

Maaailman suurimman kaarnaveneen tarina

Alkusanat

Tapaan helmikuussa 2010 sattumalta Helsingin Cafe Moskovassa **Antti Laitisen**. Emme ole nähneet pitkään aikaan, joten kysyn mitä hän nykyään puuhaa. Hän kertoo suunnittelevansa kaarnavenettä.

"Aion ylittää sillä meren", Antti sanoo.

"Osaatko purjehtia", kysyn.

"En."

"Osaatko rakentaa veneen", jatkan tiedustelua.

Siitäkään hänellä ei ole mitään kokemusta. Innostun ideasta välittömästi, vain Antti voi keksiä jotain näin järjetöntä. Kapakan pöydässä tuoppien äärellä piirrämmme ensimmäiset ja ainoat piirustukset veneen mallista. Antti suunnittelee rungon viidellä viivalla, minä piirrän masto- ja peräsinvaihtoehtoja. Ongelmana on kaarna. Sitä olisi saatava paljon ja siitä tulisi saada aikaiseksi merenkäyntiä kestävä runko. Sovimme, että opetan Antille purjehdusta, ja lupaudun ajamaan loppukesällä tehtävässä purjehduksessa saattovenettä.

Kaarnaveneen rakentaminen

Koko talven ja kevään Antti kerää ja kuivaa männyn kaarnaa Helsingin Vartiosaaressa, jossa hänellä on työhuone. Soittelemme välillä, muttemme tapaa projektin tiimoilta ennen lumien sulamista. Kun viimein saavun Vartiosaareen, projekti on jo pitkällä. Antti on liimannut kaarnankappaleet lautaksi, puu- ja metallikehikon päälle polyuretaanilla, mitä hän hieman harmittelee, sillä hänen toiveenaan oli käyttää luonnossa hajoavia orgaanisia materiaaleja.

Häntä on käynyt neuvomassa Suomenlinnan telakalta perinneveneiden rakentaja, joka on pettyneenä ja tuotuneena vaahdonnut, että veneen runko "ei ole mitään tyyliä" ja että koko hanke on veneilyn näkökulmasta typerä. Tarkalleen ottaen hän oli väärässä. Antin runko on perinteistä kaarnavenetyyliä, sen esikuva vastaa suunnittelua, joka on jokaiselle pikkulapselle tuttu.

Perinnevenemies on jatkanut demotivointiaan pelottelemalla rahtiliikenteen määrällä ja nopeudella. Hänestä ei juurikaan ole ollut rohkaisijaksi saati avuksi hankkeen edistymisessä.

"Siinä vaiheessa, kun näet aluksen horisontissa, et välttämättä enää ehdi väistää sitä. Se liikkuu 20 solmun vauhtia", on tuo mies sanonut ja tarkkaillut Antin reaktioita.

"Noita laivoja on Suomenlahden väylällä kolmen mailin välein", hän on vielä lisännyt, kuin Viiron purjehtiminen vetäisi vertoja Draken-väylän ylittämiselle. Matka-ajaksi mies arvioi seitsemää päivää, ja hän on antanut ymmärtää, että hankkeeseen ryhtyminen on paitsi uhkarohkeaa myös typerää.



Tässä vaiheessa purjehduksen määränpääksi on siis päätetty jo Viro. Matka kävisi Suomenlahden halki. Rauhoittelen Anttia kertoen, että konttialuksen alle jäämisen todennäköisyys olisi mitätön, mikäli vain saattoaluksen konetehto riittää hinaamaan kaarnaveneen pois törmäyskurssilta. Purjehtiminen on tietysti aina vaarallista, myrsky voi yllättää tai merirosvot – ja riskienhallinta on

alkanut pelottaa myös Antin tuottajaa, joka onkin ehtinyt jo pariin kertaan ehdottaa koko taideprojektista luopumista. Sovimme Antin kanssa yksissä tuumin, että homma viedään loppuun kävi mitä kävi.

Kaarnaveneestä syntyy monella tavalla omalaatuinen. Massiivinen 300 kilon paino, 370 sentin pituus ja 150 leveys tekevät laidattoman veneen kulkuominaisuudet kömpelöiksi. Se kuitenkin saadaan lopulta tottelemaan peräsintä ja taitavissa käsissä jopa nousemaan tuuleen. Pohjan muoto ja paino asettavat huippunopeudeksi 2,5 solmua; kaarnavene ei syrjäytä vettä, vaan työntää sitä tieltään. Yhtä kaikki se kulkee, tottelee purjetta – ja mikä tärkeintä: se kelluu. Pohdimme kaarnan vettymisen nopeutta, ja ounastelen että on hyvinkin mahdollista, että kaarnavene imee 200 litraa vettä sisuksiinsa ja saattaisi sitten jopa upota. Se selviäisi vain kokeilemalla.

Saattoveneen suhteen on ongelmia. Veneeltä vaadittavat ominaisuudet tekevät sopivan löytämisestä vaikeaa. Haluaisin mahdollisimman pienen veneen, jotta sillä voi rantautua saariin kuvaamista ja yöpymistä varten, mikäli matka venyisi. Samalla konetehon tulisi riittää hinaamiseen, mihin arvelen tarvittavan vähintään 100 hevosvoimaa. Asia ratkeaa lopulta täydellisen arvaamattomasti ja nerokkaasti, kun tuotantoprojektissa työskentelevä **Merja Markkula** keksii ottaa yhteyttä meripelastusyhdistykseen. Saattajaksi suostuu Porkkalan meripelastajien PV Aktia, jonka päälliköstä **Mikael Nuotiosta** tulee nopeasti keskeinen hahmo koko projektin onnistumisessa.

Viron-purjehduksen lähtöpaikaksi Porkkalan niemen kärki on mitä sopivin. Paitsi että sieltä on lyhin välimatka, se on myös riittävän lännessä, jotta purjeilla on mahdollista päästä vallitsevalla lounaistuulella Suomenlahden yli kryssimättä.

Matka meren yli

6.8.

Saan kunnian purjehtia kaarnaveneen Vartiosaaresta Herttoniemen Yliskylään laitamyötäisessä. Puolen mailin matka sujuu helposti rannalla pyörivien pikkulasten ihastellessa luultavasti maailman suurinta kaarnavenettä. Trailerikyödin myöhästyttyä ja painiessamme varusteiden kiinnittämisessä lautan päälle mahdollisimman hellävaroen olemme lopulta yli tunnin myöhässä sovitusta

saapuessamme Porkkalan Dragesvikiin. Matkalla sinne nappaamme vielä kyytiin projektin kuvaajan, **Juuso Westerlundin**.

Purettuamme varustemme rannalle yritämme ratkaista kaarnaveneessä ilmennyttä ongelmaa: Pistoköli on turvonnut kastuessaan, mistä johtuen se ei mahdu kölilaatikon reikään. Siklaamme puukolla vesivanerin pinnoitetta käyntisataman venerampilla. Yleisönämme ovat satamassa yöpyneistä veneistä kaarnavenettä ihailemaan tulleet lapset. Vilpittömästi innostuneiden lasten reaktiot kertovat, että kömpelöstä kaarnaveneestä huokuu lämpöä. Se on esineenä positiivinen ja onnistunut.



Aktian miehistö vaikuttaa esittäytyessä ylitsepursuavan reippaalta. Nuotio on aikaisemmin sopinut Dragesvikenin kaupan omistajan kanssa yöpymisestämme sen tiloissa. Luottamuksenosoitus tuntuu suurelta, olemmehan tuntemattomia sekä kaupan omistajalle että päällikölle. Kah-

vilan tytöt (näin he puhuvat myös toisistaan) ovat ihanan sydämellisiä ja vieraanvaraisia. Ma-
kaamme yön sisäterassin lattialla makuupusseissa RAY:n Jokeripokerin valossa kuunnellen jääh-
dytyslaitteiston tuulettimien hurinaa, joka sekoittuu ympärillämme pyörivien hyttysten ininään.

7.8.

Herätys on kello 4 aamulla. Tarkoituksemme on ehtiä matkaan heti auringon noustessa ja saada
kuvattua aamun valoa mahdollisimman paljon. Koko retki on mietitty visuaalisuuden kautta.
Antti on rakentanut kaarnaveneen mieltien vain miltä se näyttää kuvissa. Samalla perusteella hän
on valinnut vaatetuksensa, mustat alushousut ja musta t-paita. Vaikka säätiedotus on ennustanut
kevyttä koillistuulta, on lähtiessä yhä täysin epävarmaa minne kaarnaveneen matka päättyy ja py-
syykö se vettyessään edes pinnalla iltaan saakka. Jännitys on kalvavaa, puolen vuoden mittainen
projekti on saamassa vihdoin päätöksensä.

4.45 kaarnavene on laskettu veteen ja varustettu purjehduskuntoon, PV Aktia hinaa venettä sata-
masta ulos. Antti ei ole saanut koko yönä juuri ollenkaan unta, kuten en minäkään. Ilmassa pyörii
tusinoittain hyttysiä ja lämpötila on jo nyt lähes hellelukemissa.

5.30 Lähestymme Rönnskärin majakkaa, ja hinaaminen lopetetaan. Purjehdusmatka alkaa avo-
meren laidalla, ja Juuso alkaa kuvaamistyönsä. Tuuli on lähes optimaalisesti koillisesta 4 m/s.
Syvänpunainen aurinko nousee horisontista Venäjän metsäpalojen savuverhon ja ohuen pilviker-
roksen takaa.

7.45 Tuuli asettuu 4,5 m/s:iin ja kaarnavene saavuttaa 1,5 solmun nopeuden. Tällä vauhdilla puo-
leen väliin matkaamiseen kuluu 12 tuntia ja saavutamme ruuhkaisen Pietarin laivaväylän para-
hiksi illan pimetessä. Ennusteen mukaan tuuli on tyyntymässä illaksi, vaikuttaa siltä että Viro jää
haaveeksi. Aurinko pysyttelee utuisen pilviverhon takana.

8.45 Juuso on merisairas, kalpean vihreä ja täysin toimintakyvytön. Muutaman tunnin tuijottami-
nen kameran etsimeen keinuevassa veneessä ja horisontin jatkuva optinen suoristaminen on tehnyt
tehtävänsä. Ongelma on vakava, sillä purjehduksen dokumentointi on lähes kokonaan hänen har-

teillaan. Valmistaudun kuvaamaan Juuson kalustolla, vaikka se ei käytännössä onnistu ilman hänen apuaan.



Meripelastajat aloittavat miehistönsä kouluttamisen. Luvassa on pintapelastusharjoituksia, kuten veden varaan joutuneen nostamista verkolla ja nostotaljalla. Koska kaarnavene ei juuri liiku, Mäkiluodon merivalvonta kiinnostuu saattoaluksestamme. Pintapelastusharjoitukset ja pitkä paikallaanoloimme vaikuttavat sukeltamiselta, joka sijaintipaikassamme on luvanvaraista uponneen saksalaisen sota-aluksen vuoksi.

10.20 Juuso on osittain toimintakunnossa ja aloittelee jälleen kuvaamista. Lyhytaikainen sairastaminen ei juuri vaikuta kuva-aineistoon. Sää on muuttunut pilviseksi ja tuuli kääntynyt itään sekä laantunut 3 m/s:iin. Antin vauhti on 1 solmu, Naissaareen on 16 mailia, Viron mantereelle reilu 20. Purjehdusyrityksen onnistuminen on siinä ja siinä. Ilma on harmaa ja lämmin, saattoveneen perävanasta nostaa päänsä täysikasvuinen harmaahylje, joka jää uimaan veneemme lähistölle.

Porkkalan sääennuste lupaa keskiyöhön asti 5 m/s:in itätuulta, joka kääntyy aamuun mennessä kaakkoistuuleksi. Tallinnan sääennusteessa tuuli laskee 2 m/s:iin ja kääntyy vastaiseksi aiemmin iltayöllä.

11.45 Nuotio on laskenut purjehduksen kestoja Naissaareen Tallinnan sääennusteen perusteella. Tuulen kääntyessä yön aikana etelään matka kestää optimistisilla kryssikulmilla 40 tuntia. Uutisen synkkyyttä lisää se, että viimeiset 2 tuntia olemme liikkuneet pelkästään länteen. Vaikka kaarnaveneen keula osoittaakin etelään, sorto ja virtaus kuljettavat venettä sivuttain. Viro jää tavoittamatta. Nuotio kysyy, mitä teemme. Päätämme kertoa Antille faktat. Vaihtoehtoina on jatkaa purjehtimisen yrittämistä ja päätyä minne päädyimmekään tai hinata kaarnavenettä lähemmäs maalia. Antti sanoo järkähtämättä, että loppuun asti mennään purjeilla.

12.30 Tilanne on muuttunut yllättäen paremmaksi. Itätuulta on 5 m/s ja kaarnavene liikkuu kohutuullisesti. Yhtäkkiä Viro näyttää taas mahdolliselta.



Antti tuntuu uponneen matkatessaan syvälle ajatuksiinsa. Vaikka teoksen esitystapana ovat visuaaliset tallenteet, on itse teos performanssi. Se tekee vaikutuksen myös meripelastuksen miehistöön heidän seuratessaan tunnista toiseen hievahtamatta veneensä perässä istuvaa purjehtijaa. Antti on taiteessaan olemukseltaan täydellisen fyysinen, mikä korostuu töiden toteutuksessa. Hänen työskentelynsä koostuu pitkäaikaisista pohdiskeluista, joiden vastapainona teokset kiteytyvät fyysisiksi prosesseiksi. Hänen ajattelunsa kehys ja väline on hänen ruumiinsa.

14.45 Juuso ottaa puolentoista tunnin unet. Kaarnavene on saapunut Pietarin väylän reunalle ja ohittanut ensimmäisen rahtialuksen puolen mailin päästä. Tutka kertoo toisen aluksen olevan mahdollisesti kaarnaveneen kurssilla. Olemme matkan puolivälissä Tallinaan, Naissaareen on 10 mailia. Rönnskärin majakka näkyy vielä horisontissa ja tuuli on jälleen laantumassa. Vedessä näkyy sinilevää ja useita eri loppilajeja lentää taivaalla. Antin ja saattoaluksen välissä nostaa toinen harmaahylje päänsä vedestä. Se sukeltaa kaarnaveneen ali ja nousee pintaan sen takana.

16.30 Olemme laivaväylällä, karttaplotteri ja tutka ovat täynnä rahtialuksia, joiden kursseja ja nopeuksia miehistö jatkuvasti laskee. Kaarnavene liikkuu niin hitaasti, että väistöliikkeet on suunniteltava hyvissä ajoin alusten ilmestyessä horisonttiin. Nuotio on stressaantunut: "Vittu mä en lähde enää ikinä tällaiseen. Lasketaan kohti tulevia laivoja ja yritetään olla pilaamatta taideprojektia", hän sanoo virnistäen.

Vaikka laivaliikennettä on paljon, sitä ei kuitenkaan ole tolkuttomasti. Mitään todellista vaaraa ei synny, lopulta vain yhden aluksen kurssi tulee liian lähelle ja Antin on muutettava kaarnaveneensä suuntaa vartin ajaksi länteen. Sitten hän ottaa kompassisuunnaksi 130 Naissaaren kärkeen.

18.45 Olen levännyt tunnin verran saamatta kuitenkaan unta. Tuuli on jälleen noussut 7 m/s:iin ja kaarnavene saavuttanut huippunopeutensa 2,5 solmua laitamyötäisessä. Aallokko on vielä maltillista. Vaikka kaarnaveneessä ei ole minkäänlaisia laitoja, vain rahtialusten peräaallot pyyhkivät kannen yli. Matkassa on ollut roppakaupalla tuuria. Purjehduksen loppumiseen tarvittaisiin vain yksi korkea aalto, joka osuisi purjeeseen kaataen veneen sekä katkaisten maston.

Antti ei ole pitänyt taukoja, hän haluaa käyttää suotuisat olosuhteet mahdollisimman tarkasti hyväkseen, koska vene liikkuu nyt hyvin. Hän on ollut koko matkan märkä ja vähissä vaatteissa.

Mukaan tulleet kahluuhousut on yhä saattoaluksessa. Tässä tulessa Naissaareen saavutaan 3 tunnin kuluttua, sinne on 7 mailia. Kolmannes matkasta on jäljellä.

22.30 Hämärä on pilvisessä säässä muuttumassa pimeydeksi. Antille ojennetaan puoshaalla taskulamppu sekä kahluuhousut ja juotavaa. Tuuli on laantunut hieman, mutta maininki kasvanut, mistä johtuen kaarnaveneessä on vaikeaa pukea. Tallinnan VTS ottaa radiolla yhteyttä ja tiedustelee matkamme tarkoitusta. Selvitämme saattavamme pientä purjevenettä Naissaareen. Selviää, että VTS on yrittänyt ottaa yhteyttä jo pidemmän aikaa onnistumatta jostain syystä tavoittamaan Aktiaa. Olemme myös Virve-verkon kuuluvuusalueen ulkopuolella, mistä johtuen meripelastusyhdistyksen Helsingin valvomo lopulta soittaa aluksellemme oltuaan ensin Tallinnaan yhteydessä.

Nuotio tutkii merikorttia ja suunnittelee sopivaa rantautumispaikkaa. Juuso saa miehistöltä apua kaarnaveneen valaisemiseen Aktian kolmella valonheittimellä, kuvamateriaalista tulee erinomaista. Miehistössä pohditaan kaarnavenepurjehduksen merkitystä. Antin sitkeä taival ja määrätietoisuus tekevät vaikutuksen, hänen reissuaan verrataan pikkukaivurilla Hangosta Kuusamoon körötelleeseen mieheen. Kokeneille merenkulkijoille kaarnavenepurjehdus on itsessään mieleton, sillä veneen merikelpoisuuden puutteet korostavat matkan hankaluuksia. Päälimmäiseksi heidän puheissaan nouseekin Antin järkähtämättömyys.

Tässä vaiheessa tulee ajankohtaiseksi myös tuottajalle soittaminen sekä yhteyden ottaminen Virossa kaarnavenettä odottavaan **Triin Männikiin**. Nyt olemme vakuuttuneita, että matka onnistuu ja Antti tulee yön aikana todellakin ylittäneeksi meren.

22.45 Nuotio sopii puhelimesta alustavasti, että hinaamme kaarnaveneen Pirittan satamaan, kunhan Antti on ensin saanut rantauduttua Naissaareen. Siihen on puoli tuntia aikaa. Naissaaren ranta on matala ja Aktia voi saattaa kaarnavenettä vain 2 metrin syvyyteen saakka. Loppumatka Antin on taivallettava yksin ja tultava sitten omin neuvoin takaisin saattoaluksen luo.

23.00 Rantautumisessa on ongelmia, sillä kivikko Naissaaren edustalla jatkuu kauas rannasta. Viron VTS ottaa alukseemme uudelleen yhteyttä tiedustellakseen avuntarvettamme. Ajamme saat-

toveneen Antin vierelle varmistaaksemme, että kaarnaveneen nostoköli nousee vielä vettyneenäkin ahtaasta kölilaatikosta ja rantautuminen on mahdollista. Naissaaren kärjestä lähestyvä kivikko on uhkaava. Neuvomme Anttia nostamaan kurssiaan enemmän tuuleen, jotta hän pääsisi Naissaaren syvemmälle itärannalle. Hän on kulkemassa suoraan kivikkoa päin, josta on rantaan vielä vajaat puoli mailia. Uudessa kurssissa purje alkaa kuitenkin lepattaa, kivikkoa ei ole enää mahdollista kiertää.

Nuotio käskee valmistautumaan pintapelastukseen, ja yksi miehistön jäsen pukee yllensä märkäpuvun. Kaikuluotain näyttää 10 metrin syvyyttä, mutta merikortti paljastaa olevamme karikon välittömässä läheisyydessä. Aktian valonheittimen kiilassa kaarnaveneen kurssilla vain muutama metrin päässä näkyy kuohuja, pintakari nousee pystysuoraan syvästä vedestä ja yhtäkkiä Antti on vaarassa. Jos vene ajautuu kivikon taakse, on sen pelastaminen käytännössä mahdotonta ja maininki pimeällä merellä jauhaa veneen helposti kappaleiksi kiviä vasten.

23.15 Nuotio on antanut käskyn kaarnaveneen hinaukseen ottamisesta. Antti on vain parin kaapelimitan päästä Naissaaresta, mutta niin lähellä karia, että Aktia ei pääse sen viereen, roikumme tuulussa pakilla Antin meloessa uupuneena meitä kohti. Hinausköyden ojentamisessa kestää: "Nyt sen pitää onnistua", Nuotio sanoo, ja viimein Antti saakin köyden kiinni.

Aktia pakittaa syvempään veteen, ja vaara on ohi. Nuotion katseessa näkyy kalvava vastuu, hän on saattoveneen päällikkönä antanut käskyn, joka on muuttanut Antin puolen vuoden mittaisen työn lopputuloksen suunnitellusta joksikin toiseksi. Vaikka Nuotion päätös on oikea, hän on joutunut valitsemaan kahdesta huonosta vaihtoehdosta, ja hetken ajan hän on yksin päätöksensä seurausten kanssa.

"Ja sitten kaikki onnittelee ihan vitusti Anttia, se on tullut ihan käsittämättömän matkan", Nuotio sanoo miehistölle pettymystä äänessään.

Kaarnaveneen purjevarustus, köydet, köli ja peräsin nostetaan Aktian kannelle. Antti tarvitsee apua kannelle kiipeämisessä, hän pysyy tuskin jaloillaan ja hänen uupunut ilmeensä kuvastaa kahden valvotun yön ja pitkän määrän purjehduksen väsymystä. Ensimmäinen asia, jota hän kysyy on nukkumapaikka. Hänen avatessa makuupussiaan Juuso istuu hänen viereensä ja sanoo lakonisesti vaikean totuuden: "Et päässyt rantaan."

Antti on hetken hiljaa, mutta vastaa hymyillen: "Eiks kaikilla pitkän matkan paateilla ole luotsi vastassa?"

Sitten hän kaatuu punkkaan Tallinnan valojen loimottaessa Aktian keulassa. Lautan hinaamisen maksimivauhti on 2,7 solmua, matka Pirittaan kestää vielä monta tuntia.

8.8.

4.45 Pirittan satama. Triin tulee hakemaan Anttia ja kaarnavene jätetään varusteineen laituriin loppuyöksi

5.15 Aktia kulkee 22,5 solmun vauhtia Porkkalaa kohti. Tallinnan VTS on seurannut matkaamme loppuun asti, ja kuittaamme heille lähtömme: "Pienikokoinen purjevene on saatettu turvallisesti perille, jatkamme matkaa kohti Porkkalaa."

6.45 Perillä Upinniemen varuskunta-alueella Aktian kotisatamassa, kevyttä sadetta. Vaikka kaarnaveneen saattaminen päättyi pelastamiseen, tuntuu että kaikki onnistuivat. Antti olisi selvinnyt matkastaan meren yli, mutta sen hinta olisi todennäköisesti ollut kaarnaveneen jauhautuminen kivikossa kappaleiksi. Aktia puuttui matkantekoon mahdollisimman vähän, mutta lopulta määrätietoisesti ja ratkaisevalla hetkellä, sen seurauksena tarinalla on onnellinen loppu.

Jälkisanat

Aktian päällikkö Mikael Nuotion meripelastusraportti:

"Turvasimme PV Aktialla taideprojektiin liittyvää yksinpurjehdusta. Purjehdus suoritettiin kaarnapurjeveneellä Porkkalasta Viroon. Matkan lopussa kaarnaveneen purjehtija olisi mielestään pystynyt jatkamaan Naissaareen. Pidin kuitenkin riskejä matkan jatkamiselle liian suurena jo pelkästään kaarnaveneen purjehtijan väsymyksen, vuorokaudenajan ja keliolosuhteiden takia. Lisäksi Naissaaren vaaralliset kivikot lähestyivät koko ajan, eikä kaarnavenettä pystynyt ohjaamaan turvalliseen suuntaan. Käsinkin keskeyttämään rantautumisen, sillä aluksen osuminen puolen mpk:n päässä rannasta olevaan kivikkoon noin puolen metrin aallokossa oli jo täysin varmaa. Tehtävä muuttui kiireelliseksi ja käsinkin pintapelastusvalmiuden. Melko tarkalleen 10 metriä en-

nen kivikkoa saimme aluksen hinaukseen PV Aktian keulasta. Yksipurjehtija oli niin uupunut ja hänen jalkansa niin puutuneet lähes 24 tunnin purjehduksen jäljiltä, että jouduimme avustamaan hänet PV Aktian messiin. Noin puolen tunnin päästä purjehtija oli kunnossa ja hinasimme lautan turvallisesti Piritan satamaan."

Aika tarkalleen vuosi Cafe Moskovassa käydyn keskustelun jälkeen Antin teos odottaa pystytystään Wäinö Aaltosen museoon. Jälkeenpäin tarkasteltuna kaarnavenepurjehdus osuu hänen taiteellisen tuotantonsa ytimeen. Hän on Los Angelesissa katsonut poliisin revolverin piippuun näyttelynsä avajaisten jälkeen pimeällä kujalla. Lontoossa hänen matkansa kelluvalla saarella Thamesia alas päättyi parlamenttitalon edustalle kommandojoukon vallattua hänen aluksensa. Merihätään joutuminen Viron edustalla istuukin kokonaisuuteen luontevasti.



Kuvat: Aleksis Salusjärvi