tankkeri *Antonio Gramscin* onnettomuuksia on systemaattisesti käsitelty.

Antonio Gramscin karilleajoista ja niiden jälkeisistä öljyntorjuntatoimista on myös yhteiskuntatieteellisiä opinnäytteitä. Opinnäytteiden näkökulmia ovat olleet muun muassa asiantuntijuus riskin hallinnassa, öljyonnettomuuksiin varautuminen ja öljyntorjunnan johtaminen.⁷¹ Uutta median näkökulmasta tehtyä öljyonnettomuuksia koskevaa tutkimusta on tehnyt Heini Kovanen vuonna 2017. Kovasen tutkimuksen näkökulma on asiantuntijuus riskin hallinnassa. Aineistona tutkimuksessaan ”*Öljyvaara, asiantuntijat riskiviestinnässä-Tapaustutkimus Itämeren öljyonnettomuusriskeistä 1979–2007*” Kovanen käyttää *Helsingin Sanomien* julkaisemia juttuja *Antonio Gramscin* vuosien 1979 ja 1987 onnettomuuksista sekä tankkeri *Proptiksen* kariajosta Suomenlahdella vuonna 2007.⁷²

Tutkimusten mukaan maailman merien saastumisen historiassa tankkereiden onnettomuudet ovat olleet poikkeuksetta tahattomia, yllätyksellisiä ja ennalta arvaamattomia tapahtumia, jotka ovat tuottaneet ympäristölleen vakavaa haittaa. Vakavan

⁶⁸ Räsänen 2015, 230–236.

⁶⁹ Nissinen 2000.

⁷⁰ Lahtonen 2004.

⁷¹ Antraigue 2008; Törrönen 2008; Kovanen 2017.

⁷² Kovanen 2017.

öljyvahingon syntyminen on riippunut useista tekijöistä, kuten öljypäästön määrästä, öljyntorjunnan onnistumisesta, vuodenajasta sekä alueen ekosysteemin ajallisesta herkkydestä öljylle.⁷³

1.3 Tutkimuskysymykset, aineisto ja menetelmät

Tämä tutkimus on ensimmäinen kokonaisvaltainen historian näkökulmasta media-aineistoon perustuva tutkimus, joka on tehty neuvostoliittolaisen tankkerin have-reista. Haverit saivat runsaasti huomiota mediassa, ja siksi on ollut tarpeellista selvittää se julkisuuteen välitetty kuva, jonka suomalainen media rakensi kahtena eri ajanjaksona tapahtuneesta onnettomuudesta kylmän sodan kontekstissa ja YYA-Suomen ilmapiirissä. Tarkastelen sitä, miten karilleajot ja niiden seurauksena syntyneet öljypäästöt, öljypäästöjen puhdistustyöt, niihin liittyvät prosessit ja toimijat esitettiin YYA-Suomen median tuottamissa eri juttutyypeissä⁷⁴. Tutkimuksessa paneudun sellaisiin yhteiskunnan ja luonnon suhteen piirteisiin ja ristiriitoihin, joita media öljysaasteen osalta nosti konkreettisina näkyviin. Tutkimuksessa vastataan seuraaviin kysymyksiin: Milloin, mistä, millä tavalla ja minkälaista tietoa karilleajoista välittyi medialle ja millä tavalla media ilmaisi kantansa? Mikä oli median suhde öljyongelmiin, mitä se kertoi, miten ja miksi? Miten onnettomuuteen liittyviä torjuntatoimia käsiteltiin julkisuudessa? Mitkä olivat ne öljyvahinkojen ehkäisyyn ja torjuntaan liittyvät käytännön toimet, joihin media kiinnitti huomiota? Minkälainen kuva piirtyy suomalaisen ympäristöajattelun ja merellisten ympäristökysymysten tilasta sen pohjalta, mitä media kirjoitti *Antonio Gramscin* öljyonnettomuuksista?

Tutkimustavoitteen saavuttamiseksi tutkin ja analysoin, miten *Antonio Gramscin* onnettomuutta käsiteltiin kuudessa sanomalehdessä, televisiossa ja radiossa. Median öljypäästöuutisoinnissa oleellisiakin aiheita ja näkökulmia on voinut jäädä pimentoon, koska toimittajilla ei ilmeisestikään ole ollut riittävästi aikaa eikä taloudellisia tai toimituksellisia mahdollisuuksia paneutua syvemmin öljyonnettomuuden taustoihin. Uutisjutuissa on ollut mahdollisesti useitakin puutteita.⁷⁵ Tutkimukseni kannalta ei niinkään sillä ole merkitystä, kuinka vajavaisia sisällöltään lehtijutut ovat olleet, vaan sillä oli merkitystä, mitä media kertoi. Media kertoi sen, mitä kansalaiset saivat tietää *Antonio Gramscin* onnettomuuksista ja niiden vaikutuksista ympäristöön.

Sanomalehtien maailmassa suomalaisten sielujen taistelussa uusvasemmistolaiset kiinnittivät erityistä huomiota sanomalehdistöön ja sen omistussuhteisiin, sillä

⁷³ Hirvi 1990, 11; Perrow 1999, 66.

⁷⁴ Juttu on toimittajan medialle toimittama selvitys tai kertomus jostakin tai kannanotto johonkin. Kaikki toimituksen kautta mediaan tulevat testikokonaisuudet ovat juttuja. Okkonen 1986, 115.

⁷⁵ Kostiainen 2001, 74–75; Williams 2002, 12; Lyytimäki 2006, 171, 173–174.

Yleisradio oli jo poliittisessa valvonnassa 1970-luvulle tultaessa. Suomessa vallitsi tuolloin porvarillinen mielipidehegemonia, koska lehdistö oli valtaosin yksityisessä omistuksessa.⁷⁶ Tämän tutkimuksen kannalta on osittain merkitystä sillä, että toimittajien opinahjot ja yliopistot, varsinkin Tampereen yliopiston tiedotusopin laitos, olivat joutuneet vasemmistopainotteisen opiskelijaradikalismin otteeseen. Vastakkaista suuntaa edustanut professori Raimo Vehmas väistyi *Aamulehteen* vuonna 1970 ja koulutusta johdettiin uusien professorien Kaarle Nordenstrengin ja Pertti Hemanuksen oppien mukaan. Kaarle Nordenstreng toimi vuosina 1976–1991 puheenjohtajana sosialistisen ja kolmannen maailman lehtimiesjärjestössä. Järjestöä pidettiin käytännössä paljolti kommunistien peitejärjestönä, joka toimi kylmässä sodassa Kremlin ideologisenä työkaluna. Kaarle Nordenstrengin ja Pertti Hemanuksen opinahjo sai vihdoin 1970-luvun lopulla vastavoiman, kun Helsingin yliopistoon perustettiin uusi viestinnän professuuri, johon nimitettiin tunnettu liberaali poliitikko Osmo A. Wiio. Viestinnän näkemyserojen asetelmat muotoutuivat 1970-luvun aikana Helsingin ja Tampereen eli wiioilaisten ja nordenstrengiläisten välisiksi.⁷⁷

Historioitsija Päiviö Tommilan mukaan journalistien kirjoittamista paan on vaikuttanut lehtien julkaisijat, ilmoittajat, yhteiskunnan monet painostusryhmät, valtiolta ja lukijat. Kaikki mainitut taustavoimat pyrkivät kukin painoarvonsa mukaisesti vaikuttamaan lehden toiminnan ja sen journalistiseen linjaan ja sisältöön. Sanomalehden toimitustyö on ollut ja on eri suunnilta hankitun tai saadun materiaalin järjestämistä, valitsemista ja muokkaamista julkaisukelpoiseen asuun lehdistä asetettuja tavoitteita ja ohjelmia noudattaen. Toimituksen materiaalilla on aina ollut kaksi päälähdettä: joko toimitus on tuottanut tekstiä itse tai sitten sitä on hankittu tai saatu ulkopuolelta. Suomessa lehtimieskoulutus aloitettiin 1920-luvulla Yhteiskunnallisessa Korkeakoulussa ja se organisoitiin 1960-luvulla uudelleen Tampereen yliopiston tiedotusopin laitokseksi. Sen jälkeen toimittajakunnan peruskoulutus alkoi nousta. Ei-ylioppilaiden määrä kääntyi 1970-luvulle tultaessa laskuun ja akateemisen tutkinnon suorittaneiden luku puolestaan alkoi jälleen nousta.⁷⁸

Suomalaisten lehtien toimitusten ja toimittajien erikoistumista ympäristökysymyksiin 1970- ja 1980-luvulla on tutkinut historioitsija Esko Keränen. Keräsen mukaan keskikokoisen sanomalehden toimituksissa oli 1980-luvulla eri alojen spesialisteja ja useiden toimittajien muodostamia temaattisesti omiksi sivuikseen erikoistuneita osastoja, kuten kulttuuri-, urheilu- ja taloussivut. Lisäksi erikoisosastojen sisällä saattoi tapahtua erikoistumista, esimerkiksi kulttuuriosastolla on yksi kulttuuritoimittaja voinut erikoistua musiikkiin, toinen kirjallisuuteen, kolmas kuvataiteisiin ja niin edelleen. Vuonna 1973 laskettiin kaikista sanomalehdentoimittajista niin

⁷⁶ Salminen 1996, 49.

⁷⁷ Salminen 1996, 49–51; Vuorio 2009, 39–40.

⁷⁸ Tommila 1994, 44.

sanotuiksi yleistoimittajiksi kolme neljänestä ja erikoistuneiksi toimittajiksi neljännes. Tuolloin odotettiin erikoistoimittajien määrän kasvavan nopeasti, mikä tapahtuikin 1980-luvun puoliväliin tultaessa.⁷⁹ Ympäristöä käsittelevistä lehtien erikoisosastoista ei ole mainintoja, joten on oletettavaa, että suurin osa *Antonio Gramscin* öljypäästöistä raportoivista toimittajista on ollut lehtien yleistoimittajia. Yleistoimittaja voi olla yhtä pätevä raportoimaan ympäristöasioista kuin joku muukin toimittaja. Kysymys on toimittajan luontosuhteen rakenteesta.

Sanomalehtien tehtäviin on kuulunut, kuten historioitsija Taimi Torvinen on todennut, olla aina mahdollisuuksien mukaan paikalla siellä, missä jotain merkittävää tapahtuu ja välittää tietoa ja kertoa yleisölle, mitä yhteiskunnassa ja maailmalla tapahtuu. Tietoa toimittajat hankkivat muun muassa haastattelemalla henkilölähteitä ja perehtymällä kirjallisiin aineistoihin sekä uutistoimistojen kautta. Sanomalehtijournalismin tehtävä on puolestaan viestittää ja esittää faktapohjaista ja ajankohtaista tietoa eri juttutyyppeiden muodossa. Tiedonvälityksen ohella journalismin tehtäviä ovat myös yhteiskunnan kriittinen tarkastelu ja julkisen keskustelun edistäminen.⁸⁰ Totuudenmukaisten uutisten välittäminen on määritelty yhdeksi toimittajien ammattietiikan kulmakiveksi. Amerikkalainen journalistien kouluttaja Julie Williams määrittäi 1900-luvun loppupuolelle tultaessa perinteisen länsimaisen uutismedian toimintafilosofian olleen kuvata todellisuus kaikilta osin puolueettomasti ja objektiivisesti. Williams lähtee siitä, että kaikkien medioiden reporttereille ja tuottajille totuudessa pysyminen on ollut yhteinen evankeliumi ja moraalinen selkänöja. Williams kuitenkin on joutunut toteamaan, että vuosituhannen loppuun mennessä oltiin yhä kaukana totuuden ideaalista. Perinteinen media on joka tapauksessa ollut vakuuttunut siitä, että totuus tarkoitti maailman kuvaamista sellaisena kuin se meille näyttäytyi. Käytännössä toimittajat ovat kuitenkin valikoineet ja muokanneet uutisia aina joidenkin arvojen, kriteereiden ja työskentelytapojen ohjaamana, jotka ovat luoneet samaankin ilmiöön erilaisia näkökulmia ja tuottaneet erityyppisiä tuloksia. Ennen kaikkea, kuten Williams toteaa kokoavasti, uutisten todenmukaisuus on kuitenkin aina ollut toimittajien omissa käsissä.⁸¹

Sanomalehtien julkisuuteen välittyntä kuvaa kahdesta öljyonnettomuudesta analysoin *Helsingin Sanomien*, *Turun Sanomien*, *Kansan Uutisten*, *Tiedonantajan*, *Ålandin/Nya Ålandin* sekä ruotsalaisen *Dagens Nyheterin* sivuilla olleiden uutisten, taustajuttujen, selostusten, reportaasien, haastattelujen, pääkirjoitusten, eri asiantuntijoiden ja kansalaisryhmien kannanottojen, lehtikuvien ja pilapiirrosten avulla. Sanomalehtiaineisto käsittää ajanjaksot 25.3.–28.5.1979 ja 8.2.–27.5.1987. Aikarajat perustuvat siihen, milloin lehdissä oli selkeästi onnettomuuteen liittyviä juttuja.

⁷⁹ Keränen 1984, 6; Hemanus 1988, 450–451.

⁸⁰ Torvinen 1982, 8–14; Lyytimäki 2006, 174; Uotila 2014, 140–141.

⁸¹ Williams 2002, 12; Lyytimäki 2006, 174.

Kummankaan onnettomuusvuoden kesäkuulta heinäkuun loppuun ei löydy aineistoa, joka olisi tutkimukseni kannalta relevanttia.

Lehtien valintaan on vaikuttanut niiden yhteiskunnallinen status. Kuten tiedotusopin professori Pertti Suhonen on todennut vuonna 1994 oman tutkimuksensa yhteydessä, ei *Helsingin Sanomat* edustanut kattavasti koko Suomen sanomalehdistöä, saati koko joukkoviestinnän kenttää, mutta *Helsingin Sanomilla* oli kuitenkin erityisasema suomalaisessa viestintäjulkaisuudessa ja yhteiskunnallisen keskustelun asettamisessa. Lehteä kuvaavat sen levikki, toimintaresurssit ja institutionaalinen asema. *Helsingin Sanomien* levikki oli 1980-luvun lopulla arkipäivisin hieman alle ja sunnuntaisin reilusti yli puolen miljoonan. Tällä luvulla lehti tavoitti lähes 1,5 miljoonaa lukijaa, mikä oli silloin peräti noin kolmannes lukutaitoisista suomalaisista. Lehti toimi lisäksi koko suomalaiselle toimittajakunnalle niin informaation lähteenä kuin journalistisen kulttuurin viitekehyksenä. *Helsingin Sanomat* oli myös *Antonio Gramscin* onnettomuuksien aikoina Suomen suurin päivälehti.⁸²

Turun Sanomat oli puolestaan *Antonio Gramscin* onnettomuuksien aikaan Suomen kolmanneksi suurin päivittäissanomalehti. Vuonna 1904 perustettu *Turun Sanomat* irtautui vuonna 1961 poliittisista kytkennöistä ja julistautui poliittisesti sitoutumattomaksi sanomalehdeksi. *Antonio Gramscin* öljykatastrofien aikoihin *Turun Sanomat* oli Varsinais-Suomen merkittävin uutisankkuri.⁸³ Ahvenanmaalainen *Åland*, vuodesta 1981 *Nya Åland*, edustaa maakunnallista paikallislehdistöä. Varsinkin vuoden 1979 öljykatastrofia aivan paikan päältä seurannut *Åland* raportoi öljy-onnettomuudesta ja öljyntorjuntatoimista paikallisuutisina.

Poliittisesti riippumattomien lehtien rinnalla olen tutkinut Suomen kommunistisen puolueen ja Suomen kansandemokraattisen liiton pää-äänenkannattajan *Kansan Uutisten* (KU) sekä äärivasemmistoa edustavan *Tiedonantaja*-lehden uutisointia *Antonio Gramscin* onnettomuuksista. Valintaani ohjasi sanomalehdistä saatavan onnettomuutta koskevan näkökulman laajentaminen juuri siitä syystä, että Suomessa elettiin YYA-aikaa, mereen päässyt öljy oli neuvostoliittolaista ja lähtöisin neuvostoliittolaisesta aluksesta. Suomen sanomalehtien Neuvostoliitto-kuvaa kylmän sodan aikana tutkineen Esko Salmisen mukaan *Kansan Uutiset*, joka aloitti ilmestymisensä tammikuussa 1957, vahti Moskovan ohjeiden mukaisesti *Antonio Gramscin* onnettomuuksien aikoihin niitä eurooppalaisia veljespuolueita, joiden linja poikkesi NKP:n tulkinnoista. *Kansan Uutisille* Moskovasta lähetetyissä ohjeissa varotettiin jatkuvasti näiden revisionististen puolueiden vaarallisesta esimerkistä, johon ei saanut langeta. *Tiedonantaja* noudatti puolestaan orjallisesti Moskovan näkemyksiä ja puolusti uskollisesti Neuvostoliittoa ja Neuvostoliiton kommunistista puoluetta.⁸⁴

⁸² Suhonen 1994, 70–71; ks. myös Seuri 2014, 26.

⁸³ Turun Sanomista ks. Löyttyniemi 1988, 350–351.

⁸⁴ Salminen 1996, 102, 147.

Suomen lehdistöhistorian mukaan *Tiedonantajan* ilmestyminen alkoi vuonna 1968 sen jälkeen, kun kommunistisessa liikkeessä alkoi esiintyä erilaisia tulkintoja aatteen ideasta. SKP oli lisäksi ainoa kommunistinen puolue, jolla ei varsinaisesti ollut omaa lehteä. *Tiedonantaja* ilmoitti heti toimintansa alkuvaiheessa, että lehti ei salaisi puoluekantaansa. *Kansan Uutiset* joutui *Tiedonantajan* ilmestymisen jälkeen taistolaisien ja Neuvostoliiton ankaran kritiikin kohteeksi. SKP:n vähemmistön eli taistolaisien mielestä *Kansan Uutiset* täyttikkin enää vain yleisen tiedotustehtävän jätettyään pahan aukon puolueen jäsenistön poliittisesta ohjauksesta huolehtimiseen. Kommunislehdistön yhteisenä päälinjana oli kuitenkin palvella ideologisesti Neuvostoliittoa ja ajaa Suomessa sosialismin asiaa. Molemmat lehdet vahtivat hyvin valppaasti, että Suomi pysyi tiukasti YYA-sopimuksen rajoissa.⁸⁵

Itämerellä ollut öljysaaste rantautui huhtikuussa 1979 Tukholman saaristoon. Ruotsalaisten reaktioita öljypäästöistä tutkin analysoimalla Tukholmassa ilmestyvän sitoutumattoman *Dagens Nyheterin* juttuja. Ruotsalaislehtien osalta *Dagens Nyheter* on tutkimuksessa ensisijainen tutkimuskohde. Yksi osa ruotsalaislehtien juttujen analyyseistä on tehty niistä lehtileikkeistä, jotka ovat taltioitu ulkoministeriön arkistossa. Erityisen huomion tutkimuksessani saa ulkoministeriön arkistossa oleva *Svenska Dagbladetin* julkaisema Suomen ja Neuvostoliiton valtiosuhdetta käsittelevä artikkeli, jossa öljypäästö liitetään suomettumiskäsitteen ympärille. Ruotsalaisten sanomalehtien avulla oli mahdollista saada tutkimukseen myös ruotsalainen näkökulma ympäristökysymyksiin ja siihen, miten Ruotsissa suhtauduttiin Neuvostoliiton osuuteen öljypäästöissä. Ruotsalainen mediamateriaali toimii tässä tutkimuksessa vertailuaineistona suomalaiselle lehdistölle, jota Ruotsissa oli aiemmin syytetty varsin perusteellisesti suomettumisesta koski suomalainen raportointi sitten mitä tahansa vähänkin Neuvostoliittoon liittyvää tapahtumaa, asiaa tai ilmiötä.

Sanomalehtien lisäksi tutkin *Antonio Gramscin* karilleajosta taltioitua ja arkistoitua radio ja tv-materiaalia ajalta 27.2.–30.5.1979 sekä 6.2.–30.5.1987. Aikarajat perustuvat, samoin kuin sanomalehtienkin rajaukset, karilleajon ja valtakunnallisen öljyntorjuntaorganisaation lakkauttamisen ajankohtiin. *Antonio Gramscia* koskevassa tiedostoluettelossa on kaiken kaikkiaan 79 A4 arkkiä. Yhdessä tiedostossa on ohjelman nimi, ensiesityspäivä, taltion numero, kesto, käyttöoikeudet, tekijä(t) ja sisältö. Tutkimuksen kannalta puutteena on se, että vuoden 1979 onnettomuudesta Ylen arkistossa on taltioituna vähän ääni- ja kuvamateriaalia. Arkistonhoitajan arvion mukaan materiaalin vähyys johtuu siitä, että kuva- ja ääninauhoja on käytetty useaan kertaan nauhoittamalla jo kertaalleen tai useammin käytetyn materiaalin päälle. Lähes kahdeksan vuotta myöhemmin vuonna 1987 tapahtuneesta karilleajosta ja sen seurauksena syntyneestä öljypäästöistä on sen sijaan lähes päivittäin kuva- ja äänimateriaalia.

⁸⁵ Salminen 1988, 244–245.

Ohjelman laajuus ja kesto riippuivat siitä, oliko kyse sähköuutisista, normaalista uutis-
lähetyksestä, päiväkatkauksista tai ajankohtaisohjelmista.

Onnettomuustapauksissa media hankkii tietonsa ensisijaisesti viranomaisilta. Tämän takia tutkimuksessa analysoidaan ulkoministeriön, Liikenneviraston ja Suomen ympäristökeskuksen arkistossa olevia Vesi- ja ympäristöhallituksen *Antonio Gramscian* koskevia asiakirjoja. Esimerkiksi tuolloiselle medialle ulottumattomia lähteitä olivat Suomen ulkoministeriöön taltioidut ensimmäiseen onnettomuuteen liittyvät asiakirjat, jotka olivat luokiteltu suurelta osin salaisiksi tai luottamukselliseksi aina vuoteen 2006 asti. Asiakirjojen luokittelu viittaa diplomaattiseen käytäntöön, mutta myös Neuvostoliiton asemaan Suomen ulkopoliitikassa. Avoimuus ja suora vuorovaikutus eri viranomaisten välillä puuttui puhumattakaan siitä, että viranomaiset olisivat välittäneet käytyjen keskustelujen sisältöjä medialle.

Suomen ympäristökeskuksen ja Liikenneviraston arkistoissa oleva öljypäästöjä koskeva arkistoaineisto sisältää kirjelmia öljyntorjunnan suunnittelusta, valmistelusta, toteutumisesta, virka-avun annosta, kerätyn öljyn hävittämisestä ja vahingonkorvauskysymyksistä. Ympäristökeskuksen ja Liikenneviraston arkistossa tutkin myös niihin toimitettuja Suomen hallituksen, eri ministeriöiden, puolustusvoimien, rajavartiolaitoksen, kuntien pelastuslaitosten, luonnonsuojeluorganisaatioiden, eri yhdistysten ja järjestöjen asiakirjoja. Arkistomateriaali paljastaa, millainen oli virkakoneiston ja julkisen tiedottamisen välinen suhde, jolla virkakoneisto ja julkisuus käsitelivät molempia öljytuhoja. Voimassaolleen lain mukaan alusvahinkojen seurauksena syntyneiden öljypäästöjen torjuntavastuu ja raportointivelvoite kuuluivat viranomaisille. Viranomaiset laativat onnettomuuksista oman raporttinsa, joita tutkin sisältöanalyysin avulla. Kyseisiä raportteja käytetään vertailuaineistona median julkaisemiin juttuihin.

Tutkimuksessani käsitellään öljyn ympäristövaikutuksia vain niiltä osin kuin ne ilmenevät lähdeaineistona käytetyn median jutuissa. Molemmista öljyonnettomuuksista on laadittu laajat ympäristötilan tutkimukset. Vuoden 1979 onnettomuudesta on tehty ainakin kaksi viranomaisten julkistamaa raporttia. Toinen niistä on Suomen viranomaisten tekemä tutkimus ja se on julkaistu Sisäasiainministeriön ympäristönsuojeluosaston julkaisussa A:2 1980. Tutkimuksessa kartoitetaan öljyvahingon vaikutuksia kalastoon, linnustoon ja hylkeisiin sekä rantavyöhykkeen ja pehmeiden pohjien eliöyhteisöihin. Julkaisun on toimittanut Klaus Pfister.⁸⁶ Myös ruotsalaiset viranomaiset ovat tutkineet suomalaisten tapaan öljyonnettomuutta ja siitä aiheutuneita meribiologisia vaikutuksia.⁸⁷

Vastaavasti vuoden 1987 onnettomuudesta Suomen Vesi- ja ympäristöhallitus on laatinut mittavan tutkimusraportin. Työn on toimittanut Juha-Pekka Hirvi. Myös tämä tutkimus painottuu öljyn ympäristövaikutusten arviointiin. Tutkimus selvitti

⁸⁶ Pfister 1980.

⁸⁷ Notini, Mattsson Linden 1980.

meriympäristön öljyntyntymisen ja öljyn vaikutuksia pohjaeläinyhteisöihin, kaloihin, kalastukseen ja linnustoon.⁸⁸

Median, joka tässä tutkimuksessa tarkoittaa käytettyä tutkimusaineistoa, tuottaman määrällisen aineiston avulla tutkimuksessani hyödynnän laadullisen ja osittain määrällisen tutkimuksen työnjakoa. Nämä empiiriset menetelmät tukevat työssäni toisiaan. Tutkimus kiinnittyy ensisijaisesti laadulliseen aineistolähtöiseen tutkimustraditioon, koska käytetty sisällön erittely on aina osittain laadullista tutkimusta.

Laadullinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus. Tutkimuksessa pyrin ymmärtämään kohteen laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä kokonaisvaltaisesti. Samalla kuvaan lähdeaineiston sisällön olemusta, joka sisältää myös pyrkimyksen aiheen ymmärrykseen. Laadullisessa tutkimuksessa pyrin hakemaan sanallista vastausta tai käsitystä olennaisesta eli öljyonnettomuudesta. Määrällisenä tutkimuksena olen hakenut ja analysoinut ne sanomalehtien jutut, joissa *Antonio Gramscin* onnettomuutta käsiteltiin.⁸⁹

Seuraavissa taulukoissa näkyy, kuinka monessa tutkimuksen ajanjakson aikana ilmestyneissä sanomalehdissä oli yksi tai useampi juttu öljypäästöistä. Tässä tutkimuksessa juttu tarkoittaa lehden toimittajan toimittamaa selvitystä, kertomusta tai kannanottoa öljypäästöistä. Juttuihin sisältyvät myös toimituksen kautta lehtiin tulleet tekstikokonaisuudet.

Vuosi 1979	helmikuu	maaliskuu	huhtikuu	toukokuu	kesäkuu	yht.
<i>Helsingin Sanomat</i>		7	8	24		39
<i>Turun Sanomat</i>		5	7	25	4	41
<i>Kansan Uutiset</i>		4	4			8
<i>Tiedonantaja</i>		2	1	3		6
<i>Åland</i>		3	5	12	2	22
<i>Dagens Nyheter</i>		7	28	16		51
						167

Vuosi 1987	helmikuu	maaliskuu	huhtikuu	toukokuu	kesäkuu	yht.
<i>Helsingin Sanomat</i>	14	13	20	17		74
<i>Turun Sanomat</i>	17	7	11	18		53
<i>Kansan Uutiset</i>	7	2	1	1		11
<i>Tiedonantaja</i>	7	1	2			10
<i>Åland</i>	1	1	1			3
<i>Dagens Nyheter</i>	5					5
						156

⁸⁸ Suomenlahden öljyvahinko 1987 1990, 7.

⁸⁹ Ks. Kvale 1991, 67; Eskola 2001. 135–130

Median näkökantoja lähestyn niin kvantitatiivisesti, analyyttis-deskriptiivisesti kuin historiallis-kvalitatiivisesti analysoiden. Laadullisen sisältöanalyysin avulla vertailen eri ajanjaksona median luomia kuvia onnettomuudesta toisiinsa etsimällä yhtäläisyyksiä ja eroja. Tutkimus on myös tapaustutkimus. Metodina tapaustutkimus mahdollisti perehtymisen syvällisesti median eri tapoihin kuvata tankkeri *Antonio Gramscin* öljypäästöjä.

Öljykuljetusten ja ylipäättäen alusliikenteen kasvu Suomenlahdella on 1960-luvulta lähtien lisääntynyt huomattavasti ja suuren alusöljyvahingon todennäköisyys on kasvanut merkittävästi. Ison vahingon torjunta avomerellä, saaristossa, rannikolla ja rannoilla on asettanut erityisiä haasteita sekä materiaaliselle torjuntavalmiudelle että torjuntatöiden järjestämiselle ja niiden johtamisjärjestelmille. Edellä mainitut haasteet olivat olemassa molempien *Antonio Gramscin* onnettomuuksien yhteydessä. Taustatietojen saamiseksi ja mediajuttujen ymmärtämiseksi ja tulkitsemiseksi tutkimusta varten haastattelin siloisen ympäristökeskuksen henkilöistä öljyntorjunta-asiantuntijaa yli-insinööri Kalervo Jolmaa, öljyntorjujan koulutuksesta vastaavaa Jouko Pirttijärveä sekä lakimies Jouko Tuomaista. Itämerellä vallinneita jääolosuhteita selvitin haastattelemalla Ilmatieteenlaitoksen jäätutkijaa Patrick Erikssonia.

Ympäristökysymykset eivät ole mediassa esillä tasaisesti, vaan eri aiheet herättävät ajoittain kiivastakin keskustelua hallinnon, politiikan ja median piirissä. *Antonio Gramscin* öljyonnettomuus lisäsi hetkellisesti erityisesti mediassa kiinnostusta yksittäiseen ympäristökysymykseen. Koska tämä tutkimus koskee median rakentamaa kuvaa neuvostotankkerin öljypäästöstä ja torjuntatoimista, niin on perusteltua hyödyntää onnettomuuden yhteydessä syntyneiden tapahtumaketjujen vaihteluiden syiden selittämisessä amerikkalaisen Anthony Downsin julkisuuden huomiosykli-teoriaa (the issue-attention cycle).⁹⁰ Downs julkaisi ympäristöongelmien kehitysvaiheita koskevan teoriansa alun perin vuonna 1972. Teoria kuvaa sitä, kuinka Yhdysvaltain julkisuudessa yhteiskunnallisten ympäristöasioiden ongelmat nousivat julkisen kiinnostuksen kohteeksi ja miten kiinnostus haihtui.

Ympäristöuutisointiin soveltuvana Downsian teoria on sinällään selkeä analysointityökalu, koska sen avulla on mahdollista jäsentää median käyttäytymistä eli sen tapaa toimia. Ympäristöjulkisuuden huomiosyklin syntyminen ja kuoleminen on viisivaiheinen prosessi. Käynnistyäkseen se tarvitsee jonkin todellisen ongelman. Syklin alussa asiantuntijat ovat havainneet ongelman, mutta sitä ei juurikaan käsitellä tiedotusvälineissä. Ajallisesti tämä vaihe voi olla hyvinkin pitkä. Syklin toinen vaihe tuo ongelman julkisuuteen. Julkitulon jälkeen ongelmaa aletaan käsitellä yhä enemmän ja tietoisuus ongelmasta lisääntyy. Kansalaiset alkavat

⁹⁰ Ks. Gupta, Jenkins-Smith 2015, 1–12.

huolestua ja vaatia tilanteen korjaamista. Tässä vaiheessa Downsian mukaan usein uskotaan vielä optimistisesti yhteiskunnan ja valtiovallan sekä tieteen ja tekniikan kykyyn ratkaista ongelma. Syklin kolmannessa vaiheessa ongelman laaja julkinen käsittely mediassa jatkuu ja samalla havaitaan, että ongelman, esimerkiksi ympäristön saastumisen, ratkaiseminen käy todella kalliiksi. Jotta konkreettisiin ratkaisurytyksiin ryhdyttäisiin, on löydettävä vankkoja näyttöjä saatavista hyödyistä tai estettävissä olevista haitoista. Sykliensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa vaiheessa on kysymys lähinnä median vaikutuksesta yleisöön. Neljännessä vaiheessa vuorovaikutuksen luonne muuttuu. Suuri osa ihmisistä ei halua, että heitä jatkuvasti muistutetaan uhkaavasta vaarasta. Ihmiset saattavat ahdistua ja alkaa torjua uhkainformaatiota. Lisäksi ihmiset myös yksinkertaisesti kyllästyvät lukemaan, näkemään ja kuulemaan jatkuvasti saman aiheen käsittelyä eri tiedotusvälineissä, jolloin myös ympäristöongelman käsittely julkisuudessa vähenee. Uutisointisykli päättyy, kun aihe käsitellään loppuun eikä siihen liittyvää uudentyypistä ja kiinnostavaa sanottavaa enää löydy. Ympäristöjulkisuuden sykli perustuu sille, että ympäristöongelmat säilyvät tiedotusvälineissä vain niin kauan kuin niistä saadaan yleisöä kiinnostavia uutisia. Tutkimukset ympäristöongelmien käsittelystä joukkotiedotusvälineissä ja yleisön mielipiteistä joka tapauksessa kertovat Downsian teorian toteutumisesta. Viidennessä vaiheessa sykli on jo oikeastaan ohi. Syklin loppua aiheen uutisointi kuitenkin vakiintuu aiemmin vallinnutta tasoa korkeammalle ja myös aiemmin kokonaan vaietusta aiheesta julkaistaan satunnaisesti uutisia.⁹¹

Sykliteoriaa on kritisoinut esimerkiksi sosiologi Alison Anderson. Andersonin mukaan teoria ei ota huomioon riittävästi eri ympäristökysymysten erilaatuisia luonteita eikä intressiryhmien, erityisesti lähteiden asemaa julkisuuden rakentumisessa. Teoria on liian suppea ja se korostaa liikaa viestimen ja yleisön suhdetta. Lisäksi teoria jättää huomiotta mahdollisten teemojen toisiaan vahvistavan luonteen painottaessaan liikaa eri uutisaiheiden välistä kilpailua. Tämän lisäksi huomiosykli eivät varsinaisesti koske julkisen vallan ja talouselämän toimia ympäristön tilanteen korjaamiseksi.⁹² Downsian teoriaa vahvistavia ja myös sille vastakkaisia huomioita löytyy esimerkiksi Kuhika Guptan ja Hank Jenkins-Smithin laatimassa artikkelista *Anthony Downs, "Up and Down with Ecology: The 'Issue-Attention' Cycle"*.⁹³ Downsian teoriaa analyysityökaluna käyttänyt yhteiskuntatieteilijä Stanley Nealeyn on omassa tutkimuksessaan todennut, että Harrisburgin ja Tshernobylin ydinvoimalaonnettomuuksien ja niiden käynnistämien huomiosyklien vaikutukset kansalaisten mielipiteisiin noudattivat aikanaan pääpiirteissään

⁹¹ Downs 1972, 38–50; ks. myös Suhonen 1994, 27–30; Lyytimäki 2006, 181–182.

⁹² Anderson 1997, 31–32; Väliaverronen 1996, 52–53.

⁹³ Gupta, & Jenkins-Smith, 2015, 1–12.

Downsin mallia.⁹⁴ Downsin sykliteoria ei ehkä sovellukaan kaavamaisesti kaikkien median, hallinnon ja politiikan ympäristöä koskevien huomiosykliden kuvaamiseen, mutta juuri tankkeri *Antonio Gramscin* onnettomuuksien mediasykliden uutisoinnin tutkimukseen se näyttäisi soveltuvan kelpollisesti.

⁹⁴ Nealey 1983, 15–22; Suhonen 1994, 27; Lyytimäki 2006, 182.

2 Itämeren historian suurin öljypäästö vuonna 1979

Ympäristöonnettomuuksien niin kuin muidenkin onnettomuuksien uutisointiin liittyy oleellisesti tiedonkulun ongelmat ja päätöksenteon hitaus. Näiden teemojen käsitteilyllä on merkittävä osuus tämän luvun eri osissa. Tämä osa etenee siten, että ensin haetaan vastauksia kysymyksiin, milloin, mistä, millä tavalla, minkälaista tietoa karilleajoista välittyi medialle ja millä tavalla media ilmaisi kantansa? Kulkeuduttuaan pois Neuvostoliiton aluevesiltä öljysaaste sai kansainvälisen luonteen. Seuraavaksi öljyistä ympäristöongelmaa selvitän vastaamalla kysymyksiin, mikä oli median suhde öljyongelmiin, miten se kertoi siitä kansainvälisessä kontekstissa ja miksi? Oman mediakonaisuuden luvussa muodostaa öljypäästön tuhriman luonnon ennallistamisen kuvaaminen. Luonnon ennallistamiseen liittyvää ongelmallisuutta käsitellään omissa alaluvuissa vastaamalla kysymyksiin, miten onnettomuuteen liittyviä torjuntatoimia käsiteltiin julkisuudessa ja mitkä olivat ne öljyvahinkojen ehkäisyyn ja torjuntaan liittyvät käytännön toimet, joihin media kiinnitti huomiota? Media nosti öljysaasteen ohella muitakin ympäristökysymyksiä ja ympäristöpolitiikan teemoja julkisuuteen, joita käsitellään luvun loppuosassa vastaamalla kysymykseen, minkälainen kuva piirtyi suomalaisten ympäristöajatteluun ja merellisten ympäristökysymysten tilasta sen pohjalta, mitä media vuonna 1979 kirjoitti *Antonio Gramscin* öljyonnettomuudesta?

2.1 Karilleajosta tiedonsaannin vaikeuksia

Karilleajo

Media ei olisi nostanut *Antonio Gramscin* Latvian rannikolla öljysataman edustalla tapahtunutta karilleajoa julkiseen tietoisuuteen, jos haverin seurauksena ei olisi ollut alueellisesti ennennäkemättömän laaja Itämeren koskeva öljyvahinko. Karilleajo olisi ilmeisesti ollut vain yksi tapaus monien muiden samankaltaisten merionnettomuuksien joukossa. Kun onnettomuus lisäksi tapahtui Neuvostoliiton aluevesillä, niin tuskin koko tapauksesta olisi lännessä tiedetty yhtään mitään, jos onnettomuus olisi pysynyt pelkästään paikallisena ilmiönä. Neuvostoviranomaisten tapana ei yleensä ollut julkistaa öljyonnettomuuksia koskevaa tietoa, vaan ne olivat aiemmis-

takin Neuvostoliiton alueella tapahtuneista öljypäästöistä pysyneet vaitonaisina. Alueellaan tapahtuneista öljypäästöistä Neuvostoliitto oli yleisesti ottaen vaiti. Konkreettisesti neuvostoviranomaisten vaitonaisuuden kokivat suomalaiset tekniikan tutkijat Tuomo Karppinen ja Timo Aitta heti *Antonio Gramscin* onnettomuuden jälkeen. Merenkulkuhallitus tilasi kyseisiltä tutkijoilta ensimmäisen suomalaisen uhka-arvioanalyysin öljyn leviämisen ennustettavuuden selvittämiseksi. Tutkimuksesta saaduilla tiedoilla pyrittiin mahdollisten uusien öljyonnettomuuksien jälkeen arviomaan ja ennustamaan öljylautan liikkeitä Suomen rannikkoalueella. Tutkimusaineistona Karppinen ja Aitta käyttivät Merenkulkuhallitukselta saatuja vahinkotietoja vuosilta 1971–1978. Ongelmaksi muodostui kuitenkin se, että he eivät saaneet taustatiedoksi minkäänlaista tilastoitua aineistoa Neuvostoliiton Itämeren alueella aikaisemmin tapahtuneista öljypäästöistä. Puutteista huolimatta tehdystä uhka-arvioanalyysistä tuli aikanaan käyttökelpoinen väline torjuntatoimien suuntaamisessa.⁹⁵

Historiallisen Itämerta koskevan ympäristöongelman mediajulkisuuden syntyvaiheet alkoivat siitä, kun tankkeri *Antonio Gramsci* lähti 27.2.1979 Ventspilsin öljysataman laiturista kohti Ranskaa ja Le Havren satamaa 39 194 tonnin raakaöljylastissa. Alus oli merikelpoisessa kunnossa ja oikein miehitetty ja varustettu niin kuin Neuvostoliiton kauppamerenkulun säännöt sekä kansainväliset voimassa olevat määräykset edellyttivät. *Antonio Gramsci* oli uusi, vasta vuoden ikäinen, 195 metriä pitkä ja 28 metriä leveä alus, joka täydessä lastissa tarvitsi vapaasti kelluakseen yli 12 metrin meriveden syvyyden. Alus ajoi tuona kohtalokkaana päivänä karille satamaväylän eteläpuolella 11 metrin syvyydessä olevaan matalaan. *Antonio Gramscin* karilleajo oli monien yhteensattumien summa. Karilleajon seurauksena aluksen yksipohjainen runko sai niin pahoja vaurioita, että jääsohjoiseen mereen valui lyhyessä ajassa yli 5 000 tonnia raakaöljyä. Onnettomuutta virkansa puolesta tutkineen Ventspilsin satamajohtaja G.P. Sinitsin mukaan aluksen kapteeni V.A. Lavrov ja konepäällikkö L. A. Kurtsins huonon näkyvyyden vallitessa määrittivät laivan sijainnin virheellisesti aiheuttaen siten tankkerin ajautumisen satamaväylän reunassa olevaan matalaan.⁹⁶

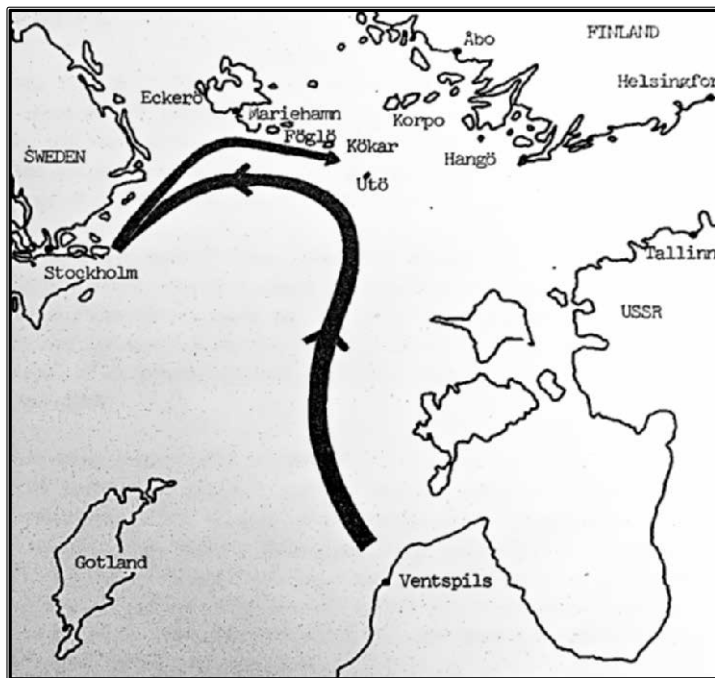
Tankkeri *Antonio Gramscin* osalta onnettomuusriskit näyttävät kulminoituneen kolmeen merkittävään osatekijään, jotka johtivat onnettomuuteen. Ensimmäinen tekijä oli huono näkyvyys satama-alueella. Toinen tekijä oli puutteelliset syvyydet tiedot öljysatama-alueesta. Kolmantena tekijänä olivat odottamattomat mutta kuitenkin merenkululle

⁹⁵ Karppinen, Aitta 1980, 19. Öljyn leviämistä ennustavat uhka-arvioanalyysit ovat nyt tietokoneella tehtyjä ja arkipäivää. Suomen öljyntorjuntaviranomaisten käyttämät mallinnukset perustuvat venäläisen professori Valentin Ovsiekin laatimiin mallinuksiin, joiden avulla pystytään kuvaamaan aiempaa paljon tarkemmin öljyn leviämistä ja ajalehtimistä vesistöissä. Ympäristöministeriön raportti 26/2011, 107.

⁹⁶ G.P. Sinitsinin vastaus: Re: Incident m/t ”*Antonio Gramsci*” 3.1.1980. U.S.S.R. Ministry of Merchant Marine, Harbour Master, Commercial Sea Port of Ventspils. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

mahdolliset sohjojääolosuhteet Ventspilsin satamaväylällä. Lähtiessään satamasta tankkeri olisi tarvinnut avukseen vahvan jääkulkukykyisen saattoaluksen. Selvästikin tilanearvio olosuhteista oli pettänyt. Aluksen lähtöön liittyvät rutiinitoiminnot eivät enää tuolloisena kohtalokkaana helmikuun 27. tiistapäivänä olleet riittävät.

Paikallinen ympäristöongelma muuttui oleellisesti, kun öljy levisi tuulten ja sohjojään mukana Suomen ja Ruotsin riesaksi. Suomalaiset tiedotusvälineet joutuivat pitkään raportoimaan puutteellisin tiedoin öljypäästöstä, sen alkuperästä, etenemisestä ja laajuudesta. Aluksi karilleajosta ja sen aiheuttamasta öljyvahingosta media sai hyvin niukasti faktatietoja, jos ollenkaan. Kuten hyvin tiedetään luonnon ekosysteemissä suvereenien valtioiden rajat ovat kirjaimellisesti veteen piirrettyjä viivoja, joista tuulen mukana ajelehtiva öljy on täysin piittaamaton. Merellä vapaasti lainehtiva öljysaaste ei kunnioittanut valtioiden aluevesirajoja. Neuvostoliitto niin kuin Suomi ja Ruotsi ajautuivat maaliskuussa 1979 tilanteeseen, josta ei edes Neuvostoliitto voinut vaieta eikä onnettomuuden salaaminen tullut enää kysymykseen. Alla oleva kartta kertoo maantieteellisessä kentässä *Antonio Gramscin* öljypäästön olemuksen, josta tuli keväällä 1979 medialle ympäristöviestinnän sisältö.



Kuva 1. Öljyn kulkema reitti vuonna 1979.⁹⁷

⁹⁷ The 1979 Baltic Oil Spill. Environmental Studies. Ministry of the Interior. Department for Environmental Protection. 1980.

Öljylautat lähtivät Ventspilsin satamasta helmikuussa, saavuttivat Tukholman saariston huhtikuussa ja sen jälkeen Ahvenanmaan saariston toukokuussa.

Tiedonjyvistä öljyisiä juttuja

Suomalaiset tiedotusvälineet joutuivat pitkään raportoimaan puutteellisin tiedoin öljypäästöistä, sen alkuperästä, etenemisestä ja laajuudesta. Aluksi karilleajosta ja sen aiheuttamasta öljyvahingosta media sai hyvin niukasti faktatietoja, jos ollenkaan. Itse asiassa Suomessa *Antonio Gramscin* haverin jälkeinen öljysaaste tuli julkiseksi vasta melkein kuukausi onnettomuuden tapahtumisesta maaliskuun 24. päivänä, kun turkulainen toimittaja Simo Pasanen uutisoi Fagerholman merivartioasemalta Yleisradion päiväkatsauksessa Saaristomerellä Utön saaresta 10 meripenikulmaa lounaaseen kelluvasta öljylautasta. Uusimmat tiedot jäihin sotkeutuneesta öljystä merivartiosto oli saanut Utön eteläpuolella liikennöivältä Viking 5 -alukselta ja merivartioston omalta ulkovartiolaiva Uiskolta. Tilannekuva öljyn osalta merivartioasemalla oli epäselvä. Pasanen haastatteleman merivartioston kapteeniluutnantti Akusti Kuivalaisen mukaan öljyn määrää ei tiedetty eikä sitäkään, kuinka laajalle alueelle öljyä oli levinnyt. Ei tiedetty myöskään, mistä öljy oli peräisin.⁹⁸

Viranomaisena haastateltu Kuivalainen kertoi Ylelle ulkovartiolaiva Uiskon otaneen yleisen käytännön mukaisesti tarvittavat näytteet öljyn alkuperän selvittämiseksi. Lisäksi Kuivalainen arveli, että kyseessä ei ollut tahallisesti aiheutettu päästö, koska öljyn määrä oli niin suuri. Ensimmäinen havaintotieto merellä jäälohkareisiin sitoutuneesta öljystä oli ajankohtaisuudellaan faktautinen ympäristöonnettomuudesta. Jotain oli tapahtunut, mutta ei oikein tiedetty mitä. Radion kymmenen minuuttia kestäneessä alueellisessa päiväkatsauksessa 24.3. öljyvahinkoa käsiteltiin lähes puolet ajasta eli yli neljä minuuttia. Seuraava arkistoituna säilynyt ääninauha on vasta viiden päivän kuluttua Päivän peili -nimisessä ajankohtaisohjelmassa.⁹⁹

Radio- ja tv-uutisten puuttuminen saattoi johtua siitä, että ääninauhoja on voitu käyttää uudelleen muiden uutisaiheiden nauhoitukseen mahdollisten onnettomuus-uutisten päälle.¹⁰⁰ Merellä ajelehtineet öljylautat eivät jääneet medialta kuitenkaan unholaan. Sanomalehdet joka tapauksessa nostivat maaliskuun 26. päivästä alkaen onnettomuuden etusivulle ykkösuutiseksi ilmeisesti toimitusteknisistä syistä vasta

⁹⁸ Laaja öljylautta havaittu Saaristomerellä 24.3.1979. Yle arkisto 5855-2.

⁹⁹ Laaja öljylautta havaittu Saaristomerellä 24.3.1979. Yle arkisto 5855-2; Hallitus on velvoittanut Merenkulkuhallituksen pikaisiin toimenpiteisiin, 29.3.1979. Yle arkisto 5856-5; ks. myös Okkonen 1986, 118.

¹⁰⁰ Laaja öljylautta havaittu Saaristomerellä 24.3.1979. Yle arkisto 5855-2; Hallitus on velvoittanut Merenkulkuhallituksen pikaisiin toimenpiteisiin, 29.3.1979. Yle arkisto 5856-5; ks. myös Okkonen 1986, 118.

kaksi päivää sen jälkeen, kun sähköinen media oli välittänyt ensi havainnot öljystä. Öljyasaaste oli selvästikin lehdistölle kiinnostava, akuutti ja dramaattinen ilmiö, joka täytti uutisarvon kriteerit.

Syntyneestä ympäristöongelmasta tuli tasavertainen uutisaihe muiden uutisjuttujen rinnalle. Polttavimpia ulkomaan uutisia sekä Suomen että Ruotsin lehdistössä olivat tuolloin keväällä 1979 Kiinan ja Neuvostoliiton harjoittama suurvaltapoliitiikka, Vietnamin sota Kiinan kanssa ja Eurooppaan sijoitettavat ydinohjukset.¹⁰¹ Kiinan ja Vietnamin rajasodalla oli heijastevaikutus myös Itämeren alueelle. *Svenska Dagbladetin* toimittaja Arne Lemberg raportoi *Turun Sanomissa* helmikuussa, että Indokiinan kriisi on saanut Ruotsin puolustusvoimat tehostamaan sotilaallista valmiuttaan. Edellisen kerran Ruotsissa sotilaallisen valmiustilan nostaminen oli tapahtunut vuonna 1968 Neuvostoliiton joukkojen miehittettyä Tšekkoslovakian. Yleisesti lehdistössä pelättiin Neuvostoliiton ja Kiinan välisen kiistan eskaloitumista.

Kansainvälisen politiikan ongelmien ohella raakaöljy ja erityisesti sen hinta oli laajasti samoihin aikoihin esillä sanomalehdistössä. Puhuttiin toisesta öljykriisistä, kun Iranin shaahin kukistuttua tammikuussa 1979 Iranin öljyntuotanto tyrehtyi. Öljystä tuli keinotteluväline ja keinotteluhinnat loivat ostohysterian. Maailman raaka-ainekaupanpörsseissä syntyi öljypula, vaikka varastot olivat öljyä väärällään.¹⁰²

Suomalaislehdistön kotimaan uutisten ytimessä oli maaliskuussa 1979 käydyt eduskuntavaalit ja sen jälkeen syntyneet hallitusneuvottelut.¹⁰³ Ruotsissa puolestaan käytiin yleistä energiapolitiittista keskustelua ydinvoiman käytön tarpeellisuudesta. Keskustelua sävytti Yhdysvalloissa maaliskuussa 1979 tapahtunut Harrisburgissa Pennsylvaniassa sijainneen Three Mile Islandin ydinvoimalaonnettomuus.¹⁰⁴ *Antonio Gramscin* karilleajon jälkeinen öljypäästö nousi näyttävyydellään vähintäänkin tasavertaiseksi uutisaiheeksi näiden isojen uutisotsikoiden rinnalle.

Aluksi lehtien toimitukset saivat viranomaisilta niukasti tapaukseen liittyvää taustainformaatiota. Lisäselvityksiä *Helsingin Sanomat* ja *Turun Sanomat* hakivat haastatteleamalla Nesteen tankkareiden päälliköitä. Haastattelu on journalistien näkyvin tiedonhankintatapa, sillä televisioon ja radioasemien uutisissa haastatellaan ihmisiä yhtä mittaa. Toimittaja Lauri Kotilainen määrittelee haastattelun helppoi-

¹⁰¹ Kansainvälisestä poliittisesta tilanteesta ks. eit. Max Jakobson: Elämme epävarmuuden aikaa kansainvälisessä politiikassa. *TS* 27.2.1979; V. Ardatovski: Pekingin vihamieliset toimet. Moskovan näkökulma. *TS* 19.4.1979.

¹⁰² Tarkka 1987, 277; Max Jakobson: Elämme epävarmuuden aikaa kansainvälisessä politiikassa. *TS* 27.2.1979; ks. myös N-liiton öljylaskuun lisää 300 miljoonaa. *TS* 3.3.1979; Klemola, Matti (Tukholma): Ruotsi pelkää energiapulaa. Iranin vallankumous ja kova talvi kurittavat jo. *HS* 15.3.1979.

¹⁰³ Kokoomus ei mene hallitukseen väkisin. Maalisvaalit 18.–19.3.1979. *TS* 3.3.1979; vrt. Oikeisto rustailee jo hallitusohjelmaa. *Tiedonantaja* 28.3.1979.

¹⁰⁴ Folkomröstning om öljan? *DN* 4.4.1979; ks. myös Harrisburgsolyckans politiska budskap. *DN* debatt 7.4.1979; Klartnes till kärnkraften. *DN* 20.4.1979.

maksi tiedonhankitavaksi, jos halutaan saada haastateltavilta yleisesti hyväksytyjä lausuntoja ja hyväksyttäviltä kuulostavia mielipiteitä.¹⁰⁵ *Helsingin Sanomien* ja *Turun Sanomien* toimittajat käyttivätkin aluksi juttujensa runkona Nesteen omistaman tankkeri *Winhan* päällikön, Henry Möllerin haastattelutietoa. Haastattelussa Möller kertoi avoimesti, kuinka tankkeri *Winha* oli tullut maaliskuun alussa, noin viikko *Antonio Gramscin* karilleajon jälkeen, Latviaan Ventspilsin satamaan, jossa se oli ohjattu redille eli sataman suulle ankkuriin. *Winha* ei ollut yksin, sillä muutkin tankkerit joutuivat odottelemaan lastausta tavallista pitempään öljylauttojen takia. Möllerin arvion mukaan tankkeri *Antonio Gramsci* oli ajanut karille kovassa lännen ja lounaan välisessä tulessa. Haastattelutietojen perusteella julkisuuteen välittyi kuva, että tuolloin kysymys oli vielä ollut paikallisesta ympäristöongelmasta. Mereen päässyttä öljyä oli havaittu jo siis viikon kuluttua karilleajon jälkeen Riianlahdella, jossa sitä oli tarttunut runsaasti jäälauttoihin.

Tilanne vain paheni maaliskuun alussa. Öljyn havaittiin ajelehtineen pohjoiseen päin ja hajautuneen laajalle alueelle.¹⁰⁶ Lehtijutuista ei selviä, miten Möllerin haastattelutieto välittyi tai välitettiin niille, joille tieto oli tarpeellinen. Jouko Nissisen mukaan tämä tapahtui vasta sen jälkeen, kun Nesteen tankkeri *Uikun* päällikkö oli 12.3. laatinut virallisen ilmoituksen öljylautoista, syntyi tilanne, jota viranomaiset eivät enää voineet sivuttaa. Ilmoitus lähetettiin Merenkulkuhallitukselle ja Rajavartiolaitoksen esikunnalle, josta se ilmoitettiin edelleen Ruotsin ja Neuvostoliiton viranomaisille.¹⁰⁷

Helsingin Sanomat selvitti Möllerin haastattelutietoihin liittyen, mikä oli Merenkulkuhallituksen arvio öljylautan aiheuttaman ongelman vakavuudesta. Tiedonhankintakeinona käytettiin edelleen haastattelua. Haastateltavaksi lehti sai Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Jan-Erik Janssonin. Saatuaan tankkeri *Uikun* päällikön lähettämän tiedonannon ajelehtivasta öljystä Jansson oli lähettänyt heti lentokoneen etsimään öljylauttaa. Kone ei kuitenkaan löytänyt merkkiäkään öljystä, ja siksi Merenkulkuhallitus ei Janssonin mukaan katsonut tarpeelliseksi ryhtyä mihinkään toimenpiteisiin.¹⁰⁸ Merenkulkuhallituksen toimettomuus ei sillä hetkellä ollut mitenkään poikkeavaa. Suomalaisten tankkereiden havainnot ajelehtivista öljylautoista eivät aiheuttaneet myöskään Ruotsissa erityisempiä reaktioita. *Dagens Nyheterissä* oleva juttu kertoi Ruotsin rannikkovartioston saaneen vastikään käyttöönsä uuden valvontalentokoneen, jonka tehtävä oli nimenomaan havaita ja paikantaa merellä ajelehtivat

¹⁰⁵ Kotilainen 2003, 139.

¹⁰⁶ Jukka Martinkari: Tankkeri *Antonio Gramscin* karilleajo todennäköinen öljyvuodon syy. *HS* 26.3.1979; Jättimäinen öljylautta ajelehtii Suomenlahdella. *TS* 26.3.1979; Öljy virtaa, tieto ei. *TS* 28.3.1979.

¹⁰⁷ Nissinen 2000, 21.

¹⁰⁸ Pääjohtaja Jan-Erik Jansson: Moitteet paikallaan. *HS* 30.3.1979.

öljylautat. Lentokoneessa oli erikoislaitteina sivulle katsova tutka sekä infrapuna-että ultraviolettiskanneri.¹⁰⁹ Jää oli kuitenkin kätkenyt ajelehtivat öljylautat tuon ajan teknologian huippuvälineiltä. Suomessa Merenkulkuhallituksen rauhallinen suhtautuminen öljyhavaintotietoihin oli osoitus lisäksi siitä, että ongelman suuruutta ei osattu vielä tuolloin kuvitella. Mediakaan ei voinut öljylautoista raportoida, koska ongelmasta ei yksinkertaisesti ollut erityistä uutisoitavaa. Öljyläiskihän oli havaittu vuosien saatossa meressä aina silloin tällöin, joten sen suurempaa huolta ei ilmeisesti nytkään ollut. Itämerelle 1970-luvulla vuosittain mereen joutuneen öljyn kokonaismäärän on arvioitu olleen peräti 40 000 tonnia. Alusonnettomuuksien aiheuttamat öljypäästöt olivat vain 10 % ja tahalliset eli öljyisen pilssi- ja pesuvesien päästöt 40 % päästöjen kokonaismäärästä.¹¹⁰

Öljyn alkuperästä ja syntyneestä öljysaasteesta syntyi median ja viranomaisten välillä vähitellen paisuva tiedonvaihto-ongelma. Taustalla ongelman ytimessä oli Neuvostoliiton suljettu tiedotuskulttuuri. Avoimuutta ei lisännyt sekään, että Neuvostoliitto oli globalisoitumaton talous ja siltä puuttui vapaaseen markkinatalouteen liittyvät avoimet vuorovaikutussuhteet.¹¹¹ Ympäristösosiologi Timo Karjalaisen mukaan ympäristöä koskevan tiedonkulun ongelmallisuutta Neuvostoliitossa leimasi *Antonio Gramscin* onnettomuuden aikaan eri ministeriöissä oleva sektorikohtainen hallinto. Kukin ministeriö tai osasto hallinnoidessaan omaa alaansa ei juuri välittänyt toisen eduista. Kukin osasto keräsi itsenäisesti vain omalle organisaatiolleen tärkeää tietoa. Yleisestikin eri hallinnon alojen yhteistyössä oli vaikeuksia, minkä on todettu olleen yksi Neuvostoliiton suuria ympäristöongelmia selittävä taustatekijä, kun ministeriöt, osastot ja teollisuuden alat keskittyivät vain oman alansa suunnitelmien toteuttamiseen. Näin kokonaisvaltaisempien ympäristötietojen kokoaminen ja samalla myös tiedon jakaminen vaikeutui. Hallinnollisen jaon aiheuttama tiedon panttaaminen jatkui Venäjällä aina 1990-luvulle asti.¹¹²

Helsingin Sanomat antoi puhevuoron huhtikuussa 1979, siis samoihin aikoihin, kun Neuvostoliiton alueelta lähtenyttä öljysaastetta jo kerättiin Tukholman saaristossa, pohjoismaisen idäntutkimuksen komitean jäsenelle, sittemmin Neuvostoliiton asiantuntijana tunnetuksi tulleelle valtiotieteen lisensiaatti Ilmari Susiluodolle. Hän analysoi artikkelissaan laajasti yleensäkin Itä-Euroopan ympäristöpulmia, joita idäntutkimuksen komitea oli silloin hiljattain käsitellyt Norjassa Bergenin kokouksessaan. Susiluodon mukaan Neuvostoliiton keskussuunnittelujärjestelmässä esiintyi sellaisia piirteitä, jotka estivät ympäristöongelmien järkevää käsittelyä. Siihen johti jo yksistään se, että ympäristöongelmien hoito jakaantui useiden ministeriöiden ja

¹⁰⁹ Nu kommer syndarna inte undan. Radar röjer oljeutsläpp. *DN* 1.2.1979.

¹¹⁰ Vataja 1979, 8.

¹¹¹ Huttunen 2003, 5; ks. myös Tiusanen 1987, 38–39.

¹¹² Karjalainen 2006, 369; Weiner 1999, 3–8; Bolotova 2005, 103–105.

komiteoiden toimialoille. Koordinaation ja keskitetyn päätöksenteon aikaansaaminen tuottivat jo lähtökohtaisesti suuria vaikeuksia. Sitä paitsi monessa tapauksessa keskusjohtoisessa järjestelmässä toisilleen vastakkaiset tuotanto- ja luonnonsuojelunäkökohdat jäivät tuotannosta vastaavien esiteltäviksi. Lisäksi paikallisten luonnonsuojelualoitteiden kulkeminen hallintoportaissa saattoi olla kohtalokkaan hidasta.¹¹³

Susiluodon näkemyksiä siitä, miten Neuvostoliiton keskussuunnittelujärjestelmä hidasti ympäristöasioiden päätöksentekoa, vahvistaa Suomen Moskovan suurlähetystöstä maaliskuun lopussa 1979 lähetetty salaiseksi luokiteltu diplomaattisanoma. Sanoman sisältö oli median ulottumattomissa tai siitä ei ainakaan mediassa keskusteltu, median ollessa aluksi täysin riippuvainen pelkästään suomalaisten viranomaisien antamasta informaatiosta. Suomalaiset joukkoviestimet eivät saaneet neuvostoliittolaisilta viranomaisilta pienintäkään vihjettä öljypäästöstä asiallisesta tiedosta puhumattakaan. Ulkoministeriöön tulleen sanoman mukaan Suomen Moskovan-lähetystö sai sattumalta luottamuksellisesta tietoa neuvostolähteestä siitä, miten neuvostoviranomaiset näkivät *Antonio Gramscin* öljypäästön ja siihen liittyvän ongelman tiedon jakamisesta. Onnettomuustiedon saavuttua Moskovaan neuvostoviranomaiset kävivät sisäistä keskustelua siitä, vaatiiko öljypäästö ilmoitusta Itämeren rannikkovaltioille. Neuvostoliitto oli vuonna 1974 allekirjoittanut kuuden muun Itämeren rantavaltion kanssa Itämeren suojelusopimuksen ja ratifioinut sen vuonna 1978. Sopimus ei ollut kuitenkaan vielä voimassa vuonna 1979, minkä takia neuvostoviranomaiset katsoivat juridiselta kannalta, että heillä ei ollut formaalista pakkoa ilmoittaa muille Itämeren alueen valtioille öljyvahingosta. Todellisuuden painoarvo toimi kuitenkin toiseen suuntaan. Lännen avoin julkisuus ja Neuvostoliiton tarve säilyttää hyvä ympäristönsuojeluintoiminta Moskovassakin lopulta voiton. Nomenklatuuran mukaan kyseessä oli Itämeren rantavaltioiden yhteinen ongelma, mikä edellytti onnettomuutta koskevan tiedon jakamista Itämeren suojelusopimuksen hengen mukaisesti.¹¹⁴ Koska *Antonio Gramscin* karilleajosta oli syntynyt tilanne, josta seurasi yleistä vaaraa meriympäristölle, oli neuvostoliittolaisten viranomaisten ryhdyttävä välittömästi suojelusopimuksessa mainittuihin erittäin yksityiskohtaisesti esitettyihin toimenpiteisiin.¹¹⁵

Pohjois-Itämerellä jäiden seassa olleet öljylautat liikkuvat, mutta median haluama uutisoinniksi soveltuva tieto ei liikkunut tai ainakin sen liike takkuili.

¹¹³ Susiluoto, Ilmari: Itä-Euroopan ympäristöpulmat. *HS* 24.4.1979; ks. myös Susiluoto 1991, 326.

¹¹⁴ Suomen suurlähetystöstä Moskovasta lähetetty salainen sanoma UM:lle 30.3.1979 klo 16.35. Antonio Gramscia koskevat asiakirjat, UM oik. os. 47/16 sal. 1979, 71.F.NL., Cd (Cd=corps diplomatic), UM arkisto.

¹¹⁵ Aniansson 1990, 230–232.

Helsingin Sanomat kiinnitti huomiota pääkirjoituksessaan siihen, että tieto öljymönjäästä ja sen liikkeistä oli kulkenut kovin verkkaisesti. *Turun Sanomat* puolestaan kysyi maaliskuun lopulla pääkirjoituksessaan öljyonnettomuuden tultua median tietoon, millainen olisi sen onnettomuuden oltava, josta lähdetäisiin ponnekkaisesti tiedottamaan. Pääkirjoituksessa viitattiin erityisesti Itämeren suojelusopimuksen velvoitteisiin ja samalla kyseenalaistettiin allekirjoittajamaiden kykyä selvittää öljyntorjuntatyöstä.¹¹⁶ Lehti kirjoitti, että ”Itämeren sopimuksessa on myös maininta yhteistyöstä torjuntatoimista, mutta lupaavalta ei näytä, jos jo tiedon välittäminen on näin jähmeää”.¹¹⁷

Pääkirjoituksessa mainittu Itämeren suojelusopimus (HELCOM) oli solmittu Helsingissä maaliskuussa 1974. Kansainvälisen politiikan hetkellisesti liennyttyä ja silloisen Itä-Saksan valtiollisen aseman uusi määrittely oli mahdollistanut sen, että seitsemän Itämeren rantavaltiota pääsivät yksimielisyyteen Itämerta koskevista suojelutoimista.¹¹⁸ Sopimuksesta tuli samalla Suomen meriympäristövahinkojen torjunnan kannalta keskeisin kansainvälinen sopimus, joka astui voimaan vuonna 1980.¹¹⁹ Itämeri-sopimus oli silloin myös luonteeltaan ainutlaatuinen, sillä se oli ensimmäinen kansainvälinen sopimus, jossa sopijaosapuolena olivat kylmän sodan aikaiset keskenään kamppailevat valtablokit.¹²⁰ Maantieteellinen sopimusala kattoi koko Itämeren vesialueen mukaan lukien aavanmeren, aluemerin sekä Kattegatin. Pieni alue Norjan rannikkoa olisi professori Aarno Voipion mukaan asiallisesti kuulunut mukaan, mutta Norja ei ollut sopimusosapuoli. Sopimuksessa määriteltiin myös Itämeren vesien valuma-alue, jolla suojelutoimet tuli toteuttaa.¹²¹ Helsingin sopimuksesta tuli myös esikuva. Barcelonassa solmittiin kaksi vuotta myöhemmin Välimeren suojelua sääntelevä sopimus vuonna 1976.¹²²

Turun Sanomien esille nostamaan huoleen valtioiden välisiin tiedonkulun ongelmiin liittyi lisäksi se, että Suomessa Merenkulkuhallituksella ei ollut katastrofitilanteita varten omaa tiedotussuunnitelmaa. Se ilmenee muun muassa Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja Reino Sandelin kolme päivää öljystä julkisuuteen tulleen uutisen jälkeen *Helsingin Sanomille* antamasta viranomaislausunnosta. Sandelin yksinkertaisesti ja lakonisesti totesi lehdelle, että Merenkulkuhallitus ei tiedota tietoonsa

¹¹⁶ Öljyn torjunta. *HS* 27.3.1979; Öljy virtaa, tieto ei. *TS* 28.3.1979.

¹¹⁷ Öljyn torjunta. *HS* 27.3.1979; Öljy virtaa, tieto ei. *TS* 28.3.1979.

¹¹⁸ Räsänen 2015, 1.

¹¹⁹ Jolma 2002, 22.

¹²⁰ Räsänen, Laakkonen 2007, 233.

¹²¹ Aniansson 1990, 230; Tuomi 1991, 59; Darst 2001, 57; Räsänen, Laakkonen 2007, 231–232.

¹²² Räsänen 2015, 1.

tulleista öljyvahingoista, koska Merenkulkuhallitukselle kuului ainoastaan öljytorjunnan toimeenpano, joka oli puolestaan laitoksen oma sisäinen asia.¹²³

Virkakoneisto piti median lisäksi myös Suomen hallituksen pimennossa öljyvahingosta. Vasta aivan maaliskuun lopussa onnettomuutta käsiteltiin ensimmäisen kerran hallituksen iltakoulussa. Hallitus moitti Merenkulkuhallitusta öljyvahinkotietojen julkistamisen nihkeydestä. Iltakoulun jälkeisenä päivänä hallituksen moitteet uutisoitiin *Turun Sanomien* ja *Helsingin Sanomien* sivuilla. *Helsingin Sanomat* kirjoitti hallituksen arvostelleen viranomaisia siitä, että hallitus sai tiedon vasta kuu-kausi sen jälkeen, kun öljyä joutui mereen ja vaikka Suomessa viranomaisilla oli ollut alustava käsitys tapahtuneesta onnettomuudesta kaksi viikkoa aiemmin.¹²⁴ Samassa lehtijutussa hallituksen iltakoulussa mukana olleet virkamiehet, Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Jan-Erik Jansson, ylijohdaja Heikki Mutttilainen, sisäministeriön pelastusosaston päällikkö Pentti Ruuhonen ja ylitarkastaja Olli Paasivirta myönsivät, että tiedonvälityksessä oli tapahtunut ”informaatiokatkos”.¹²⁵ Valtioneuvostossa ympäristöasioita hoitava kauppa- ja teollisuusministeri Eero Rantala puolestaan kertoi iltakoulun jälkeen Ylen Päivän peili ohjelmassa toimittaja Arja Laitiselle tuolloin jo mediassa yleisesti olleet havainnot öljyvahingosta. Samalla Rantala valitteli lisäksi sitä, että hän ei ole voinut ottaa aikaisemmin kantaa öljyvahinkoon, koska oli ollut virkamatkalla Irakissa juuri silloin, kun ensimmäiset uutiset öljystä olivat tulleet julkisuuteen.¹²⁶

Salaista ympäristönsuojelua

Miksi tiedonkulku takkuili? Selittäviä tekijöitä löytyy ei niinkään median tuottamasta aineistosta, vaan tutkimalla viranomaisten laatimia *Antonio Gramscin* karilleajoja koskevia asiakirjoja. Neuvostoliiton Helsingissä olevan suurlähetystön kolmas lähetystösihteeri S.V. Vinogradov pyysi saada käydä perjantaina 16.3. virka-ajan jälkeen toimistopäällikkö Holger Rotkirchin luona Suomen ulkoministeriössä.¹²⁷ Vinogradov oli diplomaatti ja hänen tehtäviinsä kuului tuolloin neuvosto-

¹²³ Torjuntatoimiin ei toistaiseksi ryhdytä. *HS* 27.3.1979; Hallitus arvosteli hidasta tiedotusta. *HS* 30.3.1979.

¹²⁴ Hallitus arvosteli hidasta tiedottamista. *HS* 30.3.1979; Raha riittää pelastustoimiin tarpeen mukaan. *TS* 30.3.1979.

¹²⁵ Hallitus arvosteli hidasta tiedottamista. *HS* 30.3.1979; Raha riittää pelastustoimiin tarpeen mukaan. *TS* 30.3.1979.

¹²⁶ Ylen Päivän peili. Toim Aimo Nikulainen. Hallitus on velvoittanut Merenkulkuhallituksen pikaisesti toimenpiteisiin, 29.3.1979. Yle arkisto 5856-5.

¹²⁷ Öljyvuoto neuvostoliittolaisesta aluksesta Ventspilsin satamassa. Muistio N:o 72, 19.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

liittolaisten viranomaisten pyrkimysten selvittäminen koskien karilleajoa ja öljypäästöä.¹²⁸

Tapaamisen yhteydessä Vinogradov kertoi neuvostoliittolaisen tankkerin saaneen ”näinä päivinä” pohjakosketuksen Ventspilsin satamassa ja valuttaneen mereen jonkin verran raakaöljyä aluksen rungon repeytyttyä. Suomen ulkoministeriön edustajan edelleen tiedusteltua, milloin onnettomuus oli sattunut, Vinogradov sanoi vain, että hän ei lähemmin tiedä karilleajon ajankohtaa eikä hän Neuvostoliiton lähetystösihteerinä myöskään osannut tarkalleen sanoa, kuinka paljon öljyä oli päässyt mereen, mutta arveli sitä olleen noin 6000 tonnia. Tuolloisen jaostopäällikkö Henry Söderholmin mukaan Vinogradovin suhtautuminen karilleajoon ja mahdolliseen öljyvahinkoon oli koko tapaamisen ajan vähättelevä ja hänestä sai lisäksi vaikutelman, että neuvostoliittolaiset viranomaiset olivat pääsemässä mereen valuneen öljyn heraksi, jos he eivät sitä jo olleet. Vinogradovin lausunnot öljysaasteesta viittaavat siihen, että Neuvostoliiton ympäristöongelmien joukossa, kuten saastuneen Länsi-Siperian tundran, Araljärven, Asovanmeren, Baikaljärven, Uralin alueen saasteiden sekä Novaja Zemljan ydinkoealueen ympäristöongelmien rinnalla Itämeren öljylautat eivät olleet suurikaan harmi tai ei niistä uskottu ainakaan missään vaiheessa muodostuvan kansainvälistä ympäristöongelmaa. Joka tapauksessa toimistopäällikkö Rotkirch lupasi saattaa öljyvuodosta saamansa tiedon Suomen Merenkulkuhallituksen öljyntorjunnasta vastaavien viranomaisten tietoon, ei siis julkisuuteen.¹²⁹

Vinogradovin poistuttua Suomen ulkoministeriöstä paikalla olleet ulkoministeriön oikeudellisen osaston virkamiehet, toimistopäällikkö Rotkirch, jaostopäällikkö Söderholm ja oikeusavustaja Koskeniemi, keskustelivat vielä samana perjantai-iltana siitä, mitä neuvostoliittolainen lähetystösihteeriksi oli oikeastaan kertonut öljypäästöistä. Avainkysymykseksi nousi: olisiko syytä öljysaasteen osalta tehdä hälytys ja samalla jakaa tieto medialle? Vinogradovin ylimielinen suhtautuminen, epämääräisten tietojen antaminen karilleajosta ja vaikutelma siitä, että neuvostoliittolaiset hallitsevat merellä olevan tilanteen, olivat suomalaisille ulkoministeriön oikeudellisen osaston virkamiehille perusteita jättää antamatta hälytys juuri sillä hetkellä. Perusteita epämääräisten öljyvahinkotietojen antamiseen medialle ei myöskään sillä hetkellä ollut varsinkaan, kun oli kyse Neuvostoliittoa koskevasta ympäristövahinkoutisoinnista. Ulkoministeriössä päätettiin kuitenkin tehdä uusi tilannearvio viikonlopun jälkeen seuraavana maanantaina.

Ulkoministeriön oikeudellisella osastolla jaostopäällikkö Söderholm laati perjantaina käytyjen keskustelujen ja muistiinpanojen perusteella yhteenvedon, joka

¹²⁸ Hill 2003, 138–139; Berridge 2010, 1.

¹²⁹ Öljyvuoto neuvostoliittolaisesta aluksesta Ventspilsin satamassa. Muistio N:o 72, 19.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Weiner 2005, 220.

silloin jaettiin hyvin suppealle piirille. Söderholm soitti kuitenkin heti maanantai-aamuna Merenkulkuhallitukseen tarkastaja Seppo Hildénille. Hildén kertoi Söderholmille, että Merenkulkuhallitus oli jo 12.3. alkaen saanut tietoja Neste Oy:n tankkilaivojen kapteeneilta Itämerellä liikkuvasta öljystä. Siis viisipäivää aikaisemmin ennen kuin tieto öljystä saapui ulkoministeriöön ja sekin neuvostoliittolaisten antamana ja peräti kaksi viikkoa aiemmin ennen kuin media alkoi uutisoida vahingosta.¹³⁰ Tiedonkulun takkuilun merkittävin syy ilmenee viranomaisten tiedottamiskulttuurin silloisesta luonteesta, joka ei sisältänyt avoimuutta eikä läpinäkyvyyttä. Avoimuuden puute nakersi suomalaisten ja neuvostoliittolaisten välistä luottamusta sekä jarrutti tiedonkulkua.

Kun median välittämistä uutisista saatiin selville, että neuvostotankkeria epäiltiin vahingon aiheuttajaksi, alkoi Suomen ulkoministeriöön tulla toimittajilta tiedusteluja, mitä Ventspilsin edustalla oikeastaan oli tapahtunut. Hallinnon ja median välille syntyi erikoislaatuinen tilanne, jossa oli epäselvää, kenelle tiedottamisvastuu oikeastaan kuului. Epäselvää tilannetta kuvaa muun muassa ulkoministeriön neuvottelevan virkamiehen Matti Cawénin laatima luottamuksellinen muistio. Cawénin mukaan lehdistö oli virka-ajan jälkeen kääntynyt hänen puoleensa ja tiedustellut, kuka ulkoministeriössä oikein vastasi öljyvahingon tiedottamisesta.¹³¹ Ulkoministeriön johtoryhmä ratkaisi ongelman niin, että pelkästään öljyonnettomuuden teknisten kysymysten raportointi medialle kuului Merenkulkuhallitukselle.¹³² Cawénin lausunto osoittaa sen, kuinka suomalainen media oli öljyn alkuperää koskevan tiedon osalta pimennossa ja viranomaisetkin olivat aluksi riippuvaisia vain Neuvostoliiton suurlähetystön onnettomuudesta antamien luottamuksellisten tietojen varassa, joita ei voinut välittää julkisuuteen.

Akuutin ympäristöongelman byrokraattinen käsittely Neuvostoliiton ja Suomen välillä käy ilmi Vinogradovin lausuntojen lisäksi myös salaisesta asiakirjasta, joka kertoo silloisen Neuvostoliiton suurlähettiläs Vladimir Stepanovin ja Suomen ulkoministeri Paavo Väyrysen keskustelusta 3.4. Tapaamisen vuoropuhelun sisällöstä ei medialle luonnollisestikaan vuotanut tiedon muruakaan. Aluksi suurlähettiläs Stepanov kiinnitti huomiota YK:hon ja pohjoismaiden ulkoministerien kokoukseen liittyviin kysymyksiin ja sen jälkeen hän otti esille Itämeren öljyvahingon. Suurlähettiläs kertoi Väyrykselle, kuinka Neuvostoliiton suurlähetystö oli viime aikoina päivittäin

¹³⁰ Itämeren öljyonnettomuus. Tiedotuksen kulusta. Muistio N:o 84, luottamuksellinen, 29.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

¹³¹ Neuvostoliittolaisentankkialuksen aiheuttamat öljyvahingot Itämerellä. Matti Cawén: Muistio, luottamuksellinen, 29.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto. Matti Cawén oli tuolloin ulkoasiainministeriön neuvotteleva virkamies.

¹³² Itämeren öljyonnettomuus. Tiedotuksen kulusta. Muistio N:o 84, luottamuksellinen, 29.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

joutunut vastaanottamaan suomalaisilta lukuisia kirjeitä ja viestejä Itämerellä ajelehtivan neuvostoliittolaisen öljynkuljetusaluksen aiheuttaman öljylautan takia. Kirjeet olivat olleet Stepanovin tulkinnan mukaan sävyiltään erittäin Neuvostoliiton vastaisia. Neuvostovastaisuus ihmetytti ja ärsytti suurlähettilästä. Suurlähettilään käsityksen mukaan Neuvostoliitto oli toiminut kaikin puolin asianmukaisesti, kuten ilmoittanut Itämeri-sopimuksen mukaisesti karilleajosta jo kaksiviikkoa sitten 16.3. Suomen ulkoministeriön oikeudelliselle osastolle. Neuvostoliittolaiset olivat myös mahdollisuuksiensa mukaan pyrkineet keräämään öljyä merestä heti onnettomuuden jälkeen, ja samalla ilmoittaneet valmiutensa auttaa suomalaisia öljyn jälkipuhdistuksessa.¹³³

Stepanovin sanoja tulkiten Neuvostoliiton lähetystö oli saanut yksilöimättömien lähettäjiä kirjeitä ja viestejä, jotka sisälsivät moitteita neuvostoliittolaisten huonosta tiedottamisesta, neuvostoliittolaisten kyvyttömyydestä hoitaa öljyntorjunta Ventspilsin satamassa sekä haluttomuudesta osallistua Suomen ja Ruotsin kanssa öljyn keräämiseen. Stepanov painotti Väyrykselle erityisesti sitä, että suomalaiset tiedotusvälineet olivat ilman parempaa käsitystä tapahtumien kulusta lietsoneet öljyvahingon yhteydessä Neuvostoliiton vastaista ilmapiiriä. Neuvostoliiton taholla ei voitu hyväksyä tilannetta tällaisenaan. Kysymyksessä oli yhteinen asia ja onnettomuuksia saattoi sattua kenelle tahansa. Ystävällismielisessä naapurimaassa ei saisi tämän kaltaista epäsovua kylvävää tilannetta syntyä. Suomalaiset tiedotusvälineet olivat hänen mielestään välittäneet jopa vääriä tietoja öljyn aiheuttamista tuhoista. Näkemyksensä perusteella Stepanov ehdotti, että Suomen viranomaiset antaisivat tiedotusvälineille selvityksen tapahtumien todellisesta kulusta. Mikäli näin ei tapahtuisi, Stepanov uhkasi taas kerran Neuvostoliiton suurlähetystön puuttuvan suomalaisen median neuvostovastaiseen uutisointiin.¹³⁴ Stepanov ärhenteli suomalaiselle medialle niin kuin hän oli tehnyt aikaisemminkin vuonna 1977.

Suomi oli tuolloin ratkonut maan historian ensimmäistä lentokonekaappausta Neuvostoliiton paineen alla. Tapahtumasarja oli alkanut heinäkuun 11.päivän iltana, kun Petroskoista Leningradiin matkalla ollut Aeroflotin matkustajakone oli kaapattu. Kone oli laskeutunut Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Kaappausdraama oli oiva esimerkki 1970-luvun ulkopoliittisesta ilmastosta. Idänsuhteiden roolia kylmän sodan ajan suomalaisessa politiikassa tutkineen Ville Pernaan mukaan Suomi asetti esimerkiksi Ruotsia hanakammin Neuvostoliiton toiveet ihmisoikeuksien edelle. Huhuja

¹³³ Neuvostoliiton suurlähettiläs Stepanovin käynti ulkoministeri Väyrysen luona 3.4.1979. Muistio n:o 213, salainen, 4.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os.71.F.NL., UM arkisto.

¹³⁴ Neuvostoliiton suurlähettiläs Stepanovin käynti ulkoministeri Väyrysen luona 3.4.1979. Muistio n:o 213, salainen 4.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os.71.F.NL., UM. arkisto.

Suomen ulkopoliittisesta riippuvuudesta lisäsi Neuvostoliiton suurlähettilään oleskelu lentokentällä. Suomi oli kuitenkin ratkaissut tilanteen itse, ilman neuvostoliittolaisten sekaantumista asiaan. Uutisissa ei ollut voitu eikä ehkä osattukaan esittää avointa pohdiskelua kaappauksesta, joten draaman uutisointi oli rajoittunut konkreettisten tapahtumien kertaamiseen. Suomalaisten rajoittuneesta uutisoinnista huolimatta Stepanov oli arvostellut suomalaista mediaa tavasta uutisoida konekaappausta.¹³⁵

Ulkoministeri Väyrysellä oli erilainen näkemys *Antonio Gramscin* onnettomuutta koskevien tietojen välittymisestä Neuvostoliitosta Suomeen. Väyrynen painotti sitä, että suomalaisella medialla oli ollut vaikeuksia välittää luotettavaa tietoa onnettomuudesta yksinkertaisesti siitä syystä, että öljyvahingosta oli aluksi saatavissa vain varsin vähän tietoa, mikä puolestaan oli johtanut median spekulatiiviseen uutisointiin. Tämä Väyrysen toteamus viittaa siihen, että suomalainen media uutisoi vain sen tiedon, joka sillä oli hallussaan. Viranomaisten raportit medialle olivat ajan hengen mukaisesti varsin myötämielisiä Neuvostoliittoa kohtaan. Median spekulatiivinen kirjoittelu koski lähinnä suomalaisten öljyntorjuntakykyä, ei Neuvostoliitosta saatua puutteellista tietoa eikä yleensääkään Neuvostoliiton toimia öljyntorjunnassa. Toisaalta Väyrynen osoitti ymmärrystä sanomalehdistölle ja sen taipumukselle liioitella myyvien otsikoiden saamiseksi. Liioittelun osalta Stepanov oli Väyrysen kanssa samaa mieltä painottaen kuitenkin sitä, että liioitteluun syyllistyi varsinkin silloin, kun uutisoinnin toisena osapuolena oli Neuvostoliitto. Tapaamisen päätteeksi Väyrynen lupasi saattaa suurlähettilään terveiset kauppa- ja teollisuusministeri Rantalalle, jonka toimipiirin öljyvahinko kuului. Ulkoasiainsihteerin Kirsti Lintosen laatima Stepanovin käyntiin liittyvä luottamuksellinen muistio lähetettiin tiedoksi myös Suomen tasavallan presidentille, pääministerille, ulkoministeriön tiedotusvastaavalle toimistopäällikkö Alec Aallolle sekä Suomen Moskovan suurlähetystöön.¹³⁶ Suomalainen media ei kuulunut muistion jakelun piiriin, joten suurlähettilään näkemyksiä ei voitu julkisuudessa käsitellä. Ulkoministeriön virkamiesten arviot neuvostoliittolaisten toimista öljyvahinkotapahtumassa jäivät julkisen sanan ulottumattomiin ilmeisen ulkopoliittisen arkaluonteisuuden vuoksi.

Muistion suppea jakelu selittyy Suomen ja Neuvostoliiton erityisellä ystävyys-suhteella. Ystävyyydestä puhuminen on kuitenkin ongelmallista. Ville Pernaan mukaan on keinotekoista puhua ystävyyydestä – puhumattakaan ystävyyssopimuksista – valtioiden, kaupunkien tai järjestöjen välillä. Ystävyys on pyyteetöntä, tasa-arvoista ja molemmin puolista. Tästä näkökulmasta tarkasteltuna Suomen ja Neuvostoliiton

¹³⁵ Perna 2008, 189–191.

¹³⁶ Neuvostoliiton suurlähettiläs Stepanovin käynti ulkoministeri Väyrysen luona 3.4.1979. Muistio n:o 213, salainen 4.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os.71.F.NL., UM arkisto.

ystävyydestä tuoksahtaa vahva palaneen käry. Ystävyys oli abstraktin käsitteen poliittista hyödyntämistä. Ystävyys ei ollut ystävyyttä vaan ystävyyspolitiikkaa.¹³⁷ Timo Vihavaisen mukaan virallinen Suomi yritti kylmän sodan aikana kaikin keinoin suojella puolueettomuuttaan. Suomi oli jäänyt toisen maailmansodan jälkeen toteutetussa Euroopan jaossa kahden rajan väliin; idän ja lännen ideologinen raja kulki Suomen ja Neuvostoliiton välissä, mutta YYA-sopimuksen määrittämänä sotilaspoliittinen raja kulki Pohjanlahdella.¹³⁸ Suomen puolueettomuudesta, Suomen ja Neuvostoliiton kylmän sodan ajan ystävyydestä olevista tulkinnoista löytyy Pernaan mukaan monia ulottuvuuksia, jotka liittyvät erityisesti siihen, mitkä olivat tulkinnat Neuvostoliiton politiikan tavoitteista Suomen suhteen. Silloiset suomalaiset päättäjät mielsivät joka tapauksessa Suomen aseman uhanalaiseksi. Asetelman seurauksena syntyi kylmän sodan aikainen ulkopoliittinen toimintamalli ja valtiollinen selviytymisstrategia: ystävyyspolitiikka. Tavanomaisissa tulkinnoissa Suomen ja Neuvostoliiton suhteissa otetaan yleensä lähtökohdaksi virallinen ulkopoliitiikka. Tämä korkeimman tason ystävyys ja naapuruus tuli aikanaan tutuksi esimerkiksi suomalaisten tiedotusvälineiden uutisvirrasta ja myöhemmin vaikkapa akateemisen historian tutkimuksen tuotoksista. Korkean politiikan tason keskeiset toimijat kuuluivat Pernaan mukaan luonnollisesti valtiojohtoon. Suomalaiselta puolelta kärkinimiä olivat presidentit J.K. Paasikivi, Urho Kekkonen ja Mauno Koivisto vanavedessään oman aikaansa ystävyyspuolueen avainministerit Ahti Karjalainen, Kalevi Sorsa ja Paavo Väyrynen. Neuvostoliittolaisia osapuolia olivat vastaavasti Josif Stalinin jälkeen maata johtaneet NKP:n pääsihteerit Nikita Hruštšov, Leonid Brežnev ja loppuvaiheiden Mihail Gorbatšov. Ystävyyttä oli neuvostojohdosta rakentamassa kauppaministeri Nikolai Patolitsev ja ulkoministeri Andrei Gromyko ja Gorbatšovin ulkoministeri Eduard Sevardnadze. Samoin tiedotusvälineiden kuin tutkimuskirjallisuudenkin henkilögalleriasta löytyvät kaikki Suomen ja Neuvostoliiton välisen ystävyyspolitiikan takuumiehet. Ystävyysuhteessa merkittävää ja erityistä oli se, että naapuruus ulottui syvälle yhteiskuntaan. Se tarkoitti paljon muutakin kuin vain virallisen ulkopoliitiikan virstanpylvästä. Korkeimmalla tasolla valtioiden johtomiehet pitivät yllä ystävyyspolitiikan kulisseja ja tuottivat samalla sivu tolkulla liturgisia tiedonantoja eli kommuniqueoita. Erityistä ystävyyspolitiikalle oli, että vuosikymmenten edetessä se ulottui korkean poliittisen tason lisäksi yhä syvemmälle suomalaiseen yhteiskuntaan.¹³⁹

Suomen ja Neuvostoliiton ystävyysuhteen ilmapiirissä Suomen ulkoministeriö yritti diplomaattisin keinoin saada neuvostoliittolaisilta oikeaa tietoa öljyvudosta

¹³⁷ Perna 2008, 178.

¹³⁸ Vihavainen 1991, 21–23.

¹³⁹ Perna 2008, 177–182, 197.

siinä onnistumatta.¹⁴⁰ Stepanovin näkemyksiä tankkeri *Antonio Gramscin* aiheuttamasta öljypäästöistä on vaikea ymmärtää muulla tavalla kuin Neuvostoliiton suurlähettilään halusta puuttua Suomen sisäisiin asioihin ja käyttää suurvallalle ominaista retoriikkaa halutessaan painostaa valtiollisesti pienempää osapuolta. Jukka Tarkan tulkinnan mukaan Suomen sisäisiin asioihin puuttumisella Neuvostoliitto osoitti haluavansa saada entistä tukevamman otteen Suomesta. Neuvostoliiton läsnäolo Suomessa olikin vahvimmillaan juuri Stepanovin suurlähettiläsaikana vuosina 1973–1979. Merellä kelluva öljysaaste ja suurlähettiläs Stepanovin näkemykset heijastivat osuvalla tavalla Suomen ja Neuvostoliiton kylmän sodan aikaista valtiollispoliittista suhdetta. Neuvostoliitto oli loukkaamattoman auktoriteetin asemassa. Presidentti Kekkonen oli esittänyt myös yleisen kansallisen toivomuksen, että Suomi kansakuntana noudattaisi tahdikkuutta ja viisasta varovaisuutta Neuvostoliiton asioita käsitellessä.¹⁴¹ Max Jakobsonin mukaan suomalaisessa julkisessa keskustelussa viisas varovaisuus muuttui usein aristeluksi, tahdikkuus liehakoinniksi ja asiallisuus kritiikitömyydeksi.¹⁴²

Onnettomuustapauksissa media muidenkin tahojen ohella alkaa etsiä syyllisiä ja selityksiä syntyneelle tapahtumalle.¹⁴³ Suomalainen journalismi noudatti vallitsevaa maan tapaa pidättyä Neuvostoliiton arvostelusta siten, että julkisuudessa kritiikin kohteeksi joutuivat pääasiassa öljyntorjunnasta vastaavat suomalaiset viranomaiset. Tiedonkulun ongelmat sanomalehdissä kulminoituivat Merenkulkuhallitukseen ja sen pääjohtajaan Jan-Erik Janssoniin sekä hänen välittömiin alaisiinsa. Heti alussa oli syntynyt tiedotusta koskeva konfliktitilanne virkamiesten ja sanomalehdistön välille. Ongelmaksi muodostui annetun informaation vähyys. Lehdistön, niin kuin Suomen hallituksenkin syytökset, tiedonkulun hitaudesta Merenkulkuhallitusta vastaan olivat perusteltuja, mutta väitteet siitä, että jotain öljyvahinkoa koskevaa tietoa olisi tahallaan salattu tai jätetty kertomatta julkisuuteen, näyttäisivät perusteettomilta. Pääjohtaja Jansson kertoi ensimmäisissä öljyvahinkoa koskevissa lehtihaastatteluissa juuri sen tiedon, minkä hän oli saanut Nesteen tankkereilta, muilta laivoilta, merivartiostolta ja ulkoministeriön oikeudelliselta osastolta.¹⁴⁴ Tilanne oli Merenkulkuhallitukselle uusi. Jansson sai tiedotusvastaavan roolin onnettomuudesta, jol-

¹⁴⁰ Ks. Itämeren öljyonnettomuus. Tiedotuksen kulusta. Muistio n:o 84, luottamuksellinen 29.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os., 71.F.NL., UM arkisto; Neuvostoliittolaisesta tankkialuksesta vuotaneen öljyn torjuntatoimenpiteet Itämerellä. Muistio n:o 88, 2.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Ahvenanmaan merivartioaseman päällikön sanoma 5.4.79, 1640. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto; Itämeren öljyvahinko. 12.4.1979. Sähkelomake 74/16 sal. 1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

¹⁴¹ Tarkka 2013, 146, 349.

¹⁴² Jakobson 2003, 152; vrt. Perna 2009, 180.

¹⁴³ Raittila 1996, 134–137.

¹⁴⁴ *HS* 30.3.1979.

laista ei ollut aiemmin Suomessa koettu ja joka oli luonteeltaan sellainen, johon merenkulusta vastaavat viranomaiset sen paremmin kuin ulkoministeriön edustajatkaan eivät olleet varautuneet.

Ympäristöonnettomuutta koskevat ensimmäiset tiedot media saa yleensä viranomaisilta. *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden jälkeen näin myös kävi. Tosin medialle tieto uhkaavasta öljykatastrofista välittyi vasta yli kolme viikkoa karilleajon jälkeen. Anthony Downsin ympäristöuutisoinnin sykliteoriaa soveltaen Itämerellä olleet öljylautat olivat aluksi vain merenkulkijoiden ja viranomaisten tiedossa. Ympäristövahinkoa ei käsitelty joukkoviestimissä, sillä joukkoviestimillä ei yksinkertaisesti ollut tietoa öljysaasteesta. Ajallisesti tämä vaihe oli hyvin pitkä. Öljy sai kulkea jäisellä merellä lähes kuukauden ajan ja noin 250 kilometrin matkan ennen kuin mustasta liejusta alettiin uutisoida mediassa. Suomessa ja Ruotsissa havainnot öljystä pysyivät salassa julkisuudelta vielä neuvostoliittolaisten viranomaisten virallisen ilmoituksen jälkeenkin lähes kaksi viikkoa onnettomuuden tapahduttua. Ensimmäiset joukkoviestimiin tulleet öljyhavainnot radio uutisoi maaliskuun 24. päivänä 1979. Lähes kuukausi öljyonnettomuuden jälkeen Downsin ympäristöuutisoinnin syklin ensimmäinen vaihe oli näin toteutunut.¹⁴⁵

2.2 Media, talvinen öljytorjunta ja suuret tankkerit

Öljytorjunnan puutteet päivänvaloon

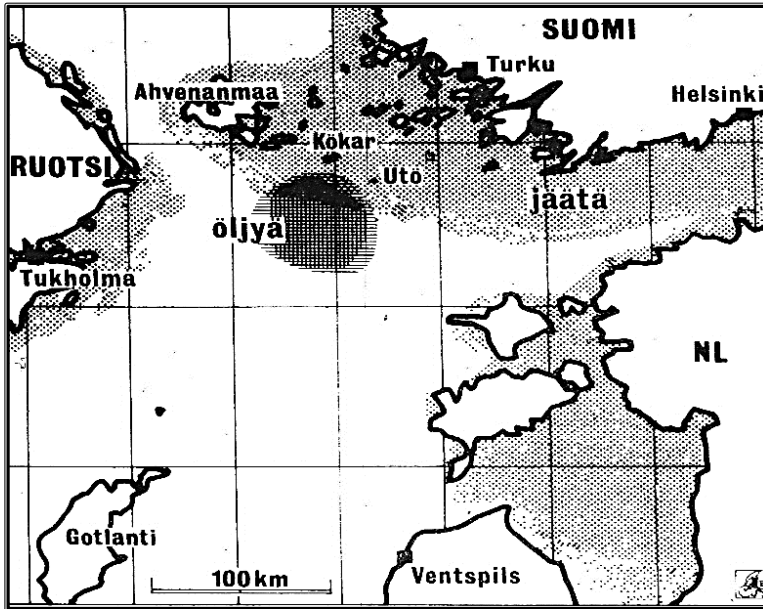
Sanomalehdistön päivittäiset etusivujen uutisotsikot, niitä täydentävät lehtikuvat, jutut ja taustoittavat artikkelit eri henkilöiden haastatteluineen öljysaasteesta näyttävät maalishuhtikuun vaihteessa olleen uutisnälkäläiselle julkiselle sanalle suorastaan tervetullut uutisaihe.¹⁴⁶ Kansalaisten ympäristötietoisuuden lisääntyminen teollistuneen yhteiskunnan luomista riskeistä 1960-luvulta lähtien vaikutti ilmeisesti siihen, että media otti ympäristöön kohdistuvat suuret onnettomuudet aiheeksi muiden merkittävien uutisten joukkoon. Katastrofiuutisten ryhmässä öljyonnettomuudet olivat tärkeitä, sillä mikä olikaan koskettavampaa uutiskuvaa kuin öljystä mustana flegmaattisesti aaltoileva meri tai mustalla, liukkaalla rantakalliolla itseään epätoivoisesti sukiva öljyinen merilintu.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Downs 1972, 39–41.

¹⁴⁶ Öljylautan suunta kohti Ruotsia. Torjuntatoimissa viivyttelyä. *Tiedonantaja* 28.3.1979; Torjuntatoimet yhä alkutekijöissään. *KU* 29.3.1979; Suomi kyvytön, *KU* 29.3.1979; Öljyä meressä. *KU* 30.3.1979; Pääjohtaja Jan-Erik Jansson: Moitteet paikallaan. *HS* 30.3.1979; Hallitukselta vaaditaan tekoja. *TS* 30.3.1979; Larmberedskapen mot oljehot är kringgärdad av byråkrati. *Åland* 31.3.1979; Tietoja öljystä ei ole salailtu. *HS* 8.4.1979; Öljyuhan opetuksia. *HS* 8.4.1979.

¹⁴⁷ Nissinen 2000, 3; Lyytimäki 2006, 178–179.

Lehtikuva on valokuvan tai piirroksen painojälki lehden sivulla, ja niitä on käytetty ja käytetään useimmiten tekstin tukena tuomaan esiin tai korostamaan viestin sanomaa. Kuvalla tuotetulla niin sanotulla todellisuusefektillä varmennetaan tekstissä kerrottu viesti todeksi. Kuva kuljettaa jutun sanomaa ja samalla se tarkastelee viestin sisällön ja sen muodon suhdetta.¹⁴⁸ *Antonio Gramscin* aiheuttamaa ympäristöongelmaa ilmentää *Helsingin Sanomissa* 28.3. julkaistu kartta, joka on tiedotusviesti ja samalla se näyttää öljysaasteen laajuuden ja paikan Suomen rannikolla.



Kuva 2. Helsingin Sanomien kartta öljysaasteen sijainnista vuonna 1979.¹⁴⁹

Kartasta näkyy ajankohtainen tilanne, kun öljyiset jäälautat ja öljyinen sohjo olivat pysähtyneet maaliskuun loppupuolella kiintojään reunaan Utöstä noin 60 kilometriä etelään. Öljysaasteesta oli tullut Suomelle iso ongelma. Öljy oli kokonaisuudessaan takertunut jäälauttojen pintoihin. Saastunut jäälauttavöyhyke oli 50–200 kilometriä pitkä, arviolta neljä miljoonaa kuutiometriä jäätä oli tahriintunut tummanruskeaan mönjään.¹⁵⁰ Viranomaiset arvioivat merellä olevan liikkeellä jo usein julkisuudessa mainitun 5000–6000 tonnin verran ympäristölle erittäin vaarallista raakaöljyä, jota etelätuuli työnsi koko ajan kohti Ahvenanmaan saaristoa.¹⁵¹ Kartan ohessa oleva

¹⁴⁸ Okkonen 1986, 262–278.

¹⁴⁹ Öljy tuli Suomen vesille *HS* 28.3.1979.

¹⁵⁰ Nissinen 2000, 21.

¹⁵¹ Pfister 1980, 5.

Helsingin Sanomien uutisartikkeli kertoo kiintojään kuitenkin toistaiseksi estävän lauttoja etenemästä saaristoon.¹⁵²

Maailman suurten vesien mittakaavassa *Antonio Gramscin* 6000 tonnin öljypäästö ei sinänsä ollut suuri, jos sitä verrataan *Torrey Canyonin* vuoden 1967 yli sadantuhannen tonnin ja *Atlantic Empressin* ja *Agean Capitanin* vuonna 1979 yhteentörmäyksestä johtuneesta lähes kolmensadantuhannen tonnin öljypäästöihin.¹⁵³ Historiallisesti Itämerellä ja varsinkin Suomen aluevesillä öljyvahinkoja on sattunut suhteellisesti vähemmän kuin maailman merillä yleensä, kun vahinkotapahtumat suhteutetaan merialueiden kuljetuksiin. Itämerellä ei myöskään ole tapahtunut yhtään kymmenien tuhansien tonnin massiivisia öljyonnettomuuksia.¹⁵⁴

Jäätilanteesta *Turun Sanomat* uutisoi huhtikuussa, kaksi viikkoa öljysaasteen julkitulon jälkeen, laajassa artikkelissaan valokuvan kera jäisen Itämeren oikullisuudesta. Artikkelin *Itämeren jäätyminen – ongelma kautta aikojen* julkaistiin lehden taloussivulla. Siinä kerrottiin niistä ongelmista ja seurauksista, joita Suomen ulkomaan kauppa kohtasi alusliikenteen takkuillessa Itämeren vahvan jääpeitteen takia.¹⁵⁵ Meriliikenne on kautta aikojen ollut tärkeää Suomelle. Käytännössä Suomi on saari, joka sijaitsee syrjässä useilta suurilta markkinoilta. Merenkulkuelinkeino on ollut ja on edelleen tärkeä Suomen teollisuudelle, kaupalle ja koko kansalle. Se on ollut merkittävä työllistäjä ja kansantulon kasvattaja.¹⁵⁶

Turun Sanomissa olleen artikkelin otsikko *Itämeren jäätyminen – ongelma kautta aikojen* viittaa kuitenkin nimenomaan tankkeri *Antonio Gramscin* karilleajo. Karilleajon aikana meriolosuhteet olivat vaikeat. Oletetusta ja odotetusta jäättömyydestä huolimatta Ventspilsin sataman edustalla oli alkuvuodesta 1979 harvaa, noin 5–10 cm:n paksua ajojäää. Kohtalaisen tuulen ja vallitsevan aallokon työntämänä ajojääät ajautuivat kasaan vasten rannikkoa muodostaen hankalan sohjopattajan, joka kellui parhaimmillaan 3–4 metrin paksuisena. Meriliikenne oli mahdollista noissa oloissa vain jäänmurtajan avustuksella tai vahvarakenteisille ja voimakastehoisille konealuksille. Onnettomuuden tapahtuma-aikana helmikuun loppupuolella 1979 Perämeri, Selkämeri, Suomenlahti, Suomenlahden suu, Ahvenanmeri ja Ruotsin itäinen rannikkoalue aina Karlskronaan asti olivat yhtenäisen jään, jääsohjon tai

¹⁵² Kiintojäää pysäytti öljyn. Muuttolinnut vaarassa. *HS* 27.3.1979.

¹⁵³ ITOPF= The International Tanker Owners Pollution Federation Limited; Atlantic Empress, West Indies 1979, Incident. < <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/atlantic-empress-west-indies-1979/> >; Exxon Valdez, Alaska, United States, 1989, Incident. < <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/exxon-valdez-alaska-united-stated-1989/> >

¹⁵⁴ Jolma 2002, 32.

¹⁵⁵ *TS* 13.3.1979; vrt. Vahtola 2005, 131.

¹⁵⁶ Noin 90 % Suomen viennistä ja noin 70 % tuonnista tapahtuu laivakuljetuksina. Österlund & Niskanen 2018, 18–20.

ajojään peitossa. Jopa Tanskan salmet sekä Kielin kanavan edusta olivat ahtojään kynsissä. Kuvaavaa tilanteelle oli, että normaalitalvena Suomen vesillä tuolloin toiminut länsisaksalainen jäänsärkijä *Hanse* oli nyt ensi kertaa lähes kymmeneen vuoteen omistajansa käytössä avustamassa Kielin kanavan meriliikennettä. Itämeren pääaltaasta oli jäätä vapaana vain Gotlannin itäpuolinen merialue Bornholmin saarelle asti. Pintaveden lämpötila vaihteli 0–0,6 celsiusasteen välillä.¹⁵⁷

Vaikeat jääolosuhteet Itämerellä eivät ole historian näkökulmasta olleet mikään uusi ilmiö. Neuvostotankkeri *Antonio Gramscin* kohdalle sattui odotettavissa olevien hankalien jääolosuhteiden takia karilleajo ja Itämeren saastuttaminen raakaöljyllä, joka kaiken muun hyvän lisäksi kavalasti painui jääsohjon alle aiheuttaen hämmennystä ja monitasoisia reaktioita Neuvostoliitossa, Ruotsissa ja Suomessa.¹⁵⁸

Öljyn liikkeen hidastuessa jääesteiden takia öljyntorjunnasta vastaaville viranomaisille jäi hetki aikaa muodostaa yleiskäsitys uhkaavasti lähestyvistä ongelmista. Taustatietojen uutisoimiseksi ja kommentoimiseksi media haastatteli asiantuntijoina lähinnä Merenkulkuhallituksen virkamiehiä. Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja Reino Sandelin kertoi maaliskuun lopulla *Turun Sanomien* haastattelussa merellä vallitsevan tilanteen olevan hyvin vakava ja ennusti ongelman muuttuvan jopa uhkaavaksi lähiviikkojen aikana. Sandelinin olettaus perustui Tukholmasta saatuun tietoon, jonka mukaan Utön eteläpuolella ollut öljysaaste oli vasta ensivaihe tulevalle katastrofille. Havaitut öljylautat olivat vain ensimmäisiä niistä öljylautoista, jotka ajelehtivat 100 kilometrin alueella Saarenmaa länsipuolella Viron rannikon ja Gotlannin välillä.¹⁵⁹

Lehdistön ykkösuutiseksi öljylautat nousivat maaliskuun loppupuolella. Joukko- viestimien vahva päivittäinen uutisointi maaliskuun loppupuolella lisäsi merkittävästi yleisön tietoisuutta olemassa olevasta ongelmasta. Läntisessä maailmassa säännöllisesti ilmestyvät painojulkaisut, erityisesti sanomalehdet, olivat kylmän sodan aikana markkinatalouden laeille alistettu teollisuustuote sekä samalla kertaa tiettyjä yhteiskunnallisia tehtäviä täyttävä älyllinen luomus. Lehtien keskeisenä tehtävänä on jokaisessa järjestelmässä ollut uutisten välittäminen niin kotimaan kuin ulkomaidenkin asioista sekä kansainvälisistä kysymyksistä. Lehti selitti, kommentoi, levitti aatteita, kritisoi ja tarjosi alustan mielipiteiden ilmaisuun.¹⁶⁰ Toimiessaan periaatteidensa mukaisesti sanomalehdet kasvattivat kansalaisten tietoisuuden lisääntymistä Itämeren öljysaasteesta ja samalla tietoisuus lisäsi huolta ympäristöstä.

¹⁵⁷ Jääkartta N:o 35/26.2.1979; Jäätutkija Erikssonin sähköpostihaastattelu 3.11.2009. (Sähköposti kirjoittajalla).

¹⁵⁸ Notini, Mattson, Lindén 1980, 3.

¹⁵⁹ Tilanne vakava. Pian uhkaava öljylautta ajautuu kohti Kōkaria. *TS* 27.3.1979; Lahtonen 2004, 117–118.

¹⁶⁰ Torvinen 1982, 8–9; ks. myös Habermas 2004, 272–273.

Tietoisuuden lisääntyessä media niin kuin kansalaisetkin alkoivat vaatia öljyvahinko-ongelman nopeaa ratkaisemista. Anthony Downsin huomiosyklieteorian toinen vaihe toteutui. Syklieteorian mukaisesti öljyongelman toisessa vaiheessa kansalaisilla oli optimistinen usko tieteen ja julkisen vallan kykyyn ratkaista päälle käyvä ongelma.¹⁶¹ *Antonio Gramscin* tapauksessa talviset olosuhteet huomioon ottaen se oli kuitenkin helpommin sanottu kuin tehty.

Yksityiskohtaista vahvistettua tietoa Itämerellä olleen ympäristöongelman synnystä, suuruudesta ja seurauksista sanomalehdistöllä oli vähän. Tavallisesti käy niin, että jos media ei saa riittävästi luotettavaa tietoa heti onnettomuuden jälkeen, alkaa se kohdistaa yhä enenevässä määrin painetta niitä kohtaan, joilla tietoa oletetaan olevan.¹⁶² Suomessa öljyntorjunnasta vastaavat toimijat joutuivat maaliskuun lopussa ja huhtikuun alkupäivinä toisen kerran julkisuuden puristukseen, kun julkisella valalla ei odotuksista ja toiveista huolimatta ollutkaan kykyä ratkaista ympäristöongelmaa. Aluksi viranomaiset olivat taistelleet joukkoviestimien kanssa tiedonkulkuun ja tiedon saantiin liittyvien ongelmien kanssa. Tiedonkulun ongelmien jälkeen joukkoviestimet kiinnittivät seuraavaksi erityistä huomiota julkisen vallan voimattomuuteen tehdä edes jotain merellä olevalle öljymönjälle. Joukkoviestimien ei tarvinnut rakentaa kuvaa Suomen öljyntorjunnan heikosta tasosta, vaan lohduttoman tilanteen kertoivat julkisen vallan edustajat itse.

Media alkoi maaliskuun lopulla ponnekkaasti selvittää viranomaisten keinoja ratkaista syntynyt ympäristövahinko. *Helsingin Sanomat* haki vastauksia haastatteleamalla Suomen silloista eturivin öljyntorjunnan asiantuntijaa diplomi-insinööri Helge Dahlströmiä, joka oli ollut johtamassa jo tankkeri *Palvan* öljypäästön torjuntatyötä Utön saaren kivikoissa vuonna 1969. Lehtihaastattelussa Dahlström totesi:

Suomen öljyntorjuntavalmius- ja kyky riittäisi hyvin tuollaisen kissankupillisen öljymäärän torjumiseen, tuhansien tonnien öljymäärä olisi jo aivan liikaa. Jos niin kävisi, että tonneittain öljyä lähestyisi rannikkoamme, emme voisi juuri muuta tehdä kuin mennä kirkkoon ja rukoilla, että tuulen suunta kääntyisi ja ajaisi mönjän pois meidän aluevesiltämme.¹⁶³

Haastattelutieto ei sinänsä ole luotettavaa tai epäluotettavaa, vaan ennen kaikkea omalla tavallaan se on informatiivista. Haastateltavalla, kuten Dahlströmillä, oli selvästi näkyvä vahva motiivi antaa öljyntorjuntakyvystä mahdollisimman synkkä kuva. Haastattelussa annettujen tietojen tulkinnassa on muutenkin useimmiten otettava

¹⁶¹ Downs 1972, 39–41.

¹⁶² Raittila 1996, 13, 17, 55.

¹⁶³ Jukka Martinkari: Tankkeri *Antonio Gramscin* karilleajo todennäköinen öljyvuodon syy. *HS* 26.3.1979.

huomioon, että haastateltava puhuu itseään koskevassa asiassa, kuten tässäkin tapauksessa.¹⁶⁴ *Helsingin Sanomien* saama haastattelutieto Suomen öljyntorjuntavalmiudesta saattoi olla joko jälkiviisautta Merenkulkuhallituksen vaatimattomista toimenpiteistä öljyntorjuntakysymyksissä tai vakava vetoamus öljyteollisuuden ja poliittisten päätöksentekijöiden suuntaan kohdistaa resursseja öljyvahinkojen torjuntaan.

Aamulehden toimittajalle Unto Lahtoselle antamassaan haastattelussa Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja Reino Sandelin oli Dahlströmin kanssa samoilla linjoilla Itämeren öljytilanteesta maaliskuun lopussa. Sandelin käytti Dahlströmin tapaan kansanomaista ilmaisua torjuntatöiden onnistumisesta. Ylitarkastajan käsityksen mukaan Suomen öljyntorjujat saattoivat toistaiseksi vain seistä kädet taskussa ja seurata, miten saaste liikkui jäiden seassa, sillä konkreettisiin torjuntatöihin jäisellä merellä ei pystyttäisi.¹⁶⁵ Ylen päiväkatsouksessa toimittaja Markku Salon haastattelemana Sandelin kuvaili nyt vakavoituneena ja ilman kielikuvia tilanteen olevan merellä lohduton. Kysymys ei ollut pelkästään ajalehtivista öljylautoista, vaan sohjoon imeytyneestä öljystä, minkä takia puhdistustyö tulisi olemaan vaikeaa. Öljyä oli tuloksetta yritetty myös imeyttää turpeeseen.¹⁶⁶ Kaikilta viranomaisilta Sandelin edellytti ripeitä yhteisiä toimia ja selkeitä päätöksiä siitä, miten tulevista torjuntatöistä selvittää. Eri hallinnonhaarojen välillä mahdollisesti olevat byrokraattiset rakenteet tai raha eivät saisi olla joustavan toiminnan esteenä.¹⁶⁷

Samassa tahdissa Dahlströmin ja Sandelinin kanssa marssi Merenkulkuhallituksen ylijohdaja Heikki Muttilainen. *Turun Sanomien* haastattelussa Muttilainen katsoi Suomen öljyvahinkojen torjuntakyvyn olevan varsin heikon, hurraamista ei ollut miltään osin. Muttilainen kertoi Merenkulkuhallituksen saaneen öljyntorjuntakalustohankintoihin vuodessa naurettavat puoli miljoonaa markkaa. Vaikka Suomi olisi investoinut torjuntakalustoon nykyistä huomattavasti enemmän, niin öljyntorjuntavalmius ei Muttilaisen arvioimana olisi sen hetkistä parempi, sillä torjuntatekniikka oli yhä aivan lapsenkengissään. Lohduttomana Muttilainen vielä totesi, että öljyn keräämiseksi jäämassoista ei tunneta edes huonoa menetelmää.¹⁶⁸ Voimattomia oltiin etenkin talviaikaan tapahtuneen öljyonnettomuuden edessä. Näin siitäkkin huolimatta, että Suomen laivanrakennusteollisuudella oli jo kauan ollut korkeatasoinen tietämys jääolosuhteisiin tarkoitettujen alusjärjestelmien rakentamisesta, mutta sitä taitoa ei ollut investoitu talviolosuhteisiin sopivan öljyntorjuntakaluston aikaansaamiseksi.¹⁶⁹ Kehitystyön ponttimiksi tarvittiin näköjään iso öljyvahinko talvisissa olosuhteissa.

¹⁶⁴ Okkonen 1986, 151; Vuorio 2009, 16–17.

¹⁶⁵ Lahtonen 2004, 118.

¹⁶⁶ Sopivaa menetelmää öljyn torjumiseksi ei ole keksitty. Ylen päiväkatsoaus 29.3.1979. Yle arkisto 5856-3.

¹⁶⁷ Lahtonen 2004, 118.

¹⁶⁸ Parannus luvassa heikkoon öljyntorjuntavalmiuteen. *TS* 8.5.1979.

¹⁶⁹ Rinne 2004, 12–19.

Turun Sanomien haastattelussa Muttilainen kertoi edelleen, että Suomen öljyntorjuntakyky oli vaikea verrata muuhun maailmaan, sillä materiaalin ja henkilöstön osalta eroja maittain oli paljon. Esimerkiksi isoilla öljyjalostamoilla, kuten Nesteelläkin omilla alueillaan, oli erinomainen öljyntorjuntavalmius. Maailmalta löytyi myös maita, joilla ei ollut minkäänlaisia edellytyksiä siivota öljypäästöjä. Ruotsinkaan tilanne ei ollut Muttilaisen kertomana juuri Suomea parempi. Vaikka naapurimaistamme Ruotsi oli investoinut öljyvahinkojen torjuntaan vuosittain monin kerlaisesti enemmän varoja kuin Suomi, niin siltäkään ei löytynyt keinoja torjua öljyä talvisissa jääolosuhteissa.¹⁷⁰ Vuonna 1974 allekirjoitettu Itämeren suojelusopimus edellytti Suomen kykenevän keräämään öljyä merestä kymmenen päivän aikana avomerellä 10 000 tonnia. Tankkeri *Antonio Gramscin* onnettomuuden aikaan Suomen torjuntakalustolla pystyttiin viranomaisten arvioiden mukaan hyvän sään vallitessa torjumaan sisäsaaristossa vain kymmenen tonnia öljyä – torjuntavalmiudessa piili laskennallisesti siis satakertainen vaje.¹⁷¹

Akuuttia öljyongelmaa kommentoi myös Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Jan-Erik Jansson. Hän kertoi yleisradion Päivän peili -ohjelmassa maaliskuun huhtikuun vaihteessa oman karun arvionsa öljyasaastetilanteesta Itämerellä: ”Öljystä on mahdollista poistaa vain osa. Onnettomuus osoittaa, että öljyntorjuntavalmius on liian pieni. Itämeren rantavaltioiden on tehostettava yhteistyötä”.¹⁷² Samaisessa radio-ohjelmassa Jansson toi avoimesti esiin myös näkemyksensä Merenkulkuhallituksen sopeutuksesta öljyntorjunnan vastuuvirastoksi. Janssonin mukaan hänen virastonsa ei ollut mitenkään oikea tai sopiva öljyvahinkojen vastuujärjestelmä, vaan vastuu olisi pitänyt siirtää aikoja sitten vaikkapa ympäristönsuojelusta vastaavalle hallinnolle. Merenkulkuhallituksella oli kyllä laivoja, mutta ne eivät sopineet öljynkeruuseen ja öljyvahinkoja hoitavia asiantuntijahenkilöitäkin sillä palveluksessaan oli vain kaksi insinööriä. Jansson ilmoitti haastattelussaan ikään kuin lohdutuksen sanoina suomalaisille, että talvinen öljyntorjuntakalusto ja henkilöresurssit olivat yhtä vaatimattomat muillakin Itämeren rantavaltioilla. Omalta osaltaan riittämättömän materiaalitilanteen parantamiseksi Merenkulkuhallitus oli Janssonin sanoin jo pitkään toivonut määrärahoja torjuntakaluston hankintaan.¹⁷³

Luonnonsuojelijat saivat niin ikään äänensä kuuluviin suomalaisessa mediassa. Varsinkin vasemmistopuolueita edustavat *Kansan Uutiset* ja *Tiedonantaja* tuntuvat uutisoinnissaan kallistuneen ympäristöjärjestöjen kannalle ja suurpääomaa vas-

¹⁷⁰ Parannus luvassa heikkoon öljyntorjuntavalmiuteen. *TS* 8.5.1979.

¹⁷¹ Lahtonen 2004, 118–119.

¹⁷² Itämeren öljyvahinko opetti varautumaan katastrofeihin myös Suomessa. Päivän peili 2.4.1979. Yle arkisto 5856-13.

¹⁷³ Hallitus on velvoittanut Merenkulkuhallituksen pikaisesti toimenpiteisiin. Päivän peili 29.3.1979. Yle arkisto 5856-5. Itämeren öljyvahinko opetti varautumaan katastrofeihin myös Suomessa. Päivän peili 2.4.1979. Yle arkisto 5856-13.

taan.¹⁷⁴ *Kansan Uutisten* haastattelussa luonnonsuojeluliiton pääsihteeri Joutsamo ruoti kauppa- ja teollisuusministeriötä, joka edusti hänen silmissään öljyteollisuuden suurpääomaa ja oli myös vastuussa öljyntorjuntakyvyn laiminlyönneistä. *Tiedonantaja* haastatteli puolestaan Suomen luonnonsuojeluliiton puheenjohtaja Rauno Ruuhijärveä. Lehti kysyi häneltä aivan maaliskuun lopulla kuukausi onnettomuuden jälkeen: ”Suomenlahden onnettomuudesta on tiedetty jo viikkoja ja siitä on puhuttu paljon, mutta kuinka on tekojen laita”? Ruuhijärven mukaan luonnonsuojeluliitto oli kiinnittänyt erityistä huomiota koko 1970-luvun ajan viranomaisten erittäin huonoon valmiuteen kerätä öljysaastetta merestä. *Tiedonantajan* haastattelussa Ruuhijärvi kertoi luonnonsuojelijoiden välittäneen huolestumisensa useita kertoja päättäjille, mutta julkituodusta huolestumisesta huolimatta Suomella ei ollut vielääkään soveltuvaa öljyntorjuntakalustoa eikä torjuntasuunnitelmia öljyvahinkojen varalta. Utön saaren eteläpuolella kelluvan öljyn kaltaisiin tilanteisiin eivät Ruuhijärven mukaan viranomaiset olleet ylipäättäänkään varautuneet.¹⁷⁵

Ruuhijärven julkisuuteen antaman näkemyksen mukaan Itämeren maiden konferensseista ja sopimuksista huolimatta suomalaisten viranomaisten yhteydet ja yhteydenotot muiden maiden viranomaisiin olivat osoittautuneet *Antonio Gramscin* tapauksessa varsin vähäisiksi. Erityisesti yhteydet Neuvostoliittoon tuntuivat lähimain olemattomilta. Ruotsiinkin päin oli saatu kontakti vasta jokin päivä sitten. Ruuhijärvellä ja *Tiedonantaja*-lehdellä ei näytä olleen kokonaiskuvaa öljysaastetta koskevan tiedonkulun portaista tai niistä ei ideologisista syistä haluttu kertoa. Suomalaiset, neuvostoliittolaiset sekä ruotsalaiset olivat käyneet sekä mediassa, diplomaatti- että viranomaistasolla vuoropuhelua öljyonnettomuudesta yli viikon ajan ennen kuin *Tiedonantajan* haastattelu julkaistiin.¹⁷⁶

Öljyntorjunnan järjestelyn ongelmallisuutta Suomessa 1970- ja 1980-luvuilla kuvasi vuonna 2015 tehdyssä haastattelussa silloinen Suomen ympäristökeskuksen yli-insinööri Kalervo Jolma. Hänen arvionsa mukaan ei mikään virasto tai laitos virkamiehistä puhumattakaan halunnut ottaa vastuulleen vaikeasti hallittavaa ja julkisuuden mielenkiinnon herkästi syyttävää öljyntorjuntaa. Kiinnostusta näytti riittävän ainoastaan ympäristön tilaa koskeviin tutkimuksiin.¹⁷⁷ Jolman näkemyksen öljyntorjunnan silloisista organisatorisista ongelmista vahvistaa Janssonin, Sandelinin, Dahlströmin ja Muttilaisen medialle antamat haastattelut. Lausunnoillaan viranomaiset siten auliisti myönsivät ratkaisua odottaville suomalaisille, että ratkaisua ei ollut tulossa. Samaan hengenvetoon he kuitenkin väistivät vastuun syyttämällä auttamattoman puutteellisia resursseja.

¹⁷⁴ Suurpääoma saastuttaa. *Tiedonantaja* 9.4.1979.

¹⁷⁵ Torjuntavalmius lähellä nollaa. Päivän kysymys. *Tiedonantaja* 30.3.1979.

¹⁷⁶ Nissinen 2000, 21.

¹⁷⁷ Jolman haastattelu SYKE:ssa 7.4.2015. (Tallenne tekijän hallussa).

Media ei kuitenkaan päästänyt viranomaisia helpolla, vaan se alkoi saatujen selitysten perusteella ryöpytellä julkisen vallan edustajia kyvyttömyydestä ratkaista merellistä ympäristöä uhkaavaa saasteongelmaa.¹⁷⁸ Utistekstien ohella sanomalehdet käyttivät pilapiirrosten voimaa arvostellessaan viranomaisia öljyntorjuntakyvyn kehittämisen laiminlyönneistä. Pilapiirros on tarkoituksellisesti liioiteltu kuva, joka visuaalisen satiirin, kritiikin, huumorin ja ivan avulla nostaa julkiseen keskustelun foorumille jokin ajankohtainen asia. *Turun Sanomien* hätkähdyttävää, sormella osoittelevaa ja sarkastista pilapiirrosta 28.3.1979 ei yhdenkään lukijan ollut vaikea tulkita sen suhteen, millaiseksi tilanne oli kehittymässä Itämeren öljyvahinkoalueella.



Kuva 3. Itämeren neidon kevätlook 1979.¹⁷⁹

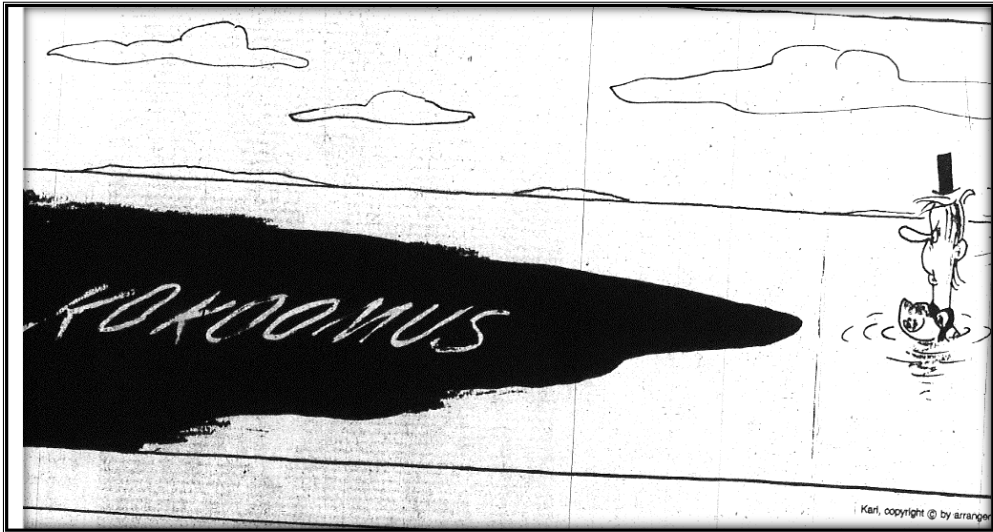
Kuvan alareunassa näkyy jäälohkareiden päällä oleva öljyn saastuttama kala, ja muuttomatkaltaan palannut mustan mönjän tahrима merilintu. Itämeren meriluonto oli uhattuna. Kuvan keskellä oleva musta merenneito on jotain aivan muuta kuin merenneidoilla yleensä ymmärretään. Merenneitohan kuvataan tyypillisesti kauniiksi, siroksi, pitkähiuksiseksi naiseksi, joka elää vedessä ja hengittää sen alla yhtä

¹⁷⁸ Ks. esim. Öljylautan suunta kohti Ruotsia. Torjuntatoimissa viivyttelyä. *Tiedonantaja* 28.3.1979; Torjuntatoimet yhä alkutekijöissään. *KU* 29.3.1979; Suomi kyvytön. *KU* 29.3.1979; Öljyä meressä. *KU* 30.3.1979; Pääjohtaja Jan-Erik Jansson: Moitteet paikallaan. *HS* 30.3.1979; Hallitukselta vaaditaan tekoja. *TS* 30.3.1979; Larmberedskapen mot oljehot är kringgärdad av byråkrati. *Åland* 31.3.1979; Tietoja öljystä ei ole salailtu. *HS* 8.4.1979; Öljyhan opetuksia. *HS* 8.4.1979.

¹⁷⁹ Pilapiirros *TS* 28.3.1979.

hyvin kuin ilmassa. Öljy oli muuttanut neitosen elinympäristön toivottomaksi. Huomionarvoista on, että kuva ei kuitenkaan kerro, mistä öljysaaste oli lähtöisin, vaikka öljyvahingon aiheuttajasta ei enää ollut epäilystä. Lehdistön syyttävä sormi ei aina-kaan suorasanaisesti osoitellut suureen itäiseen naapuriimme.

Sen sijaan *Antonio Gramscin* öljypäästö linkitettiin mediassa merenneidon ohella myös Suomen ajankohtaiseen sisäpoliittiseen tilanteeseen. Suomessa käytiin parhaillaan hallitusneuvotteluja 18.–19.3. pidettyjen eduskuntavaalien jälkeen, ja *Helsingin Sanomat* esitti hallitustunnustelijoille vaatimuksen, että puolueet sisällyttäisivät seuraavaan hallitusohjelmaan öljyntorjuntavalmiutta käsittelevän politiikkaohjelman. Uusi Mauno Koiviston johtama punamultahallitus nimitettiin 26.5.1979. Vaaleissa ei-sosialistiset puolueet olivat saaneet enemmistön eduskuntaan, mutta uudessa hallituksessa porvaririntaman voitto ei oikeastaan merkinnyt muuta kuin, että edellisen hallituksen pääministeri Kalevi Sorsa jäi uuden hallituksen ulkopuolelle. *Helsingin Sanomien* pilapiirtäjä Kari tarttuikin täkyyn ja kytki *Antonio Gramscista* valuneen ja rantautumassa olevan öljyn kokoomuksen ja Kalevi Sorsan poliittiseen mittelöön. Poliittinen pilapiirros on pilapiirroksia tutkineen Marja Ylösen mukaan komiikan keinoin kriittinen kannanotto kuvan kohdetta kohtaan. Piirros puolustaa omaa maailmankatsomustaan ja sen edustajia nauramalla niille, joilla on erilainen ajatusmaailma. Piirros katsoo asiaa vain yhdestä näkökulmasta, omastaan.¹⁸⁰



Kuva 4. Kokoomus ja Sorsa. Pääministeri Sorsa ui vielä avovedessä ja voimissaan yrittäen häätellä lähestyvää öljykaappuun kietoutunutta kokoomusta takaisin sinne mistä oli tullutkin.¹⁸¹

¹⁸⁰ Ylönen 2001, 17.

¹⁸¹ Pilakuva *HS* 31.3.1979.

Karin piirtämä kuva on erinomainen esimerkki oman aikansa ajankohtaisesta ilmiöstä, jossa piirtäjä on antanut *Antonio Gramscin* öljypäästölle poliittisen merkityksen kuvaamaan eduskuntavaalien tulosten aiheuttamaa uhkaa Kalevi Sorsan asemalle Kokoomuksen noustessa sosiaalidemokraattien haastajaksi.

Keväällä 1979 julkinen asetelma oli tavallaan lukkiutunut. Sanomalehdistö jatkoi kritiikkiään. Suomalaiset viranomaiset puolestaan olivat voimattomia ympäristöongelman edessä. Toisaalta voidaan kysyä, miksi medialle samoin kuin julkiselle vallalle tarvittiin *Antonio Gramscin* onnettomuus, ennen kuin ne kiinnittivät julkista huomiota öljyntorjuntakyvyssä oleviin puutteisiin, jotka selvästikin olivat tiedossa ja jotka sitten paljastuivat onnettomalla tavalla kevättalvella 1979. Julkista painetta öljyntorjuntakyvyn parantamiseen ei aikaisemmin luotu ilmeisesti siitä syystä, että tankkereiden onnettomuuksia ja niiden jälkeisiä seuraamuksia ei osattu odottaa eikä niihin myöskään osattu varautua, vaikka onnettomuusriski Itämerellä oli kaiken aikaa lisääntyneen alusliikenteen takia ollut olemassa. Suomalaisen median passiivisuus käsitellä öljyntorjuntakyvyssä olleita puutteita viittaa myös siihen, että tankkereiden *Palvan* ja *Raphaelin* onnettomuudet Suomenlahdella vuonna 1969 olivat toimituksissa jääneet unholaan. Ympäristöongelmat olivat 1970-luvun alun heräämisen jälkeen painuneet pois julkisuuden kirkkaimmasta valokeilasta. Vähänkin pitempi tauko vakavammilta ympäristöonnettomuuksilta näytti herpaannuttaneen tiedotusvälineet niin kuin viranomaisetkin ympäristöongelmien mahdollisuuksista.¹⁸²

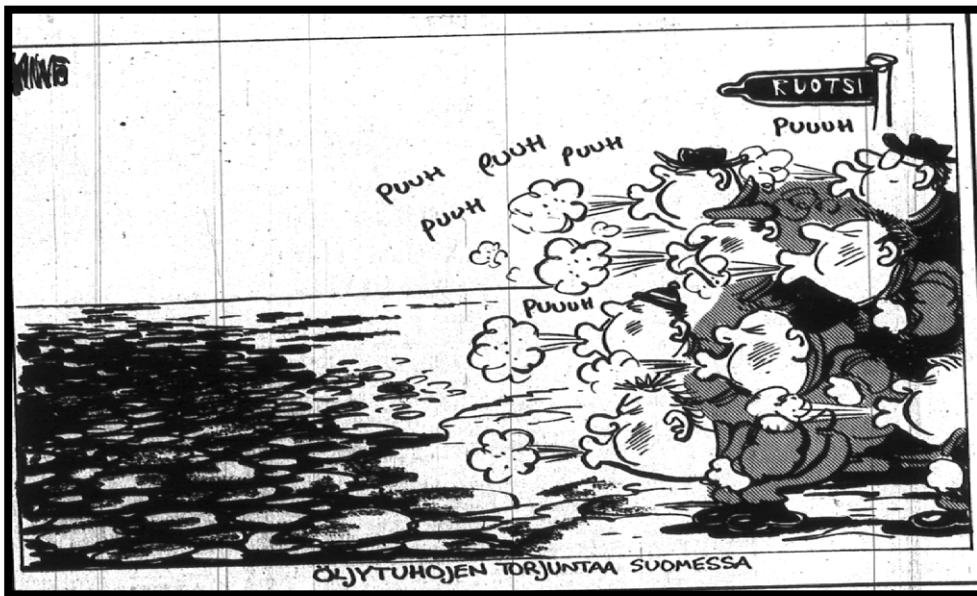
Huhtikuun alkupäivinä tuulen puhaltaminen idästä oli suomalaisille öljyntorjuntaviranomaisille kuin huonosti salatun toiveen täyttymys. Suomalaisen viranomaisten julkisuuteen antamista tuulilausunnoista sanomalehdistö rakensi oman kuvansa Suomen silloisesta öljyntorjuntakyvystä – Suomen öljyntorjunta oli pelkästään tuulten armoilla. Riittävää öljyntorjuntakalustoa ei ollut, eikä sitä voitu saada mistään muualtakaan. Ei ihme, että media nosti tuolloin julkisen keskustelun areenalle Suomen ympäristönsuojelun hallinnon rakenteissa piilevän konkreettisen puutteen, josta se oli uutisoinut toistaiseksi vain viranomaisten antamien lausuntojen pohjalta, nimittäin riittävän öljyntorjuntavalmiuden ja -kaluston puuttumisen.

Itämeren isot tankkerit – ongelma vai etu?

Media jakoi Suomen öljyntorjunnasta vastaavien viranomaisten lausuntojen perusteella öljyntorjuntatoimenpiteet eri kategorioihin. Ensin salailtiin tietoja, sitten seistiin kädet taskussa ja ihmeteltiin. Seuraavaksi mentiin kirkkoon ja rukoiltiin tuulen suunnan muuttumisen puolesta. Lehdistö poimi viranomaisten lausunnoista sensaatiohakuisesti uutislööppejä, jotka kuitenkin sisälsivät vahvan vetoituksen öljyn-

¹⁸² Haila & Jokinen 2001, 33–34; ks. myös Lyytimäki 2006, 171–175.

torjuntakyvyn kehittämisen puolesta. Kirjoitettujen uutisten rinnalla, sanomaansa vahvistaakseen, sanomalehdistö käytti pilapiirroksen voimaa kuvaamaan Suomen öljyntorjunnan rakennetta.



Kuva 5. Öljytuhojen torjuntaa Suomessa.¹⁸³

Pilapiirros oli viesti valtion virkamiesten lisäksi mahdollisesti myös valtion omistamalle Neste Oy:lle, joka oli juuri ostanut melkoisin sijoituksin kolme yli 255 000 tonnin supertankkeria, *Jurmon*, *Jaarlin* ja *Jatulin*, joista kukin oli siten vetoisuudeltaan kuusi kertaa suurempi kuin *Antonio Gramsci*. Jo pelkästään uusien tankkereiden vuoksi olisi lehdistön vaatimuksesta kasvatettava mahdollisuuksia torjua öljyn kuljetuksiin sisältyviä vahinkovaaroja.¹⁸⁴ Neste Oy kuitenkin tarkasteli supertankkereiden hankintaa ensisijaisesti taloudellisesta näkökulmasta. Eräässä huhtikuun alun *Turun Sanomien* taloussivun artikkelissa Nesteen edustaja vakuutti hankittujen supertankkereiden olevan teknisesti kaikilta osin huippuluokkaa. Uudella tekniikalla varustettujen alusten aiheuttamat öljyvahingot olisivat jokseenkin epätodennäköisiä. Nesteellä oli ollut samat perusteet jo kymmenen vuotta aikaisemmin, kun yhtiö

¹⁸³ Pilapiirros *TS* 31.3.1979.

¹⁸⁴ Tankkerit olivat yli 340 metriä pitkiä, 52 metriä leveitä ja syväykseltään yli 20 metriä, Kuisma 1997, 555.

hankki silloiset supertankkerit *Enskerin* ja *Tiiskerin* öljykuljetuksiin Lähi-Idästä.¹⁸⁵ Vaikka *Jurmo*, *Jaarli* ja *Jatuli* olivat Suomen suurimmat laivat, ne eivät Nesteen *Turun Sanomille* antamien tietojen mukaan olleet kuitenkaan poikkeuksellinen näky Itämerellä. Yhtiöstä kerrottiin lehdelle, että yhtä suuria aluksia oli käynyt aikaisemminkin Porvoon Sköldvikin öljysatamassa ja että vierasmaalaisilla supertankkereilla oli tuotu jo neljä vuotta Persianlahdelta peräisin olevaa raakaöljyä Suomeen jalostettavaksi.¹⁸⁶ Suomi oli 1950-luvulta alkaen mukana öljyyn perustuvan taloudellisen toiminnan kehityskaaressa. Teollista tuotantoa voitiin laajentaa ja monipuolistaa öljyllä tuotetun energian avulla.¹⁸⁷ *Turun Sanomissa* ollut tankkereista kertova artikkeli näyttäytyykin Nesteen perusteluna alushankinnoille ja niiden merkityksestä Suomen kansantalouteen.

Harva suomalainen ilmeisesti osasi tuolloin kuvitella, miten kietoutunut Suomi oli öljyyn. Monelle tavalliselle ihmiselle öljy tarkoitti auton moottorin huollon yhteydessä vaihdettavaa voiteluainetta. Jollekin toiselle öljystä tuli mieleen oliiviöljy ja ruuanlaitto, ja monet tiesivät, että muoveja valmistettiin öljystä. Öljy oli kuitenkin 1970-luvulla maailman suurin ja tärkein energianlähde ja teollistuneiden yhteiskuntien perusedellytys, kuten se on yhä tänä päivänäkin. Öljy on energiasisällöltään uskomattoman tiivis, monikäyttöinen ja kätevässä muodossa oleva energian lähde. Sitä ei nähty silloisessa volyymissaan voitavan korvata millään. Öljyllä oli maailman tärkein strategisen luonnonvaran status.¹⁸⁸

Myös Suomi oli riippuvainen öljystä. Historioitsija Markku Kuisman mukaan tankkereiden *Jurmon*, *Jaarlin* ja *Jatulin* hankinta oli jatkumo sille kehitykselle, josta Suomen öljyhuolto oli lähtenyt 1950-luvulta. Suomen öljyhuolto oli silloin sidoksissa muutaman vuoden ajan Neuvostoliiton omistamiin yhtiöihin, jotka toteuttivat oman etunsa mukaista kauppapolitiikkaa. Varmistaakseen oman öljyhuoltonsa ja saadakseen vahvan kilpailuaseman ulkomaalaisia, myös muitakin kuin neuvostoliittolaisia, yhtiöitä vastaan suomalaiset saivat oman öljy-yhtiön eli Neste Oy:n vuonna 1948. Tärkeäksi alkuvaiheen toiminnan tavoitteeksi Neste Oy asetti myös raakaöljyn jalostamisen Suomessa. Suomen ensimmäinen jalostamo valmistui Naantaliin vuonna 1957 ja jo seuraavana täytenä toimintavuonna 1958 Naantali pystyi jalostamaan vajaat miljoonaa tonnia raakaöljyä. Taloudellisen kehityksen rattaat vaativat lisää öljynjalostuskapasiteettia. Uusi öljyjalostamo valmistui vuonna 1966 Porvoon

¹⁸⁵ Mitä ja miksi. Tankkialus Tiiskeri saapunut ensimmäistä kertaa Sköldvikiin. Toimittajat Seppo Härkönen ja Jukka Pakkinen. Ylen Elävä arkisto 21.5.1970. < <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/nesteen-supertankkeri-saapui-skoldvikiin-vas-tatuudessa> >. [30.10.2015]; vrt. Räsänen 2015,40–41.

¹⁸⁶ Öljystä tulee 80 prosenttia omilla laivoilla. *TS* 8.4.1979; Nesteen suuret liikenteeseen. *TS* 11.5.1979.

¹⁸⁷ Viita 1993, 46–47.

¹⁸⁸ Klare 2005, x–xi; Partanen & Paloheimo & Waris 2013, 15.

Sköldvikiin ja sen rakentamisen IV vaihe valmistui vuonna 1972.¹⁸⁹ Sarianne Tikkanen mukaan öljyjalostamoiden rakentamiseen liittyi myös varhaista suomalaista ympäristöheräämistä. Öljytuotteiden kulutuksen kasvaessa Neste kaavaili 1970-luvun alussa vielä kolmannen öljynjalostamon perustamista, tällä kertaa Hankoniemelle, vain muutaman kilometrin päähän Tvärminnen luonnonsuojelualueesta ja merentutkimusasemasta. Hanketta vastustettiin julkisuudessa kiivaasti. Pitkä ja mutkikas kamppailu, Tvärminne-kiista, päättyi luonnonsuojelijoiden ja -tutkijoiden voittoon: hallitus eväsi lopulta öljynjalostamon sijoittamisen Hankoniemelle.¹⁹⁰

Suomen teollisuuspolitiikkaa tutkineen Pentti Viidan mukaan Nesteen oman tuotantokapasiteetin kasvun seurauksena raakaöljystä tuli Suomen neuvostotuonnin tärkein tuote. Öljyä tuotiin yhä enemmän ja enemmän. Parhaimmillaan öljyn osuus neuvostokaupan tuonnista oli peräti 80 % toisen öljykriisin¹⁹¹ aikoihin 1970-luvun lopulla. Noihin aikoihin öljyä ja öljyjalosteita liikkui muutenkin runsaasti Itämerellä. Pelkästään Suomeen ja Ruotsiin tuotiin Itämeren kautta vuosittain noin 26 miljoonaa tonnia raakaöljyä ja erilaisia öljytuotteita, mistä kokonaisuudesta Suomen osuus oli yli 12 miljoonaa tonnia.¹⁹² Tätä taustaa vasten lehdistön vaatimukset paremmasta öljyntorjunnasta olivat täysin perusteltuja. Huolimatta tekniikan kehityksestä öljynkuljetusten kasvu merkitsi väistämättä myös öljyvahinkoriskin lisääntymistä. Vaatimusten kohteena olivat etenkin varautumissuunnitelmat, organisaatio, henkilöstö ja materiaali riittävälle öljyntorjuntakyvyille.¹⁹³

Luonnonsuojelujärjestöt olivat jo kauan esittäneet mediassa huolensa öljykuljetusten jatkuvasti kasvaneista vaaroista Itämerellä, joka mataluutensa, kylmän ilmastonsa ja herkästi haavoittuvan eliömaailmansa takia oli öljytuhoille erityisen riskialtis alue. Itämeren riskialttius ja sen tunnistaminen ilmeni muun muassa siinä, että kansainvälisten mertensuojelusopimusten aavanmeren öljypäästöalueen rajojen

¹⁸⁹ Kuisma 1997, 55; Keskinen 1987, 232; Viita 2006, 68.

¹⁹⁰ Tikkanen 1994, 174; Myrberg & Leppäranta 2019, 60–62.

¹⁹¹ Ensimmäinen öljykriisi oli vuonna 1973. Tuolloin Lähi-idän Jom Kippurin sodan aikana lokakuussa 1973 arabimaat osana Israelin vastaista sotaa aloittivat öljyn vientiboikotin, jonka seurauksena raakaöljyn hinnankorotukset vaikuttivat useita kuukausia. Myös Neuvostoliitto nosti öljyn hintaa vuonna 1974 ja korotus vaikutti siihen, että öljynkulutus Suomessa laski 12 %. Toinen öljykriisi ajoittui vuoteen 1979. Iranissa tapahtui 1979 islamilainen vallankumous, jonka seurauksena shaahi Reza Pahlavi syöstiin vallasta. Vallankumouksen aikaansaama kriisi ja kansainvälisen politiikan kiristyminen laukaisivat kesällä toisen öljykriisin, kun OPEC-maat nostivat neljänneksellä raakaöljyn hintaa. Visuri 2006, 221–222, 249; Kuisma 1997, 554–555.

¹⁹² Pfister 1980, 19–20.

¹⁹³ Öljylautan suunta kohti Ruotsia. Torjuntatoimissa viivyttelyä. *Tiedonantaja* 28.3.1979; Torjuntatoimet yhä alkutekijöissään. *KU* 29.3.1979; Suomi kyvytön. *KU* 29.3.1979; Öljyä meressä. *KU* 30.3.1979; Hallitukselta vaaditaan tekoja. *TS* 30.3.1979; Larmberedskapen mot oljehot är kringgärdad av byråkrati. *Åland* 31.3.1979; Öljyuhan opetuksia. *HS* 8.4.1979

muuttamisen yhteydessä vuonna 1962 Itämeri sekä Pohjanmeri määrättiin alueiksi, joihin öljyä ei saanut päästää lainkaan.¹⁹⁴

Luonnonsuojelujärjestöjen näkemyksiä öljypäästöstä raportoi huhtikuun 1979 loppupuolella *Helsingin Sanomat*. Suomen Luonnonsuojeluliitto oli lehden haastatteleman pääsihteeri Esko Joutsamon mukaan jo kauan ehdottanut Itämerellä seilavien tankkereiden koon rajoittamista. Öljyonnettomuuksien välttämiseksi Itämerelle ei saisi päästää 40 000–50 000 tonnia suurempia säiliöaluksia eli alukset saisivat olla maksimissaan *Antonio Gramscin* kokoluokkaa. Samassa jutussa Joutsamon kanssa asiantuntijana haastateltu Suomen merenkulkuhallituksen ylitarkastaja Seppo Hildén oli aivan toista mieltä tankkereiden kokovaatimuksista. Hildénin mukaan laivojen kokoa rajoittavia vaatimuksia oli tehty usein aikaisemminkin. Maailmanlaajuiset tilastot osoittivat kuitenkin pienten tankkereiden olevan onnettomuusherkeempiä kuin suurten. Suurten tankkereiden varustetaso oli korkea ajanmukaisin navigointilaitteineen ja hyvin koulutettuineen miehistöineen. Jos Itämerelle voitaisiin päästää korkeintaan 50 000 tonnin tankkereita, kasvaisi liikenteen määrä vallitsevasta tilanteesta noin kolminkertaiseksi. Liikennetiheyden kasvaessa myös yhteentörmäysten vaara lisääntyisi. Lisääntynyt laivaliikenne olisi myös liian haastava tankkeriliikenteen valvonnalle. Merenkulun historia on osoittanut sen, että laivakoon rajoittamiselle ei Merenkulkuhallituksen arvion mukaan ollut mitään perusteita, kunhan ne pystyivät navigoimaan ja kulkemaan syväyksensä puolesta Tanskan salmien läpi.¹⁹⁵

Tankkereiden kokoa koskeva keskustelu ei ollut historiallisesti mitenkään uutta. Neste Oy oli puhunut suurten tankkereiden puolesta jo Suomen ensimmäisen super-tankkeri Tiiskerin neitsytmatkasta vuodesta 1970 lähtien. Ilmeisesti *Palvan* onnettomuuden epäonnistuneesta tiedotuskampanjasta oppineena ja julkisuudessa tankkialuksiin kohdistuvan öljyvahinkokeskustelun rauhoittamiseksi Neste Oy oli tuolloin järjestänyt pääjohtaja vuorineuvos Uolevi Raaden johdolla tiedotustilaisuuden *Tiiskerillä* sen saapuessa ensimmäisen kerran Sköldvikin öljysatamaan vuonna 1970. Nesteen tiedottamisintoa oli lisännyt ilmeisesti myös se, että Euroopan neuvosto oli julistanut vuoden 1970 Euroopan luonnonsuojeluvuodeksi.¹⁹⁶ Ennen

¹⁹⁴ Lidgren, Norrby 1980, 64–66; Mitchell 1994, 86–88; Niinivaara 2010, 6; Poutanen 2010, 34.

¹⁹⁵ Luonnonsuojelijat esittävät: Itämeren säiliölaivojen kokoa on rajoitettava. *HS* 27.4.1979; Itämerelle johtavat tuloväylät rajoittavat alueelle tulevien alusten maksimilasteja. Nykyään Juutinrauman 9 metrin väylä rajoittaa tankkerin maksimikantavuuden 110 000 dwt:iin ja pituuden 250 metriin. Ison-Beltin 15 metrin väylää käyttävien suurimpien alusten maksimikantavuus on tankkereiden osalta 125 000 dwt ja pituus 260 metriä. Österlund 2015, 10, 12. Vuonna 1979 Sköldvikin meriväylän syvyys oli jo 15 metriä, kun taas Tanskan salmissa alusten suurin kulkusyvyys sai olla 13 metriä. Lahtonen 2004, 57.

¹⁹⁶ Haila & Jokinen 2001, 32.

tiedotustilaisuuden alkua toimittaja Seppo Härkönen oli raportoinut radiossa 274 metriä pitkän supertankkerin lipumista hiljalleen kohti öljysatamaa ohi senkin kaapeikon, jossa puoli vuotta aikaisemmin neuvostotankkeri *Raphael* oli ajanut karille ja aiheuttanut öljyvahingon. *Tiiskerin* suuruudesta huolimatta raportti kertoi aluksen olevan teknisesti hyvin korkeatasoinen ja turvajärjestelyiltään huippuluokkaa.

Ensimmäinen matka oli mennyt hyvin, mutta ilmassa oli leijunut kuitenkin epäilyksen varjo mahdollisesta karilleajosta, jonka seurauksena Itämeri muuttuisi luonnonsuojeluliiton edustajan mukaan Kuolleeksi mereksi. Tiedotusvälineiden, luonnonsuojelijoiden ja öljy-yhtiön edustajien välillä Raaden järjestämässä tiedotustilaisuudessa oli syntynyt jopa tunteenomaisia käsityseroja siitä, minkälaisia vaaroja Itämerellä purjehtivat supertankkerit saattaisivat aiheuttaa. Tapahtuma oli kuitenkin muuttunut luonnonsuojelijoiden ja Uolevi Raaden väliseksi väittelyksi. Vastakkain olivat olleet kaksi lähtökohdiltaan erilaista instituutiota, joilla oli selvät ristiriitautuvuudet: toinen edusti luontoarvoja ja toinen korosti halvan öljyenergian merkitystä yhteiskunnan taloudellisen kasvun takaamisessa. Tilaisuuden jännittyneisyyttä kuvaa hyvin se, että Raade oli kahdesti poistunut tilaisuudesta. Hän oli myös kääntänyt edessään olevan mikrofonin kahdesti syrjään. Luonnonsuojeluliiton edustajat olivat maallaneet kauhukseen siitä, mitä tapahtuisi Itämeren haahkoille, jos *Tiiskerin* lasti pääsisi valumaan mereen. Raadelta oli kysytty, eikö hän ollut lainkaan huolissaan haahkojen kohtalosta. Tähän kysymykseen lujatahtoinen vuorineuvos oli todennut tyynesti palvelevansa Itämeren haahkojen sijasta suomalaisia ihmisiä.¹⁹⁷ Öljyteollisuuden edustajalla oli vahva usko öljykuljetuksien turvallisuuteen, vaikka kolme vuotta sitten maailmaa oli järkyttänyt *Torrey Canyonin* katastrofi ja vain vuosi aiemmin Suomessa *Palvan* karilleajo. Yhteiskunnallisessa ympäristöajattelussa taloudelliset arvot ja huoli suomalaisten hyvinvoinnista voittivat tuolloin vuorineuvoksen näkemyksissä luontoarvot.

Yhdeksän vuotta myöhemmin keväällä 1979 *Antonio Gramscin* öljypäästön seurauksena Neste Oy joutui uudelleen vakuuttelemaan yleisöä supertankkereidensa turvallisuudesta. Television A-Studio -ohjelmassa Nesteen ääntä välitti *Tiiskerin* päällikkö Antti Näsi. Haastattelussa Näsi vakuutti *Tiiskerin* komentosillalla juuri sen viestin julkisuuteen, jonka öljy-yhtiö piti ensiarvoisen tärkeänä. Yhtiön suuret tankkerit ovat täysin turvallisia ja niiden yhteentörmäysvaara oli pieni vähäisen liikennetiheyden takia. Nytkin oli saatu tuotua turvallisesti lähes 100 000 tonnia raakaöljyä Sköldvikin öljyjälöstamolle. Supertankkereiden pullonkaulana Itämerelle Näsi piti

¹⁹⁷ Mitä ja miksi. Tankkialus Tiiskeri saapunut ensimmäistä kertaa Sköldvikiin. Toimittajat Seppo Härkönen ja Jukka Pakkinen. Ylen Elävä arkisto 21.5.1970. < <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/nesteen-supertankkeri-saapui-skoldvikiin-vas-tatuudessa> >. [30.10.2015]

Hildénin tavoin Tanskan salmia.¹⁹⁸ Öljyvahinkovaara oli joka tapauksessa olemassa. Siksi Suomen silloiseen öljyntorjuntakykyyn otti sarkastisesti kantaa toimittaja Eeva-Kaarina Aronen artikkelissaan *Helsingin Sanomissa*. Aronen kirjoitti omien havaintojensa perusteella: Suomen öljyntorjunta ei voinut enää jatkossa olla pelkäämään suotuisten tuulten varassa.¹⁹⁹

2.3 Merellisen ympäristöongelman ratkaisuvaihtoehtoja

Viranomaiskoneisto vetovastuuseen

Öljylautat olivat maaliskuun alussa lähellä Turun ja Porin läänin vastuualueetta, josta ne vähitellen alkoivat tuulten voimasta liikkua länteen päin kohti Ruotsin aluevesiä. Suomen rannikon edustalla ei vielä tuolloin tehty konkreettisia torjuntatoimia, vaan viranomaiset valmistautuivat sen varalle, jos öljylautat syystä tai toisesta ajautuisivat Ahvenanmerelle. *Helsingin Sanomat* alkoikin maaliskuun lopulla raportoida niistä öljyntorjunnan eri vaihtoehtoista, joihin viranomaiset valmistautuivat. Valmistautumisvaihtoehtoista raportoidessaan lehti käytti jutun lähteenä Merenkulkuhallituksen tiedotetta, jossa kerrottiin valtakunnallisen tason öljytuhojen johtoryhmän perustamisesta. Johtoryhmän johtajaksi tuli ylijohtaja Heikki Muttilainen Merenkulkuhallituksesta ja jäseniksi valittiin osastopäällikkö Pentti Ruuhonen ja ylitarkastaja Olli Paasivirta sisäministeriöstä, komentaja Aarni Lehti merivoimista, komentajakapteeni Matti Meuronen rajavartiolaitoksesta sekä ylitarkastaja Seppo Hildén Merenkulkuhallituksesta.²⁰⁰

Johtoryhmän institutionaalinen edustus kuvasi hyvin öljyuhan vakavuutta. Öljysaasteen tuoma ongelma oli yhteinen kaikille julkisen vallan merellisille toimijoille. Ympäristöongelmasta ja sen ratkaisemisesta tuli myös ennen kokematon haaste Suomen Merenkulkuhallitukselle, jolle voimassa olleen lain mukaan avomerellä tapahtuva öljyntorjunta kuului. Kun tilanteen kehittymisestä ei ollut varmuutta, viranomaisten oli otettava huomioon mahdollinen tuleva tapahtumaketju, jonka seurauksena öljysaaste saattaisi rantautua Ahvenanmaan ja Turun ja Porin läänin saaristoon. Julkisen vallan toimijat ottivat konkreettisesti vastuun öljyntorjunnasta.

Kaikille syntyneen ongelman kanssa painiville oli alusta asti selvää, että yhden viraston, Merenkulkuhallituksen, kapasiteetti ei yksin tulisi riittämään ympäristö-

¹⁹⁸ A-Studio 23.5.1979. Yle arkisto 1VH-061780.

¹⁹⁹ Suomen öljyntorjunta oli tuulten armoilla. *HS* 4.5.1979.

²⁰⁰ Imuruoppaaja Suomesta ja säiliöalus NL:sta. *HS* 29.3.1979; Itämeren öljyvahingon johtoryhmän kokousmuistio 27.4. 1979 klo 0915, *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

ongelman poistamiseen. Sanomalehdet raportoivat jutuissaan maaliskuun lopulla hallituksen ja Merenkulkuhallituksen välisistä neuvotteluista, joiden ydinongelma oli, miten toimia jään seassa olevan öljysaasteen kanssa. Merenkulkuhallitus esitteli muille viranomaisille toimintasuunnitelmansa, jonka mukaan merellä vallitsevien olosuhteiden takia Merenkulkuhallitus piti todennäköisenä, että kaikkea öljyä ei saataisi kerättyä jäiden aikana mereltä pois, vaan osa siitä tulisi ajautumaan myöhemmin yksittäisten saarten rannoille. Media toimi tiedonvälittäjänä viranomaisilta yleisölle. Median raportit perustuivat suurelta osin viranomaislähteisiin eli juuri siihen materiaaliin, josta öljysaastetietoja oli ylipäättään saatavissa. Merenkulkuhallitukselta saatujen tietojen perusteella *Helsingin Sanomat* arveli jutuissaan lopullisiin rantojen puhdistustoimiin päästävän lähiviikkojen aikana, mikäli vallitsevat sääolot sen sallisivat. Torjuntatöihin liittyvien resurssien kasvattamisen ydin oli eri viranomaisten virka-avun anto. Voimassa olleen lain mukaan tie- ja vesirakennuslaitos, vesihallitus ja sen alaiset paikallisviranomaiset, tullilaitos, poliisi, lääninhallitus sekä puolustus- ja rajavartiolaitos olivat velvollisia tarpeen vaatiessa antamaan Merenkulkuhallitukselle virka-apua.²⁰¹

Merenkulkuhallitus laati virka-apusuunnitelman, joka annettiin tiedoksi myös medialle.²⁰² Suunnitelmassa Merenkulkuhallitus pyysi työvoimaministeriötä kiireellisesti selvittämään, kuinka paljon työvoimaa olisi saatavissa puhdistustöihin ja varautumaan osaltaan myös muihin toimenpiteisiin, joita rantaan ajautuvan öljyn puhdistamiseen tarvittavan työvoiman käyttöön saaminen edellytti. Suomessa valtion omistamalla öljy-yhtiö Nesteellä oli parhaat edellytykset ja valmius alueellisesti rajoittaa öljyvahinkoja. Merenkulkuhallitukselle oli siksi luontevaa esittää yhteistyöpyyntö Nesteelle. Yhtiötä pyydettiin antamaan kaikkea tarvittavaa henkilöstö- ja kalustoapua. Samoin myös Pääesikuntaa pyydettiin antamaan Merenkulkuhallitukselle tarvittaessa virka-apua 1–2 vuorokauden valmiusajalla. Merenkulkuhallitus ilmoittaisi puolestaan myöhemmin Pääesikunnalle yksilöidymmät tarpeensa virka-

²⁰¹ Puolustusvoimien osallistuminen öljyntorjuntaan Ahvenanmaalla. Pääesikunnan asiakirja RM n:o 206/VI/18.5.1979, UM oik. os. arkisto; Yleisohje Pohjois-Itämerellä todetusta öljylautasta aiheutuvia toimenpiteitä varten. Merivoimien esikunnan asiakirja 649/Da/6.4.1979, SYKE arkisto; Lounais-Suomen sotilasläänissä öljyntorjunnasta Ahvenanmaalla saadut kokemukset. Lounais-Suomen sotilasläänin (LSSL) ark. 284/Dca/16.8.1979, SYKE arkisto; Lahtonen 2004, 41–42; Vrt. Turun ja Porin läänin valmius selvitetiin. *HS* 30.3.1979; Öljyntorjuntaan luvattiin riittävästi rahaa. *HS* 30.3.1979; Öljyjimurin asennus alkoi Turussa. Tuhansia miehiä varataan puhdistamaan saastuvia rantoja. *HS* 30.3.1979;. Ks. Öljyntorjuntavalmiuden kehittäminen. Turun ja Porin lääninhallituksen esitys Merenkulkuhallitukselle 6.4.1979, *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

²⁰² Yhteistyöpyyntö 29.3.1979. Merenkulkuhallituksen arkisto 79/79/344, *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

avun sisällöstä.²⁰³ Koska Ahvenanmaa oli öljyvahingon uhanalaisin suunta, Merenkulkuhallitus informoi Ahvenanmaan maakuntahallitusta viranomaisyhteistyöstä öljyvahingon rajoittamiseksi. Ahvenanmaan maakuntahallitus esitti puolestaan Merenkulkuhallitukselle huolestuneisuutensa ympäristövahingosta, ja maakuntalakiin vedoten se katsoi Merenkulkuhallituksen ja muiden virka-apuviranomaisten velvollisuudeksi vastata öljynpuhdistustöistä, jos öljy rantautuisi Ahvenanmaan alueen saariin.²⁰⁴

Turun Sanomat raportoi viranomaistietoihin perustuen Merenkulkuhallituksen johtaman torjuntaorganisaation sopivan huonosti Ahvenanmerellä kehittyneen ympäristöongelman hallitsemiseen, sillä laissa ei tarkasti määrätty, kenet pitäisi määrätä torjuntatöiden johtajaksi, eikä laissa ollut myöskään määritelty sen paremmin torjuntatöiden alueellista vastuullista johtoporrasta. Kuten *Helsingin Sanomat* kertoi huhtikuussa, Turun ja Porin läänin hallitus oli aloittanut selvitystyön läänin valmiudesta ratkaista merellä oleva ongelma. Samaa torjuntaorganisaation ongelmallisuutta käsittelee *Turun Sanomat* pääkirjoituksessaan huhtikuun alkupäivinä. Viranomaisten tekemän selvitystyön perusteella öljyntorjunnan johtosuhteissa ja samalla organisaatiossa oli sellaisia puutteita, jotka vaikeuttivat tehokkaan öljyntorjuntatyön toteuttamisen. Pääkirjoituksessa vaadittiin vastuuviranomaisilta välittömiä toimia uuden organisaation luomiseksi, joka vastaisi alueellisen ja paikallisen tason tarpeita. Virka-apua antavan organisaation edustajana myös Merivoimien komentaja kontra-amiiraali Jorma Haapkylä kiinnitti huomiota myöhemmin huhtikuussa *Helsingin Sanomien* haastattelussa öljyntorjunnan rakenteisiin. Haapkylä vahvisti sen käsityksen, että öljyntorjunta vaatii välttämättä uuden organisaation. Samalla hän kertoi tyytyväisenä, että uusi organisaatiomalli oli jo työn alla. Suunnitelmien valmistuttua Turun ja Porin lääninhallitus lähetti Merenkulkuhallitukselle maaherra Paavo Aition huhtikuussa allekirjoittaman kirjelmän öljyntorjunnan johtosuhteiden järjestämiseksi Saaristomeren alueella. Valmisteltu torjuntaorganisaatio perustui jo olemassa oleville hallintorakenteille, jonka ytimessä oli hierarkkinen sotilasorganisaatio. Torjuntatöiden alueelliseksi johtajaksi esitettiin sisäasiainministeriön alaisuudessa sotilaskoulutuksen saanutta Saaristomeren merivartioston komentajaa Seppo Kanervaa.²⁰⁵

²⁰³ Öljyntorjuntaan luvattiin riittävästi rahaa. *HS* 30.3.1979; Öljymurin asennus alkoi Turussa. Tuhansia miehiä varataan rantojen puhdistamiseen. *HS* 30.3.1979; Virka-apupyynnö 29.3.1979. Merenkulkuhallituksen arkisto 79/79/344/, *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

²⁰⁴ Bekämpning av oljeskador. Ålands Landskapsstyrelse. Iniativ 28.3.1979. No 399; vrt. myös *Antonio Gramscin* asiakirjat vuodelta 1979, Liikenneviraston (Trafi) arkisto.

²⁰⁵ Turun ja Porin läänin valmius selvitettiin. *HS* 30.3.1979; Öljyuhan opetuksia. *TS* 8.4.1979.

Viranomaislähteiden mukaan Merenkulkuhallitus ja sen perustama ylijohtaja Muttilaisen johtama Itämeren öljyvahingon työryhmä hyväksyi huhtikuun alussa Turun ja Porin läänin ja Lounais-Suomen sotilasläänin yhdessä tekemän esityksen. Hyväksytyssä organisaatiomallissa valtakunnallinen vastuu kuului Merenkulkuhallitukselle, alueellinen johto Ahvenanmaan maakuntahallitukselle, toimialueen johtamisesta vastasi alueellinen torjuntapäällikkö ja hänen apunaan oli eri viranomaisia edustava johtoryhmä. Likaisen työn tekijöinä olivat sotilasläänin, Ahvenanmaan merivartioston, palokunnan ja luotsipiirin torjuntaosastot. Myös vapaaehtoisille oli mahdollisuus osallistua tarvittaessa viranomaisia tukeviin tehtäviin. Joukkojen huolto keskitettiin Ahvenanmaan maakunnan muodostamalle huoltoosastolle.²⁰⁶ *Helsingin Sanomat* ja *Turun Sanomat* olivat raportoineet jo niistä laissa olleista öljyntorjunnan johtosuhteiden epäselvyyksistä, jotka heijastivat suoraan Suomen öljyntorjunnan heikkoa valmiutta.²⁰⁷ Torjuntaorganisaation puutteet konkretisoituivat hallinnon eri tasoilla vasta siinä vaiheessa, kun öljy oli saastuttamassa Suomen rantoja, ikään kuin palokuntaa olisi alettu perustaa vasta sen jälkeen, kun tulipalo oli jo syttynyt. Media julkisti öljyntorjunnassa olleita materiaalisia ja hallinnollisia puutteita. Se antoi myös jutuillaan sellaisen kuvan, että puutteista huolimatta julkinen valta teki kaikkensa mahdollisen ympäristövahingon minimoimiseksi.

Median jutut nostivat perustellusti esille ainakin kolme merkittävää teemaa. Öljyvahinko raportoitiin yhteiskunnallisesti merkittäväksi ympäristövahingoksi, joka ilmeni valtakunnallisen tason öljyntorjunnanjohtoryhmän määräämisinä. Toiseksi media raportoi kuinka Merenkulkuhallitus avomerellä tapahtuneen öljyvahingon torjunnan vastuuviranomaisena käytti lain suomaa mahdollisuutta ja varautui virka-avun suomiin mahdollisuuksiin suunnata tarvittaessa sekä henkilöstöä että materiaalia ympäristövahinkoalueelle. Kolmanneksi media välitti julkisuuteen erään öljyntorjunnan organisoinnissa ilmenneen vakavan puutteen ja samalla se vaati lehtien pääkirjoituksia myöten puutteiden välitöntä korjaamista. Voimassaolleen lain mukaan oli epäselvää, miten suurissa öljyvahinkotapauksissa torjuntajoukkojen hallinnolliset suhteet tulisi järjestää. Kyseinen ongelma oli edelleen selvä osoitus siitä, että Suomessa ei ollut varauduttu suuriin tankkereiden aiheuttamiin öljypäästöihin.

²⁰⁶ Öljyntorjuntavalmiuden kehittäminen. Turun ja Porin läänihallituksen esitys Merenkulkuhallitukselle 6.4.1979. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto; ks. myös Öljyntorjuntavalmistelut Saaristomerellä 11.4.1979. Merenkulkuhallituksen asiakirja 79/79/344. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto; Nissinen 2000, 23.

²⁰⁷ Turun ja Porin läänin valmius selvitetiin. *HS* 30.3.1979; Öljyhan opetuksia. *TS* 8.4.1979

Mitä tehdään öljylautoille?

Maaliskuun lopulla Utön eteläpuolelle jämähtäneelle ympäristöongelmalle oli tehtävä jotain. Media selvitti ja taustoitti ympäristöongelman luonnetta ja käytti lähdemateriaalista hyväksi ja nopeaksi todettua tiedonhankintamenetelmää, viranomaisten haastattelua. Kuten journalismia tutkinut Heikki Kuutti on todennut; viranomaisten lausuntojen referoinnissa ei ole sinänsä journalismin näkökulmasta ongelmia. Eri-muotoisten viranomaisaineistojen merkitys on toimittajien keskuudessa yleensä vahva.²⁰⁸ Ääneen pääsi taas Merenkulkuhallituksesta ylijohtaja Muttilainen. *Turun Sanomat* julkaisi Muttilaisen kertomat eri vaihtoehdot. Öljyn polttaminen näytti aluksi olleen ainoa järkevä torjuntatoimenpide, mutta polttaminenkin edellytti öljyn esiintymistä riittävän paksuina lauttoina. Viranomaiset olivat Muttilaisen mukaan todenneet ulkoisten olosuhteiden olevan kuitenkin niin huonot, että öljyn polttamista ei kannattanut yrittää edes turpeeseen imeytettynä. Samassa uutisjutussa *Turun Sanomat* vahvisti Muttilaisen käsitykset öljyn polttamisen vaikeudesta antamalla puheenvuoron Saaristomeren merivartioston komentajalle Seppo Kanervalle. Kanervan näkemykset öljyn polttamisesta olivat Muttilaisen tapaan huonot. Kanervan mukaan turpeen käyttö olisi ollut mahdollista vain silloin, jos turve ei uppoaisi niin kuin se teki nyt ja jos turpeen lämpötila olisi saatu riittävän korkeaksi, jolloin polttaminen olisi ollut mahdollista. Uponnut öljyinen turvemöykky oli sitä paitsi Kanervan ja Muttilaisen julkisuuteen antaman käsityksen mukaan erittäin tuhoisa vuosikausiksi ennen kaikkea kaloille.²⁰⁹

Öljyn polttamisesta suomalaisilla oli käytännön kokemustakin. *Aamulehden* toimittajana Unto Lahtonen oli uutisoinut Suomen vesialueella mereen päässeeseen öljyn imeyttämistä turpeeseen ja sen jälkeen imeytetyn massan polttamisesta ensimmäistä kertaa jo vuonna 1969 tankkeri *Palvan* karilleajon jälkeen. Juhannustuliksi nimitettyjä öljykokkoja poltettiin rantakivikoissa eri puolilla Kökarin lukuisia saaria. Toisen kerran öljyä poltettiin turpeen kanssa Emäsalon väylällä Porvoon edustalla joulukuussa vuonna 1969 tankkeri *Raphaelin* karilleajon jälkeen. Polttamisoperaatio onnistui niin hyvin, että viranomaiset pitivät polttamista jatkossakin sopivaksi öljyn hävittämismenetelmänä. Emäsalossa vuonna 1969 öljyn polttamiseen päästiin varsin nopeasti, kun öljyssä olivat vielä jäljellä herkästi syttyvät aineosat. *Antonio Gramscista* päässyt musta mönjä Utön edustalla oli sitä vastoin ollut meressä jo yli kuu-kauden ajan ja pääosin takertuneena jäälauttojen pintoihin sekä niin vettynyttä, että

²⁰⁸ Kuutti 2011, 436-437.

²⁰⁹ Uisko lastasi 160 säkkiä turvetta. Ensimmäinen torjunta ei tuonut tulosta. *TS* 29.3.1987; Merenkulkuhallitus suunnittelee. Imuruoppaaja Suomesta säiliöalus NL:sta. *TS* 29.3.1979.

aikaisemmin talviolosuhteissa käytettyjä torjuntakeinoja, turpeeseen imeyttämistä tai turpeen avulla polttamista, ei voitu enää käyttää.²¹⁰

Öljyn polttaminen ei ollut sillä hetkellä toteuttamiskelpoinen toimenpide. *Helsingin Sanomat* jatkoi öljyongelman ratkaisuvaihtoehtojen kartoittamista ja välitti julkisuuteen viranomaisilta haastatteluissa syntynyttä informaatiota. Esille nousi kemikaalien käyttömahdollisuudet. Merenkulkuhallituksen asiantuntijalausuntoihin viitaten kemikaalien käyttö olisi kuitenkin lähes tehotonta kylmässä vedessä. Sitä paitsi raakaöljyn kanssa sekoitettuna torjuntakemikaalit muodostaisivat erittäin myrkyllisen seoksen. Kun viranomaiset havaitsivat öljyn polttamisen turpeeseen imeytettynä käytännössä mahdottomaksi ja kemikaalien myrkyongelmat merieliöstölle, niin torjuntatyöstä vastuussa olleet joutuivat etsimään muita keinoja.²¹¹

Öljytuhojen laajuus ja öljyn hävittämisen vaikeudet olivat paljastuneet viranomaisten lisäksi myös kaikille niille, jotka vähänkin olivat seuranneet öljyvahinko uutisointia. Vaikeuksista huolimatta torjuntatöiden vaihtoehtoihin löytyi uutta uutisointivaihtoehtoa. *Helsingin Sanomat*, kuten monta kertaa aikaisemminkin, julkaisi maaliskuun loppupuolella öljyntorjunnasta vastaavan Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja Reino Sandelin haastattelun. Apua ongelman ratkaisemiseksi alettiin hakea myös omien rajojen ulkopuolelta. Sandelin kertoi lehdelle Suomen hallituksen ulkoasiainvaliokunnan tiedustelleen Itämeren alueen valtioilta niiden mahdollisuutta auttaa suomalaisia öljyn keräämisessä merestä sekä vahinkoseuraamusten minimoimisessa. Lehtijutun mukaan Neuvostoliitosta yritettiin ensin saada yksityiskohtaisia tietoja öljylautasta ja samalla tiedusteltiin, oliko Neuvostoliitolla sellaista jääoloissa öljynkeruuseen sopivaa kalustoa, jota se voisi tarjota Suomelle. Neuvostoliitto tarjosikin Suomelle säiliöalusta, johon voitaisiin kuormata öljymönjän sekaiset jäälohkareet ja mahdollinen veteen sekoittunut vapaasti kelluva öljy.²¹² Säiliöaluksen saaminen ja sen käyttö vahinkoalueella ei sinänsä ollut ongelma, vaan ongelman ydin oli öljyn kerääminen sekä öljyn nostaminen jäisen meren pinnalta keräilyalukseen.

Sohjoiselle avomerelle soveltuvan öljyntorjuntakaluston etsiskely tuotti Merenkulkuhallitukselle eri kaupallisten laitevalmistajien antamia tarjouksia.²¹³ Avun tarjoukset löysivät paikkansa *Helsingin Sanomissa*. Lehti raportoi esimerkkinä, kuinka yksityinen ulkomainen yritys oli tarjonnut Merenkulkuhallitukselle vuokrattavaksi öljynkeräilykalustoa, jota oli edellisenä vuotena 1978 käytetty Ranskan rannikolla

²¹⁰ Lahtonen 2004, 120, 123; Nissinen 2000, 21.

²¹¹ Uisko lastasi 160 sakkia turvetta. Ensimmäinen torjunta ei tuonut tulosta. *HS* 29.3.1979; ks. myös Lahtonen 2004, 118, 128.

²¹² Suomi etsii apua öljylautan torjuntaan. *HS* 28.3.1979; Merenkulkuhallitus suunnittelee. Imuruoppaaja Suomesta ja säiliöalus NL:sta. *HS* 29.3. 1979; ks. Letter of confirmation of agreement 6.4.1979. Merenkulkuhallituksen arkisto n:o 79/79/344. Antonio Gramscin asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; ks. myös Lahtonen 2000, 122.

²¹³ Lahtonen 2000, 122.

karille ajaneen supertankkeri *Amoco Cadizin*²¹⁴ öljyn keräämiseen. Lisää tarjouksia kaluston vuokraamiseksi Suomeen oli tullut myös Kanadasta, Norjasta ja Englannista. Tarjottu apu ei kuitenkaan sillä hetkellä ollut käyttökelpoista. Avuntarjousta koskevien laitteiden puutteista raportoi *Helsingin Sanomat*. Lehti haastatteli ylijohdaja Heikki Muttilaista, joka hieman hämmästellen kertoi, kuinka kiinnostus avunantoon laitteiston osalta oli ollut kohtalaisen suurta. Uutta ei kuitenkaan ollut se, että laadukkaasta materiaalista huolimatta laitteita ei voitu käyttää jäisellä merellä. Vuokrattavaksi tarjotut laitteet olivat omiaan vain avovedessä vapaasti kelluvan öljyn keräämiseen.²¹⁵ Median uutisointi viranomaisten toimista ratkaista ympäristöongelma olemassa olevan tekniikan avulla on suoraan Anthony Downsin huomiosykli-teorian toisen vaiheen mukainen. Juttujen välityksellä ongelman käsittely julkisuudessa lisääntyi ja kansalaiset vaativat tilanteen korjaamista. Julkaistujen tietojen perusteella uskottiin vielä optimistisesti yhteiskunnan ja valtiovallan sekä tieteen ja tekniikan kykyyn ratkaista ongelma.

Helsingin Sanomien ja *Turun Sanomien* artikkeleissa maaliskuulta kerrotaan myös, kuinka suomalaisten ja ruotsalaisten suora vuorovaikutus toimi torjuntatoimien järjestämiseksi pohjoismaisen, vuodesta 1971 lähtien voimassa olleen keskinäisen avunantosopimuksen mukaisesti. Ruotsin rannikkovartioston tullimestari lupasikin *Turun Sanomien* haastattelussa aivan maaliskuun lopussa Suomelle kaiken mahdollisen avun, jos Ahvenanmerellä jouduttaisiin kestävämpään tilanteeseen. Artikkelin vakuutti lukijoilleen ruotsalaisten hallitsevan öljyongelmatilanteen, vaikka saastelautat matkaisivatkin kohti Tukholman saaristoa. Ruotsalaisten tunteja selvitti *Turun Sanomat* haastattelemalla Tukholman rannikkovartioston tullimestari Nils Lindströmiä. Lindströmin mukaan Tukholman ulkosaaristoon Sandhamniin oli perustettu torjuntatukikohta, jossa oli viisi Ruotsin seitsemästä öljyntorjunta-aluksesta sekä suuri määrä torjuntamateriaalia. Öljyntorjuntalaivaston aluksista kaksi TV-04 ja TV-05 olivat valmiudessa Ahvenanmaan eteläpuolisella merialueella Bogskärissä.²¹⁶ Ruotsalaisten öljyntorjuntatoimien tehokkuutta kartoitti *Turun Sanomien* lisäksi *Helsingin Sanomat* haastattelemalla ruotsalaista öljyntorjunta-asiantuntija Sven Hallbergiä. Hallberg kertoi tyytyväisenä Ruotsin öljyntorjuntavalmiuden

²¹⁴ Suomi etsii apua öljylautan torjuntaan. *HS* 28.3.1979; Liberian lipun alla seilannut 334 metriä pitkä ja yli 50 metriä leveä tankkeri aiheutti siihenastisen historian suurimman öljyvahingon, jossa mereen pääsi kaikkiaan 227 000 tonnia öljyä. 14 vuoden oikeusprosessin jälkeen Amoco-yhtiö maksoi korvauksina 190 milj. euroa, määrä, joka oli vajaa puolet vaaditusta korvauksesta. *Amoco Gadiz*. Cedre. Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution.

< <http://www.cedre.fr/en/Our-resources/Spills/Spills/Amoco-Cadiz> >. [5.11.2016]

²¹⁵ Suomi etsii apua öljylautan torjuntaan. *HS* 28.3.1979. Imuruoppaaja Suomesta ja säiliöalus NL:sta. *HS* 29.3.1979; ks. myös Lahtonen 2004, 122–123.

²¹⁶ Valmisteluja tehdään kuumeisesti. *TS* 30.3.1979; Suomelle kaikki mahdollinen apu. Ruotsin torjunta valmiina. *HS* 30.3. 1979;

olleen sillä hetkellä erittäin hyvä, joskin nyt Itämerellä vallitseva öljykatastrofi oli poikkeuksellisen suuri ja tulisi saattamaan torjuntatoimet koville Ruotsissakin, mikäli öljy sinne kulkeutuisi. *Helsingin Sanomien* jutut paljastivat suomalaisille päätäjille sen, kuinka naapurimaa Ruotsi oli huomattavasti paremmin valmistautunut torjumaan mahdollisen öljyasaasteen mairinnousun Tukholman saaristoon kuin Suomi omalla suunnallaan. Jutuista heijastuu suora moite Suomen viranomaisia kohtaan.²¹⁷

Öljyn polttamiseen, kemikaalien käyttöön ja olemassa oleviin mekaanisiin laitteisiin liittyvät ongelmat laittoivat viranomaiset etsimään uusia tapoja öljyasaasteen hävittämiseksi. Erääksi vaihtoehdoksi nousi ajatus kokeilla imuruoppaajan ja säiliöaluksen rinnakkaista käyttöä. *Helsingin Sanomat* oli jo maaliskuussa uutisoinut Neuvostoliiton tarjonnan säiliöalusta suomalaisten käyttöön. Imuruoppaaja jäisi puolestaan suomalaisten hankittavaksi.²¹⁸ Suunnitelma oli viranomaisille ympäristöongelman tuoma uusi innovaatio, jonka ytimessä oli merellä olevan ongelman erikoislaatuisuus. Jotain oli tehtävä, kun julkisuuteen ei voitu antaa kuvaa viranomaisten antautumisesta mustan mönjän edessä. Sekä *Turun Sanomat* että *Helsingin Sanomat* raportoivat maaliskuun lopussa ja huhtikuun alussa näyttävästi kuvien kanssa insinööri-toimisto Vesi-Pekka Oy:n tarjoamasta uudentyyppisestä imuruoppaajasta. *Helsingin Sanomien* haastattelema diplomi-insinööri Asko Forsberg Vesi-Pekka Oy:stä kertoi, että kysymyksessä tulisi olemaan erikoislaatuinen öljynkeräysjärjestelmä, jossa yhdistyisivät ruoppaajan ruoppaustekniikka sekä ruoppaajan kyky operoida jäälohkareiden täyttämällä merialueella. Tätä uutta innovatiivista keksintöä ei vielä kuitenkaan ollut olemassa, eikä siten sen toimintavarmuudesta jääolosuhteissa voimitkaan olla aikaisempaa kokemusta. Merenkulkuhallitus oli pyytänyt joka tapauksessa yhtiötä kiireellisesti ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin uudentyyppisen keksinnön rakentamiseksi.²¹⁹

²¹⁷ Öljy tuli Suomen vesille. Torjuntaan ei löydy keinoja avomerellä. ”Ruotsin valmius hyvä”. *HS* 28.3.1979.

²¹⁸ Merenkulkuhallitus suunnittelee. Imuruoppaaja Suomesta ja säiliöalus NL:sta. *HS* 29.3.1979.

²¹⁹ Imuri rakennetaan proomuun. *HS* 30.3.1979; Valmistelija tehdään kuumeisesti. *TS* 30.3.1979; Suomi etsii apua öljylautan torjuntaan. *HS* 28.3.1979; Merenkulkuhallitus suunnittelee; Imuruoppaaja Suomesta ja säiliöalus NL:stä. *HS* 29.3.1979. Teknisen torjuntatyön vaikeudesta jääoloissa kertoo hyvin paljon se, että imuruoppaajasta alkaneen kehitystyön jälkeen vasta 36 vuoden kuluttua vuonna 2015 Suomen ympäristökeskus pystyi järjestämään Kemissä kansainvälisen konferenssin, jonka yhtenä pääteemoina oli mekaaninen öljyntorjunta jääoloissa. Konferenssiedustajille esiteltiin ensimmäisen kerran Merivoimien Louhi-aluksen, Meritaidon Letto-aluksen ja satamajäämurtaja Ahdon perään kiinnitettyjen jääolosuhteisiin tarkoitettujen järeiden öljynkeräyslaitteiden toimintaa. Kemin harjoituksen tavoite oli osoittaa, että Suomessa oli vihdoinkin kykyä ja teknistä osaamista toimia öljyntorjuna jääpeitteisellä merialueella

Suomalaiset Merenkulkuhallituksen viranomaiset olivat jo maaliskuussa *Helsingin Sanomien* haastatteluissa toivoneet tuulen suunnan muuttuvan siten, että tuuli työntäisi öljylautat pois Suomen rannikolta.²²⁰ Kuin viranomaisten toivomuksesta *Turun Sanomat* uutisoikin huhtikuun alussa, miten itätuuli oli jo työntänyt öljysohjon kohti Ruotsin rannikoita. Imuruoppaajan ja säiliöaluksen yhteiskäytölle ei enää siinä vaiheessa ollut välitöntä tarvetta. Torjuntasuunnitelmiin tuli jälleen muutos. *Turun Sanomien* haastattelema Ahvenanmaan merivartioalueen päällikkö komentajakapteeni Kyösti Kärkkäinen kertoikin, että itätuulen työntämää jäälauttaa yritettiin seuraavaksi hajottaa suomalaisen jäämurtaja *Karhun* ja merivartioston ulkovartioalusten *Uiskon*, *Turvan* ja *Valppaan* avulla öljyn irrottamiseksi jäädästä. Toimenpiteen tarkoitus Kärkkäisen mukaan oli auttaa ruotsalaisia käyttämään tehokkaammin heidän omaa keräyskalustoaan, joka tuolloin oli huomattavasti paremmassa valmiudessa sekä määrällisesti että laadullisesti kuin suomalaisten.²²¹

Helputus

Huhtikuun alussa itätuuli oli jo vienyt öljyisen jääsohjon Suomen aluevesiltä Ruotsin vesialueelle ruotsalaisten murheeksi. Itätuulen ja näennäisesti muuttuneen meritilanteen perusteella *Turun Sanomat* uutisoi toivoa luoden, että öljyvaara olisi käytännöllisesti katsoen ohi Suomen rannikolla. Öljysaastepaineen helpottumiseen viittaavat *Turun Sanomien* lisäksi myös *Helsingin Sanomien* ja *Åland*-lehden huhtikuun alun artikkelit. Lehtien mukaan saman päätelmän oli tehnyt Neuvostoliiton meripelastuspalvelun pääinsinööri Vladislav G. Korolov, joka oli ollut tutustumassa öljyvahinkoon Ahvenanmaalla. Vierailunsa yhteydessä Korolov oli uudelleen vahvistanut julkisuudessa olleet tiedot tankkeri *Antonio Gramscin* karilleajosta oikeiksi. Samalla hän vakuutti suomalaisille, että Moskovasta, siis varsin kaukaa onnettomuuspaikkaan nähden, saadun tiedon mukaan uusia öljylauttoja ei enää ollut tulossa Suomen rannikolle. Saman vahvisti myös Igor Demko Neuvostoliiton Maarianhaminan konsulaatista. Korolov täydensi kuitenkin *Turun Sanomien* haastattelussa antamaansa lausuntoa toteamalla, että joitakin öljylauttoja oli mahdollisesti päässyt ajautumaan Saarenmaan kaakkois- ja lounaisrannikolle. Epäselvien öljylauttatietojen takia Korolov piti tarpeellisena jatkaa Itämeren tarkkailua. Neuvostoliittolaiset olivatkin päättäneet pitää kaksi troolaria vartiossa yötä päivää Saarenmaan rannoilla. Suomalaiset

²²⁰ Tankkeri *Antonio Gramscin* karilleajo todennäköinen öljyvuodon syy. *HS* 26.3.1979.
²²¹ Ruotsissa huokaistiin. Öljy kohti etelää. *TS* 2.4.1979; Itätuuli vie öljysohjoa kohti Ruotsin rannikoita. Vaara sivuutettu Suomen puolella. *TS* 3.4.1979; ks. myös Nissinen 2000, 21.

puolestaan jatkoivat varmuuden vuoksi vesialueen valvontaa kansainvälisellä merialueella merivartioston voimin.²²²

Helsingin Sanomat avasi huhtikuun alussa uutisissaan uuden näkökulman öljyiseen ympäristöongelmaan. Lehden juttujen teemaksi nousi se, miten Itämeren ulapat olivat selvinneet öljyasaasteen vierailulta. Jutuissa haastateltiin asiantuntijoina merentutkimusalue *Arandalla* työskennelleitä merentutkijoita. Tutkijat antoivat lehdelle optimistisen tilannearvion öljyn aiheuttamasta haitasta merelle. *Arandan* tutkimusmatkan päätehtävä oli ottaa näytteitä öljyalueelta ja tutkia, oliko öljyä vielä vedessä ja selvittää lisäksi, miten luonto oli selviytynyt öljyn tahmeasta lähentelystä. Haastateltu merentutkimuslaitoksen osastonjohtaja Paavo Tulkki kertoi jutussa Itämeren selvinneen lähes vaurioitta: ”Jo nyt on selvää, että suurilta tuhoilta on välttytty ainakin Suomen aluevesillä” Tulkin mukaan ensimmäiset havaitut jäljet öljylautan liikkeistä olivat kaukana Bogskärin ja Svenska Björnin vesillä Ruotsin rannikon suunnassa. Havainnon perusteella haastatellut tutkijat kertoivat Suomen aluevesien välttyneen suurilta tuhoilta. Tilanne vaikutti nyt varsin hyvältä siksikin, että linnustossa ja pohjaeläimistössä ei ollut ilmennyt tuhoja. Myös hylkeiden ja vesilintujen tilanne näytti olevan aivan normaali. Epäselvää oli kuitenkin veteen näkymättömäksi liunneen öljyn määrä sekä se, miten öljy oli vaikuttanut Itämeren pieneliöstöön ja erityisesti koko meren elämän kannalta tärkeään kasviplanktoniin.²²³ Jopa Ahvenanmaalla Maarianhaminassa ilmestynyt *Åland* uutisoi huhtikuun alussa tilanteen kohtuullisen lohdulliseksi. Ahvenanmaalaiset olivat lehden mukaan kuitenkin varauksellisia öljyasaasteen suhteen, koska meressä olevan öljyn määrää ei tiedetty ja tuulen suunnan muuttuminen saattoi olla mahdollista, milloin vain.²²⁴

Kansalaisten mielikuva ympäristöongelmasta maaliskuussa muodostui joukkoviestimien juttujen perusteella. Jutut rakentuivat ensisijaisesti asiantuntijoina haastateltujen viranomaisien antamiin arvioihin ja näkemyksiin. Viranomaisten meritilannekuvan luominen Suomessa oli hankalaa siksi, että kenelläkään ei

²²² Itätuuli vie öljysohjoa kohti Ruotsin rannikolta: Vaara sivuutettu Suomen puolella. *TS* 3.4.1979 Neuvostoliitto antoi selityksen. *HS* 5.4.1979; Uusia öljylauttoja ei enää ole tulossa. *TS* 5.4.1979; Trots försäkringar om motsatsen. Nytt oljehot på lut. *Åland* 7.4.1979; ks. Ahvenanmaan merivartioston päällikön sanoma Sandelinille 5.4.79 klo 1640. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

²²³ *Aranda* etsi turhaan öljyasaastetta Itämerestä. *HS* 5.4.1979; Öljytuhot jäävät pieneksi. Juha Heiskanen. *HS* 5.4. 1979; ks. Lahtonen 2004, 132; Vuonna 1953 valmistui tutkimus- ja kelirikkoalus, joka nimettiin edeltäjänsä mukaan *Arandaksi*. Se oli varustettu monipuolisella laitteistolla meren, merenpohjan ja kalataloudellisten tutkimusten suorittamista varten. Alus oli Merentutkimuslaitoksen käytössä vuoteen 1989. Merentutkimusalue *Nautiluksen* ja *Arandan* historia. < [http://www.syke.fi/fi-FI/Palvelut/ Tutkimusalueet/Tutkimusalue_Aranda/Merentutkimusalueen_historiaa](http://www.syke.fi/fi-FI/Palvelut/Tutkimusalueet/Tutkimusalue_Aranda/Merentutkimusalueen_historiaa) >. [5.1.2017]

²²⁴ ”Ingen olja kvar som kan hota skärgården”. *Åland* 7.4.1979.

oikein ollut käsitystä vallitsevasta tilanteesta ja erityisesti tilanteen kehittymisestä jäiden alkaessa sulaa. Viranomaisten lausuntoja media piti joka tapauksessa toimittajien omaksuvan tavan mukaisesti faktatietona. Media luotti viranomaisasiantuntijoihin, ja heidän välittämät viestit onnettomuudesta muotoiltiin jutuiksi, joita ei useinkaan liitetty yleisempiin pohdintoihin ympäristöongelmista, merenkulun turvallisuudesta, öljyntorjunnan vakavien ongelmien taustatekijöistä tai ylipäättään öljyn merkityksestä Suomen kansantaloudelle. Itämerestä kertovan ympäristöviestinnän kohdalla median käyttämien asiantuntijoiden kirjo oli aluksi suppea. Merenkulkuhallituksen virkamiesten lisäksi asiantuntijoina *Turun Sanomat* ja *Helsingin Sanomat* haastatteli vain merentutkimusalan *Arandalla* työskennelleitä muutamaa merentutkijaa, kun taas vasemmistolehdet haastattelivat luonnonsuojelujärjestöjen edustajia.

Suuresta mediajulkisuudesta huolimatta kylmän sodan aikainen valtiosuvereinius näytti johdattelevan pohjoisen Itämeren rantavaltioiden ajatukset vain omille aluevesille. Itämerellä ei näyttänyt olevan yhteistä vesialueidentiteettiä. Öljysaaste oli vain sen valtion ongelma, jonka alueelle tuuli saasteen kulloinkin kuljetti. Merellä valtioiden rajat olivat kuitenkin veteen piirrettyjä viivoja, joita vesialueella ollut saaste ei millään tavoin kunnioittanut. Yhden Itämeren rantavaltion alueella olleesta raakaöljystä aiheutuvan ympäristövahingon olisi pitänyt näin jälkikäteen ajatellen olla kaikkien rantavaltioiden yhteinen ongelma, sillä sama vesi lainehti kaikkien valtioiden rannoilla kuljettaen vettä ja meren eliöstöä alueelta toiselle. Samalla kun huhtikuussa öljysaasteesta tuli ympäristöongelma ensin Tukholman saarten ja sen jälkeen toukokuussa Ahvenanmaan saarten asukkaille, niin medialle öljysaasteesta tuli kummassakin maassa mehevien uutisten lähde.

Jutut Suomen kannalta suotuisista tuulista ja tutkimusalan Arandalta välittyneet tutkimustulokset meren tilasta pysäyttivät juuri sillä hetkellä Anthony Downsin huomiosykliteorian. Ympäristöhuomiosyklin kolmannessa vaiheessa ongelman laaja julkinen käsittely jatkui edelleen mediassa, mutta samalla havaittiin, että meren saastumisen ratkaiseminen ei käynytäkään niin kalliiksi ja hankalaksi kuin oli odotettu. Downsin teorian uhkakuulta, jossa ongelman ratkaisu kävisi todella kalliiksi ei maaliskuun lopulla Ahvenanmerellä toteutunut. Tuuli oli työntänyt ympäristöongelman Tukholman saaristoon. Suomalaisten viranomaisten ei tarvinnut ryhtyä vielä konkreettisiin ratkaisuyrityksiin, eikä heidän vielä siinä vaiheessa tarvinnut löytää vankkoja näyttöjä torjuntatöiden avulla saatavista hyödyistä tai estettävissä olevista haitoista.

2.4 Dagens Nyheter ja ensimmäiset ruotsalaisreaktiot

Tukholman saariston öljyuhat

Dagens Nyheter uutisoi etusivullaan 27.3.1979, kolme päivää ensimmäisten Suomessa olleiden lehtijuttujen jälkeen, Pohjois-Itämeren uhkaavasta öljylautasta otsikolla ”*Oljekatastrof hotar Åbo skärgård*”. Öljylautasta raportoi lehden Helsingissä työskentelevä toimittaja Tor Högnäs.²²⁵ Itämerelle ilmestynyt ympäristöongelma tiedostettiin uutisen mukaan olevan myös mahdollinen uhka Tukholman saaristolle. Tor Högnäsin artikkelin ilmestymisajankohta viittaa siihen, että ruotsin lehdistö ei suomalaisen lehdistön tavoin ollut tietoinen lähes kuukauteen öljystä, vaikka viranomaiset olivat ainakin jossain määrin jo viikkoja aikaisemmin saaneet alustavan käsityksen *Antonio Gramscin* karilleajosta. Epäselvän tilannekuvan ja epämääraisten huhujen perusteella viranomaisilla ei ollut ollut aihetta antaa julkisuuteen mitään uutisaiheeksi kelpaavaa.

Niin Ruotsissa kuin Suomessakin viranomaiset tekivät taustatyötä selvittääkseen Ventspilsin satama-alueen tapahtumia. Tapahtumien selvittämisessä viranomaisyhteistyöllä haettiin selityksiä eri laivoilta saatuihin ilmoituksiin. Ruotsalaiset viranomaiset olivat saaneet informaatiota öljyvahingosta lähes yhtäläisiä polkuja pitkin kuin suomalaisetkin. Neuvostoliiton suurlähetystöstä oli otettu yhteyttä samaan aikaan Suomen ja Ruotsin ulkoministeriöön 16.3.²²⁶ Suomen ulkoministeriön asiakirjoista selviää lisäksi, että Ruotsin viranomaiset olivat jo kahta päivää ennen lähetystösihteri Vinogradovin antamaa virallista ilmoitusta onnettomuudesta tiedustelleet latvialaisilta viranomaisilta Ventspilsin satama-alueella tapahtuneesta tankkerin karilleajosta ja sen seurauksena mahdollisesti syntyneestä öljyvahingosta. Vastauksen tiedusteluun ja vahvistuksen öljypäästöstä Ruotsin rannikkovartiosto oli saanut vasta runsaan viikon kuluttua sähköllä. Ruotsalaiset olivat välittäneet sähkösanomassa olleen viestin välittömästi eteenpäin myös Suomen viranomaisille.²²⁷ Neuvostotankkeri *Antonio Gramscin* öljypäästö oli noussut hieman eri reittiä Ruotsissa niin *Dagens Nyheterin* sivuilla kuin eri viranomaistenkin keskuudessa julkisen keskustelun areenalle ympäristöongelmana.

Huhtikuussa, noin puolitoista kuukautta karilleajon jälkeen, *Dagens Nyheterin* toimittaja Mats Holmberg raportoi *Antonio Gramscin* karilleajoon liittyen toisen

²²⁵ Oljekatastrof hotar Åbo skärgård. DN 27.3.1979.

²²⁶ Itämeren öljyonnettomuus, Tiedotuksen kulusta. Muistio n:o 84, luottamuksellinen, 29.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

²²⁷ Itämeren öljyvahinko. Sähkelomake 47/16 Sal 1979, 12.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

neuvostotankkeri *Tsesiksen* karilleajosta vuoden 1977 syksyltä Södertäljen meriväylällä. Öljyonnettomuuksia taustoittavan uutisjutun mukaan aluksesta oli tuolloin päässyt mereen noin 1 000 tonnia öljyä, joka oli levinnyt Ruotsin rannikolle. Ruotsin eri viranomaiset riitelivät yli puolitoista vuotta *Tsesiksen* karilleajon syistä ja vahinkoseuraamusten korvausvelvollisuuksista. Ruotsin merenkulkulaitosta pidettiin syyllisenä onnettomuuteen, sillä meriväylän läheisyydessä ollut karilleajomatalikkoa viranomaiset eivät olleet merkinneet merikorttiin, vaikka merenkulkulaitos oli kuukausia aikaisemmin ehtinyt paikantaa ja mitata matalikon. Toimittaja Holmberg kertoi silloisen riidan ydinkysymyksen olleen, miksi väylämatalikon tiedot löytyivät vain Ruotsin merenkulkulaitoksen arkistosta eikä matalikon tietoa ollut virallisesti julkaistu, vaikka niin olisi pitänyt tehdä. Artikkelissa ihmeteltiin, että oliko tankkeri *Antonio Gramsci* ajanut samasta syystä tuntemattomalle matalikolle Ventspilsin edustalla kuin neuvostotankkeri *Tsesis* oli ajanut Ruotsin rannikolla.²²⁸

Toimittaja Anders Öhman selvitti karilleajon syytä yleisölle kolme viikkoa myöhemmin 6.5. Hän haastatteli juttuaan varten Landsortin luotsiaseman luotseja Heimo Otsia ja Bo Näsmania, joille työnsä puolesta Ventspilsin edustan vesialueet olivat hyvinkin tuttuja. Luotsit kertoivat Öhmanille, että karilleajopaikassa oli vettä vain 11 metriä, vaikka neuvostoliittolaisiin merikarttoihin saman paikan syvyydeksi oli merkitty 15 metriä.²²⁹ Luotsien lausuntojen perusteella Ventspilsin satama-alueella oli virheellisen merkinnän takia todellinen ”miina”, johon erittäin suurella todennäköisyydellä joku öljysatamassa käyvistä tankkereista olisi joka tapauksessa ennen pitkää ajautunut, ellei kartan syvyystietoja olisi päivitetty.

Huhtikuussa 1979 *Dagens Nyheter* taustoitti lukijoilleen edelleen Tukholman saaristossa piileviä vaaroja, joita tankkerit olivat jo kohdanneet ja joita todennäköisesti tulisi edelleen esiintymään. Puheenvuoron saivat ruotsalaiset luotsit, jotka olivat silloin erittäin huolissaan tankkereiden turvallisesta luotsauksesta Tukholman eteläpuolella sijaitseville Nynäshamnin öljyvarastoille ja sieltä takaisin avomerelle. Luotsien mukaan kuljetetun öljyn määrä tulisi vääjäämättä kasvamaan öljyvaraston varastointikapasiteetin kasvaessa. Luotsaukseen liittyvien riskien ohella ongelmia luotseille tuotti myös supertankkereiden käyttämän meriväylän pohjassa olevat Ruotsin puolustusvoimien sinne laskemat tähysmiinakentät, joiden tarkat paikat olivat salaisia. Koko rannikkoväylän alueella laivojen ankkurointi oli tyystin kielletty. Landsortin luotsit kysyivätkin *Dagens Nyheterin* sivuilla huolestuneina, että ”mitä tapahtuu, jos hätätilanteessa on pakko ankkuroida?”²³⁰

²²⁸ Efter ”Tsesis” ett enda ändlöst verksgräl. *DN* 9.4.1979; vrt. myös Elmgren, Hansson, Larsson, Sundelin & Boehm 1983, 51–65.

²²⁹ ”Antonio Gramskys” grundstötning. Slets upp av ökänt grund. *DN* 6.5.1979.

²³⁰ Lotsar oroade. Supertanker i farlig led: Lotsar tvekar att föra tankers genom minfält. *DN* 9.4.1979.

Esimerkin vaaratilanteesta miinoitetulla vesialueella haastatellut luotsit kertoivat joulukuulta 1977. Silloin suomalainen lähes 100 000 tonnin tankkeri *Fanny*, joka tyhjennettyään kuormansa Nynäshamnin öljysatamassa oli lähtenyt luotsattuna miinakenttävyylää pitkin kohti avomerta. Miinakenttävyylällä tankkeri *Fannylle* oli tullut teknisiä ongelmia. Laivan sähköntuotannon äkillinen loppuminen oli vaikuttanut välittömästi aluksen ohjattavuuteen, kun peräsinlaitteet olivat lakanneet toimimasta. Aluksella ollut luotsi sekä laivan miehistö eivät olleet uskaltaneet tehdä hätäankkurointia miinavaaran takia. Ankkuroinnin vaarallisuudesta *Dagens Nyheter* pyysi lausuntoa Ruotsin merivoimien esikunnasta Wyn Enquistilta, joka kertoi lehdelle, että tankkereiden käyttämä rannikkoväylä oli kuitenkin täysin turvallinen. Hätäankkurointitapauksessa olisi maksimaalinen epäonni, jos laivan iso ankkuri olisi sattunut putoamaan juuri miinan induktioanturiin, jolloin miinan räjähdys- ja suuronnettomuusvaara olisivat olleet olemassa.²³¹ *Antonio Gramscin* onnettomuus nosti Ruotsissa huolen ennen kaikkea oman merialueen turvallisuudesta.

Selityksiä Moskovasta

Dagens Nyheter, Pohjoismaissa hyvän maineen kattavista taustaselvityksistään saanut lehti, lähetti oman toimittajansa Moskovaan hakemaan lisäinformaatiota siitä, mitä Ventspilsin satamassa oikein oli tapahtunut.²³² Onnettomuustietojen päivittämiseksi lehden toimittaja Staffan Teste sai haastateltavakseen Neuvostoliiton kauppalavaston ulkosuhteista vastaavan puhemies Igor Maverinin. Haastattelu oli todennäköisesti mahdollista sen jälkeen, kun Moskovassa oli päätetty avautua onnettomuuden yksityiskohdista maaliskuun puolenvälin jälkeen. Maverin vakuutti Staffan Testelle huhtikuussa, siis lähes kaksi kuukautta onnettomuuden jälkeen, että *Antonio Gramscin* karilleajo johtui yksinomaan inhimillisestä erehdyksestä. Maverin mukaan tankkerin päällikkö ja konepäällikkö olivat navigoineet aluksen liikaa satamaväylästä vasempaan. Lehtihaastattelussa ei otettu kantaa merikartassa mahdollisesti olleeseen virheeseen, huonoon näkyvyyteen tai jääsohjioon.²³³

Ympäristösosiologi Ulrich Beckillä on selvä näkemys siitä, miten viranomaiset ovat historian aikana teollisissa yhteiskunnissa välittäneet tietoa vaarallisista ympäristöonnettomuuksista, joilla on ollut suora tai välillinen vaikutus ihmisten terveyteen ja ympäristön tilan muutoksiin. Beck osoittaa, kuinka suuryritysten tiedottajilla

²³¹ Lotsar oroad. Supertanker i farlig led: Lotsar tvekar att föra tankers genom minfält. *DN* 9.4.1979.

²³² *Dagens Nyheter*istä ks. esim. Torvinen 1982, 125.

²³³ Sovjetisk talesman: ”Antonio Gramsci” navigerades fel. *DN* 11.4.1979; ks. lähemmin G.P. Sinitsin vastaus 3.1.1980: Re: Incident m/t ”Antonio Gramsci”. U.S.S.R. Ministry of Merchant Marine, Harbour Master of Commercial Sea Port of Ventpils. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

on ollut intressi olla aluksi puhumatta mitään onnettomuudesta, viivytellä tietojen antamista tai kiistää ne mahdollisimman pitkään. Aina oli olemassa mahdollisuus, että vahingot osoittautuisivatkin lopulta vähäisiksi. Kun tieto vahingosta oli jo julkisuudessa, tavanomaisesti onnettomuutta ja sen seurauksia alettiin vähätellä niin paljon kuin mahdollista. Beckin esittämä tiedotusmallin sisältörakenne ilmenee myös Igor Maverinin lausunnoista. *Antonio Gramscin* mereen valuttaman öljyn vähäinen määrä näyttikin täyttävän ennakko-odotukset, sillä vielä huhtikuussa Maverin kyseenalaisti sen, että öljysaaste oli peräisin neuvostotankerista, vaikka asiasta ei medialla eikä viranomaisilla Suomessa ollut enää pienintäkään epäselvyyttä. Myöhemmin, kun kieltäminen ja vähättely ei enää ollut mahdollista, Maverin tarjosi niin kuin Beckin teoriakin osoittaa, yleiseksi standardiselytykseksi inhimillistä erehdystä tai käyttövirhettä.²³⁴

Suomalainen media ei juurikaan kertonut paikallisesta puhdistustyöstä Venspilsin satama-alueella. Paikallinen puhdistustyö näytti olevan neuvostoliittolaisten sisäinen ympäristöongelma, jota ei YYA-Suomessa ollut aihetta käsitellä julkisesti. Puhdistustyöstä eivät myöskään suomalaiset viranomaiset välittäneet hallussaan olevaa vähäistä tietoa medialle. Tiedonvaihdon ongelmallisuutta kuvasi Neuvostoliiton suurlähettiläs Vladimir Stepanovin ja Suomen ulkoministeri Paavo Väyrysen välillä 3.4. käyty salainen keskustelu. Eräänlaista apua siihen tiedonpuutteeseen, miten neuvostoliittolaiset kamppailivat öljyä vastaan karilleajopaikan läheisyydessä, Suomen lehdistö löysi *Dagens Nyheterissä* olleista jutuista. Toimittaja Staffan Testen Moskovassa laatimassa jutussa Igor Maverin antoi nimittäin neuvostoliittolaisen näkemyksen alkuvaiheen öljyntorjuntatyöstä. Haastattelujutun mukaan ei ollut epäilystäkään siitä, etteivätkö paikalliset viranomaiset olisi tehneet kaiken voitavansa kamppaillessaan karilleajon jälkeistä öljysaastetta vastaan. Maverin näki ympäristön ennallistamisen seuraavasti:

Suurin osa öljystä oli kuitenkin sotkeutunut jäiden sekaan, minkä takia viranomaiset olivat olleet lähes mahdottoman tehtävän edessä. Öljyntorjujat olivat polttaneet mustanpuhuvaa tai tummanruskeaa saastetta jään päällä niin kauan kuin polttaminen oli ollut mahdollista. Polttamisen lisäksi viranomaiset olivat käyttäneet neljä tonnia kemikaaleja kiinteyttääkseen öljyä sellaiseen olomuotoon, että öljy vaipuisi meren pohjaan. Saasteen keräämistyötä oli hankaloittanut vaikeiden olosuhteiden lisäksi torjunta-alusten vähyys. Satamassa oli ollut silloin pysyvästi vain yksi öljyntorjuntaan tarkoitettu alus. Alustilanne oli

²³⁴ Beck 1990, 127–128; Pleasant, Andrew, Good, Jennifer, Shanahan, James and Cohen, Brad., 2002, 197–205; vrt. Oljeolyckan med ”Antonio Gramsci” berodde helt på den mänskliga faktorn. Styrmannen och kaptenen navigerade fel. DN 11.4.1979.

parantunut kuitenkin varsin nopeasti onnettomuuden jälkeen muista satamista saaduilla viidellä uudella yksiköllä.²³⁵

Meriympäristön saastumista Maverin ei haastattelussa pitänyt kuitenkaan kovinkaan vakavana asiana, vaan suurin ongelma oli hänen mukaansa ollut neuvostoliittolaisten taloudelliset menetykset, jotka olivat mereen joutuneen öljyn osalta olleet noin kaksi miljoonaa Yhdysvaltain dollaria. Toisaalta hyvänä tuurina Maverin piti sitä, että öljy ajelehti jäiden seassa avomerelle, missä öljyn haihtuminen eri asiantuntijoiden mukaan oli merkittävää ja ongelma kuihtuisi näin ollen ajan kanssa olemattomaksi. Hankalinta olisi ollut tilanne, jossa koko öljymäärä olisi rantautunut kokonaan Ventspilsin satamaan. Neuvostoliittolaisten vesien tilaa tutkivien viranomaisten toimittaja Testelle antamien tietojen perusteella sataman vesialue ei ollut kärsinyt öljyasaasteesta juuri lainkaan. Viranomaiset tekivät veden tilan määrittämisen viisiportaisella asteikolla. Ennen onnettomuutta Ventspilsin sataman vesialueen pitkäaikainen mittausarvo oli ollut 2 ja puhdistustöiden jälkeen arvot vaihtelivat arvojen 2,2 ja 2,8 välillä.²³⁶ Ruotsalaisille annetun tiedon mukaan öljyllä ei siis mittaustulosten perusteella ollut merkittävää vaikutusta meriveden kemialliseen koostumukseen ainakaan sillä hetkellä.²³⁷

Dagens Nyheterin jutussa Maverin näkemykset neuvostoviranomaisten ponnisteluista rantojen siivoamiseksi eivät olleet poikkeavia niistä lausunnoista, joita maailmalla oli uutisoitu muidenkin öljyonnettomuuksien yhteydessä. Lehtijutussa Maverin edusti valtiota eli tavallaan yhtiötä, joka oli vastuussa öljyvahingosta. Likaaja maksaa periaatteen mukaisesti valtion myös kuului tällöin korvata öljyvahingosta aiheutuneet kustannukset. Syntyneen ympäristöongelman vakavuuden Maverin kuvasi *Dagens Nyheterin* haastattelussa vaatimattomaksi ja ympäristön ennallistaminen tapahtuisi viranomaisten vastuullisella työllä. Näin olivat muidenkin maiden kuin Neuvostoliiton vastuunkantajat vakuuttaneet vahingon kärsijöille ennenkin, muun muassa jo *Torrey Canyonin* onnettomuuden yhteydessä vuonna 1967. Samoin toimittiin myös vuonna 1989, kun *Exxon Valdez* ajoi karille.²³⁸ Samanlainen ympäristövahinkoja koskeva tiedottamismalli oli toteutunut julkisuudessa samanlaisena suomalaisten osalta kymmenen vuotta aikaisemmin, kun Nesteen tankkeri *Palva* ajoi karille Utön kivikkoihin vuonna 1969. Onnettomuuteen liittyi oleellisesti tiedonkulun ongelmat ja päätöksenteon hitaus. Ympäristöhistorian tutkijoiden Simo Laakkosen ja Antti Lehmuskosken mukaan Neste Oy yritti kaikin keinoin selittää *Palvaan* kohdistuvaa kritiikkiä lehdistökampanjalla, jossa yhtiö vakuutti tankkereidensa olevan turvallisia ja vastuun onnettomuudesta kuuluvan väylien hoidosta vastaaville merenkulkuviranomaisille.

²³⁵ Sovjetisk talesman: ”Antonio Gramsci” navigerades fel. DN 11.4.1979.

²³⁶ Sovjetisk talesman: ”Antonio Gramsci” navigerades fel. DN 11.4.1979.

²³⁷ Sovjetreaktion: Vi gjorde allt som krävas kan. DN 19.4.1979

²³⁸ Dowie 1991, 26–28; Sellnow 1993, 28–42; Harrald 1990, 137–150.

Tiedotustilaisuudessa vastakkain olivat silloin avoimuutta vaativat ympäristöaktivistit ja öljyteollisuutta edustava suomalainen suuryhtiö. Yhtiö vastasi sille esitettyyn kritiikkiin omalla lehtikampanjallaan, joka kuitenkin koettiin tyyliiltään vähätteleväksi, ylimieliseksi ja jopa aggressiiviseksi. Kampanja kääntyikin Neste Oy:tä vastaan, joka lopetti tiedotuskampanjansa ennenaikaisesti.²³⁹ Siten voidaan sanoa, että Neuvostoliiton vähättelevä asenne ei ollut kommunistivaltion erityispiirre, vaan näin tuntuu olevan tapana toimia aina vakavien öljyonnettomuuksien yhteydessä.

Dagens Nyheterin neuvostoviranomaisten haastatteluihin perustuvat jutut nostivat esille selvästi sen, kuinka neuvostoliittolaiset olivat tehneet kaikkensa siivotakseen öljyä jäiseltä mereltä. Uskottavasti ulkoiset olosuhteet olivat kuitenkin olleet niin vaikeat, että käytännössä paikalliset viranomaiset eivät voineet tehdä muuta kuin hyväksyä tilanne sellaisena kuin se oli. Ruotsalaiset kyseenalaistivat kuitenkin avoimesti neuvostoliittolaisten viranomaisten alkuvaiheen öljyntorjuntatoimet *Svenska Dagbladetissa*. *Svenska Dagbladet* oli ruotsalainen riippumaton porvarillinen sanomalehti, jota arvostettiin kotimaassa kuin ulkomaillakin ensisijaisesti sen selkeästä ulkopoliittisten kysymysten arvioinnista.²⁴⁰ Lehti julkaisi huhtikuun 7. päivänä kritisoivan jutun, jossa väitettiin neuvostoliittolaisten öljyntorjuinten olleen välinpitämättömiä koko öljyongelmaan. Paikalliset toimijat olivat antaneet öljyn ajautua merelle ilman vakavia puhdistusyrityksiä.²⁴¹ Median juttujen ja viranomaisten lausuntojen perusteella ei Neuvostoliitolla sen paremmin Suomella kuin Ruotsillakaan ollut kunnollisia välineitä toimia menestyksekkäästi jääsohjon seassa kelluvan öljyn poistamiseksi. Ilmeistä onkin, että alkuvaiheen öljyntorjunnan tehokkuus olisi *Svenska Dagbladetin* kritiikistä huolimatta ollut yhtä vaatimatonta niin Suomen kuin Ruotsinkin rannikolla.²⁴²

2.5 Öljylautoista ulkopoliittista mediajulkisuutta

Svenska Dagbladet syytti – Suomi reagoi

Itämerellä ollut öljyaste rantautui huhtikuussa 1979 Tukholman saaristoon. Öljyn ajaututtua Ruotsin aluevesille öljyonnettomuus sai selvästikin kansainvälisen luonteen. *Antonio Gramscin* öljypäästö oli ruotsalaisille lehdille niissä olleiden juttujen perusteella mielenkiintoinen ilmiö, josta syntyi koskettavia ja myyviä uutisotsikoita. *Svenska Dagbladetissa* huhtikuussa olleesta jutusta käy ilmi, kuinka kylmän sodan

²³⁹ Laakkonen & Lehmuskoski 2005, 393.

²⁴⁰ Torvinen 1982, 129.

²⁴¹ Itämeren öljykatastrofi, Ruotsin lehtien kirjoituksia. Suomen Tukholman lähetystön sanoma 9.4.1979 klo 1300. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

²⁴² Lahtonen 2004, 127.

aikana ruotsalaiset lehdet, toisin kuin suomalainen sanomalehdistö, syytti aivan avoimesti Neuvostoliittoa ja sen toimia öljysaasteen edessä. Ruotsalaislehdistön toimintaperiaatteita kuvaili *Dagens Nyheterin* pääkirjoitus- ja ulkomaantoimittaja Olof Santesson. Hän kertoi suomalaisen sanomalehdistön kirjoituksia tutkineelle Esko Salmisen haastattelussa vuonna 1994, että Ruotsissa valtiolta ei mitenkään kontrolloinut Neuvostoliitto-kirjoittelua. Ruotsissa oli lailla turvattu, että sota-aikanakin lehdistö voi toimia periaatteessa samaan tapaan kuin rauhan oloissa: ei mitään sensuuria, ei minkäänlaisia pakotteita.²⁴³ Lehti toteutti pääkirjoituksissaan liberaalia peruslinjaansa ja paheksui esimerkiksi kaikkea Neuvostoliitossa olleita yksilön oikeuksia loukkaavia tekoja puolustamalla muun muassa toisinajattelijoita Solzhenitsynia ja Zaharovia. Lehti ei myöskään kaihtanut kertoa, mitä se ajatteli Neuvostoliitosta tai sen johtajista. Ruotsalaisten kritiikki Neuvostoliittoa kohtaan oli mahdollista, koska kylmän sodan aikana Suomi toimi osaltaan Ruotsille puskurina itään.²⁴⁴

Öljylauttoja koskeva mediajulkisuus sai erikoislaatuisen sävyn, kun huhtikuun toisella viikolla ruotsalainen riippumaton porvarillinen sanomalehti *Svenska Dagbladet*, jota arvostettiin kotimaassa kuin ulkomaillakin ensisijaisesti sen selkeästä ulkopoliittisten kysymysten arvioinnista,²⁴⁵ julkaisi *Antonio Gramscin* onnettomuutta käsittelevän artikkelin, jossa öljylautat kytkettiin Suomen ulkopoliittikkaan. Artikkelin teksti oli Suomen Tukholman suurlähetystön tulkinnan mukaan ulkopoliittisesti niin kiusallinen, että se oli aiheellista saattaa saatesanoin salaisena sanomana Suomen ulkoministeriöön mahdollisia toimenpiteitä varten. Jutussa syytettiin suomalaisten viranomaisten salailleen öljylauttojen aiheuttamaa ympäristövahinkoa Neuvostoliiton reaktioiden pelosta. Lehti perusti väitteensä ”Ruotsin rannikkovartioston hyvin informoituihin lähteisiin”. Ruotsin näkökulmasta Suomen suomettuminen, *finlandisering*, oli kylmän sodan aikana itsestään selvä tosiasia. Se kuvasi suomalaisten tapaa toimia kaikessa, mikä vain vähänkin koski tai sivusi Neuvostoliittoa. Suomalaiset eivät jääneet yksin *Svenska Dagbladetin* syytöksille. Lehti arvosteli voimakkaasti myös neuvostoliittolaisten suhtautumista öljyvuootoon, joka oli lehden mukaan välinpitämätöntä. Välinpitämättömyys näkyi *Svenska Dagbladetin* mukaan erityisesti siinä, että neuvostoliittolaiset öljyntorjujat antoivat öljyn vain ajautua merelle ilman vakavia puhdistusyrytyksiä.²⁴⁶

²⁴³ Salminen 1996, 249–251.

²⁴⁴ Salminen 1996, 249–251, 255; Meinander 2002, 276; ks. myös Österberg 2009, 137–140.

²⁴⁵ Torvinen 1982, 129.

²⁴⁶ Ruotsin lehdet hakevat syyllisiä. *HS* 8.4.1979; Suomen Tukholman lähetystön sanoma UM:lle: Itämeren öljykatastrofi. Ruotsin lehtien kirjoituksia 9.4.1979 klo 1300. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Suomen Itämeren öljyvahinko 1979, sähkölomake 74/16 sal., 12.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Salminen 1996, 249–251, 255.

Svenska Dagbladetin julkaiseman artikkelin jälkeen Itämerellä lainehtiva öljy ei enää ollutkaan pelkkä öljy, vaan siitä oli tullut Ruotsissa kylmän sodan aikainen YYA-Suomea arvosteleva tekijä. Lehden salailu- ja nöyristelyväitteisiin reagoitiin Suomessa välittömästi. Jo jutun julkituloa seuranneena päivänä Suomen merenkulkuhallituksen pääjohtaja Jan-Erik Jansson piti *Helsingin Sanomien* ja *Turun Sanomien* haastattelussa käsittämättöminä *Svenska Dagbladetin* väitteitä, että Suomessa olisi salattu julkisuudelta neuvostoaluksen aiheuttama vakava öljyvahinko. Jansson totesi haastattelussa, että tiedonkulku oli ollut täysin avointa kaikkien kolmen valtiollisen osapuolen kesken eikä kukaan mukanaolijoista ollut salannut yhtään mitään. Janssonin lausunto tuntuu kovin kohteliaalta neuvostoviranomaisia kohtaan. Neuvostoliittohan ilmoitti öljyvuodosta Suomelle ja Ruotsille vasta lähes kolme viikkoa karilleajon jälkeen. Jos kyse ei ollut salailusta, niin joka tapauksessa tieto karilleajosta, öljyasaasteesta ja sen etenemisestä kulki verkkaaisesti valtioiden välillä, varsinkin Neuvostoliitosta Suomen ja Ruotsin suuntaan.²⁴⁷

Julkista debattia suomalaisten salailuväitteistä käytiin myös muissa ruotsalaisissa sanomalehdissä. Suomen Tukholman suurlähetystön välittämien tietojen mukaan iltapäivälehti *Expressen*, joka kuului *Dagens Nyheterin* lehtiperheeseen, oli julkaissut Ruotsin rannikkovartioston osastopäällikkö Sven Uhlerin haastattelun, jossa hän päinvastoin kuin *Svenska Dagbladet* oli vakuuttanut, että Suomi ei millään tavoin ollut viivytellyt öljyvahinkotietojen välittämistä Ruotsiin. Uhlerin mukaan Ruotsin viranomaiset olivat saaneet maaliskuussa ensimmäiset tiedot karilleajosta ja merellä ajelehtivasta öljylautasta nimenomaan suomalaiselta tankkerilta samaan aikaan kuin suomalaisetkin viranomaiset. Tämän asian vahvasti myös rannikkovartioston päällikkö Roland Engdahl sosialidemokraattisen *Aftonbladetin* haastattelussa.²⁴⁸

Kylmän sodan ajan 1970-luvun ilmapiirissä suomalaiset viranomaiset valtiojohtoa myöten provosoituivat yhden ruotsalaisen sanomalehden ulkopoliittisävyisestä artikkelista, jossa oli viitattu Suomen alistuneisuuteen ja nöyristelyyn Neuvostoliiton edessä. Tämä ei ollut ensimmäinen kerta, kun näin tapahtui ja on ymmärrettävissä Suomen 1970-luvun ulkopoliittista asemaa vasten. Suomi pyrki etenkin 1960–1970-luvulla kaikissa tilanteissa vakuuttamaan läntiselle maailmalle puolueettomuuttaan ja kykyä päättää itse omista asioistaan. Presidentti Kekkonenkin oli ärsyyntynyt 1970-luvulla joskus suurestikin Ruotsin, kuten muidenkin länsilehtien, suomettumiskirjoituksista. Kekkonen oli eräänkin kerran määrännyt suurlähettiläs Max Jakobsonin

²⁴⁷ Jansson kumooa öljysalailut. *TS* 8.4.1979; Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Jansson: Tietoja öljystä ei ole salailtu. *HS* 8.4.1979; Vihavainen 1993, 232.

²⁴⁸ Suomen Tukholman lähetystö: Itämeren öljykatastrofi. Ruotsin lehtien kirjoituksia, sanoma 9.4.1979 klo 1300. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Suomen Itämeren öljyvahinko 12.4.1979, sähkölomake 74/16 sal. 1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

tekemään protestin *Svenska Dagbladetin* päätoimittajalle kolumnisti Göran Albins-son-Buhnerin osoittelevasta tekstistä ”yhä jatkuvasta suomettumisesta”.²⁴⁹

Eivät pelkästään ruotsalaiset suomettumista koskevat lehtikirjoitukset aiheuttaneet poliittista harmia. Yhdysvaltalainen historioitsija ja poliittinen kommentaattori Walter Zeev Laqueur analysoi Suomen puolueettomuutta joulukuussa 1977. *Commentary*-lehden laajassa artikkelissa Laqueur käsitteli suomettumista otsikolla *Europe: The Specter of Finlandization*. Artikkelin mukaan Suomi oli valtiona puolueeton paitsi suhteessa Neuvostoliittoon, jota kohtaan Suomella oli erityisvelvoitteita. Suomi ei hänen mukaansa voinut vastustaa mitään merkittävämpää Neuvostoliiton ulkopoliittista aloitetta tai sitoutua mihinkään ilman Neuvostoliiton hyväksymistä. Suomen odotettiin lisäksi tukevan aktiivisesti joitakin neuvostoulkopoliittikan päämääriä. Lisäksi vain Neuvostoliiton hyväksymät poliittiset puolueet voisivat osallistua hallitukseen, mikä päti *a fortiori* presidenttiin ja pääministeriin. Neuvostoliitto ei harjoittanut Suomessa sensuuria, mutta suomalaisten edellytettiin harjoittavan itesesensuuria. Laqueurin kirjoitusta arvosteltiin muun muassa sillä perusteella, että artikkeli perustui hataraan lähdeaineistoon. Analyysi oli silloin Suomelle kuitenkin kiusallinen, koska sen torjuminen asia-argumentein oli hankalaa.²⁵⁰

Suomalaisten provosoituminen konkretisoitui Merenkulkuhallituksen merenkulkuneuvos Oso Siivosen allekirjoittamaan oikaisuvastineeseen *Svenska Dagbladetin* päätoimittajalle. Suomalaisessa mediassa suomalaisten viranomaisten reaktioita salailuväitteisiin ei käsitelty muilta osin kuin kertaamalla pääjohtaja Janssonin aiemmin esittämät hämmästyttävät *Helsingin Sanomissa*. Silloinhan pääjohtaja kielsi haastattelussa jyrkästi kaikki syytökset salailuväitteistä. *Svenska Dagbladetille* lähetetty vastine näytti olleen eräs tapa varjella Suomen puolueettomuusimagoa. Vastine oli osoitus siitä, kuinka Suomi piti kylmän sodan aikana tiukasti kiinni puolueettomuudesta ja oli myös valmis sitä perustellusti puolustamaan.²⁵¹ Viranomaisten asiakirjoista käy selvästi ilmi se, että suomalaiset lähettivät välittömästi ruotsalaisille sen tiedon, joka oli käytettävissä öljylautoista niiden ilmestyttyä Suomen rannikolle. Tässä mielessä salailusta ei voi puhua, vaan kyse oli Neuvostoliitosta kahden viikon viiveellä saatu tieto.²⁵² Toisaalta Suomen reagointia *Svenska Dagbladetin* väitteisiin

²⁴⁹ Salminen 1996, 258.

²⁵⁰ Laqueur 1977; Vihavainen 1991, 21–23.

²⁵¹ Suomen Tukholman lähetystö. Itämeren öljykatastrofi. Ruotsin lehtien kirjoituksia, sanoma 9.4.1979 klo 1300. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Suomen Itämeren öljyvahinko, sähkölomake 74/16 sal 1979, 12.4.1979. UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

²⁵² Itämeren öljyonnettomuus, Tiedotuksen kulusta. Muistio n:o 84, luottamuksellinen, 29.3.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Suomen Tukholman lähetystö: Itämeren öljykatastrofi, Ruotsin lehtien kirjoituksia, sanoma 9.4.1979 klo 1300. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

voidaan pitää luonnollisena tapana korjata omasta itsestään ja omasta mielestään julkisuuteen saatettua virheellistä ja perusteetonta tietoa.

Merenkulkuhallituksen laatima vastine *Svenska Dagbladetille* oli joka tapauksessa hyvä katsaus niistä toimenpiteistä, päätöksistä ja yhteistoimintamenettelyistä, joita suomalaiset viranomaiset olivat tehneet ruotsalaisten ja neuvostoliittolaisten viranomaisten kanssa huhtikuun alkupäiviin mennessä. Vastineessa Oso Siivonen otti esille niitä samoja öljyvahinkoa koskevia toimenpiteitä, jotka olivat jo kerrottu suomalaisessa mediassa.²⁵³ *Svenska Dagbladetille* Siivosen nimissä lähetetty vastine päättyi selvään Suomen puolueettomuusaseman suojelemiseen tarkoitettuun viestiin ”*Det är därför svårt att förstå varifrån Svenska Dagbladet kan har erhållit uppgifterna för sin infama artikel*”. Tukholmalaislehti reagoi suomalaisten lehdelle osoitettuun oikaisuvaatimukseen ja julkaisi kahden päivän kuluttua Merenkulkuhallituksen vastineen sellaisenaan kahdella palstalla ilman kommentteja otsikolla ”Suomen vastalause: Ilmoitimme Ruotsille ajoissa”.²⁵⁴ Ilman kommentteja julkaistu Suomen vastine kertoo ruotsalaislehden pitäneen omia väitteitään joko itsestään selvinä tai poliittisesti vähäpätöisinä.

Suomea aliarvioiva ja väärin tulkitseva käsitys oli suomalaisesta näkökulmasta syytä korjata tai ainakin edes yrittää korjata. Ruotsalaislehtien sivuilla olleiden nöyristelyväitteiden korjaamiseksi ja virallisen tiedon julkituomiseksi myös Suomen ulkoministeriö katsoi tarpeelliseksi reagoida ruotsalaislehtien ”halpamaiseen” kirjoitteluun. Ulkoministeriö lähetti selvityksen öljypäästöstä viisipäivää *Svenska Dagbladetin* artikkelin julkaisemisen jälkeen salaisena sähkösanomana Suomen Berliiniin, Bonnin, Kööpenhaminan, Leningradin, Moskovan, Oslon, Tukholman, Varsovan, Brysselin, Washingtonin, Lontoon, Geneven, Pariisin, New Yorkin ja Nairobun lähetystöille sekä Suomessa ainakin tasavallan presidentille, pääministerille ja ulkoasianministerille.²⁵⁵

Salaisena lähetetty viesti oli kytköksissä myös presidentti Kekkonen toukuussa 1979 tapahtuneeseen ensimmäiseen valtiovierailun Saksan liittotasavaltaan. *Turun Sanomat* raportoi laajassa toimittaja Risto Uimosen laatimassa jutussa presidentti Kekkonen historiallisesta vierailusta, jonka yhtenä tarkoituksena oli korjata läntisissä ja erityisesti Länsi-Saksan lehdistössä olleita finlandisierung-puheita.

²⁵³ Telex: 17400 Svedag. Koskenniemi y-286. UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Itämeren öljykatastrofi. Suomen merenkulkuhallituksen vastine *Svenska Dagbladetissa*, sanoma 10.4.1979 klo 1200. UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

²⁵⁴ Telex: 17400 Svedag. Koskenniemi y-286. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Itämeren öljykatastrofi. Suomen merenkulkuhallituksen vastine *Svenska Dagbladetissa*. Tukholma, sanoma 10.4.1979 klo 1200. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

²⁵⁵ Itämeren öljyvahinko. Sähkelomake 74/16 sal. 1979/12.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F. NL., UM arkisto.

Uimosen laatiman jutun mukaan Kekkonen ei kuitenkaan tarvinnut sillä kertaa kommentoida suomettumiskeskustelua, koska Länsi-Saksan johtavat poliitikot liittokansleri Helmut Schmidistä lukien olivat lupautuneet olla henkilökohtaisesti käyttämättä *finlandisierung*-sanaa.²⁵⁶ *Svenska Dagbladetin* suomettumista koskeva artikkelin ajankohta ja presidentti Kekkonen vierailu selittänevät sen, että ulkoministeriö laati varsin nopeasti taustatietoa koskevan selvityksen öljypäästöistä Suomen ulkomaan edustustoille. Ulkoministeriön lähettämä viesti Suomen ulkoasiainhallinnon ulkomaan edustoilille oli tarkoitettu materiaaliksi tilanteisiin, joissa suurlähetystöjen ja konsulaattien henkilöstö joutuisi kommentoimaan Itämerellä olevaa öljylauttaa ja siihen liittyviä ruotsalaislehdissä esiintyneitä suomettumis- ja salailuväitteitä.

Salaisen ”Itämeren öljyvahinko 1979” sanoman alkuosa kertoo jo hyvin perusteet, mitä, miksi ja miten Suomen ulkoministeriö halusi tiedottaa edustoilille Itämerellä kulluvasta öljysaasteesta. Ulkoministeriön saatesanat Suomen ulkomaan edustoilille olivat:

Tiedoksenne: Itämeren öljyvahinko, tapahtumat ja ulkoministeriön toimenpiteet asiassa. Koska Suomen ja Ruotsin lehdistössä on ollut runsaasti usein ristiriitaisia tietoja Itämeren öljyvahinkoon liittyvistä tapahtumista ja toimenpiteistä, pidämme tärkeänä laajempien huhujen estämiseksi tiedottaa edustustoille vahinkotapahtuman kehitykseen liittyneet toimenpiteet aikamäärineen.²⁵⁷

Suomalaiset viranomaiset joutuivat öljyvahinkoon liittyen olemaan lähes kuukauden ajan yksinomaan Neuvostoliitosta saadun tiedon varassa. Samalla media joutui raportoimaan vajavaisin tiedoin, koska sitä yksinkertaisesti ei ollut saatavissa ei viranomaisilta eikä omin toimituksellisin keinoin. Suomalaiset öljyntorjijat olivat aluksi vain sen tiedon varassa, mitä Suomen ulkoministeriö sai konsultoimalla Neuvostoliiton Helsingin suurlähetystön virkamiehiä.

Julkisuudessa esiintyvien epäselvyyksien selvittämiseksi Neuvostoliiton suurlähetystö lähetti lähetystöneuvos Skornjakovin Suomen ulkoministeriöön maaliskuun lopulla. Skornjakov oli saanut tehtäväkseen välittää Suomen hallitukselle Neuvostoliiton merenkulkuministeriön antaman selvityksen *Antonio Gramscin* karilleajosta ja karilleajon jälkeisistä toimenpiteistä. Tapaamisen yhteydessä lähetystöneuvos korosti myös Neuvostoliiton ja Suomen hyviä suhteita ja samalla hän vahvisti oikeaksi ne

²⁵⁶ Historiallinen vierailu Länsi-Saksaan alkaa. UKK selvittelee maamme ulkopoliittisia käsitteitä. *TS* 6.5.1979; Ympyrä on ummessa (pääkirjoitus). *TS* 8.4.1979.

²⁵⁷ Suomen Tukholman lähetystön sanoma UM:lle: Itämeren öljykatastrofi. Ruotsin lehtien kirjoituksia 9.4.1979 klo 1300. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. Ulkoasianministeriön laatima luettelo sähköisestä Itämeren öljyvahinko, sähkölomake 74/16 sal. 1979, 12.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

tiedot, jotka suomalaisilla jo olivat karilleajosta. Hyvien suhteiden perusteella Neuvostoliitto olisi Skornjakovin mukaan valmis antamaan apua suomalaisille öljyn siivoamisessa mereltä, jos suomalaiset vain sitä pyytäisivät. Avun koordinoimista varten Neuvostoliitto oli valmis lähettämään huhtikuun alkupäivinä Helsinkiin meripelastuspalvelun päänsinööri V.G. Korolevin. Ulkoministeriön apulaisosastopäällikkö Eero Kekomäki puolestaan toivotti Korolevin tervetulleeksi Helsinkiin ja samalla Kekomäki välitti Skornjakoville pyynnön, että ennen tuloaan Suomeen päänsinööri Korolev selvittäisi, kuinka paljon öljyä oli tosiasiallisesti päässyt mereen, mitä kemikaaleja ja kuinka paljon neuvostoliittolaiset olivat käyttäneet öljyn emulgoimiseen ja oliko vielä mahdollista, että uusia öljylauttoja tulisi Ventspilsin satamasta ulos Itämerelle.²⁵⁸

Neuvostodiplomaatti Skornjakovin vierailu ja vierailun yhteydessä käyty keskustelu öljyvahingosta oli arkistolähteiden perusteella luonteeltaan aivan erilainen kuin suurlähettiläs Stepanovin vierailu ulkoministeri Väyrysen luona lähes kuu-kautta aikaisemmin huhtikuun alussa. Stepanov oli syyttänyt suomalaista mediaa vääristelystä. Skornjakov puolestaan vahvisti suomalaisilla olleet tiedot oikeaksi ja tarjosi jopa neuvostoliittolaisten apua. *Antonio Gramscin* öljypäästöstä oli tullut Neuvostoliitollekin päänvaivaa aiheuttava ympäristöongelma.

Svenska Dagbladet moitti – Neuvostoliitto vastasi

Jos suomalaiset viranomaiset ulkopoliittista johtoa myöten provosoituivat *Svenska Dagbladetin* salailusyytteistä, niin myös Neuvostoliiton poliittinen taho reagoi voimakkaasti ruotsalaisten väitteisiin neuvostoliittolaisten välinpitämättömyydestä kerätä öljyä merestä. Neuvostotahot pitivät *Svenska Dagbladetin* syytöksiä tarkoituksena Neuvostoliittoa vastaan suunnattuna propagandana. Tassin poliittisen tarkkailija Babenkon antoi vastineen *Svenska Dagbladetin* jutun väitteisiin kirjoittamalla kärkeväsananaisen kommentin liettualaisessa *Sovetskaja Rossija* -lehdessä. Suomen Moskovan suurlähetystön mukaan Neuvostoliiton päälehdistöstä vain *Sovetskaja Rossija* oli julkaissut Babenkonin artikkelin ja senkin lyhennettynä. Suomen Moskovan suurlähetystö oli saanut Babenkonin kirjoittaman artikkelin kokonaisuudessaan haltuunsa ja välittänyt sen suomennettuna tiedoksi Suomeen ulkoministeriön oikeudelliselle osastolle, jonne se myös Suomessa oli jäänyt. Artikkelin oli uutisoitu otsikolla ”Pahansuopainen kohu ja sen tausta”. Lehtiartikkelissa Babenkon pelasi myös ideologista peliä. Babenkonin artikkelin mukaan neuvostoliittolaisten öljyntorjujen toimenpiteet Ventspilsin satamassa olivat olleet suunnitelmallisia ja olosuhteisiin nähden niin hyviä kuin käytännössä oli ollut mahdollista. *Sovetskaja*

²⁵⁸ Neuvostoliittolaisesta tankkialuksesta vuotaneen öljyn torjuntatoimenpiteet Itämerellä. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat. Muistio n:o 88, 2.4.1979. UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

Rossijan mukaan neuvostoviranomaiset olivat ilmoittaneet myös öljyvahingosta ja tehdyistä öljyntorjuntatoista Itämeren suojelusopimuksen hengen mukaisesti Ruotsille ja muille Itämeren rantavaltioille. Siitä, että tämä oli tapahtunut kolmen viikon viiveellä, Babenkon ei tosin artikkelissaan maininnut mitään. Lisäksi *Sovetskaja Rossijan* mukaan neuvostoliittolaiset onnettomuuden osapuolena olivat tehneet väliittömästi Ruotsin viranomaisille ehdotuksen yhteisiin öljyntorjuntatoimenpiteisiin ryhtymisestä Ruotsin rannikkoa lähestyvän saastuneen jään rikkomiseksi, mikä olisi helpottanut öljyn keräämistä merestä. Öljyntorjuntatoimenpiteiden erilaisesta käsityksestä huolimatta osapuolet olivat päässeet sopuun öljysaasteen tarkan alkulähteen määrittämisestä vaihtamalla öljynäytteitä jäästä ja tankkeri *Antonio Gramscin* lastista. Yhteistyön sisällöstä oli Babenkonin mukaan tarkoitus järjestää tiedotustilaisuus Neuvostoliiton Tukholmaan öljyntorjunnan avuksi lähetetyllä *Kapitan Fetodev* aluksella. Tiedotustilaisuuden sisällön julkaisemisoikeuden oli saanut sitoutumaton sosiaalidemokraatteja lähellä oleva *Aftonbladet* -lehti.²⁵⁹

Aftonbladet ei kuitenkaan kommentoinut mitenkään tiedotustilaisuutta, mikä antoi Babenkolle aiheen arvella, että eräiden Ruotsin pääkaupungissa ilmestyvien sanomalehtien toimituksissa esiintyi haluttomuutta kertoa totuus neuvostoliittolaisten ponnisteluista öljyvahingon torjumisessa. Joillekin ruotsalaisille toimittajille oli hänen mukaansa ollut edullista vaieta todellisesta tilanteesta ja totuuden asemasta läiskyttää lehtien palstoille epärehellistä informaatiota, jonka tarkoituksena oli ollut häiritä Neuvostoliiton ja Ruotsin suhteita yleensä ja erityisesti merenkulun alalla.²⁶⁰

Ruotsalaislehden artikkeli, jossa öljysaaste liitettiin osaksi kylmän sodan aikaista Ruotsin, Neuvostoliiton ja Suomen välistä ulkopolitiikkaa, oli ympäristöhistoriallisesti omalaatuinen episodi, koska merellä ollut öljy oli poliittisesti täysin passiivinen toimija. Lisäksi öljy ei uhannut yhdenkään valtion olemassaoloa, vaan suurin kärsijä oli kaikille yhteinen Itämeri. Ulkopolitiikasta poiketen silloista merellistä todellisuutta hallitsi kansalaisten arkipäiväiset näkemykset ympäristövahingon suuruudesta. Näkemykset vaihtelivat suuresti öljypelin pelaajien, toisaalta Neuvostoliiton, toisaalta Ruotsin ja Suomen välillä. Ympäristösosiologi Ulrich Beckin riskien sietoteorian mukaan on kolme tekijää, jotka vaikuttavat yleisön riskien sietokykyyn: tuhon laajuus, julkinen tieto tuhosta ja kulttuurinen kyky hyväksyä tuhoutiset.²⁶¹ Beckin teoriaa tulkiten neuvostoliittolaisten ympäristövahingon sietoraja *Antonio Gramscin* karilleajon jälkeen ei ylittynyt. Öljyn aiheuttama tuho ei Neuvostoliiton

²⁵⁹ Itämeren öljysaaste. *Sovetskaja Rossija* 15.4.1979; Suomen suurlähetystön sanoma Moskovasta 17.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

²⁶⁰ Itämeren öljysaaste. *Sovetskaja Rossija* 15.4.1979; Suomen suurlähetystön sanoma Moskovasta 17.4.1979. UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

²⁶¹ Beck 1990, 78–79.

kauppalaivaston ulkosuhteista vastaavan puhemies Igor Maverinnin, Liettuan neuvostotasavallan maanparannuksen ja vesitalouden varaministeri Julius Sabaliauskasin ja poliittisen tarkkailijan Babenkonin näkemysten perusteella ollut laaja. Sen sijaan median jutut Suomessa ja Ruotsissa pitivät öljypäästöä niin laajana, että kansalaisten sietoraja ylittyi, vaikka julkista oikeaa tietoa ongelmasta ulkopuolisille olikin saatavissa vain vähän. Kulttuurisesti alusten öljyonnettomuudet eivät enää olleet 1970-luvulla hyväksytyjä sen paremmin Ruotsissa kuin Suomessakaan ikään kuin teollisen toiminnan sivuvaikutuksina, pakollisina haittoina, vaan kaikenlaiset öljyvahingot aiheuttivat kansalaisten sietorajan ylittymisen.

Neuvostokansalaisen sietorajan kestävyydestä kertoo *Helsingin Sanomien* huhtikuun alussa haastatteleva tallinnalainen kapellimestari Eri Klas, joka oli ammatinsa puolesta vierailulla Helsingissä. Uutisotsikon perusteella virolaista kapellimestaria kiinnosti kuitenkin juuri sillä hetkellä öljysaaste enemmän kuin musiikki. Klassilla oli kesämökki aivan Hiidenmaan kärjessä. Hän totesi haastattelussa ilman sen kummempia kommentteja,

Suuret öljylautat olivat vain kulkeneet maaliskuussa 1979 aivan Hiidenmaan ohi. Hiidenmaan asukkaat olivat olleet niin tottuneita siihen, että ohikulkevista laivoista tuli yhtenään rannalle kaikenlaista tavaraa, eikä saarella tervehdittykään toisiaan sanomalla ”Mitä kuuluu?” vaan ”Mitäs olet löytänyt?”²⁶²

Sanomalehtien haastatteluissa neuvostoliittolaiset asiantuntijat uskoivat yksimielisesti, että vain osa öljystä ajautui jäiden seassa avomerelle. Kun piilossa ollut öljysaaste nousi päivänvaloon pohjoisella Itämerellä, Ruotsin ja Suomen julkisuudessa alettiin puhua jopa valtavasta öljykatastrofista.²⁶³ Torjuntatoimista julkisuuteen antamisissaan lausunnoissaan neuvostoliittolaiset viranomaiset pitivät työtään kaikin puolin onnistuneina ja tehokkaina. *Dagens Nyheterissä*, *Sovetskaja Rossijassa*, *Helsingin Sanomissa* ja *Turun Sanomissa* olleiden neuvostoviranomaisten haastattelujuuttujen mukaan aluksesta karannutta öljyä poltettiin käyttämällä erityisiä sytytysseksia. Osa öljystä puolestaan konsentroidiin koviksi palloiksi, jotka käsiteltiin kemiallisella pulverilla. Haastattelutietojen perusteella Ventspilsin satama-alueella neuvostoviranomaisilla oli vielä silloin vahva usko hallita luontoa tieteellisin keinoin, jota öljyn emulgointiin tarkoitetut kemikaalit edustivat.²⁶⁴ Öljyn hävittämistavassa

²⁶² Öljy kiinnostaa Eri Klasia nyt musiikkia enemmän. *HS* 4.4.1979; ks. tästä Karjalainen 2006, 354–355.

²⁶³ Oljekatastrof hotar Åbo skärgård. *DN* 27.3.1979. Jättimäinen öljylautta ajelehtii Suomenlahdella. *TS* 26.3.1979.

²⁶⁴ Neuvostoviranomaisten arvioista ks. Bolotova 2005, 103–104, 106–107; Karjalainen 2006, 350.

oli näkemyseroja. Suomalaisen käsityksen mukaan öljyntorjuntakemikaalit olivat asiantuntijoiden tekemien tutkimusten mukaan meren eliöstölle jopa itse öljyä haitallisempaa. Näkemyseroja oli myös mekaanisen öljyntorjunnan tehokkuudesta. Kontrastina neuvostonäkemyksille olivat *Turun Sanomien* suomalaisten tankkerien miehistölle tekemät haastattelut, joiden mukaan ”neuvostoliittolaisten öljyntorjunta oli vaikuttanut varsin verkkaiselta ja heidän öljyntorjuntakalustonsa oli näyttänyt puutteelliselta”.²⁶⁵ Kyseisestä jutusta ei selviä, mitä verkkainen toiminta suomalais-ten merimiesten silmissä tarkoitti, eikä myöskään se, minkälaista käytetty puutteellinen mekaaninen torjuntakalusto oli. Joka tapauksessa useat mediat olivat jo aikaisemmin raportoineet sen, että yhdelläkään maalla ei ollut vielä käytössään edes huonoa kalustoa öljyn keräämiseen jäiseltä mereltä.²⁶⁶

Antonio Gramscin öljypäästön osalta Itämeren rantavaltioilla oli yhteinen ongelma. Onnettomuutta koskevan tiedon jakaminen Itämeren suojelusopimuksen hengen mukaisesti ei onnistunut, vaikka karilleajosta oli syntynyt tilanne, josta seurasi yleistä vaaraa meriympäristölle. Alueella tapahtuneista ympäristöongelmista Neuvostoliitto oli yleensä vaiti. Niistä kerrottiin vasta silloin, kun oli pakko eikä vaikeaminen enää ollut mahdollista. Näin ollen öljypäästöstä kertominen kolme viikon viiveellä oli selvää salailua. Suomalaiset olivat aluksi taas riippuvaisia Neuvostoliitosta saatuun viiveellä tulleesta tiedosta. Toisaalta myös suomalaiset valtionhallinnon edustajat panttasivat tiedon jakamista medialle. Siihen vaikutti ilmeisestikin Suomen ja Neuvostoliiton YYA-ajan ystävyysuhde. Neuvostodiplomaateilta saatua informaatiota ei jaettu julkisuuteen. Pohjois-Itämerellä jäiden seassa olleet öljylautat liikkuivat, mutta sitä koskeva tieto ei liikkunut tai ainakin sen liike takkuili.

2.6 Öljyiset raportit Tukholman saaristosta Ahvenanmaalle

Tukholman saaristo huhtikuussa

Huhtikuun alussa *Turun Sanomien* haastattelema Ruotsin itäisen tullipiirin päällikkö Sven Hallberg vakuutti Tukholman saaristossa esiintyvän öljypäästön olevan ongelmaton. Hän torjui väitteet liioittelevina siitä, että öljylauttojen aiheuttama vaara olisi akuutti ja vaikea. Hallbergin mukaan minkäänlaiseen huoleen ei ollut syytä eikä varsinaisesta katastrofista olisi missään tapauksessa kyse. Itämeressä parhaillaan olevat öljylautat eivät hänen mukaansa olleet sen vaarallisempia kuin mitä mereen joutui

²⁶⁵ Jättimäinen öljylautta ajelehtii Suomenlahdella. *TS* 26.3.1979.

²⁶⁶ Sopivaa menetelmää öljyn torjumiseksi ei ole keksitty. Ylen päiväkatseaus 29.3.1979. Yle arkisto 5856-3.

jokapäiväisen meriliikenteen seurauksena.²⁶⁷ Samoihin aikoihin Ylen radiotoimittaja Risto Pohjanpalo raportoi Tukholmasta radion Päivän peili -ohjelmassa lehtien tapaan öljylauttojen saavuttaneen jo Ruotsin ulkosaaret. Ruotsalaisilta viranomaisilta saamiensa tietojen perusteella Pohjanpalo kertoi öljyn hajonneen sen kaltaiseksi, että öljystä ei enää ollut vaaraa ympäristölle.²⁶⁸ Lisäksi *Dagens Nyheter* kertoi huhtikuun alussa, että tuuli oli alkanut puhaltaa luoteesta työntäen öljyisiä jäämassoja vaihteeksi etelään. Öljytorjujien näkökulmasta suotuisat tuulet sallivat ruotsalaisten vähentää valmiudessa olevien alusten armadaa kymmenestä aluksesta neljään.²⁶⁹

Tilanne ei kuitenkaan ollut aivan näin yksiselitteinen. Ruotsalaisten viranomaisten käsitys öljyasaasteen luonteesta itse asiassa vaihteli maaliskuun lopun ja huhtikuun alkupäivien aikana aina ongelmatommasta katastrofiin asti. Siinä missä *Turun Sanomien* haastattelema ruotsalainen tullipiiripäällikkö Sven Hallberg ja *Dagens Nyheterin* haastattelema Ruotsin rajavartiolaitoksen komentaja Ronald Engdahl pitivät öljyvaaraa täysin marginaalisena, Ruotsin rannikkovartioston operaatiopäällikkö Staffan Kvarnströmillä oli asiasta aivan eri käsitys. Kvarnström oli nimittäin kertonut *Dagens Nyheterin* haastattelussa öljyn aiheuttaman uhan olevan erittäin vakava ja katastrofin syntymisen todennäköistä.²⁷⁰

Jään seassa Itämerellä ajelehtiva öljylautta oli ympäristöhistoriallisesti aivan uusi ja poikkeuksellinen tapahtuma ja ilmiö, johon ruotsalaiset viranomaiset aikaisemmista onnettomuuksista huolimatta eivät olleet varautuneet, mikä omalta osaltaan johti siihen, että ongelmatilanne haluttiin nähdä mahdollisimman positiivisessa valossa, niin kuin oli saman öljyn osalta tapahtunut Neuvostoliitossa ja Suomessa muutamia viikkoja aiemmin. Hyväuskoisesti luotettiin luonnon hoitavan itse itsensä. Suomalaisille öljytorjujille tuulen suunnan muuttuminen itäiseksi oli tullut suorastaan taivaan lahjana. Suomalainen media yhdessä viranomaisten kanssa julistivat helpottuneina vaaran väistyneen Suomen puolelta. *Turun Sanomien* ja *Helsingin Sanomien* haastatteleminen Merenkulkuhallituksen viranomaisten antamien tietojen perusteella öljyä oli sillä hetkellä Svenska Björnin ja Svenska Högarnan majakoiden tienoilla Ruotsin vesillä, josta öljyiset klimpit olivat lipuneet hitaasti etelään. Sanomalehdissä olleiden tietojen perusteella Suomen puolella öljyvaara oli käytännöllis-

²⁶⁷ Itämeren öljyvaara liioiteltu. *TS* 1.4.1979; ks. myös Öljy ajautumassa kohti Tukholmaa. *KU* 30.3.1979; Ruotsi: Määrää liioiteltu, katastrofivaara ohi. *HS* 31.3.1979; Oljehotet har minskat. *DN* 31.3.1979; Ryska oljebelte tunnas ut: Ren tur att kusten skonades. *DN* 31.3.1979; Öljykatastrofin vaara ohi. *HS* 2.4.1979; Lahtonen 2004, 128.

²⁶⁸ Itämeren öljyvahinko opetti varautumaan katastrofeihin myös Suomessa. Päivän peili 2.4.1979. Yle arkisto 5856-13.

²⁶⁹ Oljehotet har minskat. *DN* 31.3.1979; Ruotsissa huokaistiin: Öljy kohti etelää. *TS* 2.4.1979; Notini, Mattsson & Lindén 1980, 4.

²⁷⁰ Sovjetisk tanker misstänks: Öjbelte driver mot Sverige. *DN* 28.3.1979; Ryska oljebälte tunnas ut. Ren tur att kusten skonades. *DN* 31.3.1979.

sesti katsoen sivuutettu, ainoastaan pelättiin, että erittäin voimakas länsituuli voisi tuoda öljysohjon taas Suomen vesille. Vielä huhtikuun puolenvälin jälkeenkin toimittaja Simo Pasanen kertoi radion päiväkatsauksessa Suomen Merenkulkuhallituksen antamiin tietoihin viitaten, että öljyvaara oli olematon Ahvenanmaan alueella.²⁷¹ Niin kuin Ruotsissa niin myös Suomessa viranomaiset luottivat suotuisten tuulien yhdessä öljyn haihtumisen kanssa hoitavan öljyasaasteen pois päiväjärjestyksestä.

Kalaverkkoja laskettaessa käytetään usein veneen käsittelyssä ilmaisua souda-huopaa. Soutaminen ja huopaaminen kuvaavat myös osuvasti ruotsalaisten ja suomalaisten viranomaisten lausuntoja ja median uutisointia pohjoisella Itämerellä sinne tänne liikkuvasta öljylautasta. Viranomaiset olettivat itätuulen ratkaisseen aluksi ongelman Ahvenanmerellä ja sen jälkeen etelään puhaltavan tuulen ongelmat Tukholman saaristossa. Merellä kaikki voi kuitenkin muuttua äkisti. Niin kävi nytkin. Ruotsalaisten viranomaisten optimistiset olettamukset sanomalehdissä meritilanteen kehittymisestä romahtivat raajan todellisuuden edessä. Jääpeitteen hajottua öljyklimpit olivatkin nousseet veden pinnalle. *Dagens Nyheter*issä oli jo varsin pian viranomaisten optimististen oletusten jälkeen huhtikuun kolmantena ja neljäntenä päivänä näyttävät etusivun ja uutissivun otsikot ”Stockholms norra skärgård nu också drabbad av oljan”, ”Nu är oljan här” sekä ”Oljan som försvann förstör Stora Nassa”.²⁷²

Öljy oli saavuttanut Tukholman ulkosaariston, missä se aiheutti ruotsalaisille suurta päänvaivaa. *Turun Sanomien* haastattelemat ruotsalaiset viranomaiset kertoivat aloittaneensa öljyn hävittämisen välittömästi Sandhamnin ja Södra Armin saarten välillä. Artikkelin mukaan öljyalueella työskenteli 15 alusta, joista 7–8 oli varsinaisia öljyntorjunta-aluksia. Alukset olivat kyyneet ensi töikseen keräämään öljysohjoa merestä kohtuulliset 30 tonnia. Yhtenä torjuntakeinona Ruotsinkin öljyntorjunta-asiantuntijat harkitsivat myös öljyn polttamista. Jos öljynpolttamiseen ryhdyttäisiin, *Turun Sanomien* haastattelussa Ruotsin rannikkovartioston osastopäällikkö Uhler vakuutteli, niin ruotsalaiset tulisivat silloin pyytämään apua suomalaisilta. Suomalaisillahan oli kokemusta öljyn polttamisesta jo tankkereiden *Palvan* ja *Raphaelin* öljypäästöjen torjunnassa ja öljyn hävittämisessä.²⁷³

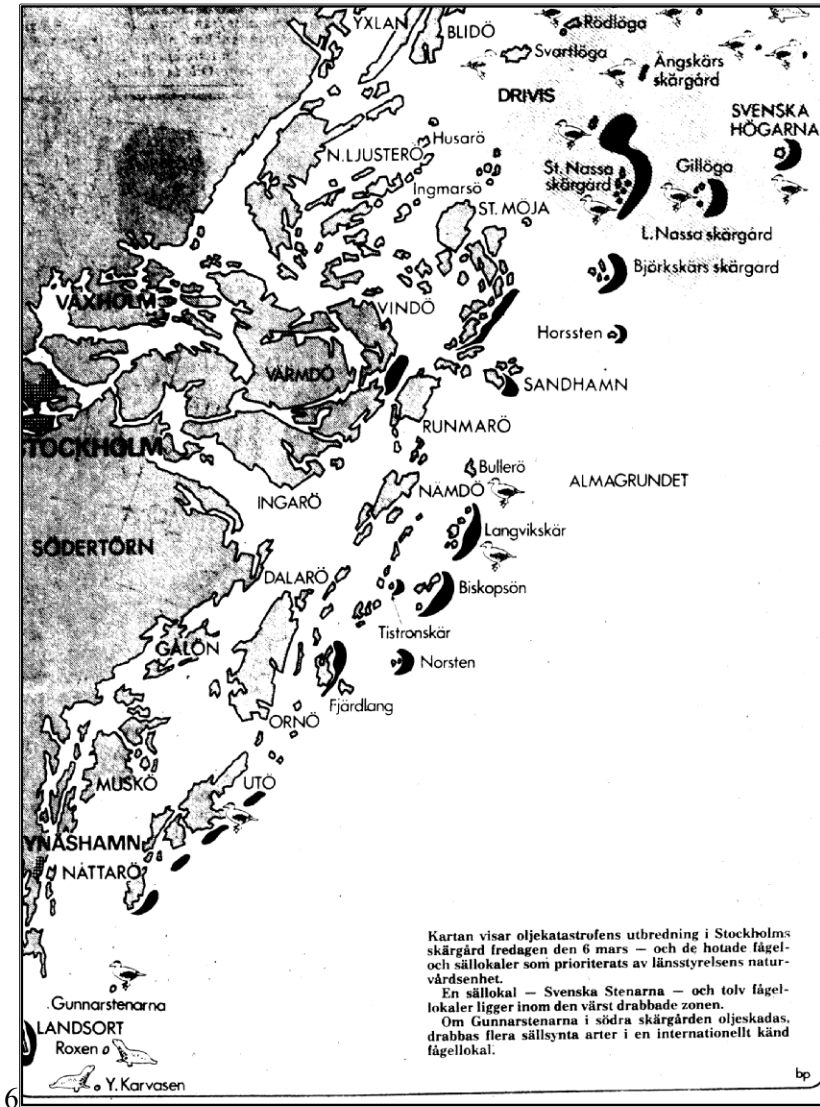
*Dagens Nyheter*issä olleet uutisotsikot julistivat öljylauttojen ajelehtineen Tukholman ulkosaaristoon. Ilmiö oli ruotsalaisille viranomaisille ja Tukholman saariston asukkaille yllätys siitäkin huolimatta, että merellä olevaa tilannetta oli valvottu useita päiviä ruotsalaisten sekä suomalaisten lentotiedusteluin ja aluksin. Valvontaa oli kuitenkin vaikeuttanut meren yllä ollut sankka sumu. Huhtikuun alkupäivinä *Dagens Nyheter* raportoi öljyn olevan jo saarilinjalla Björkskär, Sandhamn, Biskopsön

²⁷¹ Päiväkatsaus 23.4.1979. Yle arkisto 5850-2.

²⁷² Stockholms norra skärgård nu också drabbad av oljan. *DN* 3.4.1979; Nu är oljan här. Oljan som försvann förstör Stora Nassa. *DN* 4.4.1979.

²⁷³ Ruotsi aloitti öljysohjon ruoppauksen. *TS* 4.4.1979; ks. myös Nissinen 2000, 21.

sekä Norstenin saaresta etelään aina Landsortin ja Öxelösundiin asti.²⁷⁴ *Dagens Nyheter*issä 6.4. julkaistu kartta esittää sitä laajaa aluetta, jolle öljysaaste oli ajautunut Tukholman ulkosaaristossa, vaikka öljyvaaran piti ensin olla vain marginaalinen.



Kuva 6. Öljy Tukholman saaristossa keväällä 1979.²⁷⁵

²⁷⁴ Stockholms norra skärgård nu också drabbad av oljan. *DN* 3.4.1979; Nu är oljan här. Oljan som försvann förstör Stora Nassa. *DN* 4.4.1979; ks. myös Notini, Mattsson & Lindén 1980, 4.

²⁷⁵ Varje oljeklump måste plockas upp för hand. *DN* 6.4.1979.

Ruotsissa öljyn liikkeistä ja määrästä annettiin julkisuudessa ristiriitaisia tietoja. Esimerkiksi sanomalehtien jutuissa öljysaasteen keräämistöihin osallistuneiden paikallisten viranomaisten ja saariston asukkaiden antamat lausunnot ongelman suuruudesta viittasivat katastrofiin, kun taas samaan aikaan *Helsingin Sanomien* haastattelema Tukholman läänin maaherra Gunnar Helén piti suuronnettomuudesta puhumista kevytmielisenä. Sama lehtiartikkeli raportoi saaristolaiusten rakentaman katastrofikäsityksen olleen vähintäänkin puoleksi psykologinen sillä perusteella, että armeijan resursseja oli käytetty alkuvaiheessa varsin kitsaasti. Toisaalta maaherra Gunnar Helén piti *Helsingin Sanomien* haastattelussa tarpeelliseksi vedota myös ruotsalaisissa radio-ohjelmissa saaristolaisiin, veneilijöihin ja mökkiläisiin, jotta he osallistuisivat kykyjensä mukaan uhkaavan katastrofin torjuntaan. Toisaalta viranomaisten lausunnot viittasivat myös siihen, että vapaaehtoiset olisivat olleet toki tervetulleita, mutta itse pelastustöiden kannalta lapioin, talikoin ja sangoin varustautuneilla kansalaisilla ei välttämättä olisi kuitenkaan ollut ratkaisevaa merkitystä.²⁷⁶

Ensin median haastattelemat viranomaiset uskoivat optimistisesti meressä olevan öljyn hajoavan veteen ja haihtuvan nopeasti ilmaan. Öljyn haihtuminen ei kuitenkaan kylmissä olosuhteissa ollut toivotun suuruista. Öljyuhasta annetut lausunnot muuttuivat hetki hetkeltä synkemmiksi. Synkkyys ilmeni *Dagens Nyheter* raportissa, jossa ympäristövahinko määriteltiin siihen mennessä asiantuntijoiden lausuntojen nähden arvioitua paljon vaikeammaksi. Mediassa viranomaisilta vaadittiin alueellisesti laajojen vesi- ja ranta-alueiden puhdistusoperaatioita.²⁷⁷ Sanomalehtien ruotsalaisilta viranomaisilta saadut hapuilevat lausunnot öljysaasteesta ja sen keräämisestä johtivat siihen, että lopulta Ruotsin hallituksenkin oli puututtava suoraan likaantuneiden alueiden puhdistustöihin.²⁷⁸

Ruotsin hallituksen toimista ympäristöongelman ratkaisemiseksi raportoi Tukholmasta *Helsingin Sanomien* toimittaja Matti Klemola. Poliitikkojen esiinmarssi oli Klemolan raportin mukaan merkki ruotsalaisesta poliittisesta jälkipelistä, jossa retoriikan avulla käytettiin voimakkaita argumentteja öljytorjunnasta vastaavia viranomaisia kohtaan. Esimerkkinä jälkipelistä Klemola otti esille iltapäivälehti *Expressen*in artikkelin, jossa Ruotsin rannikkovartioston työskentely ja suhtautuminen öljyvahingon ratkaisuyrityksiin oli hallituksen silmissä ollut niin leväperäistä, että hallituksen oli välttämättä puututtava asioiden kulkuun. *Expressenille* antamassa haastattelussa kuntaministeri Bertil Hanssonin kertoi oman näkemyksensä vallitsevasta

²⁷⁶ Tukholman öljytorjujat pelkäävät ilman lämpenemistä. *HS* 8.4.1979; Öljyn keruu keskeytyi vuorokaudeksi Ruotsissa. *HS* 10.4.1979.

²⁷⁷ Varje oljeklump måste plockas upp för hand. *DN* 6.4.1979.

²⁷⁸ Varje oljeklump måste plockas upp för hand. *DN* 6.4.1979; ks. myös Tukholman öljytorjujat pelkäävät ilman lämpenemistä. *HS* 8.4.1979; Öljyn keruu keskeytyi vuorokaudeksi Ruotsissa. *HS* 10.4.1979

meritilanteesta, jota hän piti erityisen vakavana uhkana Tukholman saaristolle, sen asukkaille ja luontoarvoille. Hän löysi kuitenkin öljyvahingosta jotain hyvääkin; hän näki siinä opetuksen, kun nyt myös ruotsalaisille oli selvinnyt kouriintuntuvasti, että suuria ja vakavia ympäristövaaroja sisältyi myös energian lähteenä käytettyyn öljyyn, ei pelkästään ydinvoimalaan, joka oli ollut voimakkaan yhteiskunnallisen kriiikin kohteena ennen öljysaasteen ilmaantumista Ruotsin rannikolle.²⁷⁹

Ministeri Bertil Hanssonin medialle antamilla energiapoliittisilla lausunnoilla ei kuitenkaan ollut mitään konkreettista korjausvaikutusta Tukholman saaristossa olevan öljyn liikkeisiin, ei edes keräysoperaatioihin. Puhdistustöiden poliittisesta ohjauksesta huolimatta öljysaaste kunnioitti vain tuulen ja merivirtojen voimaa. Ruotsalainen sanomalehdistö raportoi näyttävästi kuvien kanssa hankalaa, jopa epätoivoista öljyntorjuntaa. Öljykatastrofin keskellä jälkipyykin pesulta vaikuttaneessa uutisoinnista lehdet etsivät syyllisiä syntyneeseen ympäristöongelmaan aivan samalla tavalla kuin oli tehty kuukautta aikaisemmin Suomessa. Samalla tavalla kuin Suomessakin ruotsalaislehtien juttujen sisältö syntyneestä ympäristövahingosta noudatti Anthony Downsin huomiosykliteorian eri vaiheita. Ensin ympäristöongelmasta tuli julkinen, jonka jälkeen syntyi vaatimukset ongelman ratkaisemiseksi. Ongelman pitkittyessä ruotsalaiset havaitsivat nopeasti miten kalliiksi öljyn siivoaminen tulisi.

Sensaatihakuisilla otsikoilla lehdet luonnollisesti hakivat taloudellista hyötyä mahdollisesti lisääntyneellä myynnillä, mutta samalla jutuissa itse asian ydin tuntui häviävän paisuteltujen tarinoiden taakse ikään kuin niillä olisi ratkaistu merellä oleva ongelma. Syyllisiä vahinkoon ja öljyntorjunnan heikkoon tasoon ruotsalaiset lehdet löysivät jutuissaan ainakin kolmesta eri suunnasta. Omien joukossa onnettomat toimijat olivat rannikkovartioston edustajat siinä määrin, että lehdissä kerrottiin Ruotsin hallituksen edustajan puuttuneen henkilökohtaisesti pelastustöiden johtamiseen. Suomalaiset viranomaiset saivat myös osansa syyllisyydestä Ruotsin lehdistössä. *Svenska*

²⁷⁹ Klemola, Matti: Öljy saartoi Tukholman saariston. *HS* 7.4.1979; Klemola, Matti: Tukholman öljyntorjujat pelkäävät ilman lämpenemistä. *HS* 8.4.1979; Klemola, Matti: Öljyn keruu keskeytyi vuorokaudeksi Ruotsissa. *HS* 10.4.1979. Hanssonin Expressenin haastattelussa esille nostama ydinvoima politisoitiin Ruotsissa jo 1970-luvun alussa. Aikaisemmin poliittiset puolueet olivat olleet yksimielisiä ydinvoiman käytöstä energian lähteenä. Vuoden 1973 aikana Ruotsin keskustapuolue ja vasemmistopuolueet alkoivat kritisoida ydinvoiman käyttöä. Kritiikki vaikutti siihen, että ydinvoima nousi valtakunnanpolitiikan agendalle ja samalla ydinvoimakeskustelu sai uuden poliittisen ulottuvuuden ruotsalaisessa politiikassa. Ydinvoima oli 1970-luvun lopulla hyvin kuuma keskustelunaihe, siis samoihin aikoihin kuin Antonio Gramscin öljy lainehti Itämerellä. Kulminaatiopiste ruotsalaisessa ydinvoimakeskustelussa saavutettiin 28.3.1979 tapahtuneen Harrisburgin ydinvoimalaonnettomuuden jälkeen aina sitä seuranneeseen kansanäänestykseen maaliskuuhun 1980 asti. Kansanäänestys hylkäsi ydinvoiman. Kansanäänestyksen jälkeen ydinvoimakeskustelu vaipui talviuneen aina vuoden 1986 Tšernobylin ydinonnettomuuteen asti. Tšernobylin jälkeen ydinvoimakysymys sai taas Ruotsissa vahvan sijan poliittisessa keskustelussa ja median päiväjärjestyksessä. Hedberg 1991, 27–36; Brandel 2015, 15–16.

Dagbladet kritisoi artikkelissaan huhtikuun alussa Suomen merenkulkuhallituksen oletettua salailumenettelyä. Ruotsalaislehdistö syytti jutuissaan myös Neuvostoliittolaisia välinpitämättömästä suhtautumisesta ylipäättään koko öljypäästöön.

Ruotsalaisessa mediassa julkaistut artikkelit tankkeri *Antonio Gramscin* öljykatastrofista sisälsivät kevättalvella 1979 sekä kylmän sodan ideologista propagandaa politiikan että ilmensivät luonnonsuojelun, ympäristökysymysten ja energiaratkaisujen välillä olleita ristiriitoja. Ruotsalaisten sanomalehtien syytöksiin Neuvostoliitto ja Suomi vastasivat vetoamalla omien toimenpiteittensä olleen täysin oikeita ja sillä hetkellä perusteltuja. Yhteisestä Itämeren ympäristöongelmasta Neuvostoliitto, Suomi ja Ruotsi vetäytyivät valtiosuvereinien taakse olemalla huolissaan kukin vain omasta maineestaan ja vesialueestaan, vaikka Itämeren suojelusopimuksen henki edellytti saumatonta ja avointa yhteistyötä.

Huhtikuun alkupuolella *Dagens Nyheter* seurasi päivittäin öljysaastetilanteen kehittymistä ja raportoi olosuhteiden muutoksista. Huhtikuun ensimmäisen viikon jälkeen *Dagens Nyheterin* tilanneraportit kuvasivat niitä vakavia tapahtumaketjuja, jotka seurasivat ilmojen lämpenemistä. Jäiden sulettua öljy irtosi jäälohkareista vapaasti kelluvaksi mönjäksi leviten itäisen tuulen työntämänä tuhansille Tukholman edustan saariin. Eteläisimmät klimpit kelluivat Landsortin alueella, Öjan saaren eteläkärjen tasalla ja pohjoisimmat öljylautat Rödlögan saaren edustalla. Koko huhtikuu ja lähes toukokuun loppuun asti saaristossa öljyntorjuntatyöt olivat torjuijen kannalta kaikkein hankalimmat. *Dagens Nyheterin* haastattelemat saariston asukkaat, paikalliset viranomaiset, rannikkovartioston edustajat, vapaaehtoiset sekä lisätyövoimana saaristoon komennetut varusmiehet kertoivat, kuinka rantautunut öljy oli vaivalloisesti kerättävä käsipelillä lapioin tai erilaisten äyskäreiden ja ämpäreiden avulla jätesäkkeihin sekä keräilylavoihin.²⁸⁰ Suomalainen öljyntorjunnan asiantuntija Kalervo Jolma on määritellyt öljyntorjunnan luonnetta seuraavasti:

Öljyntorjunta-ajattelun ytimenä oli ja on edelleen, että öljyvahingon torjuminen on onnistunut, jos öljyä ei ole joutunut mereen lainkaan. Onnistuminen on ollut vain puolittaista, jos öljyä on jouduttu keräämään merestä. Jos öljyä on jäänyt luontoon tai sitä on jouduttu keräämään rannoilta, onnettomuuden torjuntatoimia voidaan pitää lähes epäonnistuneina.²⁸¹

Dagens Nyheterin toukokuun alussa julkaisema kuva kertoo öljyntorjunnan onnistumisen tasosta. Kuva konkretisoi sen, miten viranomaisten alkuaan optimistiset oletukset öljyntorjunnan helppoudesta ja onnistumisesta olivat haihtuneet taivaan tuuliin.

²⁸⁰ Efterlängtd hjälp i kampen mot oljan. Frivilliga flygs med helikoptrar. DN 10.4.1979: Hjälp behövs i veckor. DN 9.4.1979.

²⁸¹ Jolman haastattelu SYKE:ssä 24.3.2010. (Tallenne tekijän hallussa)



Kuva 7. Öljytorjunta Torbjörn Hedremus Tukholman saaristossa vuonna 1979.²⁸²

Ruotsi kamppaili sotilaiden, Tukholman rannikkokuntien ja vapaaehtoisten avustustyöntekijöiden avulla saaristossa ollutta öljysaastetta vastaan lähes kahden kuukauden ajan. Tukholman saariston öljyvahinko oli medialle ajankohtaisena, erikoislaatuisena ja saariston asukkaita koskevana kiinnostava uutisaihe. Laajuudellaan tankkeri *Antonio Gramscin* aiheuttama öljyvahinko yllätti juttuja kirjoittavat toimittajat, Tukholman saariston asukkaat ja vesien suojelusta vastaavat viranomaiset. Ruotsalaisten sanomalehtien artikkelit käsitelivät öljyvahinkoon liittyen useita eri silloin kiinnostuksen kohteeksi nousseita kansalaisia koskevia teemoja. Osassa jutuissa toimittajat kytkivät öljyongelman energia- ja sisäpolitiikkaan, osassa toimittajat hakivat syyllisiä ja vastuunkantajia omista viranomaisista ja ulkomaalaisista toimijoista, osassa jutut painoutuivat tankkereitten meriturvallisuuteen, torjuntatöiden toivottomuuteen, torjuntatöihin osallistuvien epäinhimillisiin työolosuhteisiin ja kenties moraalisesti suurimpaan kysymykseen, mitä meriluonnon eläimistöille oli tapahtumassa.

²⁸² Varje oljeklump måste plockas upp för hand. DN 6.5.1979.

Moniteemaisten juttujen sisällöt viittaavat siihen, että ympäristöaiheet olivat tasa-vertaisia uutisaiheita muiden yhteiskunnallisesti merkittävien tapahtumien kanssa. Huoli oli Tukholman saariston hyvinvoinnista, jota ei saanut vastuuttomilla toimenpiteillä vaarantaa ja siksi yhteiskunnan oli kaikin mahdollisin keinoin pystyttävä hallitsemaan merenkulkuun liittyviä riskejä.

Öljypaine Tukholman saaristossa alkoi laskea toukokuun alussa, kun saastelautat alkoivat siirtyä tuulen ja merivirtojen voimasta takaisin kohti Ahvenanmaan saaristoa suomalaisten riesaksi. *Turun Sanomien* haastattelema Tukholman läänin maaherra Gunnar Helin kertoi lehdelle 12.5. Tukholman saariston olevan jo lähes puhdas öljystä. Helinin mukaan varsinaiset puhdistustyöt kestäisivät kymmenisen päivää, mutta saarten hienopuhdistuksiin meni vielä ainakin kaksi kuukautta. Parhaimmillaan Tukholman saaristossa öljyntorjuntatoissa oli 10 000 henkilöä, jotka keräsivät viiden viikon aikana öljyjätettä lehtijutun mukaan lähes 2000 tonnia kolmentuhannen saaren rannoilta.²⁸³ Lehdessä mainittu 2000 tonnia vaikuttaa valtavan suurelta määrältä, joten siihen on suhtauduttava kriittisesti. Suomalaiset saivat puolestaan Unto Lahtosen mukaan kerättyä Ahvenanmaan rannoilta noin 450 tonnia.²⁸⁴

Öljyn kerääminen Tukholman edustan saarten rannoilta oli rahalla mitattuna kallista. Viranomaisten asiakirjoista käy kuitenkin ilmi se, kuinka Ruotsi kansainvälisen merenkulkujärjestön vastuuyleissopimuksen ja rahoitusyleissopimuksen jäsenenä sai öljyvahingon aiheuttamien kustannusten kattamiseksi perustellut korvaukset.²⁸⁵ Englannin lounaisrannikolla vuonna 1967 tapahtuneen tankkeri *Torrey Canyonin* aiheuttaman öljyvahingon seurauksena yksityisten öljy-yhtiöiden keskenään solmimat kaksi korvauksia sääntelevää sopimusta ja jäsenyys niissä yhdessä kansainvälisten merten saastumista estävien sopimusten kanssa osoittivat Ruotsin osalta toimivuu- tensa ja tarpeellisuutensa *Antonio Gramscin* öljyvahingon jälkipyykin pesussa. Ennen kuin Suomessa päästiin nauttimaan korvauksista, Suomella oli edessään uuvut- tava taistelu takaisin Suomeen ajautunutta öljyä vastaan.

Demilitarisoitu Ahvenanmaa toukokuussa

Toukokuun alussa heti vapun jälkeen *Turun Sanomat* ja *Helsingin Sanomat* raportoivat Ruotsin rannikolta ajautuneista öljylautoista, jotka palauttivat rippeitään takaisin Suomen aluevesille Saaristomerelle. Lehtiartikkelit kertoivat viranomaisten

²⁸³ Tukholman saaristo lähes puhdas öljystä. *TS* 12.5.1979.

²⁸⁴ Lahtonen 2004, 143.

²⁸⁵ *Antonio Gramscin* öljyvahinko. Merenkulkuhallituksen asiakirjat 79/79/344 sisäasiainministeriölle, puolustusministeriölle ja öljysuojarahastolle 4.4.1985. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; Kansainvälinen öljykorvausrahoitus ja *Antonio Gramsci*. Henry Söderholmin laatima muistio n:o 83, 22.4.1980. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os., UM arkisto.

havainnoista rannikolla lainehtivasta vaseliinimaisesta öljyvesiemulsiosta, jota esiintyi jäätyneinä kokkareina 20–25 kilometrin laajuusella alueella saastuttaen jo paikallisia rantoja. Öljyvesiemulsion seassa Ruotsin vesiltä ajautui myös täytettyjä mustia jätösäkkejä. Öljymönjää täynnä olevat jätösäkit, jotka oli jätetty liian lähelle rantaviivaa, olivat lähteneet kovan etelätuulen työntämänä merimatkalle kohti Suomea.²⁸⁶

Sanomalehtien viranomaistietoihin perustuvat jutut uutisoivat vielä toukokuun ensimmäisinä päivinä hyvin optimistisesti meriolosuhteista. Uhkana ollut ympäristövahinko näytti jäävän vähäiseksi. *Helsingin Sanomissa* oleva uutisotsikko kiteytti ylitarkastaja Reino Sandelinin näkemyksen öljyvaarasta ”Vain jokunen tonni öljyä löytynyt. Parikymmentä lapiomiestä riittää puhdistukseen”. *Helsingin Sanomien* raportoimat Sandelinin havainnot öljykatastrofiin olemattomuudesta olivat kuitenkin perusteettomia ja liioiteltuja. *Turun Sanomien* haastattelema Saaristomeren merivartioston komentaja Seppo Kanerva antoi Reino Sandelinin tapaan myös kasvot optimismille. Jutussa Kanerva totesi merialueelle suuntautuneen tarkastuslennon jälkeen toivoa valaen, että ”öljyä oli meressä saman verran kuin muutama kourallinen lehmän lantaa”. Lohdullisista lausunnoista huolimatta torjuntatöiden johtoryhmä, joka oli vasta perustettu ja jonka johtokeskus sijaitsi Maarianhaminassa, kehotti sanomalehtien haastatteluissa ja Ahvenanmaan paikallisradiossa kesämökkiläisiä käymään tarkistamassa omat mökkirantansa. Mahdollisista öljyhavainnoista asukkaita pyydettiin ilmoittamaan johtoryhmälle. Ahvenanmaan saaristo on ongelmallinen merialue lukuisine saarineen ja erityisesti siksi, että siellä oli kaiken lisäksi useita samanimisiä saaria. Tästä syystä alueen asukkaiden paikallistuntemuksella oikein käytettynä saattoi olla merkittävä rooli mahdollisten torjuntajoukkojen suuntaamisessa juuri oikeaan kohteeseen.²⁸⁷

Lehtijutut toukokuun ensimmäisiltä päiviltä kertovat, kuinka suomalaiset viranomaiset olivat yhtä optimistisia ympäristöongelman pienuudesta kuin ruotsalaisetkin viranomaiset olivat olleet kuukautta aikaisemmin huhtikuun alussa. Viranomaisten optimismi johtui pitkälti olettamuksista ja aikaisemman kokemuksen puutteesta. Kokemuksen puutetta kuvastaa se, että Merenkulkuhallitus teki ensimmäisen öljyn leviämistä koskevan uhka-arvioanalyysin vasta välittömästi *Antonio Gramscin* onnettomuuden jälkeen, vaikka öljyonnettomuuksien mahdollisuus oli tiedostettu viimeistään yli kymmenen vuotta aikaisemmin. Yllätyksen asiantuntijoille aiheutti nyt se,

²⁸⁶ Öljypalloja ajelehti Ahvenanmaalle. *TS* 3.5.1979; Öljyä vain lehmänlantäläjä. *TS* 4.5.1979; Vain jokunen tonni öljyä löytynyt. Parikymmentä lapiomiestä riittää puhdistukseen. *HS* 4.5.1979; ks. myös Nissinen 2000, 21, 23.

²⁸⁷ Öljypalloja ajelehti Ahvenanmaalle. *TS* 3.5.1979; Öljyä vain lehmänlantäläjä. *TS* 4.5.1979; Vain jokunen tonni öljyä löytynyt. Parikymmentä lapiomiestä riittää puhdistukseen. *HS* 4.5.1979; Nissinen 2000, 21–23; Lahtonen 2004, 135.

että kylmässä vedessä ollut öljy oli klimppeinä, jotka kelluivat vedenpinnan alla näkymättömissä. *Turun Sanomien* haastatteleman Seppo Kanervan optimistiset sanat perustuivat juuri tietämättömyyteen öljyn oikullisuudesta. Kuten *Åland*-lehti kertoi, öljyä ei yksinkertaisesti löydetty, vaikka viranomaiset tekivät useita pinta- ja ilmatiedusteluja merialueelle.²⁸⁸

Aamulehden toimittaja Unto Lahtonen selvitti öljyklimppien käyttäytymistä. Lahtonen haastatteli silloisen Turun yliopiston teknologian ja ympäristöhoidon professoria Erkki Leppäkoskea. Leppäkosken mukaan vastaavanlaista tilannetta ei hänelle ollut aikaisemmin tullut vastaan, eikä ilmiön kehittymisestä ollut aiempaa kokemusta. Tukholmassa yhdessä ruotsalaisten asiantuntijoiden kanssa Leppäkoski oli havainnut yllätyksekseen öljymöykyn pinnan hapettuneen ja kovettuneen. Kovettuneen pinnan alla ollut massa ei kuitenkaan poikennut ominaisuuksiltaan tavallisesta raakaöljystä. Leppäkosken mukaan öljymöykyt imivät saarten rannoilta hiekkaa ja soraa. Tämä johti siihen, että saastuneen massan kasvaessa möyköt eivät enää kellunet, vaan painuivat näkymättömiin pinnan alle. Painuminen ei kuitenkaan poistanut sitä mahdollisuutta, että öljymöykyt saattoivat koska tahansa notkistua ja liueta meriveteen raakaöljyn tapaan. Joka tapauksessa veden alla oleva öljy oli uhka, joka jossain vaiheessa realisoituisi veden pinnalla kelluvaksi ongelmaksi.²⁸⁹

Suomalaiset saivat kokea ongelman realisoitumisen Ahvenanmaalla 5. päivänä toukokuuta vain vuorokausi ylitarkastaja Sandelinin ja merivartioston komentaja Kanervan lehtihaastattelujen jälkeen. *Turun Sanomien* raportti Ahvenanmaalta, jossa haastateltiin Ahvenanmaan merivartioalueen päällikköä Kyösti Kärkkäistä, uutisoi Maarianhaminasta öljyä ajautuvan koko ajan lisääntyvässä määrin kovassa etelätuulussa avomereltä saarten rannoille. Lehtihaastattelussa Kärkkäinen kertoi öljyongelman muuttuneen erittäin vaikeaksi Eckeröstä Kökariin ulottuvalla noin kuudenkymmenen kilometrin matkalla.²⁹⁰ Rantautuneista öljyklimpeistä ja olosuhteiden äkkinäisestä muuttumisesta raportoi *Åland* etusivun jutussaan toukokuun alkupäivinä. Siinä kuvattiin ahvenanmaalaisen Rolf Nordlundin ensimmäistä öljypaakkujen kohtaamista Möckelössä olevan kesämökkinsä rannassa. Aluksi paakkuuntuneen öljyn kerääminen kivikosta oli näyttänyt hänestä melko helpolta. Tilanne muuttui ilmojen lämmentyä, jolloin öljystä oli tullut notkistunutta, juoksevaa ja joka paikkaan levittäytävää. Miehen ajatuksia voi vain arvailla.

²⁸⁸ De spanar in oljan. *Åland* 31.3.1979; ks. myös Lahtonen 2004, 135.

²⁸⁹ Lahtonen 2004, 134.

²⁹⁰ Tilanne pahenee saaristossa. Sotilaita avuksi öljyntorjuntaan. *TS* 5.5.1979; vrt. Nissinen 2000, 22.



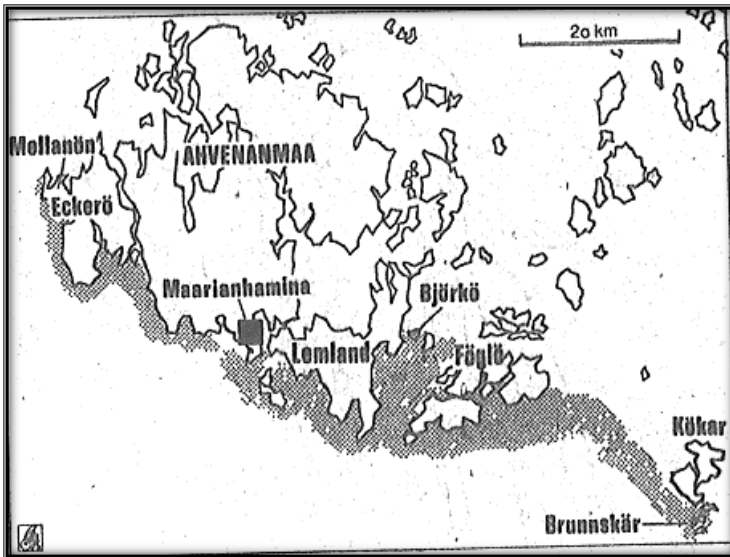
Kuva 8. Oljechock på Åland. Kuva Anders Karlsson.²⁹¹

Toukokuun edetessä kävi juuri niin kuin Lahtosen haastattelema Leppäkoski oli arvellut, ja Nordlundin kokemuksen joutui jakamaan yhä useampi ranta-asukas. Lämpenevä ilma sulatti öljyiset paakut ja sulamisen seurauksena siirappimaiseksi muuttunutta öljyä alkoi enenevässä määrin ajautua Ahvenanmaan saarten rantakivikkoihin liaten rantaviivaa lähes viidensadan kilometrin matkalta. *Turun Sanomat* raportoi maakuntahallituksen antamien lausuntoihin perustuen öljyasaasteongelmien vain pahenevan hetki hetkeltä. Öljyn maihinnousu myös käynnisti uudelleen varsinaiset öljyntorjuntatoimet erittäin vaikeissa saaristolosuhteissa. Ahvenanmaan etelä- ja länsirannikolle tuli niin paljon öljyä, etteivät paikalliset voimat eivätkä enää riittäneet puhdistustyöhön, vaikka paikallisia voimia edustivat satoihin nousevat Ahvenanmaan asukkaat ja mökkiläiset, palokuntalaiset ja luonnonsuojelijat. Lisäksi vapaapäivillään olevat merivartijat ja luotsit oli komennettu ulompana oleville vaikeakulkuisille Föglön saarille. *Turun Sanomien* haastattelema Kärkkäinen kertoikin, että olemassa olevien joukkojen lisäksi sotilaita oli komennettu öljyntorjuntatyöhön.²⁹²

²⁹¹ 300 kallas inför att sanera efter nattlig. Oljechock. *Åland* 5.5.1979.

²⁹² Tilanne pahenee saaristossa. Sotilaita avuksi öljyntorjuntaan. *TS* 5.5.1979; ks. myös Nissinen 2000, 21–22.

Helsingin Sanomien 7.5. julkaisema karttapiirros dokumentoi ja identifioi jopa pelottavalla tavalla katastrofin laajuuden. Kartta täydentää artikkelitekstejä, joissa lukijan ajatukset siirretään öljyiselle Ahvenanmaalle. Hyvin samansisältöisiä juttuja julkaisi myös *Turun Sanomat*. Lehdet haastattelivat jälleen Merenkulkuhallituksen Sandelinia ja merivartioston aluepäällikköä Kärkkäistä, jotka olivat virkansa puolesta torjuntatoimien johdossa ja organisaatioidensa puolesta velvollisia ottamaan haastattelupyynnöt vastaan. Juttujen mukaan tilanne Ahvenanmaan öljykatastrofissa oli juuri silloin vaikea ja sen pelättiin vain huonontuvan toukokuun edetessä. Etelästä puhaltanut tuuli saastutti yhä uudestaan jo kertaalleen puhdistettuja rantoja. Öljyn kokonaismäärästä ei ollut vielä silloinkaan varmuutta. Avomerellä öljyä oli erittäin vaikea havaita, sillä Ruotsin rannikkovartioston antamien tietojen mukaan öljyä ajautui Ahvenanmerellä useiden metrien syvyydessä. Öljy oli toukokuun ensimmäisten päivien aikana saastuttanut rantoja lännessä Eckerön Mellanöstä aina itään Brunskäriin asti. Eniten öljyä havaittiin Maarianhaminan tuntumassa olevassa saaristossa.²⁹³



Kuva 9. Öljytilanne Ahvenanmaalla 7.5.1979. Kuva V.K. Hietanen.²⁹⁴

²⁹³ Öljyä jatkuvasti lisää jo siivotuille alueille. *TS* 6.5.1979; Öljy tuli Suomen vesille. Torjuntaan ei löydy keinoja avomerellä. *HS* 7.5.1979; Lisää sotilaita torjuntaan. Tonneittain öljyä kerran puhdistetuille rannoille. *TS* 10.5.1979.

²⁹⁴ Öljy tuli Suomen vesille. Torjuntaan ei löydy keinoja avomerellä. *HS* 7.5.1979.

Sanomalehdet uutisoivat toukokuun alkupäivinä isoin otsikoin sen, kuinka sotilaita oli komennettu Ahvenanmaalle öljyntorjuntatöihin. Sotilaat eivät kuitenkaan menneet likaiseen tehtävään noin vain valmistautumattomina. Lehdet eivät kuitenkaan kertoneet yksityiskohtaisesti niistä mittavista toimenpiteistä, joita viranomaiset olivat tehneet virka-apuhenkilöstön kokoamisessa ja kouluttamisessa, mikä puolestaan antoi sen kuvan, että viranomaiset yllätettiin tapahtumien edessä. Viranomaisten asiakirjoista käy kuitenkin ilmi jotain aivan muuta kuin toimettomuus. Sanomalehdissä niin kuin viranomaisten asiakirjoissakin korostettiin myös vapaaehtoisten öljyntorjijien panosta puhdistustöissä. Ongelmaksi muodostui usein se, että torjuntatyön pitkittyessä vapaaehtoisten käyttöaste vaihteli paljon osallistuvien henkilöiden kulloinkin käytettävissä olleesta vapaa-ajan kestosta.²⁹⁵ Pysyvän, torjuntatyöhön soveltuvan runkohenkilöstön saamiseksi Merenkulkuhallitus luonnollisesti tukeutui lain suomaan mahdollisuuteen pyytää virka-apua puolustusvoimilta. Virasto oli jo alustavasti ilmoittanut öljylautojen uhatessa Suomen aluevesiä maaliskuun loppupuolella mahdollisesta virka-aputarpeesta. Merenkulkuhallituksen alustavan virka-apupyynnön perusteella Pääesikunta oli jo maaliskuun lopulla määrännyt valmistautumistehtävät Lounais-Suomen ja Etelä-Suomen sotilaslääneille sekä merivoimille. Niiden tehtäväksi määrättiin sotilasyksiköiden kokoaminen, kouluttaminen ja varustaminen öljyntorjuntavalmiuteen. Sotilashenkilöille annettiin joukko-osastoissa ennen kaikkea öljyntorjunta- ja työturvallisuuskoulutusta. Torjuntaosastojen johtajatehtäviin määrätty henkilöt saivat erikseen lisäkoulutuksen Neste Oy:n tuotantolaitoksilla Naantalissa ja Sköldvikissä. Runsaan kuukauden kuluttua alustavan virka-apupyynnön jälkeen Ahvenanmaan öljynsuojelun johtoryhmä esitti Lounais-Suomen sotilasläänin välittämänä varsinaisen virka-apupyynnön puolustusvoimille. Sekä Ahvenanmaan maakuntahallitus että Merenkulkuhallitus hyväksyivät johtoryhmän tekemän virka-apuesityksen, jonka Pääesikunnan päällikkö kenraaliluutnantti Ermei Kanninen vahvisti.²⁹⁶ *Turun Sanomien* haastattelussa Reino Sandelin ilmoittikin virka-apupyynnön jälkeen tyytyväisenä toimittajalle 40 miehen vahvuisen osaston saapumisesta puhdistustyöhön.²⁹⁷

Sotilaiden meno Ahvenanmaalle ei ollut yksiselitteistä. Asiakirjoista selviää viranomaisten tarvinneen poliittista ohjausta ennen kuin sotilaita voitiin lähettää

²⁹⁵ Lisää sotilaita torjuntaan. Tonneittain öljyä kerran puhdistetuille rannoille. *TS* 10.5.1979; Lisäapua armeijalta. Öljynkeruu vaikeutui. *TS* 7.5.1979.

²⁹⁶ Puolustusvoimien osallistuminen öljyntorjuntaan Ahvenanmaalla. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, Pääesikunnan asiakirja 18.5.1979. UM oik. os. RM n:o 206/VI, UM arkisto

²⁹⁷ Lisäapua armeijalta. Öljynkeruu vaikeutui. *TS* 7.5.1979.

demilitarisoidulle Ahvenanmaalle.²⁹⁸ Sanomalehdet eivät juuri avanneet tai taustoittaneet jutuissaan myöskään näitä sopimusoikeudellisia valmistelutoimenpiteitä, joita viranomaiset olivat tehneet ennen kuin virka-apua antava sotilas oli mahdollista lähettää demilitarisoidulle alueelle. Ilmeisesti medialle aihe oli uutisena sellainen, jota ei ollut tuolloin tarpeellista sen syvällisemmin käsitellä julkisuudessa tai siihen ei yksinkertaisesti toimituksissa kiinnitetty huomiota akuutin ympäristöongelman keskellä. Sikäli kuin Ahvenanmaan erityisasemaa ylipäätään käsiteltiin sanomalehdissä, niin sotilaiden virka-apu nähtiin paremminkin asianmukaisena, myönteisenä ja tarpeellisena kuin ongelmana. Tätä kuvastaa toimittaja Uffe Stanbejin artikkeli *Åland*-lehdessä, jossa toimittajan haastattelemat maakuntapäivien edustajat maaneuvos Folke Woivalin ja hänen varamiehensä Göran Holmberg jopa protestoivat Merenkulkuhallituksen päätöstä vetää sotilaat pois Ahvenanmaalta toukokuun lopussa samaan aikaan kun valtakunnallisen öljyntorjuntaorganisaatio lakkautettiin ja virka-apuvelvoite päättyi.²⁹⁹ Maakuntapäivien edustajien kritiikki perustui puhtaasti käytännön syihin. Ahvenanmaan rannat eivät vielä toukokuun lopussa olleet puhtaat öljystä, joten jäljelle jäävä likainen työ jäi paikallisten viranomaisten hoidettavaksi.

Antonio Gramscin öljypäästön aikaan Ahvenanmaan erikoisasemasta käytiin julkista keskustelua niukasti, jos ollenkaan. Viranomaiset joutuivat kuitenkin tarkkaan harkitsemaan, millaiset toimenpiteet olivat kansainvälisten sopimusten mukaisia. Demilitarisointisopimuksen mukaan Neuvostoliitolla oli oikeus pitää Ahvenanmaan saarilla oma konsulinvirastonsa, jonka toimivaltaan tavanomaisten tehtävien lisäksi

²⁹⁸ Ahvenanmaan saarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskeva sopimus. Suomi oli ratifioinut sopimuksen 28. päivänä tammikuuta 1922. Ratifioimisasiakirja talletettiin Geneveen 6. päivänä huhtikuuta 1922.

1. Artikla. Suomi vahvistaa, sikäli kuin se sen osalta saattaa olla tarpeellista, sen selityksen, jonka Venäjä on antanut Parisin traktaattiin 30. päivältä maaliskuuta 1856 liitettyssä Ahvenanmaan saaria koskevassa sopimuksessa, ja sitoutuu siis olemaan linnoittamatta Ahvenanmaan saariksi nimitettyä Suomen saariston osaa.

2. Artikla. Älköön mitään sotilas- tai laivastorakennusta tai tukikohtaa, mitään sotilas-ilmailutoimen rakennusta tai tukikohtaa eikä mitään muutakaan sotatarkoituksiin käytettävää laitetta ylläpidettävä 2 artiklassa (maantieteellinen alue) määrättyllä vyöhykkeellä tai sinne rakennettako. Sopimus Suomen ja Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton välillä Ahvenanmaan saarista 11.10.1940.

3. Artikla. Suomi sitoutuu demilitarisoimaan Ahvenanmaan saaret, olemaan linnoittamatta niitä sekä olemaan asettamatta niitä muiden valtioiden aseellisten voimien käytettäväksi. Tämä merkitse myöskin, ettei Suomi eivätkä muutkaan valtiot saa Ahvenanmaan saarten vyöhykkeellä tai sinne rakentaa mitään sotilas- tai laivastorakennusta tai -tukikohtaa, mitään sotilasilmailurakennusta tai -tukikohtaa eikä mitään muutakaan sotilastarkoituksiin käytettävää laitetta ja että saarilla olevat tykkiperustat on hävitettävä. < http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1922/19220001/19220001_1 >. [7.11.2016]

²⁹⁹ Beväringar får flytta med oljan, *Åland* 10.5.1979; Lanträdet till Helsingfors? Det nya oljekriget avgörs på fredag. *Åland* 31.5.1979.

kuului valvoa, että sopimuksen 1. artiklassa määrättyjä Ahvenanmaan saarten demilitarisointia ja linnoittamattomuutta koskevia sitoumuksia noudatettiin. Demilitarisointia ja linnoittamattomuutta koskevassa sopimuksessa oli silloin ja on edelleen rajoitettu sotilasjoukkojen käyttöä sekä oleskelua Ahvenanmaalla.³⁰⁰

Sotilaiden valmistautuessa öljyntorjuntatehtävään Pääesikunta selvitti ulkoministeriön kannan. Ulkoministeriön apulaisosastopäällikkö Pekka Korvenheimon mukaan öljyntorjuntaan liittyvää virka-apua oli pidettävä normaalina hätätilan edellyttämänä toimintana, joten sellaisenaan asevelvollisten lähettämiseen Ahvenanmaalle ei ollut estettä. Korvenheimo korosti kuitenkin, ettei asiasta pitänyt tehdä numeroa ja ettei ollut myöskään syytä viitata mihinkään sopimukseen. Korvenheimon lausuma viittaa selvästi myös siihen, että medialle ei ollut aihetta antaa turhanpäisiä uutisaiheita, joita viranomaiset joutuisivat myöhemmin selittelemään tai oikomaan. Toimivaltuuksiensa varmistamiseksi Pääesikunta informoi toukokuun neljännen ja viidennen päivän aikana myös ulkoministeriön alivaltiosihteeri Paul Gustafssonin, ulkoministeri Paavo Väyrystä ja kahta päivää myöhemmin myös pääministeri Kalevi Sorsaa saapuneesta virka-apupyynnöstä. Pääesikunnan päällikön kenraaliluutnantti Ermei Kannisen vahvistama asevelvollisia koskeva virka-avun anto ja öljyntorjuntasuunnitelma saivat valtiojohdon siunauksen.³⁰¹ Sopimuksen edellyttämällä tavalla öljynsuojelujohtoryhmä välitti tiedon aseettomien asevelvollisten tulosta Ahvenanmaalle Neuvostoliiton Maarianhaminassa olevalle konsulille. Samalla Neuvostoliiton konsulin informoinnilla viranomaiset vakuuttivat, että sopimus Ahvenanmaan saarten

³⁰⁰ Sopimus Suomen ja Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton välillä Ahvenanmaan saarista. 24/1940.

3 artikla. Neuvostoliitolle myönnettiin oikeus pitää Ahvenanmaan saarilla oma konsulinvirastonsa, jonka toimivaltaan, tavanomaisten konsulintehtävien lisäksi, kuului valvoa, että tämän sopimuksen 1 artiklassa määrättyjä, Ahvenanmaan saarten demilitarisointia ja linnoittamattomuutta koskevia sitoumuksia noudatettiin. Niissä tapauksissa, jolloin Neuvostoliiton konsuliedustaja olisi havainnut seikkoja, jotka hänen käsityksensä mukaan olivat ristiriidassa tässä sopimuksessa olevien, Ahvenanmaan saarten demilitarisointia ja linnoittamattomuutta koskevien määräysten kanssa, hänellä oli oikeus tehdä Ahvenanmaan maakunnan lääninhallituksen välityksellä Suomen viranomaisille ilmoitus yhteisen tutkimuksen suorittamisesta. Tämän tutkimuksen olisivat suorittaneet Suomen hallituksen valtuutettu ja Neuvostoliiton konsuliedustaja mahdollisimman kiireellisessä järjestyksessä. Yhteisen tutkimuksen tulokset merkittäisiin neljin kappalein laadittuun suomen- ja venäjänkieliseen pöytäkirjaan ja niistä tiedotettaisiin, välttämättömiin toimenpiteisiin ryhtymistä varten, kummankin sopimuspuolen hallitukselle. < http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1940/19400024/19400024_2 >. [7.11.2016]

³⁰¹ Puolustusvoimien osallistuminen öljyntorjuntaan Ahvenanmaalla. PE:n asiakirja RM n:o 206. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. VI/18.5.1979, UM arkisto.

linnoittamattomuudesta ja puolueettomuudesta ei ollut esteenä aseettomien asevelvollisten käyttämiselle öljyntorjuntaan Ahvenanmaalla.³⁰²

Arkaluonteisuus asevelvollisten käytöstä rauhan aikana Ahvenanmaan alueella ilmeni myös siinä, että Ahvenanmaan maaherra Gunnar Isaksson konsultoi luottamuksellisesti ulkoministeriötä virka-apupyynnön muodollisista seikoista, joita ei Isakssonin mukaan virka-avun ilmoittamisenmenettelyn osalta ollut sopimuksen mukaisesti noudatettu. Virka-apupyynnöksi olisi pitänyt kulkea Isakssonin käsityksen mukaan Ahvenanmaan lääninhallituksen kautta puolustusvoimille, eikä öljyntorjunnan johtoryhmä olisi saanut sitä suoraan välittää sotilasläänin kautta Pääesikunnalle. Lisäksi ulkoministeriön olisi pitänyt informoida Neuvostoliiton konsulivirastoa. Isakssonia arvelutti sekin, että Ahvenanmaan lääninhallitus saattaisi joutua ikävään välikäteen, jos muodollisuuksia ei noudatettaisi ja jos Neuvostoliiton konsulin edustaja havaitsisi seikkoja, jotka hänen käsityksensä mukaan olivat ristiriidassa demilitarisointisopimuksen määräysten kanssa ja esittäisi sopimuksen perusteella lääninhallituksen välityksellä Suomen viranomaisille ilmoituksen yhteisen tutkimuksen suorittamisesta. Yhteisen tutkimuksen suorittaminen Neuvostoliiton esityksestä olisi ollut Suomelle ulkopoliittisesti kiusallista. Ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston apulaisosastopäällikkö Eero Kekomäki painotti vastauksessaan Isakssonille, että keväällä 1979 Itämerellä tapahtunut öljyntorjunnan järjestäminen Ahvenanmaalla tapahtui varsin poikkeuksellisissa olosuhteissa. Vastaisuuden varalta Merenkulkuhallituksen ja Ahvenanmaan lääninhallituksen on perusteltua yhdessä selvittää ja kirjata menettelytapaohjeet.³⁰³

Ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston apulaisosastopäällikkö Eero Kekomäen ja Ahvenanmaan maaherra Gunnar Isakssonin välinen keskustelu ilmentää, miten meren saastuminen kietoutui taas kylmän sodan politiikkaan. Suomi ei pystynyt arvostelevaan eikä edes hoitamaan öljyntorjuntaa ottamatta huomioon Neuvostoliiton kantaa. Ahvenanmaan erityisasemaan liittyvien statusarvojen kunnioitus nautti korotettua oikeussuojaa valtiollisten sopimusten perusteella, vaikka Ahvenanmaa itsessään oli ja on edelleen sopimuksen kohde eikä sopimusosapuoli.

Media raportoi öljyntorjuntatöihin osallistuneista sotilaista aivan samalla tavalla kuin kenestä tahansa puhdistustöihin osallistuneista. Minkäänlaista viittausta Ahvenanmaan demilitarisoidun aseman problematiikkaan ei esiintynyt. Sotilaat nähtiin mediassa paremminkin tervetulleina ja välttämättömänä apuna öljyntorjunnan onnistumisessa. Eivät viranomaisetkaan nostaneet julkisuudessa esille demilitarisoidun maakunnan erikoisasemaa kylmän sodan aikaisessa YYA-Suomessa.

³⁰² Puolustusvoimien osallistuminen öljyntorjuntaan Ahvenanmaalla. PE:n asiakirja RM n:o 206/VI/18.5.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os., UM arkisto.

³⁰³ Puolustusvoimien osallistuminen öljyntorjuntaan Ahvenanmaalla. Ulkoasiainministeriö, Kekomäki, luottamuksellinen muistio n:o 197/20.7.1979. UM oik. os. arkisto, UM arkisto.

Viranomaisasiakirjoista ilmenee kuitenkin ne kiusallisuuden siemenet, jotka hiersivät sotilaiden vapaata toimintaa Ahvenanmaalla. Median vaitonaisuus demilitarisoinnin käsittelyssä viittaa siihen, että ongelmia ei siinä nähty tai siitä, että media oli uskollinen valtiovallalle. Suomen puolueettomuusasemaa ei ollut aiheellista mediassa sekoittaa öljyiseen ympäristövahinkoon, koska se olisi helposti kääntynyt kriitikiksi Neuvostoliittoa kohtaan. Itsesensuuri toimi.

2.7 Suomalaiset vahinkosaneeraajat mediassa

Saaristolaisromantiikka kaukana

Toukokuu toi ahvenanmaalaisille hankalan ja varsin kiusallisen ympäristöongelman, minkä voi aistia lukemalla tuon ajan sanomalehtiä. Vahinkoalueella olevat toimittajat kirjoittivat juttuja omakohtaisista ja haastattelemiensa ihmisten kokemuksista keskellä öljyistä saaristoa. He raportoivat milloin etusivuillaan, milloin kotimaan uutisivuilla, milloin isoilla ja pienillä artikkeleilla yksittäisten torjujien päivittäisestä likaisesta, lohduttomasta ja jossain määrin jopa epätoivoisesta työstä öljyyntyneiden saarten rannoilla. *Turun Sanomien* haastattelema torjuntatöiden johtaja Reino Sandelin kuvasi lehdelle, ehkä omaan kokemukseensa perustuen, että ”öljyntorjuntatyö on kuin suuri sotaharjoitus. Kiire on kova emmekä ehdi kunnolla pitää edes tilanteesta kertovaa karttaa ajan tasalla”.³⁰⁴

Sandelinin sotaharjoitusvertauksessa öljy oli kuin vihollinen sodassa. Öljyntorjuntaa ei ehkä sinänsä voida pitää sodankäyntinä. Sotateoreetikko kenraali Karl von Clausewitzin ajatuksia mukailien öljyntorjunnassa viranomaiset kohdistavat voimavaransa kuolleeseen öljymassaan, jolla ei vihollissotilaiden tapaan ole omaa tahtoa, aktiivista aikomusta tuhota öljyntorjujat eikä mitenkään kykyä vaikuttaa öljyntorjuntaan epäsuorasti, luovasti tai yllätyksellisesti.³⁰⁵ Tuuli ja merivirrat puolestaan ohjasivat öljylautojen liikkeitä ja käyttäytymisen, jotka olivat silloin alustavasti ajan funktiona matemaattisesti mallinnettavissa. Sodankäynnin luonnetta ei ole kuitenkaan mahdollista matemaattisesti kuvailla. Öljy ei siis Sandelin oivallisesta vertauksesta huolimatta kelpaa viholliseksi sanan tiukasti rajatussa merkityksessä, mutta yksinkertaisena ja varsin vaikeana vastustajana sitä voidaan kuitenkin pitää. Aikavertaus viittaa puolestaan siihen tosiasiaan, josta Merenkulkuhallitus oli varoittanut kuukautta aikaisemmin. Öljyntorjunnan johtoryhmä oli joutunut henkilöstövoimavarojen riittämättömyyden takia kohtuuttoman työpaineen alle.³⁰⁶

³⁰⁴ Lisää väkeä öljyntorjuntaan. Kuin suuri sotaharjoitus. *TS* 11.5.1979.

³⁰⁵ Ks. von Clausewitz 2009, 16–20

³⁰⁶ Lisää väkeä öljyntorjuntaan. Kuin suuri sotaharjoitus. *TS* 11.5.1979.

Helsingin Sanomien ja *Turun Sanomien* haastattelemat ja toukokuussa paikan päällä olleet öljyntorjujat kertoivat toimittajille, kuinka vaihteleva tuuli ja öljyä notkistava lämpenevä sää kurjistivat puhdistustyöntekijöiden arkea suunnattomasti, kun samojen jo kerran puhdistettujen saarten rantoja jouduttiin siivoamaan käsityönä toistuvasti yhä uudelleen. Öljynkerääjien työn vaikeutta kuvaavia uutisotsikoita oli sanomalehdissä sangen monenlaisia kuten esimerkiksi ”Öljyä kerättiin rannoilta 70 tonnia”, ”Tonneittain öljyä kerran puhdistetuille rannoille”, ”Öljyntorjuntalapiot loppuivat – vapaaehtoisille jaettiin varusteet Karvikin satamassa”, Romantiikka kaukana öljyntorjujien arjesta”, ”Etelätuuli haittana, öljyntorjuntatyötä keskeytyksettä” ja ”Öljy ajelehti Lågskäriin – ainakin sata haahkaa kuoli”.³⁰⁷ *Helsingin Sanomissa* 8.5. julkaistu kuva kiteyttää juttujen otsikoiden hengen.



Kuva 10. Öljyn kerääjiä Ahvenanmaalla toukokuussa 1979. Kuva V.K. Hietanen.³⁰⁸

³⁰⁷ Öljyä kerättiin rannoilta 70 tonnia. *HS* 7.5.1979; Martinkari, Jukka: Öljyntorjuntalapiot loppuivat. Vapaaehtoisille jaettiin varusteet Karvikin satamassa. *TS* 7.5.1979; Etelätuuli haittana. Öljyntorjuntatyötä keskeytyksettä. *TS* 9.5.1979; Myllyluoma, Marja: Romantiikka kaukana öljyntorjujien arjesta. *TS* 12.5.1979; Martinkari, Jukka: Öljy ajelehti Lågskäriin – ainakin sata haahkaa kuoli. *HS* 12.5.1979.

³⁰⁸ Armeijakin öljyntorjuntaan *HS* 8.5.1979.

Käytännössä parhaaksi öljyntorjunnan apuvälineeksi osoittautui tavallinen muurauslasta. Öljykatastrofin takia muurauslastan kysyntä oli niin valtava, ettei niitä kiivaimman torjuntavaiheen aikana löytynyt enää mistään varastosta koko Suomesta. Muurauslastojen puutteessa käytettiin laudan pätkiä ja muita tarkoitukseen sopivia kaavintavälineitä. Tarkoituksena oli rannoilta löytyvän öljyn kerääminen muovisäkkeihin ja säkkien kuljettaminen ulkosaariin poltettavaksi Ahvenanmaalla kehitetyssä polttouunissa. Öljyntorjuijien työolosuhteet olivat kylmät, vaikeat ja vaaralliset.³⁰⁹

Ympäristöjulkisuutta tutkineen Jari Lyytimäen mukaan joukkotiedotuksessa kuvilla voi olla useita erillisiä tehtäviä. Sanomalehdet käyttävät näyttäviä ja suurikokoisia kuvia ennen muuta herättämään vastaanottajan kiinnostuksen ja halun tutustua aiheeseen lähemmin. Sama kuva voi toisaalta aiheuttaa toisissa tilanteissa tai toisissa katselijoissa närkästystä tai halun ohittaa koko jutun. Valikoidut lehtikuvat Ahvenanmaan öljyntorjuijista paljastavat lukijoilleen ongelmakokonaisuuden ja yhteyden siihen arkeen, millaisena paikallaolijat näkivät ja kokivat ympärillä olevan todellisuuden. Kuvilla on ollut ainakin jossain määrin lukijoita hätkähdyttävä ja havahduttava vaikutus, joka on lisännyt huolta luonnon tilasta samalla kohottaen yleistä ympäristötietoisuutta.³¹⁰

Öljyntorjuijien työn luonteen kuvaamisen rinnalla sanomalehdet antoivat palstatilaa eri luontoa tutkiville ja luonnosta kiinnostuneille asiantuntijoille ja järjestöjen edustajille. Jokainen äänensä kuuluviin saanut luonnontutkija ja ympäristöaktiivi esitti vakavan huolensa niistä öljyn aiheuttamista vaaroista, joita haahkat, allit ja muut vesilinnut tulisivat kohtaamaan saastuneilla alueilla.³¹¹ Esimerkiksi Lågskärissä olleiden lintuharrastajien seuraksi hiljaisen majakkasaaren rannoille tulivat myös asevelvollisista koostuvat öljyntorjujat keltaisissa suojaapuissaan. *Helsingin Sanomien* haastattelemien lintuihmisten ensiarvioiden mukaan kuolleita haahkoja oli tavattu satakunta. Jos öljyä olisi saarilla vielä toukokuun loppupuolella haahkanpoikasten kuoriutumisen jälkeen, olisi tuho paljon suurempi, arviolta noin 5000–6000 yksilöä.³¹²

Huoleen haahkojen kohtaloon antaa lisävalaistusta *Helsingin Sanomissa* oleva Erkki Raakisen ottama kuva öljyntorjuijista Lågskärin lintusaaresta. Kuva on todennäköisesti kuvaajan rakentama asetelma. Se kuitenkin todentaa, todistaa ja kertoo suoraan öljytuhon välittömistä vaikutuksista luontoon. Kuvassa matruusit Krister

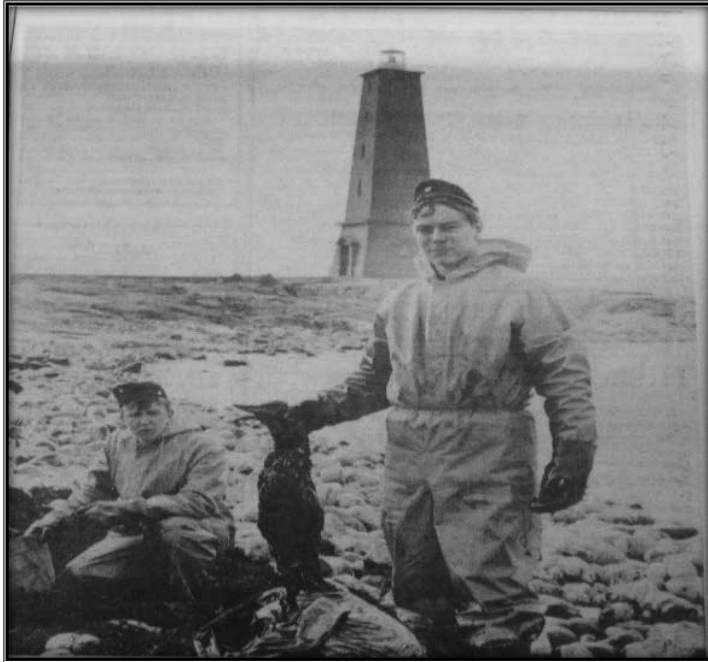
³⁰⁹ Armeijakin öljyntorjuntaan *HS* 8.5.1979.

³¹⁰ Ks. kuvien käytöstä mediassa Lyytimäki 2006, 179.

³¹¹ 5–10 pennin suuruinen öljytahra kuolemaksi. *TS* 27.3.1979; 30 00 fåglar döda. Åland 29.3.1979; Öljyuhka herätti. Maan ensimmäinen lintujen pesuryhmä Varsinais-Suomessa. *TS* 27.4.1979; Tilanne pahene saaristossa. Sotilaita avuksi öljyntorjuntaan. *TS* 5.5.1979; Öljy vei rauhan lintusaaresta. *HS* 12.5.1979; ks. Hildén, Hario 1993, 27–30; Holmroos 2015, 232–233.

³¹² Öljy vei rauhan lintusaaresta. *HS* 12.5.1979.

Erikson ja Seppo Mäkinen siivosivat öljyyn kuolleita haahkoja. Lehtikuvaa täydentävä teksti kertoo, kuinka tahmea ja tarttuva öljy tunkeutui joka paikkaan tuhrien myös puhdistustyöhön osallistuneet.



Kuva 11. Sotilaita keräämässä öljyisiä haahkoja. Kuva Erkki Raakinen.³¹³

Mediatiedon mukaan virka-apuna Ahvenanmaalle lähetettiin öljyntorjuntaosastoihin kuutisenkymmentä vakinaisessa väessä palvelevaa sotilasta sekä enimmillään yhtä aikaa noin 260 varusmiespalvelusta suorittavaa asevelvollista. Joukko-osastojen lähettämät yksiköt osallistuivat puhdistustöihin kerrallaan puolestatoista viikosta kahteen viikkoon. Johtajat ja venemiehistöt olivat alueella pääsääntöisesti koko operaation ajan. Torjuntahenkilöstön lisäksi puolustusvoimat kohdistivat Ahvenanmaalle viisi kuljetuslauttaa, hinaajan ja kaksi proomua sekä 27 uisko- ja syöksyvenetyyppistä kuljetusalusta. Sotilaat olivat Lounais-Suomen sotilasläänin komentajan alaisia. Osastoille tehtävät ja toiminta-alueet määritti kuitenkin öljyntorjunnan johtoryhmä.³¹⁴

³¹³ Öljy vei rauhan lintusaarelta. *HS* 12.5.1979.

³¹⁴ Voimavarat koetuksella (pääkirjoitus). *TS* 6.5.1979; Öljyä jatkuvasti lisää jo siivotuille alueille. *TS* 6.5.1979; Lisäapua armeijalta. Öljynkeruu vaikutui *TS* 7.5.1979; Voimakas tuuli paina öljyä takaisin merelle. *TS* 8.5.1979; Olje rapport från norra Åland! *Åland* 10.5.1979; Lisää väkeä öljyntorjuntaan. *TS* 11.5.1979.

Ahvenanmaata piinaava öljy nostatti myös pienimuotoisia kärhämiä eri toimijoiden välille. *Helsingin Sanomissa* ja *Ålandissa* toukokuun puolivälin jälkeen julkaistut jutut kertoivat viidenkymmenen vapaaehtoisen luonnonsuojelijan tunkeutuneen omin luvuin puhdistustoihin Föglön eteläpuolisille saarille. *Helsingin Sanomien* toimittaja Pyry Lapintien jutun mukaan Helsingistä ja Turusta tulleiden luontoaktivistien ja öljyntorjunnan johtoryhmän välille syntyi erimielisyyttä siitä, miten heidän apuaan tulisi hyödyntää. Luontoaktivistit moittivat öljyntorjunnan johtoryhmää lupaustensa pettämisestä. Viranomaiset eivät järjestäneetkään venekuljetusta vapaaehtoisille tulijoille Föglön ulkosaarille vedoten epäselvyyksiin vastuukysymyksissä mahdollisten vahinkotapausten varalta. Vastuuviranomaisten kieltäytyttyä vapaaehtoisten kuljetusjärjestelyistä apuun tulivat paikalliset asukkaat veneineen. Merenkulkuhallitus kuitenkin omalta osaltaan luovutti kaikille puhdistustoihin osallistuneille kumipuvut ja saappaat sekä puhdistustyössä tarvittavat välineet. Föglön kunta puolestaan majoitti luonnonsuojelijat kahteen kansakouluun.³¹⁵

Helsingin Sanomien haastattelemien luonnonsuojelijoiden mukaan heidät oli Ahvenanmaalle kutsunut vastaperustettu Ahvenanmaan luonnonsuojelujärjestö Ålands Natur och Miljö. Tarjottu ja vastaanotettu hyvän tahdon ilmaisu ei kuitenkaan ollut kaikkien mieleen. Paikalliset asukkaat eivät nähneet vapaaehtoisten tuloa pelkästään myönteisenä eleenä. Pyry Lapintien lehtiartikkelin mukaan Ahvenanmaalla epäiltiin varsinkin mantereelta tulleiden luonnonsuojelijoiden taitoa ja kykyä liikkua tarpeeksi varovasti hautovien vesilintujen pesimisalueilla.³¹⁶ Samassa jutussa Lapintie raportoi Föglöstä, miksi haahkat ja haahkojen kohtaamat vaarat eivät olleet saaristolaisten silmissä pelkästään mustavalkea ilmiö. Ensinnäkin arviot kuolleitten haahkojenkin määrästä vaihtelivat suurestikin, milloin niitä oli sata, milloin tuhat. Tuhatta kuollutta haahkaa paikalliset asukkaat eivät pitäneet vielä minään suurena katastrofina. Suurin vahinko oli arveltu syntyvän silloin, jos kuoriutuvat poikaset liukastuisivat vielä rannoilla olevaan öljyjätteeseen. Toisaalta jotkut katsoivat öljytuhon jopa säästäneen vesilintuja, kun melkoinen joukko puhdistustoihin osallistuneista ahvenanmaalaisista ei edes ehtinyt osallistua alueella sallittuun vesilintujen kevätmetsästykseseen. *Helsingin Sanomien* haastattelema Sundin vapaapalokuntaan kuulunut innokas metsästäjä Pehr-Anders Andersson kertoi, että hän ei ollut ehtinyt öljyntorjuntatyön lomassa ampua kuin yhden vesilinnun, kun tavanomaisella metsästyskaudella normaalimäärä oli ollut parhaimmillaan useita kymmeniä.³¹⁷

³¹⁵ 50 frivilliga besökte Föglö ” på egen risk”, *Åland* 22.5.1979; Luonnonsuojelijat keräsivät omin voimin öljyä Ahvenanmaalla. Kalastajat kuljettivat torjujat saaristoon. *HS* 21.5.1979.

³¹⁶ Luonnonsuojelijat keräsivät omin voimin öljyä Ahvenanmaalla. Kalastajat kuljettivat torjujat saaristoon. *HS* 21.5.1979; ks. tästä myös Lahtonen 2004, 141.

³¹⁷ Luonnonsuojelijat keräsivät omin voimin öljyä Ahvenanmaalla. Kalastajat kuljettivat torjujat saaristoon. *HS* 1.5.1979.

Luonnonsuojelijoiden osallistuminen öljyntorjuntaan herätti myös Manner-Suomen puolella ristiriitaisia tunteita niin puolesta kuin vastaan. Esimerkiksi *Turun Sanomien* sivuilla toimittaja Jussi Rantala toi julki Ahvenanmaan maakuntahallituksen torjuvan suhtautumisesta vapaaehtoisten luonnonsuojelijoiden avunantoon. Artikkelissa Rantala korosti, miten luonnonsuojelijat olivat torjuntatöissä Ahvenanmaan luonnonsuojeluliiton kutsumana omalla kustannuksellaan ja ilman maakuntahallituksen virallista tukea. Rantalan haastattelemat luonnonystävätkin kuvasivat Suomen virallisen öljyntorjuntakyvyn silloista tasoa soutamiseksi ja huopaamiseksi, mikä ilmeni ensin ihmettelynä, sitten rukoiluna ja lopulta toiveena, että tuuli veisi öljyn muiden murheeksi. Käytetty ilmaisu viittaa selvästikin *Helsingin Sanomissa* noin kuukausi aikaisemmin olleeseen juttuun, jossa Merenkulkuhallituksen viranomaiset kertoivat vähättelevästi ensivaikutelmistaan ympäristöongelmasta.³¹⁸

Epäilemättä kritiikkiin oli aihettakin, vaikka eivät viranomaisetkaan toimettona olleet. *Turun Sanomia* tulkiten kritiikin taustalla lienee ollut se, että ympäristöongelmalle oli löydettävä kasvot ja myös se, että luonnonsuojelijat kokivat tulleensa lupauksista huolimatta maakuntahallituksen lupaamien vesikytytien osalta huonosti kohdelluiksi. Viranomaisten lisäksi moitteita saivat myös sotilaat, joiden osuutta puhdistustyössä luonnonsuojelijat pitivät vaatimattomana. Kiukku purkautui välillä kiivaanakin sanaharkkana. Vapaaehtoiset öljyntorjujat moittivat merivartioston viranomaisia liian ärhäkkäistä kannanotoista. Muuankin merivartioston edustaja oli kyllästynyt luonnonsuojelijoiden läsnäoloon tokaissut tylästi, että ”Mitä te tänne tulette mesoamaan, kun ette asioista kumminkaan mitään tiedä!”³¹⁹

Viranomaisten ja luonnonystävien välinen kinastelu oli lehdistölle myyvä uutisaihe. Kinastelu sai isot otsikot ja suuret kasvokuvat kertoivat intoa puhkuvista tiukkailemisista luonnonsuojelijoista. Kinastelua koskevissa uutisjutuissa keskeinen – sinänsä itse puhdistustyön kannalta täysin merkityksetön – kysymys oli se, ketkä tekivät puhdistustöitä luotettavimmin. *Turun Sanomien* toimittaja Rantalan haastatteleminen vapaaehtoisten mielestä luotettavinta työtä tekivät nimenomaan he itse, heillä kun oli todellista motivaatiota auttaa, kun taas virkavaltaisuus näyttäytyi heille Saaristomeren öljyntorjunnan hankalimpana esteenä.³²⁰ Viranomaiset toimivat kuitenkin virkavastuulla. Jos vapaaehtoiset luonnonystävätkin olisi otettu osaksi valtakunnallista torjuntaorganisaatiota, niin heidän tietonsa ja taitonsa liikkua vaikealla vesialueella olisi pitänyt ensin selvittää samalla, kun vahingonkorvausvastuukysymykset

³¹⁸ Jukka Martinkari: Tankkeri *Antonio Gramscin* karilleajo todennäköinen öljyvudon syy. *HS* 26.3.1979.

³¹⁹ Este öljyntorjunnalle. Haahkojen pesistä syntyi kärhämää. *TS* 22.5.1979.

³²⁰ Este öljyntorjunnalle. Haahkojen pesistä syntynyt kärhämä. *TS* 22.5.1979; Luonnonsuojelijat keräsivät omin voimin öljyä Ahvenanmaalla. Kalastajat kuljettivat torjujat saaristoon. *HS* 21.5.1979.

ja käskyvaltasuhteet olisi pitänyt ratkaista etukäteen. Tätä taustaa vasten viranomais-
ten kielteinen asenne akuuteissa torjuntatyön olosuhteissa luonnonystävien vilpittö-
mään avuntarjoukseen oli ymmärrettävää.

Kärhämää ei ollut vain luonnonsuojelijoiden ja viranomaisten välillä, vaan myös
luonnonystävät kinastelivat keskenään. Mitä lähemmäksi haahkojen kuoriutumisen
tuli, sitä kiivaammin he kävivät mediassa keskinäistä sanallista kinastelua. Toisten
mielestä lintujen hautomisaikana öljynkerääjät eivät saisi liikkua saarilla lainkaan.
Toisten mielestä hautovien lintujen häiriintyminen oli asiantunteaton väite. Jäl-
kimmäisten mukaan kuoriutuville linnuille suurin uhka oli ilman muuta saarten rannoilta poistamaton öljy.³²¹

Olosuhteet saarten rannoilla muuttuivat nopeasti. Vain neljä päivää luonnonsu-
ojelijoiden Ahvenanmaalle tulon jälkeen *Turun Sanomien* haastattelema ylitar-
kastaja Reino Sandelin kertoi rantojen puhdistuksen tulleen kulminaatiopisteeseen,
jota oli toisaalta tarkasteltava veronmaksajien kukkaroa ja toisaalta luonnonsuoje-
lijoiden yksiselitteistä kantaa vasten. Saarten rannoilla oli vielä kerättävissä olevaa
öljyä, jonka viranomaiset olivat valmiina poistamaan. Luonnonsuojelijat pitivät
kuitenkin öljyntorjuijen jatkuvan saarilla toimimisen häiritsevän liikaa haahkojen
pesimistä. *Turun Sanomien* jutussa haastateltu Sandelin vaati, ehkä vähän jo kyl-
lästyneenä kinastelemaan luonnonystävien kanssa, pätevien luonnonsuojelijoiden
ja ornitologien vihdoin antavan yksiselitteisen vastauksen, jatketaanko töitä saa-
rilla vai ei.³²²

Samassa jutussa Sandelin kertoi toukokuun loppupuolella Merenkulkuhallituk-
sen siihenastisesta toimenkuvasta öljyntorjunnassa. Sandelinin mukaan Merenkul-
kuhallituksen johtaman valtakunnallisen torjuntaorganisaation tehtävänä oli ollut ir-
rallaan vedessä ajelehtivien öljykkokkareiden talteenotto ja suurimpien rantakivikkoi-
hin valuneiden öljymäärien kerääminen ja jälkien peittäminen turpeella. Tällä tavoin
toteutettua öljyntorjuntatyötä kutsutaan karkeaksi puhdistukseksi.

Toukokuun loppupuolella öljytilanne merialueella oli jo tyydyttävä, kun suurin
osa saastuneista rannoista oli karkeasti puhdistettu, paikoitellen jopa kolmeen ker-
taan. Öljyn ollessa enää keräämiskelvottomana ohuena kalvona Merenkulkuhallitus
päättyi omalta osaltaan lopettaa öljyvahinkojen torjuntatyöt Ahvenanmaan saaristossa
maanantaina 28. toukokuuta 1979. Samalla ratkesi myös haahkojen pesinnästä nous-
sut kiista. Tämän päätöksen seurauksena lopetettiin myös Merenkulkuhallitukselle
annettu virka-apu, eikä öljyntorjunnan johtoryhmä enää ollut öljynpuhdistusalueilla

³²¹ Luonnonsuojelijat keräsivät omin voimin öljyä Ahvenanmaalla. Kalastajat kuljettivat
torjujat saaristoon.

HS 21.5.1979.

³²² Merenkulkuhallitus. Lintumiehet sanokoot mennäänkö saarille. *TS* 24.5.1979.

toimivaltainen viranomainen, joka olisi pystynyt rajoittamaan ihmisten vapaata liikumista Ahvenanmaan saarilla.³²³

Åland uutisoi näyttävästi Merenkulkuhallituksen päätöksestä lopettaa valtakunnallisella tasolla öljyntorjuntatyöt. Lehden toimittaja Uffe Stambejin laatimassa jutussa eräät Ahvenanmaan lääninhallituksen jäsenet vielä protestoivat voimakkaasti sotaväen lähettämistä kotimatalle, koska ilmiselvästi rannat eivät vielä olleet puh-
 taat ja koska sotaväki oli ainoa organisaatio, jolla oli riittävästi resursseja puhdistaa öljyisiä rantoja.³²⁴ Unto Lahtosen mukaan valtakunnallisen tason torjuntatöiden päättyessä jälkipuhdistustyötä jatkettiin ahvenanmaalaisten omin voimin. Jälki-
 siivous lopetettiin juhannukseen mennessä ja juhannuksen jälkeisellä viikolla voitiin Ahvenanmaan kahden kuukauden puhdistustyö rantautunutta öljyä vastaan julistaa päättyneeksi. *Antonio Gramscin* karilleajon aiheuttaman öljyvahingon torjuntatyötä oli tehty Ahvenanmaalla toukokuun neljännestä päivästä lukien siviilien voimin ja toukokuun kuudennesta päivästä lähtien siviilien lisäksi puolustusvoimien virka-
 apuhenkilöiden työllä. Öljyntorjuntaan oli osallistunut viikonloppuisin yli tuhat henkilöä, paikallisia virkamiehiä, vapaaehtoisia, sotilaita sekä mantereelta tulleita palomiehiä. Henkilövoimavarojen keskittämisen lisäksi Ahvenanmaalle oli koottu myös runsaasti öljyntorjuntaan tarkoitettua materiaalia öljypuomeista, imeytysaineista yksittäisen torjujan työ- ja suojarustukseen asti. Puolustusvoimien ja merivartioston lento-, alus- ja venekaluston lisäksi öljyntorjuntatehtäviin olivat osallistuneet tukialuksina jäänsärkijät *Apu* ja *Sisu*, merentutkimusalukset *Aranda* ja *Prisma*, merenmittausalukset *Kalla* ja *Korsholm* sekä kerätyn öljyn säilyttämiseen tarkoitettu proomu.³²⁵ Massiivisen voimainkoetuksen jälkeen rauha palasi itsehallintoalueen rannoille, kun viimeiset Eckerön öljyntorjujat saivat kesäkuun lopulla työnsä päätökseen. Maakunnan rannoilta saatiin kerättyä kaikkiaan yli 450 tonnia öljyn tapaista mönjää eli yhtä paljon kuin tankkerit *Palva* ja *Raphael* valuttivat yhteensä mereen Suomenlahdella vuonna 1969.³²⁶

³²³ Merenkulkuhallitus. Lintumiehet sanokoot mennäänkö saarille. *TS* 24.5.1979.

³²⁴ Olje tvist! Oljenota närmare 10 miljoner. Lst (Länsstyrelse) protesterar, Jobbet är inte klart! Måndag sista arbetsdag för beväringarna. *Åland* 26.5.1979; ks. Ahvenanmaan saariston ja Turun ja Porin läänin eteläisen saaristo-osan rantojen ”karkean” puhdistustyön lopettamisaikataulu. Tarkastaja Reino Sandelin, muistio Helsinki 24.5.1979. Merenkulkuhallituksen asiakirja 79/79/344/24.5.1979. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

³²⁵ Beväringar får flytta med oljan. Åland 10.5 1979; Tarkastaja Reino Sandelinin muistio. Ahvenanmaan saariston ja Turun ja Porin läänin eteläisen saaristo-osan rantojen ”karkean” puhdistustyön lopettamisaikataulu. Helsinki 24.5.1979. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; Lounais-Suomen sotilasläänissä öljyntorjunnasta Ahvenanmaalla saadut kokemukset. LSSL:n asiakirja 284/Dca/16.8. 1979. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto; ks. myös Nissinen 2000, 23; Antraigue 2008, 29.

³²⁶ Lahtonen 2004, 143; vrt. paikallinen näkökulma Olje tvist! Åland 26.5.1979.

Jätettä ja korvausvaateita

Media oli öljyn vielä piinatessa Ahvenanmaata raportoinut myös öljyn hävittämisen ongelmasta.³²⁷ Ongelmat liittyivät siihen, että suuren jäteöljymäärän hävittämisestä ei ollut ennakkotapausta ja voimassa olevan jätehuoltolain soveltaminenkin oli hyvin tulkinnanvaraista.³²⁸ Talteen kerätty öljy saatiin lopulta hävitettyä polttamalla, kun oli saatu selvitettyä sopiva paikka, sopivat menetelmät ja sopiva tekijä työlle.³²⁹ Tämän kysymyksen loppuselvittelyä koskeneita juttuja mediassa ei enää kirjoitettu. Median näkökulmasta ongelma oli ratkennut siihen, kun viimeisetkin torjujat poistuivat Ahvenanmaan rannoilta. Sen sijaan viranomaisten näkökulmasta ongelman käsittely ei suinkaan päättynyt tähän, vaan edessä olivat vielä vaikeat kysymykset vahingonkorvauksista. Öljytuhojen aiheuttamista kustannuksista vastaa kansainvälisten sopimusten mukaan viimekädessä vahinkojen aiheuttaja. Ennen kuin likaa ja saatiin vastuuseen, öljyntorjunnan käynnistämiseen tarvittiin rahaa. Ulkomerellä sattuneiden tuhojen ensivaiheen kustannuksista vastasi silloin Merenkulkuhallitus. *Helsingin Sanomat* oli maaliskuussa raportoinut, että öljyvahinkojen korvaamiseksi Suomeen oli perustettu vuonna 1972 öljysuojarahasto, jossa oli vuonna 1979 rahaa viitisen miljoonaa markkaa. Jos Merenkulkuhallituksen budjettivarat eivät riittäisi, niin hallitus ohjaisi öljysuojarahaston varat Merenkulkuhallituksen käyttöön. Jos nekin eivät riittäisi, hallitus antaa budjetista lisää varoja. Median haastattelemat poliitikot ja palstatilaa saaneet viranomaiset vakuuttivat kansalaisille, että raha ei ollut öljyntorjunnan este.³³⁰

Median näkökulmasta öljyvahingon siivoamisesta aiheutuneiden kustannusten korvaaminen oli näyttänyt yksinkertaiselta ja selvältä asialta. *Turun Sanomat* oli haastatellut Ahvenanmaalla vierailevaa englantilaisen Lloyds-vakuutusyhtiön edustajaa. Edustaja oli kertonut, että *Antonio Gramsci* oli vakuutettu neuvostoliittolaisessa Ingostrah-vakuutusyhtiössä. Lisäksi vastoin Neuvostoliiton kauppalaivaston yleistä käytäntöä alus oli jälleenvakuutettu Lloyds-vakuutusyhtiössä.

³²⁷ Öljyä kerätty jo 10 tonnia, *HS* 5.5.1979; Öljyä jatkuvasti lisää jo siivotuille alueille. *TS* 6.5.1979.

³²⁸ Lahtonen 2004, 148.

³²⁹ Ks. Ahvenanmaalla kerätyn öljyjätteen hävittämisestä tehdyn sopimuksen purkaminen. Kauppa- ja teollisuusministeriön (KTM) ark. 129/550/79/4.2.1980, Liikenneviraston arkisto. Ahvenanmaan öljyjätteiden polttosopimus Merenkulkuhallituksen ja Outokumpu Oy:n välillä 23.8.1979. Merenkulkuhallitus ad. 79/79/344/5.9.1979. Liikennevirasto arkisto; Hinaussopimus, Merenkulkuhallitus/ Alfons Häkans/Helsinki 29.8.1979. Liikennevirasto arkisto.

³³⁰ Likaaja vastaa tuhojen maksuista, *HS* 29.3.1979; Itämeren öljyvahinko 1979, perusteltu esitys Suomen valtion toimenpiteiksi korvauksen saamiseksi asiassa. Muistio, luottamuksellinen, UM oik. os. n:o 219/9.8.1979/Koskenniemi, UM arkisto; vahingonkorvausvastuusta ks. Wahlgren 2004, 250.

Vakuutusyhtiön edustaja oli todennut yhtiön olevan valmis korvaamaan öljytuhoista 16 miljoonaa markkaa sillä edellytyksellä, että neuvostoliittolaiset myöntäisivät öljyn olevan peräisin *Antonio Gramscista*.³³¹

Viranomaisten luottamuksellisesti luokitelluista asiakirjoista käy ilmi kuitenkin se, kuinka vahingonkorvauksen maksaminen osoittautui monisäikeiseksi prosessiksi. Esille nousivat kysymykset: kuka maksaisi kenelle, kuinka paljon, minkä kansainvälisen oikeuden tai sopimuksen perusteella korvaukset maksettaisiin vai maksettaisiinko lainkaan. Korvaussaamisia ohjasi kansainvälinen oikeus, merenkulkua säätelevät yleiset lait ja sopimukset sekä merikuljetuksiin liittyvät vakuutus sopimukset, sekä Neuvostoliiton, Ruotsin ja Suomen omat oikeussäädökset ja käytännöt. Koska Suomi ei ollut vielä vuoteen 1979 mennessä liittynyt vuoden 1971 kansainvälistä korvausrahastoa koskevaan sopimukseen, joutuivat suomalaiset viranomaiset käymään lähes kuusi vuotta vahingonkorvauskäsittelyyn liittyviä neuvotteluja Moskovassa, Tukholmassa ja Lontoossa.³³²

Johtoryhmän huolet

Lehdistö ennätti kolmen kuukauden aikana ruotia viranomaisten toimia monesta näkökulmasta. Entä mitä viranomaiset ajattelivat lehdistön kirjoituksista. Tätä asiaa on vaikea perusteellisesti arvioida, mutta jotain valoa kysymykseen antaa öljyntorjunnan johtajina toimineiden Reino Sandelinin ja Oso Siivosen muistio *Antonio Gramscin* onnettomuudesta. Heidän mukaansa johtoryhmän jäsenet kokivat tiedotusvälineiden jatkuvan tiedonjonon rasittavaksi. Ennen kaikkea heitä häiritsi median tapa paisutella ympäristöongelmaa kirjoittamalla vain sensaatiohakuisia uutisotsikoita ja niihin liittyviä juttuja. Sandelin näkemys toimittajien tavasta kirjoittaa juttuja muistutti amerikkalaisen amerikkalaista journalismin tutkijan Mark Neuzilin käsityksiä. Jos toimittajat eivät saa uutislähteeltä tarkkoja tietoja juttujen perusteeksi, niin yli-ampuvat otsikot ja asioiden liioitteleva paisuttelu korvaavat Neuzilin mukaan pelkän asiapohjaisen tiedottamisen.³³³ Johtoryhmää ihmetytti myös se, että toimittajat oma-toimisesti valikoivat juttujensa sisällön haastatteleamalla, milloin viranomaisia, milloin paikallisia asukkaita ja luonnonsuojelijoita. Sen sijaan viranomaisten antamat asialliset tiedot eivät toimittajille kelvanneet, vaan luonnonystävä saivat runsaasti palstatilaa, jotka sisälsivät viranomaisten toimintaa kielteisesti käsitteleviä lausuntoja, kuten ”luonnonystävien näkemyksen mukaan virkavaltaisuus näytti olleen

³³¹ Lloyds lupaa korvata öljytuhoista 16 milj. mk. *TS* 11.5.1979.

³³² Itämeren öljyvahinko 1979. Korvauskysymys. Muistio UM oik. os. n:o 158/25.5.1979, UM oik. os. arkisto; *Antonio Gramsci*. Neuvottelut Moskovassa 14.1.1979. Merenkulkuhallitus. Liikenneviraston arkisto; Neuvottelut Tukholmassa ja Lontoossa 24.–25.1.1980; Merenkulkuhallituksen ark.79/79/344/18.6.1980. Liikenneviraston arkisto.

³³³ Neuzil 2008, 24.

Saaristomeren öljyntorjunnan hankalin este”.³³⁴ Viranomaisilla oli selvästi luottamuspula toimittajien tapaan raportoida öljyntorjuntatyötä, joka puolestaan aiheutti viranomaisten haluttomuuden rakentavaan yhteistyöhön toimittajien kanssa.

Ympäristötutkija Jari Lyytimäen mukaan tiedotusvälineiden ja julkisen keskustelun vaikutusvalta korostuu tietoyhteiskunnassa, mistä syystä ympäristökysymysten olemuksen ymmärtämiseen tarvitaan myös ymmärrystä median tavasta toimia. Johtoryhmän lausunnot mediataakasta viittaavat kuitenkin siihen, että johtoryhmässä lienee ollut jonkin verran ymmärrystä median toimintaa kohtaan, mutta median toimintatapoihin ei ollut osattu varautua. Ympäristöviestintä on tapahtumakeskeistä sisältäen usein myös vahvan visuaalisen elementin. Erityyppiset ristiriidat ovat ympäristöuutisoinnin vakioaiheita. Ristiriitoja henkilöidään julkisuudessa herkästi, sillä henkilöiden väliset vastakkainasettelut luovat kiinnostavana pidettyä jännitettä konkreettisella ja helposti ilmaistavalla tavalla. Lisäksi kielteiseen sävyyn kerrotut jutut ovat ympäristöjulkisuudessa hyvin yleisiä.³³⁵ Varautumisen puute näkyi myös siinä, että öljyntorjunnan johtoryhmällä ei ollut öljykatastrofeja varten asianmukaista tiedottamissuunnitelmaa eikä öljypuhdistustöiden tiedotuksesta vastaavaa henkilöä, joka olisi vapauttanut torjuntatöiden johtoryhmän jäsenet median kyselytulvalta.

On kuitenkin sanottava, että myös viranomaiset löysivät kritisoitavaa omista toimintaedellytyksistään. Esimerkiksi *Turun Sanomien* haastattelussa merivartioalueen päällikkö ja öljyntorjunnan johtoryhmän jäsen Kyösti Kärkkäinen sanoi öljyntorjunnan johtamisen olleen ”improvisoitua ja sekavaa”. Toisaalta hän kuitenkin totesi, ettei koko öljyntorjuntaoperaatiota olisi edes saatu käynnistetyksi, jos joka asiassa olisi noudatettu sääntöjä ja pykälää aivan kirjaimellisesti.³³⁶ Kärkkäinen viittanee ongelmiin, jotka johtuivat Ahvenanmaan demilitarisoidusta luonteesta, kuntien vahvasta itsemääräämisoikeudesta sekä ruotsin kielen asemasta maakunnassa.³³⁷

Sotilaiden mukaan johtamista hankaloitti merkittävällä tavalla myös silloiset huonot viestiyhteydet. Ahvenanmaalla ei ollut vielä puolustusvoimien omaa kantaverkkoa ja öljyntorjuijen käytössä olleet yleisen puhelinverkon yhteydetkin olivat toimineet huonosti. Johtoryhmän ja sotilaista muodostettujen torjuntaosastojen väliset viestiyhteydet olivat alkeelliset: vain yksi Storklubbin merivartioaseman lankapuhelin ja Husön lomakylän yleisöpuhelin. Yhteyttä johdon ja torjuijen välillä ylläpidettiin lisäksi muutamalla autoradiopuhelimella, mutta niiden käyttöä rajoitti sen

³³⁴ Sandelin & Siivonen 1979, 8; Luonnonsuojelijat keräsivät omin voimin öljyä Ahvenanmaalla. Kalastajat kuljettivat torjujat saaristoon. *TS* 21.5.1979.

³³⁵ Lyytimäki 2006, 171, 176.

³³⁶ Öljyä jatkuvasti lisää jo siivotuille alueille. Kärkkäisen haastattelu *TS* 6.5.1979; vrt. Nissinen 2000, 23–24, 37–38.

³³⁷ Sandelin & Siivonen 1979, 8.

aikaisten akkujen jatkuva lataamistarve. Öljyntorjuntaorganisaation johtamisen selvänä heikkoutena sotilasjohtajat pitivät myös oman tiedusteluelimen puuttumista. Öljyn liikkua yleensä pinnan alla ei merivartioston tekemät lentotiedustelut aina pystyneet paljastamaan öljymassan sijaintia. Johtoryhmän tietojen saanti oli oman tiedusteluelimen puuttumisen takia liiaksi ulkopuolisten ja paikallisten asukkaiden tekemien ilmoitusten varassa.³³⁸ Kritiikille oli siten aihetta, mutta huonosti sujunut öljyntorjunta ei johtunut siitä, että viranomaiset olisivat seisseet kädet taskussa. Masiivisen öljytuhon torjunta on vaikeasti organisoitavissa ja edellyttää mitä moninai-
sempia toimivia järjestelmiä, kuten tehokkaan viestinnän, tarkoituksenmukaisen kaluston ja materiaalit, riittävät henkilöresurssit ja tarkkaan suunnitellun toiminnan koordinoinnin ja johtamisen. Tätä media ei aina öljyntorjuntaa ruotiesseen ymmärtänyt tai ei sensaatiohakuisia juttuja jahdatessaan ollut valmis ymmärtämään. Toisaalta öljyntorjuntaa oli syytäkin kritisoida siitä, ettei Suomi yhteiskuntana ollut varautunut suuren kokoluokan öljyvahinkoihin juuri mitenkään, vaan öljyntorjuntajärjestelmiä alettiin kehittää vasta öljyasteen runnellissa Suomen rannikoita.

Mediajulkisuuden sykli

Yhteenvetona *Antonio Gramscin* onnettomuuden mediajulkisuudesta voidaan sanoa, että riippumattomien sanomalehtijuttujen sisällöt noudattivat kronologisesti lähes tulkoon Anthony Downsin mediajulkisuuden huomiosykliä (the issue-attention cycle).³³⁹ Syklin alussa öljyvahinko oli vain neuvostoliittolaisten, suomalaisten ja ruotsalaisten viranomaisten tiedossa eikä medialla luonnollisesti ollut mitään tiedotettavaa, koska sillä ei yksinkertaisesti ollut minkäänlaista käsitystä edes ympäristöongelman olemassaolosta. Media pidettiin pimennossa onnettomuudelta. Syklin seuraava vaihe toteutui, kun öljyaste näkyi Suomen rannikon läheisyydessä herättäen samalla laajuudellaan ja tavallisesta poikkeavuudellaan joukkoviestimien kiinnostuksen. Uutisoinnin kehitysvaiheen kolmannessa jaksossa öljyongelman laaja julkinen käsittely kesti yli kuukauden ajan. Ympäristöongelman ratkaisun vaikeus selvisi konkreettisesti kaikille. Samalla kävi ilmi myös se, kuinka kalliiksi ympäristön ennallistaminen aikanaan tulisi. Syklin neljännessä vaiheessa ympäristöongelman käsittely mediassa laimeni kesäkuun alkupäivistä lähtien. Ympäristöuutisoinnin sykli perustuu sille, että ympäristöongelmat kiinnostavat tiedotusvälineitä niin kauan kuin niistä saadaan sellaisia uutisia, joiden voidaan olettaa kiinnostavan yleisöä.

³³⁸ Öljyntorjunnasta Ahvenanmaalla saadut kokemukset. Lounais-Suomen sotilasläänin asiakirja. 284/Dca/16.8.1979. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

³³⁹ Ks. Gupta 2015, 1.

Uutisointisykli päättyi, kun öljysaasteeseen liittyvää uudentyyppistä ja kiinnostavaa sanottavaa ei enää kesäkuun loppupuolella ollut.³⁴⁰

Riippumattomien sanomalehtien mediajulkisuudesta poiketen Anthony Downsin julkisuuden huomiosykli ei näy kuin osittain kummankaan poliittista ideologiaa julistavassa lehdessä. Vasemmistolehdet *Tiedonantaja* ja *Kansan Uutiset* olivat kiinnostuneita lähinnä viranomaisten alkuvaiheen voimattomasta työstä öljysaastetta vastaan. *Tiedonantajan* osalta huomiosyklin eri vaiheiden puuttuminen ilmeni vuonna 1979 siinä, että lehti ei uutisoinut öljyonnettomuudesta läheskään kaikissa ajanjakson aikana ilmestyneissä lehdissä. Lehti oli huomattavasti kiinnostuneempi uutisoimaan Suomessa käytäviä eduskuntavaaleja ja tulevia hallitusneuvotteluja kuin neuvostotankkerin aiheuttamasta ympäristövahingosta. *Tiedonantaja* raportoi öljyonnettomuutta selvästikin toisesta näkökulmasta kuin muut sanomalehdet. Juttujen sisältöjen analysoinnin perusteella voi kuitenkin havaita lehden toimituksen seuranneen muiden tiedotusvälineiden uutisointia karilleajosta, öljystä ja sen liikkeistä Itämerellä. Lehti ei niinkään uutisoinut itse tapahtumien kulusta vaan kohdisti huomionsa neuvostojärjestelmän oikeaoppiseen suhtautumiseen ympäristökysymyksissä ja luonnonsuojelussa. Uutisten sisällön vire oli neuvostoliittolaisen öljyn ja neuvostoliittolaisen aluksen osalta Neuvostoliittoa myötäilevä. Jutuissaan lehti ei nähnyt öljystä olleen kovinkaan suurta vaaraa meriympäristölle, koska öljylautat olivat alun perinkin olleet paljon pienempiä kuin suomalainen lehdistö ja eräät viranomaiset olivat antaneet ymmärtää. Myös öljyn linnustolle aiheuttamia tuhoja oli liioiteltu huomattavasti. Öljypäästöt olivat kuitenkin lehden silmissä aina vahingollisia ja jopa vaarallisia, mutta *Antonio Gramscin* tapauksessa näytti vaaraa lisänneen tuntuvasti tahallinen liioittelu.³⁴¹

Lehden pidättyvää linjaa öljypäästöön kuvaa sekin, että muun median raportoidessa runsaastikin huhtikuun alkupuolella *Antonio Gramscin* onnettomuudesta, niin *Tiedonantaja* raportoi laajassa artikkelissaan ei niinkään öljyonnettomuudesta, vaan nosti ympäristökysymyksissä esille luonnonsuojelun ja omistusoikeuden välisen syvän ristiriidan.³⁴² Artikkelin julisti:

Asiantuntijat ja luonnonystävät olivat olleet jo pitkään huolissaan ympäristöluonnon nopeasta saastumisesta ja vääjäämättömästä tuhoutumisesta. Ympäristön saastuminen lisäisi välittömästi myös ihmisen pahoinvointia, sillä ihminen ja luonto edelleenkin olivat erottamattomia alusta loppuun asti. Suomessa vesistöt olivat jo muutenkin pahoin saastuneet, mikä näkyi kalojen ja kasvien

³⁴⁰ Downs 1972, 38–50.

³⁴¹ Öljyvaaraa liioiteltiin. Lautan jäänteet nyt ruotsalaisten kiusana. *Tiedonantaja* 9.4.1979.

³⁴² Suurpääoma saastuttaa. *Tiedonantaja* 9.4.1979; ks. Ylönen 2001, 314.

biologisissa muutoksissa. Lisäksi ilmansaasteiden lisääntyessä ihmisten keuhko-sairaudet ja allergiat olivat yleistyneet. Maaperää tuhotaan ja aidataan omistusoikeuden varjolla, jolloin ihmisten kotiseutu muuttuu raiskioiksi sekä asfaltti-että betonierämaaksi. Kaikki sanovat olevansa huolissaan ympäristöstä. Vasta sitten päästään eteenpäin ympäristön ja ihmisen suojelussa, kun tutkitaan, kuka saastuttaa ja mitä, kuinka saastuminen tapahtuu ja kuinka saastuttajat saadaan aisoihin.³⁴³

Artikkeli kertoo suomalaisen 1970-luvun poliittisen äärivasemmiston ympäristöajattelusta. Artikkelissa suurimmat ympäristön saastuttajat olivat suurpääoma ja sen uskolliset palvojat. Suurpääomaviittaukset kohdistuivat Suomessa ei niinkään neuvostoliittolaista öljyä jalostavaan öljyteollisuuteen, vaan ensisijaisesti suomalaiseen metsäteollisuuteen, joka käytti fenyylilohopeaa jätevesiputkistojen limantorjunnassa. Ympäristöviestinnän tutkijan Jari Lyytimäen mukaan *Tiedonantajan* saastuttajasytökset kumpusivat samoihin aikoihin *Helsingin Sanomissa* julkaistusta juttusarjasta. Juttusarja perustui ympäristöherätyksen alullepanijan Rachel Carsonin vuonna 1963 suomennettuun kirjaan *Äänetön kevät*, joka antoi kansainvälistä vertailupohjaa suomalaiselle ympäristökeskustelulle, kuten niin sanotulle elohopeasodalle eli kiistelylle metsäteollisuuden käyttämän metyylielohopean ympäristö- ja terveysvaikutuksista.³⁴⁴

Suurpääoman ja ympäristön ristiriidan lisäksi *Tiedonantaja* esitteli pääkirjoituksessaan kommunistien käsityksen siitä, miten demokratiaa laajentamalla ympäristön suojelussa päästäisiin eteenpäin. Lehti edellyttikin, että Suomessa oli nopeasti saatava aikaan kansalaisten ja järjestöjen valvonta, joka kohdistuisi yksityisiin yrityksiin ja virkamieskuntaan, varsinkin jälkimmäiseen, jonka vastuualueeseen ympäristösuojelu kuului. Tehokkaan valvonnan toteuttamiseksi olisi edustuksellisen demokratian lisäksi tuettava suoraa demokratiaa, mikä luonnonsuojelussa tarkoittaisi yksityisten kansalaisten, kansalaisryhmien ja järjestöjen oikeuksia tehdä esityksiä sekä saada tietoja ympäristönsuojelun tilasta, ympäristösuunnitelmista ja suojelun toteuttamisesta.³⁴⁵ *Tiedonantajan* uutisoinnin perusteella kommunistien tuli taistella puhtaan luonnon puolesta. Puhtaan ja terveellisen luonnon puolustajana lehden tehtävänä Suomessa oli myös Neuvostoliiton ja sen kommunistisen puolueen puolustaminen.

Öljypäästön osalta *Kansan Uutiset* oli *Tiedonantajan* kanssa samoilla linjoilla, kun se piti sekä merellä ollutta neuvostoliittolaisen tankkerin aiheuttamaa öljypääs-

³⁴³ Suurpääoma saastuttaa. *Tiedonantaja* 9.4.1979.

³⁴⁴ Lyytimäki 2006, 172–173.

³⁴⁵ Ympäristönsuojelu (pääkirjoitus). *Tiedonantaja* 12.4.1979.

töä pienenä uhkana meriympäristölle.³⁴⁶ Ääriivasemmistolaiseen tapaan ne nostivat suurimmaksi luonnon saastuttajaksi yhä uudelleen suurpääoman ja sen edustajat, jotka häikäilemättä tuhosivat luontoarvoja valtavien rahallisten voittojen saamiseksi.

2.8 Luonto- ja ympäristöuhat julkisuuden peilissä

Huoli meren ekosysteemistä

Mediatutkija John Carayn mukaan media tuottaa aikakautensa historiaa. Oman aikansa journalismin tuottamissa teksteissä sanotaan aina jotakin jostakin joillekin. Tekstit ovat journalismin lukijoille tuottamaa tietoisuuden, mielikuvien ja tulkinnan todellisuutta. Journalistien omana aikanaan laatimien raporttien merkitys on korostunut siinä, että ne ovat olleet merkittävä ihmisen ajatusmaailman ja siihen liittyvän muutoksen liikkeelle paneva voima.³⁴⁷ Tiedotusvälineet vaikuttavat ihmisten tietoihin, asenteisiin ja toimintaan. Maailmankylässä median merkitys tiedon jakajana korostuu. Median jakama tieto voi olla hyvin konkreettista tai abstraktia. Uutinen isosta onnettomuudesta, tankkereiden suurista öljypäästöistä tai luonnonkatastrofista on konkreettista tietoa. Uutiset maailmantalouden yleisistä lainalaisuuksista viittaavat abstraktiin tietoon. Mitä abstraktimpaa tieto on, sitä helpommin jokainen uutisen vastaanottaja voi sovittaa sen ilman ristiriitaa omiin perinteisiin uskomuksiinsa, toisin kuin akuutit uutiskuvat syntyneistä luontotuhoista tai omaan mökkirantaan ajautuneesta öljystä.³⁴⁸

Historiallisena ympäristökysymyksenä *Antonio Gramscin* öljypäästö hallitsi julkisuuden päiväjärjestystä. Joukkoviestimien tuottamat raportit kertoivat jo maaliskuun lopulla päivittäisten torjuntatoimien ohella myös mahdollisista ikävistä ympäristötuhoista, joista oli tullut kalatalouden, riistatalouden ja eläinten suojelijoiden keskuudessa kasvava huolenaihe. Esimerkiksi *Turun Sanomissa* palstatilaa saanut Kalatalouden keskusliiton edustaja kertoi, kuinka hän oli kalastajien puolesta huolissaan öljyn vahingollisista vaikutuksista kalakantoihin. Edustajan mukaan,

Lounais-Suomen rannikoilla ja Saaristomerellä harjoitettiin tunnetusti laajasti silakan rysäpyyntiä, joka nyt oli suuresti uhattuna ajelehtivan öljysaasteen takia. Öljyn pelättiin pilaavan kalasaalit niin perusteellisesti, että saatua kalaa ei voitaisi käyttää edes rehuna. Öljyn saastuttama saalis olisi pakko hävittää kokonaan. Samoin kävisi myös kalastusvälineille. Öljyisillä alueilla olleet rysät olisi

³⁴⁶ Öljyä meressä. *KU* 30.3.1979; Ahvenanmaan öljykatastrofi. Suomi kyvytön. *KU* 29.3.1979.

³⁴⁷ Carey 2011, 27.

³⁴⁸ Paloheimo 1996, 255–260.

kalasaalien tavoin hävitettävä. Jos näin kävisi, olisivat taloudelliset menetykset kohtalokkaat koko silakankalastuselinkeinolle.³⁴⁹

Kalatalouden edustajat eivät olleet yksin huolissaan saaliseläinten kohtalosta. Metsästäjien keskusjärjestön toimitusjohtaja Tapio Raittin lähetti 28.3. päivätyn kirjeen öljyntorjunnan johtajana toimineelle ylitarkastaja Reino Sandelinille. Kirjeessä esitettiin kaikkien muidenkin mediassa äänensä kuuluviin antaneiden tapaan syvä huolestuminen merellä lainehtivasta öljystä, jolla oli jo siihen mennessä ja tulisi olemaan myöhemminkin tuhoava vaikutus merialueen riistaeläimistöön. Raittin huolenaihe, mihin *Turun Sanomatkin* oli kiinnittänyt huomiota, koski myös lähiviikkojen aikana alkavaa merilintujen kevätmuuttoa juuri sille alueelle, missä öljylautat parhaillaan velloivat.³⁵⁰ Mikäli viranomaiset eivät ryhtyisi välittömiin ja voimallisiin toimenpiteisiin öljyn poistamiseksi, niin rannoille ajautuva öljy aiheuttaisi myöhemmin keväällä suuria menetyksiä pesivissä vesilintu- ja kahlaajakannoissa. Keskusjärjestö toivoi kirjeessään erityisesti, että vastaavissa tilanteissa Merenkulkuhallitus kääntyisi myös riistaviranomaisten puoleen, koska juuri heillä oli parhaat mahdollisuudet arvioida öljyn vaikutusta taloudellisesti merkittävään eläimistöön ja koska riistaihmiset voisivat muutenkin osallistua monin tavoin eläin- ja kalakantojen pelastamiseen. Keskusjärjestö lupasi ottaa yhteyttä Ruotsin vastaavaan järjestöön (Svenska Jägareförbundet) ja pyytää sikäläistä järjestöä vaikuttamaan myös Ruotsin viranomaisiin jo aiheutuneiden vahinkojen vähentämiseksi.³⁵¹

Median juttujen perusteella erityisesti merilintujen kohtalo kiinnosti luonnon-suojelujärjestöjen ja yliopistojen vesilintututkijoita eikä ihme, sillä arktisten lintujen muutto on yksi vaikuttavimmista luonnonilmiöistä Suomessa ja samalla yksi mahtavimmista lintujen massamuutoista koko maailmassa.³⁵² Lintuasiantuntija Mikko Pöyhösen mukaan millään muulla arktisten lintujen muuttoreitillä ei muutto keskity yhtä kapealle kaistalle kuin Suomenlahdella. Yksinomaan arktisten lintujen lajistosta löytyy niin kuikka- ja sorsalinnut kuin kahlaajat ja lokkilintuihin lukeutuvat kihut.

³⁴⁹ Hallitukselta vaaditaan tekoja. (TS-työryhmä Raija Kaikkonen, Matti Kivekäs, Vesa Lehtinen, Eero Lindeman, Matti Otva, Markku Tawast ja Veikko Wahlroos). *TS* 30.3.1979.

³⁵⁰ Metsästäjien keskusjärjestön toimitusjohtaja Tapio Raittiin kirje Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja Reino Sandelinille 28.3.1979. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; 5–10 pennin suuruinen öljytahra kuolemaksi. *TS* 27.3.1979.

³⁵¹ Metsästäjien keskusjärjestön toimitusjohtaja Tapio Raittiin kirje Merenkulkuhallituksen ylitarkastaja Reino Sandelinille 28.3.1979. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; Hallitukselta vaaditaan tekoja. (TS-työryhmä Raija Kaikkonen, Matti Kivekäs, Vesa Lehtinen, Eero Lindeman, Matti Otva, Markku Tawast ja Veikko Wahlroos). *TS* 30.3.1979.

³⁵² Kiintojää pysäytti öljyn. Muuttolinnut vaarassa. *HS* 27.3.1979; Pelastuspartio valmistuu pesemään lintuja. *TS* 31.3.1979.

Runsaslukuisimpina muuttoparvissa esiintyvät mustalintu, alli sekä hanhista valkoposki- ja sepelhanhi. Samoihin aikoihin keväällä maalís–huhtikuun vaihteessa näiden arktisten lajien kanssa muuttaa kuitenkin iso joukko lajeja, kuten haahka ja meriteeri, jotka osittain tai kokonaan jäävät Suomeen tai Suomen lähialueille.³⁵³

Turun Sanomien maaliskuun lopulla haastattelema tiedeyhteisöä edustava Turun yliopiston dosentti Risto Lemmetyinen kertoi huolestuneena pienten, jopa 5–10 pennin kokoisten öljyläikkien olevan linnuille kuolemaksi. Linnun öljyyntynyt höyhenpeite ei enää riittäisi pitämään eläintä lämpimänä, vaan kylmä merivesi menisi suoraan linnun iholle ja se kuolisi tuskaisesti kylmään ennen pitkää.³⁵⁴ *Helsingin Sanomien* samoihin aikoihin haastattelema Turun yliopiston apulaisprofessori Martti Soikkanen kiinnitti asiantuntijana niin ikään huomiota muuttolintujen kohtaloon. Soikkasen mukaan oli varmaa, että lintuja menehtyisi öljyyn. Muuttomatalla oleville vesilinnuille merellä olevat öljylautat olivat jo aiheuttaneet hirveitä kärsimyksiä, sillä lintujen silmissä tyveneltä näyttävä öljyinen vesi suorastaan veti niitä puoleensa. Lepoa kaipaavat linnut laskeutuisivat mielellään juuri tasaiselle öljyiselle vesialueelle.³⁵⁵ Ympäristönsuojelun tietoisuutta ja tärkeyttä levitti myös *Tiedonantaja*. *Tiedonantajan* haastattelema Suomen Luonnonsuojeluliiton puheenjohtaja Rauno Ruuhijärvi oli *Helsingin Sanomien* haastatteleman Soikkasen kanssa samoilla linjoilla ja esitti huolestumisensa vesilintujen kärsimyksistä. Tämän lisäksi hän oli huolissaan sekä rantojen saastumisesta että kaikista muistakin meren eliöistä.³⁵⁶

Tukholman saaristossa vesilintujen elämä oli luonnollisesti yhtä uhanalainen kuin Ahvenanmerellä. Ongelmaan kiinnitti huomiota odotetusti myös *Dagens Nyheter*. Lehti raportoi toimittaja Anders Öhmanin laajassa artikkelissa useiden kuvien voimalla näyttävästi merilinnuista ja niitä uhkaavasta kohtalosta öljyisellä merellä. Artikkelin dramaattisen otsikon mukaan 600 000 merilintua olisi uhattuina Tukholman saaristossa. Otsikon alla olevassa jutussa ruotsalaiset ornitologit kertoivat tapahtumaketjun kulkevan niin, että huhtikuun puoleen väliin mennessä saapuisi 90 000 haahkaa juuri niille alueille, jonne öljyä oli eniten levinnyt.³⁵⁷ Suomessa ja Ruotsissa yhteinen huoli meriluonnosta oli merkki lisääntyneestä ympäristötietoisuudesta, joka ilmeni median tavasta uutisoida näyttävästi öljyn vaaroista vesilinnuille. Media samalla myös lisäsi tätä tietoisuutta modernin yhteiskunnan ympäristövaikutuksista. Kun media vielä antoi äänen luonnonsuojelijoille ja tutkijoille, niin

³⁵³ Pöyhönen 1995, 18–19, 46–47.

³⁵⁴ 5–10 pennin suuruinen öljytahra kuolemaksi. *TS* 27.3.1979; ks. myös Tanninen, Timo: Öljyyntyneiden eläinten hoito. WWF:n Suomen raportti nro 24, 2006. <<https://wwf.fi/mediabank/988.pdf>>. [5.11.2016]

³⁵⁵ Kiintojää pysäytti öljyn. Muuttolinnut vaarassa. *HS* 27.3.1979.

³⁵⁶ Torjuntavalmius lähellä nollaa. Päivän kysymys. *Tiedonantaja* 30.3.1979.

³⁵⁷ 600 000 fåglar riskerar oljadöden. *DN* 7.4.1979; Kiintojää pysäytti öljyn. Muuttolinnut vaarassa. *HS* 27.3.1979.

yleisön tietoisuus sai uusia näkemyksiä ekologiasta, biologiasta ja luonnonsuojelusta, Huoli kulminoitui yleiseen ja yhteiseen tietoisuuteen siitä, mitä vaaroja öljykuljetuksista oli.

Huoli linnuista muuttui myös käytännön toimiksi, joista lehdistö niin ikään raportoi. *Turun Sanomat* antoi palstatilaa Varsinais-Suomen luonnonsuojeluyhdistyksen puheenjohtajalle Jouko Högmänderille. Asiantuntijana haastateltu Högmänder kertoi luonnonsuojelujärjestöjen aloittaneen välittömästi lintujen pelastamiseksi yhteistyön viranomaisten kanssa. Varsinais-Suomen luonnonsuojeluyhdistykseen oli Högmänderin mukaan ilmoittautunut jo maaliskuun loppuun mennessä noin sata vapaaehtoista linnunpelastajaa. Vapaaehtoisista muodostettuja pelastusryhmiä yhdistys aikoi käyttää saastealueella vaurioituneiden merilintujen pesemiseen ja lääkitsemiseen heti, kun ulkoiset olosuhteet olisivat suosiolliset ja kun tahriintuneita lintuja alkaisi löytyä. Löytyneet vahingoittuneet linnut kerättäisiin ensin samalle alueelle ja sen jälkeen ne pestäisiin sopivalla pesuaineella ja kuivattaisiin sekä lääkitäisiin ”lintukarsinoissa”. Pesuoperaatiossa päästäisiin Högmänderin mukaan hyvään tulokseen, jos pesemällä pystyttäisiin pelastamaan edes prosentti vahingoittuneista linnuista.³⁵⁸

Lehtien haastattelemat luonnonsuojelujärjestöjen edustajat kertoivat heidän ponnistelujensa öljyntorjuntatyössä kohdistuvan ensisijaisesti öljyn saastuttamien lintujen auttamiseen. Pelastustyön valmistelut luonnonsuojelujärjestöt olivat aloittaneet varojen keräämisellä kansalaisilta. Lisäksi Maailman Luonnonsäätiön Suomen rahasto oli avannut katastrofilit Kansallis-Osake-Pankin Aleksanterinkadun konttoriin, Suomen Yhdyspankin Senaatintorin toimipisteeseen ja Postipankin pääkonttoriin. Perustetulle katastrofilitille kertyvät varat säätiö lupautui ohjaamaan pelastus- ja torjuntatoimenpiteisiin, joista vastaisivat Suomen luonnonsuojeluliitto jäsenyhdistyksineen sekä sen ruotsinkielinen sisarjärjestö Natur och miljö. Ensimmäisen suuren lahjoituksen katastrofilitille antoi heti tuoreeltaan Pohjola-yhtiöiden toimitusjohtaja Jaakko Lassilla ojentamalla säätiölle 50 000 markan sekkin. Coca-Cola -yhtiö puolestaan luovutti vuoden 1979 ympäristöpalkintonaan 10 000 markkaa säätiön käyttöön.³⁵⁹ Suurille yhtiöille oli oiva tilaisuus mainostaa itseään ympäristön hyvinvoinnista huolehtivina toimijoina. Vaikka tai sitten lahjoitukset saattoivat olla yhtiöille siihen aikaan pelkästään moraalista poseerausta, kertoivat nekin kasvavasta ympäristötietoisuudesta. Tämän tietoisuuden kasvua media jutuillaan omalta osalta edisti.

³⁵⁸ Öljyuhka herätti: Maan ensimmäinen lintujen pesuryhmä Varsinais-Suomessa. *TS* 27.4.1979; Pelastuspartio valmistautuu pesemään lintuja. *TS* 31.3.1979.

³⁵⁹ Katastrofilitit avattu kolmessa pankissa. *HS* 31.3.1979; Luonnonsuojelijat perustivat katastrofilitin. *TS* 31.3.1979.

Pohjola- ja Coca-Cola -yhtiöiden kanssa samansuuntaista avokätisyyttä osoitti rahallisesti myös Suomen hallitus. Media uutisoi näyttävästi hallituksen velvoittaneen maaliskuun lopulla Merenkulkuhallituksen pikaisesti toimenpiteisiin öljyvahingon seuraamusten minimoimiseksi. Hallituksen mukaan raha ei tulisi olemaan ongelma, vaikka pääjohtaja Jansson arviokin mediassa torjuntatöiden kustannusten kohoavan miljooniin markkoihin. Hallituksen päätöksen mukaisesti siivousoperaatioon myönnettäisiin niin paljon varoja kuin tarvittaisiin.³⁶⁰ Ulostulollaan Suomen hallitus korosti julkisuudessa omaa vastuutaan öljysaasteen torjuntatyöstä lupaamalla Merenkulkuhallitukselle kaiken mahdollisen tuen rahoitusta myöten. Viestillä haluttiin ilmeisestikin optimismia lisäämällä kertoa kansalaisille Suomen viranomaisten hoitavan ongelman pois päiväjärjestyksestä mahdollisimman vähin vaurioin. Meriympäristön suojelusta oli tullut poliittisille toimijoille poliittisen toiminnan kelpo väline.

Yhteiskunnallista ympäristöajattelua

Sosiologi Pertti Rannikon mukaan Suomessa tapahtui 1960-luvun lopulta lähtien selvä käänne ympäristöajattelussa, mikä vähitellen muutti painopisteen tiettyjen rajallisten luonnonympäristöjen suojelemisesta kokonaisvaltaiseen ympäristösuojaan. Ympäristöajattelussa alkoi ilmetä sekä yhteiskunnallistumista että radikalisoitumista.³⁶¹ *Antonio Gramscin* öljypäästö oli keväällä 1979 median ympäristöjuttujen ytimessä. Monivaiheisten ja monisisältöisten öljyntorjuntatöiden raportoinnin ohella media antoi myös samoihin aikoihin palstatilaa vapaaehtoisille luonnonsuojelijoille, jotka lehtijutuissa omalta osaltaan julistivat ympäristönsuojelun välttämättömyyttä ympäristön jatkuvan saastuttamisen ja tuhoamisen sijaan. Julistukset johtivat muun muassa ympäristöajattelun radikalisoitumiseen, mikä näkyi erityisesti Kojjärvellä toukokuussa 1979.³⁶² Luonnonsuojelijoiden, maanomistajien ja poliisin välillä syntyi ainutlaatuinen kärhämä. Kojjärvi oli runsaasta linnustostaan kuuluisa suojärvi Forssan pohjoispuolella. Vuonna 1975 vesioikeus oli antanut paikallisille maanviljelijöille oikeuden järven kuivattamiseen viljelysmaaksi. Päätöksen nostattama kiista ratkesi vasta kolme vuotta myöhemmin vuonna 1978 korkeimman oikeuden ratkaisulla. Maanomistajat saivat laillisen oikeuden aloittaa kuivaamistyöt.³⁶³

³⁶⁰ Öljyntorjuntaan luvattiin riittävästi rahaa. *HS* 30.3.1979; Periaatepäätös määrärahan ottamisesta lisäarvioesitykseen 30.3.1979. Kauppa- ja teollisuusministeriön asiakirja n:o 8/030/79. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

³⁶¹ Ympäristöajattelun käännteestä lähemmin 1960-luvulla ks. Rannikko 1994, 11–12; McCotmick 1989, 40–65.

³⁶² Kojjärviliikkeellä nimikeräys Helsingissä. *TS* 6.5.1979; Kojjärvelle odotetaan nyt viranomaisia. *TS* 6.5.1979

³⁶³ Tarkka 1987, 278; Ylönen 2001, 113–114.

Seuraavana vuonna 1979 *Turun Sanomien* haastattelema kaivinkoneen kuljettaja Erkki Lepistö kertoi hänelle annetusta työstä kaivaa suojärvelle kuivatusoja, jota pitkin vesi pääsisi virtaamaan pois järvestä. Sama lehtijuttu puhuttelevine kuvineen kera kertoi Kojjärvi-liikkeen nuorten kieltäytyneen alistamasta arvoaan byrokraattien rutiiniprosessin edessä.³⁶⁴ Luonnonsuojelijat päättivät estää suojärven rannalla sen, mitä tuomioistuimen pöydän ääressä oli päätetty sallia ja pelastaa järven lintujen pesimäpaikkana. He rakensivat kuivatuksen estävän padon ja kahlitsivat itsensä Erkki Lepistön kaivinkoneeseen kettingeillä. Koska Kojjärvi-liikkeen nuoret olivat kieltäytyneet toistuvista kehotuksista huolimatta poistumasta työmaalta, joutui poliisi irrottamaan luonnonsuojelijat kahleista ja kuljettamaan heidät Forssan putkaan. *Tiedonantajan* sivuilla Kojjärvi-liikkeen nuoret saivat runsaasti palstatilaa, jota he käyttivät suorasukaisesti näkemystensä julistamiseen. *Tiedonantajalle* oli luontevaa antaa ulkopuolinen ääni sellaiselle ryhmälle, joka vastusti luontoa tuhoavaa tuotantotaloutta. Vapaaehtoiset uuden ympäristöliikkeen edustajat vastustivat näyttävästi poliisiin menettelytapaa kojjärveläisiä kohtaan ja vaativat Helsingissä järjestetyssä mielenosoituksessa kiinniotettujen välitöntä vapauttamista.³⁶⁵

Myöhemmin 113 Kojjärven suojelijaa joutui oikeuteen. Mielenosoittajat edustivat uutta väkivallatonta kansalaistottelemattomuutta. Kansalaistottelemattomuus kulminoitui Jukka Tarkan mukaan siinä, kun mielenilmaisijat yrittivät oman näkemysensä mukaan suojella vain sellaista, mitä pitivät arvossa. Medialle värikkääksi muodostunut kiista oli makupala. Padonrakentajat esitettiin joko haihattelijoina, jotka pitivät paljon melua tyhjästä tai sitten pyyteettöminä uuden ajan suunnannäyttäjinä. Aineettomat arvot ja omistusoikeus törmäsivät ensimmäisiä kertoja näyttävästi yhteen ja niin tapahtui yhä useammin 1980-luvulla.³⁶⁶

Samoihin aikoihin Kojjärven tapauksen kanssa saivat suurta julkisuutta monet muutkin kiistat, joissa ympäristöarvojen puolustajien tausta ja motiivit olivat varsin erilaiset kuin Kojjärvellä. Etelä-Pohjanmaalla Lappajärven kunnassa paikalliset asukkaat vastustivat Lappajärven säännöstelyä rakentamalla omavaltaisesti padon. Ilomantsin Hattuvaarassa vastustettiin puolestaan vesakkomyrkytyksiä. Ympäristösosiologit kuvaavatkin ajanjaksoa modernin ympäristöliikehdinnän syntymä- ja kukoistuskaudeksi. Tämä liikehdintä nosti ympäristökysymykset lopullisesti politiikkaan ja joudutti ympäristöministeriön perustamista ja vihreiden tuloa eduskun-

³⁶⁴ Kun poliisin sana ei tehonnut. Luonnonsuojelijat irti kahleista ja Forssan putkaan. *TS* 22.5.1979. Kojjärviliikkeellä nimikeräys Helsingissä. *TS* 6.5.1979; Kojjärvelle odotetaan nyt viranomaisia. *TS* 6.5.1979; Kun poliisin sana ei tehonnut. Luonnonsuojelijat irti kahleista ja Forssan putkaan. *TS* 22.5.1979.

³⁶⁵ Kojjärven omistusoikeuden lunastamisella kova kiire. *Tiedonantaja* 12.4.1979; Hallituksella vastuu Kojjärven kohtalosta. 3000 ilmoittautui poliisille Lappajärvellä. *Tiedonantaja* 23.5.1979.

³⁶⁶ Tarkka 1987, 278; ks. myös Ylönen 2001, 113–114.

taan.³⁶⁷ *Antonio Gramscin* onnettomuus historiallisen vakavana öljyonnettomuutena omalta osaltaan kiihdytti tätä ympäristökysymyksen nousua valtakunnanpolitiikan ytimeen.

Raportointi ympäristön tilasta kuten *Antonio Gramscin* öljypäästöistä, Koijärvestä, Lappajärvestä ja Hattuvaarasta vaikutti osaltaan siihen, että julkisuudessa esitetyt vaatimukset vauhdittivat uuden itsenäisen ministeriön, ympäristöministeriön perustamista. Ihmisen elinympäristön pilaantumisen estäminen nousi useiden ympäristöongelmia koskeneiden tapausten jälkeen laajemminkin aktiivisen kansalaismielenkiinnon kohteeksi. Tuomas Räsänen on arvioinut tutkimuksessaan orastavan ympäristötietoisuuden alkaneen lisääntyä jo silloin, kun Nesteen tankkeri *Palva* ajoi kymmenen vuotta aiemmin karille vuonna 1969 Utön edustalla. Karilleajosta johtunut öljypäästö ei sinänsä vielä silloin merkinnyt uuden aikakauden alkua sen paremmin ympäristöhistoriassa, valtiohallinnon rakenteissa kuin Itämeren suojelussakaan. Onnettomuus oli joka tapauksessa merkittävä, että sen jälkeen yhteiskunta ainakin tiedosti merellisen öljysaasteeseen liittyvät vakavat ongelmat. Öljysaaste nousi silloin hetkellisesti merellisestä ympäristöstä kiinnostuneiden kansalaisten arkeen. Muuttunut meriympäristöä koskeva arki vaikutti uskottavasti suomalaisen ympäristöhallinnon kehittämisenä, koska *Palvan* öljyvahinko oli yksi konkreettinen ympäristöongelma. Viheliäisyydellään öljypäästö lisäsi yleistä ympäristötietoisuutta ja samalla se paljasti myös merenkulkutalouteen liittyvän tosiasian. Tankkereiden aiheuttamat öljypäästöt osoittautuivat mahdollisiksi myös pohjoisella Itämerellä eikä vain Keski-Euroopan rantavaltioiden edustoilla *Torrey Canyonin* onnettomuuden tapaan.³⁶⁸

Unto Lahtonen on osoittanut, että ennen *Palvan* karilleajoja suomalaisilla viranomaisilla ei ollut keskitettyä ympäristöhallintoa, ei asianmukaista valtakunnallista ympäristövahinkojen torjuntasuunnitelmaa, ei ympäristövahinkojen varalta tarvittavaa organisaatiota, ei koulutettua henkilöstöä eikä tarvittavaa kalustoa. Suoraviivaisesti tulkiten melkein kaikki puuttui. *Palvan* onnettomuus näytti kuitenkin ensimmäisen kerran sen polun alkupään, jota pitkin viranomaisten tuli kulkea ja jonka päässä olisi eri merellisiin onnettomuustilanteisiin sopiva, käyttökelpoinen ja taloudellisesti hyväksyttävissä oleva ympäristövahingoista vastaava järjestelmä. Ympäristöpolitiikan tutkimuksen uranuurtaja Yrjö Haila näkee varautumisasteen ja siihen liittyvän hyväksyttävän riskitason olevan aina riippuvainen siitä, minkälaiseksi sosiaaliset instituutiot ovat sen historian eri aikoina määritelleet. Onnettomuuksien ehkäisyyn lähtökohtana on aina ollut vaaratilanteiden tunnistaminen. Ennalta arvaamattomiin tapahtumiin tulisi myös osata varautua. *Palvan* öljyvahingon olisi oletettavasti laskevan hyväksyttävän riskitason kynnyistä Suomessa. Näin ei kuitenkaan käynyt.

³⁶⁷ Rannikko 1994, 15.

³⁶⁸ Räsänen 2015, 41; ks. myös Antraigue 2008, 36–37.

Akuuttien ympäristöonnettomuuksien vähyys 1970-luvulla vaikutti siihen, että öljyuhka ikään kuin unohtui ja varautumistoimenpiteet ympäristövahinkojen varalle jäivät lähes olemattomaksi.³⁶⁹ *Antonio Gramsci* osoitti tämän nukahtamisen kouriintuntuvalla tavalla ja sai vauhtia järjestelmien kehittämiseen viimeinkin.

Journalistisista tekstityypeistä pääkirjoitukset kuvastavat parhaiten lehden tapaa arvottaa eri aihepiirejä. Samalla juuri ne ovat olleet keskeinen väline vaikuttaa yhteiskunnallisen keskustelun päiväjärjestykseen. Lehdistön ympäristökirjoittelua 1990-luvulle asti tutkineen Pertti Suhosen mukaan pääkirjoitusten merkitystä on toisaalta heikentänyt niiden vähäinen huomioarvo. Pääkirjoituksia lukeville niiden aihevalinnat ja arvottavat kannanotot ovat kuitenkin yksi julkisuuden arvovaltaisimmista äänistä.³⁷⁰ Arvovaltaa suomalaisen ympäristöhallinnon kehittämisen puolesta käytti *Helsingin Sanomat*. Lehden pääkirjoitus otti kantaa huhtikuun lopulla ympäristön suojeleusasioiden tehostamisen puolesta. Tehostamistoimet olivat lehden arvion mukaan kompastuneet vuoteen 1979 asti lähinnä puolueiden välisiin kiistoihin.³⁷¹ Kannanotolle oli historiallisesti hyvä ilmapiiri, koska uudenlainen yhteiskunnallinen ympäristöherätys näytti syntyneen juuri vuonna 1979, kun tankkeri *Antonio Gramscista* peräisin ollut öljysaaste ja samoihin aikoihin syntynyt Kojärvi-liike herkistivät ihmisten luontosuhdetta.

Suomessa ympäristönsuojelun keskushallinto perustettiin vuonna 1973, mutta se jaettiin kahden ympäristöasioista kilpailleen ministeriön, sisäasiainministeriön ja maa- ja metsätalousministeriön kesken. Hailan mukaan jaolle ei ollut oikeastaan mitään loogista perustetta, vaan jako perustui hallinnonhaarojen väliseen ja vahvasti puoluepoliittisesti värittyneeseen kilpailuun siitä, miten ympäristöhallinto tulisi ylimalkaan järjestää. Ympäristöhallinnon sijoitukseen liittyneet taistelut toimialan hallinnasta ja laajuudesta olivat yleisiä muissakin maissa. Suomessa erikoispiirre oli kuitenkin se, että valta-asema jakautui tärkeimmissä ministeriöissä suunnilleen tasavahvuisten keskustapuolueen ja sosiaalidemokraattisen puolueen kesken. Syntynyt pattitilanne aiheutti osaltaan ainakin sen, että keskustelu öljypäästöjen uhista jäi unholaan useiksi vuosiksi aina *Antonio Gramscin* onnettomuusvuoteen 1979 asti.³⁷²

Ympäristöministeriön oman historiikin mukaan erilaisten komiteoiden ja työryhmien jälkeen pääministeri Kalevi Sorsan hallitus päätti esittää vuonna 1973 laajan ympäristöhallinnon perustamista, mitä kuitenkin vastustettiin monilla tahoilla. Rajuimmin vastaan oli ollut Kuopion lääninhallitus, jonka mielipide kiteytyi lausunnon

³⁶⁹ Haila 2001, 34; Lahtonen 2004, 49, 52–53; ks. myös Hänninen 2007, 104.

³⁷⁰ Suhonen 1994, 88; Malmberg 2004, 40–41; Vuorio 2009, 22; ks. myös Habermas 2004, 47–52.

³⁷¹ Ympäristöministeri. *HS* 21.4.1979; ks. myös Haila & Jokinen 2001, 31; Hautojärvi 2007, 5–6.

³⁷² Haila & Jokinen 2001, 33–34; ks. Lyytimäki 2006, 171–175.

viimeiseen virkkeeseen: "Varjele meitä sodalta, rutolta ja ympäristöministeriöltä."³⁷³ Kuusi vuotta myöhemmin ja ajankohtaisten ympäristöongelmien aikaan valtakunnallinen ympäristönsuojeluneuvosto käsitteli kokouksessaan ympäristöhallinnon kehittämistä. *Turun Sanomien* haastattelemat ympäristönsuojeluneuvoston edustajat kertoivat Suomen silloisen ympäristöhallinnon olevan aivan liian hajanainen ja tehtävien yhteensovittamisen osalta heikosti järjestetty. Hallinnon hajanaisuus aiheutti neuvoston edustajien mukaan välillisesti Suomen ympäristöä koskevaan aineelliseen lainsäädäntöön suuria aukkoja ja puutteita.³⁷⁴ Myös *Helsingin Sanomat* raportoi ympäristöhallinnon hajanaisuudesta pääkirjoituksessa. Pääkirjoituksen mukaan Suomen ympäristöhallinnon sekavuutta ja päällekkäisyyttä kuvasi jo se, että ympäristönsuojeluasiat olivat kuuden ministeriön hoidettavina. Jätehuolto oli kuulunut sisäasiainministeriön toimialaan, mutta jätteiden hyväksikäyttö puolestaan kauppa- ja teollisuusministeriölle. Jätehuollon ympäristöhygieniää oli hoidellut taasen sosiaali- ja terveysministeriö. Yleinen meluntorjunta puolestaan oli kuulunut sisäministerin vastuulle, kun taas liikenneministeriö oli torjunut moottoriajoneuvojen, kauppa- ja teollisuusministeriö pienveneiden ja sosiaali- ja terveysministeriö jotenkin muuten terveyteen vaikuttavaa melua. Myrkkujen ja "vaarallisten aineiden jako" oli kulkenut jossakin kahden ministeriön välissä.³⁷⁵

Kevättalvella 1979 *Antonio Gramscin* öljyn lainehtiessa merellä ympäristönsuojeluneuvoston edustajat saivat näyttävin otsikoin palstatilaa sanomalehdissä, jotka kertoivat Suomen ympäristöhallinnon hajanaisuudesta. Julkinen paine antoi pontta poliittisille päätöksentekijöille perustaa ympäristöministeriö, jolle kuuluisi kokonaisvaltainen vastuu ympäristöstä. Kyse oli myös kansainvälisestä maineesta. *Turun Sanomat* kertoi Suomen olevan ainoa Pohjoismaa, jossa ei ollut ympäristönsuojelun yleisviranomaista. Vedelle, jätteelle, ilmalle ja melulle ei Suomessa ollut yleislakia eikä näiden asioiden hoitamiselle liioin ollut yhteistä lupaviranomaista. Muissa pohjoismaissa nämä ongelmat oli ratkaistu jo paljon aikaisemmin.³⁷⁶ Kovin verkkaisesti päätöksenteossa Suomessa edettiin, vaikka eduskunta oli hyväksynyt jo vuonna 1972 ympäristönsuojelun hallinnon uudistamiseen tähtäävät lakiehdotukset. Eduskunta ei kuitenkaan pitänyt tuolloin tehtyjä ehdotuksia lopullisina, vaan kansanedustajat edellyttivät, että hallitus kiirehtii niitä suunnitelmia, joissa ympäristönsuojelun kannalta tärkeät toiminnat keskitetään valtion hallinnossa omaksi ympäristönsuojeluministeriöksi.³⁷⁷ Poliittinen tahto ympäristöhallinnon kehittämiseen puuttui, mikä

³⁷³ Hautojärvi 2007, 4–9; ks. myös Hannus 1987, 151–153.

³⁷⁴ Ympäristöhallinto tarvitsee ministeriön. *TS* 20.4.1979.

³⁷⁵ Ympäristöministeri. *HS* 21.4.1979.

³⁷⁶ Neuvosto esittää. Ympäristöhallinto tarvitse ministeriön. *TS* 20.4.1979; Ympäristöministeri. *HS* 21.4.1979.

³⁷⁷ Hautojärvi 2007, 4–9; Borg 2008, 122–123.

puolestaan viittaa poliittisessa kulttuurissa vallinneeseen alhaiseen ympäristötietoisuuden tasoon.

Ympäristöministeriön historiikki tulkitsee ympäristöhallinnon perustamisen etenemisen hitauden johtuneen myös siitä syystä, että ympäristöasioista vastaava ministeri vaihtui tavallisesti siirryttäessä hallituksesta toiseen. Parannusta tilanteeseen tuli vasta Mauno Koiviston toisen hallituskauden (26.5.1979–19.2.1982) aikana. Silloin ministeriksi valittu Johannes Koikkalainen oli yksi ja sama ministeri, joka hoiti koko hallituskauden kaikkia ympäristöasioita. Sorsan toisen hallituksen aloittamalla ja Koiviston toisen hallituksen jatkamalla työryhmällä oli tavoitteena ympäristöhallinnon uudistaminen ministeriöajatuksen pohjalta. Sorsan kolmas hallitus päätti vihdoin viimein vuonna 1982 esittää eduskunnalle ympäristöministeriön perustamista, minkä eduskunta hyväksyikin äänin 124–51. Ympäristöministeriö aloitti työnsä seuraavana vuonna.³⁷⁸

Median nostamat ympäristöongelmat ja aktiiviset luonnonsuojeluliikkeet lisäsivät julkista painetta vuonna 1979 niin viranomaisille kuin poliittisille toimijoillekin. Median vaatimukset ympäristöhallinnon kehittämiseen viittaavat siihen yleiseen edellytykseen, että päätöksenteossa päätösten aiheuttamat ympäristövaikutukset tulee aina erikseen arvioida. Suomen ympäristöhistoriassa median ympäristöviestintä *Antonio Gramscin* karilleajosta lisäsi myös kansalaisten tietoisuutta tunnistaa ja tunnustaa erilaisia ympäristöongelmia, jotka uhkasivat kansalaisten elinpiiriä.

2.9 Kansainvälinen kunnalliskonferenssi Itämeren suojelusta 1979

Korkean tason tulkintoja Itämeren suojelusta

Samaan aikaan kun *Antonio Gramscin* jättämiä öljysaastejämiä vielä keräiltiin sekä Tukholman että Ahvenanmaan saariston rannoilta, Ylen A-studio esitti toimittaja Pasi Salmikallion laatiman ohjelman *Itämeren tila ja tulevaisuus*. Ohjelmassa kerrottiin Helsingissä Finlandia-talossa 22.–25.5.1979 pidetystä Helcomin toimintaperiaatteen mukaisesta Kunnallishallinnon Itämeren suojelukonferenssista. Nelipäiväisen kokouksen järjestivät Kansainvälinen kaupunki- ja kunnallisliitto IUALA, Maailman ystävyyskaupunkien liitto UTO sekä Suomen kuntaliitto. Osallistujia oli järjestäjien lisäksi kaikkiaan noin 500 edustajaa jokaisesta silloisesta seitsemästä Itämeren rantavaltiosta. Ohjelmassa taustoitettiin suojelusopimuksen syntyvaiheita ja sen ratifioimistilannetta. Ingressi raportoi Itämeren yleisestä tilasta ja erityisesti sen

³⁷⁸ Hautojärvi 2007, 5–6.

lisääntyvästä saastumisesta, joka on alkanut jo 1970-luvun alussa. Itämeren tilaa käsiteltäessä merkittävän osan sai väistämättä Itämerellä oleva öljyasaaste.³⁷⁹

Uutisarvoltaan näyttävästä, ympäristöllisesti ja poliittisesti merkittävästä kokouksesta raportoivat myös sanomalehdet. *Turun Sanomissa* olevasta artikkelista *Itämeren suojele myös kunnallismiesten käsissä* niin kuin konferenssin loppuasiakirjastakin on tulkittavissa, kuinka osassa öljypäästöä koskevissa puheenvuoroissa käytiin aikakaudelle tyypillistä keskustelua Itämerestä. Puheiden sisällöistä on tulkittavissa niitä piirteitä, jotka tutkijat Räsänen ja Laakkonen ovat osoittaneet artikkelissaan Itämeren suojelemissuuden syntyvaiheista. Itämeren suojeleminen jäi kylmän sodan aikana poliittisen valtataistelun alle, vaikka sama vesi lainehti kaikkien rantavalttioiden rannoilla.³⁸⁰ Media esimerkiksi kertoi vain kokouksen suojelemissuuden nimet, ei sitä, minkä sisältöisiä terveisiä he kokousväelle lähettivät. Vastakkaisten ideologisten blokkien edustajien tervehdykset kokoukseen toivat kokouksen suojelemissuuden toiminut presidentti Urho Kekkonen ja Neuvostoliiton edustajana pääministeri Aleksei Kosygin.³⁸¹ Konferenssin loppuasiakirjan liitteenä oli kaksi kirjettä, joista toinen oli kokouksen organisaatiovastuussa olleiden tahojen lähettämä tervehdys presidentti Urho Kekkoselle. Toinen puolestaan oli pääministeri Aleksei Kosygin lähettämä sydämellinen tervehdys suomalaisille kokoussosapuolille. Molemmat tervehdykset kuvasivat Itämeren tilasta 1970-luvulla käytyä korkean poliittisen tason puhetapaa. Tälle puhetavalle oli tyypillistä oma kieli, poliittinen liturgia, joka Ville Pernaan mukaan tarkoitti sisällön lisäksi myös erityisilmaisuja sekä tavallisten sanojen käyttöä arkikielestä poikkeavalla tavalla. Tälle kielelle oli tunnusomaista se, että usein pitkään liturgiset ilmaisut eivät tarkoittaneet käytännössä mitään. Kieli oli ulkopolitiittisen liturgian muodossa valjastettu Suomen ja Neuvostoliiton ystävyyspolitiikan käyttöön.³⁸²

Ensimmäisen, presidentti Kekkoselle lähetetty tervehdyksen, olivat allekirjoittaneet kaupunkineuvos L.O. Johansson, kokouksen valtuuskuntien johtaja Jean-Marie Dressand ja kansainvälisen kaupunki- ja kunnallisliiton pääsihteeri J.G. van Putten. Tervehdyksessä korostettiin presidentti Kekkoson mittavaa työtä kansainvälisen yhteisymmärryksen parantamiseksi ja hänen sillanrakentajarooliinsa idän ja lännen välillä sekä hänen ansiokkaaseen toimintaansa Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökongressin saattamisessa menestykselliseen päätökseensä, millä kaikilla oli myös

³⁷⁹ Itämeren tila ja tulevaisuus. A-studio 23.5.1979. Yle arkisto IID-082042; Itämeren suojelemissuuden saa puuttuvat allekirjoitukset. *TS* 26.5.1979.

³⁸⁰ Itämeren suojeleminen myös kunnallismiesten käsissä. *TS* 23.5.1979; Räsänen & Laakkonen 2007, 231–232.

³⁸¹ Itämeren suojeleminen myös kunnallismiesten käsissä. *TS* 23.5.1979; Itämeren tila ja tulevaisuus. A-studio 23.5.1979. Yle arkisto IID-082042.

³⁸² Perna 2008, 180.

huomattava merkityksensä kunnallishallinnon organisoiman Itämeren suojelukonferenssin järjestämiseen.³⁸³

Aleksei Kosygin lähettämä sydämellinen tervehdys sisälsi katsauksen neuvostoliittolaisesta kylmän sodan aikaisesta ympäristöretoriikasta. Kosygin mukaan ympäristönsuojelu oli Neuvostoliitossa erittäin tärkeä kokonaisuus. Ympäristö oli kiinteä osa suunnitelmatalouden rakenteita ja ympäristönsuojelulle oli annettu legitimoitu asema maan perustuslaissa. Neuvostoliitto vakuutti toimivansa aktiivisesti yhteistyössä nyt ja tulevaisuudessa kaikkien valtioiden kanssa ympäristöongelmien vähentämiseksi. Yhteistyön oli kuitenkin perustuttava Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökongferenssin henkeen niin, että kansakuntien välillä ystävyys ja rauha vahvistuisivat. Kosygin korosti konferenssin antavan hyvät olosuhteet käsitellä yhteisesti Itämeren alueen ympäristöongelmia. Hänen mukaansa oli erittäin tärkeää säilyttää ilma, vesi, maaperä, metsät ja muut luonnonvarat Itämeren alueella sellaisella tasolla, joka mahdollistaisi ihmisen elämän ja terveyden kaikinpuolisen hyvinvoinnin. Ympäristön saastumisen estäminen Itämeren alueella vaati pääministeri Kosyginin ajatuksissa yhteisiä ponnistuksia ja käytännön tasolla toimivaa yhteistyötä hallitusten, kaupunkien ja kaikkien kansalaisten kesken. Kosygin uskoi, että nämä ylevät tavoitteet voitiin saavuttaa vain kestävän rauhan, liennytyksen ja aseistariisun ilmapiiirissä.³⁸⁴

Kosyginin kertomus Neuvostoliiton suhtautumisesta ympäristönsuojeluun ei nykytutkimuksen mukaan vastaa tuolloista neuvostotodellisuutta. Neuvostoliiton luonnonympäristöä tutkineen Alla Bolotovan mukaan Neuvostoliiton teollisuusstrategiassa pyrittiin koko kylmän sodan ajan luomaan erikoistuneita suurtalousalueita, ja sen mukaan maapinta-alaa, luonnonresursseja, energiaa ja työvoimaa oli saatavilla lähes rajattomasti. Tämä johti tuhlailevaan resurssien käyttöön, jossa määrä oli useimmiten tavoitellumpi kuin laatu. Useat Neuvostoliiton ympäristöongelmista syntyivätkin suunnitelmatalouden ja teollisuuspolitiikan seurauksena. Luonnonvaroja pidettiin ilmaishyödykkeinä, eikä tuotannon ympäristövaikutuksia otettu huomioon.³⁸⁵ Samanlaisia näkemyksiä esitettiin jo 1970-luvulla. Esimerkiksi *Helsingin Sanomien* itä-Euroopan ympäristöongelmia käsittelevässä artikkelissa huhtikuussa 1979 Ilmari Susiluoto näki Neuvostoliiton keskussuunnittelujärjestelmän sellaisena, että se ehkäisi ympäristöongelmien järkevää käsittelyä.³⁸⁶

Paavo Väyrynen puolestaan lähetti Suomen ulkoministerinä valtioneuvoston terveiset sanomalehtien välityksellä. *Turun Sanomat* siteerasi omassa jutussaan Paavo

³⁸³ Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki, May 22–25, 1979, Documents, osio 10.

³⁸⁴ Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki, May 22–25, 1979, Documents, osio 11.

³⁸⁵ Bolotova 2005, 103–105; ks. myös Weiner 1999, 3–8; Karjalainen 2006, 350–351.

³⁸⁶ Susiluoto, Ilmari: Itä-Euroopan ympäristöpulmat. *HS* 24.4.1979, Vrt Ljunglöf 1975, 118–121.

Väyrysen antamaa lausumaa Suomen kunnallislehdessä. Lausunnossa ulkoministeri viljeli jo viikkoa ennen konferenssin alkua saman sisältöistä poliittista liturgiaa kuin kokouksen loppuasiakirjassakin oli ympäristönsuojelusta. Väyrysen mukaan

Itämeren suojelukonferenssi tulisi olemaan laajuudessaan ainutlaatuista yhteistyötä ympäristönsuojelun alalla. Vaikka Itämeren rantavaltiot edustivat erilaisia yhteiskunnallisia järjestelmiä, niin yhteiseksi koettu vastuu Itämeren suojelusta oli yhdessä liennytyshityksen kanssa tehnyt mahdolliseksi pyrkiä konkreettiseen yhteistyöhön myös paikallisten viranomaisten ja järjestöjen kesken.³⁸⁷

Lehdissä kuitenkin tiedostettiin, etteivät pelkät juhlapuheet Itämerta auttaneet. Esimerkiksi *Helsingin Sanomien* konferenssia koskevan jutun ingressi moitti ympäristönsuojeluun liittyvää poliittista liturgiaa sananhelinäksi ja vaati konkreettista yhteistyötä Itämeren hyväksi. Ingressi johdatteli suojelukonferenssin avajaisista kertovaa juttua seuraavasti:

Käsitteet Helsingin henki ja rauhan meri toistuivat juhlapuheissa, kun kunnallishallinnon Itämeren suojelukonferenssi avattiin Finlandia-talossa. Saman tien kuitenkin korostettiin sitä, etteivät juhlapuheet ja julistukset pelasta Itämerta saastumiselta vaan todellinen yhteistyö käytännössä. Niinpä näissä juhlapuheissa ei myöskään yksinomaan tyydytty hymistelemään, vaan Itämerellä äskettäin sattunut öljykatastrofi otettiin esimerkiksi siitä, ettei tyytyväisyyteen ole aihetta.³⁸⁸

Helsingin Sanomat otti jutussa vahvasti kantaa Itämeren suojelun puolesta ja kiitti niiden kokousedustajien puheenvuoroja, joissa poliittinen liturgia sivuutettiin. Näissä puheenvuoroissa otettiin *Antonio Gramscin* aiheuttama öljykatastrofi esimerkiksi siitä, että Itämeren suojelussa ei ollut aihetta tyytyväisyyteen. Muun muassa kaupunginjohtaja ylipormestari Teuvo Aura huomautti, *Turun Sanomien*, siteeraamana, että

[p]elkät sopimukset eivät Itämerta pelasta, vaan ihmisten käytännön työ meremme suojelemiseksi. Itämerellä sattunut öljyvahinko osoitti jälleen kerran, kuinka tärkeää on tiedon nopea kulku viranomaisilta toiselle ja valtiosta toiseen sekä mahdollisuus päättää pikaisesti yhteisistä pelastus- ja torjuntatoimista.³⁸⁹

³⁸⁷ Itämeren sopimus saa nimet alle. *TS* 16.5.1979.

³⁸⁸ Suojelukonferenssi arvosteli sanahelinää: Itämeren pelastaa toimiva yhteistyö. *HS* 25.5.1979.

³⁸⁹ Itämeren suojelu myös kunnallismiesten käsissä. *TS* 23.5.1979.

Onkin huomattava, että korkean tason valtiollisia edustajia lukuun ottamatta suurin osa kokousedustajista ei takertunut liturgiaan, vaan he vaihtoivat eri työryhmissä pidetyissä puheissa käytännössä saatuja kokemuksia merensuojelun tekniikasta, hallinnosta ja rahoituksesta. *Helsingin Sanomien* ja *Turun Sanomien* haastattelemat kokousedustajat olivat yksimielisiä siitä, että Itämeren rantavaltioiden oli parannettava yhteistyötä kaikilla tasoilla.³⁹⁰

Helsingin Sanomien juttu konferenssista siteerasi kaupunkiliiton puheenjohtaja Johannes Koikkalaisen pitämää puhetta. Koikkalainen korosti puheessaan erityisesti sitä, että merensuojelu kuuluu ehdottomasti sekä valtion että kunnallishallinnon yhteiselle vastuulle. Samalla Koikkalainen viittasi pohjoisella Itämerellä olevaan öljykatastrofiin, joka oli selvä hätähuuto sen puolesta, että Itämeri-sopimus oli saatettava voimaan mahdollisimman pian ja täydellä teholla. Vuonna 1974 allekirjoitettua sopimusta eivät olleet vielä keväeseen 1979 mennessä ratifioineet Länsi-Saksa eikä Puola.³⁹¹ Itämeri-sopimuksen voimaantulon viivästyisestä huolimatta median haastattelemat poliitikot, ympäristöasiantuntijat ja viranomaiset vetosivat öljytorjuntatyön eri vaiheissa valtioita ja kuntia joka tapauksessa toimimaan yhteisvoimin Itämeren suojelusopimuksen hengen mukaisesti.

Kokousedustajien ääniä

Konferenssissa Neuvostoliitto avautui selittämällä julkisesti oman näkemyksensä syntyneestä öljykatastrofista. *Helsingin Sanomat* antoi palstatilaa suojelukonferenssin kansainvälisen järjestelytoimikunnan jäsenelle, liettualaiselle tohtori Julius Sabaliauskasille. Sabaliauskas vakuutti neuvostoviranomaisten tehneen kaikkensa estääkseen öljyn levittäytymisen jäiden alle ja edelleen avomerelle. Jäisiin olosuhteisiin ei kuitenkaan ollut riittävästi toimivaa kalustoa. Sabaliauskas painotti *Antonio Gramscin* tapaukseen viitaten kaikkien Itämeren rantavaltioiden yhteistyön tärkeyttä, tiedonkulun parantamisen tarvetta ja avomerellä tapahtuvien katastrofien varalle tehokkaiden öljytorjuntamenetelmien ja -tekniikoiden kehittämisen ja parantamisen merkitystä.³⁹²

Tiedonantajan jutuista niin kuin konferenssin loppuraportistakin käy ilmi konferenssiedustajien tyytyväisyys Sabaliauskaksen antamaan selvitykseen karilleajosta

³⁹⁰ Suojelukonferenssi arvosteli sanahelinää: Itämeren pelastaa toimiva yhteistyö. *HS* 25.5.1979; Itämeren suojelu myös kunnallismiesten käsissä. *TS* 23.5.1979.

³⁹¹ Suojelukonferenssi arvosteli sanahelinää: Itämeren pelastaa toimiva yhteistyö. *HS* 25.5.1979; Suomen kaupunkiliiton tervehdys. Apulaiskaupunginjohtaja Johannes Koikkalainen. Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki, May 22.–25, 1979, Documents.

³⁹² *Antonio Gramscin* onnettomuudesta selitys. Jäät estivät NL:n öljytorjunnan. *HS* 25.5.1979.

ja paljon huolta aiheuttaneesta öljypäästöstä. Länsieurooppalaiset konferenssiedustajat antoivat myös erityistä kiitosta muillekin neuvostoliittolaisille puheenvuoron käyttäneille kokousedustajille. Kiitos ja tyytyväisyys neuvostoliittolaisten puheenvuoroihin perustui erityisesti siihen, että länsimaiden edustajat saivat ensimmäistä kertaa kuulla Neuvostoliiton ponnisteluista ympäristönsuojelun hyväksi.³⁹³ Puheet ja käytännön teot ympäristönsuojelussa eivät kuitenkaan Neuvostoliitossa kohdanneet toisiaan. Itämeren suojelutoimien kehitys vielä 1980-luvun jälkeenkin osoitti sen, että Itämeren sosialistivaltioita mertensuojelun arki ei juurikaan kiinnostanut. Neuvostoliitolle tärkeintä oli alun perin ollut sopimuksen aikaansaaminen ja kontaktien saaminen länteen, ei hyvinvoiva Itämeri.³⁹⁴

Neuvostoliitto muiden Itämeren rantavaltioiden tavoin korosti yleisesti kuitenkin sitä, kuinka merkityksellinen sopimus Itämeren suojelusopimus oli. Toisaalta Neuvostoliitto esitti jo alkuaan omia ehtojaan sopimukseen. Kommunistinen suurvalta vaati ei niinkään ympäristön suojelun näkökulmasta, vaan valtioturvallisuuteen vedoten vaatimuksen siitä, että sopimus koskee lähinnä vain kansainvälisiä vesiä. Omat sisä- ja aluevedet jäivätkin sopimuksen ulkopuolelle.³⁹⁵ Maalle oli tärkeää pitää Itämeren alue vahvasti omassa hallinnassaan ”rauhan merenä”. Tämä tavoite palveli sen tärkeitä etuja. Tärkeät edut ilmenivät Neuvostoliiton ja sen liittolaisten Itämeren alueen infrastruktuurista. Noin puolet koko Varsovan liiton yhteenlasketusta merellisestä kapasiteetista, kuten kauppaa-, kalastus- ja sotalaivastot, satamat ja telakat, oli sijoittunut Itämerelle.³⁹⁶ Kylmän sodan ilmapiirissä Neuvostoliitto kääri ympäristöasiat omien valta- ja sotilaspoliittisten tavoitteidensa sisälle. Itämeren alueen läntiset demokratiat puolestaan pitivät ympäristön suojelua ja erityisesti Itämeren suojeluun tähtäviä toimenpiteitä tärkeäimpinä kuin alueellisten valta- ja sotilaspoliittisten etujen haalimista.³⁹⁷

Liettualainen Julius Sabaliauskas edusti itäblokkia kunnallishallinnon järjestämässä suojelukonferenssissa. Kansainvälisen järjestelytoimikunnan jäsenenä ja Moskovan sanansaattajana Sabaliauskas sai paljon palstatilaa *Tiedonantajan* sivuilla. Haastattelu oli lehden etusivulla suurin kirjaimin otsikoitu *Uutta tietoa öljyonnettomuudesta. Suomi kieltäytyi NL:n avuntarjouksesta*. Sabaliauskas kertoi

³⁹³ Uutta tietoa öljyonnettomuudesta. Suomi kieltäytyi NL:n avuntarjouksesta. *Tiedonantaja* 24.5.1979; Julius Sabaliauskas: The protection of the marine environment of the Baltic Sea from pollution resulting from shipping. Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference. Helsinki May 22–25, 1979. Documents, osio 28, 1–5; ks. myös ruotsalaista teollisuutta edustaneen Lennart Blomin puhe. Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25, 1979. Documents, osio 54; ks. myös Karppinen & Aitta 1980, 40; Visuri 2011, 21.

³⁹⁴ Räsänen 2015, 7–10.

³⁹⁵ Räsänen, Laakkonen 2007, 233.

³⁹⁶ Tuomi 2008, 15.

³⁹⁷ Räsänen 2015, 7–10.

Neuvostoliiton aktiivisuudesta auttaa suomalaisia ja ruotsalaisia tarjoamalla teknistä ja alusapua öljyvahinkojen poistamiseksi. Molemmat maat olivat kuitenkin Sabaliauskasin mukaan kieltäytyneet vastaanottamasta tarjottua apua, mikä tarkoitti hänen tulkintansa mukaan sitä, että öljyvahinkoa ei Suomessa ja Ruotsissa ilmeisesti pidetty kovinkaan suurena vahinkona. Jutun otsikon tehtävä on kertoa lukijalle tiiviisti, mistä on kysymys ja mikä on keskeinen sisältö tavoitteenaan saada lukijan mielenkiinto hereille. Jutun otsikko on journalistisesti taitavasti valittu, ei tosi eikä epätoisi. Haastattelussa ei avunannon sisältöä avattu. Avuntarjous oli kuitenkin ollut antohetkellä suomalaisarvioiden mukaan sellainen, että avunsaajille siitä ei olisi ollut öljyn keräämisen kannalta konkreettista hyötyä. Otsikko johdatteli jutun sisältöä objektiivisuuden kustannuksella. *Tiedonantajan* Sabaliauskasin haastattelu esittää Neuvostoliiton suomalaisille lukijoille avuliana yhteistyösapuolena, kun taas Suomi ja Ruotsi olivat vastentahtoisia yhteistyökumppaneita.³⁹⁸ Tosiasiassa Sabaliauskasin kommentti oli lähinnä osa kylmän sodan kansainvälispoliittista mielikuva-

Media raportoi myös niistä laivoista, jotka käyttivät hyväkseen meressä jo olevaa *Antonio Gramscista* tahattomasti karannutta öljyä. Eräät öljyisen merialueen läpi kulkevat alukset olivat tyhjentäneet vastuuttomasti omat öljyiset pilssivedet meressä jo olevan öljyn sekaan. Ongelman luonnetta käsitteli muun muassa *Turun Sanomat* toukokuun jutussa. Jutun mukaan Maarianhaminassa olevat öljyntorjunnan johtoryhmän jäsenet olivat olleet vihaisia, harmistuneita ja hämmästyneitä, kuinka eräät Ahvenanmerelle pyrkivät alukset laskivat öljyiset pilssivetensä tahallaan ja laittomasti mereen. Suomalaisten lisäksi samaan asiaan kiinnitti huomiota myöhemmin suojelukonferenssissa myös *Turun Sanomien* haastattelema Tukholman vesi- ja viemärlaitoksen yli-insinööri Ebbe Högervall. Högervall paheksui tahallisia öljypäästöjä Itämerellä ja kehotti Itämeren valtioita yhteisvoimin kitkemään laittomat päästöt pois merenkulun arjesta. Ongelma ei ollut mitenkään uusi. Rikkomuksia on sattunut aikaisemminkin suurien onnettomuuksien jälkeen, mistä esimerkkinä Högervall mainitsi *Amoco Gadizin* vuoden 1978 onnettomuuden Ranskan rannikolla. Silloin ohi kulkevat alukset olivat käyttäneet tilannetta häikäilemättä hyväkseen laskemalla omia jäteöljyjään jo meressä ennestään olevan öljyn joukkoon.³⁹⁹

³⁹⁸ Uutta tietoa öljyonnettomuudesta. Suomi kieltäytyi NL:n avuntarjouksesta. *Tiedonantaja* 24.5.1979; ks. myös artikkeli: Itämeren öljyasaaste. *Sovetskaja Rossija* 15.4.1979; Suomen suurlähetystön sanoma, Moskova 17.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto; Letter of confirmation of agreement. Merenkulkuhallituksen ark. n:o 79/79/344/6.4.1979. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; Merenkulkuhallitus suunnittelee.

³⁹⁹ Säiliölaivat laskevat öljyä mereen *TS* 12.5.1979; Itämeren suojelusopimus saa puuttuvat allekirjoitukset. *TS* 26.5.1979.

Ebbe Högervallin tapaan *Turun Sanomien* haastattelussa Vantaan kaupunginjohtaja Lauri Lairala kiinnitti huomiota tahallisiin öljypäästöihin ja siihen, miten niistä päästäisiin eroon. Lairalan mukaan ruotsalaiset konferenssiedustajat ilmoittivat uutena innovaationa Ruotsin valmiudesta ottaa vastaan ilmaiseksi laivojen jäteöljyt. Alukset laskivat öljyiset pilssivedet mereen juuri sen vuoksi, että maissa olevat jäteöljyn vastaanottoasemat perivät jätteiden vastaanotosta suhteellisen korkean maksun. Lairalan mukaan maksuttomuuden edellytyksenä oli kuitenkin se, että myös muut Itämeren rantavaltiot ottaisivat vastaan laivojen öljyä ilmaiseksi, sillä muutoin kaikki alukset toisivat jätteensä Ruotsiin.⁴⁰⁰ Ruotsalaisten konferenssissa tekemä ehdotus kantoi siinä määrin hedelmää, että konferenssin loppuasiakirjaan liitettiin julkilausuma yksityiskohtaisista suosituksista alusten toiminnallisten päästöjen rajoittamiseksi.⁴⁰¹

Median haastattelemat konferenssiedustajat, kuten myös konferenssin loppujulistus, korostivat jälleen kerran Itämeren alueen valtioiden, kuntien ja kaupunkien välisen nopean ja avoimen tiedonvaihdon välttämättömyyttä onnettomuustapauksissa. *Turun Sanomien* haastattelema kaupunginjohtaja Lairala kertoi, että konferenssin loppuasiakirjaan tullaan liittämään laivojen ilmaisten jätteiden vastaanottoasemien rakennussuunnitelmien lisäksi myös julkilausuma Itämerta uhkaavien saastekatastrofien torjumiseksi perustettavasta eräänlaisesta yhteisestä ”palokunnasta”. Jutun mukaan ehdotus ”palokunnan” muodostamisesta oli sinänsä täysin mahdollista Itämeren suojelusopimuksen sääntöjen perusteella. Perustettavalta ”palokunnalta” edellytettiin alustavissa suunnitelmissa kykyä saapua katastrofipaikalle heti ensi tuntien aikana onnettomuuden jälkeen. Tätä ammattitaitoista ja hyvin varustettua joukkoa voitaisiin täydentää vielä kansallisilla katastrofiryhmillä, joiden yhteensopivuus tulisi olla mahdollisimman kitkaton.⁴⁰²

Antonio Gramscin öljypäästö nousi ajankohtaisena ilmiönä toistuvasti Itämeren kunnallishallinnon konferenssin edustajien puheenvuorojen aiheeksi. Konferenssissa esitetyt julkisuuteen annetut lausumat öljyntorjunnan valmiuksien puutteista ja kehittämistarpeista tulivat avoimesti kirjatuiksi. Median julkaisemissa artikkeleissa perusteltiin selkeästi sitä, että laajoissa öljyvahingoissa yksittäisen valtion toimet eivät olisi riittäviä, vaan Itämeren suojeleminen edellytti kaikkien rantavaltioiden konkreettista käytännön yhteistyötä. Yhteistyölle ensimmäinen edellytys oli saada suojelusopimus välittömästi voimaan. Itämeren alueella kansainvälisten toimijoiden

⁴⁰⁰ Itämeri-konferenssi. Itämeren alueelle kansainväliset saasteentorjujat. *TS* 25.5.1979.

⁴⁰¹ Itämeren suojelusopimus saa puuttuvat allekirjoitukset. *TS* 26.5.1979; ks. lisää taustaan Itämeren kansainvälisen suojeluyhteistyön 20-vuotinen taival, 1974–1994, 21.

⁴⁰² Itämeri-konferenssi. Itämeren alueelle kansainväliset saasteentorjujat. *TS* 25.5.1979; Fabre, André: Statement on behalf of UTO (United Towns Organization). Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25, 1979. Documents, osio 52, 1–2. Helsinki 1979.

julkilausuttujen, öljyntorjuntayhteistyön parantamiseen tähtäävien ehdotusten siirtyminen käytännön työksi kesti kuitenkin yli kymmenen vuotta aina vuoteen 1990 asti, jolloin Helcomin jäsenvaltiot alkoivat järjestää öljyntorjunnan yhteisharjoituksia.⁴⁰³

Tämän luvun tavoitteena on ollut analysoida, minkälaista historiallista tietoa tankkeri *Antonio Gramscin* aiheuttamasta öljypäästöstä ja öljypäästön siivoamisesta oli saatavilla käyttämällä mediaa lähteenä. Minkälaisena historiallisena tapahtumana media näki onnettomuuden ja mitä se kertoi, miksi ja miten? Laadullisen tutkimuksen tuloksista ilmenee erityisesti se, että öljypäästön julkituloon asti ja sen jälkeenkin vallitsevaa oli tiedonkulun hitaus ja saatavan informaation niukkuus. Kun Neuvostoliitosta ei virallista tietoa julkisuuteen herunut läheskään riittävästi tyydyttämään median uteliaisuutta, jonka tämä ennakoimaton onnettomuus synnytti, nousi paine tiedontarpeen täyttämiseen muuta kautta. Paine kohdistui erityisesti Merenkulkuhallituksen johtajaan ja muihin öljyntorjunnasta vastaaviin viraston viranomaisiin, jotka joutuivat vastaanottamaan kovaa kritiikkiä. Tiedonkulun kritiikkiä suomalaiset viranomaiset saivat myös Ruotsin median suunnalta. Suomalaisia viranomaisia ja poliitikkoja arvosteltiin nöyristelystä itäistä naapuriammattia kohtaan.⁴⁰⁴

Tiedonkulun ongelmat kulminoituivat siihen, että öljyntorjunnan järjestäminen näytti olleen aika-ajoin puutteellista sekä kansallisesti että valtioiden välillä. Tehokkuus ja vaikuttavuus puuttuivat Suomen, Ruotsin ja Neuvostoliiton yhteistyöstä. Tehottomuus ilmeni muun muassa siinä, että informaation vaihto öljyn liikkeistä, sääolosuhteiden muutoksista, yhteisesti tehdyistä ja koordinoituista torjuntaoperaatioista sekä kaikilta osin tiivis viranomaisyhteistyö hapuili. Yhteisenä huolena kaikilla oli kuitenkin kalojen, saariston riistaeläinten ja muuttolintujen kohtalo öljyn saastuttamilla alueilla.⁴⁰⁵

Median käyttämät asiantuntijat nostivat lausunnoissaan saatujen kokemusten perusteella esille sen, mitä *Antonio Gramscin* historiallinen öljypäästö opetti ja miten tulevaisuudessa on varauduttava vastaavan kaltaisiin onnettomuuksiin. Onnetto-

⁴⁰³ Ensimmäinen tilastoitu harjoitus on vuodelta 1990 puolalaisten järjestämänä. Harjoitusten tarkoituksena on varmistaa sopimusvaltioiden yhteistoimintakyky öljyonnettomuuksien varalle. Nykyiseltä nimeltään Balex Delta- harjoitusten muodot ovat vaihdelleet karttajarjoituksista operatiivisiin harjoituksiin vetovastuun vaihtuessa jäsenvaltioiden kesken kiertoperiaatteella. Mainittakoon, että vuoden 2014 harjoitus toteutettiin Latviassa Ventspilsin öljysataman edustalla. Harjoituksista saadut kokemukset dokumentoidaan ja tulokset analysoidaan Helcomin tavoitteiden toteuttamista seuraavassa ryhmässä. Helcom, Balex Delta, luettelo öljyntorjuntaharjoituksista; Balex Delta exercise 2014 Latvia, Report for Helcom Response, Latvian Coast Guard Service 2014. < <http://www.helcom.fi/action-areas/response-to-spills/helcom-balex-delta-and-other-exercises> >. 18.10.2015.

⁴⁰⁴ Öljy virtaa tietoa ei. *TS* 28.3.1979; Pääjohtaja Jansson: Tietoja öljystä ei ole salailtu. *HS* 8.4.1979.

⁴⁰⁵ Suomen öljyntorjunta oli tuulten armoilla. *HS* 4.5.1979; Öljyä meressä. *KU* 30.3.1979.

muus ja sen laukaisema ympäristöviestintä lisäsi tietoisuutta siitä, että Itämeren rantavaltioilla tulee olla jatkuvasti aito yhteisymmärrys suojelun tavoitteista ja toimenpiteistä. Yhteistyö ei saa olla sattumanvaraista ja suunnittelematonta. Epäselvyyksiä tulee välttää kansallisten viranomaisten keskinäisessä tehtävänjaossa sekä toisen valtion niin sanotusta ”vastapelurista” eli kenen tai minkä instituution kanssa kulloinkin pitäisi toimia.⁴⁰⁶

Mahdollisten uusien onnettomuuksien varalle media loi painetta Itämeren suojelusopimuksen osapuolille järjestää säännöllisesti operatiivisia öljyntorjunnan yhteisharjoituksia. Kaikille öljyntorjuntaan osallistuville tuli auttamatta selväksi ympäristöongelmien luonne. Öljysaaste ei kunnioittanut eri yhteiskuntajärjestelmiin kuuluvien suvereenien valtioiden rajoja, vaan kävi paremminkin testaamassa, miten Neuvostoliitto, Suomi ja Ruotsi olivat varautuneet öljysaasteen maiminnouluun. Median julkisuuteen nostama öljysaaste antoi myös Itämeren suojelusopimukselle tulikasteen ja nosti painetta saattaa sopimus voimaan. Historiallinen öljypäästö ja siitä käyty yhteiskunnallinen keskustelu vahvistivat erityisesti ymmärrystä siitä, kuinka tärkeitä olivat myös öljynkuljetuksiin liittyvät kansainväliset sopimukset ja niihin sitoutuminen.⁴⁰⁷

Miten näitä yhteisesti sovittujen kansainvälisten sopimusten säädöksiä Neuvostoliitto, Suomi ja Ruotsi noudattivat, olikin sitten kunkin maan sisäinen arvovalintakysymys ympäristönsuojelun ja taloudellisen hyödyn välillä. Media jutuista ilmeni, kuinka tehokkaat suojelutoimet edellyttivät aina myös taloudellisia panoksia. Suojelutoimien toteuttaminen riippui yhtä hyvin taloudellisista mahdollisuuksista kuin teknisistä keinoista. Tämä merkitsi myös sitä, että viranomaiset olivat joutuneet valitsemaan, haluttiinko ympäristön suojeluun osoittaa sen vaatimia varoja.⁴⁰⁸ Suomessa paradoksi oli syntynyt siitä, kun vakavia ympäristöongelmia ei omalla lähi-alueella esiintynyt lähes kymmeneen vuoteen, niin oliko järkevää kohdistaa varoja sellaista tapahtumien varalle, jotka olivat harvinaisia ja sattumanvaraisia.⁴⁰⁹ Tankkilaivojen *Palvan*, *Raphaelin* ja *Antonio Gramscin* aiheuttamat suuret kertaluokkaiset öljypäästöt Suomen rannikon läheisyydessä 1960-luvun lopulta alkaen aina 1970-luvun lopulle asti paljastivat vallitsevan paradoksin ympäristön suojelun ja taloudellisen hyödyn välillä. Yhteisesti sovitusta sopimusvelvoitteista huolimatta kyseiset onnettomuudet paljastivat öljyntorjuntavalmiuksien puutteet ja vahinko-

⁴⁰⁶ Itämeri-konferenssi. Itämeren alueelle kansainväliset saasteen torjujat. *TS* 25.5.1979.

⁴⁰⁷ Suojelukonferenssi arvosteli sanahelinää: Itämeren pelastaa toimiva yhteistyö. *HS* 25.5.1979; Itämeren suojelu myös kunnallismiesten käsissä. *TS* 23.5.1979.

⁴⁰⁸ Suomen öljyntorjunta oli tuulten armoilla. *HS* 4.5.1979; Öljystä tulee 80 prosenttia omilla laivoilla. *TS* 8.4.1979; Nesteen suuret liikenteeseen. *TS* 11.5.1979; Itämeren öljyvahinko opetti varautumaan katastrofeihin myös Suomessa. Päivän peili 2.4.1979. Yle arkisto 5856-13.

⁴⁰⁹ Haila 2001, 34.

seuraamusten ristiriitaisuudet. Media kritisoi Itämeren suojelusopimuksen hyvien tarkoituksien ja tavoitteiden toteutumista nostamalla esiin lisääntyneen tankkeriliikenteen ja puutteellisen öljyntorjuntakyvyn.⁴¹⁰

⁴¹⁰ Suomen öljyntorjunta oli tuulten armoilla. *HS* 4.5.1979; Öljystä tulee 80 prosenttia omilla laivoilla. *TS* 8.4.1979; Nesteen suuret liikenteeseen. *TS* 11.5.1979; Itämeren öljyvähinko opetti varautumaan katastrofeihin myös Suomessa. Päivän peili 2.4.1979. Yle arkisto 5856-13. Suojelukonferenssi arvosteli sanahelinää: Itämeren pelastaa toimiva yhteistyö. *HS* 25.5.1979; Itämeren suojelu myös kunnallismiesten käsissä. *TS* 23.5.1979.

3 Öljyongelma itäisellä Suomenlahdella vuonna 1987

Tässä luvussa selvitän, minkälaisen kuvan suomalainen media välitti *Antonio Gramscin* toisesta öljyonnettomuudesta kylmän sodan kontekstissa ja YYA-Suomen ilmapiirissä osana 1970-luvun lopulta alkanutta ja 1980-luvun loppupuolelle ulottunutta suomalaista ympäristökeskustelua. Mielenkiinto kohdistuu nimenomaan siihen, että kyseessä oli toisen kerran neuvostoliittolainen alus, Neuvostoliitosta ostettu öljy, öljypäästön saama kansainvälinen luonne ja talviset olosuhteet. Karilleajo-paikka tosin oli tällä kertaa Suomen aluevesillä.

Tämä toinen osa etenee samoin kuin ensimmäinenkin osa. Ensin haetaan vastauksia kysymyksiin, milloin, mistä, millä tavalla, minkälaista tietoa karilleajoista välittyi medialle ja millä tavalla media ilmaisi kantansa. Seuraavaksi öljyasteen luonnetta selvitetään vastaamalla kysymyksiin, mikä oli median suhde öljyongelmaan, mitä se kertoi, miten ja miksi? Oman mediakokonaisuuden luvussa muodostaa öljypäästön tuhriman luonnon ennallistamista koskevat jutut. Luonnon ennallistamiseen liittyvää ongelmallisuutta käsitellään omista alaluvuissaan vastaamalla kysymyksiin, miten onnettomuuteen liittyviä torjuntatoimia käsiteltiin julkisuudessa ja mitkä olivat ne öljyvahinkojen ehkäisyyn ja torjuntaan liittyvät käytännön toimet, joihin media kiinnitti huomiota? Öljyaste sai edettyään Neuvostoliiton aluevesille kansainvälisen luonteen. Miten kansainvälispoliittinen tilanne vaikutti vuoden 1987 onnettomuuden käsitelyyn julkisuudessa. Lopussa verrataan niitä mediajulkisuuden erityispiirteitä, joita molempien onnettomuuksien yhteydessä esiintyi. Esille nostan jutuissa olleita teemoja kuten talviset olosuhteet, tiedonkulun ja torjuntatoimien ongelmat.

3.1 Karilleajon uutisoinnista ympäristöongelmaan

Koskettava uutinen

Helsingin Sanomien sunnuntainumeron etusivun uutinen helmikuun 8. päiväältä kertoi itäisen Suomenlahden saaristoisella merialueella kaksi päivää aikaisemmin tapahtuneesta ympäristövahingosta. Etusivulla on kookas kuva ankkurissa olevasta tankkilaivasta, jonka läheinen jäälohkareiden koristama vesialue on tuhriintunut

mustanpuhuvalla raakaöljyllä. Uutinen kertoo lukijalle *Antonio Gramscin* öljyvuo-
don olleen siihenastisista suurimpia rannikkovesillämme, jota öljyntorjujat yrittivät
epätoivoisesti rajata: ”Jäät antavat aikaa, mutta myös hidastavat öljyn keruuta me-
restä. Vuotava tankki tyhjennettiin ja alus siirretään satamaan tänään.”⁴¹¹

Inhimillinen virhe on ollut syy moniin historian merionnettomuuksiin. Inhimilli-
nen virhe oli tapahtunut *Antonio Gramscin* komentosillalla Ventspilsin satamassa
vuonna 1979. Inhimillinen erhe tapahtui myös vuonna 1987 Porvoon Sköldvikin mer-
riväylällä. Historia toisti itseään. Neuvostoliittolainen alus päästi neuvostoliittolaista
öljyä uudelleen jäiselle Itämerelle. *Helsingin Sanomat* kutsuikin alusta onnettomuuden
jälkeen Itämeren ammattituhrijaksi.⁴¹² Sanonta viittaa siihen, että suomalaisen jour-
nalismiin luonteeseen kuuluneen itesesensuurin ote oli vuonna 1987 hellittämässä.

Politiikan tutkijan Pekka Visurin mukaan suomettumisen ja itesesensuurin muu-
toksen merkkejä alkoi näkyä 1980-luvulla. Sosialismi kulki yhä vaikeampaa kriisiä
kohti. Olemassaolonsa säilyttämiseksi Neuvostoliitto pyrki laajentumisen sijasta pi-
tämään epätoivoisesti asemiaan imperiuminsa johdossa. Neuvostoliiton sisäisten on-
gelmien ratkaisemiseksi Leonid Brezhnevin ”pysähtyneisyyden ajan” jälkeen nuo-
rekas ja aktiivinen Mihail Gorbatsšov aloitti Neuvostoliiton kasaantuneiden ongel-
mien ratkaisemiseksi vuonna 1985 uudistusohjelman, johon sisältyi avoimuutta
(glasnost) ja uudelleenrakentamista (perestroika), mutta nekään eivät lopulta pelas-
taneet Neuvostoliittoa.⁴¹³ Vallan vaihduttua Neuvostoliitossa alkoi myös kansainvä-
lisessä politiikassa hiljalleen uusi, lauhempi kausi. Ronald Reaganin Yhdysvallatkin
lievensi kovaa politiikkaansa vuosikymmenen puolivälin jälkeen. Suurvaltojen vä-
lillä ongelmia oli aiheuttanut neuvostosotilaiden toimet Afganistanissa, Puolan sota-
tila ja Neuvostoliiton uudet pelottavat SS 20-ohjukset Euroopassa.⁴¹⁴ Konkreettisia
tuloksia saatiin, kun supervallat pääsivät ulkoministeriensä tapaamisessa yksimieli-
syyteen euro-ohjusten poistamisesta syyskuussa 1987. Suomessa ulkomaan uutisoin-
nin kestoaiheina olivat sodan ja rauhan kysymykset. Niihin konkreettisen aiheen an-
toivat suurvaltojen Eurooppaan sijoittamat ydinohjukset, ydinsodan mahdollisuus
sekä sitä vastustava eurooppalainen rauhanliike.⁴¹⁵ Kotimaan uutisten ytimessä oli-
vat olleet maaliskuussa 1987 käydyt eduskuntavaalit ja niiden jälkeiset hallitusneu-
vottelut. Vuoden 1987 vaaleissa tapahtui merkittäviä siirtymiä puolueesta toiseen.
Tasavallan presidentti Mauno Koivisto myönsi 30.4.1987 eron Kalevi Sorsan halli-
tukselle ja nimitti kokoomuslaisen Harri Holkerin hallituksen.⁴¹⁶

⁴¹¹ Jäät antavat aikaa, mutta myös hidastavat öljyn keruuta merestä. Vuotava tankki tyh-
jennettiin ja alus siirretään satamaan tänään. *HS* 8.2.1987.

⁴¹² Öljyntorjuntaa tuulen avulla. *HS* 11.5.1987.

⁴¹³ Visuri 2011, 21; Lightbody 1999, 111.

⁴¹⁴ Salminen 1996, 132–133.

⁴¹⁵ Perna 2009, 265.

⁴¹⁶ Sankiaho 1988, 167–168

Itä-Euroopassa ja Neuvostoliitossa tapahtumassa olleiden poliittisten muutosten takia Suomen poliittisen johdon omaksuma varovaisen reaalipoliittinen linja ei poliittisen historian tutkija Ville Pernaan mukaan ollut mieleen tiedotusvälineille. Ne halusivat paljon pidemmälle meneviä kommentteja kuin mihin poliitikot olivat valmiita. Presidentti Koivistokin puhui sopuleista ja ennustajaeukoista ja lähetti 30 päätoimittajalle kirjeen ulkopoliittikkaa koskevasta kirjoittelusta ja kiisti Ylen oikeuden käyttää vapaasti hänen lausuntojaan ja kritisoida niitä.⁴¹⁷ Suomalaisten poliitikkojen ja median keskinäisestä oikuttelusta huolimatta poliittisten olojen muutos Neuvostoliitossa ja muualla Itä-Euroopassa toi myös vähitellen uusia käytännön mahdollisuuksia. Ylen Moskovan kirjeenvaihtajien lähdevalikoima laajeni puoluelehti Pravdasta ja television päälähetys Vremjasta moninaiisiin lehtiin, uutistoimistoihin, tiedotustilaisuuksiin ja haastatteluihin. Samoin sensuuri hellitti ja kirjeenvaihtajien mahdollisuudet ottaa itse yhteyttä haastateltaviin laajenivat. Raportoitavien juttuaiheiden painopiste siirtyi glasnostin aikana kansainvälisestä politiikasta Neuvostoliiton sisäpolitiikkaan ja sisäpoliittisiin ongelmiin vuodesta 1988 lähtien. Kulttuuri puolestaan painui aihevalikoimassa vähemmälle. Kylmän sodan maailma, jonka asettamissa raameissa Suomessakin oli lähes puolivuosisataa toimittu, murtui varsin nopeasti muutamassa vuodessa 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Suomessakin media alkoi raportoida naapurimaan epäkohdista, joita siellä ei pitänyt olla lainkaan.⁴¹⁸ Vielä *Antonio Gramscin* öljypäästön aikaan keväällä 1987 Berliinin muurissa ei ollut juurikaan säröjä, mutta tasaisen harmaana monoliittina pidetystä neuvostoblokkista oli jo mahdollista välittää kriittisiäkin raportteja.

Median avulla öljypäästön jäljille

Tankkeri *Antonio Gramscin* karilleajo vuonna 1979 oli ollut medialle merkittävä, konkreettinen, ajankohtainen ja alueellisesti koskettava ja myyvä uutisaihe. Samankaltaisen konkreettisen uutisoinnin öljypäästöstä historia todisti ja toisti vuonna 1987. *Turun Sanomien* uutissivuilla oleva suuri otsikko kertoi *Helsingin Sanomien* tapaan 8. päivänä helmikuuta – yhdessä kookkaan kuvan kanssa – karille ajaneesta *Antonio Gramscista* öljyn ja jäälauttojen keskellä. Kuva viestitti lukijalle yksinkertaan seuraukset, mitä tapahtui, kun tankkeri ajoi karille niin, että aluksen runko repeytyi. Kuvatekstin mukaan neuvostotankkeri kävi karilla 12 kilometrin päässä Porvoon edustalla olevasta Emäsalon saaresta. Paikalleen ankkuroidusta aluksesta ei enää vuotanut öljyä eikä sen turvallisuus ollut uhattuna.⁴¹⁹

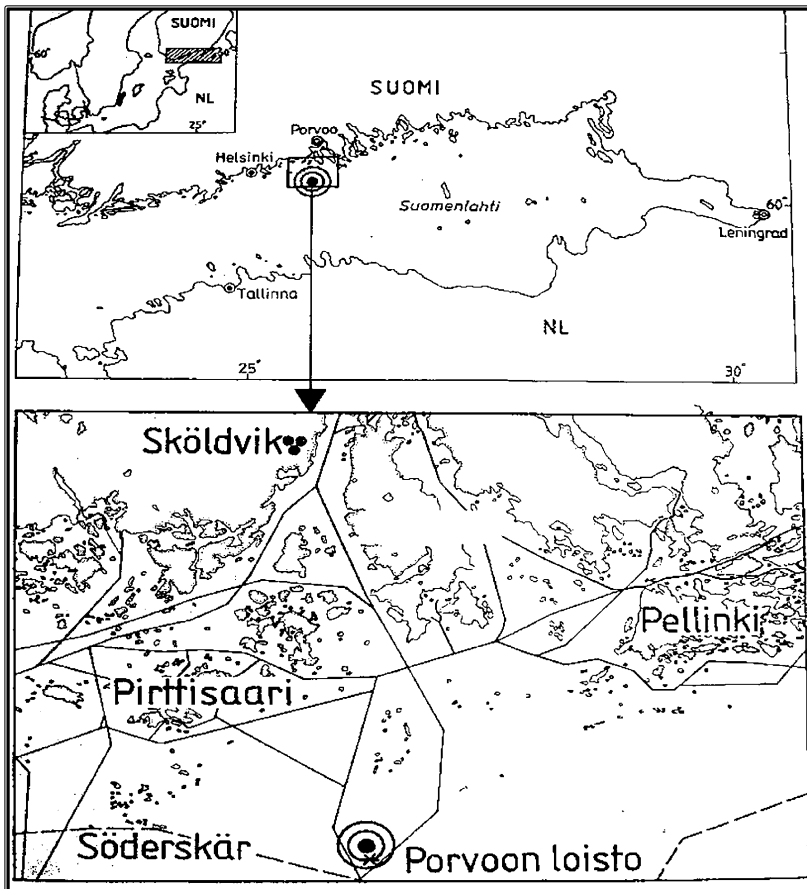
⁴¹⁷ Perna 2009, 262; ks. myös Vihavainen 1991, 269.

⁴¹⁸ Perna 2009, 277.

⁴¹⁹ Torjunta-alue Naantalista. *Gramsci* hinataan Sköldvikiin. *TS* 8.2.1987.

Karilleajo käynnisti Anthony Downsin ympäristöuutisoinnin syklin ensimmäisen vaiheen. Syklin alussa suomalaiset luotsit ja paikalliset pelastusviranomaiset olivat havainneet onnettomuuden välittömästi paikan päällä ja välittäneet tiedotusvälineille tilanneselostuksen niin pian kuin se oli mahdollista. Ympäristövahinkotieto levisikin jo vajaan vuorokauden kuluessa julkisuuteen. Ajallisesti tämä vaihe onnettomuudesta julkisuuteen oli siten vuonna 1987 oleellisesti lyhempi kuin vuonna 1979, jolloin saastetietojen julkistaminen kesti lähes kuukauden.⁴²⁰

Alla olevasta kartasta ilmenee merialue, joka oli median raportoimien juttujen maantieteellinen konteksti.



Kuva 12. Karilleajopaikka Porvoon loiston edustalla.⁴²¹

⁴²⁰ Downs 1972, 38–50; ks. myös Suhonen 1994, 27–30; Lyytimäki 2006, 181–182.

⁴²¹ Suomenlahden öljyvahinko 1987.

Media ei kertonut jutuissaan *Antonio Gramscin* merimatkan vaiheista muuta kuin sen, että öljy oli lastattu alukseen Ventspilsin öljysatamassa. Karilleajoa edeltävän merimatkan vaiheet käyvätkin ilmi aluksen päällikön antamasta meriselityksestä. Meriselityksen mukaan laiva oli perjantaina aamuyöllä 6. päivänä helmikuuta 1987 kiinnitettynä Ventspilsin öljysataman laituriin, jossa se odotti väylän vapautumista ulosajoa varten. Alukseen oli lastattu 38 445 tonnia raakaöljyä kuljetettavaksi Suomeen Sköldvikin Nesteen öljyjalostamolle. Laivan päällikkö Alexey Shuravkov oli miehistöineen valmiina lähtöön. Alukselle saapui luotsi Shteman ja lähtöä avustamaan tulivat hinaajat Mars ja Orion. Ilmeisesti vuoden 1979 karilleajosta saadun opin perusteella satamaviranomaiset edellyttivät hinaajien käyttöä satama-alueella. Hinaajien avulla alus pääsikin turvallisesti sataman ulosmenoväylälle ja avomerelle. Noin 17 tunnin ajon jälkeen laiva törmäsi itäisellä Suomenlahdella helposti kuljettavaan melko ohueen jäähän, jonka paksuus oli suurimmillaan 25 senttimetriä. Kello 20.18 Porvoon majakka oli laivan tutkasuuntimassa⁴²² 16 astetta etäisyyden ollessa 1,8 meripenikulmaa. Alus valmistautui ottamaan luotsikutterista kyytiin kaksi suomalaista luotsia.⁴²³

Viranomaisten asiakirjojen mukaan luotsien ja aluksen välisessä yhteydenpidossa syntyi ilmeisesti luotsinotto paikasta väärinkäsitys, joka saattoi johtua vallitsevasta jäätilanteesta sekä muusta alueella olleesta laivaliikenteestä. Joka tapauksessa jostakin väärinkäsityksestä johtui, että *Antonio Gramsci* ei pysynyt turvallisella väylällä vaan ajautui Porvoon saaristossa Emäsalon eteläpuolella Sköldvikiin johtavan laivaväylän läheisyydessä sijainneeseen yhdeksän metrin syvyydessä olevaan matalaan. Aluksen syväys karilleajon aikana oli 12 metriä. Karilleajon jälkeen aluksesta pääsi laivanpäällikön ilmoituksen mukaan 573 tonnia raakaöljyä jäälohkareiseen meriveteen.⁴²⁴ Öljymäärä oli vain kymmenesosa aiemmasta *Antonio Gramscin* vuonna 1979 mereen päässeestä öljystä, mutta hyvinkin riittävä aiheuttamaan merkittävän ympäristövahingon.

Yleissanomalehtien lisäksi erityisalan julkaisussa ilmestyi *Antonio Gramscin* karilleajoa käsitteleviä asiantuntia-artikkeleita. Aluepalopäällikkö Boris Aarnio kirjoitti *Palontorjunta*-lehteen 2/1987 artikkelin ”*Ensin Salla – nyt Antonio Gramsci. Onnen ja onnettomuuden kivi?*”, jossa hän käytti Porvoon majakan läheisyydessä olevasta yhdeksän metrin karikosta nimeä ”onnettomuuden ja onnen kivi”. Aarnion

⁴²² Ks. tutkasta, sen historiasta ja käytöstä Cornwell 1979, 431, 436, 442–443.

⁴²³ Neuvostoliittolaisen mt *Antonio Gramscin* 6.2.1987 tapahtunutta karilleajoa koskevat meriselityksiä asiakirjat. Merenkulkuhallituksen asiak. 396/87/303.1/24.3.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁴²⁴ Päällikkö A.U. Zhurakovin lähettämä kirjelmä Suomen merenkulkuhallitukselle 1.2.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; The oil spill caused by m/t *Antonio Gramsci*. Helcom cc11/2a/7/ 13 October 1987. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

lausuma viittaa karusti siihen, että samaisella vesialueella ovat historian aikana muutkin alukset ajaneet karille. ”Onnen kivi” kertoo tapauksesta, kun majakan lähistöllä uppoamassa ollut alus saatiin hinattua matalaan ja näin pelastajat välttyivät vaikealta ja kalliilta pelastusoperaatiolta.⁴²⁵

Suomalaisten viranomaisten näkökulmasta *Antonio Gramscin* karilleajo tapahtui mahdollisimman huonona ajankohtana. Karilleajon tapahtuessa helmikuisena perjantai-iltana satoi lunta ja oli pimeää. Ympäristöministeriön öljyntorjunnasta vastaavat viranomaiset olivat jo viikonloppuvapaalla, eikä Suomessa ollut alusonnettomuuksiin tai öljypäästöihin varautunutta päivystysjärjestelmää, jota oli vaadittu jo vuodesta 1969 lähtien *Palvan* karilleajon jälkeen. Päivystysjärjestelmän puutteesta huolimatta karilleajon läheisyydessä työskennelleet Emäsalon luotsiaseman luotsit saivat tiedon karilleajosta lähes välittömästi *Antonio Gramscilla* olleilta suomalaisilta luotseilta. Porvoon aluepalopäällikkö Boris Aarnio sai *Palontorjunta*-lehteen kirjoittamansa asiantuntija-artikkelin mukaan karilleajoa koskevan tiedon kotiinsa jo kello 20.45, noin viisi minuuttia haverin jälkeen suoraan Kotkan merenkulkupiiristä. Ensitiedot olivat hyvin tarkkoja koskien onnettomuuspaikkaa ja -alusta. Öljyvahingon suuruudesta tai aluksen kärsimistä vaurioista ei luonnollisestikaan voitu heti saada tarkkoja tietoja. Omien sanojensa mukaan Aarnio välitti saman tien virkatehtäviinsä liittyen tilannekatsauksen Porvoon maalaiskunnan palopäällikölle sekä Porvoon aluehälytyskeskukseen.⁴²⁶ Tilannekuvaa onnettomuudesta välitti myös Suomenlahden merivartioston johtokeskus sähkesanomalla lehdistölle, rajavartiolaitoksen esikunnalle, ympäristöministeriölle ja Merenkulkuhallitukselle. Saatuaan onnettomuustiedon jäänsärkijä *Hanse* ja vartiolaiva *Turva* suuntasivat välittömästi kohti vahinkoaluetta.⁴²⁷ Tapahtumaketjun kuluessa Uudenmaan lääninhallitus määräsi aluepalopäällikkö Boris Aarnion johtamaan öljyvahingon torjuntatöitä kolme tuntia karilleajon jälkeen aina siihen asti, kunnes lääninhallitus toisin määräisi.⁴²⁸ Öljyntorjuntatyön vastuu siirtyi lauantaina ympäristöministeriölle ja vastuuhenkilöksi ympäristöministeri Matti Ahde määräsi jo *Antonio Gramscin* vuoden 1979 öljypäästön torjuntaveteraanin Reino Sandelinin.⁴²⁹

⁴²⁵ Aarnio 1987, 91.

⁴²⁶ Aarnio 1987, 91.

⁴²⁷ Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen sanoma 6.2.87 kello 21.35. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁴²⁸ Johtovastuun määrääminen. Uudenmaan lääninhallitus 6.2.1987 kello 23.55. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁴²⁹ Määräys öljyntorjuntajohtajaksi. Ympäristöministeriön ak. 7.2.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; Lahtonen 2004, 268.

Kaikki kerrottiin

Palontorjunta-lehden artikkelin mukaan Porvoon aluehälytyskeskuksessa valmistauduttiin perjantain ja lauantain välisenä yönä *Antonio Gramscin* lastin siirtoon ja mahdollisiin öljyntorjuntatöihin. Samalla valmistauduttiin järjestämään useita tiedotustilaisuuksia julkisuutta varten. Alusta pitäen onnettomuustiedon välittäminen oli aivan toisella tasolla kuin vuonna 1979. Laivasta mereen päässyt öljy aiheutti mittavan paikallisen ympäristövahingon, jota ei voinut eikä ollut tarpeenkaan salata. Aarnion mukaan aluehälytyskeskus ilmoittikin STT:lle, että ensimmäinen karilleajoa koskeva tiedotustilaisuus pidettäisiin Porvoossa lauantaina aamulla. Tilannekuvan epätarkkuuden vuoksi toinen tiedotustilaisuus päätettiin pitää vielä samana päivänä kello 16.00.⁴³⁰

Ensimmäiset uutiskuvat karilleajosta saatiin niin ikään lauantaina kello 18.00 TV-nyttin kolme minuuttia kestäneessä raportissa. Raportissa oli ilmasta otettua elävää kuvaa öljytankkeri *Antonio Gramscista* jäälauttojen ja öljyn keskellä. Ohjelmassa haastateltiin aluepalopäällikkö Boris Aarniota, joka kertoi karilleajosta sen, mitä siihen mennessä oli tiedossa: aluksesta ei enää vuotanut lisää öljyä, meritilanteen kehittymistä seurattiin koko ajan hyvin tarkkaan ja haveripaikalle odotettiin öljyntorjunta-alus *Hyljettä*. Aarnion mukaan itse karilleajon syy oli vielä epäselvä. Ruotsinkielisessä uutisraportissa annettiin myös puheenvuoro Söderskärin luonnon-tutkimusaseman edustajalle, joka oli hyvin huolissaan siitä, miten öljy vaikuttaisi alueen lintukantaan.⁴³¹ Enää ei ollut kyse pelkästä laivan karilleajosta, vaan merelle oli syntymässä vakava ympäristötuho, jonka media raportoi ja välitti suoraan ilman viiveitä niin katselijoille, kuulijoille kuin lukijoillekin.

Ensimmäiset öljyvahinkouutiset media lähetti sähköisen viestimien kautta lauantai-illan uutislähetyksissä. Painoteknisistä syistä *Helsingin Sanomissa* ja *Turun Sanomissa* oli suuret uutiset öljypäästöistä vasta sunnuntaina runsas vuorokausi haverin jälkeen. Kotimaan uutissivuilla *Helsingin Sanomat* raportoi säiliölaiva *Antonio Gramscista* mereen päässeen öljyn keräämisen alkavan sunnuntaina sen jälkeen, kun öljyntorjunta-alus *Hylje* saapuu Naantalista Porvoon edustalle.⁴³²

Yleisradio jatkoi onnettomuuden lauantaista uutisointia kello 20.30 alkaneessa uutislähetyksessään. Onnettomuustiedon välittämisen ytimessä oli helikopterista otettua elävää kuvaa öljyisellä jäälauttojen keskellä ankkurissa olevasta harmaakylkisestä lähes kaksisataa metriä pitkstä tankkilaivasta. Uutiseen lisättiin konkreettisuutta ja hätkähdyttävyyttä ottamalla lähikuvia aaltoilevasta öljyisestä merestä.⁴³³

⁴³⁰ Aarnio 1987, 92.

⁴³¹ TV-nytt 7.2.1987. Yle arkisto 1C6-20038/2.

⁴³² *Antonio Gramscin* öljyvuoto suurimpia rannikko vesillämme. *HS* 8.2.1987; Torjunta-alus paikalle Naantalista. *TS* 8.2.1987.

⁴³³ Uutiset ja sää 7.2.1987. Yle arkisto 1C6-20038/3.

Helikopterin käyttö merellä olosuhteiden ja tapahtumien selvittämiseen jo sinänsä kuvasi median käytössä olevaa viimeisintä teknologiaa ja halua saada nopeasti ja mahdollisimman paljon kuvaa sekä uutisaiheita syntymässä olevasta ympäristöuhosta. Uutiskuvat realisoivat merellisiin öljykuljetuksiin aina liittyvän ympäristövahinkoriskin välittömine seuraamuksineen. Huolestuneissa katsauksissa vaadittiin taas kerran viranomaisten sijoittavan varoja öljyntorjuntakyvyn parantamiseen lisääntyvien öljykuljetusten aiheuttamien uhkien takia.⁴³⁴

Lähtökohtaisesti ympäristövahinkoja uutisoidessaan media saa ensivaiheen tiedot viranomaisilta, jolloin median julkisuuteen välittämän tiedon luonne ja sisältö ovat informatiivista ja sen erityisemmin analysoimatonta tietoa. Niin oli nytkin. Heti perjantaina myöhäisillalla tapahtuneen karilleajon jälkeen viranomaiset antoivat medialle tiedotteen karilleajosta ja samassa yhteydessä kerrottiin myös tulevasta lauantain aamu- ja iltapäivän tiedotustilaisuuksista. *Helsingin Sanomien* kuten muidenkin sanomalehtien ensimmäinen uutinen onnettomuudesta oli referaatti tiedotustilaisuuksista saaduista onnettomuutta koskevista tapahtumista.⁴³⁵ Journalismia tutkineen Heikki Kuutin mukaan referoidussa tekstissä ei sinänsä ole journalismin näkökulmasta ongelmia. Erimuotoisten viranomaisaineistojen merkitys on toimittajien keskuudessa yleensä vahva. Aineistot auttavat journalisteja pääsemään jutun jäljille, toimivat hyvinä taustatietoina tai antavat selkärankaa käsiteltäville asioille. Myös juttujen ideat syntyvät usein viranomaisaineistoista. Viranomaisaineiston merkitystä korostaa tiedon ajankohtaisuus ja autenttisuus. Viranomaisten päätökset ja suunnitelmat ovat välttämättömiä lähteitä varsinkin onnettomuuksia käsittelevissä jutuissa. Journalisteilla on lähtökohtaisesti vahva luottamus myös viranomaistietojen paikansäilyvyyteen.⁴³⁶ Tässä hengessä media uutisoiakin uskollisesti sen, minkä viranomaiset *Antonio Gramscin* onnettomuudesta kertoivat. Karilleajosta kahden vuorokauden jälkeen *Helsingin Sanomat* ja *Turun Sanomat* julkaisivat useita juttuja, joissa ympäristöongelmaa käsiteltiin lähes päivittäin. Uutisointia riitti aina toukokuun puolelle asti, kunnes valtakunnallinen öljyntorjuntaorganisaatio lopetettiin.

Lisääntyvää ympäristötietoisuutta

Julkisuudessa olleeseen *Antonio Gramscin* ympäristöuutisointiin vaikuttivat samat kriteerit kuin muidenkin aiheiden uutisointiin. Ympäristöuutisilla on lisäksi myös negatiivinen ulottuvuus. Negatiivisuutta edusti karilleajon jälkeen syntynyt öljy-

⁴³⁴ Öljyntorjunta viivästyi yli kaksi vuorokautta. *KU* 10.2.1987.

⁴³⁵ *Antonio Gramsci* odottaa siirtoa. *HS* 8.2.1987; Gramsci siirretään Sköldvikiin. *TS* 8.2.1987.

⁴³⁶ *Kuutti* 2011, 436–437.

päästö ja sen vaikutukset ympäristöön.⁴³⁷ Negatiivisuus ilmenee niin *Helsingin Sanomien* kuin muidenkin lehtien onnettomuutta taustoittavista jutuista. Jutuissa kerrotaan pääsääntöisesti öljyn vaaroista luonnolle ja sen eliöstölle. Jutuissa arvioitiin ensin mereen päässeen öljyn määrää, jonka oletettiin olevan useita satoja tonneja. Lisäksi jutuissa kerrottiin jään reunaan paakkuuntuneen öljyn ajan mittaan kulkeutuvan tuulen ja jäiden mukana arvaamattomasti mihin suuntaan tahansa. Osan öljyn kevyimmistä jakeista oletettiin myös haihtuvan ilmaan. Lopulliset rannoille koituvat vahingot selviäisivät kuitenkin vasta jäiden sulettua. Raakaöljyn poistamiseen talvella ei asiantuntijoiden mukaan voitu myöskään käyttää kemiallisesti hajottavia yhdisteitä, koska yhdisteiden katsottiin aiheuttavan luonnolle enemmän haittaa kuin öljy.⁴³⁸

Negatiivissävytteistä ympäristöuutisointia edustaa omalla tavallaan *Helsingin Sanomien* juttu, jonka pääsisältönä oli meriympäristöneuvottelukunnan pääsihteeri Julius Lassigin haastattelu. Jutun ytimessä oli öljyn ja meriveden kombinaation monimutkaisuus. Haastattelun alussa hyvänä asiana haastateltava piti kuitenkin sitä, että *Antonio Gramscin* onnettomuus sattui siinä mielessä onnekaaseen aikaan, että muuttolintuja ei vielä ollut tuolloin saarissa eikä rannoilla. Näytti olevan myös mahdollista, että öljy saattaisi upota tai ajelehtia pois ennen kuin muuttolinnut saapuisivat. Lassig piti onnettomuutta yksiselitteisesti vakavana alueellisena uhkana meren ekosysteemille erityisesti silloin, jos raakaöljyä ei saataisi poistettua merestä ennen muuttolintujen saapumista. Huolestuttavana tapahtumaketjuna olisi raakaöljyn vajoaminen syvänteisiin ja siitä aiheutuvat seuraukset, jotka olivat tuntemattomia.⁴³⁹

Merkittävä kielteisiä mielikuvia synnyttävä uutisaihe *Helsingin Sanomissa* oli jo samana 8. päivänä helmikuuta julkaistu juttu kalastajille koituvista vahingoista. Jutussa nostettiin esille kalastajien perusteltu huoli öljyn vaikutuksista kalakantoihin. Samalla jutussa välitettiin lukijoille näkemyksiä öljyn synnyttämistä sosioekonomisista ongelmista kalastajien koko elinkeinolle. Karilleajopaikan läheisyydessä lähes kolmekymmentä silakan- ja lohenkalastajaa pelkäsivät ammattinsa puolesta. Ongelmien taustoittamiseksi *Helsingin Sanomat* haastatteli Pirttisaaressa asuvaa kalastajaa Lars Qvickstömiä, jonka elinkeinon öljypäästö suoraan vaikutti. Ammattikalastajana hän oli ennenkin nähnyt öljyonnettomuuksia ja kokemuksensa perusteella Qvickström ennakoiki miljoonien silakkakilojen menetyksiä, jos öljy pääsisi leviämään. Yksikin öljylitra oli hänen mukaansa liikaa. Öljy sotkisi kalastusvälineet ja pilaisi kalan maun. Tahriintunut kala ei kelpaisi edes minkille, minkä takia koko saastunut saalis olisi heitettävä menemään. Onnettomuusalueen ammattikalastajat

⁴³⁷ Anderson 1997, 121–123.

⁴³⁸ Vuoto lähes tuhat tonnia. *HS* kotimaa 8.2.1987.

⁴³⁹ Onni onnettomuudessa. *HS* kotimaa 8.2.1987.

veivät huolensa öljyvahingosta myös Uudenmaan kalastuspiiriin.⁴⁴⁰ Kalastajien huolet eivät olleet muuttuneet miksiäkään edellisen *Antonio Gramscin* onnettomuuden ajoista.

Öljyn haittavaikutuksia koskevien uutisaiheiden rinnalle *Helsingin Sanomat* nosti aikaisemmat Itämeren alueella tapahtuneet tankkereiden öljypäästöt. Kuvaa- vassa uutisotsikossa oli historiallinen ulottuvuus: ”*Antonio Gramscista on Suomessa huonot muistot*”. Artikkelissa palautettiin lukijoiden mieleen muitakin Itämeren alueella sattuneita tankkerionnettomuuksia kuin *Antonio Gramscin* karilleajot. Pahimpana siihenastisena öljyturmana Itämerellä lehti piti marraskuussa vuona 1981 Lietuan rannikkokaupunki Klaipedan edustalla sattunutta öljykatastrofia. Gibraltarissa rekisteröity säiliölaiva *Globe Asim* oli paiskautunut kovassa myrskyssä päin sataman edustalla olevaa aallonmurtajaa ja repeytynyt kahtia. Repeytymisen jälkeen laivasta oli valunut mereen 16 000 tonnia teollisuuden raskasta polttoöljyä. Onnettomuushetkellä vallinnut tuuli kuitenkin suurelta osin esti mereen päässeen öljyn ajelehtimisen kauemmas Itämerelle. Artikkelissa korostettiin sitä, että öljy ei ollut pelkästään myrkyä meren eliöille, vaan se merkitsi myös virkistysalueiden tuhoa. *Globe Asimin* öljyturma aiheutti paikallisen katastrofin öljyn ajautuessa suoraan pienen Palkan kaupungin kuuluisille ja suosituille uimarannoille. Toisessa samana päivänä julkaistussa jutussa palautettiin lukijoiden mieleen myös se, että Itämerta eivät olleet saastuttaneet ainoastaan ulkomaiset laivat, vaan meren ekosysteemiä vahingoittivat myös kotimaiset alukset. Esimerkiksi Etelä-Suomen Laiva Oy:n omistama moottorialus *Eira* oli ajanut karille elokuussa 1984 Merenkurkussa Ruotsin aluevesillä. Aluksesta valui mereen sen omaa polttoainetta lähes 300 tonnia raskasta polttoöljyä, joka saastutti pahoin Suomen vesialuetta ja varsinkin Valassaaren luonnonsuojelualueen rantoja ja ehti tappa parisen tuhatta vesilintua.⁴⁴¹

Turun Sanomien ensimmäiset uutisotsikot ja jutut öljyvahingon yleisestä kulusta olivat lähes samanlaiset kuin *Helsingin Sanomissa*. *Turun Sanomat* välitti ja toisti julkisuuteen onnettomuudesta tiedon, jonka viranomaiset olivat lauantaina Porvoossa pidetyssä tiedotustilaisuudessa raportoineet ja sen minkä aluepalopäällikkö Boris Aarnio oli ensimmäisessä tv:n uutislähetyksessä kertonut.⁴⁴² *Turun Sanomat* ei kuitenkaan sunnuntaisessa numerossaan runsas vuorokausi onnettomuuden jälkeen kertonut *Helsingin Sanomien* tavoin öljyasteen vaikutuksista paikallisten asukkaiden mielialoihin, meriluontoon ja merellisen elinkeinon harjoittamiseen. Sen

⁴⁴⁰ ”Tämä on mycket kamala meille kaikille”. Yksikin litra öljyä on kalastajalle liikaa. *HS* 8.2.1987.

⁴⁴¹ Itämeren pahin öljyturma vuonna 1981. 16 000 tonnia öljyä mereen. *HS* 8.2.1987; Tankkeri *Antonio Gramscista* on Suomessa huonot muistot. *Eira* tuhosi Itämeren lintuja. *HS* 8.2.1987; ks myös Lahtonen 2004, 221; Ekologiska konsekvenser av oljeskador på Östersjön 2012, 14.

⁴⁴² TV-nytt 7.2.1987. Yle arkisto 1C6-20038/2.

sijaan *Turun Sanomat* käytti suuren osan kotimaan uutisten palstatilasta antaakseen taustatietoa aikaisemmin Itämerellä tapahtuneista öljypäästöistä. Lehden viesti oli kuitenkin selvä: laivojen öljypäästöt meriliikenteen lisääntyessä ovat toistuvia määrän, öljyn laadun, vahinkoalueen ja vuodenajan ainoastaan vaihdellessa. Lisääntynyt meriliikenne edellytti siten julkisen vallan varautumista tosissaan öljyvahinkoihin ja niiden torjuntaan.⁴⁴³

Viestintäpolitiikan tutkija Jorma Miettisen mukaan vielä 1970-luvulla uutistyön painopistealueet olivat asettuneet maakunnallisissa ykköslehdissä kuusiportaiseen kaavaan paikalliset uutiset, maakuntauutiset, valtakunnan politiikka, ulkomaat, urheilu ja viimeisenä kulttuuri. Ympäristöuutiset eivät vielä tuolloin näyttäneet mahduttuvan lehdistön painopistealueisiin.⁴⁴⁴ 1980-luvulle tultaessa tässä oli jo tapahtunut selvää muutosta, mihin *Antonio Gramscin* onnettomuus oli osaltaan vaikuttanut. Ympäristötietoisuus ja ympäristöstä huolehtiminen olivat nousseet arkipäiväisiksi uutisaiheiksi. Öljypäästöjen aiheuttamat vahingot olivat nousseet heränneen ympäristötietoisuuden ansiosta median pääotsikoihin vuonna 1979. Vuonna 1987 ympäristöuutisointi oli jo suomalaisten sanomalehtien arkipäivää, joten oli itsestään selvää, että *Antonio Gramscin* onnettomuus täytti päivittäiset radion ja tv:n uutiskatsaukset.

Jokseenkin yllättävästi media ei vuoden 1987 onnettomuuden yhteydessä juurikaan kiinnittänyt huomiota öljysaasteen uhriksi joutuneiden Porvoon paikallisten asukkaiden merisuhteeseen. Sarianne Tikkanen mukaan paikalliset asukkaat olivat Nesteen jalostamon toiminnan alkuvaiheessa 1960-luvulla olleet huolissaan lähinnä jalostamolla tapahtuneista onnettomuuksista sekä sen melu- ja hajuhaitoista että tilapäisistä päästöistä. Kuntien arkipäivä oli muuttunut kuitenkin ratkaisevasti, kun tankkeri *Raphael* ajoi vuonna 1969 karille ja öljyä valui runsaasti mereen. *Raphaelin* ja sitä puoli vuotta aiemmin tapahtuneen *Palvan* karilleajojen myötä kuntalaisille selvisi tankkerionnettomuuksien todelliset vaarat. Historiasta saatujen kokemusten perusteella Porvoon seudulla oli noussut ensimmäinen Neste osakeyhtiöön liittynyt ympäristöliik ehdintä, mikä johti vapaaehtoisen ympäristönsuojelulautakunnan perustamiseen Porvoon maalaiskuntaan. Paikalliset öljyonnettomuudet olivat muuttaneet alueen ihmisten luontosuhdetta. Mereen joutunut öljy oli historian aikana paljastanut rannikkoseutujen asukkaille sen, kuinka ongelmallinen öljy oli meriympäristölle, luonnon hyvinvoinnille ja luontoarvoille.⁴⁴⁵ Tätä tietoisuutta kalastaja Qvickström ilmensi *Helsingin Sanomien* sivuilla, pukien sanoiksi monen porvoolaisen huolen merta uhkaavasta öljysaasteesta ja vuoden 1987 öljypäästön haitoista meren ekosysteemille.

⁴⁴³ Itämeren pahin turma Liettuassa. *TS* 8.2.1987.

⁴⁴⁴ Miettinen 1981, 113; ks. myös Salminen 1988, 272.

⁴⁴⁵ Tikkanen 1994, 179–180

Antonio Gramscin karilleajo Porvoon edustalla ylitti ajankohtaisuudellaan ja konkreettisuudellaan uutiskynnyksen myös Ruotsissa, vaikka tällä kertaa öljy ei uhannutkaan Ruotsin aluevesiä. *Dagens Nyheterin* toimittaja Anders Lundqvistin juttu otsikolla *Finsk miljökatastrof kan bli följd*en oli ulkoasultaan ja sisällöltään lähes samanlainen kuin *Helsingin Sanomien* ja *Turun Sanomien* ensimmäiset jutut.⁴⁴⁶ Suomalaisten lehtien tavoin Lundqvistin koko aukeaman jutussa kiinnitettiin huomio siihen, miten syntynyt ympäristökatastrofi oli vakava uhka merilinnuille, kaloille ja merialueen virkistyskäytölle. Lisäksi jutussa kritisoitiin Suomen öljyntorjuntavalmiudessa olevia puutteita, tosin tiedostaen, että jääoloissa öljyntorjunta oli lähes mahdotonta kenelle tahansa. Myönteistä Lundqvistin mukaan oli se, että öljyn ei kuitenkaan uskottu ajautuvan Ruotsin rannikolle.⁴⁴⁷

Dagens Nyheterin ensimmäisten raporttien laajuus, kuvat ja sisältö olivat osoitus lehden toimituksen ympäristötietoisuudesta ja tiedonjanoisesta asenteesta ympäristöongelmien julkaisemiseen. Ruotsalaisen lehden kiinnostus onnettomuuteen kietoutui ainakin siihen, että tukholmalaiset olivat saaristossaan saaneet kokea useita laivojen aiheuttamia öljypäästöjä ja heillä oli myös vielä hyvässä muistissa kahdeksan vuotta sitten *Antonio Gramscin* päästämät saasteet, joista toimittaja Annika Ortman myös raportoi lukijoille taustatiedoksi otsikolla ”*Samma fartyg för åtta år sedan*”. Toinen ruotsalaisten karilleajoon liittyvä kiinnostus kytkeytyi Itämeren suojelusopimuksen suosituksiin, joiden mukaan kaikki sopijaosapuolet olivat velvollisia antamaan öljyntorjunta-apua, jos vahingon kohteeksi joutunut maa sitä erikseen pyysi. Kolmen päivän kuluttua ensimmäisten karilleajoa koskevan uutisen jälkeen *Dagens Nyheter* kertoikin Suomen pyytäneen pohjoismailta apua öljyntorjuntaan.⁴⁴⁸

Kolmanneksi Ruotsi on historiallisesti ollut yksi ympäristösuojelun ja -politiikan edelläkävijämaista. Yrjö Hailan mukaan Ruotsiin oli perustettu ympäristönsuojelusta vastaava vahva keskusvirasto (Naturvårdsverket) vuonna 1968 yhtenä ensimmäisistä koko maailmassa. Suomessa ei ollut vastaavaa organisaatiota kuin Naturvårdsverket, oli vain joukko neuvottelukuntia, joiden vastuulla oli erilaisia ympäristöasioita. Ruotsin Naturvårdverketiä vastaava keskusvirasto syntyi Suomeen vasta 1995 nimellä Suomen ympäristökeskus (SYKE). Toki

⁴⁴⁶ Finsk miljökatastrof kan bli följd *DN* 8.2.1987.

⁴⁴⁷ Tankfartyg sprang läck i skärgård. *DN* 8.2. 1987; Råolja läckte ut från sovjetisk tanker. *DN* 8.2.1987; Finsk miljökatastrof kan bli följd *DN* 8.2.1987; Samma fartyg för åtta år sedan. *DN* 8.2.1987.

⁴⁴⁸ Tankfartyg sprang läck i skärgård. *DN* 8.2.1987; Råolja läckte ut från sovjetisk tanker. *DN* 8.2.1987; Finsk miljökatastrof kan bli följd *DN* 8.2.1987; Samma fartyg för åtta år sedan. *DN* 8.2.1987; Efter grundstötningen. Finland ber om norsk hjälp mot oljan. *DN* 11.2.1987.

ympäristöministeriö oli Suomessa ollut olemassa jo vuodesta 1983 lähtien.⁴⁴⁹ Kun Ruotsin aloitteesta järjestettiin YK:n ensimmäinen ympäristökonferenssi vuonna 1972 Tukholmassa, jo sen valmistelu itsessään edellytti toimivan ympäristöhallinnon olemassaoloa. Myös kaikkien tärkeiden puolueiden jäsenistöön kuului ympäristönsuojelijoita, jotka kirjoittivat puolueille ympäristösuojeluohjelmat 1960–70-lukujen vaihteessa. Myös ruotsalaiset uutistoimittajat olivat ottaneet tiiviisti osaa ympäristöä koskevaan julkiseen keskusteluun jo 1960-luvulta lähtien.⁴⁵⁰ *Dagens Nyheterin* toimituksen mielenkiinto ei kuitenkaan säilynyt kovin pitkään sen jälkeen, kun näytti varmalta, että öljy ei voisi ajautua Ruotsin rannikolle. Ympäristövahinko oli ilmeisesti niin kaukana Ruotsin rannoilta, että siitä ei enää saatu ensivaiheen jälkeen kiinnostavia uutisaiheita eikä se enää herättänyt suurempaa huolta etäisyytensä takia. Kansallinen horisontti, kansallinen etu ja katastrofin suuruus näyttelivät ymmärrettävästi isoa roolia, kuinka paljon mielenkiintoa riitti muiden maiden kohtaamiin katastrofeihin

Tiedotusvälineet ovat aina määrittäneet hyvin pitkälle sen, millaisina ja miten tärkeinä ilmiöinä ympäristökysymyksiä pidettiin yhteiskunnassa. Uutisointi sekä välitti että jäsensi tietoa. Välitetyt viestit tarjosivat vastaanottajilleen aina jonkin näkökulman ympäröivään maailmaan. Joukkotiedotus kehysti välittämänsä sanomat eli antoi vihjeitä siitä, miten viestejä tulisi tulkita.⁴⁵¹ Ensimmäiset median välittämät tiedot *Antonio Gramscin* toisesta öljypäästöstä uutisoitiin ongelmakeskeisesti, jossa viestin ytimessä olivat merenkulun aiheuttamat vaarat meriympäristölle ja erityisesti öljykuljetukseen kohdistuvat riskien minimoimisesta huolimatta liittyvät vaarat sekä kaloihin, kalastuselinkeinoon että turismiin.

Vuonna 1987 onnettomuutta koskeva uutisointi oli välitöntä, eikä median ja viranomaisten välillä ilmennyt alkuvaiheessa minkäänlaisia ongelmia. Onnettomuus-uutinen sai mediassa runsaasti tilaa ja juuri tässä alkuvaiheessa kuvallisella viestinnällä voi olettaa olleen oma hätkähdyttävä ja herättävä merkityksensä. Tapahtumauutisten rinnalle nousi myös laajempia katsauksia öljyonnettomuuden vaikutuksista mereen ja merellisiin elinkeinoihin. Voi sanoa, että media alkoi tässä vaiheessa edustaa valpastunutta ympäristötietoisuutta, mikä näkyi siinä, että ympäristöstä oli tullut yhtäläinen uutisaihe muiden uutisten joukossa.

⁴⁴⁹ Ks Suomen ympäristösuojeluun johtaneesta kehityksestä Laakkonen 1999, 7–8. Historiaton Ympäristö: Harmaat aallot 1999

⁴⁵⁰ Haila & Jokinen 2001, 32–33

⁴⁵¹ Lyytimäki 2006, 174–175.

3.2 Tasapainoton tiedonjako onnettomuudesta

Kiusaantunut media

Vuoden 1987 onnettomuuden jälkeinen tiedotus näytti siis lähteneen ripeästi liikkeelle, eikä medialla olisi pitänyt olla tällä kertaa asian suhteen nokan koputtamista. Tätä taustaa vasten Merenkulkuhallitus ja sen pääjohtaja tuskin osasivat arvata, min-käläinen julkinen ryöpytys syntyi luotsien osuudesta *Antonio Gramscin* karilleajoon ja siitä, mitä luotsien paikasta ja työskentelystä kerrottiin julkisuuteen. Erityisen kii-vaasti sanan säilää heilutti etenkin *Helsingin Sanomat*. Vastakkain olivat YYA-Suomen kasvattamat suljettua viestintäkulttuuria edustavat viranomaiset virastoi- neen sekä yksi suomalaisista avoimen tiedonvälityksen toimijoista.⁴⁵²

Media voi itse muotoilla julkisen keskustelun esityslistan: mitä asioita uutisoi- daan ja mistä näkökulmista niitä tarkastellaan. Kun media nostaa esille joitakin tee- moja, kansalaiset alkavat pitää näitä teemoja tärkeinä.⁴⁵³ Käsitellessään laajasti kolme päivää karilleajon jälkeen Porvoon edustan tapahtumia, *Helsingin Sanomat* nosti ydinkysymykseksi virkamiesten onnettoman ensikäden tiedotuslinjan, suoma- laisten luotsien osuuden onnettomuuteen ja laivan päällikkö Alexey Shuravkovin an- taman meriselityksen ja siihen liittyneen Helsingin raastuvanoikeudessa 13.2. pide- tyn merioikeuden istunnon. Juttujen keskeisenä teemana oli se, että *Antonio Gramsci* ei ollut odottanut luotseja. Suomalaiset luotsit olivat ehtineet neuvostoliittolaiseen tankkeriin vasta karilleajohetkellä. Alusta oli pyydetty odottamaan luotsipaikalla, mutta toistaiseksi selvittämättömästä syystä tankkeri oli jatkanut kohti Sköldvikin öljysatamaa. Selvyys suomalaisten luotsien toimista onnettomuushetkellä saatiin *Helsingin Sanomien* mukaan vasta kolmisen vuorokautta myöhemmin, eli maanan- taina 9.2., kun Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Jan-Erik Jansson kertoi onnetto- muuteen liittyvistä tapahtumista niistä häneltä erikseen kysyttäessä. Median tiedon- janoon Janssonin totesi, että hänelle oli soittanut viikonvaihteen aikana vain yksi sanomalehden toimittaja, jonka kysymyksiin hän oli vastannut, joskaan keskusviras- tolla ei ollut hänen mielestään mitään tiedottamisvelvollisuutta, eikä karilleajoa kos- kevaa tietoa näin ollen ollut tarvetta jakaa muille. *Helsingin Sanomat* yksikantaan totesikin, että viikonvaihteen aikana karilleajosta ja sen syistä ei kulkenut pidetyistä tiedotustilaisuuksista huolimatta informaatiota edes viranomaiselta toiselle.⁴⁵⁴

Luotsien tehtävä sinänsä melko lyhyellä Sköldvikin väylällä oli rutiininomaista ja yksitoikkoista. Luotsi antoi ohjeet ja joku vahtivuorossa oleva miehistön jäsen ohjasi laivaa ruori- ja konekomentojen ja annetun suunnan mukaan. Komentosillalla

⁴⁵² Ks. tästä Pernaa 2009, 262.

⁴⁵³ Paloheimo & Wiberg 2005, 252, 255.

⁴⁵⁴ *Antonio Gramsci* ei odottanut luotseja. *HS* 10.2.1987.

piti olla samanaikaisesti myös joku aluksen päällystöön kuuluvan vahtipäällikön, mutta ei aina välttämättä aluksen päällikön. Aluksen päälliköllä oli aina kuitenkin vastuu aluksesta ja erityisesti luotsauksen aikana luotsin ja aluksen päällikön oli voitava luottaa toistensa ammattitaitoon.

Porvoon edustan viikonvaihteen tapahtumavyöryyn keskellä *Helsingin Sanomien* ja *Turun Sanomien* jutuissa eniten hämmästyttä herätti kysymys suomalaisten luotsien olosta laivalla. Missä olivat suomalaiset luotsit *Antonio Gramscin* ajaessa karille? Juttujen mukaan lauantaina Porvoossa pidetyssä viranomaisten järjestämässä tiedotustilaisuudessa paikalla olleet palopäälliköt kertoivat luotsien olleen laivassa. Vielä maanantaina kolme päivää onnettomuuden jälkeen Merenkulkuhallituksen apulaisosastopäällikkö Hannu Pirinen ei kuitenkaan osannut *Helsingin Sanomien* haastattelussa kertoa, missä luotsit olivat olleet onnettomuushetkellä. Merenkulkuhallituksen virkamiesten sisäinen yhteydenpito oli syystä tai toisesta epäonnistunut. Seuraus viranomaisten tiedotushapuilusta johti siihen, että medialle välittyi tai annettiin ristiriitaisia tietoja. Luotseja koskevat epäselvyydet olivat medialle mielenkiintoinen ja juttujen määrään nähden jopa myyvä aihe. Media nostikin syytettyjen penkille taas kerran Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Janssonin. Vuonna 1979 öljyntorjunnasta vastaavana viranomaisena Janssonia syytettiin mediassa öljysaastetietojen salaamisesta. Hallintouudistuksen yhteydessä öljyntorjuntavastuu oli siirretty pois Merenkulkuhallitukselta vuonna 1983 toimintansa aloittaneelle uudelle ympäristöministeriölle, mutta tällä kertaa Janssonia syytettiin epäselvyyksistä luotsien toiminnassa. Jansson ottikin luotsien toiminnasta täyden vastuun.⁴⁵⁵

Historiassa erityyppiset ristiriidat ovat ympäristöviestinnän tutkijan Jari Lyytimäen mukaan olleet ympäristöuutisoinnin vakioaiheita. Media henkilöi ristiriidat herkästi julkisuudessa. Vastakkainasettelut synnyttävät kiinnostavia jännitteitä konkreettisella ja helposti ilmaistavalla tavalla.⁴⁵⁶ Hyvänä esimerkkinä mediajulkisuuden konfliktitilanteesta voidaan pitää *Helsingin Sanomien* toimittaja Kari Kiurun kirjoitusta heti *Antonio Gramscin* karilleajon jälkeen. Hän arvosteli kirjoittamassaan lehtiartikkelissa ”*Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi*” kovasanaisesti suomalaisia viranomaisia hapuilevasta tiedon jakamisesta. Kiurun mukaan karilleajo osoitti jälleen kerran, miten ontuvaa on vahinkojen torjunnan ja tiedottamisen käynnistäminen öljyonnettomuuksissa. Onnettomuuden jälkeen Emäsalon luotsiaseman päivystäjä joutui ottamaan ensimmäisenä vastaan kyselytulvan, johon hän reagoi Kiurun mukaan perivirkamiehen tapaan eli kieltäytyi antamasta karilleajosta mitään tietoja. Myöhemmin päivystäjä pyysi lehtien toimittajia kääntymään Porvoon

⁴⁵⁵ Merenkulkuhallituksen pääjohtaja selvitti Porvoon edustan vaiheita. *Antonio Gramsci* ajoi luotsipaikan ohi; *Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi*. *HS* 10.2.1987; Itämeren suojeleusopimus ei toteudu. Öljyntorjuntavalmius jääoloissa onneton. *TS* 10.2.1987.

⁴⁵⁶ Lyytimäki 2006, 176.

aluehälytyskeskuksen puoleen. Aluehälytyskeskuksen henkilöstö oli puolestaan Kiurun mukaan hyvin hämmentynyt, sillä aluevalvojatkin olivat olleet haverista vain sen lyhyen informaation varassa, jonka he olivat saaneet tietoonsa illan tv-uutisista.⁴⁵⁷

Tiedonkulun tukoksista huolimatta Kiurun lehtiartikkeli kertoi Porvoon aluehälytyskeskuksen välittäneen tiedon öljyvahingosta Porvoon maalaiskunnan palopäällikölle. Hän puolestaan pyysi tiedotustilaisuuteen mukaansa Sköldvikiin Porvoon palopäällikön, jolle paikallisena viranomaisena kuului ensivaiheen öljyntorjunta ja onnettomuudesta tiedottaminen. *Helsingin Sanomien* mukaan Sköldvikin öljyjalostamolla kuitenkin leviteltiin öljypäästön edessä vain käsiä, sillä vahinko oli tapahtunut yhtiön vastuualueen ulkopuolella. Lukuun ottamatta sitä, mitä oli saatu tietää pelkästään radiota ja televisiota kuuntelemalla, jalostamo ei ollut vielä perjantai-iltan mennessä saanut virallista tietoa haverista torjuntakoneiston saamiseksi liikkeelle. Kiuru piti kokonaisuudessaan onnettomana sitä, että öljypäästöstä tiedotusvälineet eivät saaneet paikallisilta viranomaisilta tarkempia tietoja nyhtämälläkään edes vielä seuraavana päivänä onnettomuudesta. Jutussa muistutettiin siitä, että tieto luotsien kilpajuoksusta aluksen komentosillalle ja luotsien osuudesta karilleajoon saatiin Merenkulkuhallitukselta vasta ristiriitaisten huhujen jälkeen kahden vuorokauden kuluttua itse tapahtumasta.⁴⁵⁸ *Antonio Gramscin* toisessa öljyvahingossa oli hälyttävintä se, että luotsien ja laivan kapteenin yhteistoiminta petti kriittisellä hetkellä ilman näkyvää syytä. *Helsingin Sanomat* arveli pääkirjoituksessaan aluksen päällikön ottaneen täysin tarpeettoman riskin, mikä sitten johti karilleajoon.⁴⁵⁹

Sanankäytön vapaus puhutti

Helsingin Sanomat kysyi perustellusti Merenkulkuhallitukselta, miksi luotsien paikasta saatiin oikeaa tietoa vasta maanantaina, vaikka onnettomuus oli tapahtunut jo edeltäneen viikon perjantai-iltana. Lehden haastattelussa pääjohtaja Jansson kertoi syyn vaiteliaisuuteen olleen yksinkertainen. Hänen tulkintansa mukaan keskusvirastolla ei ollut tiedottamisvelvollisuutta, ja lisäksi Merenkulkuhallituksessa oli ollut sellainen käytäntö, että asioista informoidaan julkisuuteen vain yhden henkilön eli pääjohtajan kautta.⁴⁶⁰ Merenkulkuhallituksen silloinen byrokraattinen tiedotuskulttuuri käy ilmi *Helsingin Sanomissa* julkaistussa pääjohtaja Janssonin haastattelussa:

⁴⁵⁷ TV-uutiset 9.2.1987. Yle arkisto 1 DB-079300/3; Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi. *HS* 10.2.1987.

⁴⁵⁸ Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi. *HS* 10.2.1987.

⁴⁵⁹ Tiedon tukos (pääkirjoitus). *HS* 11.2.1987.

⁴⁶⁰ Merenkulkuhallituksen pääjohtaja selvitti Porvoon edustan vaiheita. *Antonio Gramsci* ajoi luotsipaikan ohi. *HS* 10.2.1987; Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi. *HS* 10.2.1987.

Toimittaja Kari Kiuru: Eikö kansalaisten olisi kuitenkin saatava mahdollisimman nopeasti tietää, mitä todella tapahtui?

Jansson: Tästä voidaan olla vähän eri mieltä. Journalistit tietysti haluavat, että kaikki ihmiset kertovat kaikenlaista ja sitten jos siinä on vivahde-eroja, niin se ja se sanoi näin ja silloin konstruoidaan vain ristiriitoja. On paljon parempi, että yksi tiedottaa tällaisissa asioissa.

Kiuru: Tässä tapauksessa siis tiedottaminen keskitettiin Merenkulkuhallituksen pääjohtajalle?

Jansson: Ei sitä ollut keskitetty mihinkään. Meillä oli viikonloppu ja voi sanoa, että ei saa tulla karilleajoja virka-ajan ulkopuolella. Tämä oli meidän toimistopäällikkömme oma-aloitteinen kehoitus luotsiasemille ja luotsipiirille, että te ette nyt hoida tiedotusta tästä. Sen takia he ovat totelleet ja aiheuttaneet vähän mystiikkaa. Tätä voidaan tietysti arvostella, mutta kyllä minä sanoisin, että selvyyden vuoksi se voi olla hyvä, että tiedotetaan vain yhden kanavan kautta. Se voi tuntua vähän diktatuuriselta, mutta minulla on pitkä kokemus tästä. Minä en tätä ohjetta ole antanut, mutta alaiseni tietävät minun mielipiteeni, että kun ollaan kriisissä, on parempi, että yksi vaan tiedottaa, koska tulee sotkua. Näin nyt tapahtui ja se aiheutti sen, että on syntynyt määrättyä mystiikkaa.⁴⁶¹

Toimittajan työstä kirjoittanut Lauri Kotilainen pitää Janssonin haastattelua kahden tasavertaisen ihmisen keskusteluna. Haastattelu on toimittajalle tiedonhankintamenetelmä. Se on kaksipuolinen, päämäärähakuinen, haastattelijan johtama kyselytilaisuus, jonka tavoitteena on tietojen saaminen, eikä haastattelulle aseteta yleensä muita tavoitteita.⁴⁶² Janssonin haastattelussa Kiurun tavoite haastattelun sisällön perusteella oli saada pääjohtajalta yksinkertaisesti faktatietoja luotsien olinpaikasta onnettomuuden tapahtumahetkellä. Kiurun kysymykset vaikuttavat tiedottamistavan osalta johdattelevilta ja siitä syystä pääjohtaja on jo alusta alkaen eri mieltä. Erimielisyys ilmaisee sen, että haastattelijan ja haastattelevan suhde ei ole myönteinen. Janssonin vastaukset ilmentävät sitä, että hänellä oli aikaisempia ikäviä kokemuksia haastatteluista, kuten esimerkiksi vuodelta 1979. Jansson piti jo silloin joukkotiedottajia kiusallisina rauhanhäiritsijöinä. Janssonille oli syystä tai toisesta vaikeuksia nähdä, mikä oli yleisen tiedon tarve.

⁴⁶¹ Merenkulkuhallituksen pääjohtaja selvitti Porvoon edustan vaiheita. *Antonio Gramsci* ajoi luotsipaikan ohi. *HS* 10.2.1987. (Nimien lihavointi tekijältä)

⁴⁶² Kotilainen 2003, 140–142.

Lehdistön tekstityypeistä pääkirjoitukset edustavat parhaiten lehtien tapaa arvostaa eri aihepiirejä. Samalla juuri ne ovat olleet keskeinen väline vaikuttaa siihen, mistä yhteiskunnassa tiettyinä aikana keskustellaan.⁴⁶³ *Helsingin Sanomien* 11.2. julkaisemasta pääkirjoituksesta käy ilmi, mikä oli lehden näkemys tiedonkulun laadusta. Tämä Simopekka Nortamon pääkirjoitus päivää Janssonin haastattelun jälkeen kytki koko keskustelun luotseista ja viranomaistiedottamisen takkuisuudesta sanankäytön vapauteen asti. *Helsingin Sanomien* toimituspäällikkö on luonnehtinut Nortamoä nimenomaan sananvapaudelle ja vapaalle viestinnälle omistautuneena ihmisenä, joka osallistui 1970-luvulla näkyvästi viestintäpoliittiseen keskusteluun ja taisteli julkisuusperiaatteen ja länsimaisen sananvapauden puolesta. Nortamo raportoi, analysoi ja arvosteli myös suomalaista itsesensuuria laajasti vuosilta 1945–90. Nortamon mukaan virkakoneistot eivät saaneet olla vain niitä itseään varten, vaan ne ovat suomalaisen yhteiskunnan ydinpalvelijoita, joilla on velvollisuus välittää kansalaisille median avulla esimerkiksi sellaista yhteiskunnallisesti merkittävää ympäristöriskejä koskevaa tietoa. Tällainen oli itsestään selvästi *Antonio Gramscin* onnettomuuden tapainen ympäristövahinko.⁴⁶⁴

Sanankäytön vapaus nousikin *Helsingin Sanomien* pääkirjoituksessa ohi öljy- ja saasteen keskeiseksi teemaksi karilleajon analyysissä. Nortamon mukaan Suomessa oli pitkälti 1980-luvulle asti heitetty huolettomasti lähes muotikliseenä sanaa ”tsaarinaikainen”, kun on todettu jonkun henkilön ajatusmaailman ja asenteiden olevan byrokraattisia ja vanhakantaisia. Tsaarinaikaiseen tiedotuskulttuuriin kuuluvaksi pääkirjoitus luki Merenkulkuhallituksen pääjohtajan neuvostotankkerin karilleajoa koskevat tiedonsalaamisohjeet, jotka olivat säilyneet samanlaisina edellisen *Antonio Gramscin* onnettomuuden ajoilta. Salausmotiiviksi oli valjennut tuolloinen virkamiesperiaate, jonka mukaan julkisuus yleensäkin oli virastovastainen ilmiö. Julkisuus pyrki virkakunnan käsityksen mukaan vahingoittamaan sekä hallintoaaraa että isänmaata, ellei julkisuuden ajankohta, määrä ja muoto olleet tarkoin keskusviraston ja nimenomaan sen pääjohtajan kontrollissa.⁴⁶⁵

Helsingin Sanomat perusteli virkamiehiin suunnatun kovan kritiikkensä sillä, että tapahtuneen karilleajon tiedonkulun katkaisu ei ollut Merenkulkuhallituksessa sattumanvarainen työtapaturma, vaan se edusti johdonmukaisesti viraston johdon ”tsaarinaikaista” keskitetyn tiedotuksen periaatetta ja juuri siksi asialla oli yleistä merkitystä. Nortamo ei kuitenkaan epäillyt pääjohtaja Janssonin hyviä tarkoituseriä. Vaikeu- kemismääräyksillä lehden mukaan tuotettiin kuitenkin vahinkoa juuri niille asioille, joita yritettiin edistää. Koomista oli myös se, että Merenkulkuhallituksessa oli suljetumpi tiedotusilmapiiri ja keskitetympi tiedotuskäytäntö kuin esimerkiksi

⁴⁶³ Suhonen 1994, 88.

⁴⁶⁴ Tiedon tukos *HS* 11.2.1987; Pekka Kukkonen Nortamosta. *HS* 17.12.2003.

⁴⁶⁵ Tiedon tukos (pääkirjoitus). *HS* 11.2.1987.

poliisitoimessa tai puolustusvoimissa, joiden sentään voitiin kuvitella olevan merenkulkuakin herkempiä tiedotuskenttiä.⁴⁶⁶

Helsingin Sanomat ei tiedotuskulttuuria arvostellessaan taustoittanut niitä onnettomuutta koskevia välittömiä tiedotustilaisuuksia ja niissä julkisuuteen välitettyä informaatiota. Ympäristövahinko jäi ainakin sillä hetkellä tiedottamisongelman alle. Päinvastoin kuin lehdistö väitti, tosiasiaa informaatio kyllä kulki välittömästi ja ongelmitta myös medialle. Aluepalopäällikkö Boris Aarnio kertoi *Palontorjunta*-lehteen kirjoittamassaan artikkelissa kellonajan tarkkuudella siitä, miten hän viranomaisena sai ensimmäiset haveria koskevat tiedot Kotkan merenkulkupiiristä ja miten hän edelleen välitti tiedon eri hallintoportaiden viranomaisille ja STT:lle.⁴⁶⁷ Lisäksi Suomenlahden merivartioston johtokeskus lähetti karilleajoa koskevan tiedon noin tunti onnettomuuden jälkeen lehdistölle, rajavartiolaitoksen esikunnalle, ympäristöministeriölle ja Merenkulkuhallitukselle. Mutta välitetty tieto ei ehkä ollut aivan niin perusteellista kuin mitä media olisi halunnut.⁴⁶⁸ Tiedoista löytyi aukko luotsien toiminnasta ja juuri siihen aukkoon kritiikki iski. Lisäksi pääjohtaja Jansson näyttää avanneen vielä isomman aukon kritiikille puheillaan tiedotusvastuun täydellisestä keskittämisestä itselleen. Ja tosiasia oli, että moni viranomainen oli tiedonsaannissaan median varassa. Tieto ei kulkenut saumattomasti edes viranomaisten välillä.

Helsingin Sanomien pääkirjoitus ja Nortamon kritiikki viranomaisten tiedonjakamisen omaperäisyydestä ei koskenut vain Merenkulkuhallitusta, vaan arvostelu kohdistui yleisesti koko suomalaista virkakuntaa kohtaan. Ympäristöministeriö, joka oli tuolloin alusöljyvahinkojen torjunnan vastuuviranomainen, antoi oman selityksensä tiedonpolkujen kivikkoisuuteen. *Helsingin Sanomat* antoi palstatilaa ympäristöministeriön tiedotuspäällikkö Siv Dahlin-Janssonin puolustuspuheenvuorolle, jossa hän perusteli, mistä Nortamon nimeämät turhanpäiväiset vaitiolokäskyt ja niistä syntyneet luotseja koskevat tiedotussekamelskat johtuivat. Tiedotuspäällikkö kuitenkin myönsi ongelmat ja samalla lupasi viraston parantavan tiedottamismenetelmiä suuronnettomuuksien varalle heti, kun sillä hetkellä ajankohtainen ja päivittäinen onnettomuutta koskeva tiedottaminen oli saatu hoidettua. Käytäntö oli sellainen, että valtakunnallisissa tapauksissa tiedon jakaminen kuului ympäristöministeriölle ja paikallisissa tapauksissa kunnallisille viranomaisille. *Antonio Gramscin* tapauksessa tiedon kulkeutuminen ympäristöministeriöön oli kuitenkin ollut hankalaa virka-ajan ulkopuolella ja viikonloppuna. Ympäristöministeriössä ei ollut sellaista sisäistä varallaolojärjestelmää, joka olisi ottanut vastaan tiedot öljypäästästä. Sisäisen päivystysjärjestelmän puuttuminen johtui yksinkertaisesti siitä syystä, että virkamiehiä ei voitu velvoittaa päivystämään vuorokaudet ympäriinsä ilman

⁴⁶⁶ Nortamo. *HS* 11.2.1987.

⁴⁶⁷ Aarnio 1987, 92.

⁴⁶⁸ Aarnio 1987, 91.

korvauksia.⁴⁶⁹ *Helsingin Sanomien* nostamat tiedottamisongelmat oli osoitus siitä, että Suomessa ei ollut vielääkään vuonna 1987 kokonaisvaltaista öljyntorjuntajärjestelmää, eikä viranomaisilla ollut myöskään suunnitelmia, miten katastrofeista tiedotetaan. Ongelmat olivat olleet tiedossa jo tankkeri *Palvan* vuoden 1969 karilleajon jälkeen ja kyseiset samat puutteet todettiin uudelleen *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden yhteydessä lähes kaksi vuosikymmentä myöhemmin.⁴⁷⁰

Toista *Antonio Gramscin* onnettomuutta käsittelevistä lehtikirjoituksista syntyi kuva, jonka mukaan Suomen merialan viranomaiset eivät olleet ensimmäisen onnettomuuden jälkeen edes vapaammasta mediaympäristöstä huolimatta oppineet kovinkaan paljon siitä, miten yhteistoiminta median ja viranomaisten välillä olisi rakennettava vakavissa ympäristövahingoissa. Median tarpeista ei ympäristöministeriössä eikä Merenkulkuhallituksessa näyttänyt olleen kovinkaan suurta tietämystä tai sitten niissä olttiin yksinkertaisesti vain tympääntyneitä median uteluun. Toimittajat työskentelivät puolestaan omien journalististen ohjeiden ohjaamina. Journalistien kouluttaja Antero Okkosen mukaan toimittajien ammattietiikan yhdeksi kulmakiveksi on määritelty totuudenmukaisten uutisten välittäminen. Silloin jutun sisällön painavin arvonmitta on lähdemateriaalin totuudellisuus. Totuudellisuus kytkeytyy lähdekritiikkiin, joka on toimittajalle tiedon oikeellisuuden arvioimismenetelmä luotettavuutta punnittaessa. Lähdekritiikki lähtee todennäköisyyksistä, joiden perusteella toimittajan on pääteltävä, minkä tasoista ja miten oikeellista tietoa lähde kulloisestakin aiheesta antaa: tietääkö lähde, tietääkö lähde oikein, onko lähteelle edullista antaa muuta tietoa kuin oikeaa tietoa, sävyttääkö lähde totuutta, pimittääkö jotakin, korostaako jotakin? Objektiivisuusasteeseen vaikuttavat sanavalintojen ja lähteen valinnan ja rajauksen lisäksi faktojen tila- ja rakennepainotus, faktojen mahdollinen häivytyksensä sekä otsikointi ja typografinen asu. Objektiivisuus rakenne sisältää sekä jutun asiallisuuden että puolueettomuuden.⁴⁷¹ Historiassa ympäristöviestintä on aina ollut tapahtumakeskeistä. Kun tapahtumakeskeiseen *Antonio Gramscin* karilleajoon ja siihen vaikuttaneiden syiden selvittämiseen toimittajat eivät saaneet journalisminohjeiden mukaisia selityksiä, syntyi konfliktitilanne toimittajien ja tietoa hallussaan pitävien viranomaisten välille. Toisaalta viranomaisilla saattoi olla myös syvään juurtunut kokemus aikaisemmista karilleajoista, jotka olivat synnyttäneet epäluuloa ja epäluottamusta mediaan.

Antonio Gramscin aiheuttaman ensimmäisen öljypäästön ensimmäisissä uutisissa vuonna 1979 oli aivan samanlaista viranomaisiin kohdistuvaa negatiivista kerrontaa kuin vuonna 1987. Molempien onnettomuuksien jälkipuinnissa media käytti paljon palstatilaa syyllistämällä viranomaisia onnettomasta tiedonjaosta niin vuonna 1979 kuin vuonna 1987. Kuitenkin vuoden 1987 tiedotusongelmat olivat pitkälti Suomen ja

⁴⁶⁹ Ympäristöministeriö tehostaa tiedottamista. *HS* 11.2.1987.

⁴⁷⁰ Lahtonen 2004, 53–54, 316.

⁴⁷¹ Okkonen 1986, 142–143, 147–148; ks. myös Williams 2002, 12.

suomalaisten viranomaisten sisäisiin rakenteisiin kietoutunutta kokemattomuutta hallita julkisuuden tarpeita. Viranomaisten tiedottamiskulttuurin historiassa vuoden 1979 tapaus oli ollut huomattavasti monisäikeisempi, sillä valtaosa alkuvaiheen onnettomuutta koskevaa tietoa käsiteltiin suljetuin ovin Suomen ulkoministeriön ja Neuvostoliiton Helsingin suurlähetystön virkamiesten välillä eikä julkisuuteen saatu oikeaa asianmukaista informaatiota. Tuolloin median saaman informaation niukkuus nosti öljypäästön jopa Suomen ulkoministeriön ja Merenkulkuhallitukseen ulkopoliittiseen suomettumissisältöiseen mittelöön ruotsalaisen sanomalehden *Svenska Dagbladetin* kanssa lehden syyttäessä suomalaisia Neuvostoliiton pelossa öljypäästön salailusta.

Suomalaisen median ei ollut vielä vuonna 1979 mahdollista arvostella Neuvostoliiton toimintaa öljyvahingossa. Media oli vaiennut YYA-hengessä kuten viranomaisetkin Neuvostoliiton salailevasta tiedon jakamisesta. Kun medialta jäi purkamatta perustellutkin syytökset neuvostoviranomaisten niskaan, sijaiskärsijäksi media valitsi suomalaiset viranomaiset ja Suomen hallituksen heikon valmistautumisen merellä tapahtuvien öljyonnettomuuksien varalta. Neuvostoliittoa koskevan uutisoinnin sisältöön alkoi 1980-luvun puolenvälin jälkeen näkyä ensi askeleita avoimuuden suuntaan. Yhteiskunnallinen ilmapiiri oli muuttunut monellakin tavalla. Myös yleinen ympäristötietoisuus oli kasvanut Suomessa uudelle tasolle. Nyt pystyttiin jo suoraan syyttämään neuvostoliittolaista alusta ja sen päällikköä siitä, etteivät nämä olleet odottaneet luotseja. Samalla kuitenkin kyseenalaistettiin myös luotsien toiminta.

3.3

Kiistaa luotsien työtavoista

Missä luotsinottoaika?

Kappaletavaran merikuljetuksia säännellään merilaissa. Suomen merilaki koskee Pohjoismaiden ja Suomen välisiä sekä kansainvälisiä kuljetuksia. Vuonna 1987 voimassa olleen lain mukaisesti karille ajaneen aluksen päällikön on annettava meriselitys, joka on aluksen päällikön yksityiskohtainen selvitys onnettomuuden eri vaiheista ja onnettomuuteen johtaneista tapahtumista.⁴⁷² Meriselityksen antaminen nousi myös keskeiseen asemaan onnettomuusutisoinnissa. Uutisissa haastateltu merenkulkuneuvos Heikki Valkonen ilmoitti merenkulkuviranomaisten jättävän meriselityspyynnön laivan päällikölle Aleksei Shurakoville heti, kun alus saapuu Nesteen Sköldvikin öljysatamaan. Samoissa jutuissa kerrottiin meriselityksen käsittelyn tapahtuvan Helsingin merioikeudessa seuraavan viikon perjantaina.⁴⁷³

⁴⁷² Lahtonen 2004, 274–275.

⁴⁷³ Gramscilta meriselitys. Luotsit eivät ehtineet estää karilleajoa. *TS* 10.2.1987: Meriselitys ensi perjantaina *HS* 10.2.1987; TV-uutiset 13.2.1987. Yle arkisto. 1DB-07924/1; vrt. Lahtonen 2004, 274–275.

Vuonna 1979 suomalaisten ja neuvostoliittolaisten öljyonnettomuutta koskevan ensitiedon yksityiskohtainen käsittely tapahtui suljetuin ovin Suomen ulkoministeriön ja Neuvostoliiton Helsingin lähetystön diplomaattien välillä. Vuonna 1987 tilanne oli toinen. Onnettomuus oli tapahtunut Suomessa, Helcomin henki, Gorbatschovin glasnost ja suomettumisen aiheuttaman itesesensuurin vaimeneminen mahdollistivat rajoja ylittävän eri yhteiskuntajärjestelmiä edustavien viranomaisten aikaisempaa vapaamman vuorovaikutuksen haveraia koskevassa asiassa.⁴⁷⁴ Asiakirjojen mukaan heti seuraavana päivänä onnettomuudesta Helsingin meripelastuskeskus aloitti suoraan tilan- netietojen vaihtamisen Leningradin meripelastuskeskuksen kanssa. Neuvostoliiton Suomen-suurlähetystön virkamiehille saatettiin vain tiedoksi *Antonio Gramscin* karil- leajo ja merilain velvoite aluksen päällikölle antaa meriselitys Suomessa.⁴⁷⁵

Sanomalehdet kritisoivat ennen meriselityksen oikeuskäsittelyä suomalaisia luotseja siitä, että he olivat nousseet luotsattavaan alukseen muualla kuin merikort- tiin merkityillä luotsinottoaikoilla.⁴⁷⁶ Nämä tietoon tulleet epämääräiset väitteet aiheuttivat Merenkulkuhallituksen pääjohtajan ja luotsien välille julkisen riidan. Jos mediassa ollut väite siitä, että luotseilla oli tapana nousta alukseen vastoin määräyk- siä missä lystäsivät, piti paikkansa, niin pääjohtaja Jansson lupasi julkisuudessa pitää luotseille ”kurinpalautuspuheen”.⁴⁷⁷ *Turun Sanomat* kertoi, miten luotsit olivat kiu- saantuneita esimiehensä lausunnoista julkisuuteen. Luotsiliiton edustajat paheksui- vat erityisesti sitä, että luotseja arvosteltiin julkisuudessa ennen meriselitystä ja oi- keudenkäyntiä. Luotsiliitto ei edustajansa mukaan uskonut, että luotseja olisi velvoi- tettu ehdottomasti nousemaan laivaan vain merikorttiin merkityillä luotsinkohtaus- paikalla, sillä useimmiten olosuhteet ratkaisivat, tapahtuiko kohtaaminen merikort- tiin merkityillä paikalla vai sen ulkopuolella.⁴⁷⁸ *Helsingin Sanomien* haastattelemat luotsiliiton edustajat muistuttivat, että julkisuudessa puhuttu Porvoon edustan luot- sinottoaika oli ollut ohjeellinen. Paikka, jossa luotsi nousee tai poistuu aluksesta, oli usein sään, jäätilanteen tai mahdollisesti muiden seikkojen takia muu kuin se, mikä oli merkitty viralliseksi paikaksi merikorttiin. Luotsipaikasta oli sovittu aina

⁴⁷⁴ Visuri 2011, 21–22, Pernaa 2008, 184; Suomen suurlähetystöstä Moskovasta lähetetty salainen sanoma UM:lle 30.3.1979. *Antonio Gramscin* koskevat asiakirjat. UM oik.os.47/16 sal 1979. F.NL. CD. UM arkisto.

⁴⁷⁵ Sanoma nr 1793 from rcc Helsinki to rcc Leningrad/ utc 12 30 /7.2., 1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; Detaining of the mt *Antonio Gramsci*. National board of navigation, Kotka district no 12/22/470/87/9.2.1987. *Antonio Grams- cin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁴⁷⁶ Luotsipaikasta ei välitetä. *HS* 11.2.1987; *Antonio Gramscin* luotsi: Olosuhteet määrää- vät paikan *TS* 12.3.1987.

⁴⁷⁷ Luotsiliitto paheksuu luotsien arvostelua *Antonio Gramscin* onnettomuudessa. *HS* 8.2.1987; Grundstött fartyg utan lots. *DN* 10.2.1987.

⁴⁷⁸ Luotsit katkeria kiireistään. *HS* 14.3.1987; *Antonio Gramscin* luotsi: Olosuhteet mää- räävät paikan. *TS* 12.2.1987.

erikseen aluksen päällikön kanssa, kunhan luotsipaikan siirto ei vaarantanut aluksen turvallisuutta. Mediassa käydyin riitelyn jälkeen Merenkulkuhallitus ja luotsit kuitenkin pääsivät omista sisäisissä neuvotteluissaan päivä merioikeuden istunnon jälkeen yksimielisyyteen. Yhteisymmärryksen tulokset kerrottiin myös mediassa. Osapuolet vakuuttivat yhteisesti sitä, että merikarttaan merkitty luotsin ja aluksen kohtaamispaikka oli ollut ohjeellinen ottaen huomioon kulloisetkin sääolot, jäätilanteen ja muut mahdolliset kohtauspaikan valintaan vaikuttavat seikat. Poikkeamiset vahvistetuista luotsipaikoista olivat olleet joka tapauksessa hyvin yleisiä.⁴⁷⁹

Sovusta huolimatta luotsit eivät olleet täysin tyytyväisiä tilanteeseen ja asiasta käytyyn julkisen keskustelun sävyyn. *Helsingin Sanomien* haastattelussa luotsi Pauli Iivonen esimerkiksi totesi sarkastisesti:

Näissä oloissa saisi määrätä, että merenkulku lopetetaan kokonaan. Johan ministrit päättivät, ettei luotseja tarvita enää lainkaan. Nehän ovat jo sopineet, ettei Suomessa saa ajaa karille. Mihin silloin luotsejakaan enää tarvitaan?⁴⁸⁰

Iivosen vähän ivallinen lausuma näyttää kohdistuneen pääjohtaja Janssoniin ja hänen hieman aikaisemmin *Helsingin Sanomille* antamaan haastatteluun. Pääjohtaja ilmaisi tuolloin oman näkemyksensä koskien karilleajoja: ”Meillä oli viikonloppu ja voi sanoa, että ei saa tulla karilleajoja virka-ajan ulkopuolella.”⁴⁸¹

Helsingin Sanomat teki kantansa onnettomuuden syypestä selväksi jo 10.2. pääkirjoituksessa, jossa se omia tietolähteitään erittelemättä kertoi, että karilleajo johtui *Antonio Gramscin* päällikön ottamasta täysin tarpeettomasta riskistä ohittaa luotsinottoa paikka, jonka seurauksena alus ajautui karille.⁴⁸² Syyllisyyskysymyksen karilleajossa ratkaisi Helsingin merioikeus 13.2. Media käytti paljon palstatilaa raportoidessaan merioikeuden tapahtumia. Oikeudessa esiintyneiden ristiriitojen lisäksi dramaattista kerrontaa lisäsi oikeussalista otettu kuva. Lehtikuvassa pukuun pukeutunut aluksen päällikkö Aleksei Shurakov seisoo vakavailmeisenä katseen suuntautuessa oikeusistuimen jäseniin.⁴⁸³ Todennäköisesti kuvalla oli suurempi vaikutus lukijoihin kuin itse tekstillä.⁴⁸⁴

⁴⁷⁹ Säännöt nyt merellä tarkoin kunniaasaan. Luotsaukset vievät aikaa. *HS* 14.2.1987.

⁴⁸⁰ Luotsit katkeria kiireistään. *HS* 14.3.1987; ks. myös Antonio Gramscin luotsi: Olosuhteet määräävät paikan. *TS* 12.2.1987.

⁴⁸¹ Merenkulkuhallituksen pääjohtaja selvitti Porvoon edustan vaiheita. Antonio Gramsci ajoi luotsipaikan ohi. *HS* 10.2.1987.

⁴⁸² Miksi Gramsci otti riskin? *HS* 10.2.1987.

⁴⁸³ Merioikeudessa ristiriitaisuuksia. Antonio Gramscin kapteeni syytti luotseja. *TS* 14.2.1987; Meriselityksessä syytettiin luotseja. Luotsien mielestä kapteeni ohjasi Antonio Gramscin karille. *HS* 14.3.1987; ks. myös TV-uutiset 13.2.1987. Yle arkisto. 1DB-07924/1.

⁴⁸⁴ Ks. Kotilaisen arvio. Kotilainen 2003, 84–85.

Oikeuden istunnon ristiriitaisuudet kiteytyivät siihen, että laivan päällikkö syytti luotseja ja luotsit puolestaan syyttivät laivan kapteenia. Luotsit tulkitsivat ohjailuon- gelman aiheutuneen nimenomaan siitä, että he eivät olleet voineet nousta alukseen, koska alus ei ollut hidastanut vauhtiaan ajoissa. Aluksen päällikkö Aleksei Shurakovilla oli tästä oma näkemyksensä. Shurakov kertoi tehneensä uransa aikana noin 50 merimatkaa Sköldvikiin. Luotsien kohtaamispaikka oli hänen mukaansa hyvällä säällä yleensä noin kaksi meripenikulmaa majakasta etelään, mutta ei koskaan hänen kuuden vuoden päällikkyytensä aikana virallisessa luotsipaikassa Kalbådgrundissa.⁴⁸⁵ Luotsinottoaikasta luotsi Seppo Nieminen kertoi omannäkemyksensä. Hänen mukaansa kohtaamispaikka olisi pitänyt olla kahden merimailin päässä Porvoon majakasta, kun taas tankkerin päällikkö oli ollut sitä mieltä, että paikka oli sovittu yhden merimailin etäisyydelle majakasta. Tavanomaisena luotsinottoaikkana olisi pidetty luotsiaseman päivistäjän Juhani Aron mukaan kohtaa, joka olisi ollut yli kahden merimailin päässä Porvoon majakasta etelään. Virallinen merikorttiin merkitty luotsinottoaikka sijaitsee kolmen merimailin etäisyydellä Porvoon majakasta.

Suurimmat ristiriidat koskivat kuitenkin luotsien antamia ohjailukomentoja laivan komentosillalla ja niiden vaikutuksista aluksen suunnan muutokseen. Tankkerin pääl- likön mukaan luotsi Seppo Nieminen antoi laivan komentosillalle tulonsa jälkeen kii- reesti kaksi väärää komentoa ”kaikki vasemmalle” ja ”täysi taakse”. Seppo Niemisen käskyjen jälkeen tankkerin päällikkö kertoi miettineensä viitisen sekuntia ennen, kuin välitti komennon ruorimiehelle. Vasta luotsin antaman toisen komennon jälkeen hän oli sallinut ruorimiehen kääntää ruoria vasempaan. Shurakov oli pitänyt näitä luotsin antamia komentoja virheellisinä, joiden seurauksena alus ajautui karille. Päällikön mu- kaan olisi ollut perusteltua kääntää alus oikealle siten, kuten luotsi oli hänelle aikai- semmin radiolla luotsikutterista käsenyt, eikä antaa muuttaa suuntaa vasemmalle kohti 9 metrin matalaa niin kuin nyt oli tehty.⁴⁸⁶ Luotsi Niemisen näkemyksen mukaan hän oli välittänyt kutterista tankkerin komentosillalle käskyn ”äkkiä oikealle” sen jäl- keen, kun hän oli nähnyt laivan kääntyvän hitaasti vasempaan ja olevan menossa kohti karia. Päästyään luotsikutterista laivan kannelle ja juostuaan aluksen komentosillalle Niemisen mukaan mitään ei enää ollut tehtävissä eikä hänen silloin hätätilanteessa an- tamansa käskyt aluksen suunnan muuttamiseksi onnistuneet.⁴⁸⁷

⁴⁸⁵ TV-uutiset 13.2.1987. Yle arkisto. 1DB-07924/1; Merioikeudessa ristiriitaisuuksia. Antonio Gramscin kapteeni syytti luotseja. *TS* 14.2.1987; Meriselityksessä syytettiin luotseja. Luotsien mielestä kapteeni ohjasi Antonio Gramscin karille. *HS* 14.3.1987; *Gramscin* kapteeni syyttää luotseja. *HS* 14.2.1987; Tankkeri Antonio Gramscin pääl- likön meriselitys 13.2.1987. Ad 396/87/303.1/12.2.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁴⁸⁶ Gramscin kapteeni syyttää luotseja. Kiista käskijästä. *HS* 14.2.1987; vrt. Lahtonen 2004, 283, 284.

⁴⁸⁷ Sinivaara 2011, 39–40.

Luotsi Nieminen ei ollut taas muistanut toistaneensa käskyjä, vaan oli kertonut ruorimiehen totelleen häntä välittömästi. Shuravkov ei ollut Niemisen mukaan antanut mitään käskyjä ruorin kääntämisestä vasempaan eikä aluksen päällikkö ollut sen koomin edes puhunut sanakaan koko iltana.⁴⁸⁸ Merioikeudessa uudelleenkuultavana ollut neuvostoliittolainen ruorimies, matruusi Viktor Kosolov, oli kertonut, että hän ei ollut totellut luotsin ensimmäistä komentoa, vaan totteli vasta, kun aluksen kapteeni oli toistanut luotsin antaman käskyn.⁴⁸⁹ Tankkeri *Antonio Gramscin* komentosillalla oli leijunut karilleajon kohtalon hetkinä epätietoisuuden ilmapiiri vastuunkantajasta.

Media käsitteli syyllisyyskysymystä vain sen verran, miten se tuli julki oikeudessa. Oikeuden istunnon jälkeen syyteharkinta ja jatkokäsittely jäivät kaupunginviskaali Jorma Uskille.⁴⁹⁰ Valtioneuvoston oikeuskansleriviraston asiakirjasta, joka on laadittu kolme kuukautta merioikeusistunnon jälkeen, käy ilmi merioikeuden ratkaisu. Kaupungin viskaali eli kaupungin virallinen syyttäjä Jorma Uski ei nostanut syytteitä eikä Suomen merenkulkuhallitus vielä silloin tarkemmin kantaansa perustelematta myöskään asettanut mitään vaatimuksia laivan päällikölle tai luotseille.⁴⁹¹ Oikeuden asiakirjojen mukaan Merenkulkuhallitus katsoi aluksen karilleajon johtuneen yllättävän tilannemuutoksen aiheuttamasta inhimillisestä erehdyksestä. Kanetta rikos- tai vahingonkorvausoikeudellisten vastuiden rikkomisesta ei nostettu.⁴⁹² Helsingin raastuvanoikeuden ratkaisun perustella *Antonio Gramscin* päällikkö Alexey Shuravkov oli velvoitettu suorittamaan oikeudenkäynnissä asiassa kuulluille luotseille palkkioiksi oikeuteen annettujen matkalaskujen mukaisesti yhteensä 877 markkaa.⁴⁹³

Median välittämistä merioikeudessa käydyistä puheenvuoroista ei ole mahdollista päätellä, mitkä tekijät olivat aiheuttaneet sellaisen tapahtumakulun, jonka voidaan katsoa synnyttäneen tämän inhimillisen erehdyksen. Ympäristösosiologi Ulrich Beckin suurriskien teoretisointia mukailien karilleajojen yhteydessä sen jälkeen, kun niitä on käsitelty julkisuudessa, omistaja- tai vastuutahot vähättelevät haveria niin

⁴⁸⁸ Sinivaara 2011, 39–40.

⁴⁸⁹ Pöytäkirja SX 87/46, Helsingin raastuvanoikeus 1987; Lahtonen 2004, 284.

⁴⁹⁰ TV-uutiset 13.2.1987. Yle arkisto. 1DB-07924/1; Merioikeudessa ristiriitaisuuksia. Antonio Gramscin kapteeni syytti luotseja. *TS* 14.2.1987; Meriselityksessä syytettiin luotseja. Luotsien mielestä kapteeni ohjasi Antonio Gramscin karille. *HS* 14.3.1987; *Gramscin* kapteeni syyttää luotseja. *HS* 14.2.1987; Tankkeri Antonio Gramscin päällikön meriselitys 13.2.1987. Ad 396/87/303.1/12.2.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁴⁹¹ Valtioneuvoston oikeuskanslerin asiak. 29/s1987 nro 2514/12.6.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁴⁹² Pöytäkirja SX 87/46, Helsingin raastuvanoikeus 13.2.1987. Helsingin käräjäoikeuden arkisto.

⁴⁹³ Pöytäkirja SX 87/46, Helsingin raastuvanoikeus 1987.

paljon kuin mahdollista. Myöhemmin, kun kieltäminen ja vähättely eivät enää ole mahdollisia, tarjotaan yleiseksi standardiselytykseksi inhimillistä erehdystä.⁴⁹⁴ Inhimillinen virhe oli viranomaisten mukaan aiheuttanut myös *Antonio Gramscin* ensimmäisen karilleajon vuonna 1979, mistä ensimmäisenä oli tuolloin kertonut *Dagens Nyheter*. Lehden toimittajan Staffan Testellin haastattelussa Neuvostoliiton kauppalaivaston ulkosuhteista vastaava puhemies vakuutti *Antonio Gramscin* karilleajon johtuneen yksinomaan inhimillisestä erehdyksestä.⁴⁹⁵ Ja lopullinen tuomio myös *Antonio Gramscin* toisesta onnettomuudesta päättyi siihen, että onnettomuuden oli aiheuttanut nimenomaan inhimillinen erehdys.

Luotsauksella ja kaksoispohjilla lisää meriturvallisuutta

Media oli nostanut heti öljypäästön jälkeen esille käsitteparin luotsit ja tankkereiden meriturvallisuus. Luotsien toimintaa käsittelevien juttujen lisäksi muun muassa *Helsingin Sanomat* laajensi asiantuntija-artikkelin muodossa lukijoiden tietämystä tankkereiden meriturvallisuudesta ja sen parantamisesta. Puheenvuoroa käytti Suomen Ympäristöoikeustieteen Seuran ja kansainvälisen oikeuden yhdistyksen edustaja ulkoasiainneuvos Holger Rotkirch. Rotkirch oli ollut tekemisissä öljypäästöjen kanssa aikaisemminkin. Käytännön kokemukset hän oli saanut ulkoministeriön oikeudellisen osaston virkamiehenä jo vuoden 1979 öljypäästöstä. Asiantuntija-artikkelissa korostettiin niitä riskejä, jotka sisältyivät tankkereiden kuljettamiin vaarallisiin aineisiin kuten öljytuotteet ja kemikaalit. Puheenvuorossaan Rotkirch esitti tankkereiden kaksoispohjaa ainakin niille aluksille, jotka liikennöivät Suomeen ja Suomesta. Vaatimuksen pontimena oli nimeen omaan viittaukset luotsauksessa ilmenneisiin erheisiin, jotka aiheuttivat *Antonio Gramscin* karilleajon. Lievissä pohjakosketuksissa tankkerin kaksoispohjalla pystyttäisiin estämään tai ainakin lieventämään mahdollisia öljyvuotoja. Rotkirchin mukaan ympäristöonnettomuuksia ei kansainvälisillä sopimuksilla voida kuitenkaan kokonaan estää, mutta sopimuksilla luodulla järjestelmällä voidaan huomattavasti parantaa varautumista ja torjuntayhteistyötä.⁴⁹⁶

Turun Sanomien haastattelussa ympäristöministeri Matti Ahde oli Rotkirchin kanssa samoilla linjoilla tankkereiden kaksoispohjien merkityksestä meriturvallisuuden parantamiseksi. Haastattelussa Ahde painotti sitä, että öljypäästöjen osalta on syytä entistä enemmän puhua öljyn kuljetukseen käytettävästä kalustosta ja onnettomuuksien ehkäisystä kuin yksittäisestä öljypäästöstä. Kaluston osalta Ahde otti

⁴⁹⁴ Beck 1990, 127–128.

⁴⁹⁵ Sovjetisk talesman: ”Antonio Gramsci” navigerades fel. *DN* 11.4.1979.

⁴⁹⁶ Ulkoasiainneuvos Rotkirch ympäristöoikeuden seminaarissa. Kaksoispohja pakolliseksi. *HS* 13.2.1987. Nykyiset säiliöalusten kaksoispohjasäädökset perustuvat Resoluition Mepc. 95 (46) säädöksiin, jotka ovat astuneet voimaan 27. päivänä huhtikuuta 2001. (Amendments to the Annex of the Protocol of 1978).

esimerkiksi Nesteen alukset, jotka olivat varustettu kaksoispohjilla ja -kyljillä, jolloin pienten pohjakosketusten aiheuttamat vahingot jäivät usein vähäisiksi. Vaatimuksia aluksiin tehtävistä rakennemuutoksista yrityksistä huolimatta ei ollut vielä siihen mennessä saatu kirjattua velvoittaviin kansainvälisiin sopimuksiin, vaan kaikki perustui vapaaehtoisuuteen. Vapaaehtoisuutta nakersi se, että kaksoispohjan rakentaminen oli varsin kallista. Aluksiin tehtävät rakeenteelliset muutokset tulisivat nostamaan öljyn hintaa. Kaikella turvallisuutta parantavilla teoilla on kuitenkin hintansa ja myös se tosiasia olisi meidän kaikkien hyväksyttävä, että ympäristön suojelu maksaa.⁴⁹⁷

Jorma Kalelan mukaan media on osallistunut jokapäiväisin tuottein historian yhteiskunnallisen määrittämisen prosessiin, jossa julkisen määrittelyn kohteina ovat olleet yhteiskunnalle tärkeät menneisyyttä ja historiaa koskevat esitykset.⁴⁹⁸ Median merkitys yhteiskunnallisen keskustelun käynnistämisen prosessissa ilmeni siinä, että silloinen oikeuskansleri Jorma S. Aalto otti kantaa *Antonio Gramscin* karilleajon syihin.⁴⁹⁹

Oikeuskanslerin asiakirjoista käy ilmi viranomaisten toiminnan valvojan kiinnostus median merioikeuden istunnon jälkeen esille nostamiin ristiriitaisuuksiin samoin kuin öljykuljetusten turvallisuuden yksipohjaisilla tankkialuksilla ja ylipääntään mahdollisiin oikeudellisiin toimenpiteisiin öljyntorjuntakyvyn parantamiseksi. Oikeuskansleria kiinnostivat samat alusturvallisuuskysymykset, joita Matti Ahde ja Holger Rotkirch olivat muutama kuukausi aikaisemmin lehtijutuissa käsitelleet.⁵⁰⁰ Viranomaisvalvontaan liittyen oikeuskansleri pyysi Merenkulkuhallitukselta perustellun lausunnon luotsin ja aluksen päällikön poikkeavista käsityksistä sovitusta kohtaamis- ja luotsinottopaikoista sekä siitä, olivatko luotsien ja aluksen päällikön

⁴⁹⁷ Ahde maistoi Turun vettä. Pyhäjärvi ei ole ainoa vaihtoehto. *TS* 17.2.1987; Ahde naulaa Kepun häpeäpaaluun ympäristöasioissa *TS* 8.3.1987. *Antonio Gramscin* öljypäästöön liittyvien kaksoispohjia ja -kylkiä koskevien lausuntojen lisäksi Ahde nosti lehtijutussa esille muita Itämeren saasteongelmia. Hänen mukaansa ympäristömyrkyt DDT ja PBC eivät ole suurin ympäristöongelma, eivät myöskään öljy ja kemikaalit. Eniten huolta on kannettava meren rehevöitymisestä, jossa merkittävä osuus on hajakuormituksella.

⁴⁹⁸ Kalela 2000, 42–44.

⁴⁹⁹ Oikeuskansleri valvoo, että tuomioistuimet ja muut viranomaiset sekä muut julkista tehtävää hoitavat noudattavat lakia ja täyttävät velvollisuutensa. Oikeuskanslerilla on oikeus saada viranomaisilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta laillisuusvalvontaansa varten tarvitsemansa tiedot. Oikeuskansleri voi myös oma-aloitteisesti ottaa esimerkiksi tiedotusvälineissä esiin tulleita asioita tutkittavaksi, niin kuin hän *Antonio Gramscin* tapauksessa tekikin. Oikeuskansleri: Viranomaiset ja muut julkista tehtävää hoitavat. < https://www.okv.fi/fi/oikeuskansleri/tehtavat_ja_toiminta/viranomaisten_valvonta/ >.

⁵⁰⁰ Ahde maistoi Turun vettä. Pyhäjärvi ei ole ainoa vaihtoehto. *TS* 17.2.1987; Ulkoasiainneuvos Rotkirch ympäristöoikeuden seminaarissa. Kaksoispohja pakolliseksi. *HS* 13.2.1987.

menettelytavat asianmukaisia niin, että ne vastasivat hyvän merimiestaidon vaatimuksia. Lausuntopyyntöissä olleet huolet olivat juuri niitä, jotka media oli luotseja käsitellyssä jutussa ottanut esille. Oikeuskanslerin oman tulkinnan mukaan ympäristölle vaarallisten aineiden kuljetus mahdollisimman turvallisesti määräsatamiin muodosti oikeudellisestakin näkökulmasta yhteiskunnan kannalta erään merenkulun keskeisimmistä ongelmista.⁵⁰¹

Merenkulkuhallituksen ja luotsiliiton kinastelun sisältö *Turun Sanomissa* ja *Helsingin Sanomissa* näkyi oikeuskanslerin kirjelmässä Merenkulkuhallitukselle. Oikeuskansleri kiinnitti kirjelmässään erityistä huomiota luotsausta koskeviin määräyksiin, jotka koskivat luotsin käyttöä, luotsin tilaamisesta aina aluksen satamaan tuloon asti. Näiden määräysten asianmukaisella noudattamisella ja noudattamisen valvonnalla on ollut keskeinen merkitys kuljetusturvallisuuteen. Erityisesti oikeuskansleria kiinnosti se, oliko *Antonio Gramscin* onnettomuus selvityksissä ilmennyt sellaisia aluksen luotsausta koskevia säännöksiä, joita kehittämällä pystyttäisiin parantamaan luotsausjärjestelmää niin, että parannusten avulla voitaisiin minimoida myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta ympäriöivälle saaristolle aiheutuvat riskit.⁵⁰²

Vastauksessaan oikeuskanslerille Merenkulkuhallitus korosti erityisesti sitä, että luotsin alukseen nousemisessa ja alukselta poistumisessa luotsien oli noudatettava sekä lainsäädännön että sen perusteella annettujen ohjeiden periaatteita täysin. Luotsausjärjestelmän laadullisesta kehittämisestä ja sen ylläpitämisestä Merenkulkuhallitus kertoi ottaneensa huomioon jo vuodesta 1974 alkaen ne riskitekijät, jotka liittyvät vaarallisten aineiden kuljetukseen sekä *Antonio Gramscin* tapaukseen liittyen se seikka, että tilastotietojen mukaan Sköldvikin öljysatamaan liikennöinti oli ollut turvallista. Sataman olemassaolon aikana säiliöalusten käyntikertoja oli ollut vuoteen 1987 mennessä jo noin 10 000, mutta onnettomuuksia vain kaksi: *Raphael* vuonna 1969 ja *Antonio Gramsci* vuonna 1987.⁵⁰³

Oikeuskanslerin näkemykset merenkulun turvallisuudesta kertovat ainakin sen, minkälainen käsitys laillisuusvalvojalla oli *Antonio Gramscin* tapauksessa ihmisten velvoitteista ympäristön suojelemiseen. Ympäristö ymmärrettiin kiinteäksi osaksi

⁵⁰¹ Valtioneuvoston oikeuskanslerin asiak. 29/s1987 nro 2514/12.6.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; *Antonio Gramscin* luotsi: Olosuhteet määräävät paikan. *TS* 12.2.1987; *Gramscin* kapteeni syyttää luotseja. *HS* 14.2.1987; Ulkoasiainneuvos Rotkirch ympäristöoikeuden seminaarissa. Kaksoispoehja pakolliseksi. *HS* 13.2.1987; TV-uutiset 13.2.1987. Yle arkisto. 1DB-07924/1; Meriselityksessä syytettiin luotseja. Luotsien mielestä kapteeni ohjasi *Antonio Gramscin* karille. *HS* 14.3.1987.

⁵⁰² Valtioneuvoston oikeuskanslerin asiak. 29/s1987 nro 2514/12.6.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto. Helsingin merioikeuden meriselityspöytäkirja SX 87/46 /13.2.1987. Helsingin käräjäoikeuden arkisto; Säännöt nyt merellä tarkoin kunniaansa. Luotsaukset vievät aikaa. *HS* 14.2.1987; Luotsit katkeria kiireistään. *HS* 14.3.1987.

⁵⁰³ *Antonio Gramscin* öljyä ei päästy vielä keränään. *HS* 25.4.1987.

ihmisten elinympäristöä eikä vain alisteiseksi taloudellisten etujen edessä. Ne kertovat myös sen, että vasta onnettomuus käynnisti vilkkaan keskustelun öljynkuljetusten turvallisuuden parantamisesta. Samoin oli tapahtunut myös vuonna 1969.⁵⁰⁴ Ja samoin oli tapahtunut myös vuoden 1979 onnettomuuden jälkeen.

3.4 Näkökulmia talvisesta öljypäästöistä ja sen siivoamisesta

Öljytorjuntakyvyssä puutteita ja parannusta

Kun *Antonio Gramscin* karilleajon jälkeen syntynyt ympäristövahinko kevättalvella 1987 pääsi sanomalehtien, radion ja tv:n uutisiin, toteutui Downsien ympäristöuutisoinnin huomiosyklin toinen vaihe ja ongelman käsittelystä tuli päivittäinen uutisaihe. Olihan ”öljyvuoto pahimpia rannikkovesillämme”, kuten *Helsingin Sanomat* uutisotsikossaan synkisteli.⁵⁰⁵ Ympäristövahinko Porvoon edustalla oli merellisten toimijoiden kannalta vaikea. Kevättalvella 1987 oli pitkäkestoisia kylmiä jaksoja, joiden aikana Suomenlahti sai vahvan jääpeitteen. Karilleajon aikana merellä oli talvi ja talven jäät, ja karilleajon jälkeen mereen päässyt raakaöljy jämähti jäälohkareiden sekaan ja öljy ajelehti tuulten vaikutuksesta eri ilmansuuntiin.⁵⁰⁶ *Helsingin Sanomat* raportoi hankalista olosuhteista heti onnettomuuden jälkeen. Lehdessä olleen jutun mukaan vaikeat meriolosuhteet vaikuttivat siihen, että paikalliset viranomaiset eivät voineet aluksi tehdä muuta kuin levitellä käsiään: ”*Pimeässä ei voinut tehdä mitään eikä riittävää torjuntakalustoa ollut saatavilla.*”⁵⁰⁷ Kuten muistamme, samankaltaiset olosuhteet olivat valinneet myös kevättalvella 1979.

Merelliset olosuhteet nousivatkin uutisten yleiseksi ja yhteiseksi temaksi. *Turun Sanomat* kiteytti jäisen saasteongelman uutisotsikolla ”*Itämeren suojelusopimus ei toteudu. Öljytorjuntavalmius jääolosuhteissa onneton*”. Otsikon alla oleva juttu perustui ylitarkastaja Olli Pahkalan haastatteluun. Haastattelussa Pahkala myönsi avoimesti talvisen öljytorjunnan puutteet. Puutteet olivat olleet hänen mukaansa tiedossa jo pitkään. Pahkala kuitenkin painotti sitä, että Suomen valmius avovesiaikaisen öljytorjuntaan oli sentään kohtalainen. Ei pelkästään Suomessa, vaan maailmalla maailmassa oli edelleen hänen mukaansa puute nopeista, tasokkaista ja tehokkaista menetelmistä, joilla kyettäisiin torjumaan öljyvahinkoa.⁵⁰⁸ Haastattelu

⁵⁰⁴ Ks. tästä Räsänen 2015, 233–235.

⁵⁰⁵ Antonio Gramscin öljyvuoto pahimpia rannikkovesillämme. *HS* 8.2. 1987.

⁵⁰⁶ Nissinen 2000, 22, 24.

⁵⁰⁷ *Antonio Gramsci* odottaa siirtoa. *HS* 8.2.1987.

⁵⁰⁸ Itämeren suojelusopimus ei toteudu. Öljytorjuntavalmius jääoloissa onneton. *TS* 10.2.1987.

noudatti tiedonvälitystapahtumaa, jossa Pahkala asiallisen avoimesti kertoi Suomen öljyntorjunnan puutteet, jotka sellaisenaan välitettiin kaikkien tietoon.

Turun Sanomien tapaan myös *Helsingin Sanomat* raportoi öljyntorjuntatyön ongelmallisuudesta. Ensimmäiset *Helsingin Sanomien* jutut perustuivat ympäristöministeriöstä saatuihin tietoihin. Lehden etusivun ja kotimaasivun kokoaukeaman jutussa näyttävien mereltä otettujen kuvien kera kerrotaan jäiden hankaloittaneen ja jopa estäneen öljynkeruun. Juttu yksilöi heti aluksi minkälaisesta torjuntakalustosta oli puute ja mitä ongelmia olemassa olevan materiaalin käytössä oli. Jääolosuhteisiin soveltuvia torjunta-aluksia ei vielä ollut saatu vahinkoalueelle, eikä öljyn leviämistä jäälauttojen mukana voitu myöskään estää puomituksin. Jutussa kerrottiin ainoan senhetkisen välittömän ensiavun olleen rikkoutuneen öljytankin tyhjentäminen jäljellä olevasta raakaöljystä, jota oli arviolta lähes 2600 kuutiometriä, pumppaamalla öljy laivan ehjiin säiliöihin aluksen omilla laitteilla. Tämäkin toimenpide osoittautui kuitenkin lehdessä olleen viranomaislausunnon mukaan liian riskialttiiksi. Jutussa pystyttiin vahvistamaan kuitenkin ensimmäisestä öljyn leviämistä estävästä toimenpiteestä. Rikkoutuneessa tankissa jäljellä oleva öljy onnistuttiin siirtämään yläkautta tankista toiseen Nesteen jalostamolta haetulla erikoispumpulla.⁵⁰⁹ Öljyntorjunnan puutteista huolimatta vakava öljyvuoto oli saatu hallintaan.

Helsingin Sanomien, *Turun Sanomien*, radion ja tv:n lisäksi myös vasemmistolehdet raportoivat öljypäästön ensivaiheista. Vasemmistolehtien ensimmäiset artikkelit *Antonio Gramscin* toisesta öljypäästöstä olivat porvarillisten lehtien juttujen tavoin enimmäkseen referaatteja sekä ympäristöministeri Matti Ahteen että Merenkulkuhallituksen päällikkötason virkamiesten antamista selostuksista.⁵¹⁰ Kun oli puhe Suomen heikosta öljyntorjuntavalmiudesta ja viranomaisten laiminlyönneistä nostaa öljyntorjuntakykyä vastaamaan lisääntyneen tankkeriliikenteen ja kuljetetun öljymäärän tuoman onnettomuusriskin tasoa, *Kansan Uutiset* ja *Tiedonantaja* olivat muiden lehtien kanssa samoilla linjoilla.⁵¹¹ Pääkirjoituksessaan *Tiedonantaja* vaati yksiselitteisesti öljyntorjuntavalmiuteen lisää resursseja. Ero porvarilehtiin tuli siinä, että lehti ei niinkään moittinut öljyntorjunnasta vastaavia viranomaisia vaan maan hallitusta:

Onnettomuuden paljastamat puutteet suomalaisten viranomaisten toimintavalmiudessa eivät tulleet yllätyksenä. Ongelmat on tiedetty, mutta hallitus ei

⁵⁰⁹ *Antonio Gramsci* odottaa siirtoa. Naantalista tullut Hylje aloittaa vaikea öljyntorjuntatyön Porvoon edustalla. *HS* 8.2.1987.

⁵¹⁰ Vaikka öljyntorjunnan kalustopulasta on puhuttu vuosia. ”Onnettomuus tuli liian aikaisin” *Kansan Uutiset* 10.2.1987; *Hylje* yrittää kerätä öljyä jääsohjosta. *Tiedonantaja* 10.3.1987; ks. myös Raittila 1996, 13.

⁵¹¹ Vrt. Itämeren suojelusopimus ei toteudu. Öljyntorjuntavalmius jääoloissa onneton. *TS* 10.2.1987; Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi. *HS* 10.2.1987.

budjetissaan ole myöntänyt niiden korjaamiseen tarvittavia määrärahoja ympäristöviranomaisten pyynnöstä huolimatta. Huoli luonnosta on hallitukselle ollut hurskaiden ilmeiden, ei käytännön tekojen kysymys.⁵¹²

Yleisillä ja vapailla vaaleilla valitun eduskunnan luottamusta nauttiva hallitus on demokratiassa helppo julistaa haluttomaksi toimijaksi ympäristöongelmien edessä. Presidentti Mauno Koivisto oli nimittänyt vielä hetken aikaa istuvan hallituksen neljä vuotta aikaisemmin 6.5.1983. Hallituksen muodostivat SDP, Keskusta, RKP ja Smp. Kommunistit olivat jääneet muodostetun uuden hallituksen ulkopuolelle.⁵¹³ *Tiedonantajan* maaliskuinen hallituksen vastainen kannanotto voidaan tulkita sekä vaalipuheeksi keväällä 1987 järjestettyjä eduskuntavaaleja vasten että perinteiseksi äärivasemmistolaiseksi kannanotoksi porvarillisen yhteiskunnan yleisestä suhtautumisesta ympäristön suojeluun.

Valtio ja kunnat päätöksenteko- ja hallintokoneistona sekä oikeuslaitos laativat lakeja, asetuksia, sääntöjä ja budjetteja ja samalla valvovat niiden noudattamista. Julkinen valttahan voi kansan valtuutuksella ja tietyissä taloudellisissa rajoissa säädellä tuotantoa ja muuta talouselämää ja keventää näin ympäristöön kohdistuvia paineita sekä velvoittaa korjaamaan ja korvaamaan aiheutuneita vaurioita.⁵¹⁴ *Tiedonantajan* kritiikki viittaa siihen, että hallitus julkisen vallankäyttäjänä ei toimivaltuuksistaan huolimatta ollut kohdistanut riittävästi voimavaroja ympäristön suojeluun.

Sanomalehtien raporteissa nostettiin esille myös Itämeren suojelusopimus. Koska karilleajo oli tapahtunut Suomen vesialueella, Itämeren suojelusopimus velvoitti Suomen isäntämaana johtamaan öljyntorjuntaa.⁵¹⁵ Sopimuksen velvoittamina suomalaiset viranomaiset olivatkin lähettäneet välittömästi tiedot onnettomuudesta suoraan Leningradin meripelastuskeskukselle ja Helsinki-komissiolle.⁵¹⁶ Suomella ja muilla Pohjoismailla oli ollut jo vuodesta 1971 lähtien voimassa avunantosopimus öljytuhojen sattuessa. Neuvostoliitto oli kuitenkin ollut sivussa konkreettisista öljyntorjuntaa koskevasta yhteistyöstä.⁵¹⁷

⁵¹² Torjuntavalmiuteen on satsattava lisää (pääkirjoitus). *Tiedonantaja* 13.2.1987.

⁵¹³ Valtioneuvosto. Hallituksen tiedot ja kokoonpano. 63. Sorsa IV, 6.5.1983–30.4.1987. < <https://valtioneuvosto.fi/tietoa/historiaa/hallitukset-ja-ministerit/raportti/-/r/ml/63>. > [Haettu 16.10.2019]

⁵¹⁴ Suhonen 1994, 21–22.

⁵¹⁵ Öljyntorjunta toivottoman hidasta Porvoon edustalla. *HS* 12.2.1987; Hylje yrittää kerätä öljyä jääsohjosta. *Tiedonantaja* 10.2.1987.

⁵¹⁶ Sanoma nr 1793 from rcc Helsinki to rcc Leningrad/ utc 12 30 /7.2, 1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto; Detaining of the mt *Antonio Gramsci*. National board of navigation, Kotka district no 12/22/470/87/9.2.1987. *Antonio Gramscin* asiakirjat, Liikenneviraston arkisto.

⁵¹⁷ Lahtonen 2004, 119, 271.

Vuoden 1979 onnettomuudesta poiketen Neuvostoliitto reagoi nopeasti Porvoon edustan öljypäästöön tarjoamalla suomalaisten avuksi öljyntorjunta-alusta. Neuvostoliiton nopean reagoinnin taustalla saattoi hyvinkin olla vuonna 1985 maan johtoon valitun Mihail Gorbatshovin aloittama avoimuuspolitiikka,⁵¹⁸ *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden opetukset ja erityisesti vuonna 1980 voimaan tullut Itämeren suojelusopimus. Avuntarjous ylitti uutiskynnyksen. Lehtijutuissa kerrottiin neuvostoliittolaisen öljyntorjunta-alus *Yasnijn* olevan valmiina lähtemään Ventspilsin satama-alueelta Porvoon edustalle.⁵¹⁹ Unto Lahtosen mukaan ympäristöministeriössä oli päätetty kuitenkin vielä pohtia Neuvostoliitosta tullutta tarjousta. Suomen ympäristökeskuksen tarkastaja Jouko Pirttijärven mukaan kysymys oli rahasta ja siitä, olisiko avuksi tarjotulla aluksella mahdollisesti ollut kykyä kerätä öljyä jäiden seasta. Silloisen sopimustulkinnan mukaan, jos Suomi olisi pyytänyt apua omille aluevesille, niin Suomi olisi joutunut korvaamaan avunantajalle aiheutuneet kustannukset. Jos Neuvostoliitto olisi tullut Itämeren suojelusopimuksen nojalla ja vapaaehtoisesti, niin he olisivat joutuneet maksamaan torjuntatöistä aiheutuneet omat kustannuksensa.⁵²⁰

Suomessa pyrittiin toistaiseksi tulemaan toimeen omin voimin. Sanomalehtien haastatteluissa öljyntorjunnasta vastaavat viranomaiset valoivat heti yleistä uskoa kuusivuotta aikaisemmin valmistuneen öljyntorjuntaan tarkoitetun *Hylje*-aluksen mahdollisuuden ainakin jossain määrin selvitä vaikeasta öljynsiivouksesta. Öljynkeräämiseen suunniteltu vuonna 1981 valmistunut alus oli konkreettinen osoitus silloisesta yleisen ympäristötietoisuuden lisääntymisestä päätöksentekijöiden keskuudessa. Öljyntorjunta-asiantuntija Kalervo Jolman mukaan öljyntorjuntamateriaaleista historiallisesti merkittävin parannus oli, kun *Hylje* valmistui.⁵²¹ Alushankinnalla haettiin myös synergiaa siinä, että kyseistä kalustoa voi käyttää myös muihin tarkoituksiin kuin öljyntorjuntaan, esimerkiksi puolustusvoimien tarpeisiin.⁵²²

Porvoon edustan torjuntatyön välittömän käynnistämisen ensimmäisen harmin yhtenä uutisoijana oli *Helsingin Sanomat*. Lehti raportoi sen tosiasian, että *Hylje* oli onnettomuuden jälkeisenä päivänä vielä Naantalissa ja sen odotettiin saapuvan haveripaikalle niin pian kuin mahdollista.⁵²³ *Hyljettä* odotellessa media arvosteli taas kerran viranomaisia ja osittain myös heidän asennettaan öljyvahinkoa ja

⁵¹⁸ Bradley 1999, 111.

⁵¹⁹ Neuvostoliitto tarjosi apua. *Tiedonantaja* 10.2.1987. Jäätä pestään lohkariekkallaan. *TS* 12.2.1987.

⁵²⁰ Tekijä haastatteli Tarkastaja Jouko Pirttijärveä SYKE:ssä 24.3.2010.

⁵²¹ Jolma 2002, 24–25.

⁵²² *Antonio Gramscin* öljyvuoto suurimpia rannikko vesilläämme. *HS* 8.2.1987; Torjunta-alus paikalle Naantalista. *TS* 8.2.1987; ks. lisää Lahtonen 2004, 119.

⁵²³ *Antonio Gramsci* odottaa siirtoa. Naantalista tullut *Hylje* aloittaa vaikea öljyntorjuntatyön Porvoon edustalla. *HS* 8.2.1987.

öljyntorjuntaa kohtaan. Viranomaisten outoa asennetta ilmensi median silmissä sekin, kun Porvoon alueen palopäälliköt huokaisivat helpotuksesta tuulen painaessa raakaöljyn heidän vastuualueensa ulkopuolelle sisäsaaristosta ulkomerelle ympäristöministeriön vastuulle. Media piti riemua outona, koska oli kyse kaikkien merellisten viranomaisten yhteisestä ongelmasta. Ympäristöministeriö puolestaan paheksui valtionvarainministeriön nuukuutta, mikä näkyi sen silmissä kaluston ja henkilöstön puutteena. Muun muassa *Helsingin Sanomat* kysyikin,

[e]ikö Nesteen jalostamolla ja sen verorahoista hyötyvällä kunnalla pitäisi olla yhteistä öljyntorjuntakalustoa edes yhden Hylkeen verran? Se todistaisi ainakin, että vahingon mahdollisuuteen suhtaudutaan vakavasti.⁵²⁴

Myös *Kansan Uutiset* hämmästeli sitä, että öljyntorjunta viivästyivät vuorokausia. Lehti vetosi Itämeren suojelusopimukseen, jonka mukaan torjunta-alueksen tulisi ehtiä kuudessa tunnissa merelle ja saapua saastealueelle 12 tunnin kuluessa onnettomuudesta. Lehti antoi oman selityksensä viivästyneeseen torjuntatyöhön. *Hylkeen* kotisatama oli Turun Pansiossa, josta alus ei omin voimin päässyt lähtemään vaikean jäätilanteen takia, vaan se jouduttiin hinaamaan aina Porvoon edustalle asti. Kesken hinausmatkan vartiolaiva *Turvan* hinausvajeri vielä kaikeksi hyväksi katkesi ja sotkeutui *Hylkeen* potkureihin Utön eteläpuolella. Hinauksessa aiheutunut vaurio saatiin kunnostettua Hangossa parissa päivässä, minkä jälkeen *Hylje* jatkoi matkaansa jäämurtaja *Hansen* hinauksessa kohti Porvoota, jonne hinaussaattue saapui lähes kolme vuorokautta *Antonio Gramscin* karilleajon jälkeen.⁵²⁵

Kansan Uutiset myös ihmetteli, miksi taas öljyntorjuntakalusto petti ja miksi Suomella oli käytössään vain yksi ulkomerellä öljynkeräämiseen soveltuva alus, vaikka öljyntorjunnasta vastaavat viranomaiset olivat luvanneet parantaa Suomen öljyntorjuntakykyä *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden jälkeen. *Kansan Uutiset* oli myös vakuuttunut siitä, että torjuntatöiden aloittaminen ei olisi myöhästynyt niin merkittäväällä tavalla, jos öljynkeräämiseen soveltuvia aluksia olisi ollut enemmän kuin yksi. Lisäksi lehti vetosi taas kerran siihen, että torjuntatöiden aloittamisen viivästyminen ei johtunut pelkästään kalusto-ongelmasta, vaan myös siitä, että valtionvarainministeriö ei ollut myöntänyt ympäristöministeriölle sen anomia varoja ympärivuorokautiseen päivystykseen.⁵²⁶ Unto Lahtosen mukaan öljyntorjuntatyöstä vastaavat viranomaiset olivat vaatineet valtakunnallista ympärivuorokautista päivystysjärjestelmää jo *Palvan* vuoden 1969 ja uudelleen *Antonio*

⁵²⁴ Miksi *Gramsci* otti riskin? (pääkirjoitus). *HS* 10.2.1987.

⁵²⁵ Onnettomuus olisi ”saanut” sattua vasta ensi vuonna. Öljyntorjunta viivästyivät yli kaksi vuorokautta. *KU* 10.2.1987; ks. lisää taustaan Lahtonen 2004, 273.

⁵²⁶ Öljyntorjunta viivästyivät yli kaksi vuorokautta. *KU* 10.2.1987.

Gramscin vuoden 1979 onnettomuuksien jälkeen. Päivystysjärjestelmän puuttuessa öljyntorjunnasta vastaavat viranomaiset joutuivat jälkimmäisenkin *Antonio Gramscin* onnettomuuden aikoihin työskentelemään vapaa-ajallaan ja korvauksetta. Virkavastuun velvoittavuus ei sinänsä katsonut, oliko viranomainen vapaalla vai lomalla. Virkavastuusta ja tehtävien hoitamisesta ei voinut kieltäytyä tilanteen niin vaatiessa.⁵²⁷

Median jutuihin eri toimijat toivat esille omat näkemyksensä siitä, miksi öljyvahinkojen varalle tarkoitettua päivystysjärjestelmää ei ollut vielä käytössä. Päivystysjärjestelmän puuttumista suomen *Turun Sanomat* kotimaan uutisten sivuillaan. Lehden haastattelema teknisten keskusjärjestön STTK:n julkisen sektorin järjestön edustaja piti valtiovarainministeriötä ja viime kädessä palkkaministeri Pekka Vennamo syyppäänä ympäristöonnettomuuksien varallaolojärjestelmän puuttumiseen. Samassa jutussa haastateltu etujärjestön pääsihteeri Esa Swanljung kritisoi sitä, että valtioneuvoston vaatimuksesta huolimatta valtionvarainministeriö oli halunnut hidastella ja siirtää päätöksentekoa päivystysjärjestelmästä aina vain tuonnemmaksi. Swanljung epäili ministeriön nihkeyden johtuneen osin siitä, että ministeriötä kohtaan ei sen historian olemassaolon aikana kohdistettu riittävästi julkista painetta päivystysongelman ratkaisemiseksi. *Antonio Gramscin* tapauksessakin varallaolojärjestelmä olisi mahdollistanut pikaisemman paikalle pääsyn ja riittävän nopeat toimenpideratkaisut. Vahingot olisi voitu minimoida jo alkuvaiheessaan sytyttämällä öljy palamaan, turveimeytyksellä tai kemikaalien avulla. Myös vesi- ja ympäristöhallinnon teknisten toimialojen puheenjohtaja Tauno Pihlajamaa katsoi varallaolojärjestelmän puuttumisen yksinkertaisena syynä olevan rahan puutteen. *Turun Sanomat* kiteytti jutun lopuksi koko ongelman asettamalla varallaolojärjestelmästä aiheutuvat päivystyskustannukset ja ympäristön saastumisesta aiheutuvat taloudelliset menetykset rinnakkain ja totesi, että kokonaisuuden kannalta ei ollut mitään merkitystä, minkä työtai virkaehtosopimuksen perusteella varallaolijoille korvaukset maksettaisiin. Kaikissa tapauksissa palkkakustannukset olisivat mitättömiä verrattuna yhdenkin öljyvahingon aiheuttamiin kustannuksiin. Parinkin tunnin viivytys saattoi aiheuttaa useiden miljoonien markkojen vahingon.⁵²⁸

Sekä Merenkulkuhallituksen virkamiesten että vuodesta 1983 alkaen myös ympäristöministeriön virkamiesten vaatimukset päivystysjärjestelmän rahoittamiseksi olivat heidän mukaansa jatkuvasti kaatuneet valtionvarainministeriön kitsauteen myöntää rahoitusta. Syy päivystysjärjestelmän puuttumiseen tuskin sentään oli kiinni rahaministerin saituudesta. Kysymyksessä saattoi paremminkin olla valtio-

⁵²⁷ Lahtonen 2004, 303.

⁵²⁸ STTK-J syyttää Pekka Vennamo. Ministeriö jarruttanut varallaolojärjestelmää. *TS* 12.3.1987; ks. Öljyntorjunta viivästyi yli kaksi vuorokautta. *KU* 10.2.1987; ks. Ympäristöministeriö tehostaa tiedottamista. *HS* 11.2.1987.

opin professori Matti Wibergia tulkiten monipuolueparlamentarismien synnyttämä pakoilukulttuuri, jossa ympäristöministeriön mielestä sen hyvät esitykset olivat aina kaatuneet pahan valtiovarainministeriön vastustukseen.⁵²⁹ Joka tapauksessa ympäristöministeriö sai itsenäisenä ministeriönä vuosittain valtion budjetista varoja tehtäviensä täyttämiseen. Jos myönnettyistä varoista ei ollut osoittaa varoja päivystysjärjestelmän rakentamiseen ja ylläpitämiseen, niin syntyy helposti kuva, että valtakunnallinen päivystysjärjestelmä ei ollutkaan ympäristöministeriön sisäisessä tärkeysjärjestyksessä merkittävä ongelma.

Vilkkaan julkisen keskustelun keskellä hallitus vihdoinkin ja viimein lupautui kustantamaan kauan kaivatun varallaolojärjestelmän.⁵³⁰ Poliittisten toimijoiden myönteisyys poistaa öljyntorjuntajärjestelmää pitkään haitannut ongelma voidaan selittää ainakin kolmella tekijällä: akuutilla öljykatastrofilla, joka edisti ympäristönsuojelua, lähestyvillä eduskuntavaaleilla maaliskuussa sekä aktiivisella medialla, joka osin sensaatiohakuisesti nosti yleiseen tietoisuuteen öljyntorjunnassa vuosikausia ilmenneet puutteet. Media lisäsi yleistä ympäristötietoisuutta ja samalla se loi julkista painetta poliitikkoja ja virkamiehiä kohtaan, jotta ympäristöasiat tulisivat jatkossa osaksi julkista päätöksentekoa. Tuskin yksikään poliitikko olisi oman poliittisen uransa takia uskaltanut pitää *Antonio Gramscin* öljyvahinkoa vain sattumana ja julkisen sanan paisuttamana onnettomuutena, johon ei olisi ollut tarvetta kiinnittää erityistä huomiota. Hallituksen kannanoton mukaan varallaolosta sekä vahinkotapauksissa tehtävästä lisä- ja ylityökorvauksista päätettiin sopia erikseen.⁵³¹

Hyvän asian tiimoilta rahasta tuli taas kerran kiistaa. Kuten *Turun Sanomat* kertoi, varallaolojärjestelmän perustaminen ei ollutkaan aivan mutkatonta, koska päivystysvuorosta maksettavista korvauksista ammattiyhdistys sai heti aikaan työmarkkinariidan. Riita käy ilmi *Turun Sanomien* jutussa, jossa haastateltavana ollut vesi- ja ympäristöhallinnon rakennusmestareita edustavan ammattiyhdistyksen puheenjohtaja Jarmo Lehtonen kertoi heidän yhdistyksensä valmistautuvan pitkään riitelyyn

⁵²⁹ Ks. tästä Wiberg 2005, 169.

⁵³⁰ Öljyntorjunnan varallaolojärjestelmä. Ympäristöministeriön muistio 3/26.2.1987. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

⁵³¹ Öljyntorjunta jatkuu maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987.

valtion kanssa korvausten suuruudesta ja maksuperusteista.⁵³² Riitelystä huolimatta varallaolojärjestelmä käynnistyi jo samana vuonna 1987.⁵³³

Perustelut päivystysjärjestelmän ylläpitämiseen olivat hyvinkin oikeutettuja torjuntatöiden aloittamiseksi mahdollisimman nopeasti. Mutta, olisiko ympärivuorokautinen päivystysjärjestelmä nopeuttanut Porvoon edustan karilleajosta kertovan onnettomuustiedon levittämistä? Pelkästään tiedonvälitystä koskien niin ilmeisesti ei olisi ollut, sillä haveria koskeva informaatio välittyi viranomaisjärjestelmän sisällä ja julkisuuteen niin nopeasti kuin se nyt käytännössä oli mahdollista. Tiedonkulun nopeus perustui siihen, että karilleajo tapahtui lähellä Suomen rannikkoa Emäsalon luotsiaseman läheisyydessä ja alukselle juuri ennen karilleajoa ehtineiden suomalaisten luotsien välityksellä. Öljyonnettomuuden sattuessa aavalla merellä tai Suomen merellisten naapureiden alueella tapahtumien kulusta saatuun tietoon ilman päivystysjärjestelmää on liittynyt viivettä, kuten *Antonio Gramscin* ensimmäinen karilleajo vuonna 1979 osoitti.⁵³⁴ Silloin öljysaasteesta saatiin faktatietoa vasta lähes kuu-kauden kuluttua karilleajon jälkeen ja sekin tuli muilta tahoilta kuin öljyntorjunnasta vastaavilta kotimaisilta viranomaisilta. Neuvostoviranomaisilta ei saatu tietoa onnettomuudesta edes silloin.

Ihmetystä varsinkin vasemmistolehdistössä herättivät myös julkisuudessa esiintyneet lausunnot, joiden mukaan ympäristöministeriön öljyntorjunnasta vastaavat viranomaiset olivat saaneet tiedon öljypäästöistä ensin television kautta ja vasta televisiosta tulleen uutisen jälkeen torjunta-alus *Hylje* oli käsketty onnettomuuspaikalle. Ympäristöministeriön ylitarkastaja Olli Pahkala kommentoi *Kansan Uutisten* voimakasta kritiikkiä toteamalla, että onnettomuus sattui väärään vuodenaikaan. Joka tapauksessa öljyntorjuntaan oli hänen mukaansa valmistumassa parhaillaan kaksi uutta alusta.⁵³⁵ Merkittävä parannus tulisi tapahtumaan, kun Rauman Hollmingin telakalla valmistuisi uusi öljyntorjunta-alus *Halli* maalisi–huhtikuussa 1987. Pahkala pohdiskelikin lisäksi sitä, että Itämeren suojelusopimusta laadittaessa ei ilmeisestikään ollut ajateltu

⁵³² Öljyntorjunta jatkuu maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987; Hallitus päätti jatkaa öljynkeruuta. Hallitus vaatii lähinnä selvityksiä *HS* 28.2.1987.

⁵³³ Öljyntorjunta jatkuu maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987. Vesi- ja ympäristöhallituksen ja Suomen ympäristökeskuksen öljyvahinko- ja erityistilannepäivystyksen kirjaamia tapahtumia on ollut 28.8.1987 alkaen vuoden 2015 loppuun mennessä yhteensä 3676 tapausta. Varallaolojärjestelmä todisti itse oman tarpeellisuutensa. Ympäristövahinkopäivystys. < http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Vesi/Oljy_ja_kemikaalivahinkojen_torjunta/Ymparistovahinkopäivystys >. [12.7.2016]; ks. Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa. Torjunnan järjestäminen, johtaminen ja viestintä. Ympäristöministeriön raportteja 26/2011. Ympäristöministeriö 2011.

⁵³⁴ Lahtonen 2004, 303.

⁵³⁵ Vaikka öljyntorjunnan kalustopulasta puhuttu vuosia: ”Onnettomuus tuli liian aikaisin”. *KU* 10.2.1987.

jouduttavan öljyntorjuntatöihin jäisellä merellä.⁵³⁶ Pahkalan pohdinnan sisältö on selvästikin suunnattu Helsinki-komissiolle, joka oli määritellyt yhtäläisiä vaatimuksia Itämeren rantavaltioiden öljyntorjuntakyvyille vuodeajasta riippumatta.

Kannanottoja öljyvahinkoon

Öljyntorjunnan valtakunnallisena vastuuviranomaisena oli ympäristöministeriö. Suomen ensimmäinen ympäristöministeri oli Matti Ahde, joka piti ministeriönsä perustamista yhtenä tärkeimmistä edellisen eduskunnan tekemistä uudistuksista. Varsinainen ministeriö aloitti toimintansa kesäkuussa 1983. Sen mukanaan tuomat esitykset ja toiminta olivat olleet vuoden 1987 päättyneen vaalikauden tärkeimpiä puheenaiheita. Ennen ministeriön perustamista Suomen ympäristöhallinto oli kuulunut monen eri ministeriön toimialaan. Ympäristöasioihin osoitetusta varoista kamppailivat kuitenkin enimmäkseen poliittisesti tasavahvuiset sosiaalidemokraattien hallitsema kauppa- ja teollisuusministeriö sekä keskustapuolueen hallussa oleva maa- ja metsätalousministeriö.⁵³⁷ Perustettu ympäristöministeriö oli selvä osoitus poliittisten päätöksentekijöiden ympäristötietoisuuden kasvusta.

Ympäristön hoidon menettelytavoista oli kuitenkin erilaisia käsityksiä ensimmäisen sosiaalidemokraattisen ympäristöministerin Matti Ahteen ja muiden puolueiden edustajien kanssa, mikä käy hyvin ilmi *Turun Sanomissa* maaliskuun alussa olleesta haastattelusta. Haastattelun sisältö voidaan ainakin osittain selittää vaalienaluskeskusteluksi. Etusivulla oleva otsikko ”*Ahde naulaa Kepun häpeäpaaluun ympäristöasioissa*” kertoo haastattelun perusteella tehdyn jutun ydinsisällön. Ahteen mukaan keskustapuolueella oli maailman vanhoillisimmat asenteet ympäristöasioissa. Haastattelussa Ahde väittää, että Suomi olisi ympäristöasioissa vielä kehitysmaa, jos ympäristöasioissa olisi Kepulle annettu periksi neljä vuotta sitten. Keskustapuolue oli tuolloin vastustanut viimeiseen asti ympäristöministeriön perustamista, vaikka siihen mennessä 80 maassa ympäristöasiat oli keskitetty yhdelle ministeriölle, niin kuin YK:n ensimmäinen ympäristökonferenssi Tukholmassa vuonna 1972 oli suosittanut. Myös valtakunnanpolitiikan alkutaivaltaan astelevat Vihreät saivat kritiikkiä. Ahteen mukaan vihreiltä ei ollut tullut ministeriöön ainuttakaan esitystä tai aloitetta, vaan he olivat olleet ympäristöasioiden ratkaisuisissa aloitteettomia nöyrystelijöitä. Vihreiden toiminnassa oli ollut kuitenkin myönteistä se, että puolue oli tukenut ympäristöministeriön tekemiä esityksiä. Silloinen keskustapuolueen varapuheenjohtaja Martti Pura

⁵³⁶ Itämeren suojelusopimus ei toteudu. Öljyntorjuntavalmius jääoloissa onneton. *TS* 10.2.1987; ks. Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus. Finlex 12/1980. < http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1980/19800012/19800012_2 >. [21.5.2016]

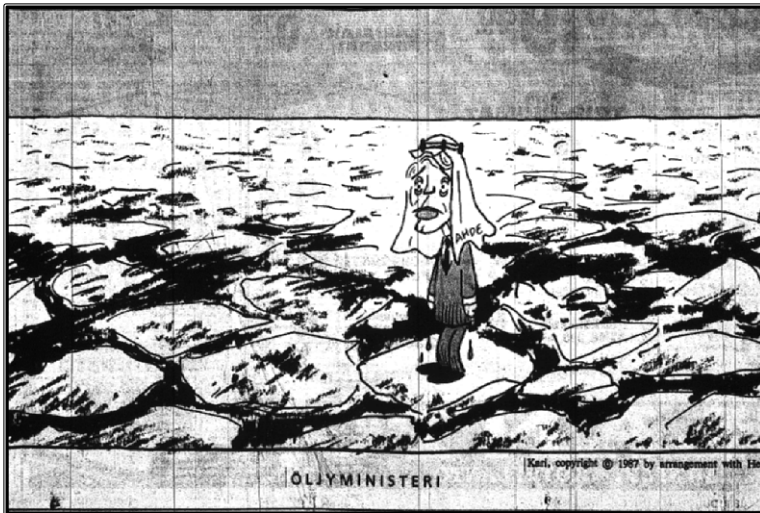
⁵³⁷ Hannus 1983, 151–155; Haila & Jokinen 2001, 33–34.

vastaa samassa jutussa Ahteelle. Puran mukaan sosiaalidemokraatit pyrkivät syytöksillään vain peittämään epäonnistumisiaan ympäristöasioiden hoidossa. Hänen mukaansa silläkin hetkellä Ahde yritti kääntää katset pois olennaisista ympäristöongelmista kuten puutteellisesta varautumisesta öljyonnettomuuksien torjuntaan.⁵³⁸

Ministeriöiden ja puolueiden nokitellessa toisiaan erilaisista linjauksista ja resurssien oikeasta kohdentamisesta Ahde kuitenkin samaan aikaan tunnusti tosiasiat:

Näissä talvisissa olosuhteissa vahingontorjunnassa ei onnistuta, vaikka olisimme saaneet hallitukselta pyytämämme sata miljoonaa markkaa. Öljylautta ei pysy väylällä, vaan kulkeutuu useimmiten matalikoille, joilla on vaikea liikkua millä tahansa kalustolla.⁵³⁹

Kritisoidessaan muita poliittisia puolueita ympäristöasioiden hoitamisessa Ahde joutui puolestaan itse *Helsingin Sanomien* pilakuvapiirtäjän Kari Suomalaisen hampaiisiin. Kari oli aloittanut piirrosten tekemisen *Helsingin Sanomissa* jo vuonna 1950. Hänen poliittisaiheiset pilapiirroksensa tunnettiin koko maassa, ja hänen karikatyyrinsä herättivät myös kansainvälistä huomiota. Karin piirrosten vaikutus näkyikin myöhemmin muidenkin sanomalehtiipiirtäjien töissä.⁵⁴⁰



Kuva 13. Ympäristöministeri Ahde öljyisellä jäälautalla.⁵⁴¹

⁵³⁸ Ahde naulaa Kepun häpeäpaaluun ympäristöasioissa *TS* 8.3.1987.

⁵³⁹ Ahde naulaa Kepun häpeäpaaluun ympäristöasioissa *TS* 8.3.1987.

⁵⁴⁰ Salminen 1988, 265.

⁵⁴¹ Pilapiirros *HS* 11.2.1987; ks. myös Sinivaara 2011, 74.

Helsingin Sanomien viesti Kari Suomalaisen tulkitsemana oli monellakin tapaa puhutteleva. Siinä ”öljyministeri” Ahde, seisoessaan voimattomana öljyisten jäälauttojen ja mustuneen veden ympäröimänä, symboloi valtiiovallan ja samalla viranomaisien avuttomuutta keskellä öljykatastrofia. Ympärillä ei näy ensimmäistäkään toimijaa, joka olisi tekemässä edes jotain öljysaasteen torjumiseksi. Oman koomisen sävyn antaa Ahteen arabipäähine, koska se kertoo virheellisesti, mistäpäin tuolloin suurin osa Suomeen tuotu öljy oli peräisin.⁵⁴² Osovampi päähine Ahteen päässä olisi ollut punatähdellä varustettu venäläinen myssy.

Turun Sanomat ihmetteli myös hallituksen ympäristöasioiden hoitoa pääkirjoituksessaan 27.2.1987. Pääkirjoituksen mukaan Suomen valtuuskunta oli todennut Helsingissä samana vuonna 24.2.–27.2. pidetyssä kahdeksannessa Itämeren suojelukomission kokouksessa, että öljyvahinkojen ennaltaehkäisyä erityisesti jääoloissa oli parannettava ja torjuntamenetelmiä kiirehdittävä. Suomen Itämeren suojelukonferenssin edustajien valtuuskunnan raportti vaati aiheellisestikin ryhtiliikettä öljyvahinkojen torjuntaan. Sen silmissä energiaa oli vuosien saatossa tuhlatu liikaa Itämeren suojelijoiden seminaareissa ja huipputapaamisissa, joissa oli hoettu aiemmin annettuja sitoumuksia. Suomen valtuuskunnan toteamus osoitti *Turun Sanomien* tulkinnan mukaan, että joko kokoukseen osallistuneiden virkamiesten eväät olivat olleet vähissä tai heidän asenteensa olivat olleet jäykkiä, sillä samat johtopäätökset oli tehty viimeksi jo keväällä 1979, kun *Antonio Gramscin* öljy ajelehti ensimmäisen kerran pitkin Itämeren.⁵⁴³ Vuoden 1979 onnettomuuden jälkeen oli vaadittu monia parannuksia öljyntorjuntaan, mutta kovin vähän konkreettista oli saatu aikaiseksi. Vuonna 1986 Neuvostoliitossa pidetyssä Itämeren rantavaltioiden öljyntorjunta-asiantuntijoiden kokouksessa oli todettu, että vielääkään ei ollut kehitetty sellaista öljyntorjuntamenetelmää, jota olisi voitu käyttää jääolosuhteissa. *Antonio Gramscin* öljypäästö vuonna 1987 osoitti kiusallisella tavalla, kuinka käytännön teot olivat jääneet vain puheiden tasolle, energiaa oli *Turun Sanomia* tulkiten tuhlatu vuodesta 1969 lähtien vain seminaareihin ja työryhmiin.⁵⁴⁴

Kritiikkiin oli aihettakin. Itämeren suojelukomission 24.2.–27.2.1987 pidetyn kokouksenjulkilausumien sisällössä ei ollut juurikaan uutta, vaan samat esitykset annettiin talvimerenkulun turvallisuuden parantamiseksi ja jääoloissa tapahtuvan öljyntorjunnan kehittämiseksi kuin oli tehty jo vuonna 1979. *Turun Sanomat* totesikin pääkirjoituksessaan oikeutetusti kokousedustajien eväiden olleen vähissä tai sitten heidän asenteensa olivat jäykkiä, kun kerran Itämeren rantavaltioiden öljyn-

⁵⁴² Ks. Kuisma 1997, 555; Visuri 2006, 249.

⁵⁴³ Vähät eväät (pääkirjoitus). *TS* 27.2.1987.

⁵⁴⁴ Vähät eväät. (pääkirjoitus) *TS* 27.2.1987; Itämeren suojelukomissio. Torjuntakokemukset on hyödynnettävä. *TS* 28.2.1987; Öljyntorjunta jatkuu maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987.

torjuntakyvyn puutteet olivat samoja kuin kahdeksan vuotta aiemmin. Jonkinlainen ympäristöherätys kokousedustajissa kuitenkin oli tapahtunut, koska julkilausumassaan komissio tervehti tyydytyksellä Suomen viranomaisia siitä, että Suomi oli ottanut esille aiempina vuosina kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa jääoloissa tapahtuneet öljyonnettomuudet.⁵⁴⁵

Itämeren suojelukomission kokouksen käsittelyaiheet kiinnostivat myös *Tiedonantajaa*. Itämeren saastekuorman pienentäminen, radioaktiivisten aineiden määrän tarkkailu Itämeressä sekä kemiallisten aineiden ja öljyn merikuljetusten turvallisuuden lisääminen olivat lehden mukaan tärkeitä toimenpiteitä Itämeren hyväksi. Lehti piti Itämeren komissiota myönteisenä esimerkkinä kansainvälisestä yhteistyöstä ympäristönsuojelun alalla. Työssä oli päästy hyvään alkuun, mutta Itämeren suojelemiseksi tarvittiin lehden näkemyksen mukaan vielä paljon käytännön toimia kaikilta rantavaltioilta, kuten *Antonio Gramscin* onnettomuus ja heikko öljyntorjuntakapasiteetti osoittivat. *Tiedonantaja* painotti yhteistyön aikaansaamisen perustana ideologiansa mukaisesti Suomen ja Neuvostoliiton välisiä ystävällisiä suhteita, joiden nojalla Itämeren suojelu oli voitu laajentaa kaikkia rantavaltioita koskevaksi yhteistyöksi. Neuvostoliiton tavoin *Tiedonantaja* myös pyrki vähättelemään öljyvahingon suuruutta ja haitallisuutta meriympäristölle. Muu suomalainen media oli *Tiedonantajan* mukaan liioitellut öljyvahinkoa ja jättänyt kertomatta Neuvostoliiton saavutuksista ympäristönsuojelun hyväksi.⁵⁴⁶

Oikeisto- tai porvarillisen lehdistön painopiste oli viranomaiskriitikissä, neuvostokritiikin ollessa laimeaa, joskaan ei silloinkaan millään tavoin syylistävää. Viranomaiskriitikki jatkoi pitkää linjaa, jossa vastakkain oli median tieto- ja tiedotustarpeet ja jossa viranomaiset noudattivat vallitsevan tavan mukaisesti vastahankaista asennettaan tiedotusvälineitä kohtaan. Viranomaisten oletus siitä, että tiedotusvälineille riitti viralliset selvitykset ja selostukset tapahtumista ei toteutunut. Media haki juttujensa mausteiksi näkökulmia haastatteleamalla eri henkilöitä, jotka mielikuviansa mukaan lausuivat näkemyksensä viranomaisten toiminnasta öljyongelman ratkaisemiseksi. Nämä julkisuuteen lausutut mielipiteet olivat usein viranomaisten näkemyksen mukaan sensaatiohakuksia ja viranomaisten toimia vähätteleviä. Kyseinen viestinnällinen asetelma aiheutti sen, että median ja viranomaisten välillä vallitsi näkemys ero tiedonjakamisesta ja sen sisällöstä.

Vasemmistolehdistä *Kansan Uutiset* ja *Tiedonantaja* suolsi yhtä auliista viranomaiskriittikettä ja väheksyi hallituksen toimia öljyntorjuntakapasiteetin lisäämiseksi.

⁵⁴⁵ Vähät eväät. *TS* 27.2.1987; Itämeren suojelukomissio. Torjuntakokemukset on hyödynnettävä. *TS* 28.2.1987.

⁵⁴⁶ Kemikaalikuljetukset esillä Itämeren suojelukomissiossa. *Tiedonantaja* 25.2.1987; Rakentavia johtopäätöksiä tuhoisasta onnettomuudesta. Tshernobyl 26.4.1986. *Tiedonantaja* 26.4.1987.

Niiden kritiikki kohdistui Suomeen ja suomalaisiin, jolloin samalla voitiin vaimentaa äänet Neuvostoliittoa kohtaan tai ohjata kritiikki Neuvostoliitosta pois päin tapahtuipa maailmalla sitten mitä tahansa. Median kritiikistä huolimatta viranomaisten rooli öljyvahingon torjumisessa oli joka tapauksessa ohittamaton. Öljypäästön osalta meriluonto oli öljyntorjulle ongelmista huolimatta joka hetki keskeinen objekti, kun he tekivät kaikkensa minimoidakseen luonnolle aiheutuvat vahingot kala- ja lintukannoille sekä luontoarvoille.

Öljyntorjunnan alkuvaiheen kritiikin ohessa uutisoinnissa jää kaipaamaan analyysia esimerkiksi öljykatastrofien syntymisen taustalla olevista tekijöistä kuten yhteiskuntien kehityksen riippuvuudesta fossiilisesta energiasta. Öljyn poliittisia ulottuvuuksia tutkinut Francisco Parra on todennut, että raakaöljyllä ja sen jalostustuotteilla energian lähteenä on ollut valtava merkitys moderneille teollisuusyhteiskunnille. Halpa öljy on mahdollistanut teollisen ekspansioon, väestönkasvuun sekä elintason nousuun. Teollistuminen ja energian tuotannossa siirtyminen fossiilisiin polttoaineisiin lisäsivät myös asteittain ympäristön saastumista. Öljyntuotannon lähtiessä voimakkaaseen kasvuun kiinnitettiin 1900-luvun alussa paljon enemmän huomiota raakaöljystä saatavaan taloudelliseen hyötyyn kuin öljyn aiheuttamiin mahdollisiin ympäristöongelmiin.⁵⁴⁷ Öljy nähtiin olevan välttämätön energian lähde yhteiskunnan ja ihmisen hyvinvoinnin ylläpitämisessä ja parantamisessa. Mitään pohdintaa tällaisista kysymyksistä ei lehdistön palstoilla vuonna 1987 ollut. *Antonio Gramscin* onnettomuuden uutisointi rajoittui pitkälti konkreettisten tapahtumien kuvaamiseen ja kertaamiseen, ei niiden taustoittamiseen.

3.5 Ponnistelut meriluonnon ennallistamiseksi

Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi

Karilleajon uutisoinnissa alkoi uusi vaihe, kun media raportoi konkreettisista öljynsiivoamistoimenpiteistä. Suurta toivoa langetettiin öljyntorjunta-alue *Hylkeen* kykyyn selvittää vaikeasta tehtävästä. Vaikeusastetta kuvaa median jatkuvasti käyttämä teosana ”yrittää”.⁵⁴⁸ *Helsingin Sanomat* raportoi 11.2. sivun kokoisessa uutisartikkelissaan, miten heti haveripaikalle saavuttuaan öljyntorjunta-alue *Hylje* aloitti epätoivoiselta tuntuvan öljynkeruun Porvoon kasuunin⁵⁴⁹ luona Kalbådagrundin länsi-

⁵⁴⁷ Parra 2005, 6–8.

⁵⁴⁸ Sanomalehdistön ohella: Uutiset ja sää 3.7.2.1987. Yle arkisto 1VH-21950; Uutiset ja sää 1.8.2.1987. Yle arkisto 1C6-020039; TV-nytt 2.9.2.1987 Yle arkisto 1DB-079300; Uutiset ja sää 3.9.2.1987. Yle arkisto 1DB-079300; Veckans Plus 9.2.1987. Yle arkisto 1DB-261408 D.

⁵⁴⁹ Kasuuni tarkoittaa majakkaa.

ja eteläpuolella kansainvälisellä merialueella. Jutun tiedot perustuivat torjuntatöitä johtavan ylitarkastaja Sandelinin haastattelussa antamiin lausuntoihin. Sandelin kuvasi työtä äärimmäisen vaikeaksi. Jäinen sohjo jouduttiin ensin sulattamaan *Hylkeen* lämmitettävissä tankeissa ja vasta sen jälkeen siitä voitiin erottaa öljy. Onnettomuusalueelle oli muodostunut myös uutta jäätä, joka kiinteytti jääsohjon. Sandelin arvioi puhdistustyön kestävän viikkoja.⁵⁵⁰

Lehtijutun kuvituksessa näkyy konkreettista öljytorjuntatyötä tekevien henkilöiden epätoivoinen musta työmaa. Mustan työmaan kuva edustaa kuvajournalismia, jonka synty on ajoitettu 1920-luvulle ja synnyinseuduiksi USA ja Saksa. Kuvajournalismi on uutisten kertomista kuvin joko tekstin kanssa tai ilman sitä. Kuvilla tavoitellaan kerrontatehon maksimointia. Suomessa kuvajournalismi sai kunnolla jalansijaa 1940-luvulla, jolloin tapahtui mekaanisen kuvakaivertimen maihinnousu.⁵⁵¹ Ympäristöviestintää tutkineiden Jari Lyytimäen ja Marika Palosaaren mukaan viime vuosisadan alkupuolella sanomalehdet olivat tekstipainotteisia, niukasti jos lainkaan kuvitettuja. Vähitellen kuvituksen käyttö lisääntyi ja nykyään valokuvat voivat täyttää valtaosan lehtien pinta-alasta. Kuvien käytön lisääntyminen sanomalehdistössä ja runsaasti kuvitettujen aikakauslehtien lukumäärän kasvu ovat lisänneet kuvien kysyntää ja tekniikan kehitys niiden tarjontaa. Merkittävimmin visuaalisen viestinnän asemaa vahvisti 1900-luvulla kuitenkin television yleistyminen. Sanomalehtien kuvallistuminen eli visualisoituminen oli *Antonio Gramscin* öljypäästöjen aikaan jo arkipäivää. Kuvia käytetään, koska niiden avulla voidaan välittää mielikuvia, kiteyttää tapahtumia ja tiivistää informaatiota tehokkaammin kuin pelkän kirjoitetun tekstin avulla.⁵⁵² Saman asian toteaa ruotsalainen journalisti Erik Fichtelius. Hänen mukaansa uutisen yhteydessä oleva lehtikuva on nykyään kaikki kaikessa. Lehtikuva nostaa uutisen kuin uutisen näkyvälle jalustalle.⁵⁵³ Kuvat tekevät uutisen todeksi antamalla vaikutelman siitä, että jutun tekijä on todella ollut paikan päällä näkemässä ja kokemassa tapahtunutta. Valokuva on ikään kuin puolueeton todistaja, joka esittää asiat sellaisena kuin ne ovat.⁵⁵⁴

⁵⁵⁰ Öljystä talteen vasta kuusi tonnia. *HS* 11.2.1987.

⁵⁵¹ Okkonen 1986, 269, 279.

⁵⁵² Lyytimäki & Palosaari 2004, 44.

⁵⁵³ Fichtelius 2015, 54.

⁵⁵⁴ Lyytimäki 2006, 180.



Kuva 14. Öljyntorjunta-alus Hylje öljyisellä merellä vuonna 1987.⁵⁵⁵

Helsingin Sanomat käytti kuvaa ja karttaa tekstin tukena juuri tällä tavalla tuomaan esiin ja korostamaan ison yhteiskunnallisesti merkittävän ympäristöuutisen viestiä. Näiden yhteisvaikutuksesta syntyi todellisuusefekti, joka konkretisoi lukijalle mustan, lohduttoman työmaan. Kuvateksti ja kartta olivat tiivis tietopaketti, joka kertoi mistä kuvan pysähtynyt tilanne oli lähtöisin, mitä kuvassa oleva alus tekee ja miten öljyosaaste on liikkunut karilleajon jälkeen suhteessa karilleajo- paikkaan.

Turun Sanomien iso helmikuun uutisartikkeli kuvien kera raportoi myös alkuvaiheen torjuntatöiden vaikeudesta. Näiden juttujen ohella artikkelitekstistä on erotettu huomiota herättävällä tavalla kehyksillä varustettu ylitarkastaja Olli Pahlkan puhelinhaastattelu. Haastattelun sisältö viittaa siihen, että haastateltavalla on ollut huonoja kokemuksia toimittajista, jotka ovat olleet usein vain rauhanhäiritsijöitä tai Pahlkala on ollut tehtäviinsä niin uppoutunut tai väsynyt, että hän ei ole innostunut jakamaan ongelmaa muiden ihmeteltäväksi. Haastattelija ehkä hieman ivallisestikin kritisoi vastuuviranomaisen lyhytsanaisia vastauksia tehtyihin kysymyksiin.

⁵⁵⁵ Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi. *HS* 10.2.1987.

Molempien kiusaantuminen käy ilmi haastattelusta, joka on otsikoitu ”*Huokauksia ja murinaa*”:

Kysymys: Ylitarkastaja Olli Pahkala, mitä kuuluu öljyntorjuntarintamalle?

- Huonoa.
(Pitkä, mieteliäs tauko.)
- Hylje keskeytti toimintansa tänä aamuna.
(Tauko.)
- Idän ja kaakon suuntainen tuuli ahtoi jäitä, Hylje ei ole mitenkään jäävahvistettu. Sitä hinannut satamajäänsärkijä kävi karilla.
(Tauko, väsynyttä murinaa.)
- Hylje on nyt Nesteen laiturissa Sköldvikissä.
(Tauko.)
- Odottelemme jäiden vahvistumista, jäät ovat tänään liikkuneet aluevesirajan suuntaisesti.

Kysymys: Miten suhtaudutte meressä olevan öljyn polttamiseen?

- (Pitkä tauko.)
- Onhan siitä alustavasti keskusteltu. Polttaminen saattaa vahingoittaa merta enemmän kuin raakaöljy sinänsä.
(Tauko.)
- Polttamisesta voi tulla öljyä myrkyllisempiä pikiyhdisteitä.
(Tauko)
- Ei tässä paljon ole näkymiä.

Toimittaja: Kiitos – kuulemiin.⁵⁵⁶

Puhelinhaastattelusta ilmenee kummankin osapuolen ymmärtämättömyys toistensa tilasta. Haastattelija oli kyselijänä lukijansa asialla ja yritti ilmeisestikin heti saada seuraavan päivän lehtijuttuun ajan tasalla olevan tilanneselostuksen ja viranomaisten selkeät toimintasuunnitelmat. Toimittajan aktiivisuutta voidaan ymmärtää journalistisia tutkineen Mark Neuzilin yksinkertaisella havainnolla, että uutisoinnin kilpajuoksussa vain ani harva journalisti on kiinnostunut vanhoista tiedoista ja että mikään muu ei satuta toimittajaa enemmän kuin se, että hänen juttunsa mollataan

⁵⁵⁶ Neuvostoliitosta toinenkin alus. Kaakkoistuuli keskeytti torjunnan. Huokauksia ja murinaa. *TS* 12.2.1987. (Tekstin editointi tekijän)

vanhaksi uutiseksi.⁵⁵⁷ Olli Pahkala puolestaan oletti medialle riittävän viranomaisten eri tiedotustilaisuuksissa yhteisesti kaikille tarkoitettujen tilannekatsaukset sekä niiden pohjalta laaditut tiedotteet. Pahkala ei varmaankaan tahallaan vastailut niin kuin vastaili, vaan hän noudatti viranomaisten silloista yleistä käytäntöä: tietoja välitetään kansalaisille vasta silloin, kun oli jotakin uutta ja varmaa tietoa kerrottavana. Viranomaisilla ja medialla oli selvä näkemysero siitä, mitä kansalaisten tuli tietää öljykatastrofista ja viranomaisten toimista. Näkemyseroa voidaan selittää kriisiviestintää ja journalismin etikkaa tutkineen Pentti Raittilan sanoin:

Kansalaisille katastrofin käsittely mediassa ei ole vain tiedonvälitystapahtuma niin kuin se on viranomaisille, vaan kansalaisille katastrofin käsittely on myös kollektiivinen rituaali eli miten tiedottamisessa otetaan huomioon ihmisten tunteita, mielialoja, onnettomuuden terveydellisiä, taloudellisia sekä psykologisia vaikutuksia.⁵⁵⁸

Juttujen teksteistä käy ilmi, kuinka viranomaisten medialle annetut useat tiedotteet eivät kuitenkaan olleet riittäviä, vaan median arvosteleva kritiikki, sormella osoittaminen viranomaisia kohtaan, säilyi kaiken aikaa ikään kuin viranomaisilla olisi pitänyt olla takataskussaan jokin ”hokkuspokkus” -tempu, jolla öljy olisi saatu hetkessä siivottua jäiseltä mereltä. Toisaalta median kritiikki oli ymmärrettävää, koska Suomen öljyntorjuntakyvyssä oli merkittäviä puutteita, joita ei lupauksista huolimatta ollut korjattu. Media julkisti öljyntorjunnassa ilmenneet puutteet yhä uudelleen. Puutteiden julkistamisen yhteydessä oli myös selvä vaatimus niiden korjaamiseen.

Media ei *Hylkeen* lisäksi käsitellyt Suomen öljyntorjuntaan tarkoitettua materiaalin määrää, laatua eikä niissä mahdollisesti tapahtunutta kehitystä. Vaitonaisuus viitanee siihen, että mekaaninen öljyntorjunta ja siinä käytettävät laitteet järjestelmiseen eivät olleet toimittajien tai toimitusten tiedossa tai öljyntorjunta oli kaiken kaikkiaan niin vierasta, että siitä ei yksinkertaisesti osattu kirjoittaa. Median tuolloisesta hiljaiselosta huolimatta öljyntorjuntamateriaalin tasossa tapahtui paranemista. Unto Lahtosen mukaan ennen *Palvan* onnettomuutta Suomen poliittiset päättäjät eivät kiinnittäneet juurikaan huomiota mahdollisiin öljyonnettomuuksiin. Vasta *Palvan* ja *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden jälkeen poliittisten päättäjien silmät alkoivat aueta.⁵⁵⁹ Öljyvahinkojen torjuntaan kohdistettiin vähitellen lisääntyvässä määrin resursseja. Kalervo Jolman mukaan avomerikäyttöön tarkoitettun

⁵⁵⁷ Neuzil 2008, xv.

⁵⁵⁸ Raittila 1996, 12–13; ”Mitään vaaraa ei ole olemassa”. Tshernobyl 30 vuotta. Ilari Tapio. *TS Ekstra* 23.4.2016.

⁵⁵⁹ Lahtonen 2004, 127, 150.

öljyntorjunta-alus *Hylkeen* lisäksi vuoteen 1987 mennessä viranomaiset saivat käyttöönsä kahdeksan Oili-tyyppin öljyntorjuntavenettä, neljä työvenettä ja 12 Uisko-luokan alusta sekä avomerellä että saaristossa öljyn leviämisen estämiseen tarkoitettua puomikalustoa. Lisäksi viranomaiset odottivat vuonna 1985 tilatun uuden öljyntorjunta-alus *Hallin* valmistumisesta kevättalvella 1987.⁵⁶⁰

Suomen ja Ruotsin öljyntorjuntavalmiutta oli pidetty yllä vuosittaisilla yhteistointaharjoituksilla. Itämeren suojelun kannalta ongelma oli siihen asti ollut Neuvostoliiton osallistumattomuus yhteisiin harjoituksiin. *Antonio Gramscin* toisen onnettomuuden jälkeen Neuvostoliitto muutti aikaisempaa käytäntöään. Leningradin meripelastuskeskus oli Suomesta saadun karilleajoa koskevan tiedon jälkeen hyvin aktiivinen tarjoamaan suomalaisille apua. *Turun Sanomat* raportoikin maaliskuun puolivälissä *Hylkeen* avuksi kansainväliselle merialueelle tulleista kahdesta neuvostoliittolaisesta öljyn siivoamiseen tarkoitettusta aluksesta.⁵⁶¹ *Professor Gorunov* oli 110 metriä pitkä ruoppaaja. Laivassa oli runsaasti lastiruumatilaa, mikä mahdollisti öljyisten jäälohkareiden noston alukseen. Ongelmana aluksella oli suuri syväys, 6,5 metriä. Toinen neuvostoliittolainen alus oli nimeltään *Yasny*. Laiva oli 80 metriä pitkä ja syväykseltään 4,5 metriä.⁵⁶² Alueella olleiden torjunta-alusten suuri syväys ei mahdollistanut niiden käyttöä väylien ulkopuolella matalissa vesissä eli juuri siellä missä öljylautat sijaitsivat. Laivojen syväyksistä aiheutuneeseen ongelmaan oli kiinnittänyt huomiota myös ympäristöministeri Ahde vähän aikaisemmin *Turun Sanomien* haastattelussa maaliskuun alussa.⁵⁶³

Mediatietojen mukaan omien uusien öljyntorjuntalaitteiden laadun ja määrän täydentämiseksi Suomen julkishallinto etsi koko kevään aikana soveltuvaa öljyntorjunta materiaalia sieltä, mistä sitä oli ylipäättään saatavissa.⁵⁶⁴ Vain viisi päivää onnettomuuden jälkeen öljyntorjuntaviranomaiset ympäristöministeri Ahteen johdolla esittelivät medialle järjestetyssä tiedotustilaisuudessa norjalaiselta laitevalmistajalta hankittavaa öljynkeräämislaitetta. Norjalaiset olivat saaneet laitteen käytöstä hyviä kokemuksia Frigg-öljykentän valmiusharjoituksissa. *Helsingin Sanomat* raportoi kalustohankinnasta näyttävästi, mistä on luettavissa kasvava hyväksyntä viranomaisten yrityksille parantaa öljyntorjunnan materiaalista kykyä. Jutussa uudesta laitteesta kerrotaan seuraavasti:

⁵⁶⁰ Jolma 2002, 24–25; vrt. Antraigue 2008, 42.

⁵⁶¹ Neuvostoliitosta toinenkin alus. Kaakkoistuuli keskeytti torjunnan. *TS* 12.2.1987.

⁵⁶² *Gramscin* öljynkeräily seisahduksissa. Jäät pitävät Söderskärin rannat toistaiseksi puhtaina. *HS* 15.2.1987.

⁵⁶³ Ahde nauuraa Kepun häpeäpaaluun ympäristöasioissa *TS* 8.3.1987.

⁵⁶⁴ Öljynkeruuseen laite Norjasta. *TS* 11.2.1987; Uutiset ja sää 10.2.1987. Yle arkisto IDB-079351/3.

Norjasta Suomeen ostettu Fox Tail -öljynkeräyslaite on suurikokoinen ketunhännän näköinen karvalankakerääjä, joka norjalaisten kokemuksen perusteella soveltuu öljyn keräämiseen myös jäiden seasta.[...] Vaikeuksia kuitenkin tulee, jos öljy pääsee jäätymään möykyiksi.[...] Laitteessa on noin 15 metrin pituisia ja eripaksuisia muovisia tartuntanauhoja, joihin öljy kiinnittyy. Laite muistuttaa partasutia tai köysiluutaa, joilla ennen puhdistettiin muun muassa voimistelusalien lattioita.⁵⁶⁵



Kuva 15. "Ketunhätä". Laitevalmistajan Foxtail-mainos.⁵⁶⁶

Median uutisten perusteella "ketunhätä" näytti olevan taivaanlahja öljyntorjujille, jotka olivat edistyneet huonosti torjuntatyössään vaikeissa meriolosuhteissa. Ketunhäntiä hankittiin Suomeen kaikkiaan kuusi kappaletta ja ne maksoivat yhteensä 1.1 miljoonaa markkaa.⁵⁶⁷ Taivaanlahjaa "ketunhännästä" ei kuitenkaan tullut. *Helsingin Sanomat* raportoi muutaman päivän kuluttua ympäristöministeriöstä tulleen

⁵⁶⁵ Uusi öljynkerääjä Helsinkiin torstaina. Norjalaiset saaneet "ketunhännästään" hyviä kokemuksia. *HS* 11.2.1987.

⁵⁶⁶ Antonio Gramscin kansio, SYKE arkisto.

⁵⁶⁷ Lahtonen 2004, 279.

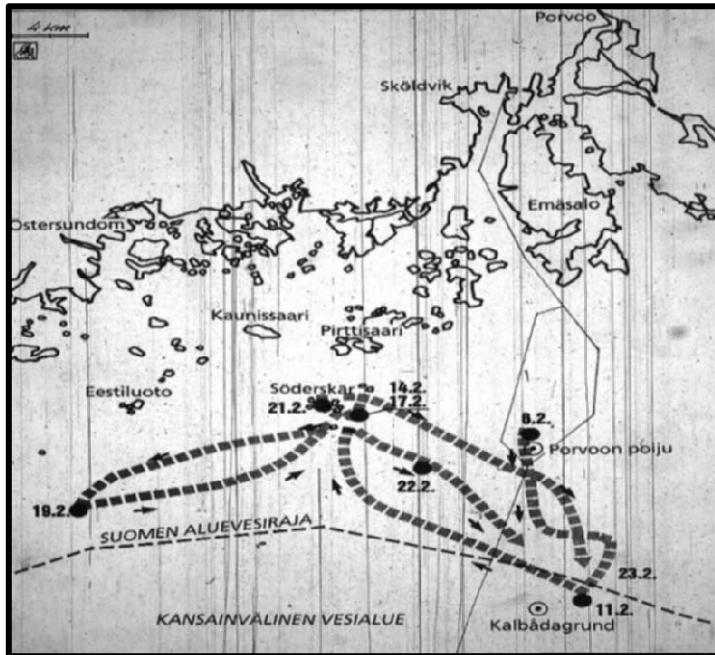
tiedon, jonka mukaan Fox Tail -laitteelle ei ollut öljy- ja jääkentässä löytynyt siihen mennessä sopivaa ja tarpeeksi laajaa jäistä vapaana olevaa puhdistusaluetta. Eikä vahinkoalueelta myöskään löytynyt riittävän paksua öljykerrosta, jotta öljy olisi tarttunut kunnolla kerääjän karvalankoihin.⁵⁶⁸

Ei riittänyt, että torjuntatoimia haittasivat jäät. *Helsingin Sanomat* kertoi kolmi-
sen viikkoa karilleajon jälkeen, kuinka myös kova tuuli oli estänyt puhdistustoimet. Siten öljyntorjuntaolosuhteet merellä olivat helmi–maaliskuun vaihteessa todella vaikeat. Sanomalehdtekään eivät voineet muuta kuin tunnustaa ja tunnistaa tosiasiat. Öljyntorjuntamateriaalivalmiuden parantumisesta huolimatta torjuntatyöt keskeytyivät tuon tuostakin Söderskärin majakan eteläpuolella vaikean jäätilanteen ja kovan tuulen takia. Kolmeen osaan jakautunut öljylautta makasi yhä lähellä majakkaa ympäröiviä lintusaaria. Positiivista oli ainoastaan se, että jäät estivät toistaiseksi rantojen saastumisen.⁵⁶⁹

Onnettomuusalueella käyneiden toimittajien asenne viranomaisia kohtaan alkoi vähitellen muuttua. Piikittelyn sijaan toimittajat alkoivat ymmärtää ja myös myöntää öljy-
saasteen aiheuttamat todelliset ongelmat. *Helsingin Sanomissa* 24.2. julkaistusta kartasta lukijalle välittyy yhdessä jutun tekstin kanssa, miten tuulen kuljettamat öljylautat piinasivat viranomaisia ja saariston asukkaita. Lehden kuvallinen viestintä oli tuskin sattumanvaraista. Viestijän tavoite kuvalla on selvästikin kiinnittää lukijan huomio öljyntorjunnan vaikeuteen. Tällaisilla kuvilla oli todennäköisesti myös vaikutusta kansalaisten ja päättäjien ympäristöasenteisiin.

⁵⁶⁸ Neuvostoalus seuraa. Viisi tonnia *Antonio Gramscin* öljyä talteen. *Kansan Uutiset* 11.2.1987; *Hylje* aloitti öljynkeruun erittäin hankalissa olosuhteissa. *HS* 19.2.1987.

⁵⁶⁹ *Hylje* aloitti öljynkeruun erittäin hankalissa olosuhteissa. *HS* 19.2.1987; Kaakkoistuuli keskeytti torjunnan. *TS* 13.2.1987; Neuvostoalus seuraa. Viisi tonnia *Antonio Gramscin* öljyä talteen. *Kansan Uutiset* 11.2.1987.



Kuva 16. Öljylautan kulkureitti Suomenlahdella helmikuussa 1987.⁵⁷⁰

Helmikuun lopulla vaikeudet vain kasaantuivat, kun öljy levisi jatkuvasti laajemmalle jäiden liikkussa. Lopulta vapaata öljyä ei enää ollut, ja jäihin sitoutunut öljy oli levinnyt kilometrien pituisiin rikkoutuneen ja ahtautuneen jään täyttämiin railoihin. Etelä-Suomessa helmikuun lopulla alkanut useamman viikon kestänyt poikkeuksellisen kylmä sää miinus 20 ja 30 asteen välillä ei antanut öljyntorjunta-aluksille toimintamahdollisuuksia. Kovan pakkasen takia kerästyöt lopetettiin valtioneuvoston päätöksellä tarkoituksittomina. Öljynkeruuta päätettiin kuitenkin jatkaa Suomenlahdella kaikkina niinä aikoina, jolloin se jääolot huomioon ottaen oli turvallista ja muutoinkin perusteltua. Kun kerääminen keskeytettiin 27.2.1987, merestä oli saatu poistettua vajaan kolmen viikon aikana viranomaisten arvion mukaan kaikkiaan noin 83 tonnia öljyä noin 570 tonnin kokonaisuudesta. Öljynkeräämisen saldo oli jäänyt vaatimattomaksi.⁵⁷¹

Suomen hallitus käsitteli helmikuun lopulla ympäristöministeriön esityksen pohjalta Antonio Gramscin öljypäästön senhetkistä tilaa ja ympäristöministeriön tulevia torjuntasuunnitelmia suhteessa säätilan muutoksiin. Media välitti hallituksen tiedonannon julkisuuteen. Tv- uutisten lisäksi *Turun Sanomat* ja *Helsingin Sanomat*

⁵⁷⁰ *Hylje* aloitti öljynkeruun erittäin hankalissa oloissa. *HS* 24.2.1987.

⁵⁷¹ Öljyä vain vähän talteen *TS* 15.5.1987; vrt. Nissinen 2000, 24.

kertoivat hallituksen lupautuneen jatkamaan torjuntatöitä aina, kun se vain oli mahdollista kustannuksista riippumatta. Maksumiehen roolin lisäksi hallitus asetti työryhmän selvittämään Suomeen ja Suomesta liikennöivien tankkialusten rakenteisiin liittyviä muutostarpeita. Esille tulivat jälleen kerran kaksoispohja- ja kaksoiskylki-vaatimukset sekä selvitys siitä, mitä erityisvaatimuksia talviolosuhteet aiheuttivat alusten rakenteisiin ja miehistön koulutustasoon.⁵⁷²

Helsingin Sanomat nosti tällä kertaa esille erityisesti laivojen miehistön pätevyyden. Lehti antoi palstatilaa Suomen Laivanpäällystöliiton valiokunnan edustajille. Valiokunnan mukaan olisi harkittava myös linjaluotsien käyttöä Sköldvikin ja Ventspilsin välisessä meriliikenteessä samalla tavoin kuin Suomen ja Ruotsin välisessä matkustaja-autolauttaliikenteessä. Lisäksi valiokunta esitti vaatimuksen, että ulkomaisilta aluksilta pitäisi edellyttää vastaavat miehitysmääräykset kuin suomalaisilta aluksilta eli päällikön lisäksi aluksella olisi oltava kolme perämiestä. Suomen satamiin ei saisi myöskään päästää aluksia, jotka eivät täytä Itämeren talviliikenteen edellyttämiä vähimmäisvaatimuksia miehityksen, rakenteen tai varustuksen osalta.⁵⁷³ *Helsingin Sanomat* toi vahvasti esille toistamiseen eri toimijoiden näkemykset ja vaatimukset poliittisille päätöksentekijöille. Lehden silmissä meriturvallisuutta ja öljyntorjuntakykyä ei kuitenkaan voitu parantaa vain selontekoja tekemällä, vaan konkreettisilla käytännön toimilla. Lehtijutussa viitattiin siihen, että kauppa- ja teollisuusministeriö oli tehnyt samansisältöisen selvitystyön jo *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden jälkeen vuonna 1980. Tämän hallituksen teettämän selvityksen lopputuloksella ei ollut ilmeisestikään mitään ohjausvaikutusta käytännön toimenpiteisiin, koska samat asiat otettiin uudelleen työryhmän käsiteltäväksi vuonna 1987. Uuden selvitystyön valmistuttua hallitus lupautui taas kerran ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin. Käytännössä hallituksen mahdolliset toimenpiteet olivat esitykset kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMO:lle ja Itämeren suojelukomissiolle sekä tarvittavat omat kansalliset toimenpiteet. Myönteistä hallituksen toimille oli joka tapauksessa se, että Suomi sai avointa tukea myös Pohjoismaiden ministerineuvostolta.⁵⁷⁴ Mediassa esitetyt vaatimukset olivat oikeutettuja, mutta niiden

⁵⁷² Öljyntorjunta jatkuu maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987; Hallitus päätti jatkaa öljynkeruuta; Hallitus vaatii lähinnä selvityksiä. *HS* 28.2.1987.

⁵⁷³ *Gramscin* öljyntorjunta siirtyi vesi- ja ympäristöhallitukselle. Laivanpäällystöön lisää huomiota. *HS* 3.3.1987.

⁵⁷⁴ TV-nytt 25.2.1987. Yle arkisto 1VH-22081/2; TV-nytt 26.2.1987. Yle arkisto 1VH-22134/2; Uutiset ja sää 26.2.1987. Yle arkisto 1VH-22134/3; Uutiset ja sää 27.2.1987. Yle arkisto 1VH-22136/3; Uutiset ja sää 12.3.1987. Yle arkisto 1VH-022453/3; A-studion raportti: Öljyiset piinaviikot 15.3.1987. Yle arkisto 1VH-001444: Öljyntorjunta jatkuu maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987; Hallitus päätti jatkaa öljynkeruuta; Hallitus vaatii lähinnä selvityksiä. *HS* 28.2.1987.

täytäntöönpanoon vaikuttivat kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön laadinnan vaikeus sekä vapaan merenkäytön loukkaamattomuuden periaate.

Hallituksen helmi- maaliskuun vaihteen öljyntorjuntaa koskevan tiedonannon jälkeen uutisissa raportoitiin kansainväliselle merialueelle tulleiden neuvostoalusten ja niiden kanssa yhteistyötä tekevän *Hylkeen* torjuntatoimista. Juttujen mukaan *Hylje* ja neuvostoliittolainen *Professor Gorunov* yrittivät sinnikkäästi aina, kun se vain oli mahdollista kerätä jäistä avautuneilta paikoilta öljyä niin paljon kuin alusten keräilyjärjestelmät kykenivät.⁵⁷⁵ Suomalaisten ja neuvostoliittolaisten yhteistyöstä maaliskuun alussa raportoi myös neuvostoliittolainen sanomalehti *Leningradskaja Pravda*. Lehden uutisotsikko kertoi neuvostoliittolaisten ja suomalaisten yhteisen öljyntorjuntaoperaation pelastaneen myrskyisissä olosuhteissa Suomenlahden saastumisen. Artikkelissa kerrotaan ylevin sanakääntein öljyntorjuinten toiminnasta:

Pelastajien pääkäsky – täyttä vauhtia epätavallisesti toimien vaikeimpaan tehtävään pelastamaan hätään joutuneita – toteutui kaikessa laajuudessaan epätavallisen kolme viikkoa kestäneen operaation aikana Suomenlahdella.[...] Baltian merilaivaston tutkintaryhmän päällikön G.I. Volobyjevin kertomus onnettomuuden jälkeisistä öljyntorjuntatoimista kuvasi hyvin neuvostoliittolaisten ja suomalaisten merimiesten korkeaa ammattitaitoa sekä tiivistä yhteistyötä.[...] Toimintakokemusta öljysaasteista jääolosuhteissa ei vielä ollut kertynyt. Erityisiä öljynkerääjiä, joita olisi ollut neuvostoliittolaisella meripelastusalus *Jasnylla*, ei voitu menestyksellisesti jääoloissa käyttää. Ainutlaatuinen ratkaisu ongelmaan löytyi uudelta Baltian laivaston alukselta *Professor Gorjunovilta* ja suomalaiselta pelastusalukselta *Hylkeeltä*, jotka oli varustettu öljyisten jäälohkareiden nostamiseen tarkoitetulla kauhakuormaajalla. [...] Kolme viikkoa kestäneiden ponnistelujen tuloksena pääosa mereen joutuneesta öljystä saatiin kerättyä G.I. Volobyjevin mukaan.[...] Asiantuntijoiden mielestä jään alle jäänyt öljy ei ollut suuri ympäristöuhka. Loppuosa öljystä saataisiin kerättyä keväällä jääpeitteen sulamisen myötä. Neuvostoliittolaisen Baltian pelastuspalvelun johtaja ilmaisi kiitollisuutensa suomalaisille merimiehille tiivistä ja tehokkaasta yhteistoiminnasta.⁵⁷⁶

⁵⁷⁵ Öljyntorjuntatyöt jouduttiin jälleen keskeyttämään. *HS* 25.2.1987; Öljyntorjuntaa yritetään taas. *HS* 26.2.1987; Öljyntorjunta taas kerran keskeytyksiin. *HS* 27.2.1987.

⁵⁷⁶ Viime hetkellä. Katastrofi peruuntui. Neuvostoliittolaisten ja suomalaisten öljyntorjunta-alusten laivasto esti myrskyolosuhteissa Suomenlahden saastumisen. *Leningradskaja Pravdan* lehtileike 4.3.1987. (Alkuperäistekstin suomennos ekonomi Jaana Niinikorpi 2015.). *Antonio Gramscian* koskevat asiakirjat, UM oik. os., UM arkisto.

Leningradskaja Pravdan toimittaja A.K. Varsoinin artikkeli korosti nimenomaan liturgisesti suomalais-neuvostoliittolaista yhteistyötä, jonka taustalla oli nähtävissä yhteisiä poliittisia motiiveja, kun eri yhteiskuntajärjestelmiä edustavat valtiot kykenivät ylläpitämään ympäristönsuojeluun keskinäisen luottamuksen ja hyvien naapurussuhteiden ansiosta. Varsoinin juttu on selvästikin kohdistettu Leningradin alueella asuville paikallisille ihmisille. Viestin sanoma oli selvä: Öljystä ei aiheutunut haittaa meriympäristölle onnistuneiden torjuntatoimien ansiosta. Suomalaisilla oli kuitenkin eri käsitys yhteisesti tehtyjen toimenpiteiden vaikuttavuudesta jäisellä merialueella kuten *Helsingin Sanomissa* olevat jutut *Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi ja Öljyntorjunta taas kerran keskeytyksiin* kertoivat.⁵⁷⁷

Suomen ulkomailla olevien lähetystöjen tehtävänä on seurata myös kohdemaan lehdistön kirjoittelua. *Antonio Gramscin* öljyvahinkoja koskevia neuvostoliittolaisia lehtikirjoituksia oli ulkoministeriön arkistossa molemmista tapauksista vain yksi. Tämä ei tietenkään aukottomasti todista, etteikö lehdistä olisi voinut olla juttuja, joita ulkoministeriö ei vain syystä tai toisesta noteerannut. Näyttää kuitenkin siltä, että Neuvostoliiton poliittiset tahot eivät pitäneet *Antonio Gramscin* öljysaastetta merkittävänä ympäristöongelmana, jota olisi ollut tarpeen käsitellä julkisuudessa. *Sovetskaja Rossijassa* tosin käsiteltiin 15.4. vuonna 1979 yhdessä artikkelissa Ventspilsin edustan öljyonnettomuutta, mutta siinäkin Tassin poliittisen tarkkailijan Je. Babenkonin vastaisku oli ensisijaisesti suunnattu ruotsalaisen lehdistön neuvostovastaiseen kirjoitteluun ei itse öljypäästöön.⁵⁷⁸ Merellinen ympäristötietoisuus oli Neuvostoliitossa kaukana siitä, millaiseksi se oli kehittynyt Suomen ja Ruotsin kaltaisissa läntisissä demokratioissa.

Porvoon eteläpuolella leviävä ympäristöongelma oli todella niin vaikea, että viranomaiset joutuivat etsimään jo olemassa olevien laitteiden lisäksi uusia innovatiivisia keksintöjä sen ratkaisemiseksi. *Helsingin Sanomat* raportoi maaliskuun lopulla uudesta keruulaitteesta, joka oli nimenomaan tarkoitettu toimimaan jääoloissa. Torjuntalaitteisto oli rakennettu loviisalaisella konepajalla kuudessa viikossa. Noin miljoonan markan arvoinen kärkikappale oli miltei kymmenen vuoden kehittelyn tulos. *Helsingin Sanomien* haastatteleva konepajan toimitusjohtaja kertoi yrityksen saaneen keksinnölleen patentin kaikissa niissä maissa, joiden vesialueella esiintyi jäätä.⁵⁷⁹ Lory Oy:n kehittämää keräilylaitetta kokeiltiin tositoimissa huhtikuussa Kalbådgrundin majakan pohjoispuolella. Öljy oli kuitenkin niin tiukasti kiinni

⁵⁷⁷ Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi. *HS* 10.2.1987; Öljyntorjunta taas kerran keskeytyksiin. *HS* 27.2.1987.

⁵⁷⁸ Neuvostoliittolaisesta tankkialuksesta vuotaneen öljyn torjuntatoimenpiteet Itämerellä. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat. Muistio n:o 88, 2.4.1979. UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto

⁵⁷⁹ Jääolojen öljynkerääjä valmis lähtemään merelle. Laite toimii parhaiten suojaäässä. *HS* 27.3.1987.

jäissä, ettei öljyä saatu kerättyä kuin pieni määrä. Öljyn keräämisen toivottomuutta talviolosuhteissa kuvasi *Helsingin Sanomien* toimittaja Kari Kiuru. Kiurun haastattelemat öljyntorjuntaan osallistuneet henkilöt totesivat masentuneina: ”... kuukausia kestäneen torjuntatyön aikana olivat tyytyväisiä vain öljyntorjuntalaitteiden kauppiaat ja töihin osallistuneiden hinaajien omistajat, joiden kassaan rahaa oli virrannut kiitettävällä tavalla”.⁵⁸⁰ Tosiasia kuitenkin oli, että jääolosuhteissa toimivaa öljyntorjuntalaitteistoja ei ollut missään päin maailmaa.

Suomalaiset viranomaiset eivät kuitenkaan antaneet periksi, vaan pyrkivät kaikkiin keinoin löytämään edes välttävästi toimivaa laitteistoa. Viranomaisten ponnisteluista huolimatta media nosti kansalaisten tavoin perustellusti esille kysymyksen, ei niinkään enää syyttäen vaan paremminkin ihmetellen, miksi laitekokeiluja piti tehdä juuri akuutin ongelman yhteydessä, kun siihen olisi ollut aikaa kahdeksan vuotta *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden jälkeen. Eikä sekään ollut ensimmäinen öljyturma Suomen aluevesillä.⁵⁸¹ Median esittämään kysymykseen laitekokeilujen ajankohdasta ei löydy vastausta median jutuista eikä viranomaisten asiakirjoista. Selitys löytyy ilmeisesti siitä, että suuria öljypäästöjä ei uskottu yleensäkään syntyvän, koska merialueella oli ollut onnettomuuksien suhteen varsin seesteistä usean vuoden ajan.⁵⁸²

Voimavarojen keskittämisestä yhteisoperaatioon

Media alkoi vähitellen ensivaiheen viranomaiskritiikin jälkeen uutisoida jopa myötätuntoisesti siitä, miten öljyntorjujat valmistautuivat keräämään vapaasti liikkuvaa ja kelluvaa öljysaastetta avovedestä ja saarten rannoilta. Sanomalehdet kertoivat, miten esimerkiksi Helsingin palolaitos harjoitteli kaksipäiväisessä harjoituksessaan torjuntatoimien johtamista, kaluston käyttöä ja yhteistoimintaa Porvoon, Loviisan ja Tammisaaren palolaitosten kanssa.⁵⁸³ Toimittaja Anna Savonius puolestaan raportoi TV-Nyttille Helsingin Palolaitoksen ja Helsingin Urheil- ja Ulkoiluviraston valmistautumisesta öljyntorjuntaan. Harjoitusalueeksi oli valittu Kaunissaari. Suomen-

⁵⁸⁰ Jääolojen öljynkerääjä valmis lähtemään merelle. Laite toimii parhaiten suoja-alueella. *HS* 27.3.1987.

⁵⁸¹ Osa *Gramscin* öljystä karannut keräilijöiltä. Uusi harjauslaite onnistunut mutta lapiota ja sankoakin vielä tarvitaan. *HS* 6.4.1987; Ensin pälisteltiin sitten, opeteltiin. *HS* 24.5.1987.; Öljyntorjunta jatkuu maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987; Kaakkoistuuli keskeytti torjunnan. *TS* 13.2.1987; Neuvostoalus seuraa. Viisi tonnia *Antonio Gramscin* öljyä talteen. *KU* 11.2.1987.

⁵⁸² Haila & Jokinen 2001, 33–34; Lyytimäki 2006, 171–175.

⁵⁸³ *Gramscin* öljyntorjuntaa harjoitellaan. *HS* 12.4.1987; *Gramscin* öljyä löydettiin jo Helsingin läheltä. *HS* 13.4.1987; Öljyä pitäisi päästä torjumaan. *KU* 13.4.1987; Öljyntorjunta ja vapaaehtoiset (pääkirjoitus). *KU* 14.4.1987; Öljyntorjuntaan varauduttu etelärannikolla. *Tiedonantaja* 16.4.1987.

kielisissä uutislähetysissä raportoitiin samasta harjoituksesta. Uutisaiheen kiinnostavuutta asiantuntijahaastattelujen lisäksi lisäsi helikopterista välitetty kuva öljyiseltä vahinkoalueelta. Uutislähetysissä haastateltu Helsingin palopäällikkö Rainer Alho oli huolissaan siitä mahdollisuudesta, että öljy rantautuisi Helsingin edustalle. Uhkaa vastaan voitiin Alhon mukaan varautua parhaiten järjestämällä eri osapuolten kanssa yhteisharjoituksia.⁵⁸⁴

Juha-Pekka Hirven laatiman raportin mukaan toukokuun alkuun mennessä Sköldvikin satamaan oli koottu mittava määrä torjuntakalustoa ja kaluston käsitteelyyn osallistuvaa henkilöstöä. Suomen toimintavalmius oli alueella tuolloin korkeimmillaan. Aivan kuten vuonna 1979, nytkin vuonna 1987 tuuli siirteli tahtonsa mukaisesti öljylauttaa, tällä kertaa edestakaisin Suomenlahdella kansainvälisellä merialueella ja Neuvostoliiton aluevesirajan tuntumassa. Huhtikuun lopussa *Antonio Gramscista* kaksi kuukautta aikaisemmin karannut öljy jämähti tiukasti Neuvostoliiton aluevesille.⁵⁸⁵ *Helsingin Sanomat* uutisoi uudesta tilanteesta ikään kuin harmitellen sitä, että tuulet pitivät öljyn Neuvostoliiton aluevesillä juuri nyt, kun uutta tekniikkaa ja olemassa olevaa kalustoa olisi ollut mahdollista käyttää. Samassa huhtikuuisessa uutisartikkelissa haastateltu ylitarkastaja Reino Sandelin kuvasi öljyntorjuijien tunteja todeten, että paineet öljyntorjunnasta vastaavia viranomaisia kohtaan olivat kasvaneet jatkuvasti. Sandelin mukaan lähtökäskyä odotettiin koko ajan ja koko torjuntalaivasto oli hälytysvalmiudessa. Öljyntorjujat alkoivat olla kuitenkin turhautuneita, koska he eivät päässeet jatkamaan torjuntatöitä. Yhtäältä siihen vaikutti edelleen hankala jäätilanne.⁵⁸⁶ Toisaalta neuvostoliittolaiset eivät olleet ilmoittaneet suomalaisille omista toimistaan, eivätkä he myöskään olleet pyytäneet suomalaisilta apua. Itämeren suojelusopimuksen mukaan suomalaiset eivät voineet osallistua öljyntorjuntaan Neuvostoliiton aluevesillä, jos avunpyyntöä ei tullut. Öljy oli myös ajautumassa kohti Suursaarta, jossa Neuvostoliitolla oli sotilastukikohta. Väli rauhan sopimuksessa Neuvostoliitolle luovutetun Suursaaren tuntumaan suomalaisille ei ollut silloin mitään asiaa varsinkin, kun torjuntatöihin olisi osallistunut merivartioston aluksia, henkilöstöä ja merivoimien miehittämiä öljyntorjunta-aluksia.⁵⁸⁷

Media uutisoi näyttävästi öljysaastetilanteen kehittymisestä ja suomalaisten viranomaisten ponnisteluista päästä aloittamaan torjuntatyöt jo Neuvostoliiton aluevesirajan sisäpuolella. Öljyn ajaututtua Neuvostoliiton aluevesille suomalaiset olivat

⁵⁸⁴ TV-NYTT 11.4.1987. Yle arkisto 1VH-22875/2; Uutiset ja sää 12.4.1987. Yle arkisto 1DB-120537; TV-NYTT 15.4.1987 Yle arkisto 1DB-120735/1.1987.

⁵⁸⁵ Hirvi 1990, 15; Nissinen 2000, 24–25; Lahtonen 2004, 304. Vrt *Antonio Gramscin* öljy pääasiassa NI:n aluevesillä. *TS* 4.5.1987.

⁵⁸⁶ Tuuli pitää öljyn edelleen Neuvostoliiton aluevesillä. Torjuntalaivasto odottaa lähtökäskyä Sköldvikissä. *HS* 30.4.19897.

⁵⁸⁷ Tuuli pitää öljyn edelleen Neuvostoliiton aluevesillä. Torjuntalaivasto odottaa lähtökäskyä Sköldvikissä. *HS* 30.4.19897.

tilanteesta huolissaan, sillä jäätilanteen helpottuessa olisi ilmeistä, että tuuli työntäisi öljyn uudelleen Suomen rannikolle. Torjuntatyöt olisi ollut viranomaisten mukaan paras aloittaa ulkomerellä heti, kun se vain olisi mahdollista. Toukokuun alussa ilmahavaintojen perusteella pääosa öljysohjoisesta jäädästä oli Suursaaren länsi- ja luoteispuolella. Sen tarkemmin jäähän sitoutuneen öljyn sijainnista tai käyttäytymisestä ei Suomen puolella tiedetty, eivät edes viranomaiset neuvostoviranomaisten ollessa hyvin vaitonaisia omista havainnoistaan ja toimistaan.⁵⁸⁸

Kansainvälisten mertensuojelua koskevien oikeusnormien syntyä ja voimaantuloa tutkinut Ronald B. Mitchellin mukaan sen jälkeen, kun jokin maa oli ratifoinut jonkun merten suojelua edistävän sopimuksen, niin sopimuksen ratifoinut valtio tai valtiossa toimiva öljyteollisuus on sitoutunut muuttamaan aikaisempia käytäntöjään sopimuksen normien edellyttämien vaatimusten mukaiseksi.⁵⁸⁹ Itämeren suojelusopimus edellytti rantavaltioiden välillä vähintäänkin avointa tietojen vaihtoa. Mihail Gorbatshovin vuonna 1985 aloittama avoimuutta korostava tiedonvaihtokulttuuri ei vielä *Antonio Gramscin* toisen onnettomuuden aikoihin ollut ainakaan itäisen Suomenlahden öljyntorjunnan osalta läpäissyt Neuvostoliiton rajoittavia byrokraattisia ja hierarkkisia valtion sisäisiä rakenteita. Mitchellin oletus siitä, että valtio muuttaa sopimusjärjestelyjen jälkeen käytäntöjään ei näyttänyt Neuvostoliiton osalta vielä silloin täyttyneen.

Kevään lähestyessä mediaa kiinnosti erityisesti jäiden sulamisen vaikutus torjuntatöiden kehittymiseen Kalbådgrundin, Tiiskerin ja Suursaaren välisellä merialueella sekä Viron rannikolla olevalla avovesialueella. Tässä vaiheessa medialta oli jo lähes täysin kadonnut syyttävä sormi suomalaisten viranomaisten tekemisiä kohtaan. Sen sijaan media näytti hyväksyneen suomalaisten torjujien ennakkovalmistelut ympäristöongelman poistamiseksi. Suomessa julkisuus niin kuin viranomaisetkin ihmettelivät Neuvostoliiton vaitonaisuutta raportoida aluevesillään olevista öljylautoista. Ihmetystä lehdistössä herätti myös se, miksi Neuvostoliitto ei ottanut vastaan suomalaisten tarjoamaa apua, vaikka Suomella oli kaksi korkealuokkaista öljyntorjuntaan avomerellä soveltuvaa alusta *Halli* ja *Hylje*. *Helsingin Sanomien* mukaan Suomen tarjoamaa apua ei Neuvostoliitto pitänyt toukokuun alkupuolella tarpeellisena. Moskovasta tullessa telex-sanomassa Neuvostoliitto käytännössä kieltäytyi Suomen avuntarjouksesta.⁵⁹⁰ Toisaalta Neuvostoliiton käyttäytyminen oli ymmärrettävää, koska kylmän sodan

⁵⁸⁸ Uutiset ja sää 29.4.1987. Yle arkisto 1VH-23181/3; *Antonio Gramscin* öljy pääasiassa NL:n aluevesillä. *HS* 4.5.1987; *Gramscin* öljy pysytteli yhä Neuvostoliiton puolella. *HS* 5.5.1987; Uutiset ja sää 8.5.1987. Yle arkisto 1VH-23252/3.

⁵⁸⁹ Mitchell 1994, 121–122, 306–307.

⁵⁹⁰ *Gramscin* öljy pysytteli yhä Neuvostoliiton puolella. *HS* 5.5.1987; Säiliöalus *Gramscin* öljyä on taas Suomen aluevesillä. NL:lle tarjottiin torjunta yhteistyötä. *HS* 8.5.1987; *Gramscin* öljyjen kerääminen alkaa Neuvostoliitossa. *HS* 9.5.1987; *Gramscin* päälautasta irronnut öljyä. *TS* 8.5.1987; Neuvostoviranomaiset: Suomen öljyntorjunta-apu vielä turhaa. *TS* 9.5.1987.

ilmapiirissä ei tuntunut olleen mahdollista, että maailman toinen supervalta olisi pyytänyt pieneltä maalta apua ”vaatimattoman” ympäristöongelman ratkaisemiseksi oman valtionsa rajojen sisäpuolella. Suomalaisen kirjoittelu kertonee myös suomettumisen kuristusotteen jonkinasteisesti höllönnemisestä. Neuvostoliiton toimien ihmettely julkisesti olisi tuskin ollut mahdollista vuonna 1979.

Kuten tässä tutkimuksessa on aikaisemmin ilmennyt, avuntarjousten vastaanottamisessa oli soudettu ja huovattu myös *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden aikana vuonna 1979. Silloin Neuvostoliitto tosin esitti avuntarjouksen sekä Ruotsille että Suomelle. Neuvostoliitto tarjosi Ruotsille Tukholman saaristoon tankkialusta merestä kerätyn öljysaasteen varastointitilaksi. Ruotsissa avuntarjousta pidettiin tarpeettomana. Suomi puolestaan perui tuolloin alustavan neuvostoliittolaisten avuntarjouksen, joka koski myös säiliöaluksen käyttöä yhdessä imuruoppaajan kanssa. Suomelle neuvostoliittolaisen aluksen käyttö tuli tarpeettomaksi, kun tuuli vei jään seassa kelluvan öljysaasteen ruotsalaisten harmiksi. Neuvostoliitto puolestaan sai aiheen moittia Suomen ja Ruotsin mediaa ja viranomaisia ympäristöongelman suuruuden liioittelusta, kun molemmat maat olivat kieltäytyneet avuntarjouksista. Neuvostoviranomaiset katsoivat kieltäytymisillä olleen vain yksi tavoite – öljysaasteen käyttö epärehellisen informaation välikappaleena Neuvostoliittoa vastaan.⁵⁹¹

Suomalainen media oli joka tapauksessa kiinnostunut Suomen ja Neuvostoliiton välisestä öljyntorjuntayhteistyöstä, joka oli alkanut ottaa ensi askeleita. *Helsingin Sanomat* veti yhteistyön vaiheet yhteen pääkirjoituksessaan toukokuussa 1987. Päälimmäiseksi viestiksi pääkirjoitus nosti yhteistyön epäonnistumisen. Toivo torjuntatyön onnistumisesta oli pantu aivan liiaksi sopiviin tuuliin ja samalla oli toivottu öljyn haihtumista. Huolestuneita öljylautoista olivat olleet vain ammattikalastajat, jotka sydän syrjällään seurasivat vakavaa ympäristökatastrofia. Pääkirjoitus korosti taas kerran tiedotusyhteistyön merkitystä öljyvahinkotapauksissa. Varsinaisena pulonkaulana lehti piti kuitenkin tehokkaitten ja riittävän suurten öljyn keräämiseen soveltuvien koneiden ja laitteiden sekä pätevien menetelmien puutetta talvisissa olosuhteissa. Kun Neuvostoliiton kesken oli harrastettu jo vuosikymmeniä kaupallista yhteistyötä öljyalalla, niin olisi ollut luontevaa lehden mukaan pyrkiä myös öljyntorjunnassa satunnaisesta tiedottamisesta varsinaisten ydinkysymysten ratkaisemiseen ja kalustoa koskevaan yhteistyöhön. Lehti painotti, että yhteistyö edellytti kuitenkin huolta myös korkealla tasolla eikä vain torjuijen keskuudessa.⁵⁹² *Helsingin Sanomien* pääkirjoitus oli harvinaisuus silloisessa suomalaisessa mediassa siinä mielessä, että lehti arvosteli suorasanaisesti Neuvostoliiton toimia öljyntorjuntatyössä.

⁵⁹¹ Itämeren öljysaaste. *Sovetskaja Rossija* 15.4.1979; Sanoma Suomen suurlähetystöstä Moskovasta 17.4.1979. *Antonio Gramscia* koskevat asiakirjat, UM oik. os. 71.F.NL., UM arkisto.

⁵⁹² Öljyntorjuntaa tuulen avulla. *HS* 11.5.1987.

Merenkulkuhallituksen asiakirjoista käy ilmi, kuinka ulkoisten olosuhteiden muututtua jäiden sulaessa Neuvostoliitto pyysi Suomelta vihdoin 12.5. apua öljyn siivoamiseen. Moskovasta saapuneessa telex-sanomassa toivottiin, että Suomen viranomaiset lähettäisivät *Hylje*-tyyppisen aluksen neuvostoliittolaisten avuksi puhdistustöihin. Sanomassa luvattiin myös, että Neuvostoliiton viranomaiset huolehtivat rajanylitysmuodollisuuksista.⁵⁹³ Sekä *Helsingin Sanomat* että *Turun Sanomat* uutisoivat Suomen ja Neuvostoliiton alkanutta yhteistyöoperaatiota kiinnostuneina ja uteliaina. Silloisen avun antamisesta Suomessa päätti torjuntatöiden johtajaksi määrätty tekninen tarkastaja Kalervo Jolma vesi- ja ympäristöhallituksesta.⁵⁹⁴ Torjuntatöiden vastuu oli siirretty runsas kuukausi aikaisemmin tehdyssä hallintouudistuksessa ympäristöministeriöltä vesi- ja ympäristöhallitukselle. Lain muutoksen tarkoituksena oli selkeyttää ympäristöhallinnon rakenteissa olevia ongelmia. *Helsingin Sanomien* mukaan muutos ei kuitenkaan aiheuttanut *Antonio Gramscin* torjuntaorganisaatiossa henkilövaihdoksia, kun torjuntaa jo jonkin aikaa johtaneet ylitarkastaja Reino Sandelin ja hänen sijaisensa tarkastaja Martti Virtanen siirtyivät Merenkulkuhallituksesta vesi- ja ympäristöhallituksen virkamiehiksi.⁵⁹⁵

Öljyntorjunnan johtoryhmän päätöksellä päävastuu torjuntatöistä päätettiin antaa huhtikuun puolivälissä Kalervo Jolmalle. Jolman valinta vaikutti siihen, että torjuntatöiden siihenastinen johtajasta Reino Sandelinista tuli avomeritorjunnan kakkosmies. Vastuuhenkilön vaihdon yhteydessä alueellinen vastuu rantojen puhdistuksesta määrättiin edelleen paikallisille palopäälliköille. *Helsingin Sanomat* tulkitsi tilanteen niin, että torjuntaorganisaation muutoksista ja niihin liittyvistä henkilöratkaisuista syntyi viranomaisten keskuudessa arvovaltakilpailua. *Helsingin Sanomien* mukaan Helsingin palolaitoksen palopäällikkö Boris Aarnio olisi halunnut ottaa keskeisemmän roolin kokonaistorjunnasta. Helsingiläisten toiveisiin ei suostuttu, vaan avomeritorjunta säilyi vesi- ja ympäristöhallituksen johdossa. Kalervo Jolma on haastattelussa myöhemmin todennut, että organisaatiomuutoksiin ja henkilövaihdoksiin ei liittynyt mitään dramatiikkaa, vaan päätösten perusteet löytyivät käytännön tarpeista.⁵⁹⁶ Joka tapauksessa voidaan sanoa, että öljyturmaa pidettiin selvästikin

⁵⁹³ Sanoma Moskovasta Vesi- ja ympäristöhallitukselle 11.5.1987 klo 1005. Allekirjoittaja Neuvostoliiton öljyntorjuntaviranomainen O. Khalinov. UM oik.os 259 /11, klo 1755, UM arkisto.

⁵⁹⁴ *Gramscin* öljyntorjunta siirtyi Vesi- ja ympäristöhallitukselle. Keräämään päästään vasta sään muuttuessa. *HS* 3.3.1987; *Halli* lähti NL:n öljyntorjujien avukasi vesille. *HS* 12.5.1987; *Halli* antamaan apua NL:n öljyntorjuntaan. *HS* 12.5.1987; Öljyntorjuntaan johtoryhmä. *TS* 5.3.1987.

⁵⁹⁵ *Gramscin* öljyntorjunta siirtyi Vesi- ja ympäristöhallitukselle. Keräämään päästään vasta sään muuttuessa. *HS* 3.3.1987.

⁵⁹⁶ *Gramscin* öljytuhojen torjuntaa johtanut henkilö vaihtuu. *HS* 16.4.1987; Viranomaisilla arvovaltakilpailu *HS* 16.4.1987: Yli-insinööri Kalervo Jolman haastattelu Suomen ympäristökeskuksessa (SYKE) 24.3.2010. (Tallenne tekijän hallussa); M/T *Antonio*

niin merkittävänä tapauksena, että sen tiimoilta yritettiin kaivaa kaikki mahdollinen uutisoitava aina epäkiinnostavia hallinto-organisaatiomalleja myöten – niistäkin toki konflikteja etsien.

Samalla tavoin öljyntorjunnan johtosuhteiden järjestelyistä oli uutisoitu jo *Antonio Gramscin* ensimmäisen onnettomuuden yhteydessä ja sen jälkeen, kun öljystä oli vuonna 1979 tullut Suomelle ongelma. Vastuuviranomaiset joutuivat puutteellisen lainsäädännön takia vasta ympäristövahingon keskellä toteamaan silloisen johtosuhtemallin toimimattomuuden. Oman värinsä johtohenkilön osalta toi erityisesti Ahvenanmaan demilitarisoitu asema. Ahvenanmaalaisille ei kelvannut tehtävään jo määrätyn sotilaskoulutuksen saaneen henkilön vetovastuu torjuntatoimissa, vaan vastuuhenkilöksi maakuntahallituksen toivomuksesta määrättiin Merenkulkuhallituksen näkemyksen vastaisesti ylitarkastaja Reino Sandelin.⁵⁹⁷

Mediassa olleiden uutisten, artikkelien ja juttujen perusteella voi tehdä sen johtopäätöksen, että öljyntorjunnan organisaation ja henkilöstön käyttöön liittyvien käytännön tarpeiden oivaltaminen näyttää vaatineen vähintään kaksi *Antonio Gramscin* öljypäästöä. Johtosuhteiden useat muutokset kesken akuutin torjuntatyön olivat osoitus siitä, että Suomessa ei vielääkään 1987 mennessä ollut saatu aikaan valtakunnallista toimivaa torjuntajärjestelmää. Kuten Kalervo Jolma on todennut, hallintomuutoksissa näkyi edelleen se, että öljyntorjuntaa pidettiin niin työläänä ja julkisuuteen sidoksissa olevana työnä, että yksikään virasto eikä virkamies ollut kiinnostunut ottamaan veto vastuuta valtakunnallisesta öljyntorjunnasta ja sen johtamisesta.⁵⁹⁸

Toukokuun edetessä öljy jatkoi omaa levittäytymistään kansainvälisellä vesialueella. Media reagoi öljyn liikkeisiin ja alkoi raportoida isoin uutisotsikoin, kuinka suomalaiset ja neuvostoliittolaiset olivat aloittaneet yhteisen torjuntaoperaation ensin Neuvostoliiton aluevesillä ja sen jälkeen kansainvälisellä merialueella Kalbådagrundin ja Tiiskerin majakoiden välillä. Suomalaisten *Hallin* ja *Hylkeen* lisäksi avomeritorjuntalaivueeseen kuuluivat neuvostoliittolaiset alukset *Professor Gorunov* ja tukialus *Epron*. Koko operaatiota johti öljyntorjunta-alus *Hallilta* Kalervo Jolma. Neuvostoliittolaista alusosastoa johti merikapteeni Oleg Khalimonov. Jolman ja Khalimonovin operaatio oli suomalaisen öljyntorjunnan historiassa ensimmäinen kerta, kun suomalaiset ja neuvostoliittolaiset torjuivat yhdessä öljyä

Gramscin öljyvahingon torjuntajohtajat ja yleinen johto vastuu. Vesi- ja ympäristöhallituksen asiak. 775/490/VYH1897/14.4.1987. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

⁵⁹⁷ Turun ja Porin läänin valmius selvitettiin. *HS* 30.3.1979; Öljyuhan opetuksia. *TS* 8.4.1979; ks. lähemmin Öljyntorjuntavalmistelut Saaristomerellä. Merenkulkuhallituksen asiak.79/79/344/11.4.1979. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto; Puolustusvoimien osallistuminen öljyntorjuntaan Ahvenanmaalla. PE:n asiakirja RM n:o 206. *Antonio Gramscin* koskevat asiakirjat, UM oik. os. VI/18.5.1979, UM arkisto.

⁵⁹⁸ Kalervo Jolman haastattelu SYKE:ssa 25.8.2015. (Tallenne tekijän hallussa.)

Neuvostoliiton aluevesillä.⁵⁹⁹ Kalervo Jolman mukaan Khalimonov oli suoraluonteinen ja kielitaitoinen merikapteeni, jota arvostettiin myös kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n piirissä.⁶⁰⁰ Jolman ja Khalimonovin konkreettista hyvää yhteistyötä merellä ei haitannut kummankaan maan byrokratia.⁶⁰¹

Yhteisoperaation alkamisesta oli kulunut vain viisi päivää, kun Ylen uutiset kertoi ilmojen lämmenneen niin paljon, että laajalle alueelle levinneet öljypaakut hajosivat hitaasti ohueksi kalvoksi veden pinnalle. Öljyn esiintyessä ohuena kalvona sen talteen kerääminen ei enää onnistunut. Neljä päivää kestänyt yhteinen avomeritorjuntaoperaatio lopetettiin 14.5. tarpeettomana.⁶⁰² Tv-uutisten mukaan kunnat jatkoivat vielä torjuntatoimia omilla rannoillaan, mutta kerätyn jätteen määrä jäi melko vähäiseksi. Koska avomerellä ei ollut enää tarvetta torjuntatoimiin, valtakunnallinen öljyntorjuntaorganisaatio purettiin toukokuun lopulla 26.5.1987.⁶⁰³ Uutisoidessaan valtakunnallisen öljyntorjuntaorganisaation purkamisesta media samalla lopetti *Antonio Gramscin* aiheuttaman öljyasaasteen torjuntatöiden aktiivisen raportoinnin julkisuudessa.

3.6 Öljypäästön loppumainingit

Median erilaisia näkökulmia ympäristön suojelusta

Media nosti vuoden 1987 *Antonio Gramscin* karilleajosta aiheutuneen öljyvahingon yhtä merkittäväksi tapahtumaksi kuin saman aluksen vuoden 1979, öljyn määrällä mitaten paljon suuremman, öljypäästön. Tiedotusvälineitä puhutti öljykuljetusten turvattomuus yksipohjaisilla tankkereilla sekä torjuntakaluston puutteellisuus ja riittämättömyys öljynkeruuseen jäätalven oloissa. Öljyvahinkoa uutisoitiin kuukausien ajan niin kauan kuin öljyn kohtalo itäisellä Suomenlahdella oli luonnon voimien armoilla. Suomen Vesi- ja ympäristöhallituksen laatiman ja tutkija Juha-Pekka Hirven toimittaman öljyn ympäristövaikutuksia koskevan raportin mukaan *Antonio Gramscin* öljyvahinkoon liittyviä lehtikirjoituksia oli yhteensä 325 kappaletta, joista

⁵⁹⁹ *Halli* lähti NL:n vesille öljyntorjuijen avuksi. *HS* 12.5.1987; *Halli* aloitti torjunnan Neuvostoliiton aluevesillä. Ohuita öljykalvoja myös Suomen puolella. *HS* 13.5.1987; *Halli* antamaan apua NL:n öljyntorjuntaan. *TS* 12.5.1987.

Sanoma Moskovasta (259 11 1755) Vesi- ja ympäristöhallitukselle 11.5.1987 klo 1005. Allekirjoitus Neuvostoliiton öljyntorjuntaviranomainen O. Khalinov. Sanoman jakelu Suomessa: Merivartioston johtokeskus, Helsingin komissio, Ulkoasianministeriön poliittinen osasto, Puolustusministeriö, Ympäristöministeriö, kv-toimisto, UM oik.os arkisto.

⁶⁰⁰ Ks Webster & Raaymakers. S. 2002.

⁶⁰¹ Kalervo Jolman haastattelu SYKE:ssa 25.8.2015. (Tallenne tekijän hallussa)

⁶⁰² Uutiset ja sää 15.5.1987. Yle arkisto. 1DB-121081/3; Nissinen 2000, 25.

⁶⁰³ Uutiset ja sää 26.5.1987. Yle arkisto 1VH-23621/3; Nissinen 2000, 25.

päivälehtien osuus oli 318. Mainittakoon se, että kyseisessä taulukossa ei ole mukana jostain syystä *Turun Sanomia*, joka oli kuitenkin hyvin aktiivinen uutisoidessaan öljypäästöä.⁶⁰⁴ Lähdeaineistona olleiden sanomalehtien uutispäivien lukumäärä oli kuitenkin johdannossa olevasta taulukosta selviää yhteensä 156.

Ympäristöhistorian ajallisessa uutisoinnin jatkumossa tankkeri *Antonio Gramscin* aiheuttama öljyvahinko vuonna 1987 syntyi, kasvoi, kukoisti, laimeni ja kuoli samalla tavalla kuin vuonna 1979. Porvoon edustan öljypäästön tapahtumaketjun eri vaiheita mediassa on tässä tutkimuksessa selitetty ja analysoitu samoin kuin vuoden 1979 osalta Downsien julkisuushuomiosyklien avulla (the issue-attention cycle).⁶⁰⁵ Selvästikin *Antonio Gramscin* karilleajo käynnisti huomiosykliteorian mukaisesti median uutisointiprosessin. Syklin alussa vuonna 1987 suomalaiset luotsit kokivat karilleajon aiheuttaneen konkreettisen ongelman, mutta kesti jonkin aikaa ennen kuin onnettomuus ehti tiedotusvälineisiin. Syklin seuraavassa vaiheessa ongelma muuttui yleisesti havaituksi, kun karilleajon jälkeen syntynyt öljyvahinko pääsi median uutisotsikoihin. Ongelman käsittelystä tuli päivittäinen uutisaihe. Median juutuissa näkyi huolestumista ja se alkoi raporteissaan vaatia tilanteen korjaamista. Ensi vaiheessa media ja kansalaiset uskoivat vielä optimistisesti yhteiskunnan ja valtiotieteen sekä tieteen ja tekniikan kykyyn ratkaista ongelma, mikä näkyi muun muassa uutisoinnissa uusien öljyntorjuntalaitteiden hankinnoista.

Syklin kolmannessa vaiheessa *Antonio Gramscin* onnettomuuden laaja julkinen käsittely mediassa jatkui päivittäin ja ongelman ratkaisemisen hintalappu näytti vain kasvavan. Syklin ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa vaiheessa oli kysymys lähinnä medioiden vaikutuksista yleisöön, mutta neljännessä vaiheessa vuorovaikutuksen luonne muuttui, kun suomalaisten ja neuvostoliittolaisten yhteinen öljyntorjuntaoperaatio päättyi toukokuun puolella välissä, jolloin myös ympäristöongelman käsittely julkisuudessa väheni. *Antonio Gramscin* rakentama meriympäristöä koskeva huomiosykli perustui sille, että ympäristöongelmat säilyivät tiedotusvälineissä niin kauan kuin niistä saatiin yleisöä kiinnostavia uutisia. Viidennessä vaiheessa sykli oli jo oikeastaan ohi. *Helsingin Sanomat*, *Turun Sanomat* ja *Yle* seurasivat öljyntorjunnan eri vaiheita lähes päivittäin aina siihen asti, kun valtakunnallinen torjuntaorganisaatio lopetettiin toukokuun loppupuolella. Vasemmistolehdet *Kansan Uutiset* ja *Tiedonantaja* olivat kiinnostuneita lähinnä viranomaisten alkuvaiheen voimattomasta työstä öljysaastetta vastaan. Downsien julkisuuden huomiosykli eivät näy kuin osittain kummankaan poliittista ideologiaa julistavassa lehdessä vuonna 1987 niin kuin ei näkynyt myöskään vuonna 1979.

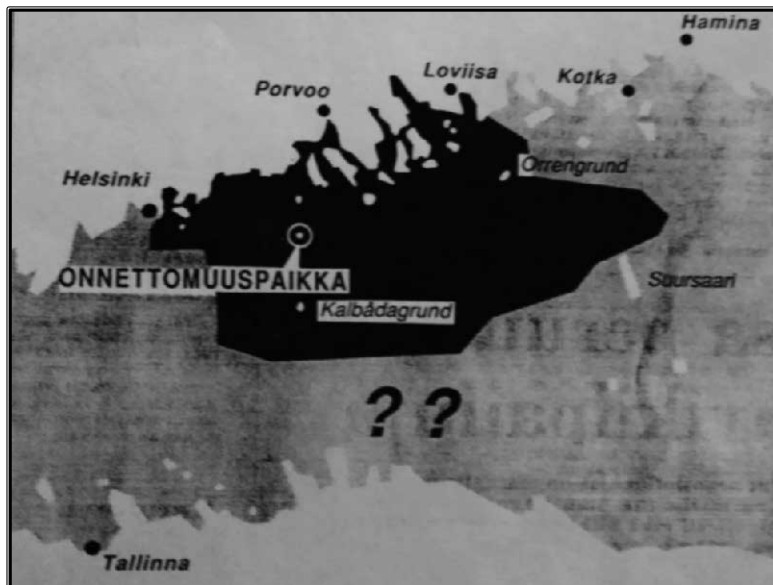
Vuonna 1987 erityisesti *Tiedonantaja* suuntasi lukijoiden huomion pois öljypäästöstä raportoimalla ennen kaikkea maailmanhistorian vakavimmasta

⁶⁰⁴ Ruokoranta 1987, 20–21.

⁶⁰⁵ Ks. Gupta 2015,1.

Tšernobylin ydinvoimalaturmasta onnettomuuden yksivuotispäivänä. *Tiedonantajan* koko aukeaman artikkeli kiitti Neuvostoliiton ympäristönsuojelua sekä neuvostoydinvoiman asianmukaista käyttöä.⁶⁰⁶ Monet tutkijat ovat tulkinneet onnettomuutta aivan päinvastaisesti kuin *Tiedonantaja*. Esimerkiksi Ville Pernaan mukaan ydinvoimalaonnettomuus on jäänyt historiaan paitsi vakavana ympäristökatastrofina myös merkinä Neuvostoliiton järjestelmän rappeutumisesta.⁶⁰⁷ *Tiedonantajan* ympäristöuutisoinnin pyrkimys oli selvästikin yleisen ympäristöjuttujen kirjoittelun avulla kertoa kommunistien luontosuhteesta ja samalla pitää lukijoiden huomio poissa Neuvostoliiton osuudesta öljyturmassa.

Torjuntatoimien jälkeen olivat vuorossa selvitykset onnettomuuden vaikutuksista. Vesi- ja ympäristöhallitus oli aloittanut heti onnettomuuden jälkeen tutkimustyön, jonka ydintehtävä oli selvittää mereen valuneen öljyn vaikutukset meriympäristöön, kaloihin, pohjaeläimistöön ja linnustoon. Selvityksen pohjalta *Aamulehti* uutisoi, miten ”Antonio Gramscin öljy saastutti vain vähän”.⁶⁰⁸ Jutun tekstin ohessa lehdessä oli kartta öljyn leviämisalueesta, johon ympäristötilan tutkimukset kohdistettiin.



Kuva 17. Öljyn leviämisalue vuonna 1987.⁶⁰⁹

⁶⁰⁶ Rakentavia johtopäätöksiä tuhoisasta onnettomuudesta. Tšernobyl 26.4.1986. *Tiedonantaja* 26.4.1987.

⁶⁰⁷ Perna 2009, 258; ks. myös Raittila 1996, 12.

⁶⁰⁸ *Antonio Gramscin öljy saastutti vain vähän. Aamulehti* 11.4.1988.

⁶⁰⁹ *Aamulehti* 11.4.1988.

Karttakuvassa olevat suuret kysymysmerkit kertovat siitä, kuinka Suomen viranomaisilla oli vielä vuonna 1987 jatkuvasti vaikeuksia saada virallista tietoa öljyn levinneisyydestä Neuvostoliiton aluevesillä. Ongelman selvittämiseksi ja mahdollisten torjuntatoimien suuntaamiseksi Suomen rannikkokuntien palomiehet yrittivät silloin kuunnella *Helsingin Sanomien* mukaan Eestin radiolähetyksiä. Ilman virolaisilta saatavaa tietoa Suomen puolelta oli vaikea seurata öljyn liikkeitä, koska öljy liikkui tuulen voimasta ketterästi yli valtiollisten aluevesirajojen. Radiokuuntelun perusteella tulokset olivat haastateltujen palomiesten mukaan kuitenkin laajoja.⁶¹⁰

Mielenkiintoisen tilanteesta tekikin juuri kylmän sodan konteksti, jossa suomalaiset öljyntorjujat joutuivat vielä vuonna 1987 toimimaan. Asteittaisesta järjestelmän murroksesta huolimatta Neuvostoliitto salaili jatkuvasti ympäristöongelmiaan, mitä Ilmari Susiluoto on sanonut arvostellun niin länsimaisessa lehdistössä kuin eräissä harvoissa tapauksissa jopa Suomessa.⁶¹¹ Neuvostoliiton useissa silloisissa julkisissa kannanotoissaan maa kyllä korosti Itämeren suojelun tärkeyttä ja Itämeren suojelusopimuksen mukaista avointa tiedonvaihtoa valtioiden välillä. Ympäristöä koskevat puheet ja käytännön teot eivät kuitenkaan kohdanneet. Miksi näin ei tapahtunut? Pekka Visuri antaa tähän yhden tulkinnan. Visurin mukaan Neuvostoliiton tiedotuskulttuurin luonne selittyi sillä, että historian aikana taloudellisen ja poliittisen kehityksen pysähtyneisyys yhtyneenä kilpavarusteluun jatkumiseen 1980-luvun alkupuoliskolle olivat perustava tekijä, joka horjutti maan asemaa ja yhtenäisyyttä. Tässä kehityskaareissa avoin tiedotuskulttuuri ei saanut jalansijaa murroskautta elävässä maassa, jossa ympäristöongelmista yhä vaiettiin. Neuvostoliiton johdon päällimmäinen huolenaihe ei kuitenkaan ollut ympäristökysymykset vaan talouden tehottomuus.⁶¹²

Media raportoi vahinkosaneeraajien työstä hyvinkin tarkkaan, koska siitä sai hyviä juttujen aiheita. Sen sijaan kiinnostus lopahti torjuntatöiden päätyttyä, eikä medialla näyttänyt löytyvän kiinnostusta raportoida öljyn hävittämisestä, ei vuonna 1979 eikä vuonna 1987. Syy median vaitonaisuutteen selittyy ilmeisesti sillä, että kerätyn öljyn loppukäsittely tapahtui kuukausien kuluttua valtakunnallisen öljyntorjuntaoperaation päätyttyä, jolloin myös aktiiviset öljyntorjuntatoimet olivat jo loppuneet. Öljyn hävittämisestä ei enää tuolloin löytynyt samanlaisia isoja

⁶¹⁰ Säiliöalus *Antonio Gramscin* öljyä on taas Suomen aluevesillä. Tietoa haalitaan Eestin radiosta. *HS* 8.5.1987. Laihat tulokset olivat sikäli ymmärrettäviä, koska Neuvostoliitto näkyi ja kuului aina vuoteen 1988 asti Suomen tv- ja radiouutisissa lähinnä vain talousalueena ja kauppakumppanina eikä niinkään vuorovaikutteisena naapurivaltiona. Perna 2009, 271.

⁶¹¹ Susiluoto 1991, 340.

⁶¹² Visuri 2011, 21.

kiinnostavia uutisaiheita kuin konkreettisista torjuntatoimista oli aikaisemmin löytynyt.

Haastateltu Suomen ympäristökeskuksen yli-insinööri Kalervo Jolma kertoi tätä tutkimusta varten tehdyssä haastattelussa, että hävittämisoperaatio oli vuonna 1987 aivan eri luokkaa kuin vuonna 1979. Porvoon edustalla talteen kerätyn öljyn määrä oli vaatimaton verrattuna niihin satoihin tonneihin, jotka Ahvenanmaan rannoilta oli vuonna 1979 kerätty. Toisin kuin vuonna 1979 viranomaisilla oli vuonna 1987 heti alkujaan selkeä suunnitelma siitä, mitä itäisellä Suomenlahdella kerätylle jätteelle tehtäisiin. Talteen saatu öljy toimitettiin Neste Oy:lle Sköldvikiin. Vahinkojäte kerättiin keskitetysti ja toimitettiin edelleen Ekokemin ongelmajätelaitokselle hävitettäväksi. Samoin tapahtui myös kuolleiden tai lopettujen eläintenkin osalta.⁶¹³

Median öljytorjuntaa koskevan raportoinnin lisäksi kiinnostuksen kohteeksi nousi kysymys siitä, mitä öljytorjuntatyö ja luonnon ennallistaminen tulisi maksamaan ja kuka kaiken maksaisi. *Antonio Gramscin* onnettomuutta koskevista viranomaisten asiakirjoista käy ilmi, kuinka ensimmäisen onnettomuuden aiheuttamien kustannusten kattamiseen tarvittavien rahojen saamiseksi Suomi joutui neuvottelemaan lähes kuusi vuotta. Suomen neuvotteluasemaa vaikeutti erityisesti se, että Suomi ei vielä vuonna 1979 kuulunut kansainvälisen korvausrahaston TOVALOPin⁶¹⁴ antaman suojan piiriin sekä Neuvostoliiton vetkuttelu myöntää öljyn olevan peräisin juuri *Antonio Gramscista*. Neuvostoliiton julkinen tunnustus oman aluksensa aiheuttamasta vahingosta puolestaan oli ehdoton edellytys korvauksen saamiselle.⁶¹⁵ TOVALOP-korvausjärjestelmä astui voimaan vuonna 1969.⁶¹⁶ Väliaikaiseksi suunniteltu korvausjärjestelmä vaikutti aina vuoteen 1997 asti, jonka jälkeen se sisällytettiin uuteen jo vuonna 1983 voimaan tulleeseen MARPOL73/78-

⁶¹³ Kalervo Jolman haastattelu SYKEssä 24.5.2016. (Tallenne tekijän hallussa.) Torjuntatöiden yleinen johto- ja toimintasuunnitelma. *Antonio Gramscin* öljyvahinko. VYH asiak. 30.3.1987. *Antonio Gramscin* kansio, SYKE arkisto.

⁶¹⁴ TOVALOP= International Tanker Owner Pollution Federation Limited; vrt. de la Rue 1997, 285–295.

⁶¹⁵ Itämeren öljyvahinko 1979. Korvauskysymys. Muistio UM oik. os. n:o 158/25.5.1979, UM oik. os. arkisto; *Antonio Gramsci*. Neuvottelut Moskovassa 14.1.1979. Merenkulkuhallitus. Liikenneviraston arkisto; Neuvottelut Tukholmassa ja Lontoossa 24.–25.1.1980; Merenkulkuhallituksen ark.79/79/344/18.6.1980. Liikenneviraston arkisto.

⁶¹⁶ TOVALOP = The Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution. Lidgren, Norrby 1980, 82–83; de la Rue 1997, 285–295.

sopimukseen⁶¹⁷, jonka jäseneksi Suomikin oli liittynyt saman vuoden syyskuussa eli neljä vuotta ennen *Antonio Gramscin* toista onnettomuutta.⁶¹⁸

MARPOL-sopimuksen jäsenenä maksumiehen löytäminen oli vuonna 1987 huomattavasti helpompaa kuin lähes kymmenen vuotta aikaisemmin. *Turun Sanomat* uutisoi jo helmikuussa 1987 vahingonkorvausneuvottelujen olleen jo käynnissä, joissa myös Suomen viranomaiset olivat mukana. Mediatiedon mukaan *Antonio Gramscin* vakuutusasiat hoidettiin ”vakuutusklubissa” Lontoossa. Järjestelmä takasi yhteensä noin 16 miljoonan markan korvaukset vahingon kärsineille. Summasta maksettaisiin sekä onnettomuudesta aiheutuneet vahingot että öljyntorjuntakustannukset. Jos myönnetty 16 miljoonaa markkaa ei riittäisi syntyneiden kustannusten kattamiseen tulisi Lontoossa toimiva öljyvahinkoja kompensoiva rahasto korvaamaan sen osan, joka ylittäisi vakuutuksen kautta saatavan summan.⁶¹⁹ Ympäristökeskuksen lakimiehen Jouko Tuomaisen mukaan käytyjen neuvottelujen jälkeen Suomen valtio sai lopulliseksi korvaussummaksi kansainväliseltä korvausrahostolta ilman oikeudenkäyntejä lähes kymmenen miljoonaa markkaa.⁶²⁰

Suuri ja julkisuusarvoltaan merkittävä *Antonio Gramscin* karilleajo ei kuitenkaan keskeyttänyt neuvostotankkerin öljykuljetuksia. *Helsingin Sanomat* samalla kun se piti öljypäästöä julkisen keskustelun areenalla, välitti yli kahdenkuukauden kuluttua merioikeuden istunnon jälkeen huhtikuun lopussa tietoja Sköldvikin satamassa silloin olleesta *Antonio Gramscista*. *Antonio Gramscilla* oli edelleen

⁶¹⁷ MARPOL = International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. Anttila 2004, 7, 9. Sopimuksen syntyyn vaikutti 1970-luvulla USA:n viranomaisten saama vahva julkinen painostus merten suojelelun parantamiseksi erityisesti sillä perusteella, että USA:n vesialueilla oli tapahtunut vuosina 1976–1977 joko tankkereista tai proomuista lähes neljä tuhatta erisuuruista öljypäästöä. USA:n lehdistön kiivas uutisointi ja kannanotot johtivat siihen, että MARPOL -sopimukseen viranomaiset lisäsivät vaatimukset tankkereiden kaksoispohjasta, 20 000 tonnin aluksille erillisistä lasti- ja painovesitankeista, kuljetetun lastin pesuveden separointijärjestelmistä sekä öljypäiväkirjan ylläpitämisestä. MARPOL-sopimus sisälsi kaksi protokollaa; merten suojelelun käsittelevä vuoden 1973 sopimus (The Sea Pollution Convention 1973), ja kansainvälinen yleissopimus ihmisten turvallisuudesta merellä (The Convention on Safety of Life at Sea = SOLAS). Pritchard 1987, 169, 175–176; The International Tanker Owners Pollution Federation Limited. Our history. < <http://www.itopf.com/about-us/our-history/> >. [27.3.2014] Ramseur 2012. 1–7. < <https://www.fas.org/sgp/crs/misc/RL33705.pdf> >. [12.3.2019]

⁶¹⁸ Lidgren, Norrby 1980, 74–75. Seikkaperäinen sopimus 51/1983 merten pilaantumisen estämiseksi on luettavissa Finlex-tiedostosta. < <http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1983/19830051> >. [12.12.2017]

⁶¹⁹ Torjunnasta 20 milj. lasku. *TS* 12.2.1987; Öljyntorjunta jatkaa maksoi mitä maksoi. *TS* 28.2.1987; Halli aloitti torjunnan Neuvostoliiton aluevesillä. Ohuita öljykalvoja myös Suomen puolella. *HS* 13.5.1987; Ensin pälisteltiin, sitten opeteltiin. *HS* 24.5.1987.

⁶²⁰ Suomen ympäristökeskuksen lakimiehen Jouko Tuomaisen sähköpostihaastattelu 30.3.2010. (Tallenne tekijän hallussa)

uutisarvoa. Jutun mukaan alus oli ollut Neuvostoliitossa korjattavana ja korjauksen jälkeen se oli taas linjaliikenteen tapaan jatkamassa raakaöljyn kuljetusta Ventspilsin öljysatamasta Nesteen Porvoon jalostamolle. Laiva oli käynyt karilleajon jälkeen jo useamman kerran Sköldvikissä, viimeksi huhtikuun puolessa välissä. Lehden jutun ytimessä oli selvittää laivan henkilöstön mielialoja karilleajon ja merioikeuden jälkeen. Jutun kirjoittaja oli kysellyt laivan miehistön kuulumisia ja erityisesti karilleajon aikaisen päällikön vointia. Vaitonaisilta tuntuneet merimiehet olivat jutun tekstin mukaan olleet tiedustelusta kiusaantuneita ja kertoneet silloisen päällikön olevan lepäämässä.⁶²¹ Lepääminen on tulkittavissa siten, että latvialainen varustamo oli vaihtanut karilleajon jälkeen päällikön. Samoin oli tapahtunut myös vuonna 1979.

Jälkipuintia torjuntatoimista

Kuten aiemmin on mainittu, palontorjuntaan erikoistunut julkaisu antoi palstatilaa Porvoon alueen palopäällikölle Boris Aarniolle. Kirjoitettu artikkeli oli asiantuntija-artikkeli, jossa Aarnio antoi oman tulkintansa *Antonio Gramscin* karilleajosta. Myös toisessa, erityisesti ympäristöä käsittelevässä erityisalan julkaisussa nostettiin esille Suomenlahden öljypäästö. Kevään 1987 öljypäästö oli julkisuusarvoltaan suuri ja ympäristövaikutuksiltaan yhteiskunnallisesti merkittävä. Tästä oli osoituksena nimenomaan se, että silloisen juuri valitun ympäristöministeri Kaj Bärlundin laatima artikkeli julkaistiin *Jäte- ja Ympäristö* -lehdessä. Artikkelissa ei juurikaan kierrelty eikä kaarreltu, vaan öljyntorjuntaan liittyvät puutteet ja heikkoudet kerrottiin avoimesti. Heti artikkelin alussa valtiovallan edustajana ja ympäristöasioista vastaavana ministerinä Bärlund myönsi vahingon alkutorjunnan toimeenpanossa olleen puutteita, jotka vastaisuudessa tulisi välttää. Esimerkiksi tieto onnettomuudesta tuli aivan liian myöhään ympäristöministeriöön. Lisäksi operaation johtovastuu oli aluksi epäselvä, mikä ilmeni valtion ja kuntien työnjaossa. Myös torjuntakaluston saannissa onnettomuusalueelle oli ongelmia vaikeiden olosuhteiden takia.⁶²² Ministerin kuvaus torjuntatöiden käynnistämisestä muistutti pitkälti yleissanomalehtien antamaa kuvaa. Toisin sanoen lehdet olivat olleet kritiikissään aivan oikeilla jäljillä.

Vuoden 1979 onnettomuuden jälkipyykin pesussa media raportoi samoista puutteista, joita Bärlund nyt otti esille kahdeksan vuotta myöhemmin. Ministerin kirjoitus toisti niitä samoja ongelmia, jotka olivat olleet viranomaisten tiedossa jo paljon aikaisemmin, ja joista mediakin oli moneen kertaan uutisoinut. Toisaalta, kun viranomaiset ryhtyivät tositoimiin niin vuonna 1979 kuin 1987, voimavaroja ei säästetty. Vuoden 1987 öljyvahingon torjuntatoimien osalta ministeri Bärlundin kokonaisnäkemys on jo kuitenkin positiivinen. Lehtiartikkeli vakuutti lukijoille viranomaisten

⁶²¹ *Antonio Gramscin* öljyä ei päästy vielä keränään. *HS* 25.4.1987.

⁶²² Bärlund 1987, 26.

ponnistelleen tosissaan öljysaasteen siivoamiseksi, mikä ilmeni siinä, että Bärlund muistutti öljyntorjunnan valmisteluiden koskeneen koko Uudenmaan läänin rannikkoalueen ja lisäksi Hangon ja Kotkan alueet. Rantapuhdistustöihin oli varustettu ja järjestetty noin 2 000 vapaaehtoista. Kuntien vastuulla olleeseen saaristo- ja väylätorjuntaan oli ollut valmiina muun muassa kymmenkunta suurimman kokoluokan öljyntorjuntavenettä. Avomeritorjuntaan oli ollut valmiina seitsemän valtion varsinaista öljyntorjunta-alusta, yksityinen öljyntorjunta-alue ja kolme muuta apualusta. Ministerin esittämät suunnitelmat säiliöalusten ympäristöturvallisuutta koskevasta selvitystyöstä ja jäissä toteutettavan öljyntorjuntamenetelmien kehittämistyön aloittamisesta olivat sinänsä jo vanhaa retoriikkaa. Konkretiaa oli saatu aikaan siinä, että vesi- ja ympäristöhallitus oli viimein saanut öljyvahinkopäivystyksen järjestetyksi.⁶²³

Ministerin näkemykset *Jäte- ja Ympäristö* -lehdessä *Antonio Gramscin* öljypäästöistä ja päästöjen torjuntatöistä osoittivat sen, minkälaisen ongelmanratkaisujen eteen öljyntorjijat väistämättä joutuvat. Öljyntorjunnan asiantuntija Kalervo Jolma määrittelee päätöksentekoa ohjaavat vaikuttimet seuraavasti:

Ison öljyvahingon torjuntaoperaatio vaatii lähes aina jonkin hankalan ratkaisun. On valittava joko pienempi tai suurempi paha. Jos sellaisia päätöksiä ei voida tehdä, päätöksen tekee aika. Silloin tulos on yleensä se suurempi paha – tai ainakin suuremmat kustannukset. Ratkaisevimmat päätökset tehdään tai jätetään tekemättä ensimmäisten kahden vuorokauden aikana valmistelujen viedessä joka tapauksessa aina jonkin verran aikaa ja vaihtoehtojakin pitäisi olla enemmän kuin yksi.⁶²⁴

Julkisuudessa arvosteltiin aluksi varsin voimakkaasti viranomaisten voimattomuutta tehdä mitään Porvoon edustalla olleen öljypäästön suhteen. Sanomalehdissä ja sähköisissä viestimissä uutisoinnin sävy muuttui toukokuun alussa, kun haverialueella omakohtaisia havaintoja tehneille toimittajille selvisi vähitellen merellisen ympäristövahingon laajuus ja kompleksisuus ja myös se, miten hankaliin päätöstilanteisiin viranomaiset olivat joutuneet. Ankara talvi vuonna 1987 pani öljyvahinkojen torjunnan kahdeksan vuoden tauon jälkeen tuttuun kokeeseen, jossa Suomen torjuntavalmius ja avovesiolosuhteisiin suunnitellut menetelmät osoittautuivat riittämättömiksi. Ensimmäisten vuorokausien aikana suomalaiset viranomaiset eivät pystyneet estämään vahingon laajenemista, eikä ensimmäisen viikon kuluttua enää ollut tehtävissä

⁶²³ Bärlund 1987, 26.

⁶²⁴ Kalervo Jolman haastattelu SYKEssä 25.8.2015. (Tallenne tekijän hallussa.)

mitään, millä olisi voitu vaikuttaa öljyn leviämiseen jäiden sekaan.⁶²⁵ Jos jotain tästä opittiin, niin ainakin sen, että Suomen täytyi olla valmistautunut kohtaamaan öljyvahinkoja hankalimmissakin mahdollisissa olosuhteissa. Julkisuus oli tätä toittanut vuonna 1979 ja se toitti sitä edelleen vuonna 1987. Eikä ihan suotta, sillä kuten on nähty, molempien onnettomuuksien julkisuusmylly edisti Suomen öljyntorjuntakykyä, vaikkakin kovin hitaasti. Toisaalta molempien onnettomuuksien jälkeiseen mediajulkisuuden lopputulemana oli vahva tietoisuus siitä, miten vähän edes parhaillakaan laitteilla saatettiin tehdä öljyn torjumiseksi talvisissa olosuhteissa. Tämä ymmärrys vahvisti käsitystä Itämerestä haavoittuvana ekosysteeminä, jota jatkuvasti lisääntyvä öljyn rahtiliikenne joka hetki uhkasi.

⁶²⁵ *Antonio Gramsci* odottaa siirtoa. Naantalista tullut Hylje aloittaa vaikea öljyntorjuntatyön Porvoon edustalla. *HS* 8.2.1987; Torjunta-alus Naantalista. *Gramsci* hinataan Sköldvikiin. *TS* 8.2.1987; Torjunta ja tiedotus liikkeelle työläästi. *HS* 10.2.1987.

4 *Antonio Gramscin* öljypäästöt median ympäristöajattelussa

Tämän tutkimuksen tavoitteena on ollut analysoida, miten *Antonio Gramscin* onnettomuutta käsiteltiin kuudessa sanomalehdessä, televisiossa ja radiossa. Öljypäästön tapahtumaketjun kulun selittämisessä analysointityökaluna on käytetty Anthony Downsin julkisuuden huomiosykliteoriaa. Julkisuuden huomiosykliteorian avulla oli mahdollista seurata ja kuvata median käyttäytymistä eli sen tapaa toimia. *Antonio Gramscin* karilleajo käynnisti huomiosykliteorian mukaiset vaiheet mediassa ja valtakunnallisen öljyntorjuntaorganisaation lakkauttaminen lopetti ne. Tutkimuksessa olleiden vasemmistolehtien raporteista huomiosyklin vaiheista oli tunnistettavissa vain osia, koska lehdet raportoivat valikoidusti öljypäästöön liittyviä tapahtumia ja ilmiöitä.

Suomalaisen median käyttäytymiseen vaikutti *Antonio Gramscin* karilleajon aikoina 1970- ja 1980-luvuilla silloiseen maan tapaan liittynyt pidättyväisyys Neuvostoliittoa koskevien aiheiden käsittelyssä. Tässä tutkimuksessa analysoitu aineisto osoittaa, kuinka media YYA-Suomessa systemaattisesti vältteli esittämästä kriittisiä kommentteja kommunistivaltion tekemisistä ja toiminnasta. Neuvostoliittoa tai neuvostoviranomaisiin kohdistuvaa kritiikkiä ei juuri esiintynyt, ei vuonna 1979 eikä edes entistä vapaammassa ilmapiirissä vuonna 1987, kun taas suomalaiset viranomaiset olivat välillä kotimaisen median voimakkaan kritiikin kohteena. Raportoidessaan öljypäästöistä suomalainen media toimi ensisijaisesti tiedonvälittäjänä viranomaisilta yleisölle. Viranomaisten lausumiin ei juurikaan esitetty kritiikkiä eikä juttujen sisältämiä ilmiöitä liitetty laajempiin kokonaisuuksiin. Jutuissa näkökulma on luonnollisesti meriympäristön likaantuminen, mutta kokonaisuuden kannalta olisi ollut tarkoituksenmukaista myös taustoittaa sitä, mihin Suomen lisääntyvä energian tarve perustui, mikä oli öljyn ja öljyteollisuuden rooli kansantaloudessa ja mikä oli öljyn merikuljetusten merkitys Suomen kaltaiselle maalle. Uutisoinnissa jää kaipaamaan analyysia myös öljykatastrofien syntymisen taustalla olevista tekijöistä kuten silloisten yhteiskuntien kehityksen riippuvuus öljystä. Raakaöljyllä ja sen jalostustuotteilla energian lähteenä on ollut kiistaton merkitys moderneille teollisuusyhteiskunnille. Öljy nähtiin olevan 1900-luvulla välttämätön energian lähde yhteiskunnan

ja ihmisen hyvinvoinnin ylläpitämisessä ja parantamisessa.⁶²⁶ Pohdintaa tällaisista kysymyksistä ei lehdistön palstoilta löytynyt *Antonio Gramscin* onnettomuuksien uutisointien yhteydessä. *Antonio Gramscin* onnettomuuden uutisointi rajoittui pitkälti konkreettisten tapahtumien kuvaamiseen ja kertaamiseen, ei niiden taustoittamiseen.

Media kritisoi ei niinkään viranomaisten tiedotteiden sisältöä, vaan voimallisesti viranomaisten aiheuttamista tiedonkulun viiveistä, jopa panttauksesta ja ylikiihottuneesta byrokraattisuudesta joustavamman tiedotuskulttuurin esteenä. Median juutuista kävi ilmi, kuinka ensimmäisen *Antonio Gramscin* öljypäästön uutisoinnissa Suomen ongelmat kulminoituivat Neuvostoliiton antamaan hyvin niukkaankin ja monin tavoin virheelliseen informaatioon. Vuoden 1979 Itämeren kontekstissa historiallisesti jättimäiseen öljypäästöön liittyvä salamyhkäisyys herätti kaiken kaikkiaan suurta ihmetystä sekä median että viranomaisten keskuudessa. Mutta salamyhkäisyys ulottui myös suomalaisten viranomaisten tiedotukseen. Aikaisemmista vähäisistä öljyvahingosta eivät suomalaiset viranomaiset olleet tiedottaneet kovinkaan avoimesti, eikä nytkään näyttäneet olevan mitään aihetta jakaa julkisuuteen kuin aivan välttämättömimmät perustiedot. Voidaan sanoa, että suomalaisten viranomaisten katastrofia koskevassa tiedotuskulttuurissa paloi himmeä lamppu. Viranomaisten medialle antamista lausunnoista huokuu se, miten viranomaiset pitivät öljypäästöjä vielä vain viraston sisäisenä asiana. Parannusta tiedotuskulttuuriin oli joka tapauksessa tapahtunut vuonna 1987. Kaikki ei kuitenkaan mennyt niin kuin viranomaiset olivat ehkä kuvitelleet. Viranomaisiin kohdistuvaa kritiikkiä kommentoi silloinen ympäristöministeriön tiedotussihteeri Mirja Ruokoranta onnettomuutta koskevassa loppuraportissa. Hän hämmästeli sitä, miksi viranomaisia moitittiin tiedottamishaluttomuudesta, vaikka viranomaiset olivat laatineet lukuisia tiedotteita vahinkotapauksesta ja vaikka medialla oli tiedossa puhelinpäivystysnumero, josta oli saatavissa vastauksia toimittajien esittämiin kysymyksiin.⁶²⁷

Toisaalta suomalainen tiedottaminen oli muutenkin ajettu nurkkaan yksistään jo siitä syystä, että tapahtuman ytimessä oli molemmissa onnettomuuksissa neuvostoliittolainen alus, mikä käytännössä rajasi ulos mahdollisuuden kommentoida onnettomuuksia julkisuudessa nimenomaan neuvostoliittolaisen osapuolen aikaansaamina onnettomuuksina tai ylipäätään itänaapurin merenkulun, tiedottamisen tai öljyntorjunnan puutteina. Suomen ja Neuvostoliiton ystävyysuhdetta ja suomalaista arkuutta itänaapurin edessä kuvaa paljastavasti sekin, että *Antonio Gramscin* kansainvälisellä vesialueella vuonna 1979 aiheuttamaa ensimmäistä öljyasteongelmaa piti alkuvaiheessa käsitellä Neuvostoliiton Helsingin suurlähetystön ja Suomen

⁶²⁶ Parra 2005, 6–8; Roberts 2005, 48–49.

⁶²⁷ Hirvi, 1990, 21.

ulkoministeriön välillä salaisella kirjeenvaihdolla, vaikka kyseessä ei päältä katsoen ollut millään tavoin ulkopoliittinen ongelma vaan Itämerta koskeva ympäristöva-hinko.

Tutkimus osoittaa myös ruotsalaisen mediakulttuurin eron suomalaisen ulko-poliittisten syiden kahlitsemaan kylmän sodan aikaiseen mediaan. Ruotsalaislehdet pystyivät silloiseen länsimaiseen sananvapauteen nojaavan median tavoin provosoi-vasti arvostelemaan Neuvostoliittoa hyvinkin avoimesti. *Antonio Gramscin* tapauk-sessa ruotsalainen sanomalehti *Svenska Dagbladet* ei esittänyt arvostelua pelkästään Neuvostoliittoa, vaan myös Suomea vastaan. Lehti haukkui neuvostoliittolaiset vä-linpitämättömiksi ja haluttomiksi siivoamaan öljyä merestä välittömästi Ventspilsin sataman edustalla. Suomalaisia ruotsalaiset sanomalehdet puolestaan syyttivät Neu-vostoliiton pelossa öljyvahinkotietojen salaamisesta. *Svenska Dagbladet* jopa väitti torjuntatöiden myös Tukholman saaristossa viivästyneen salaamisen takia. Vuoden 1979 onnettomuusutisoinnista poiketen ainakaan vuonna 1987 tutkimuksessa käy-tetyn aineiston perusteella ruotsalaislehdistö ei sotkenut öljyä Suomen ulkopoliitiik-kaan omilla syytöksillään. Öljyongelma oli maantieteellisesti ilmeisesti niin kau-kana, eikä se myöskään uhannut Ruotsin rantoja, niin se ei ollut merkittävä uutisaihe ruotsalaiselle medialle uutisoitavaksi.

Median raporteissa yhdeksi öljytorjunnan erityispiirteeksi nousi vuonna 1979 sekä Suomessa että Ruotsissa viranomaisten vahva toive luonnon kykyyn ratkaista olemassa oleva öljyysasteongelma. *Antonio Gramscin* öljystä tuli kuin tulikin ensin Ruotsin ongelma. *Dagens Nyheterin* jutuihin käy ilmi, kuinka ruotsalaisten toiveista huolimatta tuuli ei vienytkään öljyä pois Tukholman saaristosta, vaan se jäi vello-maan alueen saarten rannoille. Suomalaisten vahingonilo jäi myös lyhyeksi tuulten palauttaessa vapaana kelluvan öljyn takaisin suomalaisten riesaksi. Öljytorjuntaka-pasiteetin kehittämistä oli laiminlyöty vuosikausia, ja nyt siitä maksettiin hintaa. Vaikka vuoteen 1987 öljytorjunnan taso oli parantunut, niin parantumisesta huoli-matta talvisiin olosuhteisiin ei vielääkään löytynyt kelvollista kalustoa eikä menetel-mää. Jäät yksinkertaisesti estivät öljyn keräämisen.

Tiedotusvälineet nostivat esille useita teemoja molempien *Antonio Gramscin* on-nettomuuksien yhteydessä. Tällaisia olivat katastrofiutisoinnin tiedotusongelmat, syyllisten etsiminen, ekologiset ongelmat, haitat merta hyödyntäville elinkeinoille, kustannukset ja luonnon ennallistaminen, öljytorjuntakyky ja torjuntakyvyn riittä-mättömyys sekä vielä vuoden 1979 onnettomuuden osalta Ahvenanmaan erityisase-man aiheuttamat ongelmat. Kaikki nämä keskustelunaiheet viittasivat siihen, että öl-jyvahinkojen torjunnassa oltiin kansallisesti kuin kansainvälisestikin niin henkisesti kuin aineellisestikin alkutekijöissään.

Itämeren ympäristöhistoriassa neuvostotankkeri *Antonio Gramscin* aiheuttama öljyvahinko vuonna 1979 oli siihen mennessä Itämerellä tapahtuneista öljypäästöistä suurin niin öljyn määrässä kuin ympäristövaikutuksiltaan. Öljyysaste ei kunnioit-

tanut eri yhteiskuntajärjestelmiin kuuluvien suvereenien valtioiden rajoja, vaan kävi paremminkin testaamassa, miten Neuvostoliitto, Suomi ja Ruotsi olivat varautuneet öljysaasteen maiminnouluun. Öljysaaste antoi myös historialliselle Itämeren suojelusopimukselle konkreettisen tulikasteen. Tähän liittyen media nosti esille sopimusvelvoitteiden noudattamisen ja keskeneräisyyden, kuten ongelmat tiedonvälityksessä, epätietoisuuden kulloisistakin vastuuviranomaisista eri valtioissa sekä viranomaisten että valtioiden välisen yhteistyön organisoimattomuuden. Tutkimuksen kulessa vahvistui myös se, kuinka merkityksellisiä öljynkuljetuksiin liittyvät kansainväliset sopimukset ja niihin sitoutuminen on öljyntorjunnan onnistumiselle. Median raportit loivat selvästikin painetta politiikkoihin ja öljyteollisuuden toimijoihin. *Antonio Gramscin* öljypäästöstä aiheutunut julkinen paine todennäköisesti osaltaan vaikutti jopa siihen, että vuonna 1974 allekirjoitettu Itämeren suojelusopimus saatiin vihdoon voimaan vuonna 1980. Ilman voimassaollutta Itämeren suojelusopimusta Neuvostoliiton ja Suomen öljyntorjunnan yhteisoperaatio vuonna 1987 ei ilmeisesti olisi ollut mahdollista.

Antonio Gramscin ensimmäinen historiallinen öljypäästö yllätti kaikki onnettomuuden käsittelyyn tavalla tai toisella osallistuneet tahot. Medialla oli keskeinen rooli, kun se jutuillaan paljasti öljyntorjunnan puutteet ja laiminlyönnit sekä öljyntorjuntaa koskevan lainsäädännön aukkokohdat. Yllättävien öljyvahinkojen varalta ei Suomessa ollut edes olemassa omaa päivystysjärjestelmää. Kuvaa tummensi vielä sekin, että aina lehtien pääkirjoituksia myöten kritisoitiin Suomen ympäristöhallinnon hajanaisuutta. Jos Itämeren suojelusopimukset olivatkin luoneet jonkinlaista yhteistä suojeluhenkä, niin onnettomuuden aikaiset toimintatavat ja jatkuva hapuilu osoittivat, etteivät kylmän sodan aikana ympäristösopimuksen allekirjoittaneet maat olleet sisäistäneet vastuutaan yhteisen meriympäristön suojelemisesta. Sitä vastoin valtiosuvereinisuus ohitti yhteisen idullaan olevan Itämeren identiteetin. Suomalaisista mediaa ja virkakoneistoa rasitti lisäksi kaiken aikaa itsesensuurin holhoava ja ennakolta sanomisia ja kirjoittamisia säätelevä varjo. Asiantuntija-artikkeleista ja neuvostoviranomaisten haastatteluista ilmenee se, miten Neuvostoliitossa ympäristö silloin kuului vahvasti avoimuutta karttavan Moskovan keskushallinnon ja keskuhallinnon kontrolloiman median alaisuuteen. Samansuuntaista ”tsaarinaikaista” kontrollihakuista virkamiesmoraalia *Helsingin Sanomat* havaitsi myös Suomessa, kun viranomaiset olivat valmistautumattomia reagoimaan luontevasti median kyltymättömään tiedonjanoon.

Vasemmistolehdistöille *Kansan Uutisille* ja *Tiedonantajalle Antonio Gramscin* öljyonnettomuuksien uutisointi oli poliittisen käytännön sitomaa. Niiden julkaisemissa jutuissa ilmenee lehtien poliittinen kanta. Niiden näkökulmasta suomalaiset porvarilliset lehdet yksinkertaisesti vain liioittelivat neuvostoliittolaisen aluksen aiheuttamia öljypäästöjä. Lehdet pitivät öljypäästöjä vähäisinä ympäristöongelmina. Suurin

ympäristön saastuttaja oli niiden mukaan kaiken aikaa suurpääoma ja sen kanssa liitossa olevat tahot.

Suomalainen julkinen keskustelu ympäristöongelmista kaiken kaikkiaan rajautui pelkästään tapahtumiin, joilla oli aktuaalista merkitystä. Ympäristöongelmista puhuttiin sikäli kuin jotain hälyttävää tapahtui. Tässä suhteessa ympäristökirjoittelu oli kaikilta osiltaan samanlaista kuin yleensä uutiskirjoittelu. Ensin oli tapahduttava jotakin, johon media saattoi reagoida. Kulloisenkin ympäristöongelman käsittely kesti ainoastaan niin kauan kuin itse ongelma oli ajankohtainen. Sen jälkeen kiinnostus hiipui ja siirtyi seuraavaan asiaan tai tapahtumaan. Tiedotusvälineissä käytiin *Antonio Gramscin* onnettomuuksien aikoihin vain vähän yleisen tason periaatteellista keskustelua ympäristöongelmista. Tässä suhteessa tankkerien öljyonnettomuudet eivät vielä silloin aiheuttaneet nykyisen ilmastomuutoksen kaltaista julkista keskustelua. Globaalissa maailmassa on siirrytty aikakauteen, jolloin huoli ympäristön tilasta on tullut ohittamattomaksi koko ihmiskunnan yhteiseksi kohtalonkysymykseksi. *Antonio Gramscin* ympäristöonnettomuudet olivat vielä sangen rajatussa horisontissa ja pysyivät sellaisina. Tänään ihmiskunta on kasvotusten yhä viheliäisempien ympäristömuutosten kanssa, joihin sillä ei ole varaa suhtautua välinpitämättömästi. Luontoa ei ole mahdollista voittaa. Joko ihmiskunta löytää keinonsa taipua luonnon vaatimusten edessä tai sitten ihmiskunnan osana on taittua.

Neuvostotankkerin onnettomuudet olivat joka tapauksessa Suomen perspektiivissä merkittävä osa yleistä ympäristötietoisuuden heräämistä. Vaikka tiedotusvälineiden kirjoittelu *Antonio Gramscin* kahden onnettomuuden aikana ei viitannutkaan Itämeren totaaliseen pilaantumiseen, niin joka tapauksessa ne asettivat kansalaisten ympäristötietoisuuden uudelle tasolle, jossa ei enää ollut mahdollista palata ongelmattomiin ”entisiin hyviin aikoihin” ennen merellisiä öljykuljetuksia. Sikäli *Antonio Gramscin* onnettomuudet olivat merkitseviä, että meriympäristö asettui osaksi ympäristökeskustelua ja yleistä huolta ympäristön tilasta varsinkin, kun samaan aikaan meriliikenne on voimakkaasti kasvanut ja suuronnettomuuden riski on ollut jatkuvasti läsnä. Joka tapauksessa uudenlainen suhtautuminen ympäristöongelmiin syntyi Suomessa vuosina 1979–1987 ja siinä *Antonio Gramscilla* Suomea koskeneina suuren luokan paikallisina ympäristöongelmina oli oma merkittävä ja erityinen roolinsa varsinkin, kun molempia onnettomuuksia oli Suomen oloissa käsiteltävä painotetusti lähestulkoon pelkästään ”suomalaisena” ympäristöongelmina vailla viittauksia Neuvostoliiton rooliin niissä.

Antonio Gramscin molemmilla onnettomuuksilla oli omat erityispiirteensä, joita media käsitteli lähes yhtäläisesti. Media uutisotsikoihin nousivat molemmilla kerroilla ensimmäiseksi talviset jääolosuhteet, jotka olivat öljyntorjunnan kannalta erityisen hankalat. Toiseksi media raportoi siitä, kuinka öljypäästöt saivat kansainvälisen luonteen, kun öljy levittäytyi Neuvostoliiton, Ruotsin ja Suomen aluevesille. Kolmanneksi median jutuista kävi ilmi, kuinka ongelmallista onnettomuutta

koskevien tietojen jakaminen ja välittäminen oli. Nämä julkisuuden aiheet olivat juuri niitä, joilla media paljasti molemmilla kerroilla öljyntorjunnan puutteet ja laiminlyönnit. Median luoman kuvan perusteella Suomen öljyntorjuntavalmiudessa ja -kyvyssä parantuneesta materiaalista huolimatta oltiin vielä vuonna 1987 jokseenkin samojen ongelmien edessä kuin vuonna 1979. Median esittämä kritiikki paljasti ainakin sen, että Suomen merialan viranomaiset eivät olleet ensimmäisen onnettomuuden jälkeen edes vapaammasta mediaympäristöstä huolimatta oppineet kovinkaan paljon siitä, miten yhteistoiminta median ja viranomaisten välillä olisi rakennettava vakavissa ympäristövahingoissa. Suoraviivaisesti tulkiten voidaan todeta, että molempien onnettomuuksien mediajulkisuus oli samanlainen öljyntorjunnan raportoinnin osalta, kun taas tiedottamista koskevan kritiikin kohteet, muoto ja sisältö vaihtelivat. Media antoi joka tapauksessa *Antonio Gramscin* onnettomuuksista Suomen perspektiivissä merkittävän lisän yleiseen ympäristötietoisuuden heräämiseen, kun vielä samoihin aikoihin tapahtui monia muitakin ympäristötietoisuutta herättäviä ilmiöitä ja tapahtumia sekä Suomessa että maailmalla.

Mediajulkisuus osoitti sen, että molemmat *Antonio Gramscin* öljypäästöt olivat Itämeren saastumista koskevassa ympäristöhistoriassa yksittäistapauksia, mutta onnettomuuksina niillä oli merkittävä vaikutus öljyntorjunnan kehityskaassa ja ympäristöherätyksen syntymisessä.

Mediassa ympäristötietoisuuden lisääntymisen tunnusmerkkejä näkyi siinä, kun se raportoi uusien öljyntorjunta-alusten ja muun öljyntorjuntamateriaalin hankinnoista, alusten öljyvahinkoja varten luodusta päivystysjärjestelmästä ja Suomen liittymisestä osaksi kansainvälisiä öljyvahinkoja koskevia korvaussopimusjärjestelmiä sekä Suomen ympäristöhallinnon keskittämisestä vasta perustettuun ympäristöministeriöön. Median raportoimista torjuntamenetelmien parantumisesta huolimatta Itämeren rannoilla joudutaan edelleen elämään jatkuvasti seuraavan suuren öljyönettomuuden pelossa.

Lähdeluettelo

Sanomalehdet

Aamulehti 11.5.1988.
Dagens Nyheter (DN) 1979, 1987.
Helsingin Sanomat (HS) 1979, 1987.
Kansan Uutiset (KU) 1979, 1987.
Leningradskaja Pravda 4.3.1987
Nya Åland/Åland 1979, 1987.
Sovetskaja Rossija 15.4.1979
Svenska Dagbladet 9.4.1979.
Tiedonantaja 1979, 1987.
Turun Sanomat (TS) 1979, 1987.

Aikalaisjulkaisut

Alho, Rainer: *Palontorjunta* 2/1987, s. 9–93.
Bärlund, Kaj: *Jäte ja Ympäristö* 5/1987, s. 26.
Sännälä, Seppo; Havu, Ilmi: Eduskunta. – Mitä Missä Milloin 1980. Kansalaisen vuosikirja. Otava, Keuruu 1979, s. 138–150.
Valtonen, Kari; Sänkiäho, Risto: Sisäpolitiikka. – Mitä Missä Milloin 1988. Kansalaisen vuosikirja. Otava, Keuruu 1987, s. 159–182.

Arkistoaineisto

Helsingin käräjäoikeuden arkisto

Helsingin raastuvanoikeuden *Antonio Gramscin* koskevat asiakirjat vuodelta 1987 ja Helsingin merioikeuden meriselityspöytäkirja vuodelta 1987.

Liikenneviraston arkisto, Helsinki

Antonio Gramscin asiakirjat vuosilta 1979, 1980 ja 1987.

Merenkululaitoksen arkisto

Jääkartta N:o 35/26.2.1979.
Jääkartta N:o 47/6.4.1987.

Suomen ympäristökeskuksen arkisto (SYKE arkisto), Helsinki

Antonio Gramscin kansio vuodelta 1979

- Kauppa- ja teollisuusministeriön asiakirjat
- Lounais-Suomen sotilasläänin asiakirjat
- Merivoimien esikunnan asiakirjat
- Merenkulkuhallituksen asiakirjat
- Turun ja Porin lääninhallituksen asiakirjat

Antonio Gramsci kansio vuodelta 1987

- Helsingin kaupungin asiakirjat
- Helsingin vesi- ja ympäristöpiirin asiakirjat
- Helsingin palolaitoksen asiakirjat
- Porvoon luonnontieteellisen museon asiakirjat
- Puolustusministeriön asiakirjat
- Pääesikunnan asiakirjat
- Suomenlahden merivartioston asiakirjat
- Uudenmaan lääninhallituksen asiakirjat
- Vesi- ja ympäristöhallituksen asiakirjat

Ulkoasiainministeriön arkisto (UM arkisto), Helsinki

Antonio Gramscia koskevat asiakirjat. UM oikeudellinen osasto (UM oik. os.).

Antonio Gramscia koskevat asiakirjat. UM poliittinen osasto (UM pol. os.).

YLE arkisto, Helsinki

Arkistoitua tv- ja radiomateriaali *Antonio Gramscin* karilleajosta 27.2.–30.5.1979.

Uutiset ja sää. Yle, arkisto - 5855-2, 24.3.1979.

Päivän peili. Yle, arkisto - 5856-5, 29.3.1979.

Päiväkatsaus. Yle, arkisto - 5856-3, 29.3.1979.

Päivän peili. Yle, arkisto - 5856-13, 2.4.1979.

Päiväkatsaus. Yle, arkisto - 5859-2, 23.4.1979

A-studio. Yle, arkisto IID-082042, 23.5.1979.

A-studio. Yle, arkisto 1VH-061780, 23.5.1979.

Arkistoitua tv- ja radiomateriaali *Antonio Gramscin* karilleajosta 6.2.–30.5.1987.

Tv-Nytt. Yle arkisto 1C6-20038/2, 7.2.1987.

Uutiset ja sää. Yle arkisto 1C6-20038/3, 7.2.1987.

Uutiset ja sää. Yle arkisto 1VH-21950/3, 7.2.1987.

Uutiset ja sää. Yle arkisto 1C6-020039/1, 8.2.1987.

Tv-Nytt. Yle arkisto 1DB-079300/2, 9.2.1987.

Uutiset ja sää. Yle arkisto 1DB-079300/3, 9.2.1987.

Veckans Plus. Yle arkisto 1DB-261408 D, 9.2.1987.

Uutiset ja sää. TV uutiset 1DB-079351/3/, 10.2.1987.

Tv-Nytt. Yle arkisto 1VH-22081/2/, 25.2.1987.

Tv-Nytt. Yle arkisto 1VH-22134/2/, 26.2.1987.

- Uutiset ja sää. Yle arkisto 1VH-22134/3/, 26.2.1987.
Uutiset ja sää. Yle arkisto 1VH-22136/3/, 27.2.1987.
Uutiset ja sää. Yle arkisto 1VH-022453/#/1, 2.3.1987.
A-studion raportti. Yle arkisto Öljyiset piinaviikot 1VH-001444/, 15.3.1987.
Tv-Nytt. Yle arkisto 1VH-22875/2/, 11.4.1987.
Uutiset ja sää. Yle arkisto 1DB-120537/, 12.4.1987.
Tv-Nytt. Yle arkisto 1DB-120735/1/, 15.4.1987.
Uutiset ja sää. Yle arkisto 1VH-23181/3/, 29.4.1987.
Uutiset ja sää. Yle arkisto 1VH-23252/3/, 8.5.1987.
Uutiset ja sää. Yle arkisto 1DB-121081/3, 15.5.1987.
Uutiset ja sää. Yle arkisto 1VH-23621/3, 26.5.1987.
Mitä ja miksi. Tankkialus Tiiskeri saapunut ensimmäistä kertaa Sköldvikiin. Toimittajat Seppo Härkönen ja Jukka Pukkinen. Elävä arkisto. YLE yle.fi 21.5.1970. < <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/supertankkeri-tiiskeri-skoldvikissa-1970> >.
Exxon Valdez -tankkilaiva (The Legacy of the Exxon Valdez). Tuotanto: Macumba Doc, Kanada. YLE Areena 6.6.2010 klo 21.30.
Tankkeri *Torrey Canyonin* haaksirikko. Ohjaus Serge Viallet ja Pierre Catalan. – Arkistojen salat. Dokumenttiohjelmat, historia. Yle Teema & Fem 1.5.2018.

Painettu asiakirja-aineisto

- Aura, Teuvo: Words of welcome. “Baltic Sea – our joint concern”. – Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25 1979. Documents, osio 7, 1–7. Helsinki 1979.
The 1979 Baltic Oil Spill: environmental studies. Ed. by Klaus Pfister. Department for Environmental Protection A:2 1980. Ministry of the Interior, Helsinki 1980.
Blom, Lennart: Address. Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25 1979. Documents, osio 54, 1–2. Helsinki 1979.
Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea. Baltic Marine Environment Protection Commission – Helsinki Commission. Report of the eighth meeting. Helcom 8/15. Helsinki 24 – 27 February 1987. Helsinki 1987.
Fabre, André: Statement on behalf of UTO (United Towns Organization). – Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25 May 1979. Documents, osio 52, 1–2. Helsinki 1979.
Hannus, Arno: Ympäristöministeriö perustettiin. MMM kansalaisen vuosikirja 1984. Otava. Keuruu 1983, 151–153.
Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22-25, 1979. Documents. International Union of Local Authorities, United Towns Organization, Association of Finnish Cities, Helsinki 1979.
Itämeren öljyvahinko 1979: Ympäristötutkimukset. Toim. Klaus Pfister. Sisäasiainministeriön ympäristösuojeluosaston julkaisu A:2 1980. Sisäasiainministeriö, Helsinki 1980.
Koikkalainen, Johannes: Words of welcome on behalf of the Association of Finish Cities. – Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25 May. Documents, osio 6, 1–3. Helsinki 1979.
Kosygin, Aleksei: Greetings to the Conference. – Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25, 1979. Documents, osio 11, 1. Helsinki 1979.
Pekkanen, Raimo: Presentation of the Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area – the Helsinki Convention. – Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25, 1979. Documents, osio 18, 1–5. Helsinki 1979.
Sänkiäho, Risto. Eduskuntavaalit – hallitusvaalit. Sisäpolitiikka. MMM kansalaisen vuosikirja 1988. Otava. Keuruu 1987, 165–182.

- Sabaliauskas, Julius: The protection of the marine environment of the Baltic Sea from pollution resulting from shipping. – Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25 1979. Documents, osio 28, 1–5. Helsinki 1979.
- Sandelin, Reino & Siivonen, Oso: Antonio Gramscin öljytuhot Ahvnanmaalla 1979. Huomioita havaituista vaikeuksista ja ehdotuksia parannuksiksi. Muistio 28.11. 1979. Merenkulkuhallituksen merenkulkuosasto. Helsinki.
- Notini, Mats, Mattsson, Jan & Lindén, Olle: Spridning och effekter av oljan från Antonio Gramsci i Stockholms skärgård. Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning. B 537, IVL Svenska miljöinstitutet Studsvik, Februari 1980.
- Suomenlahden öljyvahinko 1987. Vesi- ja ympäristöhallinnon julkaisuja. Sarja A 51. Edita, Helsinki 1990.
- Toiminta isoissa alusöljyvahingoissa: torjunnan järjestäminen, johtaminen ja viestintä. Ympäristöministeriön raportteja 26/2011. Edita Prima, Helsinki 2011.
- Vataja, Pentti: Itämeren suojele ja kunnallishallinto. – Intermunicipal Baltic Sea Protection Conference, Helsinki May 22–25 May 1979. Documents, osio 32, 1–11. Helsinki 1979.
- Öljysuojalainsäädännön uudistamistoimikunnan mietintö 1971: B 17. Helsinki 1971.
- Öljyvahinkojen torjuntaa koskeva lainsäädäntö. Ympäristöministeriön ympäristönsuojeluosasto. Valtion painatuskeskus Pasilan valtimo, Helsinki 1991.
- Öljyvahinkojen torjunta. Merenkulkuhallitus, Helsinki 1972.

Internetin tietolähteet

- Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. (Amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the Supplement to the IOPP Certificate and Amendments to the Annex of the Protocol of 1978)
- Ahvenanmaan demilitarisointia koskevan sopimusjärjestelyn kunnioittaminen. Kirjallinen kysymys 457/2003 vp Helsingissä 22 päivänä lokakuuta 2003. Kysyjä Jaakko Laakso (vas.), vastaaja Roger Jansson (r.) < https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/kk_457+2003.pdf#search=ahvenanmaan%20demilitarisointi >.
- Ahvenanmaan saarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskeva sopimus 1/1922. < http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1922/19220001/19220001_1 >
- Amoco Cadiz*, France, 1978. (The International Tanker Owners Pollution Federation Limited = ITOF). < <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/amoco-cadiz-france-1978/> >.
- Antonio Gramsi* [sic]. (IMO no:7605811 Tanker 1978/27708 GT). < http://www.cargo-vessels-international.at/ANTONIO_GRAMSI_IMO7605811.pdf >.
- Crude Oil Washing. (International Maritime Organization = IMO) < <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Crude-Oil-Washing.aspx> >.
- Exxon Valdez* -tankkilaiva. (The Legacy of the Exxon Valdez). Dokumentti, tuotanto Macumba - Doc, Kanada. Yle Areena 6.6.2010 klo 21.10–22.05. < <http://areena.yle.fi/1-6862> >. [Kopio kirjoittajalla]
- Helcom, Balex Delta, luettelo öljyntorjuntaharjoituksista. Balex Delta exercise 2014 Latvia, Report for Helcom Response, Latvian Coast Guard Service 2014. < <http://www.helcom.fi/action-areas/response-to-spills/helcom-balex-delta-and-other-exercises> >.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78). Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol – Annex VI), Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II). International Maritime Organization = IMO. < [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) >.

- Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus. Finlex 12/1980. < http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1980/19800012/19800012_2 >.
- Kansainvälinen yleissopimus väliintulosta öljyasaatunsaatontomuuksissa aavalla merellä. Finlex, 63/1976. < http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1976/19760063/19760063_2 >.
- Kivistö, Jari: YK:n ensimmäisestä ympäristökokouksesta 30 vuotta -Tukholma herätti toiveita. Kehitys-Utveckling 2/2002. < <http://global.finland.fi/public/default.aspx?contentId=45507&nodeId=32313&contentlan=1&culture=fi-F> >.
- Regulation for the Prevention of Pollution by Oil. Regulation 18 – Segregated ballast tanks. < http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_I/r18.htm >.
- de la Rue, Colin: TOVALOP and CRISTAL—a purpose fulfilled. An edited extract from Shipping and Environment, by Colin de la Rue and Charles Anderson. Partner, Ince & Co., London 1997, 285–295. < <http://www.colindelarue.com/wp-content/uploads/2015/04/TOVALOP-and-CRISTAL-a-purpose-fulfilled.pdf> >.
- Mediterranean Sea. < <http://www.encyclopedia.com/places/oceans-continent-and-polar-regions/oceans-and-continent/mediterranean-sea> >.
- Mitä ja miksi. Tankkialus *Tiiskeri* saapunut ensimmäistä kertaa Sköldvikiin. Toimittajat Seppo Härkönen ja Jukka Pukkinen. Yle Elävä arkisto 21.5.1970. < <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/supertankkeri-tiiskeri-skoldvikissa-1970> >.
- Nesteen supertankkeri saapui Sköldvikiin vastatuulella. Tiedotustilaisuus tankkialus *Tiiskeri* tilanteesta 21.5.1970 ja Nesteen toimitusjohtaja Uolevi Raateen haastattelu. < <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/nesteen-supertankkeri-saapui-skoldvikiin-vastatuulella> >.
- Neuvototankkerin karilleajosta 30 vuotta – *Antonio Gramsci* paljasti Suomen öljytorjunnan heikkoudet. Yle uutiset 2.6.2017. < <https://yle.fi/uutiset/3-9444130> >.
- Our History. (The International Tanker Owners Pollution Federation Limited = ITOPF). < <http://www.itopf.com/about-us/our-history/> >.
- Oil Tanker Spill Statics 2016. (The International Tanker Owners Pollution Federation Limited = ITOPF). < <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> >.
- ITOPF = The International Tanker Owners Pollution Federation Limited. < <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/atlantic-empress-west-indies-1979/> > ja < <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/exxon-valdez-alaska-united-stated-1989/> >.
- Sopimus Suomen ja Sosialististen Neuvototasavaltain Liiton välillä Ahvenanmaan saarista. Finlex 24/1940. < http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1940/19400024/19400024_2 >.
- SS Torrey Canyon*. < https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Torrey_Canyon >.
- SS Torrey Canyon*. (Googlen kuvahaku *Torrey Canyonista*). < <https://www.google.fi/search?q=ss+torrey+cayon&biw=1455&bih=705&tbm=isch&imgil=hfJNrW05MJAoM%253A%253BQLeFQTMVc8qEKM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fww.w.shi> >.
- Tietoa Itämerestä. (John Nurminen säätiö). < <http://www.johnnurmisenfaatia.fi/puhdas-itameri/tietoa-itameresta/> >.
- Torrey Canyon*, United Kingdom, 1967. (The International Tanker Owners Pollution Federation Limited = ITOPF). < <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/torrey-canyon-united-kingdom-1967/> >.
- Valtioneuvosto. Hallituksen tiedot ja kokoonpano. 63. Sorsa IV, 6.5.1983- 30.4.1987. < <https://valtioneuvosto.fi/tietoa/historiaa/hallitukset-ja-ministerit/raportti-/t/ml/63.> >
- Viranomaiset ja muut julkista tehtävää hoitavat. – Oikeuskanslerin virasto. Viranomaisten valvonta. < https://www.okv.fi/fi/oikeuskansleri/tehtavat_ja_toiminta/viranomaisten_valvonta/ >
- Webster, L & Raaymakers, S. IST Black Sea Conference on Ballast Water Control and Management. October, Ukraine 10-13 October 2001. Conference Report. GloBallast Monograph Series No 3. IMO London 2002. < <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/MajorProjects/Documents/Mono3.pdf> >

Ympäristövahinkopäivystys. Tapahtumat vuodelta 1987. PDF-tiedosto < http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Vesi/Oljy_ja_kemikaalivahinkojen_torjunta/Ymparistovahinkopäivystys >.

Haastattelut

Jäätutkija Patrick Eriksson. Ilmatieteen laitos, Helsinki 3.11.2009.
 Yli-insinööri Kalervo Jolma. Suomen ympäristökeskus, Helsinki 24.3.2010 ja 7.4.2015.
 Arkistonhoitaja Eva Lintunen. Ylen arkisto 25.8.2015.
 Tarkastaja Jouko Pirttijärvi. Suomen ympäristökeskus, Helsinki 24.3.2010.
 Lakimies Jouko Tuomainen. Suomen ympäristökeskus, Helsinki 30.3.2010.

Tutkimuskirjallisuus

Anderson, Alison: Media, Culture and the Environment. UCL Press, London 1997.
 Anderson, Alison: The Media Politics of Oil Spills, *Spill Science & Technology Bulletin*, Volume 7, Issues 1–2, 2002, Pages 7-15, DOI: 10.1016/S1353-2561(02)00048-8.
 Anderson, Mark D.: Disaster Writing: The Cultural Politics of Catastrophe in Latin America. University of Virginia Press, Charlottesville, VA, 2011.
 Aniansson, Britt: Pohjois-Euroopan meret – Pohjois-Euroopan ympäristö. Norstedts Tryckeri, Stockholm 1990.
 Antraigue, Sophie: Miten Suomi on varautunut öljyonnettomuuteen Suomenlahdella: varautumisjärjestelmän muotoutuminen, nykytila ja haasteet. Ympäristöpolitiikan pro gradu -tutkielma. Tampereen yliopisto, Tampere 2008.
 Anttila, Riku: Merenkulun perusteita. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus. Luentomoniste 3.12.2004.
 Barnard, Michaela & Starkey, David J.: Menneisyyden meret. Ympäristölähtöinen lähestymistapa merihistoriaan. – Merihistorian rajapintoja. *Nautica Fennica 2009–2010*. Toim. Sari Mäenpää ja Johanna Aartomaa. Suomen merimuseo, Kotka 2010, 8–19.
 Beck, Ulrich: Riskiyhteiskunnan vastamyrryt. Suomentanut Heikki Lempa. Vastapaino, Tampere 1990.
 Bernhard, Christoph: Environmental Problems of European Cities of the 19th and 20th Centuries. Waxman. Munster 2000.
 Berridge, G.R.: Diplomacy Theory and Practice. Palgrave Macmillan, Basingstoke 2010.
 Blanchard, Margaret A: Freedom of the Press. American Journalism. History, Principles, Practises, Toim. W. David Sloan and Lisa Mullikin Parcell. McFarland Company. USA 2002.
 Bonsdorff, Erik: The *Antonio Gramsci* oil spill: Impact on the littoral and benthic ecosystems. *Marine Pollution Bulletin*, Vol 12, No 9, 1981, 301–305.
 Brandel, Magnus: Översiktlig sammanställning/analys av energipolitiska beslut mellan 1975 och 2009 i Sverige. Rapport till Energikommisionen den 31 december 2015 utarbetad av Magnus Brandel, MBenergistrategi AB. Strängnäs den 31 december 2015 Rev. 2016-02-07. Till Energikommisionen Miljö- och energidepartementet Att Bo Diczfalusy, 103 33 Stockholm. < <http://www.energikommisionen.se/app/uploads/2016/01/Energipolitik-2015-12-31rev.pdf> >.
 Bolotova, Alla: The State, Geology and Nature in the USSR: The Experience of Colonizing the Russian Far North. Teoksessa *Understanding Russian Nature: Representations, Values and Concepts*. Ed. by Arja Rosenholm and Sari Autio-Sarasma. Aleksanteri Institute, Helsinki 2005.
 Burger, Joanna: Oil Spills. Rutgers University Press, New Brunswick, NJ, 1997.
 Bärlund, Kaj: Mitä Antonio Gramsci opetti. Jäte- ja ympäristö 5/87, 26.
 Carey, James W.: The Problem of Journalism History: The American Journalism History Reader. Ed. by Bonnie Brennen and Hanno Hardt. Routledge, New York 2011, 21–27.
 Clausewitz, Carl von: Sodankäynnistä. Suomentanut Heikki Eskelinen. Art House, Helsinki 2009

- Cronon, William: *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*. W.W. Norton & Company Inc., New York 1995.
- Conboy, Martin: *Journalism: A Critical History*. Sage, London 2002.
- Cornwell, E. L.: *An Illustrated History of Ships*. Crescent Books, Wingdale, NY, 1979.
- Darst, G. Robert: *Smokestack Diplomacy: Cooperation and Conflict in East-West Environmental Politics*. MIT Press, Cambridge, MA, 2001.
- Dowie, Mark: *Saving Face: Could Public Relations Have Rescued Exxon's Image?* *Propaganda Review* 8/1991, 26–28.
- Downs, Anthony: *Up and Down with Ecology – The "Issue-Attention" Cycle. – The Public Interest* 28/1972, 35–80. Ed by, Jill A.: *Journalistic Uses of Collective Memory*. *Journal of Communication*, Vol. 49, No. 2, 1999, 71–85.
- Edy, Jill: *Journalistic Uses of Collective Memory*. *Journal of Communication*. Vol. 49. No 2, 1999, 71–85.
- Ekholm, Kai ja Karhula, Päivikki: *Suomalaisen sensuurin vaiheet Kalevalasta verkko-aikaan. Sananvapaus Suomessa. Toim. Kaarle Nordenstreng*. Tampereen Yliopistopaino, Tampere 2015, 205–234.
- Ekologiska konsekvenser av oljeskador på Östersjön. Finlands nationella handlingsplan. Red. Heta Rousi och Harri Kankaanpää. *Miljöförvaltningens anvisningar 6sv/2012*. Finlands miljöcentral (SYKE), Helsinki 2012.
- Elmgren, R., Hansson, S., Larsson, U., Sundelin, B., Boehm, P. D.: *The "Tsesis" Oil Spill: Acute and Longterm Impact on the Benthos*. *Marine Biology*, Vol. 73, No. 1, 51–65.
- Eskola, J. *Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen tutkimuksen analyysi vaihe vaiheelta*. Teoksessa Aaltola, J., ja Valli, R.. *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. PS-kustannus. Jyväskylä 2001. s. 179–203.
- Fichtelius, Erik: *Vad är en nyhet och 100 andra jätteviktiga frågor*. Langenskiöld's, Stockholm 2015.
- Gallagher, Michael, Laver, Michael and Mair, Peter: *Representative Government Modern Europe: Institutions, Parties, and Governments*. McGraw-Hill, New York 2005.
- Gruner, Wolf D.: *Die deutsche Frage. Ein Problem der europäischen Geschichte seit 1800*. C. H. Beck, München 1985.
- Gupta, K & Jenkins-Smith, H: *Anthony Downs, "Up and Down with Ecology: The 'Issue-Attention' Cycle"* *The Oxford Handbook of Classics in Public Policy and Administration* Edited by Martin Lodge, Edward C. Page, and Steven J. Balla, Oxford 2015, 1–12
- Habermas, Jürgen: *Julkisuuden rakennemuutos. Tutkimus yhdestä kansalaisyhteiskunnan kategoriasta*. Suom. Veikko Pietilä. Vastapaino, Tampere 2004.
- Haila, Yrjö ja Jokinen, Pekka: *Ympäristöpolitiikka*. Vastapaino, Tampere 2001.
- Hannigan, John A.: *Environmental Sociology*. Routledge, London and New York 2008.
- Hautojärvi, Sirkka: *Kansainvälinen ympäristöyhteistyö 1983–2003*. Teoksessa *Ympäristöministeriö 1983–2003*. Toim. Sirkka Hautojärvi. Ympäristöministeriö, Helsinki 2007, 9–16.
- Hedberg, Per: *Kärnavfallsfrågan i svenska massmedier*. *Statens Kärnbränsle Nämnd Rapport 47*, April 1991. < http://www.iaea.org/inis/collection/NCLCollectionStore/_Public/22/077/22077978.pdf >.
- Hemanus, Pertti: *Suomen sanomalehdistö tänään ja huomenna*. Teoksessa *Suomen lehdistön historia 3: Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980-luvulle*. Toim. Touko Perko. Gummerus, Jyväskylä 1988, 433–482.
- Herkman, Juha: *Intermediaalisuus ja televisiotutkimuksen metodologia – Haasteita, mahdollisuuksia ja ongelmia*. Teoksessa *Radio- ja televisiotutkimuksen metodologiaa: Näkökulmia sähköisen viestinnän tutkimukseen*. Toim. Heidi Keinonen, Marko Ala- Marko Ala-Fossi ja Juha Herkman. Tampere University Press, Tampere 2008, 153–166.
- Heywood, Andrew: *Politics*. Palgrave Mcmillan, London 2007.
- Hildén, Olavi ja Hario, Martti: *Muuttuva saaristolinnusto*. Forssan kirjapaino, Forssa 1993.
- Hill, Christopher: *The Changing Politics of Foreign Policy*. Palgrave Macmillan, London 2003.

- Hirvi, Juha-Pekka: Johdanto. Teoksessa Suomenlahden öljyvahinko 1987. Toim. Juha-Pekka Hirvi. Vesi- ja ympäristöhallinnon julkaisuja. Sarja A 51. Vesi- ja ympäristöhallitus, Helsinki 1990, 5–16.
- Holmroos, Altti: Majakkasaarilla. Bookwell, Porvoo 2015.
- Hughes, J. Donald: What is Environmental History? Polity Press, Cambridge 2006.
- Huhtala, Hannele ja Hakala, Salli: Kriisi ja viestintä. Yhteiskunnallisten kriisien johtaminen julkisuu-
dessa. Gaudeamus, Helsinki 2007.
- Huopaniemi, Jukka: Mitä on ”suomettuminen”? – Ulkopoliittikka 2/1974. < http://www.ulkopoliittikka.fi/article/815/mita_on_suomettuminen/ >.
- Huttunen, Leena: Onneksi Prestige ei uponnut Suomenlahdella. Ympäristö 1/2003, 27–65.
- Hänninen, Hannu: Negotiated Risks: The Estonia Accident and the Stream of Bow Visor Failures in the Baltic Ferry Traffic. Phd. Diss. Helsinki School of Economics, Helsinki 2007.
- Iggers, Georg G.: Historiography in the Twentieth Century: From Scientific Objectivity to the Post-modern Challenge. Wesleyan University Press, Middletown, CT, 2005.
- Itsekkyyttä vai valtiomiestaitoa. Ruotsin idänpolitiikka ja Suomi vuodesta 1812 vuoteen 2002. Toim. Tapani Suominen. Tammi, Helsinki 2002.
- Itämeren kansainvälisen suojeluyhteistyön 20-vuotinen taival, 1974–1994. Itämeren suojelukomissio. Ympäristöministeriö, Helsinki 1994.
- Jakobson: Max: Tilinpäätös. Otava, Helsinki 2003.
- Jarlbro, Gunilla: Forskning om miljö och massmedier: en forskningsöversikt. Lunds universitet, Lund 2001
- Jolma, Kalervo: Ympäristövahinkojen torjunta Suomessa ja Itämerellä. Teoksessa Suomi merellä (Meri-
riipuseeriyhdistyksen vuosikirja) 2002, 20–35.
- Journalistin vapaus. Toim. Heikki Luostarinen ja Pentti Raittila. Vastapaino, Tampere 2014.
- Kajander, Sakari ja Karvonen, Tapio: Matkalla Latviaan: Meriliikenneselvitys. Turun Yliopisto, Turku 2001.
- Karjalainen, Timo P.: Arkielämän ympäristöt ja ympäristöpoliittinen toiminta Venäjällä. Teoksessa Katse Venäjään – suomalaisen Venäjä-tutkimuksen antologia. Toim. Jouko Nikula. Aleksanteri instituutti, Helsinki 2006, 344–379.
- Karppinen, Tuomo ja Aitta, Timo: Öljyvahinkojen todennäköisyyksistä merionnettomuuksissa Suomen rannikolla. Merenkulkuhallitus, Helsinki 1980.
- Karppinen, Kari ja Matikainen, Janne: Julkisuus ja demokratia. Bookwell, Jyväskylä 2012.
- Keränen, Esko: Muuttuva työnkuva. Toimitustyön differentioitumiskehitys Suomen sanomalehdissä. Väitöskirja. Helsingin yliopisto, Helsinki 1984.
- Keskinen, Tuomas: Idänkauppa 1944–1987. Kauppalehti Business Books, Helsinki 1987.
- Kissinger, Henry: World Order, Reflections on the Character of Nations and the Course of History. Penguin Books, London 2014.
- Kitch, Carolyn: Twentieth-century Tales: Newsmagazines and American Memory. Journalism & Communication Monographs, Vol. 1, No. 2, 1999, 119–155.
- Kitch, Carolyn: Anniversary Journalism, Collective Memory, and the Cultural Authority to Tell the Story of the American Past. The Journal of Popular Culture Vol. 36, No. 1, 2002, 44–67.
- Kivistö, Jari: YK:n ensimmäisestä ympäristökokouksesta 30 vuotta – Tukholma herätti toiveita. Kehitys-Utveckling 2/2002. < <http://global.finland.fi/public/default.aspx?contentId=45507&no-deld=32313&contentlan=1&culture=fi-F%20z> >.
- Klare, Michael T.: Blood and Oil: The Dangers and Consequences of America's Growing Dependency on Imported Petroleum. Henry Holt and Company, New York 2004.
- Koivisto, Mauno: Kaksi kautta. Muistikuvia ja merkintöjä 1982–1994. WSOY, Juva 1994.
- Koljonen, Kari: Kriisi journalismissa. Kansakunnan katastrofi ja muuttuva professio. Suomen yliopis-
topaino, Tampere 2013.

- Kostiainen, Auvo: Historian näkökulmat kohtaavat – liikkuvuuden historian tutkimus. Teoksessa Historioitsijan arki & tutkimuksen prosessi. Toim. Sari Autio, Sari Katajala-Peltomaa ja Ville Vuolanto. Vastapaino, Tampere 2001, 69–84.
- Kotilainen, Lauri: Parempi lehtijuttu. Gummerus, Jyväskylä 2003.
- Kovanen, Heini. Asiantuntijat riskinhallinnassa. Tapaustudkimus Itämeren öljyonnettomuusriskeistä 1979–200. Pro gradu tutkielma. Itä-Suomen yliopisto, Joensuu 2017.
- Kuisma, Markku: Kylmä sota, kuuma öljy. Neste, Suomi ja kaksi Eurooppaa 1948–1979. WSOY, Porvoo 1997.
- Kuutti, Heikki: Journalistit ja julkisuusperiaate. Teoksessa Julkisuusjournalismi. Toim. Heikki Kuutti. Bookwell, Jyväskylä 2011, 436–547.
- Kvale, S. *InterViews: An Introduction to Qualitative Research Interviewing*. SAGE Publications Inc, California 91320. 1996.
- Laakkonen, Simo, Laurila, Sari, Rahikainen, Marjatta (toim.): *Harmaat aallot. Ympäristönsuojelun tulo Suomeen*. Vammalan kirjapaino Oy. SHS/Helsinki/1999.
- Laakkonen, Simo: Meri kulttuurin ristiaallokossa: Näkökulmia Itämeren ympäristöhistoriaan. Teoksessa Merihistorian rajapintoja. Nautica Fennica 2009–2010. Toim. Sari Mäenpää ja Johanna Aartomaa. Museovirasto, Helsinki 2010, 22–35.
- Laakkonen, Simo ja Lehmuskoski, Antti: Musta meri. Öljyonnettomuuksien ympäristöhistoriaa Suomessa vuoteen 1969. Historiallinen Aikakauskirja 4/2005, 381–396.
- Laakkonen, Simo and Räsänen Tuomas: Cold War Science Diplomacy in the Baltic Sea Region: Beginnings of East- West Cooperations in Marine Protection. In *Northern Europe in the Cold War, 1965–1990: East-West Interactions of Trade, Culture and Security*. Ed. by Poul Villaume, Ann-Marie Ekengren and Rasmus Mariager. Aleksanteri Institute, Helsinki, 25–48.
- Laakkonen, Louekari, Lahtinen, Kunnallispuistojen ympäristöhistoriaa – Suomen kunnat sosiaalisen luonnonsuojelun edelläkävijöinä, Haik 4/2019, 401–411.
- Lahtinen, Jari: Alusten pohjakosketukset ja karilleajot talviaikana. Katsaus Suomen aluevesillä vuosina 1982–1994 tapahtuneisiin merionnettomuuksiin. Helsingin teknillinen korkeakoulu, Helsinki 1997.
- Lahtonen, Unto: Öljyntorjunnan kehitys Suomessa 1968 lähtien 1990-luvulle. Edita, Helsinki 2004.
- Laurila, Sari: Itämeren ympäristötutkimus Suomessa ennen 1960-lukua. Historiallinen Aikakauskirja 1/2007, 9–21.
- Laqueur, Walter. *Europe: The Specter of Finlandization*. – Commentary. The monthly magazin of opinion. December 1977. < <https://www.commentarymagazine.com/articles/walter-laqueur/europe-the-specter-of-finlandization/> >.
- Lehmuskoski, Antti: Riskiyhteiskunnan kurssilla. Öljyonnettomuuksien historiaa Suomen merialueella 1946–1969. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Helsinki 2004.
- Leppäkoski, Erkki: Pollution Prevention, Oil Pollution. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus. Luentomoniste 11.10.2005.
- Lidgren, Karl and Norrby, Sören: *Oil and Chemical Pollution from Ships: Economics and Control Measures*. The Ministry of Agriculture. Gotab, Stockholm 1980.
- Lightbody, Bradley: *The Cold War (Questions and Analysis in History)*. London; New York: Routledge 1999
- Liuhto, Kari. *The Russian Oil Exports via the Baltic Sea: Do Oil Shipments through the EU's Inner Sea Bring Russia Closer to the EU or Bring Them Apart?* Turun kauppakorkeakoulu, Turku 2003.
- Ljunglöf, Lennart: Euroopan turvallisuus ja yhteistyökokous (Etyk). Teoksessa *Mitä Missä Milloin*. Kansalaisen vuosikirja 1976. Otava, Helsinki 1975, 118–121.
- Luoma, Emilia: *Oil Spills and Safety Legislation*. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, Turku 2009. < http://www.merikotka.fi/safgof/Oil%20spills_luoma_2009.pdf >
- Luostarinen Heikki: Irti Venäjistä, kapitalismista ja pomoista. Teoksessa *Journalistin vapaus*. Toim. Heikki Luostarinen ja Pentti Raittila. Vastapaino, Tampere 2014, 7–15.

- Lyytimäki, Jari: Unohdetut ympäristöongelmat. Gaudeamus, Helsinki 2006.
- Lyytimäki, Jari: Jälkeemme vedenpaisumus? Ilmastonmuutoksen ja merien suojelun ekologiset kynnyksarvot. Gaudeamus, Helsinki 2009.
- Lyytimäki, Jari ja Palosaari, Marika: Ympäristöviestinnän tutkimus Suomessa. Suomen ympäristökeskus, Helsinki 2004.
- Löyttyniemi, Veikko: Sanomalehdistön rakenne ja talous 1940-luvulta 1980-luvulle. Teoksessa Suomen lehdistön historia 3: Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980-luvulle. Toim. Touko Perko. Kustannuskiila, Kuopio 1988, 307–431.
- Malmberg, Tarmo: Porvarillisen mediajärjestelmän loisto ja kurjuus. Strukturwandel der Öffentlichkeit 1962. Teoksessa Mediatutkimuksen vaeltava teoria. Toim. Tuomas Mörö, Inka Salovaara-Moring ja Sanna Valtonen. Gaudeamus, Helsinki 2004, 40–46.
- Massa, Ilmo: Riskiyhteiskunta ja sen teoria. Teoksessa Lopun alku. Katastrofien historia ja nykypäivää. Toim. Hannu Salmi. Pallosalama, Turku 1996, 214–226.
- Mazur, Allan: Global Environmental Change in the News 1987–90 vs. 1992–6. *International Sociology* 13/1998, 457–472.
- McNeill J.R.: Observations on the Nature and Culture of Environmental History. *History and Theory*, Vol. 42, No. 4, 2003, 5–43.
- McNeill J.R. ja McNeill, William: Verkottunut ihmiskunta. Yleiskatsaus maailmanhistoriaan. Vastapaino, Tampere 2006.
- McCormick, John: The Global Environmental Movement. Billing & Sons Ltd., Worcester 1989.
- Meinander, Henrik: Liittoutumattomuus? Siitä oppineetkin kiistelevät. Teoksessa Itsekkyyttä vai valtiomiestaitoa. Ruotsin idänpolitiikka ja Suomi vuodesta 1812 vuoteen 2002. Toim. Tapani Suominen. Gummerus, Jyväskylä 2002.
- Mertanen, Rauno: Öljytankkerikuljetukset Suomenlahdella. Turun Yliopisto, Turku 2003.
- Miettinen, Jorma: Sanomalehtien välinekäyttö. Teoksessa Sanomalehdistö Suomessa. Toim. Esko Salminen. Weilin + Göös, Espoo 1981, 112–137.
- Mitchell, Ronald B.: “Compliance with International Treaties”: Lessons from Intentional Oil Pollution. *Environment* Vol. 37, No. 4, 1995, 10–15, 36–41
- Mitchell, Ronald B.: Intentional Oil Pollution at Sea – Environmental and Treaty Compliance. The MIT Press, Cambridge, MA, 1994.
- Myrberg, Kai ja Leppäranta, Matti: Meret maapallon siniset kasvot. Otava, Helsinki 2014.
- Myrberg, Kai ja Leppäranta, Matti: Itämeri ja ihminen. Tammi, Helsinki 2019.
- Mäkinen, Matti: Itämeren alueen merivoimat kylmän sodan aikana. Teoksessa Suomen laivasto 3, 1969–2003. Toim. Esko Illi ym. Otava, Keuruu 2008, 21–23.
- Nealey, Stanley M., Melber, Barbara D. and Rankkin, William L.: Public Opinion and Nuclear Energy. Lexington Book, Lexington 1983.
- Neuzil, Mark: The Environment and the Press: From Adventure Writing to Advocacy. Northwestern University, Evanston, IL, 2008.
- Niinivaara, Susanna: Kalaämpäri, kaasuputki ja öljyturma. Teoksessa Kansalaisen Itämeri. Toim. Outi Pitkänen ja Päivi Toivanen. Edita Prima, Helsinki 2010, 10–17.
- Nissinen, Jouni: Raakaöljyä Suomenlahden laineilla. Katsaus raakaöljyn ominaisuuksiin, ympäristövaikutuksiin, torjuntaan ja onnettomuuksien historiaan eteläisillä aluevesillämme. Edita, Helsinki 2000.
- Notini, Mats, Mattsson, Jan och Lindén, Olle: Spridning och effekter av oljan från Antonio Gramsci i Stockholms skärgård (i Stockholm och Ålands skörgårdar). Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning. B 537, IVL Svenska miljöinstitutet. Studsvik, Februari 1980
- Oil Pollution in the Baltic Sea. Ed. by Andrey G. Kostianoy and Olga Yu. Lavrova. The Handbook of Environmental Chemistry 27. Springer-Verlag, Heidelberg und Berlin 2014.
- Ollikainen, Markku: Miksi Itämeri rehevöityi. Teoksessa Itämeren tulevaisuus. Toim. Sara Bäck. Gaudeamus, Tampere 2010, 64–82.
- Okkonen, Antero. Toimittajan työ I. Karisto, Hämeenlinna 1986.

- Ott, Riki: *Not One Drop: Betrayal and Courage in the Wake of Exxon Valdez Oil Spill*. Chelsea Green Publishing, Chelsea, VT, 2008.
- Pajala, Mari. Televisio kulttuurisen muistin mediana. Miten itsenäisyyspäivä alkoi merkitä sotamuistelu? Teoksessa *Media historiassa*. Toim. Erkki Railo ja Paavo Oinonen. Pallosalama, Turku 2012, 127–150.
- Parra, Francisco: *Oil Politics: A Modern History of Petroleum*. Palgrave Mcmillan, London 2004.
- Partanen Pauli, Paloheimo Harri ja Waris, Heikki: *Suomi öljyn jälkeen*. Into, Helsinki 2013.
- Pernaa, Ville: *Uutisista, hyvää iltaa. Ylen TV-uutiset ja yhteiskunta 1959–2009*. Karisto, Hämeenlinna 2009.
- Pernaa, Ville: *Ystävyysspolitiikan aika: Suomi Neuvostoliiton naapurina*. Teoksessa *Suomalaisen yhteiskunnan poliittinen historia*. Toim. Ville Pernaa ja Mari K. Niemi. Edita Prima, Helsinki 2008, 171–200.
- Perrow, Charles: *Normal Accidents. Living with high-risk technologies*. Princeton University Press, New Jersey 1999.
- Peuhkuri, Timo: *Tiedon roolit ympäristökiistassa. Saaristomeren rehevöityminen ja kalankasvatus julkisen keskustelun ja päätöksenteon kohteena*. Väitöskirja. Turun yliopisto, Turku 2004.
- Penttilä, Risto E. J.: *YYA-sopimus solmimisesta raukeamiseen*. Teoksessa *YYA-Suomi*. Toim. Ilkka Herlin. WSOY, Helsinki 1993.
- Perrow, Charles: *Normal Accidents: Living with High Risk Technologies*. Princeton University Press, Princeton, NJ, 1999.
- Pfister, Klaus: *The 1979 Baltic oil spill: environmental studies*. Ed. by Klaus Pfister. Department for Environmental Protection A: 2 1980. Ministry of the Interior, Helsinki 1980.
- Pfister, Klaus: *Esipuhe. – Itämeren öljyvahinko 1979: ympäristötutkimukset*. Toim. Klaus Pfister. Sisäasiainministeriön ympäristönsuojeluosaston julkaisu A: 2. Sisäasiainministeriö, Helsinki 1980, 3–32.
- Pietilä, Jyrki: *Kirjoitus, juttu, tekstielementti. Suomalainen sanomalehtijournalismi juttutyyppeiden kehityksen valossa printtimedian vuosina 1771–2000*. Väitöskirja. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2008.
- Pleasant, Andrew, Good, Jennifer, Shanahan, James and Cohen, Brad: *The literature of Environmental Communication. Public Understanding of Science, Vol. 11, No. 2, 2002, 197–205*.
- Poutanen, Eeva-Liisa: *Itämeren ekosysteemi uhattuna*. Teoksessa *Kansalaisen Itämeri*. Toim. Outi Pitkänen ja Päivi Toivanen. Edita Prima, Helsinki 2010, 34–49.
- Pritchard, Sonia Zaide: *Oil Pollution Control*. Routledge & Kegan Paul, London 1987.
- Pöyhönen, Mikko: *Muuttolintujen matkassa*. Otava, Helsinki 1995.
- Railo, Erkki ja Oinonen, Paavo: *Media historiassa*. Turun historiallinen yhdistys, Turku 2012.
- Raittila, Pentti: *Uutinen Estonia: kriisiviestintä ja journalismin etiikka koetuksella*. Tampere University Press, Tampere 1996.
- Rannikko, Pertti: *Ympäristökamppailujen aallot*. Teoksessa *Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailun uusi aalto*. Toim. Ari Lehtinen Ari ja Pertti Rannikko. Gaudeamus, Helsinki 1994, 11–28.
- Ramseur, Jonathan L: *Oil Spills in U.S. Coastal Waters: Background and Governance*. September 15, 2017. Congressional Research Service January 11, 2012. < <https://www.fas.org/sgp/crs/misc/RL33705.pdf> >
- Rinne, Risto: *Globaalin kilpailun haasteet ja suomalaisen laivanrakennuksen kunniakas perinne*. Teoksessa *Suomalainen laivanteko 2000-luvun vaihteessa: Työstä, turvallisuudesta ja oppimisestä suomalaisessa telakkateollisuudessa*. Toim. Risto Rinne, Marjaana Soininen ja Arja Virta. Turun yliopisto, Turku 2004, 9–30.
- Rittberger, Volker, Zangl, Bernhard and Kruck, Andreas: *International Organization*. Translated by Antoinette Groom. Palgrave Mcmillan, New York 2006.
- Roberts, Paul: *Kun öljy loppuu. Uuden energiatalouden vaihtoehdot*. Suomentanut Riitta Kankkunen. Edita, Helsinki 2006.
- Ruokoranta, Mirja: *Viranomaiset*. Teoksessa *Suomenlahden öljyvahinko 1987*. Toim. Juha-Pekka Hirvi. Vesi- ja ympäristöhallitus, Helsinki 1990, 20–23.

- Ruostetsaari, Ilkka: Valta muutoksessa. WSOY, Helsinki 2003.
- Rytkönen, Jorma: Öljyntorjuntakykyä talviolosuhteissa testattiin Kemissä. Rannikon Puolustaja 2/1015, 62–66.
- Räsänen, Tuomas: Itämeren ympäristökriisi ja uuden merisuhteen synty Suomessa 1960-luvulta 1970-luvun puoliväliin. Väitöskirja. Turun yliopisto, Turku 2015.
- Räsänen, Tuomas and Laakkonen, Simo: Cold War and the Environment: The Role of Finland in International Environmental Politics in the Baltic Sea Region. *Ambio*, Vol. 36, No 2–3, April 2007, 229–236.
- Räsänen, Tuomas ja Laakkonen, Simo: Suomen ja Neuvostoliiton ympäristöyhteistyön alkuvaiheet. *Historiallinen Aikakauskirja* 1/2007, 43–56.
- Saarenmaa, Laura: Intiimin äänet: Julkisuuskulttuurin muutos suomalaisissa ajanvietelehdissä 1961–1975. Tampere University Press, Tampere 2010.
- Sairinen, Rauno: Suomalaiset ja ympäristöpolitiikka. Edita, Helsinki 1996.
- Salmi, Hannu. Johdanto. Teoksessa Lopun alku. Katastrofien historiaa ja nykypäivää. Toim. Hannu Salmi. Turun yliopisto, Turku 1996, 7–11.
- Salmi, Hannu: Lissabonin maanjäristyksestä Estonian katastrofiin. Onnettomuus uutisointi ja ”tulevan pahan pelko”. Teoksessa Lopun alku. Katastrofien historiaa ja nykypäivää. Toim. Hannu Salmi. Turun yliopisto, Turku 1996, 20–40.
- Salminen, Esko: Sitouttamattomuuden ja laajenevan informaation aika 1950–1980. Teoksessa Suomen lehdistön historia 3: Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980-luvulle. Toim. Touko Perko. Kustannuskiila, Kuopio 1988, 141–305.
- Salminen, Esko: Puoluepolitiikasta kohti sitoutumattomuutta. Työväenliikkeen vasen siipi. Teoksessa Suomen lehdistön historia 3: Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980-luvulle. Toim. Touko Perko. Kustannuskiila, Kuopio 1988, 147–149, 237–245.
- Salminen, Esko: Vaikeneva valtiomahti? Neuvostoliitto/Venäjä Suomen lehdistössä 1968–1991. Edita, Helsinki 1996.
- Saviranta, Jaakko: Kansainvälisen kaupan taloustieteellistä taustaa. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen Certificate in International Shipping and Commerce -kurssin luentomoniste 2004.
- Sheail, John: *Environmental History of Twentieth Century Britain*. Palgrave, Hampshire and New York 2002.
- Sellnow, Timothy L.: *Scientific Argument in Organizational Crisis Communication: The Case of Exxon*. *Argumentation and Advocacy*, Vol. 30, No. 1, 1993, 28–42.
- Seuri, Olli: Historian jokapäiväinen virta sanomalehdessä. Artikkel. *Media & Viestintä* 37/2014, 22–37.
- Sillanpää, Pertti: Uusi luominen. Ympäristönsuojeluaate suomalaisessa kirjallisuudessa ensimmäisessä ekologisessa huomiosyklissä 1970–1973. *Lisensiaattityö*. Oulun yliopisto, Oulu 2000.
- Sinivaara, Erkki: Punaöljy Itämerellä. Neuvostotankkeri Antonio Gramscin vuosina 1970 ja 1987 öljyvahingot suomalaisten sanomalehtien kertomana. Pro gradu- tutkielma. Turun yliopisto, Turku 2011.
- Sloan, David and Mullikin Parcell, Lisa: *American Journalism: History, Principles, Practices*. McFarland, Jefferson, NC, 2002.
- Suhonen Pertti: *Mediat, me ja ympäristö*. Hanki ja jää, Helsinki 1994.
- Suomen mediamaisema. Toim. Kaarle Nordenstreng ja Osmo A. Wiio. WSOY, Helsinki 2001.
- Suomi, Juhani: Suomi, Neuvostoliitto ja YYA-sopimus. Tammi, Helsinki 2016.
- Susiluoto, Ilmari: Yhteiskunnallinen ympäristökeskustelu Neuvostoliitossa. Teoksessa *Ympäristökysymys. Ympäristöuhkien haaste yhteiskunnalle*. Toim. Ilmo Massa ja Rauno Sairinen. Gaudeamus, Helsinki 1991, 326–348.
- Säteri, Kai: Merirajat ja niiden vartiointi. Teoksessa *Suomi ja meri*. Toim. Eero Pakkala ja Kai Säteri. WSOY, Helsinki 1981, 209–317.

- Tanninen, Timo: Öljyyntyneiden eläinten hoito. WWF Suomen raportti nro 24. Toim. Toni Jokinen. WWF, Helsinki 2006. < <https://wwf.fi/mediabank/988.pdf> >.
- Tarkka, Jukka: Karhun kainalossa. Suomen kylmä sota 1947–1990. Otava, Helsinki 2013.
- Tarkka, Jukka: Suomen kylmä sota. Miten viattomuudesta tuli voima. Otava, Keuruu 1992.
- Tarkka, Jukka ja Tiitta, Allan: Itsenäinen Suomi. Otava, Keuruu 1987.
- The Tsesis Oil Spill. Askö Laboratory, University of Stockholm. Sweden 1980. Ed. by John Kineman, Ragnar Elmgren and Sture Hansson. Askö Laboratory, University of Stockholm, Stockholm 1980. < <https://www.archive.org/stream/thesisetsesisoi0ask#page/n7/mode/2up> >.
- Teräväinen, Erkki: Lavastettu rinnakkaiselo. Suomen ulkopoliittikka johtavassa länsisaksalaislehdissä 1955–1962. Hakapaino Oy, Helsinki 2003.
- Tikkanen, Sarianne: Toiko öljy Sköldvikissä onnen vai ongelmia? Teoksessa Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailun uusi aalto. Toim. Ari Lehtinen, Pertti Rannikko. Gaudeamus, Helsinki 1994, 173–193.
- Tiusanen, Tauno: Gorbatshev neuvostotalouden uudistaja. Gummerus, Jyväskylä 1987.
- Tommila, Päiviö. Suomen sanomalehdistö 1700-luvulta nykypäivään. Teoksessa Joukkoviestintä Suomessa. Toim. Osmo A. Wiio ja Kaarle Nordensterng. WSOY, Porvoo 1994, 35–52.
- Tommila, Päiviö: Suomen sanomalehdistön historia. Teoksessa Suomen mediamaisema. Toim. Kaarle Nordensterng ja Osmo A. Wiio. WSOY, Helsinki 2001, 45–61.
- Tommila, Päiviö: Suomen sanomalehdistön kehityslinjat. Teoksessa Suomen lehdistön historia 3: Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980-luvulle. Toim. Touko Perko. Kustannuskiila, Kuopio 1988, 483–520.
- Tuomi, Osmo: Itämeren alue geopoliittisen ja regionalistisen näkemyksen valossa. Tiede ja Ase 49/1991, 35–76.
- Tuomi, Osmo: Itämeren poliittisen ja sotilaallisen aseman kehittyminen. Kylmän sodan kausi. Teoksessa Suomen laivasto 1969–2002. Osa 3. Toim. Esko Illi ym. Otava, Keuruu 2008, 14–20.
- Törrönen, Miikka: Öljyntorjunnan suorituskyvyn kehittäminen vuosina 1979–2007. Pro gradu -tutkielma. Maanpuolustuskorkeakoulu, Helsinki 2008.
- Uotila, Panu: Toimittajakoulutus opettaa muuttuvan mediamaiseman hallintaa. Teoksessa Journalismi ajassa. Toim. Kalle Virtapohja. Grano, Jyväskylä 2014, 140–150.
- Vahtola, Jouko: Suomen historia. Jääkaudesta Euroopan unioniin. Otava, Helsinki 2005.
- Vainio, Jari: Turvallisuuskriittisten ohjelmistojen käyttöturvallisuuden varmistaminen. Väitöskirja. Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere 2017.
- Vihavainen, Timo: Kansakunta rähmällä. Suomettumisen lyhyt historia. Otava, Helsinki 1991.
- Vihavainen, Timo: Suomen kulttuuri-ilmapiirin muutokset. Teoksessa YYA-Suomi. Toim. Ilkka Herkin. WSOY, Helsinki 1993, 214–237.
- Viita, Pentti: Kapitalismin ja sosialismin puristuksessa. Suomen ja Neuvostoliiton taloussuhteet 1944–1991. Gummerus, Jyväskylä 2006.
- Visuri, Pekka: Maailman muutos ja Suomi. Bookwell, Jyväskylä 2011.
- Visuri, Pekka: Suomi kylmässä sodassa. Otava, Helsinki 2006.
- Vuorio, Kaija: Sanoma, lähettäjä, kulttuuri. Lehdistöhistorian tutkimustraditiot Suomessa ja median rakennemuutos. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2009.
- Väliverronen, Esa: Median kuviteltu valta. Teoksessa Julkisuus ja demokratia. Toim. Kari Karppinen ja Janne Matikainen. Vastapaino, Tampere 2012, 83–109.
- Väliverronen, Esa: Tiede ja ympäristöongelmat julkisuudessa. Tampereen yliopisto, Tampere 1994.
- Väyrynen, Kari: Ympäristöfilosofian historia. Maaäitimyytistä Marxiin. Eurooppalaisen filosofian seura, Tampere 2006.
- Väyrynen, Kari: Luonnosta ympäristöön. Luontosuhteemme käsite- ja aatehistoriaa. Teoksessa Ajatus-ten lähteillä. Aatteiden ja oppien historia. Toim. Mikko Myllykankas ja Petteri Pietikäinen, Gaudeamus, Helsinki 2017, 89–118.
- Wahlgren, Peter: Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents. Scandianavian Studies in Law 46/2004.

- Weiner, Douglas R.: The Genealogy of Soviet and Post-Soviet Landscape of Risk. In *Understanding Russian Nature: Representations, Values and Concepts*. Eds. Arja Rosenholm and Sari Autio-Sarasmo. Aleksanteri Papers 4/2005, 209–230.
- Weiner, Douglas R.: *A Little Corner of Freedom: Russian Nature Protection from Stalin to Gorbachëv*. University of California Press, Berkeley, CA, 1999.
- White, Richard: Afterward Environmental History: Whatching a Historical Field Mature. *Pacific History Review*. Vol. 70, No. 11., 2001, 103–110.
- Wiberg, Matti ja Paloheimo, Heikki: *Politiikan perusteet*. WSOY, Porvoo 1997.
- Williams, Julie Hedgepeth: The Purpose of Journalism. In *American Journalism: History, Principles, Practices*. Ed. by W. David Sloan and Lisa Mullikin Parcell. McFarland, Jefferson/NC 2002, 3–13.
- Worster, Donald: *The Wealth of Nature: Environmental History and the Ecological Imagination*. Oxford University Press, New York 1993.
- Worster, Donald: *Dust Bowl: The Southern Plains in the 1930s*. Oxford University Press, New York 2004.
- YLönen Marja: *Pilahistoria. Suomi poliittisissa pilapiirroksissa 1800-luvulta 2000-luvulle*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2001.
- Ympäristöministeriö 1983–2003. Toim. Sirkka Hautojärvi. Ympäristöministeriö, Helsinki 2007.
- Östberg, Kjell. Olof Palme 1927–1986. Valtiomies ja humanisti. Suomentanut Anna Maija Luomi. Minerva, Helsinki 2009.
- Österlund, Bo: Energiariippuvuudesta ja huoltovarmuudesta. *Sotilasaikakauslehti* 5/2010, 9–15.
- Österlund, Bo; Niskanen, Olli: Itämeren meriliikenne ja merenkäyttö, osa I. *Sotilasaikakauslehti* 10/2018, 18–25.



**TURUN
YLIOPISTO**

ISBN 978-951-29-8152-6 (Painettu/Print)
ISBN 978-951-29-8153-3 (Sähköinen/Pdf)
ISSN 0082-6995 (Painettu/Print)
ISSN 2343-3205 (Verkkajulkaisu/Online)