



TURUN
YLIOPISTO
UNIVERSITY
OF TURKU



"SILLÄ AINÄHÄN MERIMIES
SENTÄÄN ON ERMIES"

Merimiesidentiteetit muuttuvassa
maailmassa

Ulla Kallberg



**TURUN
YLIOPISTO**
UNIVERSITY
OF TURKU

”SILLÄ AINAHAN MERIMIES SENTÄÄN ON ERIMIES”

Merimiesidentiteetit muuttuvassa maailmassa

Ulla Kallberg

Turun yliopisto

Humanistinen tiedekunta
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos
Etnologia
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen tohtoriohjelma, Juno

Työn ohjaaja

Professori Helena Ruotsala
Turun yliopisto

Tarkastajat

Dosentti Ann-Catrin Östman
Åbo Akademi

Professori Art Leete
Tarton yliopisto

Vastaväittäjä

Professori Art Leete
Tarton yliopisto

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

Kansikuva: Laivamalli, miidseppi, M/S Bore X, Forum Marinum -säätien kokoelmat.
Kuvaaja: Jorma Kontio, Forum Marinum -säätio.
Kuvapankki: [finna.fi/Forum Marinum](https://finna.fi/Forum_Marinum), lisenssi CC BY 4.0

© Ulla Kallberg

ISBN 978-951-29-9014-6 (PRINT)
ISBN 978-951-29-9015-3 (PDF)
ISSN 0082-6987 (Print)
ISSN 2343-3191 (Online)
Painosalama Oy, Turku, Suomi 2022

Omistettu serkulleni, merikapteeni Jouko Heiskaselle (1931–1994)

TURUN YLIOPISTO

Humanistinen tiedekunta

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Etnologia

ULLA KALLBERG: "Sillä ainahan merimies sentään on erimies". Merimies-identiteetit muuttuvassa maailmassa

Väitöskirja, 271 s.

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen tohtoriohjelma, Juno

Lokakuu 2022

TIIVISTELMÄ

Tässä etnologian alaan kuuluvassa tutkimuksessa tarkastellaan suomalaisten merimiesten minuuden ja itseymmärryksen ilmenemistä rahtia kuljettavien höyrylaivojen työyhteisöissä. Keskeistä siinä on merimiehenä valtamerilaivalla työskentelevän yksilön kokemus omasta minuudestaan ja se, kuinka hän ymmärtää itsensä. Tutkimuksessa kuvatut tapahtumat ajoittuvat vuosien 1910 ja 1955 välille.

Tutkimusaihetta lähestytään fenomenologisen ajattelun näkökulmasta. Siinä keskeistä on ajatus toimivan yksilösubjektin ruumiillisuudesta ja laajemmin inhimillisestä olemassaolosta ja sen merkityksestä. Analyttisinä työvälineinä ovat identifikaation ja orientaation käsitteet. Identifikaation käsitteen avulla selvitetään merimiesten samaistumisia toisiin ihmisiin sekä ammatillisiin ryhmiin. Lisäksi tarkastellaan ryhmään identifioitumisen kokemusta, johon liittyy myös tunteiden ja affektien näkyvyys ja johonkin ryhmään kuulumisen tunne. Usein identifioituminen tapahtuu erottautumisen kautta. Orientaation käsitteen avulla käsitellään kokemuksen suuntautumista erilaisiin kohteisiin, ja syvennetään toisinaan vähäeleisesti ilmaistujen asioiden merkityksiä. Samalla tulee esiin kokemuksen subjektiivisuus ja sen myötä kokemus elitystä merimieheydestä

Merimiesten identiteetit ilmenevät työn ja tekemisen kautta. Ne ovat usein lähes huomaamattomia ja ilmenevät satunnaisesti erilaisissa tilanteissa. Ne tulevat esiin myös sisäisissä, subjektiivisissa kokemuksissa ja tunnetiloissa. Ruumiilliset, eri aistein koetut asiat tuovat ne esiin elettyjen kokemusten tilanteisuuden kautta ja samalla ilmenee myös se, kuinka ruumis vastustaa esimerkiksi laivassa lämmittäjänä työskentelevän identiteettiä. Yksilöiden kokemukset paljastavat myös työelämän todellisuuden kokemisen ja hahmottumisen kahdella, toisistaan poikkeavalla tavalla.

ASIASANAT: merimieheys, minuus, itseymmärrys, kokemus, identifikaatio, orientaatio, ruumiillinen subjekti, intersubjektiivisuus etnologia, fenomenologia merenkulku, höyrylaivat, merimiehet

UNIVERSITY OF TURKU

Faculty The Faculty of Humanities

The School of History, Culture and Arts Studies

European Ethnology

ULLA KALLBERG: "FOR ALWAYS A SAILOR IS A DIFFERENT MAN"

SEAMAN IDENTITIES IN A CHANGING WORLD

Doctoral Dissertation, 271 pp.

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

October 2022

ABSTRACT

This study, which is part of the field of ethnology, examines the manifestation of the self and self-understanding of Finnish sailors in the working communities of steamers transporting freight. Central to it is the experience of an individual working as a sailor on an ocean liner about his own self and how he understands himself. The events described in the study date to between 1910 and 1955.

The research topic is approached from the point of view of phenomenological thinking. Central to it is the idea of the embodiment of an acting individual subject and, more broadly, human existence and its meaning. Analytical tools include the concepts of identification and orientation. The concept of identification is used to clarify the identification of sailors with other people and professional groups. In addition, the experience of identification in a group is examined, including the visibility of emotions and affections and the feeling of belonging to a group. Often identification occurs through separation. The concept of orientation addresses the orientation of experience towards different objects, and sometimes deepens the meanings of things expressed in a low gesture. At the same time, the subjectivity of experience and, with it, the experience of lived seamanship comes into play.

The identities of sailors manifest themselves through work and doing, they are often almost imperceptible and manifest themselves randomly in a variety of situations. They also emerge in internal, subjective experiences and emotional states. The bodily things experienced in different senses bring them out through the situationally of lived experiences, and at the same time also manifests how the body resists, for example, the identity of someone who works as a stoker on board. The experiences of individuals also reveal how to experience and perceive the reality of working life in two, divergent ways.

KEYWORDS: seamanship, self, self-understanding, experience, identification, orientation, embodied subject, intersubjectivity, ethnology, phenomenology, shipping, steamboats.

Kiitokset

Kuten monet etnologiset ja kansatieteelliset tutkimukset, tämäkin tutkimus sai alkunsa yksityiselämästäni, lapsuudestani, ammatistani ja aiheen mielenkiintoisuudesta. Tutkimuksen tekeminen on kuitenkin ollut eräänlainen henkilökohtainen odysseia. Olen sitä suunnitellessani ja kirjoittaessani pohtinut monien näkökulmien, teorioiden ja käsitteiden käytön mahdollisuutta. Työskentelyäni on leimannut hyväksymisen ja hylkäämisen edestakainen liike. Olen matkallani kohdannut monia esteitä, kirjoittanut useita tekstejä ja hylännyt niistä suurimman osan. Vasta pitkään asiaa kierrettyäni löysin tavan käsitellä aihettani monipuolisesti. Palasin teoreettisen suuntautumiseni myötä varhaisiin opiskeluvuosiini ja filosofian opintoihini. Näin opiskeluaikani alku ja loppu ikään kuin kohtaavat tutkimuksessani. Nyt on kuitenkin kiitosten aika.

Kiitän lämpimästi professori Helena Ruotsalaa siitä, että hän houkutteli minut takaisin tutkimuksen pariin, kun olin jo itse hylännyt ajatuksen siitä. Lisäksi olen kiitollinen siitä, että olen saanut tehdä tutkimustani omaan tahtiini. Hän on kommentoinut tekstejäni niissäkin tilanteissa, joissa lopulta olen päätenyt niiden hylkäämiseen. Erityisesti kiitän niistä positiivisista kommenteista, joita olen saanut löytäessäni oman suuntani tässä tutkimuksessa.

Kiitän esitarkastajiani professori Art Leeteä ja dosentti Ann-Catrin Östmania perusteellisista lausunnoista ja arvokkaista huomioista, jotka olivat avuksi käsikirjoituksen viimeistelyssä. Lisäksi kiitän jo tässä vaiheessa professori Art Leeteä lupautumisesta vastaväittäjäkseni.

Monet ihmiset ovat vaikuttaneet tämän työn etenemiseen ja onnistumiseen. Kiitos siitä, että yleensä tiesin tutkimusaineistoni olemassa olosta, kuuluu edesmenneelle professori Ilmar Talvelle. Hän myös ohjasi minua tutkijan uralle, mutta valitettavasti se ei ihan heti toteutunut. Olen myös erittäin kiitollinen Turun yliopiston Kansatieteen laitoksen Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen -kyselyihin vastanneille, vaikka tiedän, että kiitokseni eivät enää tavoita heitä. Ilman heitä tämä tutkimus ei kuitenkaan olisi ollut mahdollista.

Kiitän kansatieteen arkistosta vastannutta FT Jussi Lehosta aineiston kuvausluvan myöntämisestä. Kun sain kuvata aineiston digitaaliseen muotoon, sen käyttö ei enää ollut satunnaisten arkistossa käyntien varassa. Arkistovastaavana toiminutta FT

Hanneleena Hietaa kiitän etenkin siitä, että hän etsi minulle kyselyvastauksen, jonka käytön sen kirjoittaja oli evännyt. Lopulta en kuitenkaan lukenut sitä, sillä pelkäsin sen tulevan jollakin tavalla esiin tekstissäni. Tähän vaikuttivat myös eettiset syyt: minulla ei ollut siihen käyttö lupaa, kun vastauksen kirjoittaja oli perunut vastauksensa.

Kiitän lämpimästi myös Ph.D. Jenni Rinnettä, joka luki käsikirjoitukseni ja kommentoi sitä monien muiden tehtäviensä ohessa. Kollegaani, Ph.D. Sari Mäenpäättä, kiitän antoisista keskusteluista ja ennen kaikkea loputtoman puheeni kuuntelusta. Niiden merkitys oli suuri ajatusteni selvittämisessä.

Jatkokoulutus seminaarit saattavat tuntua pakkopullalta. Niillä on kuitenkin tieteellisen työskentelyn ohessa yhteisöllinen merkitys, siitä huolimatta, että toiset jättävät ne valmistuessaan, ja toiset taas alkavat osallistua niihin aloittaessaan väitöskirjatutkijoina. Useita vuosia väitöskirjatutkijat Marja-Liisa Räisänen, Johanna Pohtinen, Päivi Leinonen, Pekka Mannermaa, Eija Schwartz, Anna Kirveennummi ja FT Maija Mäki ovat jakaneet kanssani etnologian seminaarin ja kommentoineet keskeneräistä työtäni. Yhteiset tapaamisemme, keskustelumme ja toistemme tekstien kommentoinnit ovat vieneet pienin askelin tätäkin tutkimusta eteenpäin. Siitä lämpimät kiitokseni. Heidän lisäksi haluan kiittää erityisesti FT Tiina Suopajarveä tekstieni lukemisesta ja kannustavasta palautteesta. Olemme Johanna lukuun ottamatta kokoontuneet myös kirjoittamaan yhdessä maanantaiaamuisin. Kirjoittamisen lomassa olemme keskustelleet erilaisista tutkimuksiimme liittyvistä asioista, kuten artikkeleiden kirjoittamisesta tai apurahojen hakemisesta sekä jakaneet toisillemme lähdevinkkejä.

Olen kiitollinen edesmenneelle serkulleni, merikapteeni Jouko Heiskaselle antoisista keskusteluistamme ja erityisesti siitä, että hän sai minut tuntemaan jonkinlaista yhteen kuulumuutta erityisesti tehneiden kanssa. Paras palaute tuli yllättäen keskustellessamme tulokastavoista, kun hänen vaimonsa moitti häntä alatyylisestä kielenkäytöstä naisten kuullen. Jouko tokaisi vastaan puhuvansa Ullan kanssa ja Ullan kyllä tietävän, mistä on kysymys.

Kiitän myös lapsiani Jyrkiä ja Marinaa siitä, että he sopeutuivat äitinsä jatkuvaan poissaoloon. Yleensä se johtui työtehtävien hoitamisesta, kenttätyömatkoista tai erilaisiin kongresseihin osallistumisesta, mutta lähes yhtä usein jonkin artikkelin tai tutkimuksen työstämisestä. Jyrkin kommentteista päätellen, habitukseeni kuului edessäni oleva avonainen kirja.

Turussa 2.10.2022

Ulla Kallberg

Sisällys

Kiitokset	6
Johdanto	11
Tutkimustehtävä ja tutkimuskysymykset	11
Tutkimuksen lähtökohdat	16
Merimiestutkimus etnologiassa ja lähitieteissä	19
Talonpoikaispurjehdusta, pro graduja ja väitöskirjoja	19
Merimiehiä käsitteleviä tutkimuksia	20
Ammatti-identiteetin näkökulma	23
Etnologisia ja kansatieteellisiä identiteettitutkimuksia	24
Tutkimuksen teoreettinen viitekehys	28
Fenomenologinen lähestymistapa	28
Ruumiin, kehon ja minuuden kokemus ja itseymmärrys	29
Ruumillistuneen subjektin yksilöllisyys ja tyylin yhtenäisyys ..	31
Yksilön identiteetti on tyylin samana pysymistä	32
Ihmisten välisiä kohtaamisia – intersubjektiivisyys	33
Arkielämä, todellisuus, kulttuuri ja yhteisö	35
Aineistot, analyysi ja tulkinta	38
Kyselyvastaukset	38
Kyselyiden tausta ja tavoitteet	41
Aineiston ja siihen tulleiden vastausten vuorovaikutus	42
Refleksiivisyys	47
Tutkimusetiikka	50
Analyysin ja tulkinnan välineet	53
Fenomenologinen kulttuurianalyysi	53
Fenomenologian puolesta ja sitä vastaan	55
Eletty kokemus kirjoitetuissa kyselyvastauksissa	59
Lukeminen ja toisen tietoisuuden tavoittaminen	62
Tutkimuksen rakenne	65
Suomen merenkulun vaiheita	67
Merenkulkualan muutoksia 1880–1960	67
Kansantalous ja varustamotoiminnan muutos	67
Maailmansotien välinen aika	70
Toinen maailmansota ja sen jälkeinen aika	72
Merenkulkijat	75
Työvoimakysymyksiä	75
Ammatillinen järjestäytyminen	76
Kansainvälisiä sopimuksia ja poliittisia päätöksiä	77

Laivan työyhteisössä tapahtuu muutos.....	79
Laiva: arjen tilat ja paikat	82
Havaittu tila, koettu paikka.....	82
Miidsepit havaittuina materiaalisina objekteina.....	84
Tilat ja liikkuminen: näkyvät ja näkymättömät rajat.....	86
Asuminen: miehistöskanssit havaittuina ja aistittuina.....	90
Liikkumisen esteitä: kolinaa, tärinää ja pauhua.....	98
Skanssin pöydän ympärillä: miehet keskenään.....	99
Lyhennetty merilaki: yhteiselämän pelisäännöt ja normit.....	101
Yksin asumisen näkymättömät kokemukset.....	107
Laivat, asuminen ja muutos.....	112
Perinteisyys asumisessa.....	117
Ensimmäisellä matkalla	121
"Oppia ei käyty ensinkään".....	121
Shipshape – tulokkaan tapaan.....	125
Kolipoksien kautta pataruuman turkille.....	128
Laivat vaan kulkevat, vaikka maita ei näy.....	130
Merimiesten maailman kynnyksellä.....	133
Sikopalkin avain ja muita pieniä kepposia.....	138
Pojat ja miehet.....	141
"Hard-case" – toiseuden ja väkivallan pedagogia.....	143
Yhteisössä ulkopuolisena: näkymiä merimiehyteen.....	149
Palkitsemisen aika.....	151
"Merkitty mies" ja toiseuden kokemus.....	153
Arkielämää laivassa.....	159
Arjen kudos.....	159
Miehistön työajan teemat ja variaatiot.....	163
Lähdön valmistelua.....	166
Lämmittäjien ja trimmareiden merivahti alkaa.....	166
Meriklaaraus ja lähtö merelle.....	169
Laivan ajaminen laiturista merelle.....	172
Konemestarit merivahdissa.....	173
Kansipäällystön työnjako ja tehtävät merivahdissa.....	176
Kun försti vislaa: kansimiesten työnjako päivällä.....	178
Kansivahdissa illalla ja yöllä.....	179
Taloushenkilökunta päivävahdissa.....	180
Sunnuntaina ja jouluna.....	188
Tulon ja lähdön välissä – työ satamissa.....	189
Vapaa-aika satamissa.....	194
"Viinit ja naiset ne rakkahia oli".....	194
Missionit ja muut kohteet.....	197
Erottautumisia ja yhdistymisiä	200
Etäisyys, erilaisuus, erottava piirre.....	200
Vastakkainasettelua ja luokkaeroja.....	201
Identifioitumisia: lika yhdistää ja erottaa.....	207
Purjelaiva vastaan höyrylaiva.....	212
Onnin hyvät, pahat ja rumat.....	214

"Fürsten": ruotsinkielinen perämies ja outo vastaanotto	215
"Ykkönen": suomenkielinen perämies.....	217
Kapteeni ja kapinan uhka	219
Jälkinäytös Pohjanmerellä.....	222
Miehistö	228
Toiseus, kansallisuus, maine ja häpeä	230
Mustaihoinen vuokraemäntä	234
Valkoisia ja mustia	236
Erivärisiä toisia, primitiivisiä alkuasukkaita ja villejä.....	237
Toisen värinen intersubjektiivinen toinen	239
Eletty merimieheys.....	241
Koetun minuuden ja itseymmärryksen jäljillä	241
Kehollisia kokemuksia	243
Työminän ruumiillisuus ja minuuden vastustus.....	244
Ruumiillisia kokemuksia: ahdas ja eriarvoinen	246
Kotoisuuden horisontti.....	248
Elämismaailman normaalius ja kulttuuri	249
Lopuksi	253
Lähteet.....	257

Johdanto

Tutkimustehtävä ja tutkimuskysymykset

Museossa työskennellessäni ihmettelin usein erityyppisiä tehneen työtoverini kävelyä. Hän näytti jotenkin erilaiselta kulkiessaan laivan kannella ja etenkin liikkuaan nopeasti eteenpäin. Hänen ryhtinsä muuttui ja keskivartalonsa näytti jännittyvän. Hänen polvensa olivat hieman koukussa ja jalat laahasivat kevyesti pitkin laivan kantta, aivan kuin hän etenisi tohvelit jalassa. Huomasin hänen kävelytyylinsä muutoksen siitä, kun näin hänen kävelevän kadulla ja laiturilla täysin eri tavalla. Hän ei kuitenkaan itse näyttänyt huomaavan tuota muutosta.¹

Näin jälkeenpäin asiaa ajatellessani työtoverini kävelytyylin muutoksessa näytti olleen kysymys siitä, mitä arkikielessä usein sanotaan lihasmuistiksi. Mutta näkyviin tulee muutakin, kun menen tapahtumaan hieman syvemmälle. Muiden muassa etnologit Jonas Frykman, Billy Ehn ja Orvar Löfgren ovat todenneet aineelliseen kulttuuriin liittyvän olevan aina ruumiillista ja sen, että kulttuuria voidaan ymmärtää ja tulkita myös kehollisten kokemusten organisoitumisen kautta. Kysymys on siitä, miten ihminen muistaa oman kehonsa välityksellä erilaisia opittuja, omaksuttuja valmiuksia ja ilmaisee niitä esimerkiksi käyttämällä erilaisia työasentoja. He toteavat ihmisten kantavan mukanaan sekä tiedostettuja että tiedostamattomia kulttuurin piirteitä. Ihmiset ilmaisevat niitä käytännössä käyttämässään kielessä, pukeutumisessaan tai elehtiesään, kuitenkin huomaamatta merkityksiä, joita he juuri sillä hetkellä välittävät.²

Kun ensimmäisiä kertoja havaitsin työtoverini kävelytyylin muutoksen pidin sitä vain yhtenä outona tapana. En osannut yhdistää sitä hänen kokemuksiinsa, jotka olisivat tuoneet esiin tämän ilmiön sisällön. Sikäli olin oikeilla jäljillä, että pidin tuota kävelytyyliä yksilöllisenä ja nimenomaan hänelle ominaisena tyylinä. En kuitenkaan ymmärtänyt, että se oli hänen tapansa ilmaista omaa menneisyyttään ja itseään.³ Merityössä ollessaan hän oli tottunut laivan liikkumiseen ja keinumiseen. Sen vuoksi kehon tasapainoa ylläpitävä askellus oli sovitettava siihen.

¹ Kuvaus perustuu havaintoihini vajaan 15 vuoden ajalta.

² Ehn & Löfgren 2006, 9–10; sama 2020, 13–14; Frykman & Gilje 2003, 34–38; Frykman 2012, 20–21; Merleau-Ponty 2012b, 55.

³ Heinämaa 2010, 102–103, 119–120; sama 1996, 157–162; Merleau-Ponty 2012b, 84; Frykman 2012, 27, 29.

Tässä etnologian alaan kuuluvassa tutkimuksessani tarkastelen suomalaisten merimiesten *minuuden* ja *itseymmärryksen* ilmenemistä rahtia kuljettavien höyrylaivojen työyhteisöissä. Keskeistä tutkimuksessani on merimiehenä valtamerilaivalla työskentelevän yksilön *kokemus* omasta minuudestaan ja se, kuinka hän ymmärtää itsensä.⁴

Kokemuksen käsite jakaantuu *elettyyn kokemukseen* eli *elämykseen* ja jo karttuneeseen kokemukseen, mikä on kokeneisuutta, harjaantuneisuutta ja käytännöllistä perehtyneisyyttä eli kokemusta jostakin. Siitä voidaan kertoa ja sitä voidaan tarkastella jälkeenpäin. Se on samalla analyttisen ja abstraktin tiedon lähde: kokemuksen perusteella tietämistä. Elämys on kokemuksen hetkellä elettyä ja sitä luonnehtii usein aistinvarainen toiminta. Mutta elettyjä kokemuksia ei ole aina helppoa sanallistaa, sillä ne liittyvät kokijan tietoisuuteen ja kehollisuuteen. Ne yhdistävät kokijan aikaan, paikkaan, ihmisiin, esineisiin, historiaan, kulttuuriin, perinteisiin ja normeihin.⁵

Lähestyn minuutta ja itseymmärrystä samaistamista tai tunnistamista tarkoittavan *identifikaation* käsitteen avulla. Tavoitteenani on yhtäältä selvittää miesvaltaisessa työyhteisössä tapahtuvia *identifioitumisia* eli samaistumisia johonkin ja toisaalta *identifioimisia* eli tunnistamisia joksikin. Samaistuminen luo toimijan ja samaistumisen kohteen välille yksilöllisesti koetun suhteen. Varsinkin ryhmään samaistumisessa on sekä kognitiivisia että affektiivisiä ulottuvuuksia. Kokemuksen affektiivisuus vaikuttaa siihen, kuinka yksilöt kokevat ryhmään kuulumisensa. Myönteinen kokemus heidät tuntemaan, ajattelemaan ja toimimaan ryhmän jäsenenä.⁶ Näin identifikaatio liittyy myös elettyihin kokemuksiin.

Tarkastelen myös sitä, kuinka miehet pohtivat ja tulkitsevat itseään ympäröivää maailmaa ja luovat sillä tavalla merkityksiä myös omalle olemassaololleen.⁷ Kielellisiin vähemmistöihin kuuluvien suomalaisten identiteettejä ja kulttuurisia kohtaamisia tutkinut etnologi Anna-Liisa Kuczynski toteaa tutkimuksessaan kulttuurisen tilanteen muovaavan ihmisiä henkilökohtaisten muistojen, tunteiden ja kokemusten ohella. Kohdatessaan toisiaan ihmiset luovat kulttuurisia merkityksiä, tulkitsevat asioita, samaistuvat toisiinsa ja omaan ympäristöönsä.⁸

Identiteettiä koskevan käsitteellisen rajaukseni taustalla on kritiikki, jota sosiologit Rogers Brubaker ja Frederic Cooper ovat kohdistaneet identiteetin käsitteeseen. He toteavat, että omaan itseen ja muihin kohdistuva identifikaatio kuuluu aina ja välttämättä sosiaaliseen elämään toisin kuin identiteetti. Identiteetti on heidän mukaansa tiheä, monimerkityksinen ja heterogeeninen käsite, johon liittyy ristiriitainen teoreettinen taakka. Sen tavoittaminen on vaikeaa, ja sillä on identtisyuden perustavaa omi-

⁴ Brubaker & Cooper 2013, 62–63.

⁵ Frykman 2012, 20, 59–60; Frykman & Gilje 2003, 15–16; Kivimäki 2006, 75; Taipale 2006, 164–167; Moran 2011, 65.

⁶ Taipale 2019, 231–234.

⁷ Frykman 2012, 35; Taipale 2019, 229.

⁸ Kuczynski 2017, 9–10.

naisuutta, samuutta, ilmaiseva objektivoiva merkitys. Tässä mielessä identiteetti viittaa johonkin syvään ja muuttumattomaan, kun se ymmärretään yksilön minuuden tai ryhmän ominaisuudeksi ja yhteiskunnallisen olemisen perusehdoksi. Sitä pidetään kuitenkin arvostettavana ja vaalimisen arvoisena. Brubaker ja Cooper viittaavat sosiologi Alberto Meluccin toteamukseen, että identiteettiä ei voi semanttisesti erottaa samana pysymisen ajatuksesta ja, sen vuoksi, se saattaa sopia huonosti prosessin kaltaiseen analyysiin. He toteavat, että identifikaatiolla ei ole vastaavaa objektivoivaa merkitystä. Identifikaatio on prosessi ja ilmaisee toimintaa ja edellyttää myös toimijan läsnäoloa. Tässä prosessissa joku henkilö identifioi jonkun toisen tai identifioituu itse joksikin. Identifikaatio ei edellytä ennalta prosessin johtavan sisäiseen samuuteen, erottuvuuteen ja rajattuun ryhmämuotoon.⁹

Brubaker ja Cooper jakavat identifikaation suhteellisiin ja luokitteleviin muotoihin. He toteavat, että ihmisen on mahdollista identifioida joku muu tai itse identifioitua sen mukaan, minkälainen asema hänellä on jossakin ihmisten välisessä suhdeverkossa. Siinä identifikaatio tapahtuu henkilön itsensä ja toisten välisessä suhteessa. Toinen tapa identifioida itsensä tai joku muu johonkin henkilöiden luokkaan tapahtuu jäsenyyden perusteella. Siihen kuuluvia yhdistää jokin yhteinen luokitteleva piirre, kuten rotu, etnisyys, kieli, kansallisuus, sukupuoli tai esimerkiksi seksuaalinen suuntautuneisuus. Brubaker ja Cooper toteavat, luokittelun tekevän järjestelytyötä kaikenlaisissa sosiaalisissa ympäristöissä. Se, miten ihminen identifioituu ja miten toiset hänet identifioivat saattaa vaihdella suuresti. Heidän mukaansa itsensä tai toisten identifioiminen on tilannekohtaista ja liittyy erilaisten asioiden yhteyteen.¹⁰

Brubakerin ja Cooperin mukaan itseymmärryksellä tarkoitetaan yksilön ymmärrystä siitä, kuka hän on, mikä hänen sosiaalinen asemansa on, ja kuinka hän on valmis toimimaan. Itseymmärrykselläkään ei ole semanttista yhteyttä samana pysymiseen tai erilaisuuteen. He toteavat itseymmärryksen olevan ihmisen taipumuksiin viittaavan käsitteen, jota voi sanoa tilanteiseksi subjektiivisuudeksi.¹¹

Etnologeista etenkin Jonas Frykman on suhtautunut kriittisesti identiteetin käsitteen käyttöön etnologisissa tutkimuksissa. Hänen mukaansa niissä on lähtökohtaisesti oletettu, että jokaisella ihmisellä on identiteetti, ja että ihmiset rakentavat niitä erilaisista aineksista jonkinlaisina ”tee se itse” -hankkeina. Tutkimuskohteina ovat olleet erilaiset kulttuuriset identiteetit, jotka ovat liittyneet ikään, kansakuntaan, sukupuoleen, luokkaan, etnisyyteen ja paikkaan. Niitä on myös käsitelty perusteellisesti tutkijoiden välisissä keskusteluissa. Mutta käsite edellä etenevä identiteettikeskustelu ei ole kuitenkaan vastannut identiteetin kokemusta koskeviin kysymyksiin. Tarkastelun ulkopuolelle on jäänyt myös yksilön osuus oman identiteettinsä ilmaisemisessa ja sii-

⁹ Brubaker & Cooper 2013, 61–63, 65–66. viittaus Melucci 1995; vrt. Ricoeur 1994, 32; ks. myös Taipale 2019, 230.

¹⁰ Brubaker & Cooper 2013, 73–74; Taipale 2019, 229.

¹¹ Brubaker & Cooper 2013, 77–79; ks. Taipale 2019, 231.

hen kohdistuvien vaikutusyritysten vastustamisessa. Frykman toteaa, että vastaus näihin kysymyksiin löytyy tarkastelemalla sitä, kuinka ihmiset elävät identiteettejään. Siinä keskeistä on yksilön ja hänen toimintaympäristönsä kietoutuminen yhteen.¹²

Olen tehnyt tätä tutkimusta pitkään, mutta koen edelleen tutkimukseni tieteelliseksi lähtökohdaksi nuo Jonas Frykmanin jo 2000-luvun alkupuolella esiin nostamat asiat. Kun tutkin merimiesten minuutta ja itseymmärrystä, minun on suunnattava tarkasteluni merimiesten henkilökohtaisiin kokemuksiin, jos haluan vastata merimiehenä olemista koskevaan kysymykseen. Tuohon kysymykseen vastaaminen edellyttää yksilön näkökulmaa, sillä merimieheyden kokemus ei ole objektiivinen prosessi, vaan eletty henkilökohtainen tapahtuma, kuten filosofi Joonas Taipale kirjoittaa.¹³

Tutkimuskysymykseni hahmottuvat ja määrittyvät identiteetin kokemisen näkökulmasta. Niiden muotoutumiseen vaikuttaa myös etnologisen tutkimuksen kiinnittyminen yhä vahvemmin tieteen fenomenologiseen tutkimustraditioon 2000-luvun kuluessa. Viime vuosikymmeninä etnologinen tutkimus on ollut fenomenologiseen tapaan kuvailevaa ja selventävää tutkimusta. Se näkyy esimerkiksi pohjoismaisen etnologian piirissä tehdyissä arkielämän tutkimuksissa. Etnologiassa tämä merkitsee fenomenologista *orientaatiota*, millä paneudutaan tutkimusten aineistoissa ilmenevien asioiden tarkasteluun akateemisen väittelyn tai kirjallisuuskritiikin tavoin toteutetun tekstien tarkastelun asemesta.¹⁴

Tutkimuskysymykseni saavat näin muotonsa toimivan yksilön eli fenomenologisesti ilmaistuna *ruumiillisen subjektin* käsitteen ja *identiteetin fenomenologian* kautta. Tutkimuskysymykseni jakaantuvat kahteen toisiaan täydentävään kysymysryhmään. Ensimmäinen ryhmä lähtee yksilöstä ja pohjautuu yksilön kokemukseen omasta minuudestaan ja itseymmärryksestään eri tilanteissa laivan työyhteisössä. Toinen ryhmä kohdistuu yksilön ja laivan toiminnassa syntyvien ryhmien väliseen suhteeseen ja yhteiseksi koetun todellisuuden hahmottumiseen. Tutkimuskysymykseni ovat:

1. Kuinka merimiesten minuudet ja itseymmärrykset ilmenevät erilaisissa tilanteissa ja minkälaisia kokemuksia ne ovat? Kuinka merimiehet elävät identiteettejään? Kuinka sukupuoli ilmenee identiteettien luomisen, kokemisen ja elämisen kautta?
2. Kuinka ihmisten väliset suhteet vaikuttavat yhtäältä yksilön identiteetin muotoutumiseen ja toisaalta yhteisön sosiaalisen todellisuuden hahmottumiseen? Kuinka kulttuuri ilmenee laivan työyhteisössä?

¹² Frykman & Gilje 2003, 9–10.

¹³ Taipale 2006, 164.

¹⁴ Frykman 2012, 17–20; Ihde 2003,8; ks. myös Olsson 2014, 210–212; Tiili 2016, 22–23; Ala-Pöllänen 2017, 22–24.

Nostan tarkastelussani esiin merimiehen toimivana subjektina, ja hänen kokemuksensa häntä ympäröivän maailman kohtaamisesta.¹⁵ Kuinka merimies kokee itsensä, ja kuinka hän tulkitsee omia tuntemuksiaan? Miten nämä asiat saavat hänet toimimaan, ja mitä ne hänelle tekevät? Merimiehen minuus määrittyy pitkälle myös sen perusteella, miten hänen kehonsa toimii ja ilmaisee häntä itseään.¹⁶

Käytän tutkimuksessani laivoissa työskentelevistä henkilöistä yleisnimikettä merimiehet tai merenkulkijat, kun tarkoitan ammatinharjoittajia yleisessä merkityksessä. Merimiesten työstä ja koulutuksesta 1980-luvun alussa kirjoittanut Kai Säteri käyttää laivassa työskentelevistä henkilöistä nimitystä ”laivaväki”, joka jaetaan eri ryhmiin aseman, toimialan ja työajan perusteella. Päällystöä ovat laivan päällikkö, konepäällikkö, perämiehet, konemestarit, linjaluotsi ja sähkömestari sekä radiosähkötäjä ja talousosaston esimies. Alipäällystöön kuuluvat henkilöt, jotka eivät kuulu päällystöön, mutta ovat työnjohtajien asemassa ja valvovat alaistensa töitä. Muu laivaväki kuuluu Säterin mukaan miehistöön. Etnologi Kim Montin toteaa, että käsitys siitä, ketkä ovat merimiehiä, vaihtelee aikakausittain ja jopa kielialueittain. Useimmiten merimiehellä tarkoitetaan kuitenkin laivassa työskentelevää miehistön jäsentä. Toisinaan taas vain kansimiehistössä työskentelevien katsottiin olevan merimiehiä. Näin suljettiin pois konemiehistö, taloushenkilökunta ja nykyaikana esimerkiksi matkustajalajivojen hotelli- ja ravintolahenkilökunta.¹⁷

Käytän toisinaan *merimieheyden* käsitettä ilmaisemaan sekä merimiehenä olemista että heihin liitettyjä miehisiä pidettyjä ominaisuuksia. Tuo käsite muotoutuu samalla tavalla, kuin miehyyden käsite. *Mieheys* tarkoittaa sekä miehenä olemista että miehisiä pidettyjä ominaisuuksia. Sitä käytetään tutkimuksissa usein kuvailevasti ilmaisemaan ihanteita, normeja ja eri aikakausiin liittyviä konteksteja. Siihen liittyvät ihanteet kytkeytyvät monimuotoisina yhteiskunnan rakenteisiin, ja muotoutuvat keskinäisessä vuorovaikutuksessa muiden kulttuuristen käsitteiden kanssa, kuten historian tutkijat Pirjo Markkola, Ann-Catrin Östman ja Marko Lamberg toteavat.¹⁸

Tutkimukseni sijoittuu vuosien 1910 ja 1955 välille ja samalla kahden suomalaisessa yhteiskunnassa tapahtuneen murroskauden väliin. Ajanjakson alkupuolella Suomessa harjoitetussa merenkulussa tapahtui suuria muutoksia sekä kansainvälisten poliittisten ja taloudellisten että maan sisäisten muutosprosessien vaikutuksesta. Konkreettisin merimiesten aineelliseen ympäristöön, työoloihin ja työn organisoimiseen vaikuttanut muutos oli siirtyminen tuulivoimasta konevoimaan ja purjelaiivoista höyrylaiivoihin. Ajanjakson loppupuolella Suomessa tapahtui teollistumisen läpimurto, ja sen myötä merenkulun harjoittajat saattoivat hankkia käyttöönsä uusia kotimaassa rakennettuja aluksia, joissa oli uutta sotien jälkeen kehitettyä teknologiaa. Ajanjakson

¹⁵ Ricoeur 1994, 181; Ricoeur 2006, 189.

¹⁶ Frykman 2012, 27; Taipale 2006, 172, 175.

¹⁷ Säteri 1981, 53; Montin 1997, 49–52; Eldh 2004, passim.

¹⁸ Markkola, Östman & Lamberg 2014, 14–16, 18.

aikana myös merimiesten työolot muuttuivat, kun lakisääteisiä parannuksia tuli yleisiin työehtoihin, palkkaamiseen, laivassa asumiseen ja muonitukseen.¹⁹

Tutkimuksen lähtökohdat

Tutkimukseni sai aikoinaan alkunsa erilaisista käsityksistä, joita aikalaisilla oli merimiehistä ja joita erilaisissa tieteellisissä tutkimuksissa esitetään merimieheksi ryhtyneistä. Myös tämän tutkimuksen otsikkoon lainaamissani Johan Alfred Tannerin (1884–1927) kupletin sanoissa ”*Sillä ainahan merimies sentään on erimies*” viitataan siihen, että merimiehinä työskentelevät nähtiin jollakin tavalla erilaisina kuin muiden ammattien edustajat. Tämä fraasi toistuu eri muodoissaan vielä 1960-luvun puolivälissä Turun yliopiston Kansatieteen laitoksen tallentamissa kyselyvastauksissa.²⁰

Merimiehen ”erimieheys”, erilaisuus, saa kuitenkin eri merkityksiä sen mukaan, kuka sitä käyttää. Merimiesten erilaisuuden tuottaminen näkyy kotimaisen kirjallisuuden tutkijan, Kirsi Uolan mukaan etenkin merityötä tehneiden itse kirjoittamissa kaunokirjallisissa teoksissa. Niissä esiintyvä merimies on hyvin sankarillinen, miehinen ja korostetun ammattitaitoinen, mutta myös aggressiivinen alistaessaan heikompia ja toisenlaisia ihmisiä. Uola toteaa, että kirjallisuudessa esiintyvän merimiehen suhde merelliseen ammattinsa ja sen toimintaympäristöön on erityinen.²¹ Merimiessankarin toinen kuva on kepeämpi ja romanttisempi, ja sitäkin ylläpitävät erilaiset kaunokirjalliset teokset, laulut, näytelmät ja elokuvat, mutta myös monet muistojansa julkisuudessa jakaneet merimiehet.²² Myös etnologi Timo Heimerdinger viittaa merimiehiä käsittelevässä tutkimuksessaan populaarikulttuurissa esiintyviin merimieskuviin. Niiden mukaan merimies on vahva, villi, seurallinen, vapaa, eroottinen ja kärsivä. Hän toteaa kuitenkin, että samoja teemoja on myös merimiesten omissa kuvauksissa.²³

Muutamit Merimiesten muistelmat -kyselyyn vastanneet kuvasivat epärealistisin odotuksin merille lähteneitä miehiä ”Malmsténin laulamiksi”.²⁴ Se viittaa suomalaisen viihdetaitelijaan ja säveltäjään, Georg Malmsteniin (1902–1981). Hän toimi sekä talvi- että jatkosodan aikana Laivaston soittokunnan musiikkimestarina ja sotien jälkeen Poliisisoittokunnan kapellimestarina. Hän esiintyi myös useissa elokuvissa, kuten vuonna 1933 julkaistussa ”Meidän poikamme merellä” elokuvassa, missä hän käytti Laivaston palveluspukua ja päähinettä. Asukokonaisuus tehosti hänen esittämänsä henkilön reipasta miehisyyttä. Historian tutkija Anders Ahlbäck kirjoittaa, että näiden suosittujen sotilasfarssien tehtävänä oli tuottaa kansalaisille myönteinen kuva

¹⁹ Koponen & Saaritsa 2019, 353–357; Beckman 1957.

²⁰ Kyselyt: Merimiesten muistelmat TYKL/kys/19 ja Sjömansminnen TYKL/kys/20.

²¹ Uola 2004, 9–10.

²² Esim. Virtanen 2018.

²³ Heimerdinger 2005, 196–199, 303–335.

²⁴ Esim. TYKL/kys/19, vastaaja 114, 3.

Suomen varusmiesarmeijasta, joka elokuvissa tarjosi puitteet humoristiselle seikkailulle. Ahlbäck toteaa, että yleinen asevelvollisuus oli myös sivistyneistön keino kouluttaa ja uudenaikaistaa alempien sosiaaliluokkien nuoria miehiä. Sen avulla heidät koetettiin saada omaksumaan keskiluokan mieheyskäsitteet, nationalistiset ideologiat ja uudenaikainen mieskansalaisuus.²⁵ Merityötä tehneet suorittivat asevelvollisuutensa muiden suomalaisten miesten tavoin.

Mutta merimiehen erilaisuus tulee esille myös merihistoriaa käsittelevissä tieteellisissä tutkimuksissa. Talous- ja sosiaalhistorioitsija Robert Lee huomauttaa, että merimiehistä muodostuneet käsitykset perustuvat useimmiten ulkopuolisten ihmisten kuvauksiin, eivätkä merimiesten omiin käsityksiin. Hänen mukaansa ymmärrys merimiehistä pohjautuu liikaa merimiesten alkoholin käyttöön ja sen seurauksena rikoksien kohteeksi joutumiseen, rötöstelyyn sekä prostituutioon suurkaupunkien satamakortteleissa. Hän toteaa vielä, että tutkimuksissa merimiesammattia pidetään erityisesti nuorten, naimattomien miesten ammattina eikä kokonaisuutena työurana. Myös ylenpalttisen juomisen kuvaaminen liittyi pääasiassa nuorten miesten käyttäytymiseen. Heidän kaupunkitilansa rajoittui usein juuri laivalaitureiden lähellä oleviin satamakortteleihin. Lee pitää edellä esitetyn kaltaisia yksilotteisia näkemyksiä merimiesten urbaanista maailmasta ongelmallisena ja harhaanjohtavana, sillä merimiesten maissa viettämää aikaa on harvoin tarkasteltu kulttuurin, perheen tai muun sosiaalisen elämän yhteyksissä.²⁶ Tätä yksipuolista käsitystä merimiesten satamaelämästä on purettu erityisesti Englannissa, Port Towns and Urban Cultures -hankkeessa tehdyissä tutkimuksissa. Sittemmin myös merimiesten perhe-elämää on käsitelty muutamissa 2010-luvulla julkaistuissa tutkimuksissa.²⁷

Historian tutkija Pirita Frigren viittaa pitkäaikaisiin, ajasta toiseen toistuviin tulkintoihin kirjoittaessaan 1800-luvulla eläneiden merimiesten perheistä. Hänen mukaansa merimiehiä ja heidän vaimojaan kuvattiin ”tietynlaisena aineksena” aikalaislähteissä. Hän toteaa, että tuollaisten toistavien kuvausten voi ajatella elävän omaa, asiayhteyksistään irronnutta elämäänsä, esimerkiksi anekdootteina ja yleistyksinä. Joissakin tilanteissa ne kertoivat käänteisesti merille menneiltä miehiltä edellytetyistä ominaisuuksista tai kotisatamassa eläville naisille asetetuista vaatimuksista.²⁸

Suomalaisten merimiesten häiritsevä käyttäytyminen satamissa nousee esiin myös Suomen Ranskan konsuleiden raporteissa 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla, kirjoittaa poliittisen historian tutkija Louis Clerc. Hän toteaa, että monista raporteista välittyy mielikuva merimiehistä vastuuttomina, lapsenomaisina, holhottavina ja ongel-

²⁵ Ahlbäck 2011, 3, 26. 92, 198; ks. myös Lundin 1992, 377–384, 400; Mosse 1996, 4.

²⁶ Lee 2013, 23–31; Heimerdinger 2005, 77–79; Steel 2013, 137–139; Nuorten miesten ammatti, ks. esim. Ojala, Jari, Pirita Frigren & Anu Ojala 2017, 7.

²⁷ Moon 2015, 9. merimiesten perhe-elämästä ks. Henningsen 1981; Hagmark-Cooper 2012; Frigren 2016.

²⁸ Frigren 2016, 22–23.

mia aiheuttavina ihmisinä. Clerc tuo esiin konsuleiden ambivalentin tavan suhtautua suomalaisiin merimiehiin: heitä piti toisaalta auttaa, toisaalta estää vahingoittamasta Suomen mainetta.²⁹

Robert Leen mukaan merenkulkijoita on myös kohdeltu etäisenä ammattiryhmänä, jolla on ainutlaatuinen kulttuurinen profiili. Heidän elämänsä laivoissa on puolestaan tulkittu vakiintuneiden käsitteiden, kuten miehisen toveruuden, fyysisen voiman sekä erityisen merellisen kulttuurin olemassaolon avulla.³⁰ Kun meri on nähty historiallisesta perspektiivistä miesten maailmana ja monenlaisille vaaroille altistavana elementtinä, on tuohon näkemykseen mahdollista liittää myös merimiesten tulkitseminen kaikista muista poikkeaviksi, ”toiseen rotuun” kuuluviksi.³¹ Timo Heimerdinger liittää ”toisen rodun” erityisesti purjelaiivoihin, joissa miesten välinen toveruus ja heidän suhteensa merelliseen ympäristöönsä, säähän ja tuuleen oli täysin erilainen kuin konealuksissa.³²

Talous- ja sosiaalishistorioitsija Yrjö Kaukiaisen mukaan eri maista lähtöisin olleet merimiehet muodostivat suuren vaeltavan siirtotyöläisryhmän kansainvälisen ammatinsa vuoksi. Merimiesten liikkuvuuteen ovat viitanneet muutkin merimiehiä tutkineet historian tutkijat sekä esimerkiksi yhteiskuntatieteilijä Heide Gerstenberger ja etnologeista Knut Weibust. Suomalaisten merimiesten siirtolaisuutta tutkinut sosiaaliantropologi Marjatta Nieminen kirjoittaa merimiesten olleen laajemmin tulkittuina maailmalla liikkuvia ihmisiä, kuten nomadit, siirtolaiset, pakolaiset, lentokoneiden henkilökunnat ja vaihto-opiskelijat. Sosiologi Helen Sampson yhdistää merimiesten liikkuvuuden kansainvälisiin työmarkkinoihin, joiden vuoksi heidän oli mahdollista toimia siirtotyöläisinä.³³

Historian tutkimuksissa merimiehet on määritelty toisinaan yhtenäiseksi työväenluokkaan kuuluvaksi joukoksi. Historian tutkija Jeffrey D. Glascon mukaan se on tapahtunut kahdella tavalla. Ensinnäkin aineellisen perustan on nähty määrävän lähes yksinomaan luokan. Tästä näkökulmasta merimiesten elämää laivoilla leimaisi työväenluokan yhtenäisyys sekä luokkataistelu merimiesten ja kapteenien välillä. Toinen määritelmä perustuu historian tutkija E. P. Thompsonin käsitykseen luokasta sekä sosiaalisena että kulttuurisena muodostelmana. Siinä luokka olisi historiallisessa prosessissa kehittyvä, ajan myötä muuttuva kahden ryhmän välinen suhde. Aineellinen perusta ei määrittäisi kulttuuria, vaan sen, mitkä kulttuuriset ilmaisut ovat mahdolli-

²⁹ Clerc 2019, 204–209.

³⁰ Lee 2013, 24–27; viittaus teoksiin: Rediker 1989, 288–298; Linebaugh 1992, 123–142; Linebaugh & Rediker 2000, 149–162.

³¹ Esim. Kirby & Hinkkanen 2000, 186; ”Men Apart”, Gerstenberger 1996, 173; ”A race apart”; Vickers & Walsh 2005, 17–18; Baker & Stanley 2015, 1; Ojala, Frigren & Ojala 2017, 2.

³² Heimerdinger 2005, 315.

³³ Kaukiainen 1988, 364; Kaukiainen 2004b, 45–46; Gerstenberger 1998, 255–258; Weibust 1976, 211; Nieminen 2003, 32; Sampson 2014, 11.

sia.³⁴ Myös Yrjö Kaukiaisien mukaan merimiehet sijoittuvat rannikkokaupunkien työväestöön, vaikka hän toteaa, että 1700- ja 1800-luvuilla eläneiden merimiesten sosiaalista taustaa on tutkittu Suomessa hyvin vähän. Päälystöön kuuluvat olivat hänen mukaansa lähtöisin paikallisista keski- tai yläluokan perheistä. Vaikka he aloittivat uransa miehistöskanssissa, heidän siellä olonsa kesti tavallisesti vain sen ajan, minkä praktiikan hankkiminen edellytti.³⁵

Kuten Robert Lee toteaa, noissa tulkinnoissa merimiehiä on määritelty ulkopuolelta, niin sanotusta kolmannen persoonan näkökulmasta³⁶ ja lähinnä heihin liitettyjen ominaisuuksien, tekemisen tai oletetun luokkaan kuulumisen perusteella. Tuolla tavalla objektivoinnilla heidät, on saatu aikaa stereotyyppinen merimies, joka on erilainen kuin muut aikalaisensa tai tutkimusta tekevät tutkijat.³⁷ Nämä epämääräiset, ristiriitaiset, erottelevat ja paikoin marginalisoivat käsitykset saivat minut suuntaamaan tutkimukseni merimiesten identiteettien tarkasteluun.

Merimiestutkimus etnologiassa ja lähitieteissä

Talonpoikaispurjehdusta, pro graduja ja väitöskirjoja

Tarkastellessaan 1990-luvun alussa merimieskulttuuriksi nimitettyä ilmiötä kansatieteilijä Leena Sammallahti toteaa, että Suomessa sitä ei ole kansatieteessä tutkittu tai tutkimuksia on niin vähän, että niitä ei edes mainita Suomalaisen merikirjallisuuden bibliografiassa. Hän toteaa, että talous- ja sosiaalishistoriassa tehdyissä kaupparenkulun tutkimuksissa merimiehetkin ovat nousseet esiin, mutta lähinnä miesvahuuksina. Poikkeuksena hän mainitsee Ahvenanmaan talonpoikaispurjehdusta tutkineen ruotsalaisen historian tutkijan, David Pappin tutkimuksen. Siinä Papp tarkastelee muiden muassa merille lähdön syitä ja lähtijöiden ikää.³⁸

Sammallahti toteaa myös, että Turun ja Helsingin yliopistoissa oli tehty muutamia merimiehiä käsitteleviä opinnäytteitä, joita julkaistiin tutkimuksina tai artikkeleina.³⁹ Mainittakoon tässä yhteydessä, että myös Yrjö Kaukiainen tarkasteli väitöskirjassaan laajasti Suomen rannikoilla ja saaristoissa harjoitettua talonpoikaispurjehdusta ta-

³⁴ Glasco 2004, 40–41; viittaus Thompson, 1968, 9–15, 939.

³⁵ Kaukiainen 2004a 15; ks. myös Frigren 2016, Lybeck 2012 raumalaisista ja Ahlström 1988 helsinkiläisistä merimiehistä; Weibustin käsitys on monipuolisempi eikä sisällä luokkaorientaatiota, ks. Weibust 1976, 211–213.

³⁶ Ricoeur 1994, 34: kolmannen persoonan näkökulma syntyy kahden keskenään keskustelevalle henkilölle kuvattaessa poissaolevan kolmannen henkilön ominaisuuksia.

³⁷ Eidson 2019, 19–22; stereotyyppiä, Moran 2011, 66, viite Lohmar 2003, 93–124; Frigren 2016, 22, 26–27; myös Heimerdinger 2005, passim; stereotyyppien moninaisesta käytöstä Leete 2015, 146–150; ”Jack Tar” -käsitteen käytöstä, Gorski 2016, 98–100.

³⁸ Sammallahti 1993, 5–12; ks. Papp 1977.

³⁹ Kallberg 1981; Ohvo 1989; Ramström 1996; Fast 1993; Tikkanen 1993.

lous- ja sosiaalhistorian näkökulmasta. Saaristolaisten 1800-luvun loppupuolella harjoittamaa kauppamerenkulkua ovat paikallisella tasolla tutkineet myös etnologi John Hackman ja talous- ja sosiaalhistorian tutkija Jan-Erik Börman.⁴⁰

Sammallahten mainitseman David Pappin tutkimuksen lisäksi Ruotsissa valmistui toinenkin talonpoikaispurjehdusta käsitellyt väitöskirja. Sen tekijä, etnologi Kerstin G:son Berg tarkastelee tutkimuksessaan Roslagenin Vätön pitäjän talonpoikaisten laivayhtiöiden rakennetta ja organisoitumista sekä yksittäisten varustajien panosta ja elinkeinon merkitystä saariston väestölle.⁴¹ Mainittakoon, että Tanskassa julkaistiin vuonna 1993 etnologinen satamakaupungin elämäntapaa käsittelevä tutkimus monien muiden merenkulun ja kalastuksen historiaa käsittelevien tutkimusten ohella.⁴²

Merimiehiä käsitteleviä tutkimuksia

Leena Sammallahti unohti kuitenkin mainita pari 1960-luvulla Pohjoismaissa valmistunutta väitöstutkimusta. Ensimmäinen niistä, historiaan suuntautuneen folkloristin, Henning Henningsenin tutkimus käsittelee laajasti erilaisia matkustamiseen liittyvien riittien rinnalla myös merenkulkijoiden vastaavia riittejä.⁴³ Toiseen Sammallahten unohtamaan tutkimukseen liittyivät etnologi Knut Weibustin tutkimukset, joita hän teki jo 1950-luvulla selvittääkseen laivojen miehistörakenteita ja sosiaalisia suhteita. Hän julkaisi tutkielman miehistöstä sosiaalisena järjestelmänä vuonna 1958. Hänen väitöskirjansa tarkastettiin vuonna 1969 Tukholman yliopistossa.⁴⁴

Weibust kirjoittaa sen esipuheessa laivan miehistön olevan houkutteleva tutkimuskohde sosiaalisista prosesseista kiinnostuneelle etnologille. Hän joutuu siinä katsomaan aihettaan menneen ajan ilmiönä, sillä hänen tutkimuksensa ja merimiesten haastatteluissa tapahtuneiden asioiden välillä on viitisenkymmentä vuotta. Hän kirjoittaa kuitenkin, että lukemalla rivien välistä laajaa aineistoa, joka koostuu merimiesten omiin kokemuksiin perustuvista huomioista, on joskus mahdollista löytää laivan sosiaalisia suhteita valaisevia asioita. Hän käyttää hyväkseen myös kaunokirjallista aineistoa sekä asiakirjoja. Weibust toteaa tarkastelevansa tutkimuksessaan säännönmukaista käyttäytymistä, joka on rajallisten valintojen tulosta. Sen vuoksi hän hakee aineistosta arvoja, joita toimijat yrittävät maksimoida, ja valinnan vapautta rajoittavia ehtoja. Weibust kirjoittaa olevansa myös kiinnostunut merimiehen *minäkuvasta* sellaisena, kuin merimies kokee itsensä, ja myös sellaisena, kuin muut hänet kokevat. Hän kirjoittaa, että tarkasteluun olisi otettava minäkuvan lisäksi itsetunto,

⁴⁰ Ks. Kaukiainen 1970; Hackman 1975; Börman 1979; Monilla tieteenaloilla tehdystä saaristotutkimuksesta, ks. esim. Siivonen 2008, 30–36.

⁴¹ Berg, 1984.

⁴² Mørkegaard 1993.

⁴³ Henningsen 1961.

⁴⁴ Weibust 1958; Weibust 1969; ks. Weibust 1976.

julkinen kuva ja arvostus, jotka ovat läheisessä suhteessa toisiinsa. Weibust toteaa, että merimiehen minuu muodostuu toisista henkilöistä heijastuvasta hyväksynnästä.⁴⁵ Kohdistuessaan suurten purjelaivojen miehistöihin Weibustin tutkimus muodostaa mielenkiintoisen vertailuaineiston omalle höyrylaivojen miehistöihin kohdistuvalle tutkimukselleni, varsinkin kun hän käytti osittain samaa aineistoa kuin minä.⁴⁶

Kansatieteellisessä ja etnologisessa merimiestutkimuksessa on tehty 2000-luvun puolella uusia avauksia. Saksalainen etnologi Timo Heimerdinger käsittelee väitöskirjassaan merimiehiä, jotka hänen mukaansa eivät ole vain merillä, vaan putkahtelevat näkyviin jokapäiväisessä elämässämme taiteessa, kirjoissa ja elokuvissa. Niissä karskit, raskaasti kävelevät miehet, eksoottiset satamat ja myrskyt merellä ovat yhtä yleisiä kuin homoeroottisesti esiintyvät miesseurueetkin. Heimerdinger kysyy tutkimuksessaan, miten nämä asiat liittyvät merimieheyteen ja merimiehen ammattiin? Mistä nämä aineistot tulevat, miten niitä käsitellään kulttuurisesti, ja mikä merkitys niillä on ammatissa työskenteleville merimiehille? Populaarikulttuuriin liittyvän aineiston lisäksi Heimerdinger on haastatellut merimiehiä ja kysynyt stereotyyppisten käsitysten paikkansapitävyydestä ja näkyvyydestä merimiesten arjessa. Tuon elämäkerrallisia haastatteluja sisältävän aineistonsa kautta hän analysoi kuvitteellisen ja todellisen välistä vuorovaikutusta.⁴⁷

Uskontotieteilijä Mira Karjalaisen merimiehiä käsittelevät oppinäytetyöt valmistuivat 1990-luvulla ja hänen uskonnon antropologian alaan kuuluva julkaistiin vuonna 2007. Siinä hän tarkastelee merimiesten maailmankuvaa. Vapaus arvona muiden arvojen joukossa määrittänyt hänen tutkimuksessaan diskurssien, kielen ja inhimillisen merkityksenannon kautta. Tässä yhteydessä nousee esiin stereotyyppinen kuva vapaana kiertävästä merimiehestä, joka ei taivu elämän sääntöjen ja odotusten mukaan. Myös Karjalainen kysyy Heimerdingerin tavoin, miten tämä stereotyyppinen kuva sopii nykyaikaisen laivan maailmaan. Hän asettaa tutkimuksessaan vastakkain modernin suomalaisen laivaelämän ja yleissuomalaisen työkuulttuurin, mutta kirjoittaa myös sukupuolesta ja maskuliinisuudesta. Tämän tutkimuksen aikataso sijoittuu 1990-luvun lopulle ja 2000-luvun alkuun. Ajanjaksosta huolimatta löydän siitä paljon yhteneviä piirteitä ja viittauskohteita omaan tutkimukseeni. Se toimii hyvänä vertailuaineistona tarkastellessaan merimiesten maailmankuvaa ja etenkin laivaelämään kuuluvia konkreettisia asioita, kuten työtä, laivan organisaatiota, hierarkiaa, ja sukupuolta.⁴⁸

Ruotsalainen etnologi Erik Nagel tarkastelee väitöskirjassaan kaunokirjallisen tradition vaikutusta ruotsalaisten merimiesten 1950-luvun alussa kirjoittamiin kyselyvastauksiin. Tämä on kiinnostavaa oman tutkimukseni aineiston avaamisen kannalta. Tutkimus on metodisesta näkökulmasta mielenkiintoinen ja tukee osaltaan ajatuksiani

⁴⁵ Weibust 1976, 429.

⁴⁶ Talve 1984, 45.

⁴⁷ Heimerdinger 2005.

⁴⁸ Karjalainen 2007.

kyselyvastauksiin perustuvan aineiston kerronnallisuudesta. Aineistoaan esitellessään Nagel ilmaisee selkeästi epäilynsä tämän kulttuuriperintöön liittyvän aineiston politisoitumisesta sen vuoksi, että vastaajat kirjoittivat myös sota-ajan kokemuksistaan. Hänen mukaansa tämä oli ristiriidassa ruotsalaisen kansankodin 200-vuotisen rauhan diskurssin kanssa. Samainen diskurssi ponnahti esiin Ruotsin valtionjohdon puheissa maan Pohjois-Atlantin puolustusliittoon liittymisen yhteydessä keväällä 2022.⁴⁹

Kansatieteilijä Anne Ala-Pöllänen tutkimuksen lähtökohtana on se, että merionnettomuuksien tutkinnassa keskitytään lähinnä virheisiin ja niiden kautta päästäviin kausaalisiin oletuksiin. Syy ja seuraus ajattelussa keskitytään konkreettisiin syihin, eikä välttämättä oteta huomioon vähemmän ilmeisiä tekijöitä. Hän kirjoittaa lähteneensä laivalle kenttätöihin sen vuoksi, että voisi päästä lähemmäksi onnettomuuksissa välillisesti vaikuttavia, piiloon jääviä asioita. Niiden löytämiseksi tarkastelu pitäisi hänen mukaansa kohdistaa arkielämän rakentumiseen ja työhön laivalla. Ala-Pöllänen kirjoittaa, että kulttuuritutkimuksen näkökulmasta laivayhteisössä on nähtävissä kulttuuristen tapojen, normien ja asenteiden verkko. Sitä ei ole helppoa havaita tai erotella yksiselitteisiin kategorioihin. Hän kuitenkin uskoo hahmottavansa sen mahdollisimman syvälle paneutuvan etnografian ja kulttuurianalyysin avulla.⁵⁰

Tarkastellessaan sekamiehitettyjen suomalaisten kauppalaivojen miehistöjä, Ala-Pöllänen tuo näkyviin kulttuurien kohtaamiseen, erilaisuuteen ja identiteettien rakentumiseen liittyviä asioita. Hän käyttää identiteetin käsitettä ammatillisuuden ja etnisyyden yhteydessä sekä selittäessään varustamon identiteettiä ilmaisevan toiminimen anonyymisoimista. Sekamiehitys tarkoittaa käsitteenä sitä, että laivan miehistössä voi olla myös Euroopan Unionin ulkopuolelta tulevia merimiehiä, joiden kansalaisuus on muu kuin Euroopan Unionin kansalaisuus. Se saa minut pohtimaan aineistossani ilmenevien, useista kansallisuuksista koostuvien miehistöjen ja sekamiehitetyksen eroa.⁵¹

Ala-Pöllänen tutkimus osoittaa suomalaisten ja filippiiniläisten välisiä eroja syntyvän myös siitä, että eri kansallisuudet näkevät saman eletyn ja koetun maailma eri tavalla. Hän tarkastelee myös sukupuolen merkitystä sekä tutkijan paikannuksen että sukupuolen määrittymisen näkökulmasta. Viittaamalla filosofi Judith Butlerin ajatuksiin hän kirjoittaa sukupuolen määrittävän aina uudelleen, paikassa ja ajassa.⁵² Ala-Pöllänen tutkimus asettuu mielenkiintoiseen dialogiin oman tutkimukseni kanssa identiteetin näkökulmasta ja oman lisänsä tähän antaa vielä tapahtumien aikaero.

Miesvaltaisen kulttuurin tarkastelun näkökulmasta merkittävä kansatieteellinen tutkimus on myös Tytti Steelin satamatyöntekijöitä koskeva tutkimus. Hän tarkastelee satamia ja satamissa tehtyä työtä ja elämää sellaisena kuin se ilmene muistitietoa-

⁴⁹ Nagel 2012, 66–69; The North Atlantic Treaty Organization (NATO).

⁵⁰ Ala-Pöllänen 2017, 12, 15; kenttätöet vuosina 2006–2010.

⁵¹ ks. Ala-Pöllänen 2017, 18; Weibust 1976, 41–44, käyttää mixed crews -käsitettä.

⁵² Ala-Pöllänen 2017, 47–48; viittaus Butler 2006, 25, 233–236, ja Järviluoma, Moisala & Vilkkö 2003, 3.

toksi tallennetuissa naisten ja miesten kuvauksissa sekä elokuvissa. Noiden kuvausten kautta tulevat esiin sukupuolten keskinäiset valtasuhteet, oikeudet ja velvollisuudet. Feministisen *intersektionaalisuuden* eli risteävien erojen käsitteen avulla Steel pyrkii konkretisoimaan erilaisten eron kategorioiden yhteistä vaikutusta yksilön elämässä, sosiaalisissa käytännöissä, institutionaalisissa järjestelyissä sekä kulttuurisissa ideologioissa. Keskiössä on kysymys vallasta eli siitä, miten esimerkiksi sukupuoli, luokka ja etnisyyden näkyvät yksilön mahdollisuuksissa tuottaa ja muuttaa valtasuhteita. Steel toteaa sataman olevan kiinnostava kohde intersektioiden tutkimuksen näkökulmasta. Siellä tulevat näkyviin monenlaiset ihmisten välille rakennetut ja rakentuneet erot. Sukupuolen lisäksi merkittäviä eroja tuottavat hänen mukaansa erityisesti merimiesten näkyväksi tekemät etnisyyden ulottuvuudet. Muita eroja tuottavat ammattiin liittyvät sekä alkoholin käyttöön ja prostituutioon liittyvät asiat. Tutkimus ajoittuu toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan ja ulottuu 1960-luvun puoliväliin. Sen aikataso osuu rinnakkain oman tutkimukseni ajanjakson loppupuolen kanssa. Merimiehet nousevat Steelin tutkimuksessa esiin toiseuden ja toisiin suhtautumisen näkökulmasta.⁵³

Ammatti-identiteetin näkökulma

Merimieheys voidaan tulkita myös ammattikulttuurin yhteydessä ilmeneväksi identiteetiksi samalla tavalla, kuin metsänhoitajuus, josta kansatieteilijä Leena Paaskoski kirjoittaa. Hän tarkastelee tutkimuksessaan metsänhoitajuutta ammattikulttuurisena prosessina, joka kiinnittyy sekä yksilön että yhteisön suhteeseen ja myös ajan ulottuuksiin. Hän toteaa, että kulttuuri on siinä ryhmän omaisuutta, mutta yksilö toimijana omaksuu kulttuurin, tuottaa, ylläpitää ja siirtää sitä. Tarkastelun kohteena ovat yksilöiden henkilökohtaiset kokemukset ja ammattikunnan yhteisesti jakamat kokemukset. Niitä analysoimalla hän selvittää, kuinka yksilön ja yhteisön välinen suhde vaikuttaa ammattikulttuurin rakentumiseen, muuttumiseen, säilymiseen ja siirtymiseen sukupolvelta toiselle.⁵⁴ Paaskosken miesvaltaiselle alalle kohdistuva tutkimus muodostaa mielenkiintoisen vertailukohteen omalle tutkimukselleni etenkin kulttuurisen kokemuksen ja muistin suhteen tarkastelun vuoksi.

Kansatieteilijä Miia-Leena Tiili tarkastelee tutkimuksessaan Suomenlahden merivartiostossa sotilasviroissa työskentelevien virkamiesten ammattilaisuutta. Tiili pyrkii selvittämään, minkälaista kulttuurista tietoa merivartioammattilaiset tuottavat ammatistaan, ja miten sanaton ja sanallistettu ymmärrys suhteutuu organisaatiossa koettuihin muutoksiin. Hän kirjoittaa ottavansa huomioon merivartioston tehtäväkentän historiallisuuden, vaikka hänen työnsä sijoittuu 2000-luvun ensimmäiselle vuosikymmenelle. Tiili kirjoittaa tarkastelevansa tutkimuksessaan kulttuurista todellisuutta Ra-

⁵³ Steel 2013, 10–11, 13–14.

⁵⁴ Paaskoski 2008, 12–13.

javartiolaitoksen hallintoyksikön toiminnassa ja henkilöstön kokemuksissa paikan päällä, ”*in situ*”. Lisäksi hän toteaa, että työelämän ja organisaatioiden tutkimuksessa on usein käytetty virallisen ja epävirallisen käsitettä kuvaamaan arkitodellisuuden kahtiajakautunutta luonnetta. Nämä vakiintuneet käsitteet ovat läsnä hänen tutkimuksessaan. Tiili toteaa kuitenkin, että ei perusta tulkintojaan tuolle kahtiajaolle. Hänen mukaansa virallisen ja epävirallisen erottelu ei ole hedelmällistä toiminnallisella ja kokemuksellisella tasolla, kuten Billy Ehn ja Orvar Löfgren ovat todenneet.⁵⁵ Siksi Tiili käsittelee tutkimuksessaan keskeisiä ilmiöitä erottelematta sitä, kumman piiriin ilmiöt kuuluvat. Käytäntö tarkoittaa hänen tutkimuksessaan molempia toimintatapoja ja valintoja, jotka ilmentävät kulttuurisia totuuksia. Merivartioston kulttuurinen todellisuus muotoutuu joustavaksi ja suhteelliseksi vuorovaikutustilanteiden verkostoksi, jossa erilaisista totuuksista neuvotellaan sanoin ja teoin. Tiilin tavoitteena on päästä käsiksi sellaiseen sanattomaan ammattitaitoon, logiikkaan ja kulttuurisiin itsestään selvyysiin, jotka eivät useinkaan välity muodollisista viranomaisaineistoista.⁵⁶

Tiilin tutkimus tulee hyvin lähelle omaa tutkimustani kiinnittyessään teoreettisesti fenomenologiseen *eletyn ruumiin* käsitteeseen. Sen avulla hän kiinnittää merivartiotyön aineellisuuteen ja kehollisuuteen eli toisin sanoen elettyyn ammattilaisuuteen. Hän kirjoittaa, että 2000-luvun tiedemaailmassa kehollisuus on noussut yhä voimakkaammin tutkimusintressiksi ja inhimillisen todellisuuden näkökulmaksi.⁵⁷ Tiili viittaa sosiaaliantropologi Sarah Pinkin tutkimukseen, todetessaan, että yhteiskuntaa ja kulttuuria tutkivissa tieteissä eletyn ruumiillisuuden ja aistien tarkastelusta on tullut tiedon muodostuksen väline ja myös sen lähde. Kehon, tunteiden ja kokemusten väliset yhteydet ja affektit ovat nousseet samalla tärkeiksi tutkimuskohteiksi.⁵⁸

Etnologisia ja kansatieteellisiä identiteettitutkimuksia

Etnologi Anna-Maria Åström kirjoittaa, että teoreettisena käsitteenä käytetty identiteetti ilmaisee, minkälainen ihmisen yksilöllinen, sosiaalinen ja kulttuurinen ”minä” on. Etnologiassa mielenkiinto kohdistuu usein siihen, mihin ihmiset kokevat kuuluvansa. Silloin tarkastelu kohdistuu ihmisen identiteettimalleihin ja toimintastrategioihin varsinkin sellaisissa konteksteissa, joissa sekä materiaallinen ympäristö että sosiaalinen toiminta ovat olennaisia.⁵⁹

Kansatieteilijä Eero Sappisen mukaan identiteetin käsite kytkeytyy läheisesti arkielämän ja elämäntapojen tutkimiseen. Käsitteeseen liittyy periaatteessa samanlaisuutta tarkoittava aspekti, mutta Sappinen myös toteaa, että inhimillisissä olosuhteissa

⁵⁵ Tiili 2016, 9, 13–14; viittaus Ehn, Billy & Orvar Löfgren 2004.

⁵⁶ Vrt. Steel 2013, 34–35.

⁵⁷ Tiili 2016, 22.

⁵⁸ Pink 2012, 14; Frykman 2012, 34–35; Ahmed 2014.

⁵⁹ Åström 2005, s. 27, 32. myös Hall 1992, 287.

ei kuitenkaan voi olla mitään absoluuttista samanlaisuutta. Hänen mukaansa tämä koskee sekä ryhmien että yksilöiden identtisyyttä. Samanlaisuuden näkökulma muuttuu mielekkääksi tarkasteltaessa sen vastakohtaa eli erilaisuutta. Myös Sappinen toteaa, että identiteetti voidaan ymmärtää ihmisen käsitykseksi itsestä, yhteenkuuluvuudesta, samuudesta, ajatelluista luonteen ominaisuuksista ja arvovalintojen määrittelyistä. Identifioituminen tapahtuu niiden kautta.⁶⁰

Etnologiassa ja kansatieteessä identiteetti ymmärretään itseyden tai minuuden muotoutumiseksi eri elämänvaiheissa tapahtuvien identifioitumisien kautta.⁶¹ Kansatieteilijä Marjut Anttonen toteaa, että käsitys itsestä muotoutuu suhteessa merkityksellisiin toisiin, esimerkiksi vanhempiin. Nämä välittävät yksilölle maailmassa vallitsevat arvot, merkitykset ja symbolit. Anttonen on tarkastellut tutkimuksessaan Ruijan suomalaislähtöisen väestön identiteettien politisoitumista 1990-luvulla käydyissä keskusteluissa. Hän kuvaa yksilön identiteetin muotoutumista sisäisen olemuksen muodostumiseksi ja muokkautumiseksi kulttuuristen maailmojen ja niiden tarjoamien identifikaatioiden jatkuvassa vuoropuhelussa. Hänen mukaansa yksilö projisoi itsensä *kulttuuri-identiteetteihin* samalla, kun sisäistää ja omaksuu niiden arvot. Se taas helpottaa elämistä sosiaalisessa ja kulttuurisessa maailmassa, missä identiteettikriteerijä koetellaan, samuuden ja erilaisuuden kokemukset ilmaistaan, ihmisen taustan ja yhteenkuuluvuuden neuvottelut käydään ja rajojen vedot tehdään.⁶²

Saaristolaisten identiteettejä globalisoitumisen murroksessa 1990-luvun lopulla tarkastellut kansatieteilijä Katriina Siivonen toteaa, että yksilö katsoo myös kulttuuria identiteettinsä näkökulmasta.⁶³ Yksilön kulttuuri-identiteetti kertoo hänen kokevan kuuluvansa johonkin symboliseen kulttuuriseen kokonaisuuteen. Se tarjoaa ihmisille identifioitumisen mahdollisuuden kaikessa muuntuvaisuudessaan. Yksilön ja varsinkin ryhmien kohdalla kulttuuri-identiteeteissä on vaihtelua ja kirjavuutta. Ihmisillä on monia mahdollisia identiteettejä, jotka aktualisoituvat eri tilanteissa kulloisenkin tarpeen mukaan. Ihmiset eivät kuitenkaan voi aivan vapaasti valita identifioitumisen kohteitaan tai tulkita toisia minkä tahansa kulttuurin piiriin, sillä identifioituminen on vuorovaikutteista. Siinä yksittäisten ihmisten käsitykset suhteutuvat toisten ihmisten käsityksiin, ja identifioituminen tapahtuu näin neuvotellen ja identiteettien rajoja hakien ja määritellen.⁶⁴

⁶⁰ Sappinen 2000, 31; Myös antropologisessa keskustelussa identiteetti on käsitetty sosiaalisiksi identiteetiksi, johon liittyy samanaikaisesti oleminen samana kuin itse ja oleminen erilaisena kuin itse, ks. Eriksen 2009, 59; Siivonen 2008, 73.

⁶¹ Sappinen 2000, 31; Sallinen-Gimpl 1994, 40–41; Stier 2003, 19; Pehkonen 2013, 109.

⁶² Anttonen 1999, 235–236; 378–380, merkittävästä toisesta ja arkikeskustelun merkityksestä minuuden ylläpitämisessä, mutta identiteettikäsitys on ongelma, yksilöllisyys on jotakin, mikä on tai mikä voidaan menettää; ks. myös Pehkonen 2013, 111.

⁶³ Siivonen 2008, 73.

⁶⁴ Siivonen 2008, 73: viittaus Eriksen 1993, 30–33; Hall 2003 [1995], 97.

Sotarintamalla olleiden ja kotiin jääneiden perheenjäsenten välistä kirjeenvaihtoa tutkinut etnologi Sonja Hagelstam nostaa tutkimuksessaan esiin yhtäältä identiteettien dialogisuuden ja toisaalta dialogisuuden merkityksen identiteettien näkökulmasta. Hänen mukaansa kirjeiden vaihtoon osallistuneiden identiteetit syntyvät kirjeiden dialogissa ja ikään kuin tapahtuvat kirjeiden kirjoittajien välillä. Hänen mukaansa oleminen tarkoittaa tässä yhteydessä olla olemassa jollekin toiselle, sillä ihminen etsii aina peiliä toisesta ollakseen kokonainen. Hagelstamin tutkimuksessa minuus näytetään näin sekä sosiaalisena että dialogisena.⁶⁵

Kansatieteilijä Erkkä Pehkonen on puolestaan käyttänyt filosofi Paul Ricoeurin luomaa narratiivisen identiteetin käsitettä tarkastellessaan identiteetin ilmenemistä ritamalta jatkosodan (25.6.1941–19.9.1944) aikana kirjoitetuissa kirjeissä. Narratiivisuus eli keronnallisuus viittaa hänen mukaansa tapaan, jolla yksilö ymmärtää toimintansa ja itsensä historiallisena olentona suhteessa toisiin ihmisiin kulttuurin tarjoamien käsitteiden valossa. Yksilön ymmärrys itsestä on kulttuurisesti välittyntä. Toisille kirjeiden lukijoille kertominen, tuo esiin sosiaalisen aspektin. Pehkonen käyttää tulkinnassaan analyttisinä välineinä tulkinnallisuuden, ajallisuuden, muutoksen ja riitasointuisuuden käsitteitä. Hän toteaa, että kirjoitettu subjekti ei kuitenkaan ole sama kuin henkilö, persoona tai minä, joka on tekstin kirjoittanut. Kirjeissä sekä subjekti että identiteetti ovat molemmat monin tavoin tulkinnallisia ja vaikeasti ymmärrettäviä. Niihin liittyy kulttuurisia merkityksiä, ja se, että kirjoittaja luo kirjeittensä subjektin eikä vain muotoudu niiden diskurssin määrittelemäksi subjektiksi. Pehkonen mukaan narratiivinen identiteetti vastaa konstruktivisena, rakentuneena, tuloksena yksilön kysymykseen, kuka minä olen.⁶⁶

Etnologi ja yhteiskuntatieteilijä Teppo Sintonen on tarkastellut tutkimuksessaan Kanadan suomalaisten siirtolaisten etnisyyden ja etnisen identiteetin diskursiivis-narratiivista rakentumista heidän omissa elämänkerrallisissa konteksteissaan. Tutkimuksen fokus on siirtolaisten kertomuksissa rakentuvassa omassa etnisyydessä ja toisten toiseudessa.⁶⁷ Katriina Siivonen on arvioinut Sintosen tutkimusta ja todennut Sintosen keskittyvän liiaksi identiteeteissä ilmeneviin symbolisiin piirteisiin ja tekstien välisiin rakenteisiin ja suhteisiin. Siitä syystä kansatieteessä arkielämäksi tulkitun elämismailman ja ihmisen vuorovaikutus jää tulkinnassa vähäiseksi ja suhteellisen näkymättömäksi. Siivosen mukaan tällaisessa, pelkästään ideaalisessa maailmassa, muokkautuva identiteetin käsite on liian kapea. Hänen mukaansa identiteetin tulisi kyetä rinnastumaan kulttuuriin kokonaisuudessaan.⁶⁸

Teoreettisesta näkökulmasta lähinnä omaa tutkimustani on kuitenkin Jenni Rinteen etnologinen tutkimus virolaisesta Maausk-liikkeestä. Siinä hän tarkastelee Maa-

⁶⁵ Hagelstam, 2014, 34–36.

⁶⁶ Pehkonen 2013, 109–111; Ricoeur 1994, 113–139.

⁶⁷ Sintonen 1999, 11.

⁶⁸ Sintonen 1999; Siivonen 2008, 74.

uskon harjoittajien identiteettien muotoutumista erilaisten komponenttien avulla. Tutkimuksessaan hän kysyy, miltä identiteetti Maauskon harjoittajista tuntuu, mistä se rakentuu ja miten sitä käytetään historian ja yhteiskunnan yhteydessä? Rinne kirjoittaa ymmärtävänsä omassa tutkimuksessaan identiteetin samalla tavalla, kuin Stuart Hall sen määrittelee. Hän luonnehtii tutkimuskohteensa identiteettiä suhteessa yhteiskuntaan yhteisöllisesti rajautuvaksi kulttuuri-identiteetiksi, joka kietoutuu henkilökohtaiseen identiteettiin.⁶⁹ Lisäksi Rinne tarkastelee kansanperinteen merkitystä ja rakennetta Maausk-liikkeessä. Kansanperinteet liittyvät läheisesti aitouden käsitteeseen ja erityisesti henkilökohtaiseen, autenttisen ihmisen tunteeseen sekä toimijoiden erilaisten näkemysten ja Maauskon käytäntöjen väliseen suhteeseen. Lisäksi hän tarkastelee identiteetin ja paikan suhdetta.⁷⁰

Oman teoreettisen orientaationi lailla, myös Jenni Rinteen teoreettinen orientaatio hänen tutkimaansa aiheeseen on täysin fenomenologinen. Hänen tutkimuksessaan orientaatio suuntautuu tarkemmin sanottuna eksistentiaaliseen fenomenologiaan. Tämä lähestymistapa tarkastelee ihmiselämän jokapäiväisiä kokemuksia. Rinne toteaa, että eksistentiaalista filosofiaa kehittäneen Maurice Merleau-Pontyn (1908–1961) fenomenologiseen lähestymistapaan sisältyy ymmärrys ruumiista henkilökohtaisesti koettuna elettyinä ruumiina eikä yksin fyysisenä, materiaalisena ruumiina. Näin keho on ihmisen kokemuksen keskipisteessä.⁷¹

Rinne keskittyy tutkimuksessaan tietynlaiseen kokemuksen näkökulmaan, Maauskon harjoittamisen affektiiviseen kokemukseen. Affekti on käsite, joka viittaa ihmisen olemassaolon emotionaaliseen, tunne-elämään kuuluvaan tasoon. Tästä näkökulmasta yksilö ei vain ajattele ja usko uskonnollisen elämänsä todellisuuteen, vaan myös kokee sen kehollisena, aistittuna ja affektiivisina tunteina. Tutkimuksessaan Rinne käyttää affektiivisuutta viitatessaan henkilöiden tunnepitoiseen tilaan tai sitä kuvaavaan kerrontaan tilanteissa, joissa ihmiset ovat. Kerronta yhdistää havainnon, tietoisuuden ja esittämisen samoin kuin ruumiilliset aistihavainnot. Hän kirjoittaa, että vaikuttaminen tapahtuu suhteessa ihmiseen vaikuttavaan asiaan, olipa kyse sitten materiaalisuudesta, ideoista tai ajattelun liittymisestä yhteiskunnallisiin tai yksityisiin lähtökohtiin. Tämän ei kuitenkaan tarvitse olla syy- ja seuraussuhde. Kulttuurintutkimuksessa kiinnostus affekteihin on virinnyt tarpeesta käsitellä sellaisia ihmisten kokemuksiin liittyviä seikkoja, joita ei ole helppo kuvata kielellä, symboleilla ja merkeillä, joilla kulttuurintutkimuksessa on ollut hallitseva asema, Rinne toteaa.⁷²

⁶⁹ Rinne 2016, 41; viittaus Hall, Stuart 1999.

⁷⁰ Rinne 2016, 18–19.

⁷¹ Rinne 2016, 34: viittaus Jensen & Moran 2014, x. Eksistentiaalinen fenomenologia on saanut vaikutteita filosofi Martin Heideggerin eksistentiaalisesta filosofiasta, jota hän kehitti vuosina 1927–1962, ja filosofi Maurice Merleau-Ponty vuosina 1945–1962.

⁷² Rinne 2016, 35–36.

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys

Fenomenologinen lähestymistapa

Tässä tutkimuksessa lähestyn aiheitani, merimiesten minuutta ja itseymmärrystä, fenomenologisen ajattelun näkökulmasta. Fenomenologia on filosofi Edmund Husserlin (1859–1938) 1900-luvun alussa perustama filosofian tutkimussuuntaus, joka tutkii sitä, kuinka todellisuus ilmenee ihmiselle hänen omassa, arkisessa kokemusmaailmassaan. Siinä keskeisenä on kysymys sekä yksilön *tietoisuudesta* että yksilösubjektin *ruumiillisuudesta*, mutta myös inhimillisestä olemassaolosta ja sen merkityksestä, kuten filosofi Timo Miettinen kirjoittaa.⁷³ Filosofit Rasmus Thybo Jensen ja Dermot Moran toteavat, että fenomenologiassa kaikenkattavan ruumiillistumisen tehtävänä on pitää kiinni ajatuksesta, että inhimilliset, tietoiset subjektit ovat luontaisesti yhteydessä maailmaan moninaisilla ja peruuttamattomilla tavoilla.⁷⁴

Tutkimuksessani *ruumiillisen subjektin* käsite avaa merimiehen minuuden kokemuksen ja itseymmärryksen eri puolia. Nämä kokemukset ilmenevät joko ruumiillisina tai kehollisina. Oman ruumiin kokemukset ovat suhteellisen selkeitä, kuten luteen purema Jouko-nimisen konemestarin kuvaamassa kokemuksessa. Sen sijaan oman kehon kokemuksia on vaikeaa kuvata sen vuoksi, että ne ovat liian lähellä ihmistä, kuten epämukavuuden tunne Adamiksi kutsumani merikapteenin kuvaamassa kokemuksessa tai ”kuumat paikat” Eljakseksi kutsumani kirvesmiehen kuvaamassa kokemuksessa.⁷⁵ Tuollaiset aistimukset ja havainnot eivät ole ainoita intiimisti kehollisia kokemuksia, vaan niitä ovat myös tahtomista, tunteita, mielenliikutuksia ja mielialoja ilmaisevat teot, ja koko tunnepitoinen ilmapiiri, kuten Jensen ja Moran kirjoittavat.⁷⁶

Merimiehenä työskentelevän toimijan, subjektin ruumiillisuus tarkoittaa teoreettisesti yhtäältä henkilön hahmossa ilmenevää kehollisuutta ja toisaalta ihmisen fyysistä ruumista. Ihmisen *keho* on niin sanottu *eletty ruumis*. Se on liikkuva, elimellinen ja elollinen kokonaisuus sellaisena, kuin se henkilökohtaisesti koetaan. Se on samalla hyvin erityisellä tavalla suhteessa sekä materiaaliseen, kulttuuriseen että symboliseen maailman. Fyysinen ruumis puolestaan nähdään tilallisina ulottuvuuksina ja materiaalisena objektina. Fyysinen ruumis tarvitsee ja vie tilaa, ja se on fysiikan, biologian ja muiden luonnontieteiden kuvaamien kausaalisten lakien alainen. Se on luonteeltaan painava, läpäisemätön ja sen osat, elimet, muodostuvat erilaisista osista, kuten esimerkiksi silmien rakenne osoittaa. Ruumiiseen vaikuttavat sekä kylmyys että kuumuus, ja se voi vaurioitua tai sairastua, kuten Jensen ja Moran kirjoittavat.⁷⁷

⁷³ Miettinen 2010, 151.

⁷⁴ Jensen & Moran 2013, viii; ks. myös Taipale 2010, 170–173.

⁷⁵ Jensen & Moran 2013, xi.

⁷⁶ Jensen & Moran 2013, xi: viittaus Husserl, Edmund 1952.

⁷⁷ ks. Jensen & Moran 2013, viii; viittaus Husserl, E. 1968.

Tosiasiana ihmisen ruumiillisuuteen sisältyvä *ajallisuus* liittää tutkimuksessani yksilön ruumiillisuuden identifikaatioon. Identtisyiden näkökulmasta ajallisuus yhdistyy varsinkin ruumiin muodon kehittymiseen syntymää seuraavasta varhaislapsuudesta kypsään aikuisuuteen, vanhuuteen ja kuolemaan saakka. Ihmisen ruumis muuttuu ajan kuluessa hienovaraisesti. Muutosten seuraaminen antaa mahdollisuuden ihmisen tunnistamiseen samaksi henkilöksi eli itsensä kanssa identtiseksi. Lopullisuus, tosiasiallisuus ja historiallisuus ovat ruumiillistuneen subjektin olemuksen ydin.⁷⁸

Ihmisyksilö on tietoinen myös kuulumisestaan tiettyyn historialliseen sukupolveen. Hän kykenee tarkastelemaan ja ajattelemaan sekä menneitä että tulevia sukupolvia omasta näkökulmastaan. Tällä on olennainen merkitys ihmisten välisessä kanssakäymisessä tapahtuvassa objektiivisen maailman muotoutumisessa, kirjoittaa filosofi Sara Heinämaa.⁷⁹ Sukupolvien yhteydessä identifikaatiot ilmentävät yksilön suhdetta menneisytyössä eläneisiin ihmisiin, omiin aikalaisiinsa ja tulevaisuudessa eläviin ihmisiin. Laivan muodostamassa objektiivisessa maailmassa yksilö määrittyy suhteessa työyhteisönsä jäseniin ja ihmisten objektiiviseen asemaan sekä tehtävään laivassa.⁸⁰

Jensen ja Moran toteavat ruumiin olevan myös toisia varten, kuten muiden muassa filosofi Jean-Paul Sartre on todennut. Sartre tarkoittaa sillä emotionaalista vieraantumista omasta minuudesta.⁸¹ Maurice Merleau-Ponty liittää toisia varten olemisen siihen, että elämässä täytyy olla ihmistenvälisyyttä myös yleisessä merkityksessä. Jokainen ihminen on yhtä aikaa anonyymi, nimetön tai tuntematon sekä täyden yksilöllisyyden että täyden yleisyyden merkityksessä. Maailmassa olevan yksilön olemus on tämän kaksinkertaisen anonyymiteetin konkreettinen kantaja. Ihminen voi kokea ruumiinsa olevan oman minänsä yläpuolella ja vastustavan sen omaa tahtoa. Häntä saattaa esimerkiksi heikottaa, kuten höyrylaivan lämmittäjiä raskaan työvuoron jälkeen. Hän saattaa tuntea myös huimausta, yrittäessään nousta seisomaan.⁸²

Ruumiin, kehon ja minuuden kokemus ja itseymmärrys

Tutkimuksessani ruumiinfenomenologialla on merkitystä merimiehen minuuden kokemuksen ja itseymmärryksen muotoutumisen näkökulmasta. Tuossa kokemuksessa ihmisen ruumis ei ilmene täysin identtisenä hänen oman minänsä kanssa. Hänen ruumiinsa on pikemminkin jotakin sellaista, joka hänen näkökulmastaan on "minun" eli kuuluu hänelle eikä esimerkiksi "sinulle". Näin tuo erityinen "minun" ilmaisee suhteen toiseen, ja on alttiina hyvin monenlaisille vaihteluille.⁸³ Niihin kuuluu sekä voi-

⁷⁸ Jensen & Moran 2013, xi–xii; Heidegger 2000, 287, 285.

⁷⁹ Heinämaa 2013, 93–96; Merleau-Ponty 2012b, 141.

⁸⁰ Brubaker & Cooper 2013, 73–74.

⁸¹ Jensen & Moran 2013, xi: viittaus Sartre, Jean-Paul 1943, ja sama 1986.

⁸² Merleau-Ponty 2012b, 473–474, 478; sama 2012b, 86, 87.

⁸³ Ricoeur 1995, 39; vrt. Merleau-Ponty 2012b, 151.

maantumista että vieraantumista. Jensen ja Moran kirjoittavat ihmisen pystyvän vieraantumaan muutamista ruumiinosistaan, kuten kynsistä, hiuksista, joistakin sisäelimestä, kuten umpilisäkkeestä tai sappirakosta tuntematta sen enempää muuttuneensa. Mutta kidutuksen, raiskauksen tai seksuaalisen hyväksikäytön ihmiset kokevat itse-tuntoaan vahingoittavina loukkauksina tai tunkeutumisena.⁸⁴

Minän olemus liittyy läheisesti myös siihen, kuinka ihminen kokee oman kehonsa. Edmund Husserlin mukaan keho on ihmisen kokemuksen elävä keskus. Se välittää kaikki yksilön tekemät havainnot sekä fyysisen maailman kokemukset sellaisina, kuin ne ilmenevät yksilön suunnistaessa maailmassa.⁸⁵ Tälle ihmiskeholle maailma ilmenee väreinä, muotoina, rakenteina, makuina, hajuina, kovuutena ja pehmeutenä, vastustuskykyisyytenä ja läpäisevänä. Näin tapahtuu siksi, että ihmisen elävä orgaaninen keho muodostuu ja koordinoituu yhdessä häntä ympäröivän fyysisen maailman kanssa. Ihminen säätää jatkuvasti kehonsa suhdetta maailmaan esimerkiksi samalla tavalla, kuin työtoverini teki muuttamalla askellustaan laivan kannella. Keho on paitsi tunteen ja havainnon keskus myös kehon sisäisen asento- ja liikeaistin keskus.⁸⁶

Edmund Husserlin mukaan kaikki tietoisien kokemuksen muodot perustuvat havaittuun aistinvaraiseen tietoisuuteen, ja ne ovat eri tavoin edustavia. Representaatio, esittäminen ja mieleen palauttaminen sisältävät muistin, fantasian, toivomuksen ja symbolisen ajattelun. Niiden kautta objektin välittömästä, todellisesta, ruumiillisesta ja ajallisesta läsnäolosta syntyy erilaisia aistimuksia. Muistettaessa ja toivottaessa esine koetaan poissa olevana, mutta sen olemukseen on olemassa jokin viittaus. Niiden ero on kuitenkin siinä, että muistettaessa objektin koetaan todella olleen olemassa jossakin menneisyyden tilassa, kun taas kuviteltaessa objekti ei sijoitu mihinkään ajalliseen tilaan. Havainnon, muistin, ja mielikuvituksen ajatellaan usein kietoutuvan toisiinsa.⁸⁷ Näillä kokemuksen muodoilla on merkitystä tutkimusaineistossa ilmenevien tapahtumien todenperäisyyden arvioimisessa.

Merleau-Pontyn mukaan tietoisuus on aina havaintotietoisuutta. Havainnot ovat välittömästi ja erittelemättä merkityksellisiä. Ihmiset ovat ruumiillisuutensa kautta kiinteässä suhteessa maailman ennen kuin ajattelevat, minkälainen se on. Kehon ja maailman kietoutuminen toisiinsa ei tarkoita niiden sulautumista, vaan myös niiden eroamista. Näin ruumiillistuneen subjektin suhde itseensä ja toisiin rakentuu eron kautta, ja ruumiillisuus on sekä yhdistävä että erottava tekijä. Merleau-Pontyn mukaan tietoisuuden perimmäinen merkitys ilmenee ihmisen tiedostaessa voivansa tehdä jotakin. Sen merkitys tässä tutkimuksessa on mahdollisuus hahmotta objektiivisuutta.⁸⁸

⁸⁴ Jensen & Moran 2013, xi; ks. esim. Legrand 2013; myös Ricoeur 1994, 34, 37, 39.

⁸⁵ Jensen & Moran 2013, viii.

⁸⁶ Jensen & Moran 2013, viii–ix.

⁸⁷ Jensen & Moran 2013, x–xi.

⁸⁸ Merleau-Ponty 2012b, lxxv, 84, 95, 139, 311, 363–369, 374, 377; Hotanen 2010, 135, 139; Ricoeur 2006, 189.

Ruumiillistuneen subjektin yksilöllisyys ja tyylin yhtenäisyys

Aikaisemmin totesin ihmisen ajallisuuden yhdistyvän hänen identtisyytensä toteamiseen, mutta ajallisuus liittyy myös tietoisuuden subjektin hahmottumiseen ja keholisten kokemusten kerrostumiseen. Filosofi Joonas Taipale kirjoittaa, että fenomenologisessa perinteessä identiteettikeskustelu on ollut vähäistä, vaikka Edmund Husserl käsittelee tietoisuuden subjektia myös yksilönä. Taipale kirjoittaa, että yksilö kehkeytyy omassa sisäisessä aikatietoisuudessaan ja puhtaasti kokemustensa virrassa. Ajan kuluessa hänen tietoisuutensa ikään kuin sedimentoituu, kerrostuu. Hänen tekemänsä päätökset, havainnot ja erilaiset arvostelmat kerrostuvat hänen tietoisuuteensa myös totunnaisina vakaumuksina, näkemyksinä ja kykyinä. Taipale kirjoittaa, että yksilösubjektin tietoisuutta motivoi lukematon määrä erilaisia käsityksiä ja päätöksiä. Niiden vaikutuksesta hän ajattelee, toimii ja liikkuu tietyllä tavalla. Kun ihminen toistaa tietäntyyppisiä liikkeitä uudelleen ja uudelleen, niistä tulee totunnaisia ja liikkumisen tavasta tulee tietynlainen – kuten työtoverini kävelytyylistä laivan kannella. – Jokaisella ihmisellä on juuri hänelle ominaiset asennot, eleet ja ilmeet. Näin persoona tavallaan ”ruumiillistuu”, mikä tarkoittaa sitä, että ihminen ilmaisee itseään kehollaan ja sen kautta. Edmund Husserl kutsuu näitä kerrostuneita valmiuksia, totunnaisuuksia ja vakaumuksia *habitualiteeteiksi*. Yksilöiden hahmottuessa ja kehkeytyessä ajassa, muistot, taidot ja käytännön kyvyt taltioituvat kirjaimellisesti kehoon.⁸⁹

Maurice Merleau-Ponty kirjoittaa tietoisuuden heijastavan itsensä fyysiseen maailmaan, missä sillä on ruumis. Samoin se heijastaa itsensä kulttuurin maailmaan, missä sillä on *habitus*, keho. Hänen mukaansa ihmisen ruumis varmistaa sijoittumisensa ihmisten maailmaan habituksen avulla. Se tapahtuu projisoimalla ihminen ensin luonnolliseen maailmaan. Luonnollinen maailma pilkottaa aina muiden maailmojen alta ja saa aikaan ihmismaailman haurauden vaikutelman.⁹⁰ Kehollinen kokemus on tarkoituksellisen ja tavoitteellisen toiminnan lisäksi myös rutiineja, tottumuksia, käytäntöjä, taitoja ja aikomuksia, mutta ei yleensä kuitenkaan tahallista toimintaa.⁹¹

Merleau-Pontyn tapaan filosofi Hubert Dreyfus painottaa habituksen ilmenemisessä eräänlaista motorista suuntautuneisuudesta, mikä tapahtuu jo esipersonallisella tai esireflektiivisellä tasolla. Hänen mukaansa suuri osa toiminnastamme sisältää ennalta harkitsematonta asiantuntijan navigointia, ”selviytymistä”, millähän tarkoittaa inhimillistä käyttäytymistä sen moninaisissa merkityksissä.⁹² Dermot Moran toteaa, että Dreyfusin käsitteestä on kuitenkin unohtunut se, että tietoisuus on myös tietoisuutta minuudesta, mikä edellyttää harkitsematonta, reflektoimatonta tietoisuutta.⁹³

⁸⁹ Taipale 2006, 170–171; ks. myös Taipale 2013, 242; myös Heinämaa 2010, 102–103. Moran 2011, 56.

⁹⁰ Merleau-Ponty 2012b, 139, 307; Moran 2011, 57–58.

⁹¹ Jensen & Moran 2012, x; Moran 2011, 57.

⁹² Jensen & Moran 2012, x; ref. Dreyfus, Hubert 1991; ks. Merleau-Ponty 2012b, 154.

⁹³ Moran 2011, 55.

Ruumiillisen subjektin ymmärryksen kautta avautuvat myös suhteet toisiin. Keho vakinaistuu kahdella tavalla: yhtäältä havainnoivana subjektina ja toisaalta havainnon kohteena. Joonas Taipale kirjoittaa, että ihminen voi nähdä kätensä liikkuvan ja tuntea sen liikkeen samanaikaisesti. Hänen näkemänsä liike ilmenee välittömästi hänen aistimansa liikkeen ulkoisena näkyvyytenä. Näin ulkoinen ruumis paljastuu yksilön subjektivisuuden, yksilöllisyyden ruumiillistumana. Edmund Husserl kutsuu tuota sisäisen ja ulkoisen välistä olemuksellista suhdetta *ilmaukseksi*. Keholla on ilmauksen rakenne. Tällä on merkitystä erityisesti ihmisten välisessä, *intersubjektiiivisessä*, maailmassa. Yksilösubjekti ilmenee yksittäisten eleiden kautta, mutta ei palaudu niihin.⁹⁴

Keho on Edmund Husserlin mukaan myös "tunteiden kantaja" ja ihmisen oman tahdon "elin". Silloin se ilmaisee, mitä ihminen voi tehdä. Ihminen ikään kuin käyttää kehon kautta voimaa, esimerkiksi liikkuessaan, koskettaessaan, kääntäessään kulusuuntaa, nähdessään erilaisia objekteja ja tarttuessaan johonkin. Tällä tavalla keho on mukana kaikissa ihmisen tietoisissa toiminnoissa ja kaikissa havaituissa kokemuksissa. Samaan aikaan se on kuitenkin jotenkin poissa tai läpinäkyvä, sillä ihmiset keskittyvät yleensä kokemuksen objektiiviseen puoleen. Kun esimerkiksi näemme jotakin, koemme yleensä suoraan, kuinka asiat ovat olemassa.⁹⁵

Yksilön identiteetti on tyylin samana pysymistä

Joonas Taipale toteaa, että yksilön kokemuksilla on välttämättä ajallinen horisontti, näkökulma. Ihmisen kokemukset kytkeytyvät toisiinsa sisäisessä aikatietoisuudessa ja muodostavat yhtenäisen motivaatioiden verkoston. Tällaisten motivaatiokytkösten vuoksi sellaisenaan ilmenevät yksittäiset teot ovat persoonallisia akteja. Näin yksittäiset kokemukset paljastavat ihmisen henkilökohtaisen tyylin. Hänen yksilöllisyytensä on hänen ennalta omaksumansa tyyli, joka läpäisee yhtenäisenä hänen yksittäisiä toimintojaan. Näin yksilön identiteetti on hänen tyylinsä samana pysymistä. Mutta henkilökohtainen tyyli ei kuitenkaan ole muuttumaton ykseys, vaan yhtenäinen muuttumisen tapa. Taipale toteaa, että Edmund Husserlin mukaan ihmisen yhtenäisyys on yhtenäisessä olemisen tyylissä.⁹⁶ Tämä mahdollistaa esimerkiksi aikaisemmin tapaamani ihmisen tunnistamisen toisessa tilanteessa samaksi ihmiseksi eli aikaisemmin tavatuksi ja havaituksi henkilöksi.

Ihmisillä on sekä yksilöllisiä että yleisiä tyypillisyyksiä, joilla on erilainen asema yksilön muotoutumisessa. Yksilöllinen tyyppi on muunnelmia yleisestä tyyplistä. Esimerkiksi ihmisen yksilöllinen tapa liikkua on muunnelma yleisemmistä liikkumisen tavoista. Vastaavasti sukupuolisuutta voidaan käsitellä yksilöllisenä muunnelmana

⁹⁴ Taipale 2006, 171–173; Merleau-Ponty 2012b, 209–213; Ricoeur 1994, 34 ; Berger & Luckmann 1998, 47.

⁹⁵ Jensen & Moran 2013, ix.

⁹⁶ Taipale 2006, 175–177; viittaus Husserl, Edmund 1952, 277 f.

miehen tai naisen tyyllisistä piirteistä. Näin yleiset piirteet eivät hävitä ihmisen identiteettiä vaan hänen identiteettinsä itse asiassa edellyttää niitä. Esimerkiksi Merleau-Ponty on todennut ihmisen yksilöllisyyden ilmenevän siinä tavassa, jolla hän tarttuu yleisiin, anonyymeihin ja esipersonallisiin piirteisiin ja omaksuu ne.⁹⁷ Myös filosofi Martin Heidegger (1889–1976) on todennut olemisen olevan kenen tahansa olemassa olevan muunnelma, kun ”*kuka tahansa on olemuksellinen olemassa oleva*”.⁹⁸ Huolimatta dynaamisesta ja ajallisesta olemuksestaan ihminen pysyy normaalisti samana, kun yksilölliset muutokset jäävät hänelle tyyppillisten muutosten piiriin. Edmund Husserl on todennut, että tyyli on jotakin pysyvää suhteessa yksilön elämänvaiheisiin. Se muuttuu normaalisti subjektille ominaisella tavalla, niin että yhtenäinen tyyli säilyy myös muutosten jälkeen. Mutta kokemusten yhteyden purkaantuminen esimerkiksi traumaattisissa tilanteissa, saattaa katkaista yksilön ajallisen jatkuvuuden.⁹⁹

Fenomenologian näkökulmasta yksilö on motivaatioidensa dynaaminen keskus, mutta ei ainoastaan empiirinen tai psykologinen olento tai objekti. Yksilö voidaan objektivoida ja häntä voidaan tarkastella empiirisen maailman osana. Silloin yksilön kuvauksen alkuperä on kuitenkin objektivoinnissa, jonka joku toinen tekee. Perustavampi identiteetti ilmenee subjektin suhtautumisessa maailmaan, toisiin ihmisiin sekä itseensä, ja siinä, kuinka hän itse objektivoi itsensä. Ihmisen yhtenäisyys tarkoittaa yksilöllistä olemisen tapaa. Edmund Husserlin mukaan yksilö on dynaaminen käsite, joka säilyy yhtenäisenä muutoksistaan huolimatta. Tästä näkökulmasta yksilö on yhtenäinen ajallisten kokemustensa kehkeytymisen tapa, ja jotakin, mikä läpäisee yksittäisiä kokemuksia ja luonteenpiirteitä yhtenäisenä olemisen tyylinä.¹⁰⁰

Ihmisten välisiä kohtaamisia – intersubjektivisuus

Merimiehet, kuten muutkin ihmiset, ovat myös tekemisissä toisten ihmisten kanssa ihmisten välisessä sosiaalisessa ja kulttuurisessa maailmassa. Intersubjektivisuuden käsite liittyy yksilöt laivassa oleviin yhteisöihin ja tekee näkyväksi laivan maailman rakentumisen yhteisesti jaetuksi ja itsestään selväksi maailmaksi. Intersubjektivisuus tarkoittaa fenomenologiassa toisten ihmisten kohtaamisen tapaa tai sitä, kuinka ihmiset toimivat yhdessä, tekevät yhteistyötä tai ovat erimieltä toistensa kanssa.¹⁰¹

Ihmisen yksilöllinen tyyppi on siis yleisen tyyppin muunnelma. Joonas Taipale toteaa, että tästä näkökulmasta yksilön minä on sekä ainutlaatuinen että tavallinen, sillä kaikilla yksilön kokemuksilla näyttäisi olevan kaksi mittapuuta. Ne ovat suhteessa subjektiivisiin kokemuksiin ja henkilökohtaisiin intresseihin. Yksilön

⁹⁷ Merleau-Ponty 2012b, 150–151, 474.

⁹⁸ Heidegger 2000, 169.

⁹⁹ Taipale 2006, 177–178; viittaus Husserl, Edmund 1952, 250, 270, 272.

¹⁰⁰ Taipale 2006, 178–180.

¹⁰¹ Taipale 2010, 129–133.

juurtuminen yhteisöön vaikuttaa kokemusten jäsentymiseen yhteisiksi ja jaetuiksi eli *normaaliksi* kokemisen tavaksi. Normaalius edellyttää yhtenäistä, *optimaalista*, parhaimmassa muodossa olevaa ruumiin kokemusta, jota vastaa yhtenäisesti järjestynyt havaintoympäristö. Fenomenologiassa *todellisuuden* ja normaaliuden käsitteet kietoutuvat toisiinsa. Normaalius nähdään laadullisena asiana ja sitä koskeva käsitteistö kytkeytyy asioiden kokemisen tapaan. Silloin huomio on eletyn havaintokokemuksen muodostumisessa. Normaali kokemus nivoutuu muihin kokemuksiin ristiriidatta, jatkuvana ja yhtenäisenä kokemuksena. Sen kohde säilyy identtisenä kokemuksen läpi. Jos se muuttuu kesken kaiken, kysymys on poikkeavasta kokemuksesta, ”*anomalias-ta*”, kuten esimerkiksi laivassa olevan työtoverin paljastuessa varkaaksi.¹⁰²

Taipale toteaa, että yksilöiden välisen vuorovaikutuksen teema tuo normaaliuden käsitteeseen uusia ulottuvuuksia ja tekee sen samalla monimutkaiseksi. Kokemuksen intersubjektiiivisuus tarkoittaa sitä, että muutkin ihmiset voivat kokea samoja asioita. Mutta ihmisten havaintomahdollisuuksien erilaisuus monimutkaistaa asiaa ja nostaa esiin kysymyksen siitä, keiden havaintomahdollisuudet ovat *normina*, mittana sille, mitä pidämme todellisuutena. Taipaleen mukaan tähän vaikuttavat sekä subjektiiviset kokemisen mahdollisuudet että se yhteisö, jonka normit olemme yhteisön jäsenenä omaksuneet kulttuurin oppimisen prosessissa. Sen myötä yhteisön perinteiset normit alkavat vaikuttaa kokemuksissamme niitä jäsentävinä ja toimintaamme ohjaavina.¹⁰³

Merleau-Pontyn mukaan intersubjektiiivisuus, ihmisten välisyys on ruumiiden välisyyttä. Yksilön kokemus toisista ihmisistä, eläimistä ja muista elävistä olennoista perustuu ensisijaisesti ruumiiden kohtaamiseen. Noissa kohtaamisissa tulevat näkyviin ihmisten ulospäin suuntautuneet muodot, liikkeet, ilmeikkäät kasvot ja eleet, jopa toisen puheääni puhelua puhuttaessa, kuten Jensen ja Moran kirjoittavat. Ihmisten ruumiit kohtaavat kaikkialla ja ovat eri tavoin vuorovaikutuksessa, kuten ihmisten kätelessä, urheillessa, tapellessa tai rakastellessa. Lisäksi ruumiin liikkeet, toiminta ja tarpeet nousevat aina aineellisen maailman yläpuolelle ja muotoutuvat merkitykselliseksi monimutkaisissa symbolisissa ilmauksissa. Ruumiin elimet ovat täynnä ylimääräisiä merkityksiä ja toimintoja. Elimiä, joita voidaan käyttää myös merkkeinä. Keho osallistuu symboliseen toimintaan kaikilla tasoilla, esimerkiksi silloin, kun ihminen tanssii, ilmeilee, laulaa, puhuu ja kirjoittaa, kuten myös hänen suorittaessaan rituaaleja uskonnollisissa tehtävissä. Keho osallistuu myös kirjoittamiseen, mutta siihen voidaan kirjoittaa, tatuoida. Arkisille ruumiillisille toimille, kuten syömiselle tai peseytymiselle, voidaan antaa uskonnollisissa seremonioissa poikkeuksellinen symbolinen merkitys. Mutta tietoisien elämän intersubjektiiivisen, sosiaalisen ja kulttuurisen luonteen korostaminen ei yksin kuvaa maailmassa olemista.¹⁰⁴

¹⁰² Taipale 2010, 122–123.

¹⁰³ Taipale, 2010, 125–128.

¹⁰⁴ Hotanen 2010, 139; Merleau-Ponty 2012b [1945], lxxxiv; Jensen & Moran 2013, vii–viii; maailmassa olemisen, ks. Heidegger 2000, 27; tatuointi ks. Ruotsalainen 2015.

Arkielämä, todellisuus, kulttuuri ja yhteisö

Tutkimuksessani arjen todellisuudesta käytetty *elämismaailman* käsite avaa mahdollisuuden tarkastella ryhmään identifioitumisen kokemusta ja yhteisöön kuulumista, mutta myös laivayhteisön viralliseen että epäviralliseen jakaantuneen kulttuurin ilmenemistä. Arjessamme oletamme ympäröivän maailmamme olevan todella olemassa. Tuo usko lujittuu välittömissä kokemuksissamme ja vahvistuu arjen askareissamme, jotka nojaavat tähän vankkaan oletukseen.¹⁰⁵ Fenomenologiassa tätä kutsutaan ”luonnolliseksi asenteeksi”, kuten filosofi Simo Pulkkinen kirjoittaa. Fenomenologisen tulkinnan näkökulmasta juuri tuo jokapäiväisen maailmasuhteen kaikenkattava itsestäänselvyys on hänen mukaansa suurin ongelma. Siitä syystä arkea tarkasteltaessa huomio on suunnattava subjektiivisen kokemuksen prosessiin, missä maailma muuttuu todelliseksi. Se tapahtuu vain välittömissä havainnoissamme ja tietoisuudessamme.¹⁰⁶

Pulkkinen huomauttaa, että jokapäiväisessä elämässä kokemuksen prosessi etenee suoraviivaisesti ja huomiomme kiinnittyy todelliseksi hahmottuvaan ja jäsentyvään maailmaan eikä kokemuksen prosessiin. Tämä ymmärryksemme maailmasta ei palaudu tietoisuuteemme. Pulkkinen kirjoittaa, että tietoisuuden elävän nykyhetken näkökulmasta maailma ei muodostu yksittäisessä kokemuksessa, vaan on jo pikemminkin olemassa sen hahmottuneena perustana. Myös subjektiivinen kokemuksen prosessi muuttuu huomaamattomaksi jatkuessaan ja toistuessaan. Näin siitä tulee kaikista suurin itsestäänselvyys. Pulkkinen toteaa koetun todellisuuden kätkeytyvän tuolla tavalla omaan itsestäänselvyyteensä. Siksi sitä täytyy tarkastella sellaisena ilmiönä ja siinä hahmossa, kuin se ilmenee kokemuksessa. Tietoisuutemme kohdistuu myös rakenteellisesti kokemuksessa kohdattuun maailmaan, sillä me emme ole tietoisia vain oman tietoisuutemme tapahtumista. Pulkkinen mukaan tämä on tietoisuuden suuntautuneisuutta, *intentionaalisuutta*, joka muodostaa kaiken tietoisuuselämän rakenteellisen ja olemuksellisen peruspiirteen. Näin ”*tietoisuus on tietoisuutta jostakin*” ja tiedostamamme maailma on vastavuoroisesti jotakin tietoisuudessa kohdattua.¹⁰⁷

Tietoisuus ei kuitenkaan suuntaudu valmiiseen maailmaan, vaan maailma myös muotoutuu tietoisuudessa. Siinä kokemus on maailman kohtaamista, ja maailma itse on tiedostettu kohde. Kokemamme todellisuus on nimenomaan jotakin kokemaamme, mikä puolestaan hahmottuu todellisuuden kokemuksen subjektiivisessa prosessissa. Me havaitsemme, näemme, maistamme, haistamme, muistamme ja kuvittelemme.¹⁰⁸

Filosofi Timo Miettinen toteaa, että suurin osa kokemuksistamme toteutuvista intentionaalista suhteista, ajatuksista ja merkityksistä tapahtuu yksilöllisessä tietoisuus-

¹⁰⁵ Arjen synonyyminä käytetään usein elämismaailma-käsitettä. Filosofissa ja sosiologiassa sillä tarkoitetaan ”elettä” maailmaa sellaisenaan ennen kuin mitään refleksiivistä representaatiota tai teoreettista analyysiä on suoritettu. (Ks. Tieteen termipankki).

¹⁰⁶ Pulkkinen 2010, 28–29; Alfred Schütz (1899–1959) toi elämismaailman sosiologiaan.

¹⁰⁷ Pulkkinen 2010, 29–30; Moran 2011, 68–70.

¹⁰⁸ Pulkkinen 2010, 30–35.

elämässä. Näin yksittäisten havaintojen, ilmauksien, eleiden ja niiden pohjalta muodostuvien objektiviteettien eli yleispätevyyksien, perusta on yksilön toiminnassa tai tuottamisessa. Arjen todellisuudessamme on kuitenkin paljon sellaisia yleispätevyyksiä, joita emme voi lukea jonkin tietyn yksilön nimiin. Esimerkiksi kieli, uskonto, tiede ja lainsäädäntö ovat kulttuurisia, yhteisöllisiä aikaansaannoksia, jotka rakentuvat ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa.¹⁰⁹

Miittisen mukaan myös kysymystä yhteisöjen rakenteesta on lähestyttävä yksilösubjektin näkökulmasta. Kokemus yhteisöstä löytyy jo hyvin perustavalla kokemuksen tasolla. Yksilön näkökulmasta ympäröivä maailma on olemuksellisesti sellainen, minkä muutkin voivat kokea. Hän ei kuitenkaan yksin tuota maailman objektiivista pätevyyttä, vaan se kietoutuu kysymykseen toisten ihmisten, olemassaolosta. Jos toisia ihmisiä ei olisi, puhe ihmisen omien havaintojen pätevydestä tai erheellisyydestä olisi vailla mieltä. Yksilöllä ei olisi mitään mahdollisuutta erottaa tietoisuussisältöään objektiivisista kohteista. Tämän oivalluksen taustana on inhimilliseen kokemukseen kuuluva *horisontaalisuus*. Sen mukaan havainnot viittaavat sisäisesti aina muihin ilmentymiin, toisten tarkastelupisteiden ja toisten kokijoiden olemassaoloon. Jo hyvin perustavalla objektiivista todellisuutta koskevan kokemuksen tasolla ihmiset huomavat olevansa mukana mahdollisten havaintojen ja subjektien muodostamissa kokonaisuuksissa. Miittinen kirjoittaa, että tällaisissa jaetuissa kokemuksissa yksilöt ovat osa *yhteisösubjektia*, ”meitä”, joka ei palaudu yksilön omaan objektiivisuuteen. Kokemuksen perustavimmilla tasoilla tämä monikon ensimmäinen persoona on anonyymi. Maailman objektiivista pätevyyttä muodostavan yhteisön intentionaalisenä kohteena on yksinkertainen todellisuus avoimena, rajoittamattomana kokonaisuutena. Yksittäisten yhteisöjen tai kulttuurien elämismaailmat rakentuvat vasta tämän kaikenkattavan horisontin pohjalta. Kaikkein perustavimmalla tasolla inhimillinen yhteisöllisyys on siis universaalialia. Tämän alkuperäisen ”me”-subjektin universaali ykseyys murtuu vasta, kun kokemuksessamme aktivoituu erityinen normatiivinen rakenne, johon kuuluvat tietyt käsitykset, arvot, käytännöt ja tavat. Huomaamme olevamme osa meitä, yhteisöä, joka erottautuu toisista yhteisöistä. Tällä erityisellä elämismaailmalla on omat käsityksensä, norminsa ja arvonsa. Vähitellen alkuperäisen ”me”-yhteisösubjektin, kuten perheen, yksiselitteisyys kyseenalaistuu ja löydämme itsemme osana useampia yhteisöjä, esimerkiksi kotikaupunkia, maata tai kulttuuria. Niillä kaikilla on oma normatiivinen rakenteensa, ja ne määrittävät suhteessa toisiin yhteisöihin.¹¹⁰

Mutta yhteisöt eivät ole pelkkiä yksilöistä koostuvia kollektiiveja, kuten Edmund Husserl filosofin Timo Miittisen mukaan toteaa. Ne muodostavat yksilön tietoisuuteen palautumattoman tutkimusalan fenomenologisen projektin sisällä. Kulttuuristen yleis-

¹⁰⁹ Miittinen 2010, 156.

¹¹⁰ Edmund Husserlin yhteisöteoriasta ja me-subjektiivisuudesta, ks. Miittinen 2013, 329–330, 333–334; Heinämaa 2013, 83–103.

pätevyyksien, objektiviteettien, tarkasteleminen on yksinkertaisin tapa lähestyä yhteisön tietoisuutta. Husserlin mukaan yhteisö subjektiivisena tietoisuutena on erotettava käsitteellisesti sen muodostamista objektiviteeteistä, esimerkiksi kulttuurista. Yhteisöllinen subjektiviteetti ei palaudu omiin aikaansaannoksiinsa, kuten tieteeseen, uskontoon, kieleen tai vakkapa kapitalistisiin tuotantosuhteisiin. Kun yhteisö toimii näiden kulttuuristen rakenteiden alkuperänä, se kykenee myös muokkaamaan ja uudistamaan aikaansaannoksiaan. Sen aikaan saannokset eivät myöskään aina häviä, vaikka yhteisö menettäisi tilapäisesti kaikki jäsenensä.¹¹¹

Miettinen kirjoittaa, että yhteisöllisen elämän ehtona olevien kulttuurin objektivisten rakenteiden toiminnan jatkuvuus on paradoksaalista. Ihmiset elävät syntymästään asti tietyssä kulttuurissa, tietyssä valtiossa sekä tunnustavat omaksumaansa uskontoa. Nämä ovat rakenteita, jotka jokin yhteisö on tuottanut ja ne muodostavat itessään perustan yhteisön uusien jäsenten liittämiseksi. Tätä Husserl nimitti *generatiivisuudeksi*. Sen mukaan yhteisöllillä ja kulttuurien tuotteilla on omat yksilötietoisuudesta erottuvat kehityshistoriansa. Ne rakentuvat eri sukupolvien ja aikakausien välisissä vaihteluissa. Tästä syystä inhimillisen olemassaolon suhde kulttuuriin on kaksijakoinen: yhtäältä ihmiset synnyttävät toiminnallaan jatkuvasti uutta kulttuuria, toisaalta juuri kulttuurin tuotteet liittävät ihmiset johonkin tiettyyn yhteisöön ja historialliseen traditioon. Ihminen on samaan aikaan sekä kulttuurin subjekti että sen objekti. Kaikki yhteisöt eivät kuitenkaan ole samanlaisia, kulttuuria tuottavia yhteisöjä. Miettisen mukaan Husserl erottaa konstitutiiviseen jaettavuuteen eli samalla tavalla kokemiseen perustuvan ”me”-subjektin käsitteen yhteiskunnan tai organisaation käsitteestä. Yhteiskunta ja organisaatio ovat yhteisöelämän käytännöllisiä mahdollisuuksia, jotka toteutuvat yhteisön jakaessa yhteisen tahdon. Sen kautta yhteisö muodostaa objektiivisia aikaansaannoksia. Niiden ajallinen rakenne eroaa yhteisiin havaintoihin perustuvista yhteisöistä.¹¹²

¹¹¹ Miettinen 2010, 155–156.

¹¹² Miettinen 2010, 156–161; Miettinen 2013, 334–337.

Aineistot, analyysi ja tulkinta

Kyselyvastaukset

Käytän tutkimukseni aineistona Turun yliopiston kansatieteen laitoksen tallentamiin Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen -kyselyihin tulleita suomen- ja ruotsinkielisiä vastauksia.¹¹³ Aineistojen laajuus on kaikkiaan 155 vastausta, joissa on yhteenlaskettuna 4985 sivua pääosin A5-arkeille kirjoitettua tekstiä. Aineistossa on myös valokuvia, erilaisia todistuksia ja kopioituja kirjeitä sekä yksi 1960-luvun alkupuolella julkaistu muistelmateos. Tuosta kokonaisuudesta olen valinnut kaikkiaan 46 vastausta. Valintani perusteena oli se, että kirjoittaja on itse kirjoittanut vastauksensa ja kuvaa siinä omia, merityöhön ja laivaelämään liittyviä kokemuksiaan. Lisäksi painotin valinnassani sitä, että vastaaja oli työskennellyt valtameriliikenteessä rahtia kuljettaneilla höyrylaivoilla.

Kyselyt toteutettiin yhteistyössä ammattijärjestön, Suomen Merimies-Unionin, kanssa ja vastaajille annettiin vastausaikaa vuoden 1963 lokakuun alusta ja vuoden 1964 helmikuun loppuun. Kokonaisuuteen liitettiin vielä neljä vastausta 1970-luvun alussa.¹¹⁴ Kyselyt kohdennettiin ammattijärjestöjen jäsenjulkaisujen avulla suoraan ammattiryhmän jäsenille. Monista vastauksista käy kuitenkin ilmi, että kyselyt välitettiin myös koko maan kattaneelle Kansatieteen laitoksen vastaajaverkostolle.¹¹⁵

Kyselyihin vastasi kaikkiaan 22 naista ja 135 miestä. Vanhimmat vastaajat olivat syntyneet 1870-luvulla ja vastausten palautusaikaan vuonna 1964 he olivat 82–89-vuotiaita. Suurin vastaajaryhmä ovat kuitenkin 1880-luvun lopulla ja 1890- sekä 1900-luvun alussa syntyneet, jotka olivat vastausta kirjoittaessaan 54–74-vuotiaita.

Laivureina, kansi- ja konepäällystössä, kansi- ja konemiehistössä sekä kokkeina ja stuurteina työskennelleiden miesten vastauksia kertyi kyselyyn kaikkiaan 110. Ammatissa työskennelleiden naisten vastauksia oli yllättävän vähän, sillä vain kolme naista kirjoitti työstään laivan keittäjinä. Yksi työskenteli pelastusaluksessa ja kuvasi sen toimintaa ja omaa tehtävänsä meripelastustilanteissa; toinen työskenteli Itämeren ja Pohjanmeren liikenteessä ja vastasi kysymyksiin tiiviisti kahdella tai kolmella lau-

¹¹³ Tiedusteluja kansallisten tieteiden alalta nrot 19 (suomeksi) ja 20 (ruotsiksi).

¹¹⁴ TYKL/kys/19 ja TYKL/kys/20: vastaajaluettelo.

¹¹⁵ Merimies-Unionin lisäksi myös Konemestariliitto välitti tietoa kyselystä.

seella ja kolmas työskenteli sisävesiliikenteessä matkustajalaivalla.¹¹⁶ Tästä näkökulmasta Kansatieteen laitoksen tallentama aineisto on jossakin määrin sukupuolittunutta, sillä naisia on työskennellyt merillä matkustajalaivoissa 1800-luvun lopulta lähtien ja 1900-luvun alussa myös rahtilaivoissa. Tuohon aikaan heidän lukumääränsä arvioidaan olleen 600 ja vastausten tallentamisen aikoihin jopa 1000 henkilöä.¹¹⁷

Keruuesitteen alussa todetaan merimiesten työ- ja elämänpiiriin olevan toisenlaista kuin muissa ammateissa. Lisäksi todetaan, että Suomen merenkulun historiaa oli tarkasteltu etupäässä vain taloudellisen ja teknisen kehityksen kannalta. Merimiesammattin harjoittajien *”työolot, elämä laivassa ja maalla ynnä muut seikat”* olivat jääneet tutkimuksen ulkopuolelle. *”Näiden kysymysten valaisemiseksi voivat merimiehet itse, ennen kaikkea vanhempi sukupolvi, antaa tietoja.”* Tämän jälkeen keruuesitteessä kerrotaan Kansatieteen laitoksesta, laitoksen kompetenssista aineistojen tallentajana, ja lisäksi todetaan laitoksen kääntyvän nyt Suomen merimiesten puoleen ja kehoittavan heitä kirjoittamaan muistelmiaan. Tässä yhteydessä laitos vetoaa myös aidon aineiston saamiseen *”varsinkin vanhemmilta ajoilta merimiesten työn ja elämän valaisemiseksi”*. Tämän lisäksi esitetään vielä toivomus siitä, että jokainen vastaaja kirjoitaisi ennen kaikkea omasta työstään ja omasta elämästään. Tässä kohdassa kyselyn laatija toivoo vastaajien kirjoittavan myös merillä työskennelleiden vanhempiensa tai sukulaistensa elämästä. Lisäksi kyselyn toivotaan päättyvän erityisesti eläkkeellä olevien merimiesten käsiin.¹¹⁸ Aineiston keräämisen lähtökohtana näyttää olleen merimiesten omiin kokemuksiin perustuvan tiedon tallentaminen sekä laivan työyhteisöstä, vastaajan laivassa tekemästä työstä että siitä, kuinka hän oli työtään tehnyt.

Kyselyn laatija perustelee kyselyssä esittämiään kysymyksiä aineiston myöhemmän käsittelyn sujuvuudella, mikäli vastaajat käyttäisivät niitä. Kysymysten tehtävä oli myös auttaa vastaajia jäsentämään vastaustaan. Tässä yhteydessä laatija myös toteaa, että vastaajien ei tarvitse käsitellä vastauksissaan kaikkia kysymyksiä, eikä välttämättä vain niitä asioita, joita kysymyksissä mainitaan. Juuri tämä avaus tekee mahdolliseksi kysymysrunгон ulkopuolelle jäävien subjektiivisten kokemusten kuvauksen. Arvelisin, että siksi monet vastaajat keskittyivät kuvaamaan pääasiassa henkilökohtaisista kokemuksistaan. Tätä on pidettävä merkittävänä, vaikka heidän kirjoittamansa vastaukset eivät kaikilta osin liittyneet kyselyssä yksilöityihin kysymyksiin. Tällä tavalla kysely näyttää jopa johdattelevan omien kokemusten esiin tuomiseen.¹¹⁹ Subjektiivisten kokemusten ja niiden muistelemisen kautta nämä vastaukset kytkettyvät kiinteästi siihen laivaelämän todellisuuteen, missä vastaajat ovat eläneet ja toimineet.¹²⁰

¹¹⁶ TYKL/kys/19 ja TYKL/kys/20, vastausaineistosta tekijän laskema tilasto.

¹¹⁷ Mäenpää 2008, 52, 58.

¹¹⁸ Keruuesite TYKL/kys/19 johdanto.

¹¹⁹ Ks. keruuesitteet TYKL/kys/19 ja TYKL/kys/20.

¹²⁰ Korkiakangas & al. 2016, 23–24.

Kysymysrungossa on kaikkiaan 12 kysymysryhmää. Kysymysryhmät 1–2 selvittävät vastaajan taustaan. Ne koskevat sekä vastaajien että heidän vanhempiansa henkilötietoja, ammatteja, sisaruksia, vastaajan lapsuutta, kotioloja, juhlapäiviä, koulunkäyntiä ja rippikoulua, ensimmäistä työpaikkaa, työn laatua ja olosuhteita, palkkaa sekä merille lähtemistä ja sen syitä. Kysymysryhmät 3–4 selvittävät vastaajan työskentelyä merillä. Häntä pyydetään kertomaan ensimmäisestä laivastaan, kuvailemaan omaa työtään, tehtäviään ja olosuhteita laivassa sekä muiden muassa palkkaa ja ruokaa sekä vastaavia asioita muissa työpaikoissa. Kysymysryhmät 5–6 koskevat vastaajien perheitä, vastaajan mahdollista avioliittoa, lapsia, kotitaloutta, kuten pientilan hoitoa ja yhteydenpitoa kodin ja vastaajan välillä sekä eläkkeelle tai muuhun työhön siirtymistä, merimiesammatin hyviä ja huonoja puolia ja vastaajan vanhuutta. Kysymysryhmät 7–11 sisältävät aihetta tarkemmin hahmottavia, syventäviä kysymyksiä, kuten laivojen ruokajärjestystä, vaateista ja varusteista, merimiesarkun sisältöä, muistoesineitä sekä vapaa-ajan viettoa, tulokastapoja, merimieskastetta ja hautajaisia, rangaistuksia, tatuointeja ja korvarenkaiden käyttöä, uskomuksia, enteitä, laivanhaltijoita, merihirviöitä ja naisia, erilaisia sanontatapoja, laulukirjoja ja päiväkirjojen pitämistä. Viimeisen 12. kysymysryhmän kysymykset koskevat puusta valmistettujen laivojen rakentamista.¹²¹ Kyselyssä ei ollut yhtään identifikaatioon, identiteettiin tai minuuteen ja itseymmärrykseen viittaavaa kysymystä. Sitä ei kuitenkaan kannata ihmetellä, sillä identiteetin käsite oli tuohon aikaan vielä uusi ja jokseenkin tuntematon, toteaa käsitteen historiaa tutkinut antropologi John R. Eidson.¹²²

Kysely näyttää jossakin määrin ohjaavan vastaajaa elämäkerralliseen kirjoittamiseen. Kirjoitettaessa vastausta kysymysjärjestyksessä tapahtumien oletetaan etenevän ihmisen elämänsä mukaisesti lapsuudesta nuoruuteen, aikuisuuteen ja vanhuuteen. Kysymykseen vastaamisen oletetaan paikantavan kirjoittajan sosiaaliset ja taloudelliset lähtökohdat, sijoittumisen suomalaiseen yhteiskuntaan ja muiden muassa sukuun ja perheeseen sekä työelämään. Vastauksia lukiessani totesin kuitenkin sen, että niissä elämäkerrallisuus on jokseenkin ohutta ja enemmin kytkeyty lyhyinä mainintoina sopiviin tilanteisiin, kuten työsuhteen päättymiseen, laivan käymiseen kotimaan satamissa tai tuttuuden tunteeseen luonnon keskellä.¹²³

Kysymysryhmien jälkeen kyselyn laatija kertoo minkälaista paperia ja arkkikokoa olisi vastatessa käytettävä, ja minne vastaukset lähetettäisiin 1.2.1964 mennessä.¹²⁴ Määräaikaan mennessä saapuneet parhaat vastaukset palkittaisiin rahalla, mikä näyttää motivoineen useita henkilöitä vastaamaan kyselyyn. He perustelivat palkitsemisen toivottaan toimeentulonsa niukkuudella ja eläkkeensä pienuudella. Muiden vastausten

¹²¹ Keruuesite TYKL/kys/19, 1–3.

¹²² Eidson 2019, 2.

¹²³ Ks. esim. Pöysä 2015, 19–20, alaviite 27.

¹²⁴ Päivämäärä on merkitty keruuesitteeseen, mutta vastausaikaa jatkettiin vastausmäärän lisääntymisen toivossa helmikuun loppuun. TYKL/kys/19 keruuesite.

kesken oli tarkoitus arpoa kymmenen kirjaa. Samassa yhteydessä kyselyn laatija korostaa vielä, että vastauksia arvioitaessa otettaisiin huomioon vain ”*asiasisältö eikä niiden tyylä, kielenkäyttöä tai ulkoasua*”.¹²⁵ Kansatieteen professorina työskennellyt Ilmar Talve kirjoittaa, että rahapalkintojen jakaminen oli mahdollista silloin, kun kyselyt järjestettiin yhteistyössä asiasta kiinnostuneen tahon kanssa. Hän mainitsee esimerkkeinä sotilasperinteen kyselyn, jonka yhteistyökumppanina oli Pääesikunta, ja merimieskyselyn, jonka yhteistyökumppanina oli Merimies-Unioni ry.¹²⁶

Kyselyiden tausta ja tavoitteet

Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen kyselyiden julkaisemisen ajankohta sijoittuu Kansatieteen laitoksen toiminnan alkuvuosiin. Tuolloin laitoksen julkaisemisessa kyselyissä alettiin käyttää vastaajan omaan kokemukseen viittavia sanontoja.¹²⁷ Ilmar Talven mukaan tuolloin uuden laitoksen tutkimuksen ja keruutoiminnan kohteiksi oli valittava sellaisia kansankulttuurin alueita, joita ei juuri ollut aikaisemmin tutkittu eikä niitä koskevia aineistoja tallennettu. Tällaisia aihealueita olivat teollisuuden työväki ja muut ammattiryhmät, kaupunki- ja taajamakulttuuri sekä 1860-luvulla alkaneella teollistumiskaudella maaseudulla tapahtuneet kulttuurin muutokset. Tämä ”*murroskausi Suomen kansan elämässä*” oli Talven mukaan kyllä saanut huomiota eri tieteissä, ja kansankulttuurinkin osalta murroskauden ilmiöt oli huomattu eri kysymysten käsittelyn yhteydessä, mutta kausi sellaisenaan ei kansatieteessä ollut saanut tarpeeksi huomiota. Talven mukaan murroksessa oli kysymys valtavasta kansankulttuurin muutosprosessista. Se vaikutti kaikkiin elämänaloihin, ja jatkui edelleen 1960-luvulle tultaessa sotien jälkeisenä ”toisena teollistumisvaiheena”.¹²⁸

Talven visioiman aikakauden alun ja merimiesten muistelmien keruutilanteen välillä oli suuri aikaero, mutta Talve piti vielä tuolloin mahdollisena aineiston keräämistä murroskauden toiselta jaksolta, 1900-luvun vaihteen molemmin puolin.¹²⁹ Talven mainitseman aikataason tavoittelemisen on nähtävissä myös Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen kyselyiden kysymyksissä. Kyselyihin vastanneiden kommenttien perusteella muutamat kysymykset liittyivät yhtäältä niin etäiseen aikakautteen ja toisaalta purjelaiivoihin, että vastaajat eivät voineet vastata niihin.

Osa vastaajista halusi varmistaa saatekirjeellä, että vastaus kelpasi sekä kilpailuun että julkaistavaksi. Toiset jopa vähätelivät hieman kirjoittamaansa. Folkloristi Jyrki

¹²⁵ Vakuutteluistaan huolimatta vastaanottajat tekivät tekstikorjauksia varsinkin sellaisiin vastauksiin, jotka oli tarkoitus kirjoittaa puhtaaksi ja julkaista. Korjauksista esim. Kirveenummi 2016, 201 ja Pöysä 1997, 34; Pöysä 2015, 20.

¹²⁶ Ks. Talve 1984, 29; Muistelmia sotilaskoulutuksesta TYKL/kys/45.

¹²⁷ Kirveenummi 2016, 199–204.

¹²⁸ Talve 1963, 20, 29–33; Talve 1984, 26–27; Talve 1979, 303–319, ”toinen teollistumisvaihe”, 341–342.

¹²⁹ Talve 1963, 30.

Pöysä liittää tämän tapaisen vähättelyn kirjoittajan tottumattomuuteen. Hän pitää merkittävänä sitä, että epäilyistään huolimatta kirjoittajat lähettävät kirjoittamansa vastaukset arkistoon.¹³⁰ Kaikki kyselyihin saapuneet vastaukset otettiin vastaan ja hyväksyttiin laitoksen keruuarkiston kokoelmaan.

Kansatieteellisten kyselyiden merkitystä tarkastelleet kansatieteilijät ja etnologit Pirjo Korkiakangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala ja Anna-Maria Åström nostavat esiin kansatieteellisten kyselyiden erityispiirteenä kiinnostuksen yksityiskohtiin ja sen vaikutuksen kysymysten johdattelevuuteen. Myös tässä tutkimuksessa käyttämän Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen kyselyt ovat jossakin määrin yksityiskohtaisia ja paljastavat tällä tavalla myös kyselyn laatijan esiympäristön.¹³¹ Kysymykset suuntautuvat niin voimakkaasti purjelaivoilla harjoitettuun merenkulkuun, että merenkulun 1920-luvulla läpikäymä murros ja murroksen jälkeinen aika olisi voinut jäädä kokonaan dokumentoimatta. Näin, eräällä tavalla nurkkaan ajetut höyrylaidoissa työskennelleet eivät onnekseni pysyneet nurkassaan, vaan kirjoittivat juuri niin kuin itse halusivat. Juuri nämä, yksikön ensimmäisen persoonan näkökulmasta kirjoitetut vastaukset ovat oman tutkimukseni kannalta mielenkiintoisia ja siksi tutkimusaineistoani rajatessani valitsin erityisesti niitä analyysini kohteiksi. Jos ajattelen Talven mainitsemää tutkimustavoitetta, tutkimukseni vastaa murroskauden toista puoliskoa koskeviin kysymyksiin tuomalla esiin, kuinka merellä työskentelevät miehet kokivat oman työnsä ja työyhteisönsä sekä höyrylaidoivat työympäristöinä. Kauppamerenkulku oli suuren murroskauden ajan mukana tuossa muutosprosessissa.

Aineiston ja siihen tulleiden vastausten vuorovaikutus

Kansatieteilijä Pia Olsson kirjoittaa, että kyselyn ja sen tuotaman aineiston välisen vuorovaikutuksen, dialogisuuden, tunnistaminen on tutkimuksen kannalta merkityksellistä. Vuorovaikutusta pohtimatta on vaikeaa ymmärtää, miksi toiset näkökulmat nousevat aineistossa esille ja miksi joistakin toisista vaietaan. Kyselyn ja siihen vastauksena kirjoitetun aineiston vuorovaikutuksen näkökulmasta on mahdollista tunnistaa kerronnan tapojen taustalla vaikuttavia syitä. Analyysi paljastaa myös kerrottujen tapahtumien ja kokemusten henkilökohtaisia, sosiaalisia ja yhteiskunnallisia merkityksiä. Olsson toteaa lisäksi, että tutkijan ja tarkastelun kohteena olevan vastaajan vuorovaikutus on toisinaan havaittavissa selkeästi, toisinaan taas heikommin. Kaikissa aineistoissa on kuitenkin jonkinlaisia viitteitä siitä.¹³²

Kansatieteen laitoksen tavoitteena oli saada käyttöönsä mahdollisimman vanhaa tietoa merimiesten työstä ja työoloista. Se näkyy kysymysten muotoilussa, etenkin kysymyksissä 7–10 ja 12, jotka viittaavat suoraan purjelaivoihin. Niiden käyttö rahti-

¹³⁰ Pöysä 2015, 20.

¹³¹ Korkiakangas & al. 2016, 15–16.

¹³² Olsson 2016, 156–157; Mikkola 2009, 126; Pöysä 2015, 14.

liikenteessä alkoi kuitenkin hiipua jo ennen ensimmäistä maailmasotaa. Poikkeuksen teki ahvenanmaalainen Gustaf Eriksonin varustamo käyttäessään suuria teräsrunkoisia purjelaivoja rahtien kuljettamiseen vielä 1940-luvulla.

Kyselyn tavoitteet ja tarkoitus kerätä merenkulkua koskevaa aineistoa mahdollisimman pitkältä aikaväliltä näyttää käyttämieni vastausten valossa menneen dialogin asemesta osittain ohipuhumiseksi. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen tapahtunutta merenkulun murrosta ei kyselyssä ole otettu huomioon. Vastaajien kommentit koskivat juuri aihepiirin painotusta ja tiettyjen teemojen liittymistä kauas menneeseen aikaan, ettei heillä ollut siitä kokemusta. He kuitenkin halusivat siitä huolimatta kirjoittaa omista kokemuksistaan.

Vaikka kyselyyn tulleista vastauksista valitsemani aineisto liittyy tiiviisti höyrylaivoissa työskentelyyn, vastaajat näyttävät kuitenkin käyttäneen kysymysrunkoa vastauksiaan kirjoittaessaan. He sovittivat vastauksensa siihen, mutta kirjoittivat kuitenkin pääasiassa höyrylaivoista tai molemmista. Näin teki esimerkiksi Adamiksi kutsumani merikapteeni, jonka vastausta voisi luonnehtia päiväkirjaksi. Se alkaa, kuten muutkin vastaukset henkilötietojen kirjaamisella ja merillä olleiden esivanhempien tietojen antamisella, siirtyy siitä lapsuuden ja nuoruuden muistelemiseen ja etene vuosi vuodelta kohti eläkkeelle siirtymistä. Hän kirjoittaa, että hänen tarkoituksenaan oli kuvata tuon aikakauden hakurahtiliikennettä, mutta sen lisäksi hän on sisällyttänyt kuvaukseensa omia kokemuksiaan. Adam kirjoittaa silloin tällöin myös pitkään jatkuneesta seurustelusta tulevan vaimonsa kanssa ja sekä lapsistaan.¹³³

Toinen ääripää näkyy Eljakseksi kutsumani kirvesmiehen vastauksessa. Hänen antamansa henkilötiedot ovat niukat eikä hän kirjoita juuri mitään taustastaan. Hän aloittaa vastauksensa lähes suoraan ensimmäisellä matkallaan kokemastaan pahoinpitelystä, ja jatkaa sen jälkeen lähes kronologisessa järjestyksessä muissa laivoissa kokemiansa asioiden kuvaamista. Vastauksen loppupuolella Eljas kirjoittaa lyhyesti perheestään ja lapsistaan. Eljaksen kirjoittamasta vastauksesta paljastuu myös muille kirjoittajille tavanomainen piirre, tapahtumien episodimaisuus ja tilanteisuus.¹³⁴

Muiden laivan kannella ja konehuoneessa työskennelleiden tavoin niin Adam kuin Eljaskin vastaavat niukkasanaisesti laivojen ruokataloutta koskeviin kysymyksiin, sillä sen hoitaminen ei juuri liittynyt heidän omiin tehtäviinsä. Myös kysymyksiin 7–11 kirjoitetut vastaukset olivat niukkoja, sillä niissä olevat asiat liittyivät purjelaivoihin. Esimerkiksi he eivät kuvanneet muita työvaatteitaan kuin lämmittäjien käyttämiä, hien ja suolan kyllästämiä *dongereita*. Merimieskirstutkin jäivät tuolloin purjelaivojen erikoisuuksiksi.

Kun Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen -aineistojen vastauksia tarkastellessani havaitsin merityössä olleiden naisten vastausten vähäisyyden, aloin pohtia

¹³³ TYKL/kys/20, vastaaja 55; Olsson 2016, 173–174.

¹³⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 62.

sen syitä. Luin keruuesiteen useaan kertaan, ja vähitellen siitä alkoi nousta esiin viitteitä mahdollisista syistä. Ensimmäinen oli se, ettei purjelaivoissa työskennellyt naisia, joitakin rannikkoliikenteen aluksia lukuun ottamatta. Lisäksi kysely osoitettiin merimiehille eikä naisia mainittu erikseen keruuesitteen johdannossa, mikä olisi ehkä ollut tarpeen. Sen sijaan naiset mainitaan uskomusten ja enteiden keskellä, kohdassa 10.¹³⁵ Tämä viattomalta tuntuva kysymyksen sijoittelu saattoi vaikuttaa naisten osallistumiseen. Pia Olsson on todennut, että kyselyteemat ja kysymykset voivat kannustaa tietäntyyppiseen strategiseen kirjoittamiseen.¹³⁶ Kyselyssä uskomusten ja enteiden kontekstiin sijoitettuna naisia koskeva kysymys näyttää johdattelevan kirjoittamaan heistä vähättelevässä ja negatiivisessa sävyssä, ”kaiken pahan” lähteinä ja seksiobjekteina, kuten seuraavasta sitaatista käy ilmi:

”Ennen oli tapana sanoa, että nainen laivassa on Herralle kauhistus, ja kyllä se niin olikin. [...] Esimerkiksi naiskeittiöhenkilökunta aiheutti monet sähinät ja tapapelut kun [...] miehiä oli paljon ja naisia vain 2 tai 3 eikä he voineet jakaa tasan suosiotaan joka miehelle samalla lailla.”¹³⁷

Myös merimies-sanana käyttö keruuesitteessä ammattiryhmän yleisnimityksenä on saattanut estää naisia vastaamasta kyselyyn. Kuten aikaisemmin mainitsin, ammattiin liittyvänä sanana ”merimies” tarkoittaa miehistön jäsentä. Sanan merkitys muodostuu näin suhteessa niihin ryhmiin, joihin se viittaa, eivätkä laivan keittiössä työskentelevät naiset kuuluneet niihin ryhmiin.¹³⁸ Merimies-sanana viittaaminen miehistön jäseniin käy ilmi monien laivapäällikköiden vastauksista. He muistelevat niissä aikaa, jolloin he työskentelivät laivan kansimiehistössä. Heidän kohdallaan se tarkoitti suunnitellusti tai suunnittelematta merityökokemuksen karttumista jatkokoulutusta varten. Laivan päällikkönä toimimisesta he kertovat vähemmän ja usein vain mainiten sen elämänvaiheena merikapteenin tutkinnon suorittamisen jälkeen. Toisaalta tähän saattoi myös vaikuttaa keruuesitteessä esitetty toive saada aineistoa ”*varsinkin vanhemmilta ajoilta merimiesten työn ja elämän valaisemiseksi*” eli Talven mainitseman murroskauden ilmiöiden tallentaminen.¹³⁹

Kyselyyn vastanneiden, omasta merityöstään kertoneiden naisten vähäinen määrä herättää kysymyksen naisten asemasta merimiesammattissa ja siitä, mitä oletuksia kyselyn laatijalla asiasta oli. Samalla tavalla se herättää kysymyksen Kansatieteen laitoksen tukijana ja yhteistyökumppanina toimineen Merimies-Unioni ry:n

¹³⁵ ks. TYKL/kys/19 ja TYKL/kys/20 keruuesitteet, kysymys 10.

¹³⁶ Olsson 2016, 159.

¹³⁷ TYKL/kys/19: vastaaja 30, 35–36.

¹³⁸ Vrt. Olsson 2016, 160; Montin 1997, 50–52; määrittelyjä sanakirjoissa sosiaalisesta ulottuvuudesta ks. Beckman 1940, 124; sekä Sohlmans Sjölexikon 1955, 722.

¹³⁹ TYKL/kys/19, keruuesite s.1.

roolista, sillä myös yhteistyökumppanin kanssa käydyt keskustelut saattoivat vaikuttaa asiaan.¹⁴⁰ Vaikka tässä yhteydessä jää avoimeksi, kuinka paljon järjestön suhtautumistapa vaikutti siihen, että kysely suunnattiin vain miehille, myös tilastot kertovat naisten jäämisestä kyselyn ulkopuolelle. Hieman vajaa 1000 suomalaista naista työskenteli merenkulkualalla 1960-luvun alussa.

Historian tutkija Sari Mäenpää kirjoittaa, että Merimies-Unioni vastusti naisten työskentelyä laivoissa perustamisvuodestaan 1916 lähtien. Merimies-Unioni suhtautui kaksijakoisesti laivoilla työskenteleviin naisiin. Se vastusti naisten pestaamista kaikille reiteille, mutta joutui kuitenkin hyväksymään naisten palkkaamisen taloustehtäviin vuonna 1924 annetun Merimieslain vuoksi. Tuossa laissa kiellettiin naisten työskentely valtamerilaivoissa, mutta sallittiin kuitenkin Itämeren ja Pohjanmeren liikenteessä. Myöhemmin Merimies-Unioni myönsi Kauppa- ja teollisuusministeriölle antamassaan lausunnossa avoimesti pyrkimyksensä poistaa naiset merenkulkuammateista.¹⁴¹ Naisten merityökielto kumottiin vuonna 1955 uudistetussa Merimieslaissa. Tämä jälkeen 20 vuotta täyttäneiden naisten oli mahdollista työskennellä kaikissa meriammateissa ja kaikilla reiteillä. Sari Mäenpää toteaa, että merenkulkuala voitti lain tullessa voimaan vuosikymmeniä kestäneen kiistan naisten työllistamisestä.¹⁴²

Tarkastellessaan naisten merityötä Sari Mäenpää toteaa, että purjelaivoille heitä ei palkattu, mutta matkustajia kuljettavilla höyrylaivoilla naiset olivat tehneet työtä jo 1830-luvulla, jolloin matkustajaliikenne höyrylaivoilla muuttui säännölliseksi linjaliikenteeksi. Vielä 1900-luvun alkupuolella emännöitsijät olivat itsenäisiä yrittäjiä ja palkkasivat naistyöntekijät laivoille. Tuolloin naiset tekivät työtä matkustajalaivojen ravintoloissa ja keittiöissä, tarjoilijoina, kylmäkköinä tai keittäjinä sekä matkustajien hyttien siivoojina. Emännöitsijän palkkaamat naiset eivät kuuluneet laivojen miehistöön, kuten varustamon palkkaamat miehistötilojen siivoojina työskennelleet naiset. Nämä, etenkin varustamojen palkkaamat naiset olivat merenkulun huonoiten palkattu työntekijäryhmä 1900-luvun alussa. Kun naiset tekivät työtä miesten palkkoihin verrattuna puolta pienemmällä palkalla, he olivat suosittua työvoimaa varustamoissa.

Naisvastaajien vähäiseen osallistumiseen on siis historiallisia syitä, mutta myös kulttuurisia syitä. Sari Mäenpää kirjoittaa, että naisille merillä annetut tehtävät olivat merimiesten näkökulmasta aliarvostettuja, jopa nöyryyttäviä eikä niistä suoriutumiseen katsottu tarvittavan erityistä ammattitaitoa. Merimiesyhteisöissä tiukka hierarkia ja miesten keskinäisissä suhteissa sukupuoleen kytkeytyvä maskuliinisuus oli läsnä. Mäenpää toteaa, että näiden syiden vuoksi kaikki feminiininen oli alisteisessa ase-

¹⁴⁰ Ks. Olsson 2016, 159–160. Mäenpää 2008, 58: diagrammi ”Merenkulkijoiden määrät Suomessa 1925–2005”.

¹⁴¹ Mäenpää 2008, 52–53, 55.

¹⁴² Merimieslaki 341/1955, §10; Beckman 1957, 338. Mäenpää 2008, 54–55. Historian tutkija Timo Soukolan mukaan Merimies-Unionin olisi kuulunut 453 naisjäsentä vuonna 1947, ks. Soukola 2007, 99.

massa, mihin myös aikaisemmin mainittu naisten laivassa olemista tarkastelevan vastaaja viittaa. Samanlaisessa alisteisessa asemassa olivat myös purjelaivoihin palkatut kokemattomat, nuoret 10–16-vuotiaat pojat, joita ei pidetty vielä miehinä. Miesten kirjoihin pääsi vasta sitten, kun poika oli käynyt rippikoulun. Mäenpää huomauttaa, että tietynlainen *feminisaatio* on nähtävissä merenkulussa edelleenkin, kun kehittyvistä maista tullut halpatyövoima hoitaa monia naisten aikaisemmin halvemmalla tekemiä töitä.¹⁴³ Näistä Mäenpään esittämistä näkökulmista katsottuna merellä työskennelleet naiset eivät todennäköisesti kokeneet 1960-luvun alussa olleensa merityötä tekeviä merimiehiä. Tämä kokemus vaikutti todennäköisesti siihen, että he eivät vastanneet kyselyyn.

Naisten näkymättömyys nostaa esiin myös kysymyksen työväestöön kuuluvien naisten arvostuksesta yhteiskunnassa.¹⁴⁴ Pia Olsson kirjoittaa paikan saamisen kulttuuri-instituution, kuten museon tai arkiston kokoelmassa olevan viesti ilmiön tai ryhmän instituutionaalista tunnustamisesta vaalimisen ja muistamisen arvoiseksi. Arkistoille ja niiden aineistoille on annettu usein yhteiskunnallisia rooleja, kuten sosiaalisen oikeudenmukaisuuden palveleminen sekä toimiminen yhteiskunnan muistina ja identiteetin rakentajina. Noiden merkitysten vastapuolena voidaan Olssonin mukaan nähdä kansallisten narratiivien rakentaminen, muistamisen sisältöjen ja tapojen kontrollointi. Siihen liittyvät ryhmien esille nostaminen ja myös marginalisointi. Tästä syystä arkiston erilaisten roolien tunteminen sekä kontekstin ja kokoelmien erilaisten vuorovaikutussuhteiden ymmärtäminen ovat tärkeitä, Olsson kirjoittaa.¹⁴⁵

Naisten vähäinen osuus ei todennäköisesti ole kummastuttanut kirjoitusten vastaanottajaa, sillä Pia Olssonin mukaan sukupuoli otettiin kansatieteellisissä kyselyissä erikseen huomioon vasta 1980-luvulla. Sitä ei aikaisemmissa kyselyissä juuri problematisoitu. Erilaisia ilmiöitä pidettiin luontaisesti joko miesten tai naisten asiantuntijuuteen liittyvinä asioina. Kyselyn kysymysten perusteella syntyy vaikutelma, että merimiesammattissa työskentely kuului luontaisesti juuri miesten asiantuntijuuteen, ”*miehisten miesten ammattiin*”.¹⁴⁶

Voin sanoa tuntevani käyttämäni aineiston suhteellisen hyvin. Pro gradu -tutkielmaani suunnitellessani kansatieteen professorina työskennellyt Ilmar Talve ehdotti tuota, laitoksen tallentamaa aineistoa tutkimusaineistoksi. Luettuani vastauksia jokin aikaa totesin, että taitoni ja tietoni merenkulusta ja sen terminologiasta olivat vähäisiä enkä siksi käyttänyt tätä aineistoa tutkielmassani. Lisäksi aineistossa ei näyttänyt myöskään olevan Kustavin pitäjässä harjoitettua merenkulkua käsitteleviä vastauksia.

¹⁴³ Mäenpää 2008, 62; Kirvesniemi ja Mäenpää 2016, 140–141; 144–145; myös Ahlbäck 2010, 231, kiinnittää huomion vastaavaan ilmiöön, ”alokkaiden feminisaatioon” Suomen puolustusvoimissa maailmansotien välisenä aikana.

¹⁴⁴ Ks. myös Steel 2013, 62–64.

¹⁴⁵ Olsson 2017, 73, 90; ks. Nagel 2012, 67.

¹⁴⁶ Olsson, 2011, 31; Olsson 2017, 83.

Muutamaa vuotta myöhemmin kirjoitin artikkelin purjeentekijän työvälineistä ja käytin siinä muutamaa tähän kyselyaineistoon tallennettua vastausta. Lisäksi käytin samaa aineistoa tarkastellessani höyrylaivojen ruokataloutta.¹⁴⁷

Palasin Merimiesten muistelmat -aineiston pariin suunnitelllessani jatko-opintojani. Minulle kävi kuitenkin samoin kuin hyvin monelle akateemisen yhteisön ulkopuolella tutkimustyötä tehneelle. Lapsiperheen arjen, kokopäiväisen ansiotyön ja tieteellisen tutkimustyön yhdistäminen ei onnistunut. Pidin syyllisenä aikapulaa, mutta vähitellen olen alkanut ymmärtää, että luulin vielä tuossa vaiheessa voivani tehdä tutkimukseni samoilla periaatteilla kuin tein pro gradu -tutkielmani. En ollut tiedostanut kansatieteessä ja kansatieteellisessä tutkimuksessa tapahtuneita tieteellisten näkökulmien ”käänteitä”, joita tulee edelleen yhä kiihtyvällä vauhdilla.¹⁴⁸ Kun lopulta palasin jatko-opintojen pariin 2010-luvun alussa, edellisestä yrityksestä viisastuneena luin kaikki mahdolliset kansatieteelliset väitöskirjat. Pehdyin myös tietealan muutoksiin, kertasin tietealan historiaa ja filosofiaa sekä osallistuin mahdollisimman aktiivisesti kansatieteen jatkokoulutusseminaareihin. Vähitellen minulle selvisi, miten kansatieteellistä tutkimusta nykypäivänä tehdään ja minkälaiset yleisemmät tieteen virtaukset ja suuntauksat siihen vaikuttavat. Tässä yhteydessä otin Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen -aineistot uudelleen esille. Jostakin syystä olen koko ajan halunnut käyttää juuri tätä aineistoa väitöskirjani aineistona. Oma kokemukseni merenkulusta liittyy yhtäältä merillä työskennelleisiin sukulaisiini, toisaalta opintoihini sekä pitkäaikaiseen työkokemukseeni merellisen kulttuuriperinnön tallentamisen parissa ja työtehtävieni yhteydessä tekemiini kenttätöihin.

Refleksiivisyys

Omaa tutkijan rooliani pohtiessani joudun muiden muassa ottamaan huomioon omat kulttuuriset taustatekijäni, elämäkokemukseni, eettiset, moraaliset ja ideologiset arvoni ja jossakin määrin myös äidinkieleni, kuten etnologi Helena Ruotsala on todennut.¹⁴⁹ Ruotsala viittaa tieteelliseen tutkimukseen kuuluvaan pohdintaan, refleksiivisyyteen. Se on eräänlainen etnologin käyttämä menetelmä, jonka tehtävä on avata sitä, minkälaisilla välineillä tutkimus on tehty, minkälaisia esioletuksia on ollut ja minkälaisille lähtökohdille tutkimus perustuu. Sen kautta avautuu väylä tietoisena osallistujana kenttätöitä tekevän henkilön aseman ja roolin ymmärtämiseen dynaamisessa sosiaalisessa tilanteessa.¹⁵⁰

Etnologi Outi Fingerroos kirjoittaa, että tutkimuksessa pitäisi näkyä neljä refleksiivisyyden tasoa: *itsereflektio* eli tutkijan henkilökohtaisen sitoutumisen määrittelle-

¹⁴⁷ Kallberg, 1981. sama 1884; sama 1998.

¹⁴⁸ Lehtonen 2005, 15–20; myös Frykman & Gilje 2003, 19–27; Frykman 2012, 16–22.

¹⁴⁹ Ruotsala 2002, 56; Ruotsala 2005, 53.

¹⁵⁰ Fingerroos & Jouhki 2014, 90, viittaus Firth 1989, xxxi; Ruotsala 2002, 52–53.

minen ja avaaminen kirjoittamalla; *metodologinen* reflektio eli menetelmien, teorioiden ja käsitteiden määrittäminen ja avaaminen; *epistemologinen* reflektio eli tietoteorian ja tiedonintressin sekä kulttuurin käsitteen määrittäminen ja avaaminen; ja lopuksi tutkimuksen *sitoumusten* reflektio eli tutkimuksen ulkoisten, poliittisten ja vallankäyttöön liittyvien sitoumusten ja vaikutusten määrittäminen ja avaaminen. Fingerroosin mukaan nämä pohdiskelut tutkivan subjektin asemasta ja sen vaikutuksesta tutkimukseen tulisi näkyä tekstissä.¹⁵¹

Fenomenologiaa tutkimuksessaan soveltanut Jenni Rinne toteaa olevansa samaa mieltä Outi Fingerroosin kanssa, mutta lisää näiden tasojen liittyvän usein toisiinsa, samalla tavalla kuin tutkimusmenetelmät ja analyysi.¹⁵² Tämä näyttäisi pitävän paikkansa myös omassa tutkimuksessani. Fenomenologisen orientaation myötä esimerkiksi kulttuurin käsitettä ei voi määrittää etukäteen, sillä kulttuurin on tarkoitus ilmetä kaikessa rikkaudessaan analyysin yhteydessä. Samalla tavalla ilmeneviä käsitteitä ovat identiteetti, minuus ja itseymmärrys sekä sukupuoli ja mieheys.¹⁵³

Kenttätyö kuuluu olennaisena osana etnologiaan, mutta kentällä voi olla monella tavalla. Tässä tutkimuksessa kenttäni on arkistossa, kirjastossa, omassa henkilökohtaisessa työhuoneessani ja tietokoneeni näytöllä. Kun kenttä määritellään etnologiasa tutkimusaineistojen muodostumisen prosessiksi, sen rajat määrittyvät kysymysten asettelun, tulkintojen ja kirjoittamisen kautta. Arkisto on minulle se osa tutkimukseni kenttä, missä muodostan tutkimusaineistoani arkistoon saapuneista kyselyvastauksista. Yliopiston kirjastossa ja kotonani, työhuoneessani, on toinen osa tätä kenttää. Se koostuu yhtäältä tiedon etsimisestä, tutkimuskysymysten esittämisestä, fenomenologisen orientaation kautta tapahtuvasta teoreettisen viitekehysten hahmottamisesta ja toisaalta fenomenologiseen kulttuurianalyysiin perustuvista tulkinnoista ja kirjoittamisesta. Etnologi Pilvi Hämeenaho ja kansatieteilijä Eerika Koskinen-Koivisto kirjoittavat, että tuolla tavalla arkistoaaineistojen kautta rakentuvat kentät ovat etäällä ja ruumiillisen kokemuksen saavuttamattomissa.¹⁵⁴ He tarkoittavat kenttätyössä tutkimuskohteessaan olevan tutkijalle syntyviä ruumiillisia kokemuksia, jotka eivät tietenkään välity arkistossa istuessa. Väittäisin kuitenkin, että arkistossa, kirjastossa ja työhuoneessa sijaitseva kenttä jättää kyllä jälkensä tutkimuksen tekijän habitukseen.

Kun aloitin omalla kentälläni, luin arkistossa Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen -kyselyihin tulleita vastauksia. Työ oli hidasta ja vaati minulta erikoisjärjestelyjä, sillä olin silloin vielä työelämässä, täysiaikaisessa työsuhteessa. Siksi arkiston käyttäminen sen aukioloaikoina oli hyvin vaikeaa ja vaati työajan ja vapaa-ajan sovittamista. Sain oppiaineen silloiselta arkistovastaavalta luvan kuvata vastaukset digitaaliseen muotoon, jotta voin lukea niitä kotonani. Tämä vähensi arkistotyöskentelyä ja

¹⁵¹ Fingerroos 2003.

¹⁵² Rinne 2016, 41–42.

¹⁵³ Ks. Frykman 2012, 17–21; Frykman & Gilje 2003, 9–15.

¹⁵⁴ Hämeenaho & Koskinen-Koivisto 2014, 15.

edisti suuressa määrin työni etenemistä. Tämän jälkeen varsinaiseksi kenttäkseni vaikiintui oma työhuoneeni ja kirjasto.

Olen muodostanut varsinaisen empiirisen tutkimusaineistoni valitsemalla tutkimukseni kannalta olennaisia vastauksia aikaisemmin mainitsemistani kyselyaineistoista. Tarkastelen sitä fenomenologisen ajattelun sävyttämästä kulttuurianalyttisestä näkökulmasta. Tarkemmin sanottuna kuvailen vastauksissa ilmeneviä asioita, analysoin, tulkitsen ja yritän ymmärtää vastauksissa ilmeneviä kulttuurisia ja sosiaalisia tilanteita. Kenttäni rajat määrittyvät näin tekemisestä eivätkä niinkään tilasta. Ajattelun kenttäni olevan myös ”itseni” ja aineistossa ilmenevän ”toisen” välinen erityinen suhde, joka on *”sitoutumista ja vapautumista, suhteessa olemista ja siitä irtaantumista”*, kuten Helena Ruotsala on todennut kenttää määrittellessään.¹⁵⁵

Kun kenttäni muodostuu näin moninaisemmaksi kuin aineiston muodostaminen tai tiedon hankinta edellyttää, herää myös kysymys sen ajallisesta ulottuvuudesta ja samalla tutkimustyön eri vaiheiden rajojen hämärtymisestä. Minulle kentälle meno, siellä olo ja sieltä paluu eivät ole samalla tavalla selvärajaisia kuin kenttätööhön lähteminen johonkin tiettyyn kohteeseen, kuten kaupunkiin, kylään, vankilaan tai laivaan. Kentällä olemiseni on vuosien varrella kiinnittynyt päivittäisiin rutiineihini niin olennaisesti etten edes huomaa olevani siellä.¹⁵⁶

Viimeksi olin kenttätöyssä laivassa kymmenisen vuotta sitten. Osallistuin henkilökohtaisesti M/S Kristina Reginan toiminnalliseen dokumentointiin ensin Välimerellä toukokuussa ja sen jälkeen Suomenlahdella elokuussa vuonna 2010. Nämä dokumentoinnit tapahtuivat osaksi havainnoimalla, osaksi haastatteleamalla laivan henkilökuntaa ja matkustajia sekä valokuvaamalla ja videoimalla. Kenttätöryhmässämme oli kolme tutkijaa sekä ammattivalokuvaaja. Vietimme laivalla saman ajan kuin matkustajat eli viikon päivät Välimerellä ja neljä päivää Pietarin risteilyllä. Lisäksi olin mukana dokumentoimassa laivan tiloja Helsingissä samana vuonna. Siinä sovelsimme kokonaisdokumentoinniksi kutsumaamme menetelmää. Valokuvasimme laivan tilat mahdollisimman yksityiskohtaisesti saadaksemme niistä talteen museotyön kannalta olennaista teknistä ja visuaalista tietoa.¹⁵⁷ Noissa hankkeissa karttuneet kokemukset eivät kuitenkaan ole suoraan verrannollisia tutkimusaineistossani ilmenevien kokemusten kanssa, mutta auttavat minua orientoitumaan niihin. Niiden perusteella voin kuitenkin hyvällä omalla tunnolla todeta, että tutkimuskohteeni on toisaalta tuttu, toisaalta vieras ja lisäksi yllätyksellinen.¹⁵⁸

¹⁵⁵ Ruotsala 2005, 48–49; Fingerroos & Jouhki 2014, 83.

¹⁵⁶ Ruotsala 2005, 54.

¹⁵⁷ Kallberg 2011, 4–16; Lehtola 2012, 77–79; Ala-Pöllänen 2012, 90.

¹⁵⁸ Ks. Fingerroos ja Jouhki 2014, 83–85; ks. Ruotsala 2005, 50–51.

Tutkimusetiikka

Aineistoni kuuluu oppiaineen tutkimustyön tarpeisiin syntyneisiin aineistoihin. Nykyisin sitä säilytetään Turun yliopiston humanistisen tiedekunnan yhteydessä olevassa Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitoksen arkistossa olevassa Etnologian kokoelmassa.¹⁵⁹ Tämä arkisto on luonteeltaan tutkimusarkisto, jonka käytösäännöt määrittävät, mihin ja miten aineistoja voidaan käyttää. Käytösäännöissä arkiston hallussa olevien aineistojen käyttö on rajattu opetus-, tutkimus- ja museokäyttöön. Tämän rajauksen sisällä aineistot ovat avoimia, ellei niille ole asetettu erillistä käyttörajoitusta, mutta niitä ei kuitenkaan lainata arkiston ulkopuolelle. Aineistojen käyttö on mahdollista vain arkiston tiloissa tai erikseen varattavissa tutkijahuoneessa. Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkisto huolehtii aineiston säilyttämisestä ja käytettävyydestä voimassa olevien arkistointia tietosuoja ja tietoturvasuutta koskevien määräysten sekä pitkäaikaissäilytyksen vaatimusten mukaisesti.¹⁶⁰

Lupa aineiston julkaisemiseen pyydetään arkistosta vastaavilta henkilöiltä, ja julkaisussa pitää mainita kokoelmien säilytyspaikkana Turun yliopiston Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkisto. Arkistoaineistoa käyttäneen velvollisuus on luovuttaa yksi kappale julkaisemaansa tutkimusta korvauksetta arkistolle. Julkaisuja tehtäessä on noudatettava hyvää tieteellistä käytäntöä, aineistojen sopimusehtoja ja käyttörajoituksia sekä otettava huomioon tekijänoikeuksia ja tietosuoja koskevat ehdot ja määräykset. Esimerkiksi aineiston tekijänoikeudet kuuluvat aineiston alkupe-
räisille tekijöille tai yliopistolle.¹⁶¹

Nykyaikana painotetaan tutkimukseen osallistuvien yksilöiden oikeuksia ja etuja. Eettisesti kestävä tutkimus perustuu ihmisarvon kunnioittamiseen ja avoimuuteen. Etnologi Hanneleena Hieta toteaa, että ainoastaan avoimella tutkimuksella taataan tutkittavien ihmisten itsemääräämisoikeus. Ajallisen etäisyyden vuoksi käyttämäni aineiston kohdalla on vaikeaa päätellä, oliko tutkittavillani selkeä käsitys aineiston keruun ja siihen liitetyn tutkimuksen tavoitteista tai siitä, mitä aineistolle tapahtuisi myöhemmin. Toinen tähän liittyvä kysymys on, kuinka hyvin he ymmärsivät vastauksen lähettämisen merkitsevän myös tutkittavaksi suostumista. Hieta huomauttaa, että kyselyn mukana lähteneessä saatekirjeessä annettu kuvaus tutkimuksesta ja aineistojen jälkikäsitteystä sitoo tutkijaa. Tutkittavalla on kuitenkin aina oikeus halutessaan vetäytyä tutkimuksesta silloinkin, kun vastaus on saapunut tutkijalle, kuten eräs kyselyyn vastannut henkilö teki. Merimiesten muistelmat kyselyn keruuesitteessä aineistoa käyttävät tutkijat mainitaan monikossa yksilöimättä heitä, joten aineiston käyttö useisiin tutkimuksiin on periaatteessa mahdollista.¹⁶²

¹⁵⁹ Hieta 2016, 60; TYKL/kys/19 ja TYKL/kys/20.

¹⁶⁰ Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkiston käytösäännöt, kevät 2021.

¹⁶¹ Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkiston käytösäännöt, kevät 2021.

¹⁶² Hieta 2016, 67–68; Hieta viittaa julkaisuun Kuula, Arja 2006.

Tässä tutkimuksessa keskeisiä asioita ovat lisäksi yhtäältä vastaajiin liittyvät kysymykset ja toisaalta heidän luovuttamansa aineistonkäyttöön liittyvät sopimukset ja luvat.¹⁶³ Hanneleena Hieta toteaa, että Kansatieteen laitoksen vastaajaverkostoon kuuluneet tiesivät entuudestaan vastausten tulevan tutkimuskäyttöön, ja myös sen, että vastaukset arkistoitaisiin. Mutta tilapäiselle vastaajaryhmälle arkistointia ja käyttöä koskevat asiat piti kertoa erikseen mahdollisimman selvästi. Merimiesten muistelmat-kyselyyn vastanneille kerrottiin aineiston säilyttämisestä Turun yliopiston Kansatieteen laitoksella.

Kyselyssä kysyttiin vastaajien syntymäajoista ja -paikoista, perheen sosiaalisesta asemasta ja muiden muassa isovanhemmista ja muista sukulaisista. Nykyisen tietosuojalainsäädännön mukaan henkilökisterin ylläpito ilman asianosaisten suostumusta on kuitenkin kiellettyä, samoin kuin sellaisten henkilöitä kuvaavien tietojenkin, joiden perustella hänet tai hänen läheisensä voidaan tunnistaa.¹⁶⁴ Hieta korostaa, että tutkijan keräämät tai kyselyissä kerätyt henkilötiedot eivät saa päätyä muihin kuin alun perin sovittuihin tarkoituksiin. Nykyisin kyselylomakkeisiin liitetään henkilötietojen säilyttämistä tai aineistojen tallentamista henkilötietojen kanssa koskeva kysymys. Tutkittavalta pitää saada niihin selkeä lupa tai kieltö.¹⁶⁵

Ylläkuvatuista syistä en käsittele tutkimuksessani vastaajien henkilötietoja tai vastauksissa ilmeneviä tietoja, joiden perusteella henkilöt voidaan tunnistaa. Tällä pyrin myös välttämään sitä, että tutkittavieni henkilötietojen kautta heidän omaisilleen tai yhteisöille, joista he ovat lähtöisin tai joissa he ovat eläneet, koituisi harmia tai haittaa. Vaikka aineiston keräämisen ja tutkimukseni suorittamisen välinen aikaero on lähes 60 vuotta, käytän tutkimuksessani vastaajiin viitattaessani heitä yksilöiviä pseudonymejä. Tietosuojalaki edellyttää sitä tieteellisentutkimukseen käytettyjen aineistojen kohdalla. Käyttämäni pseudonyymit ovat sellaisia miesten etunimiä, jotka sopivat aikakauteen, mutta eivät ole vastaajien oikeita nimiä. Alaviitteissä käytän ainoastaan vastauksen arkistotunnusta ja vastaukseen kirjoitettua sivunumeroa. Näin esimerkiksi viite ”TYKL/kys/20, vastaaja 55, 100” kertoo viitteen liittyvän Kansatieteen laitoksen kokoelmassa olevaan kyselyyn sekä siihen saapuneeseen yksilöityyn vastauksen, jonka numeroidulta sivulta käsittelemäni asia löytyy.¹⁶⁶

Myös valokuvat, persoonallinen puhetapa tai kirjoittamalla vastaavan oma kirjoitustyyli, voivat olla paljastava tarkasteltaessa vastaajan henkilöä. Siitä syystä en käytä pitkiä suoria sitaatteja, vaan kuvailen vastaajan tekstin mukaisesti vastauksessa ilmeneviä asioita ja tulkitson niitä erilaisten käsitteiden avulla filosofi Hans Georg Gadamerin (1900–2002) fenomenologisen tutkimuksen ohjetta noudattaen.¹⁶⁷ Arkiston oh-

¹⁶³ Olsson 2005, 282.

¹⁶⁴ Tietosuojalaki 5.12.2018/1050, luku 2, §4; luku 5, §31.

¹⁶⁵ Hieta 2016, 71–72; TENK 3/2019, 8.

¹⁶⁶ Tietosuojalaki 5.12.2018/1050, luku 2, §6; TENK 3/2019, 12–13.

¹⁶⁷ Gadamer 2001, 113.

jeessa mainitaan, että aineistoa saa siteerata ja referoida tutkimuksissa hyvän tieteellisen käytännön mukaisesti, ja lähdeviitteissä on viitattava aineistoon arkiston osoittamalla tavalla.¹⁶⁸

Tutkimusta tekevä ei aina tule ajatelleeksi kyselyvastausta muuna kuin paperille tai nykyaikana digitaalisesti, kirjoitettuna tekstinä. Henkilökohtaisesti tuotettuun tietoon liittyy kuitenkin kysymys moraalisisista tekijänoikeuksista eli oikeudesta tulla nimityksi tekijänä. Tässä mielessä yksityiskohtainen vastaukseen viittaaminen on myös vastaajan tunnustamista vastauksen tekijäksi.¹⁶⁹ Tutkija vastaa kuitenkin aineiston perusteella tehdystä tulkinnasta ja tutkimuksen tuloksista ja on näin oman tutkimuksensa tekijä. Sillä aineiston arkistoon luovuttanut henkilö ja arkisto eivät voi vastata aineiston jatkokäytössä tuotetuista tuloksista ja tulkinnoista.¹⁷⁰

Pia Olsson toteaa, että tutkijan ammatti kuuluu eettisesti herkkiin aloihin. Silloin, kun on mahdollisuus itsenäisiin valintoihin tai sellaisiin valintoihin, joihin kuuluu valankäyttöä, vaaditaan erityistä eettistä herkkyyttä. Tutkijan ammattietiikalla tarkoitetaan tutkijan toimintaa ohjaavia normeja ja periaatteita. Tässä kontekstissa keskeisiä kysymyksiä ovat tutkijan suhde tutkimuskohteeseensa sekä tutkijan vastuu yleisöä, tieteenalaa, opiskelijoita ja rahoittajia kohtaan. Tutkimuksen luotettavuuden kannalta merkityksellistä on tarkastella aineiston kokoamisen ja tallennuksen vaiheita sekä tutkimuksen etenemistä sen suunnittelusta aineiston arkistointiin. Prosessissa otetaan huomioon haastateltavien tai vastaajien oikeudet sekä taataan muistitietoaineiston luotettavuus ja samalla luodaan edellytyksiä tutkimuksen luotettavuudelle ja maineelle.¹⁷¹ Oman tutkimukseni näkökulmasta Olssonin korostamat asiat ovat erityisen merkittäviä, sillä ainoastaan niiden kautta voin perustella aineistosta nousevat merimieheyden tulkintani. Hyvän tieteellisen käytännön noudattaminen edellyttää minulta myös oman tieteenalani, etnologian tiedollista ja menetelmällistä hallintaa sekä tutkimuseettisesti kestäviä toimintatapoja.¹⁷²

Turun yliopiston julkaisupolitiikkaan kuuluu yliopistossa tuotettujen julkaisujen periaatteellinen avoimuus, mikäli tutkimuksen kustantajan ehdot sen sallivat. Kun teen omaa tutkimustani eläkeläisenä, ilman ulkopuolista tutkimusrahoitusta, ei tutkimukseni avoimeen julkaisemiseen ole rahoittajan näkökulmasta esteitä.¹⁷³

Tutkimukseni kannalta huomioon otettava asia on myös oma sukupuoleni. Työtehtävissä tai kentällä ollessani minun ei tarvinnut perustella milloinkaan sitä, miksi naisena olin mukana esimerkiksi Suomen Joutsenen korjausprojektissa. Sama koskee

¹⁶⁸ Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkiston käytösäännöt kevät 2021; TENK 3/2019, 11.

¹⁶⁹ Comstock 2013, 155–163; Oesch, Rainer 15.3.2018.

¹⁷⁰ Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkiston käytösäännöt kevät 2021: ”*Aineiston tekijänoikeudet kuuluvat aineiston alkuperäisille tekijöille tai yliopistolle*”.

¹⁷¹ Olsson 2005, 284.

¹⁷² Htk-ohje 2012, 8–9; Comstock 2013, 58–66; 39–54.

¹⁷³ Htk-ohje 2012.

myös pukeutumista, sillä vaihdoin tarvittaessa ylleni haalarit siinä, missä miehetkin, ja menin vaikeisiin kohteisiin. Tutkimusta tehdessäni olen kuitenkin naisena tarkastelemassa usein miesten maailmaksi kuvattuja laivayhteisöjä ja miesten kuvaamaa toimintaa. Tästä näkökulmasta minun on tiedostettava, että sukupuolierolla voi mahdollisesti olla merkitystä aineiston tulkinnassa. Sukupuolellani ei kuitenkaan ole suoranaista vaikutusta omassa tutkimuksessani käyttämääni aineistoon, sillä en ole haastatellut tutkimukseeni osallistuvia henkilöitä, enkä ole voinut vaikuttaa heille esitettyihin kysymyksiin. Humanistisissa tutkimuksissa tutkijan tehtävänä on kuitenkin ymmärtää tutkimuskohteensa luonne. Peruskysymys tutkimusaineistoa kerätessä, analyysia ja tulkintaa tehtäessä koskee juuri tutkijan omaan osaamiseen liittyvää ymmärrystä. Olenko ymmärtänyt aineistossa ilmenevän asian siten, kuin se oli tarkoitettu tai osaanko esittää aineistolleni kysymyksiä, jotka avaavat sen merkitysisällön?

Humanististen tieteiden tutkijoissa on paljon naisia, mutta myös miehiä, joten niiden kohdalla ei voi puhua sukupuolittuneista aloista. Ajattelenkin, että sukupuolen vaikutuksen sijaan tieteenalan oma historia, sen tieteenfilosofinen ja epistemologinen perusta vaikuttavat siihen, minkälaista tutkimusta niissä tehdään ja minkälaisia teorioita ja metodeja niissä käytetään. Humanistisissa tieteissä tehtyjen tutkimusten tulokset saattavat tuntua abstrakteilta, mutta niillä on osoitettu olevan myös konkreettisia taloudellisia ja poliittisia vaikutuksia, esimerkiksi silloin, kun on tutkittu sähkön käyttöä kotitalouksissa, hyvän asuinympäristön ominaisuuksia tai sähköyhtiön maineen menetyksen syitä.¹⁷⁴ Etnologi Tiina-Riitta Lappi toteaa, että etnologisessa tutkimuksessa yhteiskunnallinen tai kriittinen ote voi nostaa esiin sellaisia näkökulmia, jotka julkisessa keskustelussa tai toisten tieteenalojen piirissä jäävät huomiotta.¹⁷⁵

Analyysin ja tulkinnan välineet

Fenomenologinen kulttuurianalyysi

Fenomenologia on inspiroinut ruotsalaisia etnologeja 1980-luvulla lähtien, mutta lähestymistavan vaikutukset ovat nähtävissä vasta 2000-luvulla julkaistuissa tutkimuksissa. Etnologi Kristoffer Hansson kirjoittaa, että etnologia on saanut inspiraation fenomenologiasta ja löytänyt siitä teorioita ja menetelmiä kulttuurianalyysin kehittämiseen. Toisinaan vaikuttajat ovat tulleet fenomenologian kehittäjiltä, kuten Martin Heideggeriltä, Maurice Merleau-Pontylta ja Simone de Beauvoirilta (1908–1986), toisinaan taas fenomenologiaa soveltaneilta antropologeilta tai sosiologeilta. Fenomenologiaa on sovellettu etnologiassa siinä määrin, että voidaan puhua jopa fenomenolo-

¹⁷⁴ Pink 2011; myös Lappi 2005, 293; Veera Luoma-aho & al. 22.5.2021.

¹⁷⁵ Lappi 2005, 291.

gian etnologisesta tulkinnasta. Etenkin Gunnel Olsson ja Jonas Frykman ovat yhdistäneet pitkäjänteisesti fenomenologiaa kulttuurianalyyttiseen lähestymistapaan.¹⁷⁶

Frykmanin mukaan fenomenologia suuntautuu elettyyn kokemukseen ja samalla ihmisten tunteeseen maailmaan. Tuo maailma tulee näkyviin intentionaalisuudessa ja eri tilanteissa ilmenevissä kehollisissa tavanomaisuuksissa eli habituksissa. Frykman toteaa sukupuolentutkija Sara Ahmedin korostavan orientaation, suuntautumisen merkitystä. Se tuo näkyviin, kuinka esineet ja ihmisiä ympäröivät paikat vetoavat ja vaikuttavat heihin. Esimerkiksi normatiivisesta poikkeavaa seksuaalisuutta kuvaava ”queer” voidaan ymmärtää seksuaaliseksi orientaatioksi kulttuurin tai identiteetin asemasta. Frykman huomauttaa, että ihmisiä ei voi palauttaa sosialisointiin tai sosiaalisten rakenteiden tuotoksiksi. Hän kutsuu tutkimusmenetelmänsä fenomenologiseksi kulttuurianalyysiksi.¹⁷⁷

Etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren määrittävät kulttuurianalyysin ajatusmaailmaksi, jonka avulla näemme todellisuuden uudella tavalla. He myös toteavat etnologisen tutkimuksen painopisteen siirtyneen tiiviimmin aineellisuuteen, aistimellisuuteen ja kehollisuuden analysoimiseen ja teorioimiseen 2000-luvulla. Tutkimuksissa fenomenologisen ajattelun tehtävänä on ohjata kysymysten asettelua, käsitteiden ja tutkimukseen tulevan aineiston valintaa sekä sen analysoimista. Heidän mukaansa fenomenologinen orientaatio toimii tässä ajattelun työkaluna.¹⁷⁸ Se saa esimerkiksi minut tutkijana esittämään aineistolle kysymyksiä, jotka koskevat sitä, kuinka merimiehet kokevat ympäröivän todellisuuden tai samaistumisen, erottautumisen ja keskinäisen vuorovaikutuksen. Fenomenologisen lähestymistavan mukana etnologisen tutkimuksen eräänlaiseksi imperatiiviksi, kehotukseksi, on muodostunut tarkastella asioita sellaisina, kuin ne tulevat näkyviin esimerkiksi etnografisessa kenttätyössä ja myös kirjoitetuissa aineistoissa. Tämä johtuu siitä, että valmiin teoreettisen viitekehyksen sijasta fenomenologiassa keskitytään ilmiöihin ja niiden käsitteelliseen jäsentämiseen. Tutkimuksessa tavoitteena on lähteä liikkeelle konkreettisesta eletystä todellisuudesta ja tarkastella sen ilmiöitä sellaisinaan, ”asioina itsenään”, kuten Timo Miettinen, Simo Pulkkinen ja Joonas Taipale kirjoittavat.¹⁷⁹ ”Asioilla” Husserl tarkoitti kokemuksen abstrakteja muotoja ja sisältöjä sellaisina kuin ihmiset elävät niitä.¹⁸⁰

Myös etnologiassa yksilöihin suhtaudutaan toimijoina, jotka muuttuvat jatkuvasti sen mukaan, mitä kohtaavat. Kun tarkastelen aineistoani vastaajan eli yksikön ensimmäisen persoonan kokemuksen näkökulmasta, käytän tutkimusaineistokseni valitsemieni kyselyvastausten analysoimiseen fenomenologista kulttuurianalyysiä. Sen tehtävänä on suunnata tutkimukseni vastauksissa ilmenevään, koettuun, aistittuun ja elet-

¹⁷⁶ Hansson 2011, 5.

¹⁷⁷ Frykman 2012, 20–21; Olsson 2011, Olsson 2003.

¹⁷⁸ Ehn & Löfgren 2020, 9, 11, 13.

¹⁷⁹ Miettinen, Pulkkinen & Taipale 2010, 10.

¹⁸⁰ Carman 2012, viii.

tyyn todellisuuteen, kuten Frykman toteaa. Tarkasteluni lähtökohtana on merimiesten toimintaympäristö, merellä ja satamassa oleva laiva, mutta myös satamakäyntien yhteydessä hahmottuvat ympäristöt. Identiteetit muodostuvat konkreettisissa teoissa ja toiminnassa tuon olemassa olevan ympäristön, esineiden ja paikkojen sekä yksilöiden välisessä vuorovaikutuksessa, kuten Jonas Frykman ja Nils Gilje toteavat¹⁸¹ Merimiehet tutustuvat omaan ympäristöönsä mennessään ensimmäistä kertaa työhön laivaan. He oppivat tuntemaan sen kokemustensa kautta työskennellessään ja asuessaan laivassa. Kuten sosiologi Henri Lefebvre toteaa yleisesti, tuolla ympäristöllä on myös vaikutus siellä työtä tekeviin ja asuviin ihmisiin, ja sillä on oma aikansa ja rytmensä.¹⁸² Jonas Frykmanin mukaan paikan ja kulttuurin suhteen tarkasteleminen tuo esiin myös paikan kulttuuriin jättämät jäljet.¹⁸³

Kysymys on siitä, mitä merimiehille tapahtuu noissa esineitä, ihmisiä ja myös paikkoja koskevissa kohtaamisissa. Usein ympäröivän maailman kohtaaminen on ruumiillista. Siksi on perustellumpaa katsoa, kuinka ihmiset orientoituvat, kokevat ympärillään olevia asioita, kuin kiinnittää tutkimus lähtökohtaisesti kulttuuria tai identiteettiä koskeviin käsitteisiin, Jonas Frykman toteaa. Molempia käsitteitä on arvosteltu siitä, että tarkastelun kohde on helppo objektivoida niiden avulla ja esittää objektivoidut kohteet ennalta määriteltynä tulkintoina. Kuitenkin sekä kulttuuri että ihmisen identiteetti voidaan nähdä habituksen tai intentionaalisuuden välityksellä kokemuksessa esiin tulevana asioina, samalla tavalla, kuin ympäristökin. Kun fenomenologia tarkastelee sellaisten ilmiöiden, kuten kulttuurin tai identiteetin ilmenemistä, kyselyyn vastanneen merimiehen oma kokemus kulttuurista tai omasta minuudesta ja itseymmärryksestä antaa näille ilmiöille sisällön. Kuten muidenkin ihmisten minuus myös merimiehen minuus on luonnollisesti kulttuurin tuotetta. Mutta se määrittyy myös syvemmin siitä, kuinka ihmisen ruumis toimii puhtaasti fysiologisesti ja keho tietää edeltä intuitiivisesti, minkälaisia valmiuksia sillä on, Frykman kirjoittaa.¹⁸⁴

Fenomenologian puolesta ja sitä vastaan

Fenomenologista orientaatiota on käytetty etenkin 2000-luvun puolella valmistuneissa etnologisissa tutkimuksissa, joiden aineiston muodostamisen välineenä on ollut etnografinen kenttätyö.¹⁸⁵ Miia-Leena Tiili kirjoittaa, että tutkimuskirjallisuudessa esiintyy kuitenkin eriäviä näkemyksiä siitä, mitä fenomenologisesti orientoitunut em-

¹⁸¹ Frykman & Gilje 2003, 9–11; Frykman 2012, 16, 19; myös Jensen & Moran 2013, vii.

¹⁸² Ks. Lefebvre 2004.

¹⁸³ Frykman 2012, 22.

¹⁸⁴ Frykman 2012, 16–20; Frykman tulkitsee intentionaalisuuden aikomukseksi tai tarkoitukseksi (avsikt). Fenomenologiassa se on tietoisuuden olemukseen kuuluvaa suuntautumista mielen ulkopuolella olevaan objektiin: tietoisuutta jostakin asiasta; Frykman 2012, 35–36: viittaus Damasio, Antonio 2003.

¹⁸⁵ Merimiestutkimuksista esim. Ala-Pöllänen 2017 sekä merivartiostosta Tiili 2016.

piirinen tutkimus käytännössä on. Hän toteaa lisäksi, että fenomenologinen lähestymistapa on koettu erityisesti ongelmalliseksi silloin, kun sen on tulkittu irrottavan tarkasteltavat ilmiöt niiden historiallisesta, sosiaalisesta tai kulttuurisesta kontekstista. Aistihavaintoa ja subjektiivisesti koettua on pidetty riittämättömänä silloin, kun tutkimuksen tavoitteena on ollut kokonaiskäsitteksen muodostaminen tarkasteltavasta yhteisöstä, kulttuurista tai ilmiöstä.¹⁸⁶

Etenkin ruotsalaiset etnologit ovat esittäneet kriittisiä arvioita fenomenologian sopevuudesta etnologisen tutkimukseen. Heidän mukaansa fenomenologia pelkistää liikaksi eikä se ota huomioon yleisiä sosiaalisia ja taloudellisia rakenteita ja prosesseja. Ydinongelma näyttää olevan se, että etnologit työskentelevät erilaisilla perspektiivitasoilla eikä fenomenologia anna mitään yksinkertaista vastausta, kuinka yksilön taso ja yhteiskunnan taso voidaan yhdistää saman analyysin puitteissa. Lisäksi fenomenologinen työskentely vaikeuttaa historiallisten lähteiden käyttämistä siksi, ettei siitä ole käyty perusteellista metodologista keskustelua. Etnologi Kristoffer Hansson toteaa, että tässä kohtaa etnologian pitää kehittää perspektiivejään.¹⁸⁷

Etnologisia tutkimuksia tehneille fenomenologian soveltaminen on merkinnyt erilaisia lähestymistapoja. Esimerkiksi Gunnel Olsson on käyttänyt sitä tulkintakehyksenä, jonka puitteissa hän on voinut suunnata tutkimuksensa kokemusten ja kehollisten tekojen merkityssisältöihin. Jonas Frykman on korostanut yksilön kokemuksen osuutta ja tavoitellut fenomenologiseksi kulttuurianalyysiksi kutsumallaan menetelmällä soveltavaa empiiristä fenomenologiaa. Frykman kirjoittaa, että häntä kiinnostavat erityisesti ihmisten keholliset kokemukset ja heidän tulkintansa ympäröivästä todellisuudesta sekä lisäksi se, mitä toiminnan ulkoisten ehtojen ja kulttuuristen käytäntöjen vuorovaikutuksessa tapahtuu. 2000-luvun alussa hän ja filosofi Nils Gilje totesivat fenomenologian olevan ennemminkin ajattelutapa kuin metodi.¹⁸⁸

Vastatessaan etnologien esittämään kritiikkiin etnologi Gunnel Olsson viittaa Maurice Merleau-Ponty ajatuksiin. Merleau-Pontyn mukaan elämismailma ei ole subjektiivinen maailma, vaan se jaetaan muiden ihmisten kanssa. Sen merkitys ei ole pelkästään jotain yksityistä, vaan kokemuksella on myös yleisempi ulottuvuus. Olsson toteaa edelleen Merleau-Pontyn ajatteluun viitaten esimerkiksi vapauden liittyvän toisiin ihmisiin ja ympäristössä oleviin asioihin, sillä elämismailmaa ei voi koskaan ylittää. Elämismailmaa koskeva tieto on sekä hankittua ja itse luotua. Näin yksilön kehosta muodostuu sekä yhteisön edustaja että henkilökohtaisten kokemusten kantaja. Merleau-Pontyn ajatteluun viitaten Olsson kirjoittaa tilan olevan olemassaolon syvyys ja ajan puolestaan olevan olemassaolon muoto ja sisältö. Aika avautuu vääjäämättä tulevaisuutta varten. Siksi se voi myös kadota, kun taas tila pysyy kehossa tunnelmal-

¹⁸⁶ Tiili 2016, 41.

¹⁸⁷ Hansson 2011, 6; vrt. Moran 2011, 65–68, 70–71.

¹⁸⁸ Olsson 2003, 22–23; Frykman & Gilje 2003, 9; Frykman 2012, 20–21, 166–167.

laan ja tyyllillään. Samalla hän kuitenkin toteaa, että se tarkoittaa, että meidän on jatkuvasti sopeuduttava erilaisiin tilanteisiin ja aika on erityisen konkreettista. Ajallisissa konteksteissa keskitytään muutokseen, pohdintoihin ja ajatteluun. Keho on kulttuurisen käytännön toimija, ja kulttuurinen käytäntö taas toimii aktiivisen kehon kautta. Kulttuurinen tyyli syntyy oman ja vieraan välisessä sekä ajan ja tilan dialektisuudessa. Olsson kirjoittaa, että Merleau-Pontyn mukaan tässä toimii kehon kyky tuottaa merkityksiä, kääntämällä ja yhdistelemällä kokemusten ja elämysten alueita.¹⁸⁹

Myös filosofit ovat tarkastelleet fenomenologiaa ja arvioineet ja tulkinneet uudelleen sen perustajan, Edmund Husserlin ajatuksia ja fenomenologisten käsitteiden merkityksiä ja sisältöjä. Esimerkiksi Dermot Moran on tuonut artikkeleissaan esille muiden muassa *habituksen* käsitteen moninaisia merkityksiä. Hän osoittaa, että Husserl ei suinkaan rajoittunut sitä kuvatessaan intellektualistiseen tavanomaisen toiminnan selittämiseen, vaan hän luonnehti sen moninaisuutta ihmisen yksilöllisyyden, esipersonallisuuden, henkilökohtaisen ja sosiaalisten sekä kollektiivisten kokemusten alueilla. Moran kirjoittaa, että Husserlin mukaan habitus on mukana myös merkitysten ja aistimuotojen muodostamisessa kaikilla tasoilla aina havaintokokemuksista minän muodostamiseen sekä yhteiskunnan, historian ja perinteen kehitykseen. Habitus kattaa maallisen elämän harmonisen kulun ja maailmallisuuden *geneettisen rakenteen* sellaisenaan. Husserlin fenomenologian geneettisessä rakenteessa habitus on keskeinen rakenteellinen periaate, kun se avautuu elävänä ja toimivana ihmisenä ihmisten välisessä kulttuurisessa ja historiallisessa maailmassa.¹⁹⁰

Moranin mukaan Husserl käsittelee *habituuaalisuuksia*, eli tavanomaisuuksia myös suhteessa sosiaaliseen ja kulttuuriseen sfääriin. Hän kirjoittaa "sosiaalisista habituuaalisuuksista", jota voidaan myös kutsua "traditioksi". Moran toteaa, että esimerkiksi sosiologi Pierre Bourdieun ymmärrys habituksen luonteesta perustuu niihin. Bourdieun mukaan habitus on sekä yksilöllisiä että kollektiivisia käytäntöjä. Antonyymisenä eli vastakohtaisena, kollektiivisena järjestelmänä se perustaa, välittää ja vakauttaa noita käytäntöjä. Bourdieun mukaan habitus "sisäistyy toiseksi luonnoksi" ja siitä tulee "kehon tila", mikä "unohdetaan historian". Bourdieu näkee habituksen huomiotta jätettynä rakenteellisena periaatteena tai voimana, joka synnyttää objektiivisesti todellisia yhteiskunnallisia eroja eräänlaisen hajauttamisen kautta.¹⁹¹

Tuossa mielessä habituksesta tulee Bourdieulle eräänlainen *inkorporaatio*, rutiinin ruumiillinen ilmentymä, mutta myös eräänlainen sosiaalisen tuottamisen ja jäljittelemisen ilmentymä. Bourdieu korostaa habituksen anonyymiä, passiivista ja konservatiivista luonnetta. Moranin mukaan hän kuitenkin vähättelee yksittäisten toimijoiden roolia habituksen synnyssä. Moran toteaa, että Husserl puolestaan yrittää

¹⁸⁹ Olsson 2011, 9–10; Merleau-Ponty 2012b, 54–55; vrt. Heinämaa 1996, 37–38. ks. myös Heinämaa 2013, 93–96.

¹⁹⁰ Moran 2011, 65–66; Heinämaa 2010, 107; Heinämaa 2013, 93–96; Taipale 2013, 241.

¹⁹¹ Moran 2011, 54, 58; Miettinen 2013, 329–346.

löytää tavan selittää habituksen toimintaa niin yksilöllisellä kuin sosiaalisella tasolla ja dokumentoida tasolta toiselle siirtymisessä tapahtuvia muutoksia. Husserlin habitus on perustava rakenne ja periaate, mikä on tärkeää ymmärtää. Bourdieun tapa kuvata sitä rakenteellisena periaatteena vangitsee osuvasti tuon ajatuksen. Habitus ei toimi vain henkilökohtaisessa rakenteessa suhteessa sosiaaliseen ja kulttuuriseen maailmaan, vaan myös samalla tavalla, jolla luonto esiintyy. Siten empiirisesti välittömästi ymmärrettyllä ympäröivällä maailmallamme on kaiken kaikkiaan empiirinen tyyli. Myös sosiaalisilla ja etnisillä ryhmillä on oma habituksensa, joka perustuu fyysisten piirteiden samankaltaisuuksiin.¹⁹²

Dermot Moran arvelee, että Husserlin kriitikot Bourdieu sekä filosofi ja sosiologi Jürgen Habermas ovat laiminlyöneet "*normaalin*" ja "*optimaalisen*" käsitteiden osuuden tarkastellessaan yhteiskunnallisia asioita. Husserlille normaalius ilmaisee sitä, kuinka maailma ilmenee tuttuuden horisontissa itsestään selvänä ja ”välttämättä annettuna”. Erilaiset ihmisen kohtaamat asiat paljastuvat kokemuksessa nykyisyyden, menneisyyden ja tulevaisuuden ykseyden kautta. Muistettu aikaisempi kokemus rajaa oleellisen järjestyksen, jonka perusteella yksilöt odottavat kokevansa uusia objekteja. Kaikkea kokemuksessa ilmenevää luonnehditaan "normaaliksi" tai "epänormaaliksi".¹⁹³ Nämä käsitteet yhdistettynä habituksen käsitteen moninaisuuteen avaavat väylän erilaisissa ajallisissa konteksteissa olevien yhteisöjen, organisaatioiden ja yhteiskunnan ja jopa kansakunnan tutkimukseen.¹⁹⁴ Tällä tavalla Husserlin yhteisöteoria mahdollistaa historiallisen, sosiaalisen ja kulttuurisen kontekstin tarkastelemisen. Edellä esitetystä kritiikistä päätellen, etnologit eivät ilmeisestikään ole perehtyneet tuohon teoriaan, mutta sosiologit ovat hyödyntäneet sitä.¹⁹⁵

Miia-Leena Tiili nostaa esiin myös fenomenologisen menetelmä soveltamisen vaikeuden ilmiöiden sosiaalista tai kulttuurista välittyneisyyttä tarkastelevissa tutkimuksissa. Tiili toteaa vielä, että eräät filosofian alalla *reduktiosta*, ja sen ensimmäisestä askeleesta, *epookista*, esitetyt tulkinnat viittaavat siihen, että fenomenologiaa kohtaan esitetty kritiikki ei tavoita kohdettaan.¹⁹⁶

Fenomenologisella reduktiolla tarkoitetaan menetelmää, jolla tarkastellaan ilmiömaailman moninaisuuden perustavia rakenteita tai olemuksia. Se on eräänlainen itse-tarkkailun muoto, jolla pyritään tavoittamaan havainnon intentionaalinen rakenne. Tässä prosessissa tarkastelusta eliminoidaan epäolennaiset asiat. Fenomenologisessa reduktiossa huomio keskitetään siihen tapaan, jolla toimivan subjektin tietoisuus suuntautuu itsensä ulkopuolella olevaan objektiin. Reduktion päämääränä on tavoittaa puhdas tietoisuus, välitön kokemus tai itsestään selvänä pidetty asia, mikä ei sisällä

¹⁹² Moran 2011, 66.

¹⁹³ Moran 2011, 67–68.

¹⁹⁴ Moran 2011, 67, 69.

¹⁹⁵ Ks. Esim. Berger & Luckmann 1998.

¹⁹⁶ Tiili 2016, 42; ”epookki (kreikaksi epokhē) eli sulkeistaminen.

mitään arvottavaa, vaan vain kokemuksen itsensä. Sitten huomio siirretään henkisten toimintojen kohteina olevista objekteista toimintojen rakenteeseen.

Husserlin mukaan intentionaalisen aktin luonne määrittyy sen omien sisäisten ominaisuuksien kautta. Avainasemassa on kokevan subjektin oma tietoisuus aktista. Tätä kautta paljastuu sen fenomenologinen sisältö. Haasteena ovat ulkopuolisten tekijöiden, kuten arki ajattelun, kulttuurin ja muun opitun synnyttämät ennakkoluulot. Puhdas tietoisuus voidaan tavoittaa vasta, kun ulkopuoliset tekijät, kuten tieteelliset ajattelutavat ja kausaalisuhteet on *sulkeistettu*. Sulkeistaminen mahdollistaa reduktion ensimmäisen eli transsendentaalisen vaiheen. Todellisen objektin tutkimisesta siirrytään tutkimaan, miten se rakentuu todelliseksi kokevan subjektin näkökulmasta.¹⁹⁷

Eri ajattelijat näkivät fenomenologisen reduktion eri tavoin. Esimerkiksi Heidegger ymmärsi sen eräänlaisena induktiona, yleistyksinä, jotka nousevat käytännöllisen maailmasuhteen pohjalta. Hänelle reduktio on vain yksi menetelmä, esimerkiksi destruktion tai konstruktion rinnalla. Merleau-Ponty näki fenomenologisen reduktion olemuksellisesti epätäydellisenä, sillä subjektiiviseen kokemukseen sisältyviä pätevyys ja olemisväitteitä ei voi koskaan täysin kyseenalaistaa. Tästä näkökulmasta sekä Heidegger että Merleau-Ponty hylkäsivät ajatuksen täydellisestä reduktiosta.¹⁹⁸ Tässä tutkimuksessa käytän fenomenologisen menetelmän sovellusta tavalla, jota kuvaan kyselyvastausten lukemisen yhteydessä.

Eletty kokemus kirjoitetuissa kyselyvastauksissa

Ihmisen ruumiillisuutta ja tunteita tarkastellaan yleensä subjektiivisissa, suullisesti tai kirjallisesti kerrotuissa kokemuksissa kirjoittavat kulttuuriantropologi Sami Lakomäki, folkloristi Pauliina Latvala ja perinnetutkija Kirsi Laurén. He toteavat, että muulla tavalla ihmisen kokemusmaailmaa on vaikeaa peräti mahdotonta tavoittaa. Mutta kirjoituksiksi muotoiltujen kehollisten kokemusten ja tunteiden analysointi tuo mukanaan omat metodologiset haasteensa. He kysyvät, kuinka hyvin aineiston analyysillä on mahdollista päästä alkuperäisiin kokemuksiin vai tuottaako se ainoastaan niiden kerronnan tavan. Kuinka jyrkästi nämä voidaan erottaa toisistaan?¹⁹⁹

Myös Jonas Frykman toteaa eletyn kokemuksen sanoittamisen olevan metodinen ongelma. Eletty subjektiivinen kokemus on sanallistamaton, yksilön kokemus jostakin asiasta. Se ei toistu koskaan samanlaisena, eikä toinen ihminen voi kokea sitä samalla tavalla. Konkreettisen tapahtuman kokeminen tässä ja nyt on eri asia, kuin sen muistelu tai sen esittäminen suullisesti tai kirjoittamalla eli representaatio.²⁰⁰

¹⁹⁷ Ks. Tieteen termipankki: fenomenologinen reduktio; ks. Pulkkinen 2010.

¹⁹⁸ Ks. Tieteen termipankki, fenomenologinen reduktio.

¹⁹⁹ Lakomäki, Latvala & Laurén 2011, 15.

²⁰⁰ Frykman 2012, 63–64; Taipale 2006, 165–166; ks. myös Ricoeur 2006, xvi–xvii, 25.

Filosofi Paul Ricoeurin mukaan representaatio edustaa jotakin menneisyydessä tapahtunutta, mikä ei ole läsnä kerrontatilanteessa. Tästä näkökulmasta muistelussa ei ole kysymys pelkästään tapahtuman sisällöstä, vaan myös sen kohteesta, objektista. Tapahtuman sisältö paikantuu kokijan tietoisuuteen, mutta todella tapahtunut ja koettu asia ilmenee sitä kuvaavan representaation sisällöstä. Näin representaation sisältö edustaa menneessä todellisuudessa koettua tosiasiaa, ja todistaa sen tapahtuneen.²⁰¹

Ricoeur toteaa, että muisteltaessa muistin suhde aikaan on edelleen ainoa ja lopullinen ohjenuora. Tapahtuneen kuvailu koostuu kokemusten järjestämisestä suhteessa ajalliseen syvyyteen. Se alkaa niistä kokemuksista, joissa menneisyys liittyy nykyhetkeen, ja jatkuu niihin kokemuksiin, joissa menneisyys tunnustetaan olleeksi ja menneeksi. Hän viittaa kreikkalaisen filosofin, Aristoteleen (384–322 eKr.) metafysiikkaa käsitteleviin kirjoitukseen todeten muistin ”olevan menneisyydestä”, mutta tuon menneisyyden olemus voidaan sanoa monin tavoin. Ricoeurin mukaan muistin fenomenologiassa menneisyys on erotettu nykyisyydestä muistojen muistissa.²⁰²

Paul Ricoeur kirjoittaa, että muistamisen peruskysymys on: mitä muistot ovat? Se jakaantuu yhtäältä kognitiiviseen ja toisaalta pragmaattiseen puoleen. Muistaminen on myös muistojen etsimistä ja niiden löytämistä. Kognitiiviseen ja pragmaattiseen puoleen jakaantumisella on myös suuri vaikutus muistettujen tapahtumien todenperäisyyteen. Ajatus siitä, että muistaminen tekee jotakin, altistaa sen erilaisille väärinkäytöksille. Mutta, kuten Ricoeur toteaa, meillä ei ole muistia parempaa keinoa ilmaisemaan sitä, että menneisyydessä on tapahtunut jotakin jo ennen kuin julistamme muistavamme sen. Kognitiivinen puoli herättää kysymyksen muistelevasta yksilöstä, joka kykenee palauttamaan muiston mieleensä. Edmund Husserlin terminologiassa kognitiivisen ja pragmaattisen ero muodostuu muistamiseen suuntautuneen tietoisuuden ja muistojen ilmaiseman merkityksen välillä.²⁰³

Ricoeur toteaa, että muistoja luonnehtii niiden moninaisuus ja niiden erilaisuus. Me muistamme, mitä olemme tehneet, kokeneet tai oppineet tietyissä tapauksessa. Tavallisesti ne ovat yksittäisiä tapahtumia ja yleistyksiä, joita voidaan kutsua ”tilanteiksi”. Me muistamme asioita ja ihmisiä, kun nämä ilmestyvät uudelleen samanlaisina. Muistamme myös asioita, jotka olemme opetelleet, kuten vieraiden kielten persoonapronomineja, tai kuten Urpoksi kutsumani kansimies näyttää palauttavan mieleensä Merimies-Unionin jäsenjulkaisuista omaksumansa käsitykset laivassa työskentelevistä naisista. Spontaanisti muistettu on alusta alkaen täydellinen eikä aika ei voi lisätä siihen mitään vääristämättä sitä. Sillä on myös paikkansa ja päiväyksensä. Näissä tapauksissa opittu on osa nykyisyyttä, aivan kuten yksilölle ominainen kävelytyyli tai kirjoittaminen, yhteisölliset tavat ja kaikki tavanomaiset elämän muovaamat habituk-

²⁰¹ Ricoeur 2006, 3, 136, 178–179, 185, 210, 235; myös Ricoeur 1994, 69–70.

²⁰² Ricoeur 2006, 22.

²⁰³ Ricoeur 2006, 4, 21–22.

set. Molemmissa tapauksissa pitää paikkansa se, että muisti koskee menneisyyttä, mutta toinen viittaa merkitsemättömään ja toinen merkittyyn tilaan eli alkuperäisen kokemuksen ajalliseen paikkaan. Nämä ominaisuudet on hankittu aikaisemmissa kokemuksissa, mutta ne sisältyvät elettyyn nykyhetkeen. Ne ovat elettyjä ja esitettyjä, mutta eivät representaatioita. Tällä tasolla muistaminen ja tietäminen yhdistyvät. Näin voidaan erottaa "muistaa, kuinka..." ja "muistaa, että...". Tässä ilmenevät hyvin monenlaiset ja monen tasoiset osaamisen muodot, kuten erilaiset ruumiilliset kyvyt ja kaikki se, mitä yksilö kykenevänä ihmisenä voi tehdä, Ricoeur kirjoittaa.²⁰⁴

Muistaminen on myös tietynlaista ”kuvan” lukemista, tietystä muistamisen vaiheessa. Se muistuttaa tapahtumaa, ja sen ydin on pysyvä ajoittuminen, minkä vuoksi se ei voi toistua. Se on spontaania ja täydellistä alusta alkaen. Tämä ”kuvittelemisen” edellyttää irrottautumista muusta toiminnasta. Ricoeur toteaa tämän kaltaisen muistamisen tuottavan representaation ja vain representaation.²⁰⁵

Muistot voivat ilmestyä yhtä äkkiä myös passiivisesti, kiihtymyksenä. Kuvatesaan haastattelutilannetta etnologi Maja Povrzanović Frykman toteaa muistojen heräämisestä syntyvän myös ruumiillisia tuntemuksia. Ne välittyvät näin sekä diskursiivisesti että affektiivisesti samanaikaisesti tai eriaikaisesti. Povrzanović Frykmanin mukaan kysymys on kielellisen representaation ylittävistä piirteistä, jotka eivät sijoitu sen ulkopuolelle, vaan ovat haastateltavan ja tutkijan kommunikaatiota.²⁰⁶

Povrzanović Frykmanin kuvaamassa haastattelutilanteessa menneisyyden kokemuksen vaikutukset tulevat esiin toisin kuin kirjoitetussa vastauksessa. Lavatansseihin liittyvää ruumiinkokemusta tarkastellut folkloristi Helena Saarikoski tähdentää kokemuksellisen tiedon luonteen ymmärtämistä kirjoitettuja kokemuksia tarkasteltaessa. Hänen mukaansa kokemuksellisia tekstejä pitää lukea tekstien kirjoittajien näkökulmasta syntyneinä todellisuuden tulkintoina. Saarikoski toteaa, että kertominen, sanallistaminen ja kertomukseksi muuttaminen tekee tapahtumista subjektin kokemuksia ja koettua elämänhistoriaa. Kerronnassa kokemukset rakentuvat myös ruumiinkokemuksiksi ja ruumis saa niissä hahmonsäädin välityksellä. Hän toteaa kuitenkin, että sanallinen kuvaus ruumiin kokemuksesta ei kuitenkaan ole aivan sama kuin ruumiillinen tai kehollinen kokemus.²⁰⁷

Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen kyselyiden vastaukset kuvaavat vastaajien elämässä tapahtuneita asioita muisteltuina ja kuvattuina. Ne ovat representaatioita ja sellaisina edustavat jotakin kirjoittajien menneisyydessä tapahtunutta. Tässä tutkimuksessa analyysin tehtävä on tuoda esiin tuo poissaoleva tapahtuma, ja representaatioissa ilmenevän subjektin tietoisuuden suuntautuminen objektia kohti. Analyysin kohde on alkuperäinen kyselyvastaus. Kirjoittamani tapahtuman kuvaus puo-

²⁰⁴ Ks. esim. Ricoeur 2006, 24–26.

²⁰⁵ Ricoeur 2006, 25.

²⁰⁶ Povrzanović Frykman 2020, 18.

²⁰⁷ Saarikoski 2011, 117, 118.

lestaan seuraa mahdollisimman tarkasti vastauksessa olevaa tapahtuman kuvausta ja auttaa myös minua suuntautumaan sen kautta kohti poissaolevaa objektiä.

Lukeminen ja toisen tietoisuuden tavoittaminen

Saarikoski toteaa myös kirjoittamisen ja lukemisen olevan ruumiin tekniikoita.²⁰⁸ Käyttämäni kyselyvastaukset ovat materiaalisia objekteja, kasa paperia, joihin on kirjoitettu kuivamustekynällä tai kirjoituskoneella. Mutta, kun asetan arkkipinot eteeni pöydälle tai katson niitä tietokoneen ruudulta, niiden materiaalisuus tuntuu ikään kuin tarjoavan minulle jotakin muuta, kuin pinon paperia tai digitaalisia kuvia. Tämä avautuminen tunkee aineiston materiaalisten ääriviivojen yli.

Belgialainen kirjallisuuskriitikko Georges Poulet (1902–1991) toteaa lukemisen fenomenologiaa käsittelevässä artikkelissaan, että kirja ei pyydä mitään muuta kuin saada olla olemassa joko itsensä ulkopuolella tai lukijan olevan kirjassa. Tällä hän kuvaa sitä, kuinka raja kirjan ja lukijan välillä häviää, eikä sisäpuolta tai ulkopuolta enää ole.²⁰⁹ Samalainen rajojen häviäminen tapahtuu kirjoitettuja kyselyaineistoja luettaessa. Samalla hetkellä, kun aineisto on avattuna työpöydällä, nappaan kiinni sen sanoista ja niistä monenlaisista merkityksistä, joita sen lauseet välittävät. Näin edessäni oleva paperipino ei enää ole objekti eikä elävä olentokaan. Tässä tapahtumassa, fenomenologisesti ilmaistuna, olen itse tietoinen toisesta, kirjoittavasta tietoisuudesta, joka ei poikkea muiden elävien olentojen tietoisuudesta. Pouletin mukaan tuo toinen tietoisuus avautuu minulle, toivottaa minut tervetulleeksi tutustumaan itseensä, ajattelemaan sitä, mitä hän ajattelee ja tuntemaan samoin, kuin hän tuntee. Kyselyvastaus ei enää ole pelkästään materiaalisessa todellisuudessa. Siitä on tullut sarja sanoja, ajatuksia ja kuvia, jotka alkavat elää omaa elämäänsä.²¹⁰

Jyrki Pöysä tulkitsee lukemisen fenomenologian edellyttävän ”sisäänmenoa” kirjoittajan tietoisuuteen. Pöysä näyttää viittaavan tässä hermeneuttiseen tekstien tulkintaan, jonka mukaan tekstit ovat subjektiivisuuden ilmaisuja, ja niiden merkitys ilmenee kirjoittajan ajatuksissa ja aikeissa. Tästä näkökulmasta lukijan tulisi tunkeutua tekstin taustalla olevan kirjoittajan mieleen niin, että tekstin maailma tulisi ymmärretyksi samalla tavalla.²¹¹ Myös etnologi Art Leete pohtii toisen tietoisuuden ymmärtämistä tuosta näkökulmasta tulkitessaan suomalais-ugrilaisiin kansoihin kuuluvien metsästäjien kertomia tarinoita. Hän toteaa kuitenkin, että ei yhteisöön kuulumattomana usko voivansa todella ymmärtää kenttätyökumppaniensa tietoisuutta.²¹²

²⁰⁸ Saarikoski 2011, 132.

²⁰⁹ Poulet 1969, 54.

²¹⁰ Poulet 1969, 55–56.

²¹¹ Pöysä 2015, 19; MacAvoy 2016, 16.

²¹² Leete 2017, 38, 41.

Maurice Merleau-Ponty pitää toisen tietoisuuteen tunkeutumista mahdottomana. Tuollaisessa tilanteessa maailmaa konstituiva tietoisuus vaihtuu esimerkiksi kirjoittajan tietoisuudesta lukijan tietoisuudeksi, ja sisällön ymmärtämisestä ei tule yhtään selvempää. Merleau-Pontyn mukaan tietoisuutta ei pitäisi ajatella konstituivana tietoisuutena ja puhtaana itsenään olemisena, vaan pikemminkin havainnoivana tietoisuutena, maailmassa olemisena tai olemassaolona, sillä vain tällä tavalla toinen ihminen näyttäytyy ruumiillistuneena toimijana ja saa tulkinnassa aseman.²¹³

Georges Poulet viittaa itse asiassa juuri tuohon maailmassa olevan lukijan ja kirjoittavan toisen väliseen vuovaikutukseen, missä kirjoittaja välittää lukijalle omia ajatuksiaan.²¹⁴ Tästä näkökulmasta kirjoittajan sanojen, ajatusten ja kuvailujen elämä tapahtuu lukijan tietoisuudessa. Kun lukiessani mietin merimiesten vastauksissa ilmeneviä asioita, ne muuntuvat minun ajatteluni kohteiksi ja tulkintojeni perustaksi. Tällä tavalla minusta lukijana tulee toimiva, toisten ajatuksia ajatteleva ja niihin eläytyvä subjekti.²¹⁵

Tuon kaltainen eläytymissuhde mahdollistaa kommunikaation, sosiaaliset suhteet ja objektiivisen maailman konstituomisen, kirjoittaa Joonas Taipale. Hän kuitenkin toteaa, että toisten ei tarvitse olla läsnä havaittuina, kuviteltuina tai muisteltuina. Hänen mukaansa he ovat aina läsnä paljon perustavammalla ja intiimimmällä tavalla mahdollisina havainnon ja kokemuksen jakavina havaitsijoina ja kokijoina. Jotta näkisin maailman mahdollisimman samalla tavalla, havainnon intersubjektiivisessä rakenteessa ilmenevien toisten ja minun pitäisi kuitenkin olla saman yhteisön jäseniä, kuten myös Leete totesi yllä. Toisen ajatusten ymmärtämisessä on kysymys myös kulttuuriseen sisäpiiriin kuulumisesta ja sen arvojen ja normien jakamisesta.²¹⁶ Minä en kuitenkaan voi olla 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla toimineiden höyrylaivojen työyhteisön jäsen. Oman tulkintani ja vastauksissa ilmenevien tapahtumien välinen aikaero tuo näkyviin minun toiseuteni. Siksi tulkinnassani on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että vastaajien näkökulmat ja heidän omat kokemuksensa tulevat esiin.

Nojaan aineiston tulkinnassa Sara Ahmedin fenomenologiseen ajatteluun. Hänen käyttämänsä orientaation käsite tulee siitä, kuinka fenomenologiassa tietoisuus on aina intentionaalista, toisin sanoen suuntautumista kohti itsensä ulkopuolella olevaa objektia.²¹⁷ Ahmed kirjoittaa, että orientaation käsitteessä on kysymys siitä, kuinka ihmiset löytävät oman polkunsaa maailmassa, joka muuttaa muotoaan sen mukaan, mistä näkökulmasta sitä tarkastellaan. Esimerkiksi maamerkit auttavat tien löytämisessä ja antavat meille kiinnittymisen paikkoja. Me havaitsemme nämä objektit kohdatessamme ne. Kun me olemme vastatusten niiden kanssa, me tiedämme, mihin suu-

²¹³ Merleau-Ponty 2012a, 188–189.

²¹⁴ Vrt. Merleau-Ponty 2012b, 365–369. Poulet 1969, 54, 65.

²¹⁵ Poulet 1969, 54–55, 65.

²¹⁶ Taipale 2010, 125–128, 130, viittaus Husserl 2008, 669; Miettinen 2013, 333–334.

²¹⁷ Ricoeur 2006, 3; Merleau-Ponty 2012b, 140.

ntaan olemme. Ahmed esittää kysymyksen orientaation suunnan merkityksestä. Jos orientaatioissa on kysymys siitä, kuinka me olemme ja elämme jossakin tilassa, siten esimerkiksi seksuaalisessa orientaatioissa olisi kysymys siitä, kuinka ihmiset konkreettisesti ovat ja elävät tiloissa, ja siitä, keiden kanssa se tapahtuu. Tällä tavalla on mahdollista määritellä myös tilan sukupuolittumista tai seksuaalisen halun tilallisuutta.²¹⁸

Ahmedin orientaatio on eräänlainen versio fenomenologisesta menetelmästä, *reduktiosta*, jolla hahmotetaan ilmiömaailman moninaisuudesta perustavia rakenteita tai olemuksia. Tässä tutkimuksessa sovelletaan orientaation käsitettä tietoisuuden intentionaalisuuden käsitteen synonyyminä. Käytännössä se toimii niin, että hahmotan vastaajan kirjoittamasta kuvauksesta toiminnan subjektin ja etsin hänen ajattelussaan ilmenevän intentionaalisen objektin, asian, esineen tai tunteen. Sen jälkeen tarkastelen sitä, kuinka subjekti suuntautuu tuota omassa horisontissaan olevaa objektia kohti lähenemällä tai loittonemalla siitä. Joissakin tapauksissa subjekti näyttää pysyvän paikallaan ja objekti liikkuu kohti, ohittaa subjektin tai jopa kääntyy pois päin subjektista. Tämän jälkeen hahmotelen noiden liikkeiden vaikutusta kokemuksen intentionaalisuuteen objektiin ja siihen, kuinka subjekti ymmärtää sen. Näin analysoin esimerkiksi Adamin kuvauksen konemiehistön likaisuudesta. Samalla analyysi paljasti laivan elämissä maailman itsestään selvyuden sekä yhteisön jakaantumisen erilaisiin, toisistaan poikkeaviin ihmisiin, ”meihin” ja ”heihin”.

Sara Ahmed kirjoittaa tavoittelevansa fenomenologian ja queer-tutkimuksen vuorovaikutuksen lisäämistä. Hän tarkastelee orientaation käsitteen avulla muiden muassa monenlaisia tiloja, paikkoja ja ajallisuuksia. Tällä tavalla hän toivoo voivansa tuoda uudenlaisen ajattelutavan seksuaalisuuden, tilallisuuden, sukupuolen ja rodun tarkasteluun. Hän käsittelee tutkimuksessaan myös sitä, kuinka kehot saavat muotonsa kurrottautuessaan kohti omassa horisontissaan saavutettavissa olevia objekteja. Ahmed toteaa, ettei hänen fenomenologiansa ole aivan oikeaoppista, mutta silti se näyttää empiirisen tutkimuksen näkökulmasta hyödylliseltä. Ahmed näkee, että fenomenologia voi tarjota queer-tutkimukselle voimavaroja sikäli, kun siinä painotetaan eletyn kokemuksen merkitystä, tietoisuuden intentionaalisuutta, läheisyyden merkitystä tai sitä mikä on saavutettavissa, ja toistuvien totunnaisten toimien osuutta kehon ja maailman muotoutumisessa.²¹⁹ Samaa voisi sanoa fenomenologian merkityksestä etnologialle, kuten Jonas Frykman toteaa etnologiaa tarkastellessaan.²²⁰

Käytän tutkimuksessani Ahmedin ajattelua analyttisenä ohjenuorana. Sovellan analyysiini myös Ahmedin toista, tunteita käsittelevää tutkimusta. Hänen mukaansa tunteetkin ovat intentionaalisia suuntautuessaan kohti objekteja. Esimerkiksi pelon

²¹⁸ Ahmed 2006, 1. Merleau-Ponty 2012b, 54.

²¹⁹ Ahmed 2006, 2–3.

²²⁰ Frykman 2012, 20.

tunne on yleensä jonkin asian pelkoa. Hän yhdistää tunteiden intentionaalisuuden malliin toisen mallin, jonka mukaan affektit ovat yhteydessä kontaktiin. Sen mukaan meihin vaikuttavat ne asiat, joiden kanssa joudumme kosketukseen. Teoreettisesti ne liikkuvat meitä kohti tai meistä pois päin. Tällä tavalla me esimerkiksi pelkäämme meitä lähestyvää kohdetta. Mutta pelkkä lähestyminen ei tuota pelkoa, vaan se tapa, jolla me käännyimme tuota objektia kohti. Objektin ymmärtämiseen vaikuttavat menneisyyden kokemukset, joiden vaikutus näkyy iholla. Samaa aikaan tunteet muotoilevat sen, mitä keho tekee nykyisyydessä tai kuinka saavutettavissa olevat objektit saavat ihmiset liikuttumaan. Tunteet ovat tekemisissä tuollaisten affektiivisten orientaation muotojen kanssa.²²¹

Tutkimuksen rakenne

Tarkastelen tutkimuksessani merimiesten minuuden ja itseymmärryksen ilmenemistä laivan arkielämän todellisuuden ja yhteisön kulttuurin kontekstissa. Siinä keskeisimmät teoreettiset käsitteet ovat ymmärrys tietoisien subjektin ruumiillisuudesta ja minuuden ja itseymmärryksen ilmenemisestä eletyssä kokemuksessa. Käytän merimiesten kokemusten analysoimiseen identifikaation ja orientaation käsitteitä.

Tutkimuksen johdannossa esitän tutkimukseni tavoitteet, tutkimuskysymykset, lähtökohdat, merenkulkijoita käsittelevän aikaisemman tutkimuksen sekä teoreettisen viitekehyksen ja keskeiset käsitteet, kuten minuus ja itseymmärrys, kokemus, identifikaatio, mieheys, ruumiillinen subjekti, intersubjektiiivisuus ja elämismaailma.

Aineistoluvussa kuvaan Merimiesten muistelmat ja Sjömansminnen -aineistot, niiden taustan ja tallennuksen tavoitteet sekä tarkastelen tutkijan sitoumusten vaikutusta tutkimukseen sekä käyn läpi tutkimuseettiset kysymykset. Lisäksi käsittelen niitä käsitteitä ja välineitä, joilla aineiston analysoiminen tapahtuu.

Suomen merenkulun vaiheita käsittelevässä luvussa luonnehdin lyhyesti 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla harjoitettua merenkulkua, merenkulkijoita ja höyrytekniikan aiheuttamaa vaikutusta laivojen miehistörakenteeseen. Luku on luonteeltaan taustoittava.

Laivaa arjen tiloina ja paikkoina käsittelevässä luvussa hahmottelen laivassa eri tehtävissä olevien henkilöiden sijoittumista sekä laivan työyhteisöön että heidän asemaansa työyhteisössä. Samalla selvitän tehtävien ja tilojen liittymistä toisiinsa ja niiden vaikutusta laivan kokemiseen, miehistön keskinäiseen vuorovaikutukseen ja identifikaation, mieheyden, kulttuurin ja perinteen ilmenemiseen. Esiin nousevat myös luottamus ja toveruus.

Ensimmäisellä matkalla -luvussa tarkastelen merityössä aloittavien kokemuksia ja identifioitumista ammatilliseen kategoriaan, kuten kansimiehistöön tai konemiehis-

²²¹ Ahmed 2014.

töön. Esiin nousevat myös tulijan ikä ja yhteisöön hyväksymisen tavat sekä ruumiin ja kehon kokemukset, väkivallan normatiivisuus ja sen oikeuttaminen.

Arkielämää laivassa -luvussa tarkastelen eri tehtävissä työskentelevien vuorovaikutusta sekä merimiesten henkilökohtaisia kokemuksia merityöstä sekä eri henkilöiden identifioitumista omaan erityiseen tehtäväänsä ja sitä, kuinka identiteettiä vastustetaan. Esiin nousevat ruumiin ja kehon kokemukset sekä mieheyden ilmeneminen ovat tässä luvussa keskeisiä, kuten myös ihmisten sijoittuminen objektiivisiin asemiinsa sekä eri osastojen välinen yhteistyö ja vuorovaikutus. Lisäksi tarkastelen vapaa-ajanviettoa satamissa.

Erottautumisia ja yhdistymisiä -luvussa tarkastelen identifioitumista ja identifioimista erojen ja erottautumisten kautta. Tässä tulee esiin myös kulttuurinen ymmärrys mieheydestä ja toisistaan poikkeavat mieheyden käsitteet, erottautuminen kapteenista päällystöstä ja identifioituminen kansi- ja konemiestistöön sekä kansallisuus, maine ja häpeä sekä ihonväri.

Eletty merimieheys -luku on merimiesten minuutta ja itseymmärrystä kokoava luku. Siinä pohdin toisaalta identifioitumisen kokemusta ja toisaalta ryhmän jäsenyyttä. Lisäksi käsittelem merimieheyden kokemusta henkilökohtaisina, elettyinä kokemuksina, eri aistien välityksellä koettuina ruumiillisina kokemuksina ja toiseuden kokemuksina. Lisäksi tarkastelen laivan muodostaman elämismaailman normaaliutta ja kulttuuria. Luvun päätteeksi tarkastelen etnologien fenomenologiaa kohtaan esittämää kritiikkiä.

Suomen merenkulun vaihteita

Merenkulkualan muutoksia 1880–1960

Kansantalous ja varustamotoiminnan muutos

Nykyaikana Suomen merenkulku on osa globaalia taloutta ja tavaroiden liikkuvuutta. Merenkulku on ollut ja on edelleen osa Suomen ulkomaankauppaa ja sitä kautta vaikuttaa maan kansantalouteen monin tavoin ja monella tasolla. Merenkulku elinkeinon muodostuu erilaisia mereen liittyvistä toiminnoista, kuten laivojen huolinnasta, ahtaus- ja satamatoiminnoista. Tutkimukseni näkökulmasta noista toiminnoista keskeisin on varustamoelinkeino. Sen tehtävänä on huolehtia erilaisista merikuljetuksista. Kun merenkululla tarkoitetaan vesitse tapahtuvaa tavaroiden ja ihmisten kuljettamista, se edellyttää toimintakykyistä kauppalaivastoa.²²²

Suomessa koettiin 1800-luvun jälkipuoliskolla voimakas taloudellinen nousu. Se näkyi maan ulkomaankaupassa sekä tuonnin että viennin moninkertaistumisena, ja se puolestaan heijastui merikuljetusten kysyntään. Rahtilaivojen koot ja niiden määrät kasvoivat huolimatta talouden suhdanteiden ajoittaisista heilahteluista ja taantumajaksojen pituudesta. Ulkomaankaupassa alkoi 1890-luvulla uusi voimakas nousu sahateollisuuden korkeasuhdanteen vuoksi, ja laivarahteja lisäsi etenkin raakapuun ja propisien viennin nopea kasvu. Euroopassa että Pohjois-Amerikassa rahtien hinnat kuitenkin laskivat. Yrjö Kaukiainen arvelee, että merikuljetusten tehostuminen saattoi vaikuttaa hintoihin, kun höyrylaivoja alettiin käyttää yhä enenevässä määrin rahtiliikenteessä. Toisaalta kysynnän ja tarjonnan välinen suhde vaikutti niihin, sillä laivoja oli enemmän kuin merikuljetusten tehokas hoitaminen vaati. Tuo kiristynyt hintakilpailu näkyi myös aluskannassa. Suuret valtamerikelpoiset höyrylaivat alkoivat syrjäyttää purjealuksia parhailta rahtimarkkinoilta. Purjelaivojen kuljetettavaksi jäivät etupäässä halvat massatavarat pitkillä valtamerireiteillä, joiden päätesatamien varustus oli heikko. Tuohon aikaan suurin osa Suomen kauppalaivastosta oli purjelaivoja, jotka kuljettivat pääasiassa ulkomaisia rahteja. Tuo kehitys vaikeutti suoraan Suomen merenkulkua, kuten Yrjö Kaukiainen toteaa.²²³

²²² Päivike 1981, 11.

²²³ Kaukiainen 2008, 274–276, 292–299 rahdeista ja reiteistä.

Suomen höyrylaivatonnisto oli kymmenes osa maan kauppalaivaston kokonaistonnistosta 1880-luvulla. Se oli pieni verrattuna muiden eurooppalaisten maiden tonnistoihin. Esimerkiksi Britanniassa, Ranskassa, Alankomaissa, Belgiassa, Espanjassa ja Saksassa höyrylaivatonniston määrä oli jo puolet maiden kokonaistonnistosta. Ennen ensimmäisen maailmasodan syttymistä höyrytonniston osuus maailman kauppalaivastosta oli jo 75 prosenttia. Suomessa höyrylaivoja oli edelleen vain kymmenesosa maamme koko tonnistosta. Hitaan muutoksen syitä pohtiessaan Kaukiainen toteaa, että olisi houkuttelevaa nähdä tämä kehitys pelkästään kansainvälisen kehityksen ja teknisen vallankumouksen seurauksena. Hän muistuttaa myös siitä, että Suomen taloudessa tapahtui samaan aikaan merkittäviä rakennemuutoksia eikä varustelun hitaus ja jälkeenjääneisyys johtunut pelkästään kansainvälisen toimintaympäristön muutoksesta. Suomen talouden rakennemuutos saattoi hänen mukaansa johtaa siihen, että merenkulun kiinnostavuus sijoituskohteena väheni siinä määrin, että Suomi menetti lyhyessä ajassa asemansa aktiivisena merenkulkumaana.²²⁴

Samaan aikaan suomalaisen laivanvarustuksen alueellinen jakauma muuttui. Pohjanmaalla varustajat luopuivat ennen niin suurista purjelaiva tonnistoistaan sellaisella nopeudella, että jäljellä oli vain kolme valtameripurjehtijaa ennen ensimmäistä maailmansotaa.²²⁵ Muualla Suomessa ei tällaista romahdusta tapahtunut. Keskikokoiset purjelaivat, jotka olivat olleet tyypillisiä Itämeren, Pohjanmeren ja Välimeren reiteillä, vähenivät nopeasti. Kaukiainen toteaa, että tonniston kehitys johti vahvaan polarisoitumiseen. Suomalaisia laivanvarustajia kiinnostivat yhtäältä pienet rannikkokalukset ja toisaalta kaikkein suurimmat valtameripurjehtijat. Esimerkiksi Ahvenanmaalla purjetonnisto kasvoi sekä kotimaasta että ulkomailta ostettujen *second hand*-laivojen ansiosta ja keskittyi Maarianhaminaan ja Vårdöhön. Niitä ostettiin myös Raumalle, Uuteenkaupunkiin, Turkuun ja Helsinkiin. Näin purjelaivavarustamot keskittyivät muutamalle harvalle paikkakunnalle. Kaukiainen arvelee, että keskittämisessä ei kuitenkaan ollut kyse kasvukierteestä, vaan ennemminkin pudotuspelistä.²²⁶

Höyrylaivoja hankkineet varustamot puolestaan asettuivat etupäässä Helsinkiin, mutta myös Turkuun ja Vaasaan. Kaukiainen toteaa, että höyrylaivan hankinta ja varustaminen vaati huomattavia pääomia, joita jouduttiin haalimaan kaupunkeja laajemmilta alueilta. Yhtiön pääkonttorin sijoittaminen maakunnan tai valtakunnan keskukseen oli siksi tarpeellista. Helsinki ja Turku olivat myös kehittyneet Suomen suurimmiksi matkustajasatamiksi ja säännöllinen linjaliikenne hakeutui niihin. Suuren ja menestyvän yrityksen oli huomattavasti helpompi löytää rahoittajia, kuin pienen.

²²⁴ Kaukiainen 2008, 280–281.

²²⁵ Kaukiainen 1991, 330–335, appendix 1: Sailing Vessels by Size-Class, 1865; Kaukiainen 2008, 287–288, 336. Varustamotoiminnan eriytyminen kauppahuoneista ja osakeyhtiöiden perustaminen.

²²⁶ Kaukiainen 2008, 287–289.

Kaukiaisen mukaan höyrytonniston keskittyminen oli periaatteessa seurausta kasvu-kierteestä, josta on esimerkkejä myös suurteollisuudessa.²²⁷

Höyrylaivat vaikuttivat merenkulun rahtimarkkinoihin myös siten, että ne ajoivat säännölliseen aikataulun mukaan *linjaliikenteessä*. Tämä kuljetusmuoto tuli vähitellen käyttöön myös rahtitavaran kuljetuksessa valtamerireiteillä jo aikaisemmin toimineiden matkustajaliikenteen linjojen ohella. Linjaliikenne erosi *hakurahtiliikenteestä* lisäksi siinä, että sen kuljetuskorvaus perustui laivayhtiön etukäteen julkaisemaan taffiin. Kaukiaisen mukaan useat valtiot tukivat linjaliikennettä sen korkeiden pääomakustannusten vuoksi. Suomessa tällaista tukea olivat esimerkiksi postin kuljetuksesta laivayhtiölle maksetut korvaukset. Laivayhtiöt pyrkivät myös estämään hintakilpailua sopimalla yhteisesti hinnoista ja markkinaosuuksista. Kansainväliset linjakonferenssit pystyivät rajoittamaan vapaata kilpailua ja estämään uusien toimien tuloa liikennealueilleen. Niiden päätökset vaikuttivat myös suomalaisiin höyrylaivavarustamoihin, jotka lähtivät kansainvälisille markkinoille suhteellisen myöhään. Vapaa kilpailu kuritti muutenkin suomalaisia laivayhtiöitä. Ne eivät tahtoneet pysyä mukana edes suomalaisten vientituotteiden rahtaustarjouksissa, vaikka näiden rahtausten määrä oli huomattavasti lisääntynyt. Tähän oli osittain syynä se, että kotimaisten alusten monopoliaseman oli menettänyt merkitystään. Myös sahatavaran ja raakapuun rahtauksessa käytetyt Free On Board eli FOB-ehdot lisäsivät paineita. Niiden mukaan ostaja maksoi rahdin ja vakuutuksen. Vastuu siirtyi myyjältä ostajalle samalla, kun tavara nousi laivan partaan yli kannelle ja lastiruumaan. Ulkomainen ostaja myös päätti, mikä lippu rahtia kuljettavassa laivassa liehui.²²⁸

Suomen merenkulku taantui myös kansantalouteen verrattuna. Suomen bruttokansantuote oli kolminkertaistunut 1800-luvun jälkipuolen ja 1900-luvun ensimmäisen kymmenluvun aikana. Merenkulun tunnusluvut, kuten bruttotulot ja kuljetussuoritteet, pysyivät kuitenkin vaatimattomina. Kun rahtien hinnat laskivat, ulkomaankaupan kuljetukset halpenivat ja nostivat tuontitavaroiden hintaa vain 10 prosenttia. Suomesta vietävien tavaroiden kilpailukyky parani tuotteiden rahtikustannusten alentumisen, mikä vaikutti ulkomaankaupan vaihtosuhteeseen. Viennin kasvulla voitiin rahoittaa huomattavasti nopeampi tuonnin kasvu.²²⁹

Ensimmäisen maailmansodan syttyminen katkaisi Suomen meri- ja kauppamatien länteen lukuun ottamatta Ruotsia. Kuljetukset Venäjällekin tapahtuivat pääasiassa rautateitse. Suomi oli Venäjän osana virallisesti sodassa Saksaa vastaan. Kun Saksan laivasto hallitsi Itämeren ja Tanskan salmia, Suomen meriliikenne väheni ja loppui kokonaan sahatavaran viennin loppuessa. Suurin osa kauppalaivoista ”*makasi*” satamissa. Itäisellä Suomenlahdella rannikkoliikenne vilkastui joksikin aikaa, kun poltto-

²²⁷ Kaukiainen 2008, 288–289.

²²⁸ Kaukiainen 2008, 276–278, 321; ensimmäinen kansainvälinen ”linjakonferenssi” järjestettiin vuonna 1875. Lastaussopimuksista, ks. myös Tuominen 1981, 44.

²²⁹ Kaukiainen 2008, 345.

puiden kysyntä siellä kasvoi kivihiilen tuonnin loppuessa.²³⁰ Sodan syttyessä enemmistö suomalaisista purjelaivavoista oli Itämeren ulkopuolella ja ne pystyivät jatkaamaan valtamerireiteillä ja hyötymään sodan vuoksi kallistuneista rahdeista. Niiden kannattavuutta lisäsi se, etteivät ne kärsineet polttoainepulasta eivätkä hiilen korkeista hinnoista. Sen sijaan Itämeren ulkopuolella olleiden suomalaisten höyrylaivojen tilanne oli heikompi. Britannian amiraliteetti takavarikoi niitä sotilaallisiin tarkoituksiin, ja Venäjä takavarikoi laivoja Itämerellä. Näin etenkin Suomen Höyrylaivaosakeyhtiö menetti useita aluksia. Ensimmäisessä maailmansodassa tuhoutui 17 suomalaista höyrylaivaa, ja Suomi menetti kaiken kaikkiaan noin puolet kauppalaivastostaan.²³¹

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Suomen ulkomaankauppa Länsi- ja Keski-Euroopan maiden kanssa kasvoi nopeasti ja korvasi lähes täysin Venäjän vallankumouksen ja Suomen itsenäistymisen jälkeen loppuneen Venäjän kaupan. On arvioitu, että sodan jälkeen suomalaisista vientituotteista 95 prosenttia tarvitsi laivatilaa, kun ennen sotaa niistä noin 70 prosenttia kuljetettiin meritse. Kansainvälinen kauppa sen sijaan kasvoi hitaasti kiristyneiden tullien vuoksi ja monien maiden pyrkiessä suojelemaan omaa tuotantoaan.²³²

Maailmansotien välinen aika

Sodan päätyttyä maailmalla oli pulaa laivoista, mutta jälleenrakennus oli nopeaa ja sen seurauksena tonniston tarjonta ylitti kysynnän jo 1920-luvun alussa. Suomessa laivanrakennusteollisuuden kapasiteetti oli melko vaatimatonta ja sopivaa valtamerikalustoa oli hankittava ulkomailta. Varustamojen hankintamahdollisuuksiin vaikuttivat myös I maailmasodan jälkeinen rahatilanne ja markan arvon heikkous.²³³ Laivojen ylitarjontaa lietsoivat monien valtioiden merenkululle ja laivanrakennusteollisuudelle maksamat tuet. Laivat olivat aikaisempia suurempia ja uutta tekniikkaa, polttoöljyllä toimivia moottorialuksia, alettiin käyttää edullisempien polttoainekustannuksien vuoksi pitkillä Atlantin linjoilla. Merikuljetusten kysyntä väheni vuonna 1929 tapahtuneen Wall Streetin pörssiromahduksen jälkeen. Kansainvälinen merenkulkukonferenssi ryhtyi suunnittelemaan liikatuotannon poistamista liikenteestä. Monissa maissa suunniteltiin romutusohjelmia, joiden tehoa ei kuitenkaan ehditty selvittää, sillä rahdit alkoivat nousta 1930-luvun puolivälissä.²³⁴ Suomen kauppalaivasto kasvoi maailmansotien välisenä aikana huomattavan nopeasti. Se jäi kuitenkin vain yhteen prosenttiin

²³⁰ Kaukiainen 2008, 354; laiva ”makaa”, kun se odottaa esimerkiksi lastauspaikalle pääsyä.

²³¹ Kaukiainen 2008, 355–358.

²³² Kaukiainen 2008, 358–359; Suviranta 1958, 77.

²³³ Kaukiainen 2008, 363–364.

²³⁴ Kaukiainen 2008, 359–360. Suomeen hankittiin vuonna 1932 ennätysmäärä ulkomailta rakennettuja laivoja ja hankinnat jatkuivat vuosina 1935–1939; samaan aikaan Suomessa rakennettiin muutamia moderneja rahtilaivoja, ks. sama 2008, 364–367.

maailman kauppatonnistosta. Suomen kauppalaivasto oli huomattavasti pienempi kuin muiden Pohjoismaiden laivastot. Kaukiainen toteaa, että omalla osuudellaan se kuitenkin kykeni tuottamaan kuljetuspalveluita. Niistä saadut tulot kasvoivat merkittävästi kolminkertaistuneen lastauskapasiteetin ja lisääntyneiden lastien vuoksi. Samalla myös ulkomaankaupan kuljetusten kotimaisuusaste muuttui. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen suomalaisilla laivoilla kuljetettiin vajaat 30 prosenttia sekä viennistä että tuonnista, mutta 1920-luvun lopulla niiden osuus nousi 40 prosenttiin. Siinä linjaliikenteen tuontikuljetuksilla oli suuri merkitys. Lisäksi suomalaisten laivojen *cross trade* -rahdit eli ulkomaisten väliset rahtien kuljetukset lisääntyivät ja olivat 1930-luvun lopulla 30 prosenttia kuljetuksista.²³⁵

Bruttokansantuotteessa, joka kasvoi Suomen itsenäistymisen jälkeen nopeasti, merenkulun lisääntyminen merkitsi toimialan osuuden kaksinkertaistumista. Vaikka kahden prosentin osuus bruttokansantuotteessa tuntuukin vaatimattomalta, alalla oli merkitystä työllistäjänä ja tulojen tuottajana. Sen välilliset ja kerrannaisvaikutukset, kuten entistä tehokkaammat ja edullisemmat kuljetukset olivat tärkeitä ulkomaankaupan ja kansantalouden vuoksi. Kaukiainen pitää suomalaisen merenkulun tärkeimpänä kilpailuetuna matalaa kustannus- ja palkkatasoa, jota täydensi saatavilla oleva, halpa, höyry- ja purjelaivoista koostuva *second hand* -tonnisto.²³⁶

Maailmansotien välisenä aikana merenkulun yritysraakenne pysyi ennallaan. Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö oli edelleen suurin varustamo. Sen rinnalle nousi kuitenkin hakurahtiliikennettä harjoittaneita varustamoja, kuten Zachariassen, Thordén, Wihuri ja Nordström, jotka perustivat edelleen laivoillensa yhden laivan yhtiöitä. Tällä menetelmällä voitot ja tappiot, kuten haaksirikot ja laivojen yhteentörmäykset, rasittivat vain kyseisen aluksen yhtiötä. Linjaliikenteessä Suomen ja Etelä-Amerikan Linja merkitsi uudenlaista yhteistoiminnan muotoa, sillä sen aluskanta muodostui osakkaana olevien yhtiöiden *aikarahdatuista*²³⁷ laivoista. Näin se oli monessa mielessä verrattavissa itsenäiseen varustamoon. Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä noudatetut purjehdussopimukset olivat eräänlaisia kartelleja, joissa osapuolet Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, Svea- ja Bore- varustamot vastasivat omien laivojensa liikenteestä ja taloudesta.²³⁸

Hiiltä polttoaineena käyttäneet höyrylaivat olivat edelleen käyttökelpoisia hakurahtimarkkinoilla, ja varsinkin Suomen kaltaisissa halpakustannusmaissa niillä liikennöinti kannatti edelleen. Monet korkeakustannusmaat ulosliputtivat vanhempaa

²³⁵ Kaukiainen 2008, 404–408; Suomen merenkulussa tapahtui rakennemuutos 1920- ja 1930-luvulla, ks. Bergholm 1996, 24.

²³⁶ Kaukiainen 2008, 359–363, 373, 405, 408.

²³⁷ Aikarahtauksella tarkoitetaan aluksen vuokraamista tietyksi ajaksi. Siinä rahtaaaja vastaa aluksen kaupallisesta operoinnista ja matkakustannuksista; Sohlmans Sjölexikon, 1955, 112, Certepartie, tidsbefraktning; Eklund 1978, 204: ”time chartering”.

²³⁸ Kaukiainen 2008, 399.

tonnistoaan näihin maihin. Suomeenkin tuli kymmeniä ulkomaalaisten, etenkin ruotsalaisten, norjalaisten ja brittien omistamia aluksia, jotka käyttivät Suomen lippua, ja ruotsalainen Gustaf B. Thordén siirsi jopa koko varustamonsa Suomeen. Kaukiainen arvelee, että näillä keinoilla alan kasvu olisi voinut hyvin jatkua, mutta vuonna 1939 alkanut toinen maailmansota muutti lähes kaiken.²³⁹

Toinen maailmansota ja sen jälkeinen aika

Toisen maailmasodan aikana (1939–1945) Suomi joutui kahteen otteeseen sotatoimien kohteeksi. Sodan alkuvaiheessa puolueettoman Suomen kauppalaivat pystyivät lähes normaalisti liikennöimään kiertämällä Pohjanmeren Ruotsin ja Norjan aluevesien kautta. Kun Neuvostoliitto hyökkäsi Suomea vastaan ja julisti Suomen rannikot saartoon, meriliikenne siirrettiin Turkuun ja muihin länsirannikon satamiin. Suomen Laivaston alukset suojasivat ja saattoivat kauppalaivoja Ahvenanmaan pohjoispuolitse Ruotsin aluevesille. Sitä kautta ne pystyivät kulkemaan kauemmaksi, kunnes Saksa miehitti Tanskan ja Norjan katkaisten yhteydet Itämereltä länteen. Tämän jälkeen, vuosina 1940–1941, Suomen ulkomaankaupan kuljetukset tapahtuivat Petsamosta, Liinahamarin sataman kautta jatkosodan syttymiseen asti. Tuolloin Englanti julisti Liinahamarin sataman saartoon ja takavarikoi omissa satamissaan parikymmentä suomalaista laivaa. Myös Yhdysvaltojen satamissa takavarikoitiin 17 suomalaista laivaa Japanin hyökättyä Pearl Harbouriin joulukuussa 1941.²⁴⁰

Jatkosodan alkaessa Itämeren puolella otettiin käyttöön maan läntiset satamat, joista kauppalaivat ajoivat saattueissa Ahvenanmaan pohjoispuolitse tai Selkämeren yli Ruotsin puolelle, koska Hangon alue oli Neuvostoliiton hallussa. Kun Neuvostoliitto luopui Hangosta joulukuussa 1941, Helsingin satamaa voitiin taas käyttää. Saksalaisten kiristäessä Leningradin saartoa, meriliikenne Suomesta voitiin hoitaa lähes normaalisti länteen ja etelään. Kun Leningradin motti alkoi purkautua kesällä 1944, alettiin kauppalaivoja saattaa jälleen Ruotsin puolelle. Suomen merenkulku suuntautui jatkosodan vuosina Ruotsiin ja Ruotsin rannikkoa pitkin Saksaan, sieltä Kielin kanavan kautta Saksan hallussa olleisiin Englannin kanaalin satamiin. Suomalaisilla laivoilla kuljetettiin myös Ruotsista Pohjois-Saksaan rautamalmia. Suomen solmittua syyskuussa 1944 erillisrauhan, Saksasta tuli hetkessä vihollisvaltio. Saksan satamissa takavarikoitiin 35 suomalaista laivaa ja niiden miehistöt internoitiin.²⁴¹

Toisen maailmansodan aikana Suomen kauppalaivasto väheni 45 prosenttia vuoden 1939 aluskannasta. Kun sota syttyi, lähes kaikki mukavuuslippualukset siirrettiin turvallisempiin maihin, mikä vähensi aluskantaa viidenneksellä. Suunnilleen yhtä pal-

²³⁹ Kaukiainen 2008, 388, 360; vuosina 1935–1939 Suomessa oli noin 50 ulkomaista alusta; Bergholm 1996, 24.

²⁴⁰ Kaukiainen 2008, 410–411; jatkosota syttyi 25.6.1941.

²⁴¹ Kaukiainen 2008, 411.

jon menetettiin aluksia miinoituksissa, liittoutuneiden takavarikoinneissa, saattuetehävissä, säiden tai karilleajojen seurauksena, sillä majakat eivät toimineet sodan aikana. Tämän jälkeen Suomen sotia edeltäneestä kauppalaivastosta oli jäljellä vain kaksi viidesosaa eli noin 270.000 bruttorekisteritonna.²⁴²

Toisen maailmansodan jälkeinen aika oli useimmissa läntisissä teollisuusmaissa taloudellisen kasvun ja vaurastumisen aikaa. Suomen bruttokansantuote kolminkertaistui 1940-luvun lopulta 1970-luvun alkuun. Ulkomaan kauppa lisääntyi nopeammin kuin kokonaistuotanto, ja merikuljetusten kysyntä kasvoi jatkuvasti. Sodan jälkeen kauppa Neuvostoliiton ja Ruotsin kanssa vilkastui siinä määrin, että kauppa Iso-Britannian kanssa menetti johtoasemansa. Suomen merikuljetukset alkoivat keskittyä Itämeren piiriin, mikä merkitsi myös sitä, että samat tavaramäärät voitiin kuljettaa aikaisempaa pienemmällä tonnistolla. Myös Välimeren ja Pohjois-Amerikan ja muiden merkitys nousi hetkeksi 1950-luvulla korkeammaksi kuin ennen sotia, mutta oli myöhemminkin vielä merkityksellinen. Kaukoliikenteen osuus bruttorahdeista kasvoi sotien jälkeen.²⁴³

Samaan aikaan ulkomaan kaupan rakenteessa tapahtui laivatilan kysyntään vaikuttaneita muutoksia. Viennin jalostusaste nousi ja paljon laivatilaa vaatineiden halpojen metsätuotteiden, kuten raakapuun, propsien ja sahatavaran vienti laski, joten laivatilan tarve kasvoi hitaammin kuin viennin arvo. Tuonnin puolella taas raakaöljyn määrä kasvoi nopeasti, jopa siinä määrin, että 1960-luvulla tuonnin määrä nousi suuremmaksi kuin viennin.²⁴⁴

Toisen maailmansodan päätyttyä linjaliikenne suuntautui jälleen Pohjanmerelle. Jo vuonna 1945 avattiin Suomen Etelä-Amerikan Linja, ja liikenteeseen tuli uusia yrittäjiä, kuten Merivienti Oy ja sen tytäryhtiö Finnlines. Linjat suuntautuivat Kaukoitään, Australiaan, USA:n itärannikolle, Välimerelle ja Itämerelle sekä Länsi-Afrikkaan ja Tyynelle merelle.²⁴⁵ Toisen maailmansodan jälkeen hankitut kauppalaivat olivat suurempia kuin ennen sotia käytössä olleet laivat. Keskikoko oli 1940-luvun lopulla 3000 bruttotonna eli noin 4.800 dw-tonnia. Säiliöalukset olivat suurimpia ja niiden keskikoko oli 1950-luvun alussa vajaat 20.000 dw-tonnia. Myös massatavaroita rahdanneet kuivarautialukset olivat suuria ja teknisesti moderneja.²⁴⁶

Suomessa sodan aiheuttamien tonnistomenetysten korvaaminen oli aluksia hidasta sekä pääomien puutteen että sotakorvaustuotannon vuoksi. Ne sitoivat telakoiden kapasiteetin, ja siksi kauppalaivastoa voitiin kartuttaa vain ulkomalta hankituilla käytetyillä laivoilla. Vaikka sotia edeltävälle tasolle tonnistoissa päästiin vuoteen 1953 mennessä, aluskanta ei uudistunut. Tyypillinen suomalainen kauppalaiva oli yhä en-

²⁴² Kaukiainen 2008, 411–412; bruttorekisteritonna ilmaisee laivan koko tilavuutta.

²⁴³ Kaukiainen 2008, 441–443.

²⁴⁴ Kaukiainen 2008, 412–414, 44.

²⁴⁵ Kaukiainen 2008, 411.

²⁴⁶ Kaukiainen 2008, 416–417.

nen ensimmäistä maailmansotaa rakennettu kivihiltä polttava höyrylaiva. Laiva pulaa pyrittiin helpottamaan rakentamalla pienehköjä puualuksia, joiden käyttö kuitenkin hiipui 1950-luvun alussa. Suomen kauppalaivasto kasvoi nopeasti. Tonniston uusiutuminen alkoi kuitenkin vähitellen, kun 1950-luvun jälkipuolella alettiin hankkia vanhojen höyrylaivojen asemesta keski-ikäisiä moottorilaivoja. Kaukiainen arvelee, että tätä muutosta nopeutti vuonna 1948 säädetty uusi asetus merimiesten majoitustiloista ja polttoöljyn halpeneminen. Suomessa rakennettiin uusia aluksia, kun telakoiden kapasiteetti ja tekninen taso oli kehittynyt sotakorvaustoimitusten aikana. Suomen valtio tuki merenkulkua ylimääräisin verohelpotuksin. Yritykset saivat tehdä tuloksestaan normaalia suurempia verovapaita poistoja, jolloin pääomaa vapautui uudisrakennuksiin. Myöhemmin sitä tuettiin vielä valtion takauksin ja kotimaassa rakennetulle jäävahvistetulle tonnistolle myönnettiin erityistukea. Toisen maailmansodan jälkeen kehitettiin massatavaroiden kuljetukseen entistä suurempia irtolastialuksia. Niissä oli suuret, mekaanisesti avautuvat ruumanluukut, ja useimmiten konehuoneet ja asunnot sijaitsivat laivan perällä samoin kuin uusissa säiliöaluksissa. Linjaliikenteen kappaletavaralasteja kuljettavien laivojen tilalle tulivat kontti- ja ro-ro-alukset.²⁴⁷

Laivayhtiöille sotien jälkeiset vuosikymmenet olivat hyvää aikaa, vaikka rahtitaso saattoi heilahdella pääasiassa äkillisten nousukausien vuoksi. rahtien kehitys oli kuitenkin pitkään tasaista ja yllätyksetöntä. Kustannuspaineita syntyi pääasiassa merimiesten palkkojen noususta ja samalla tapahtuneesta työaikojen lyhenemisestä. Välilliset työkustannukset nousivat, kun sosiaaliturva parani ja laivojen työturvallisuutta ja majoitustasoa koskevat vaatimukset tiukkenivat. Tämän seurauksena korkeakustannusmaiden ja halpakustannusmaiden välinen ero kasvoi merkittävästi. Kilpailu rahtimarkkinoilla ei ollut vielä vapaata, sillä suuret teollisuusmaat pystyivät eri tavoin suosimaan omia kauppalaivastojaan, varsinkin säännöllisessä linjaliikenteessä. Tätä vahvisti myös tonniston korkea tekninen taso, joka oli kilpailuetu niin kauan kuin merikuljetusten tasainen ja nopea kasvu jatkui. Lieveilmionä oli laivojen liputtaminen halpakustannusmaihin, kuten Panamaan ja Liberiaan. Tätä hillitsivät monissa valtioissa laivanrakennukselle annetut tuet ja varustamoille myönnetty verohelpotukset. Niiden avulla tonnistoja pystyttiin modernisoimaan, mutta vilkkaasta uudisrakentamisesta seurasi edullisen *second hand* -tonniston kasvu, mitä käytettiin halpakustannusmaissa hyväksi. Rahtitonnisto kasvoi nopeammin kuin kuljetusten kysyntä ja tämä kehitys vei alan väistämättä syvään kriisiin.²⁴⁸

Suurimmat varustamot keskittyivät Helsinkiin, missä toimi myös kaksi merkittävää hoitovarustamo, Finnlines ja Henry Nielsen, joiden hoitoon useat muilla paikkakunnilla toimivat laivanomistajat, esimerkiksi Enso-Gutzeit, Palkki ja Rautaruukki, olivat sijoittaneet alustensa rahtauksen ja muut käytännön liiketoimet. Toinen kaup-

²⁴⁷ Kaukiainen 2008, 420–424, 426, 428.

²⁴⁸ Kaukiainen 2008, 418–420.

palaivaston kasvukeskus oli Maarianhamina Ahvenanmaalla. Merenkulun piiriin tuli myös uusia yrittäjiä ja pääomaa suurista suomalaisista teollisuusyrityksistä. Niitä olivat metsäteollisuusyhtiöt Enso-Gutzeit, Yhtyneet Paperitehtaat, Oulu Oy ja Thomesto, vuoriteollisuusyhtiöt Outokumpu ja Rautaruukki, kotimarkkinoilla teollisuusyhtiöt Amer-Tupakka sekä Vaasan Höyrymylly sekä rakennusyrietykset Palkkiyhtymä ja Rakennustoimisto Jussi Ketola. Uusi yrittäjä oli myös valtion öljy-yhtiö Neste, jolla oli jo 1940-luvulla säiliöaluksia, mutta vuosikymmeniä myöhemmin myös kuivarahti- ja roro-aluksia. Kaukiaisien mukaan laivanvarustuksesta oli tullut houkutteleva sijoituskohde, ja se selittää osaltaan myös kauppalaivaston nopeaa kasvua, jonkalainen hänen mukaansa olisi tuskin ollut mahdollista perinteisten merenkulkupiirien resursseilla.²⁴⁹

Merenkulkijat

Työvoimakysymyksiä

Merenkulussa 1800-luvun lopulla tapahtunut kehitys vaikuttaa myös laivassa työskentelevien työoloihin ja elämään. Ainoastaan rannikkopurjehtijoissa eletään kuten ennenkin. Suomalaisten kauppalaivojen lukumäärän väheneminen alusten koon ja kantavuuden kasvaessa vaikuttaa myös niissä tarvittavan työvoiman määrään.²⁵⁰ Työvoiman kysynnän väheneminen näkyy etenkin merikapteenin tutkinnon suorittaneiden keskuudessa. Valtameriliikenteessä olevan laivan päällikön ja muun päällystön pätevyysvaatimukset ovat tiukemmat kuin rannikkoliikenteessä olevan laivan. Aluskannan vähenemisen vaikutus kohdistuu suoraan heihin. Merikapteeneita koulutetaan käytännössä liikaa ja ylitarjonta vaikuttaa myös heidän palkkaukseensa. Monet purjelaivavarustamot pienentävät päällikön palkkaukseen kuulunutta osuutta rahdin tuotosta, ja höyrylaivosakeyhtiöt siirtyvät palkkauksessa kiinteään kuukausipalkkaan. Myös perämiesten palkat laskevat, mutta heidän työllisyysstilanteensa on toisaalta hieman parempi kuin kapteenien. Suurissa purje- ja höyrylaivoissa tarvitaan vähintään kaksi perämiestä. Höyrylaivoilla tarvitaan myös saman verran konepäällystää kuin muutakin päällystää.²⁵¹

Suuriin purjelaivoihin palkataan entistä vähemmän myös tavallisia merimiehiä. Kaukiaisien arvion miehistöön kuuluvien tarve nettorekisteritonnina kohden olisi niissä ollut 20 prosenttia alhaisempi 1800-luvun lopulla kuin 1870-luvulla²⁵². Purjelaivoihin verrattuna höyrylaivojen lastauskapasiteetti on suhteessa pienempi, mutta nettorekis-

²⁴⁹ Kaukiainen 2008, 424–425.

²⁵⁰ Kantavuus on laivan lastin, polttoaineen, varastotavaroiden ja henkilöiden suurin sallittu yhteinen paino eli kuljetuskyky painotonneina ilmaistuna (tons dead weight, lyhenne tdw tai dwt). Päivike 1981, 26.

²⁵¹ Kaukiainen 2008, 338–339.

²⁵² *Nettorekisteritoni*, ilmaisee laivan lastitilojen tilavuutta.

teritonna kohden niissä tarvitaan kuitenkin enemmän miehistöä. Tämä selittyy osittain konehuoneen ja suurten polttoainevarastojen vaatimalla tilalla. Työvoiman tarvetta lisää myös se, että työ on fyysistä ja tapahtuu käsivoimin. Kaukiainen arvelee höyry- ja purjelaivojen miehistötarpeen olevan käytännössä suunnilleen samaa luokkaa, kun niitä verrataan laivan rungon kokonaistilavuuteen. Hiiliruumassa ja konehuoneessa työskentelee vuonna 1913 noin 40 prosenttia konealuksen väestä, ja 10 prosenttia kaikista merimiehistä. Konemiehistön lisäksi matkustajalaivoissa on toinenkin uusi ammattiryhmä, ravintolan henkilökunta, johon kuuluvat ovat pääasiassa naisia. Ensimmäisen maailmansodan edellä suomalaisissa valtamerilainoissa on noin 5300 työntekijää, ja rannikkoliikenteessä lähes 3000 työntekijää.²⁵³

Ammatillinen järjestäytyminen

Viime vuosisadan alussa merityötä tekevien ammatillinen järjestäytyminen on vähäisempää kuin teollisuudessa työskentelevien. Suomen Ammattijärjestöön kuulunut Suomen Merimiesten ja Lämmittäjien Unioni perustetaan vasta vuonna 1919.²⁵⁴ Siihen liittyneitä on kuitenkin vähän, eivätkä työnantajat juuri ole halukkaita neuvottelemaan sen kanssa. Sen jäsenmäärä kasvaa 1920-luvun loppupuolella, ja jo vuonna 1927 se saa lakolla uhkaamalla aikaan merenkulkualan ensimmäisen työehtosopimuksen. Sen ansiosta alan palkat eivät kuitenkaan nouse eikä sopimusta jatketa sopimuskauden päätyttyä vuonna 1931. Syynä on Unionin joutuminen kommunistien haltuun ja sen lakkauttaminen kommunistilakien perusteella jo ennen sopimuksen päättymistä. Suomen Merimiesten ja Lämmittäjien Unionin lakkauttamisen jälkeen sosialidemokraatit ja sosialistit perustavat pian uuden samannimisen liiton.²⁵⁵ Vuonna 1935 se ottaa käyttöön nimen Suomen Merimies-Unioni. Laivanvarustajat eivät halua neuvotella myöskään tämän sosiaalidemokraattisen seuraajan kanssa. Heitä painostetaan muiden muassa julistamalla ulkomaanliikennettä koskeva lakko, mutta siinä epäonnistutaan. Konemiehistössä työskentelevien järjestäytyminen alkaa jossakin määrin jo vuonna 1916, kun Helsingin merimiesten ja lämmittäjien yhdistys perustetaan ja hyväksytään hieman myöhemmin Kuljetustyöväenliittoon ammattiosastona.²⁵⁶

Käänteinen käännös tapahtuu 1930-luvun loppupuolella. Siihen vaikuttaa sekä merenkulun nousukausi että pohjoismaisen suuntauksen vahvistuminen Suomen lainsäädännössä. Näistä seuraa, että vuosina 1938–1939 Suomessa vahvistetaan uusi kauppalainojen ruokajärjestys ja merimiesten vuosilomalaki, joka takaa merimiehelle yhdeksän palkallista vapaapäivää vuodessa. Sen sijaan Ruotsin mallin mukainen merenkulkualan työaikalaki jää talvisodan vuoksi vahvistamatta ja siksi lähes kaikilla Suo-

²⁵³ Kaukiainen 2008, 339–343.

²⁵⁴ Bergholm 1996, 14; ks. myös Bergholm 1988, 591, 602.

²⁵⁵ Bergholm 1996, 14, 21–23.

²⁵⁶ Bergholm 1996, 10, 14–15; ks. esim. Konepäällystöliiton historiasivusto.

men ulkomaan liikenteessä olevilla kauppalaivoilla on edelleen käytössä kaksivahtijärjestelmä, mikä tarkoittaa sitä, että neljän tunnin vahtivuoroa seurasi yhtä pitkä vapaavahti. Merivahdeissa merimiesten työaika on 12 tuntia vuorokaudessa, vaikka monilla muilla toimialoilla, kuten teollisuudessa, on ollut kahdeksan tunnin työaika jo vuodesta 1917. Merellä sunnuntaitkaan eivät ole vapaapäiviä, vaikka niiden aikana ei tehdä maalaus- tai kunnostustöitä.²⁵⁷

Laivapäällystön ja konemestarien valtakunnallinen järjestäytyminen alkoi jo suurlakon jälkeen, vuonna 1905–1906. Tosin ensimmäinen laivapäällykköyhdistys oli perustettu Turussa jo vuonna 1868, ja muita paikallisia laivapäällystöyhdistyksiä perustettiin 1870-luvulla, mutta niiden rooli oli erilainen. Ne käsittelevät pääasiassa meriturvallisuuden liittyviä kysymyksiä.²⁵⁸ Päällystöön kuuluvat konemestarit ovat oman ammattiliittonsa, Suomen Konepäällystö liiton jäseniä. Se on toiminut jo vuodesta 1906 lähtien ja on vuonna 1946 perustetun STK:n perustajajäsen.²⁵⁹

Pohjoismaiset esimerkit vaikuttavat myös laivanvarustajiin, sillä vuosina 1917–1932 toimineen Merenkulkuliiton seuraaja Suomen laivan varustajain yhdistys sopii Merimiesunionin kanssa ulkomaanliikenteen palkoista vuonna 1937. Kaukiaisen mukaan sopimus ei kuitenkaan nosta palkkoja niin paljon, että Suomen asema halpakustannusmaana kärsisi. Merenkulussa ammattiyhdistysliikkeen vaikutukset ovat sotien välisenä aikana huomattavasti vähäisemmät kuin monilla teollisuuden aloilla.²⁶⁰ Vähäistä vaikutusta selitetään merenkulkijoiden ammattikunnan liikkuvuudella, alan työpaikkojen pienuudella sekä merenkulkijoiden lukumäärän vähäisyydellä verrattuna teollisuustyötä tekeviin.

Kansainvälisiä sopimuksia ja poliittisia päätöksiä

Kaukiainen pitää itsestään selvänä, että linjaliikenteessä merityön luonne muuttuu vähitellen. Samalla suuren seikkailun illuusiot katoavat. Toisen maailmansodan jälkeen merimiesten elämä laivoilla muuttuu muutamassa vuosikymmenessä enemmän kuin parissa sadassa vuodessa. Kansainvälisen työjärjestön (ILO) merenkulkukonferenssi suosittelee jo vuonna 1936, että yli 2000 bruttotonnin laivoilla siirryttäisiin kolmeen vahtivuoroon eli kahdeksan tunnin työaikaan. Tätä suositusta noudatetaan muiden muassa Ruotsissa laaditussa merenkulun työaikalaissa. Sen perusteella kolmivahtijärjestelmä otetaan käyttöön kaikilla valtamerialuksilla ja laivojen konehuoneissa työskentelevien kohdalla myös Pohjanmerellä operoivilla laivoilla.²⁶¹ Suomessa asetetaan merityökomitea valmistelemaan asiaa, ja sen laatima esitys tuodaan eduskun-

²⁵⁷ Kaukiainen 2008, 400–401; myös Bergholm 1996, 12.

²⁵⁸ Kaukiainen 2008, 399; Nylund 2006, 12–13.

²⁵⁹ Ks. esim. Konepäällystöliiton verkkosivut.

²⁶⁰ Ks. Soukola 2007, 44–47.

²⁶¹ Ks. Rinman & Brodefors 1982.

taan syksyllä 1944, mutta se kaatuu erimielisyyksiin rannikkoliikenteen työajoista.²⁶² Suomen sisäpoliittinen ilmapiiri muuttuu sotien jälkeen. Kommunistipuolue on laillinen ja vahvistuneen vasemmistosuuntauksen myötä myös ammattiyhdistysliike voimistuu. Merimies–Unionin vaikutusvalta kasvaa myös siitä syystä, että se saa läpi ajamansa periaatteen, jonka mukaan yksinomaan sen jäseniä palkataan ulkomaanliikenteen laivoihin. Myös merenkulkualan järjestäytymisessä tapahtuu muutos. Merenkulkualan liitot laivapäällystöliittoa myöten liittyvät Suomen Ammattiliittojen Keskusliittoon (SAK) ja Luotsiliitto liittyy Merimies–Unioniin.²⁶³

Työaikakiistan ratkaisemiseksi maan hallitus antaa valtalain perusteella päätöksen keväällä 1945. Tuolla päätöksellä sisävesi- ja rannikkoliikenteessä työskentelevien säännölliseksi työajaksi tulee enimmillään kymmenen tuntia vuorokaudessa. Saman vuoden lopulla Merimies–Unioni ja Suomen Laivanvarustajain yhdistys sopivat työehtosopimuksissa, että kansimiesten säännöllinen työaika on kahdeksan tuntia vuorokaudessa yli 1300 bruttotonnin laivoilla. Näin siirrytään käytännössä kolmivahtijärjestelmään.²⁶⁴

Vuonna 1946 järjestettyyn ILO:n konferenssiin osallistunut Suomi hyväksyy siellä esitetyt uudet, merimiesten työaikaa, palkkoja, vuosilomia, aluksessa asumisen tasoa sekä miehistystä koskevat sopimukset. Suomessa säädösten valmistelu annetaan merityökomitealle, mutta työnantajien mielestä Seattlen konferenssin ehdotukset ovat niin radikaaleja, että niiden toteuttaminen vaarantaisi merenkulun kannattavuuden. Merimies–Unioni puolestaan asettuu uudistusten taakse ja on valmis myös työtaisteluun niiden puolesta. Vuonna 1947 eduskunta hyväksyy lakonuhan vuoksi uuden vuosilomalain, joka kaksinkertaistaa palkallisten lomapäivien määrän. Mutta kiista rannikko- ja sisävesiliikenteen työajoista johtaa jäänmurtajien lakkoon. Sen edessä hallitus joutuu taipumaan ja alentamaan säännöllistä työaikaa kahdeksaan tuntiin vuorokaudessa ja 56 tuntiin viikossa. Pitempää työaikaa voidaan enää vaatia vain ulkomaanliikenteessä olevilla alle 1300 bruttotonnin laivoille.²⁶⁵

Poliitikkojen pyöritellessä merityöaikalakia merenkulkijat pääsevät tavoitteeseen toista tietä. Kevättalvella solmitulla työehtosopimuksella aletaan soveltaa Ruotsissa voimaantullutta uutta merityölakia. Sen mukaan kahdeksan tunnin työaikaa ja kolmivahtijärjestelmää on sovellettava kaikilla vähintään 500 bruttotonnin laivoilla. Suomessa merityöaikalain säätäminen lykkääntyy vuoteen 1961 saakka, ja silloin siihen kirjataan vain jo toistakymmentä vuotta jatkunut käytäntö. Viikkotyöaika on tällä välin vähentynyt 48 tunnista 45 tuntiin.²⁶⁶

²⁶² Bergholm 1996, 34–35.

²⁶³ Soukola 2007, 58.

²⁶⁴ Kaukiainen 2008, 468–469.

²⁶⁵ Kaukiainen 2008, 470–471.

²⁶⁶ Kaukiainen 2008, 471; Soukola 2007, 83–118.

Laivoissa olevista miehistön majoitustiloista saadaan aikaan asetus jo vuoden 1948 lopussa. Kaikilla yli 1200 bruttotonnin aluksilla miehistö on majoitettava kahden miehen hytteihin, joissa pitää olla riittävä lämmitys, valaistus ja ilmanvaihto. Laivassa pitää olla myös erilliset peseytymis- ja ruokailutilat. Asetus koskee vain uusia laivoja, mutta myös vanhoihin aluksiin saatettiin vaatia sellaisia muutoksia, jotka ovat mahdollisia ja kohtuullisia toteuttaa. Kaukiainen toteaa, että Suomi ja Ruotsi alkavat ensimmäisinä toteuttaa Seattlen sopimusta. Aikaisemmin höyrylaivojen miehistötilat olivat jopa puisten purjelaivojen tasoa. Yhteen ja samaan laivan keulassa olevaan miehistöskanssiin voitiin majoittaa toistakymmentä miestä. Siellä he nukkuivat, söivät ja viettivät vapaa-aikansa. Käytettyinä ostetuissa höyrylaivoissa oli hyvin kirjava asu- mistaso. Parhaimmillaan niissä oli kaksi skanssia, toinen konemiehistölle ja toinen kansimiehistölle.²⁶⁷

Merimiesten palkatkin paranivat ja 1940-luvun lopulla olivat hieman parempia kuin Seattlen konferenssi suositti. Matruusien kuukausipalkka oli tuolloin 16 puntaa eli noin 9.000–10.000 markkaa. Tämän jälkeen suomalaisten merimiesten palkat kehittivät samaan tahtiin teollisuuden työntekijöiden palkkojen kanssa. Suomi oli matkalla halpakustannusmaasta korkeakustannusmaaksi. Vuonna 1951 annetaan uusi asetus alusten muonituksesta, ja se sisältää määräyksiä ruoka-aineiden säilytyksestä.²⁶⁸

Laivan työyhteisössä tapahtuu muutos

Purjelaivat ja höyrylaivat kuljettavat rahtejaan 1900-luvun alussa pitkälti samoilla reiteillä. Höyrylaivat poikkesivat purjelaivoista rakenteiltaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan, mutta myös niiden työyhteisöjen kokoonpano poikkesi purjelaivojen miehityksistä. Etnologi Timo Heimerdinger toteaa, että uuden konevoiman käyttö tuo mukanaan uusia työtehtäviä. Koneiden hoitaminen vaatii taitoja, joilla purjelaivoissa ei ollut merkitystä. Purjelaivalla työskentelee vain kansimiehistöä eli *jungmanneja*, *puolimatruseja*, *matruuseja*, *kirvesmiehiä* ja *purjeentekijöitä*, *stuertteja* tai *kokkeja* sekä alalle koulutautuneita *perämiehiä* ja laivan *päällikkö* eli kapteeni. Höyrylaivalla ja moottoroidulla laivalla on työssä laivan ajamista, navigoimista ja huoltamista varten palkatun kansipäällikön ja -miehistön lisäksi hiilen kuljettajia eli *trimmareita*, *lämmittäjiä*, *rasvareita* ja *konemestareita*.²⁶⁹

Heimerdingen toteaa konemiehistössä työskentelevien olevan ihmisiä, jotka eivät ole merimiehiä sanan suppeassa merkityksessä. He saivat herkästi laivan sosiaalisen järjestelmän liikkeelle. Hän korostaa erityisesti lämmittäjien ja trimmareiden yhteistyön merkitystä. Kun toinen toi hiilen kattilan eteen, toinen lapioi sen uuniin, missä tuli paloi ja kattilassa syntyi paine, mikä sai koneen toimimaan. Nämä työt ovat fyy-

²⁶⁷ Kaukiainen 2008, 471.

²⁶⁸ Asetus ruoanpidosta suomalaisissa kauppa-aluksissa nro 541/1951.

²⁶⁹ Ks. esim. TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14–15.

sisesti erittäin rasittavia. Heimerdingen kirjoittaa, että kokonaisuuden kannalta tärkeää on myös teknisesti koulutettujen konemestareiden työ koneiden toiminnan valvojina. Laivojen päälliköillä ei ole tähän kompetenssia, ja sen tiedostaminen vie aikaa. Tästä erosta huolimatta päällikkö on muodollisesti koko toiminnan tekninen johtaja. Tämä aiheuttaa ristiriitoja kansipäällystön ja konepäällystön välillä.²⁷⁰

Kapteenit aloittavat uransa purjelaivoissa jungmanneina ja etenevät siitä matruuseiksi. Kun käytännön kokemusta on riittävästi, he hakeutuivat päällystökoulutukseen ja purjehdittuaan päällystössä he hakeutuivat merikouluihin merikapteenikursseille. Niissä ei saa koneteknistä opetusta. Konemestarit sitä vastoin saavat koulutuksensa harjoittelemalla konepajoissa ja opiskelemalla teknisissä oppilaitoksissa. He huomauttavat käytännössä, kuinka vähän koneen toiminta kiinnostaa kapteeneita ja kuinka vähän he siitä tietävät. Heimerdingen toteaa, että tuon ristiriidan vuoksi laivan hierarkisen järjestelmän kehittäminen on tärkeää.²⁷¹ Suomessa tämä tapahtuu hitaasti määrittelemällä päällikön ja konepäällikön vastuut lainsäädännössä.

Jako kansimiehistöön ja konemiehistöön tuo esiin teknisen muutoksen ja käyttövoiman vaikutuksen laivoilla oleviin yhteisöihin. Purjelaivoilla yhteisöt ovat hierarkisia. Arvoasteikossa laivan päällikkö on ylinnä, hänestä seuraavia alaspäin arvojärjestyksessä ovat perämiehet, heidän jälkeensä työnjohtajat, purjeentekijä ja kirvesmies, mutta myös stuertti, emäntä tai kokki, jotka jäävät koulutuksensa perusteella miehistön ja päällystön väliin. Hierarkiassa seuraavana on miehistö, joka jakaantuu kokeneisuuden mukaan eri tehtäviin.²⁷² Sama hierarkia näkyy myös höyrylaivoilla, mutta käskyt kulkivat kahta väylää pitkin.

Höyry- ja moottorilaivoilla on edellä mainittuja tehtäviä hoitavien lisäksi konepäällikkö, konemestareita, työnjohtajana donkey-mies, rasvareita, lämmittäjiä ja hiilen kuljettajia sekä erikoisammattilaisia, kuten sähkömies, sorvari ja säiliölaivojen pumppumiehet. Teknisen muutoksen mukana tulee lisää ammattinimikkeitä. Esimerkiksi höyrylaivalla pursimies korvaa työnjohtotehtävissä purjeentekijän, mutta myöhemmin III perämies korvaa hänet monissa työnjohtotehtävissä.²⁷³ Kun koneet vaihtuvat diesel-moottoreihin vaihtuu myös polttoaine hiilestä polttoöljyksi. Silloin luovutaan hiilen kuljettajista ja rasvariin tehtävät siirtyvät IV konemestarille.²⁷⁴ Höyrylaivojen mukana päällystön ja miehistön väliin pudonneisiin liittyivät kokin lisäksi vielä radiosähköttäjät ja äärimmäisenä marginaalissa olivat talouspuolen messipalvelijat, joilla ei ollut merenkulkualan koulutuksen tuomaa asemaa.²⁷⁵

²⁷⁰ Heimerdingen 2005, 67–68; ks. Muiluvuori 2009, 57–59, 96.

²⁷¹ Heimerdingen 2005, 68–69.

²⁷² Weibust 1958, 23–28.

²⁷³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 30.

²⁷⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 35; työajan muutoksista TYKL/kys/19, vastaaja 19, 29; TYKL/kys/19, vastaaja 114, 1: ”polttoaineen vaihtaminen helpotti työtä”.

²⁷⁵ Weibust 1976, 454; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 30; TYKL/kys/19, vastaaja 10, 12.

Suuressa höyrylaivassa eri tehtävien hoitamiseen palkatut henkilöt sijoittuivat toiminnalliseen organisaatioon seuraavalla tavalla:

Päällikkö	kapteeni (merikapteenin tutkinto)
Kansihenkilökunta	I perämies (yliperämiehen tutkinto), nykyisin yliperämies II perämies, III perämies,
työnjohtajat	pursimies (puosu, poosu) kirvesmies (timpuri, timppa) tunkki (donkey, apuhöyrykattilan hoitaja)
miehistö	matruusi, kokenein kansimies puolimatruusi (puolikas) jungmanni (laivapoika, junkki, poika)
Konehenkilökunta	konepäällikkö (ylikonemestarin tutkinto) I konemestari (koneykkönen), ylikonemestari II konemestari (konekakkonen) III konemestari (konekolmonen)
työnjohtaja	donkeyman (tunkki, dunkki)
miehistö	lämmittäjä hiilen kuljettaja (trimmari, lemppari)
Taloushenkilökunta	stuertti (talousesimies, stuju, tuju, emäntä, trissa, rissa) kokki, talousapulaiset: tarjoilijat ja siivoajat (Salonki-Ville tarjoilee pääasiassa päällikölle, mutta myös päällystölle; Messi-Kalle (kalle, pölykalle) tarjoilee miehistömessissä)
Viestihenkilökunta	1–2 radiosähköttäjä (kipinä, viestiliikenteen hoitaminen ja seuraaminen)

Yrjö Kaukiainen on tarkastellut hierarkkisen tai militaristisen johtamistavan ajoittamista ja todennut sen mahdollisesti kehittyneen uuden ajan alkupuolella ja tulleen vähitellen käyttöön eri maiden kauppalaivastoissa. Paikallisten historiatietojen mukaan se tuli Suomeen hollantilaisten sekä saksalaisten laivapäälliköiden välityksellä 1700-luvun alkupuolella. 1800-luvun lopulta siitä on olemassa aikalaisten kertomuksia. Myös Mira Karjalaisen mukaan puolustusvoimat ja laivat ovat 2000-luvun hierarkkisimpia organisaatioita. Kirjoittaessaan Karjalainen viittaa 1940-luvulla suomalaisen säiliölaivan konehuoneessa työskennelleeseen merimieheen, joka totesi laivan olevan kuin vankila, ei vapautta mennä eikä tulla. Varsinkin tankkereissa vapaa-aikaa oli hyvin vähän, kun käynnit satamissa olivat lyhyitä.²⁷⁶

²⁷⁶ Kaukiainen 1992, 69–70; Sama 2004a, 17–18; Sama 2004b, 32–34; Karjalainen 2007, 147–153.

Laiva: arjen tilat ja paikat

Havaittu tila, koettu paikka

Käydessäni vuoden 2010 syksyllä Naantalissa telakalla ollessa laivassa, jota olin dokumentoinut sekä Välimerellä että Suomenlahdella muutama kuukautta aikaisemmin, havaitsin, että sen sisällä tunnelma oli muuttunut. Aistin sen monella tasolla. Kävellessäni eteenpäin ajatukseni liikkuivat samalla ajasta toiseen: nykyhetkestä menneisyyteen ja sieltä tulevaisuuteen. Havainnossani keskellä laivaa oleva baari, jonka olin kokenut tunnelmallisena ja läpikotaisin sosiaalisena, oli ankea, hämärä ja hiljainen. Aistimukseni nostivat pintaan suorastaan nostalgisia muistoja ja menetyksen tunteen. Tunnistin tilan samaksi, mutta se ei kuitenkaan ollut enää sama, jonka olin kokenut kenttätyötä tehdessäni. Totesin, että hyvä näyttelykään ei kykenisi palauttamaan sen tunnelmaa.

Teoreettisesti ajateltuna tietoisuuteni oli suuntautunut tilaan, sen sisustuksena oleviin kalusteisiin, valaistukseen ja tunnelmaan. Sara Ahmedin mukaan tietoisuuden suuntautuminen johonkin kohteeseen yhdistää sen orientaatiota koskevaan kysymykseen. Hänen mukaansa tietoisuuden suuntaaminen kohteeseen on tietoisuuden suuntaamista kohti ympäröivää maailmaa, ja sitä, kuinka me havainnoimme sitä. Kun tietoisuudessa on kysymys maailman havaitsemisesta, tietoisuus on samalla myös ruumiillista, herkkää ja paikallista. Se kertoo, kuinka ihmiset suuntautuvat tietyllä tavalla ollakseen maailmassa. Ahmed kutsuu sitä kohdetta kohti kääntymiseksi, jolloin kohteena olevat esineet tai asiat vaikuttavat meihin. Näin esimerkiksi minun ja havaintoni kohteen täytyy olla jokseenkin lähekkäin kyetäkseen havainnoimaan sitä. Havainnossa kohde on edessäni, ja kun havaitsen sen jonkinlaisena objektina, teen sen tietyllä tavalla. Kun tulkitsen sen, käännyin sitä kohti tulkintani mukaan esimerkiksi tuntemalla surua tai pitämällä sitä epämiellyttävänä. Tällä tavalla otan kantaa havaintojeni kohteisiin ja käänteisesti ne muodostavat minun kantani. Näin tulkittuna havaitseminen tarkoittaa jonkin edessämme olevan kohtaamisen tapaa.²⁷⁷

Edellä kuvatulla tavalla objektit vaikuttavat siihen, miten me toimimme, ja kuinka me olemme tai elämme jossakin tilassa. Ahmed viittaa sosiologi Henri Lefebvren toteamukseen tilasta, että se määrittää toimintaa ja päättää, mitä siellä voidaan tehdä.

²⁷⁷ Ahmed 2006, 25–28, 52; Frykman 2012, 51.

Kun esimerkiksi baari on olemassa tietynlaista tekemistä varten, sen nimeäminen ikään kuin määrittää toiminnan. Tässä on lopulta kysymys ihmisten läsnäolosta tilassa. Se edellyttää läheistä vuorovaikutusta toisten ihmisten ruumiiden ja erilaisten objektien kanssa. Lefebvren mukaan tila ilman toimintaa on fyysinen tila.²⁷⁸

Koetun ympäristön rajat muodostavat eräänlaisen horisontin. Horisontit ovat olemassa ilmaisevamattomina samalla tavalla kuin näkökentän reunat, mutta ilmiöinä ne vetäytyvät. Objektit ovat objekteja, kun ne ovat horisontin sisäpuolella ja saavutettavissa niitä kohti suuntaamalla. Ihmisen ruumiin oma horisontti osoittaa, mitkä objektit ovat sen ulottuvilla. Jos ihminen ei liiku objekteja kohti, osa niistä jää havaitsemattomiin horisontin taakse. Näin myös kehojen pinnat muodostuvat saavutettavissa olevasta.²⁷⁹ Filosofin Sara Heinämaa toteaa, että havaittujen objektien epämääräisyys ei ole vain niiden epätarkkuutta, vaan myös objektien tilallisuutta ja erilaisia ominaisuuksia. Jo niiden asemat ovat eriarvoisia, sillä toiset niistä ovat lähellä ja toiset kaukana, toiset käsillä ja toiset tavoittamattomissa. Heinämaa kirjoittaa, että näin eletty, havaittu tila on enemmänkin tilanne kuin matemaattinen avaruus.²⁸⁰

Liikkuminen on olennaista tilan havaitsemisen kannalta, sillä tila avautuu sen mukaan, minne ihminen kääntyy tai mitä koskettaa. Ruumiillinen tila ei ole vain ajateltu tai kuvailtu, sillä ruumiin ja maailman suhde läheisempi kuin ajattelun ja sen kohteen suhde. Ruumis mahdollistaa objektia kohti kävelemisen, sen koskettamisen ja myös siitä loittonemisen. Fenomenologiset *eletyn tilan* ja *ajan* käsitteet ilmaisevat yksilön kokemusta maailmasta. Ne eivät ole tarkkarajaisia tai mitattuja. Ruumis on tilassa läsnä sekä kehona pintoineen ja rajoineen että näyttämällä kehon tekemisen rajat.²⁸¹

Tämän luvun alussa kuvatus subjektiviisen kokemuksen, kuten, tunnelman, aistittujen tuoksujen, valoisuuden ja tunteiden myötä tilaan tulee mukaan henkilökohtainen aspekti. Teoreettisesti siinä on kysymys kokijan havaintoon perustuvan kokemuksen ja tilan sekä siinä olevien objektien välisestä suhteesta.²⁸² Tutussa ympäristössä on helppo huomata muutokset. Nämä tilanteet ärsyttävät, tuntuvat vastenmielisiltä ja voivat aiheuttaa surua jonkin katoamisesta. Mutta paikkojen kulttuurinen merkitys syntyy vasta ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa elämällä ja kokemalla erilaisia asioita mielekkäinä ja merkityksellisinä. Tutun ja muuttumattoman ohella paikkoihin voi liittyä myös erottautumista, vallankäyttöä ja kontrollointia. Näitä kokemuksia on niin laivoissa kuin muissakin materiaalisissa ympäristöissä ja niillä on oma aikansa ja rytminsä.²⁸³

²⁷⁸ Ahmed 2006, 51–54; Lefebvre 1991, 143; Hotanen 2010, 139; vrt. Ingold 2011, 46.

²⁷⁹ Merleau-Ponty 2012b, 70–73, 209–210, 289; myös Don Ihde 1990, 114.

²⁸⁰ Heinämaa 1996, 73.

²⁸¹ Hotanen 2010, 139–140; Merleau-Ponty 2012b, 279–282; Ingold & Vergunst 2008, 1–19.

²⁸² Merleau-Ponty 2012b, 299; ks. myös Ahmed 2014, 209; Heidegger, 2000, 237–238.

²⁸³ Tuan 2007, 12–18; Massey 2008, 144–149; Knuutila 2006, 7–8; Frykman 2012, 40, 59–60; Ingold 2011, 171, 146–149.

Miidseptit havaittuina materiaalisina objekteina

Suomalaiset varustamot hankkivat yleensä jo pitkälti toistakymmentä vuotta käytössä olleita, miidseppi-laivoiksi²⁸⁴ kutsuttuja kuivarahtialuksia 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä. Ne saavat kutsumanimensä laivan keskelle sijoitettujen korkeiden kansirakennelmiensa vuoksi. Niissä on päällystön asuntoja, työ- ja ruokailutiloja, laivan keittiö ja ylinä komentosilta. Niiden välittömässä yhteydessä pääkannen alla ovat myös laivan koneiden vaatimat tilat ja polttoainevarastot. Lastiruumat sijoituivat kansirakennelmista ja konehuoneesta perään ja keulaan päin. Miehistön asunnot ovat joko laivan keulan kansirakenteessa tai myöhemmin aikoina perän kansirakenteessa. Miidseppien pääkoneistona ovat aluksi höyrykoneet, mutta vähitellen tulevat käyttöön myös dieselmoottorit, jotka yleistyvät 1940-luvun lopulla laivojen voimainlähteinä, ja jo 1960-luvun alussa höyrylaivojen aika on pääosin ohitse.²⁸⁵

Materiaalisena objektina mikä tahansa laiva muodostaa *fyysisen tilan*, minkä ymmärrän koko laivan kattavana kokonaisuutena – toisaalta kuten taidehistorioitsija ja sukupuolentutkija Kirsi Saarikangas on tilasta todennut, laivassakin voi olla useita tiloja, joita voidaan tarkastella eri näkökulmista.²⁸⁶ Laivalla on myös ulottuvuutta ilmaisevat dimensiot pituus, leveys, korkeus ja tilavuus, jotka liittyvät suuruuteen, kokoon ja rajoihin. Sen materiaalisuutta ilmaisee ehkä konkreettisemmin myös tässä tutkimuksessa mainittujen laivojen rakennusmateriaalina käytetty, laivan vaatimaan muotoon taivutettu teräs. Hyvin toisenlaisia esineitä, lastenvaatteita, tutkinut kansatieteilijä Päivi Roivainen kirjoittaa esineen merkityssisällön kutistumisesta lyhyen ajan kuluessa. Hän viittaa mielenkiintoisella tavalla suomalaisten kaunokirjailijoiden ja kansatieteilijä Uno Taavi Sireliuksen esineelle antamiin merkityksiin. Heille esine saattoi olla myös objekti, toimiva olio ja subjekti.²⁸⁷

Sosiaaliantropologi Tim Ingold suhtautuu kriittisesti etenkin antropologien tapaan kirjoittaa ihmistä ympäröivien objektien materiaalisuudesta sen sijaan, että he kirjoittaisivat itse materiaaleista ja niiden ominaisuuksista. Hänen mukaansa materiaalisuuden käsitettä käytettäessä ei yleensä ole kysymys esimerkiksi käsityöläisten konkreettisista raaka-aineista, kuten puulajeista tai jalometalleista, vaan filosofien ja teoree-

²⁸⁴ Käytän tässä keskilaivassa olevasta superstruktuurista eli kansirakennelmasta ”äänime restä” onkimaan muotoa miidseppi. Anonyymien kokemusasiantuntijan mukaan ”muu on huonokuuloisten väännöksiä”. Samaa muotoa käyttää myös Tikkanen (1993, 43); merimiesten ammattikielestä kirjoittanut suomen kielen tutkija Kaarina Karttunen kirjoittaa sanan puhutussa muodossa ”miitseppi ja miitsippi”. Vaihtelua syntyy sanan omaksumis-kielen, englannin tai ruotsin mukaan, ks. Karttunen 1980, 59.

²⁸⁵ Tikkanen 1993, 42–46; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 122–123; TYKL/kys/19, vastaaja 101, 64.

²⁸⁶ Saarikangas 1999, 247–248.

²⁸⁷ Roivainen 2016, 37–38, 40; laivan tilavuus ilmaistaan rekisteritonneina (brutto- eli kokonais-tilavuus, brt, myös GT, ja netto- eli lastitilat nrt, myös NT); kantavuus eli kuljetuskyky ilmaistaan painotonneina, lyhenne tdw tai dwt (tons dead weight).

tikoiden omaksumasta abstraktista käsitteestä. Ingoldin mukaan sitä selitetään usein liioittelevalla ja läpäisemättömällä kielellä ja tarkastellaan suhteessa muihin yhtä käsittelemättömiin ominaisuuksiin, kuten toimijuus, tarkoituksellisuus, tilallisuus, merkityksellistäminen, hengellisyys tai ruumiillistuminen. Hän toteaa, että tutkimuksissa jää kuitenkin epäselväksi, mitä materiaalisuus todellisuudessa tarkoittaa tai miten materiaalit ja niiden ominaisuudet tai työstäminen otetaan niissä huomioon,²⁸⁸

Käsityötä tutkinut sosiaaliantropologi Stephanie Bunn kiinnittää huomiota samaan asiaan kuin Ingold. Kun hän itse näkee esimerkiksi puusepän työn puun ja veistäjän yhteistyönä, useimmat antropologit lähestyisivät sitä todennäköisesti työkalujen, työskentelytilan, taitojen ja työstämisestä syntyneen objektin tai työn merkitysten kautta. Mutta näin he eivät olisi kuitenkaan havainnoineet varsinaista toimintaa eli sitä, mitä kaikkea tapahtuu, kun ihmisen käsien ohjaama taltan terä koskettaa puun pintaa. Bunn toteaa materiaalien olevan työstämisessä niin keskeisiä, että niiden osuuden laiminlyöminen muuttaa tekemisen tekniikaksi ja teknologiaksi. Näin esimerkiksi tutkimuksen kohteena olevasta käsityöstä tulee päämäärään suuntautunut projekti, missä tarkastelu kohdentuu valmiiseen objektiin.²⁸⁹

Tim Ingold toteaa, että objektin tuotannon kompleksisuus ja sen materiaalit siirtyvät taustalle objektin päätyessä työstö- ja tuotantovaiheesta kulutukseen. Kun esimerkiksi laiva lähtee telakalta, se muuttuu valmiiksi objektiksi monien, teräksen valmistamiseen ja laivaan kohdistuneiden työmenetelmien ja -vaiheiden jälkeen. Sen vuoksi valmiit objektit, kuten laivat ja muut esineet kaappaavat huomiomme. Objektien materiaalit ja niiden ominaisuudet ovat kuitenkin edelleen aktiivisia reagoidessaan ympäristöönsä. Näin laivanrakennuksessa käytetty teräs tekee esimerkiksi ruostuessaan, rapautuessaan, vuotaessaan ja kuluessaan, mutta myös kolistessaan ja keinuessaan, ollessaan vuorovaikutuksessa laivan ympäristössä olevien toisten materiaalien kanssa: merihän on suolaista vettä, ilma erilaisten kaasujen seosta ja tuuli puolestaan ilmavirtauksia.²⁹⁰ Ingoldin mukaan materiaalien toimijuus tulee näin näkyviin aktiivisena osapuolena erilaisissa tiloissa ja tilanteissa.²⁹¹ Näin laiva on enemmän kuin siihen käytetyt tai työstetyt materiaalit. Se tulee aineellisena objektina fyysisesti lähelle sitä käyttäviä, siinä asuvia ja työskenteleviä ihmisiä, kun se on aistittavissa, koskeltavissa ja synnyttää heissä sekä ruumiillisia että kehollisia kokemuksia.²⁹²

Tutkimuksessani juuri tuolla tuotannon lopputuloksella ja kulutukseen siirtymisellä on merkitystä: laiva suunnitellaan ja rakennetaan jotakin kuljetustehtävää varten, ja siinä tehtävässään se toimii toisten ihmisten, laivan miehistöjen, havaintojen, kokemusten, heidän tehtäviensä ja heille tapahtuneiden asioiden tilana. Kuten filosofi Mar-

²⁸⁸ Ingold 2011, 20–23.

²⁸⁹ Bunn 1999, 15.

²⁹⁰ Myös Heidegger 2000, 99.

²⁹¹ Ingold 2011, 16–17, 26.

²⁹² Ahmed 2006, 54.

tin Heidegger on todennut, ihmiset tarkastelevat objekteja yleensä jossakin tilassa olevina esineinä ja esimerkiksi kiertäessään niiden ympäri huomaavat niissä erilaisia ominaisuuksia. Kun minä katson esimerkiksi satamalaituriin kiinnitettyä laivaa, huomioni kiinnittyy ensin sen rungon muotoon ja sitten sen *superstruktuuriin*, pääkannen yläpuolella näkyviin rakennelmiin ja laitteisiin, kuten tein hahmotellessani miidseppiä. Ne ja niiden sijoittelu paljastavat, minkä tyyppisestä ja minkä aikakauden laivasta on kysymys. Näin laiva näyttäytyy ”luettavana”, kun sen muoto ja funktio yhdistyvät. Henri Lefebvren mukaan mitään ei voi kuitenkaan pitää itsestään selvyytenä. Tilassa on kysymys todellisista tai mahdollisista teoista ja toiminnoista, eikä sitä kuvaavista tarinoista. Myös Heidegger pitää tuollaista kuvausta riittämättömänä, sillä esineen merkitys ei ole siinä itsessään, vaan sen olemisen luonteessa. Kysymys on siitä, mitä se sallii ympärillään olevien ihmisten tekvän, ja siitä, kuinka he kohtaavat sen. Juuri tämä saa objektin viittaamaan johonkin, esimerkiksi toimintaan tai toisiin objekteihin, kuten rahtiin ja sen kuljettamiseen tai eri tehtävissä olevien ihmisten työhön tai työn organisoimiseen – jopa siihen, että ihmiset identifioituvat merityöntekijöiksi.²⁹³

Työskenneltyäni vuosikymmeniä merellisen kulttuuriperinnön parissa olen oppinut havaitsemaan laivan tilanjakoa koskevia asioita laivojen superstruktuureja tarkastellessani. Sen kautta voin hahmotella ihmisten välisiä toiminnallisia ja sosiaalisia suhteita sekä pohtia vuorovaikutuksen mahdollisuutta. Voin kysyä, miten laivan yksittäiset paikat saavat erilaisia merkityksiä ihmisten välisissä sosiaalisissa tilanteissa. Tästä näkökulmasta menen ikään kuin objektin taakse. Se tarkoittaa tarkastelun kohteen vaihtamista laivan ulkoisista rakenteista sen partaiden sisäpuolelle ihmisten ja laivan vuorovaikutukseen. Kun tutkijana orientoidun laivaan toisella tavalla kuin sitä suunnittelevat insinöörit tai rakentavat työntekijät, on olennaista kysyä, mitä laiva valmiina konkreettisena ja aineellisena objektina tekee, ja kuinka se sallii laivassa olevien ihmisten toimivan, asuvan, työskentelevän ja elävän.²⁹⁴

Tilat ja liikkuminen: näkyvät ja näkymättömät rajat

Laivan ulkolaidat ja parras muodostavat erilaisia fyysisiä rajoja. Parras todellisena, näkyvänä ja helposti tunnistettavana rajana on turvallisuustekijä, mutta myös erottaa sen sisäpuolella olevat ihmiset ulkopuolella olevista.²⁹⁵ Se toimii toisaalta luonnon ja laivoihin liitetyn merimieskulttuurin välisenä rajana, toisaalta merimieskulttuurin ja maissa olevien yhteisöjen sosiaalisten kulttuurien välisenä rajana. Näiden rajojen ylittäminen näyttäisi olevan tarkkaan ajoitettua ja kulkeminenkin säännösteltyä, kontrol-

²⁹³ Ahmed 2006, 45–46; Heidegger 2000, 96–98; Merleau-Ponty 2012a, 80; Lefebvre 1991, 144.

²⁹⁴ Ahmed 2006, 27–36; Saarikangas 2011: taidehistorian professorin juhluuento 25.5.; ks. myös Tiili 2016, 69; Merleau-Ponty 2012b, 307.

²⁹⁵ Rajan merkityksistä, ks. myös Tiili 2016, 68.

loitua ja hallittua, kuten etnologi Orvar Löfgren on todennut vastaavia tiloja tarkastellessaan.²⁹⁶ Myöhemmin käy kuitenkin ilmi, että laivan fyysiset rajatkaan eivät ole absoluuttisia.

Varhaisemmissa suomalaisten varustamojen hankkimissa miidseppi-laivoissa työskennelleiden merimiesten asuintilojen sijoittuminen laivan keulakannen, *keulapakan*, alle muistuttaa vielä purjelaivojen asuintilojen sijoittumista. Purjelaivassa päällystö asuu aivan laivan perässä, pääkannella, komentosiltana käytetyn peräkorokekannen, *poopkannen*, alla. Asunnot ovat näin päällystön työtilojen läheisyydessä. Peräkorokekannella on laivan ohjauslaitteisto, jonka näkyvin ja tunnistettavin osa on ohjauksessa käytetty ohjauspyörä, *ruoriratti* ja sen takana oleva, ohjausmekanismia suojaava ruoriarkku sekä laivan ulkopuolella näkyvä peräsimen lapa. Peräkorokekannella ovat myös työn kannalta merkitykselliset ohjauskompassit ja yksi ajan kulumisen ilmaisemiseen käytetystä laivakelloista.²⁹⁷ Kun komentosilta ohjaus- ja merenkulkulaitteistoinen sijoitetaan miidseppi-laivojen keskellä olevan kansirakennuksen yläosaan, on luonnollista, että kansipäällystö muuttaa työmaansa mukana.

Päällystön työmaan ja asuntojen fyysinen läheisyys tuli hyvin konkreettisesti esille kentällä ollessani. Muistan, että muutaman kerran kiipesin kapeita portaita suoraan navigaatiohyttiin ja komentosillalle laivan päällikön ja yliperämiehen hyttien edustalta. Kenttätyölaivassani myös konepäällystö asui oman työmaansa, konehuoneen lähistöllä kansirakennuksessa. Konepäällystön ja -miehistön asuintiloista oli suora portaikko alas konehuoneeseen. Kumpikin portaikko oli selkeästi tarkoitettu vain noissa tehtävissä työskentelevien käyttöön. Se ilmenee myös laivan turvallisuuskaaviosta.²⁹⁸

Kun asuntojen sijoittelua ja kulkuväyliä tulkitaan pääsyyksi johonkin, ne alkavat heijastella myös päällystön vastuunjakoa ja miehistön tehtäviä laivassa. Tällä tavalla näyttäisi konkretisoituvan ajatus tehtävänimikkeen, työn ja tilan yhteen kuulumisesta. Tästä näkökulmasta päällystön jäsenyys oli myös fyysisesti läsnä olemista tilassa, ja tietyllä tavalla myös tilassa kulkemista. Teoreettisesti ilmaistuna heidän ruumiidensa paikat määrittivät tehtävistä ja niiden sijainnista. Tuo tehtävien sijainti viittaa puolestaan maailman järjestymiseen tietyllä tavalla.²⁹⁹

Sama koskee miehistön asuntojen lisäksi heidän työtehtäviensä jakaantumista eri tehtäväalueisiin ja niiden sijoittumista laivassa. Myös he ovat fyysisesti läsnä eri tiloissa tehtävänsä edellyttämällä tavalla.³⁰⁰ Esimerkiksi ensimmäisellä matkallaan kansimiehistön alimmassa tehtävässä jungmannina työskentelevä Erik kirjoittaa, että hä-

²⁹⁶ Rosenström 1996, 112; Kallberg 2003, 28; Ruotsala 2003, 133; Massey 2008, 145–146; Hult 2012, 9; Löfgren 2016, 61.

²⁹⁷ Weibust 1976, 22, 24.

²⁹⁸ Kristina Regina, turvallisuuskaavio. Kristina Cruises 28.4.1998; viimeinen muutos 15.12.2005.

²⁹⁹ Merleau-Ponty 2012b, 260.

³⁰⁰ Ks. myös Montin 1994, 204; myös Karjalainen 2007, 65.

nen pitää olla vuorollaan komentosillalla ohjaamassa laivaa merellä oltaessa, ja lisäksi vielä keulakannella tähyttämässä, kun ajetaan yöllä. Päivällä jungmanni tekee laivan ohjaamisen lisäksi huoltotöitä, siivoaa kansimiesten asunnon, *skanssin* ja kuljettaa laivan keittiöstä, ”*byssasta*”, ruuan skanssiin.³⁰¹ Näin Erik kulkee yhtäältä työtehtäviensä edellyttämällä tavalla keulakannen alla olevan skanssin, keulakannen ja keskilavassa olevan komentosillan välillä ja toisaalta pääkannella skanssin ja keittiön välillä. Vastaavasti konepuolella alimmassa asemassa trimmarina työskentelevä Pekka liikkuu pääkannen alla polttoainesäiliön, *koliboksin*, ja kattilahuoneen, *pataruuman*, välillä hoitaessaan varsinaista kivihiilen kuljettajan tehtäväänsä. Lisäksi hän liikkuu pääkannella laivan keittiön ja konemiesten skanssin välillä kuljettaessaan skanssiin ruokaa työvuoroon lähteville ja työvuorostaan palaaville miehille sekä tuodessaan ruokailuastiat ja -välineet puhdistettaviksi keittiöön. Trimmari osallistuu vielä tulipesien puhdistamiseen, *slakaukseen*, minkä vuoksi hän kulkee konehuoneen *montusta* laivan pääkannelle partaan ääreen heittämään eli *hiivaamaan*, tuhkat mereen.³⁰²

Kansimiehistössä työskennellyt Urpo kirjoittaa, että vielä 1900-luvun alkupuolella kaikissa laivoissa miehistö saa ylittää laiva keulasta perään tai päinvastoin vain laivan vasenta puolta siksi, että oikea puoli on päällystön ja varsinkin kapteenin ulkoilu- aluetta. Samaa sääntöä sovelletaan vielä sotien jälkeisenä aikana silloin, kun laivassa on vieraita. Miehistö ei saa myöskään oleskella ilman lupaa laivan keskiosassa.³⁰³ Nämä rajoittavat kiellot luovat näkymättömiä rajoja, joiden tiedostaminen tuo myös kielletyn vaihtoehdon, kulkemisen ja oleskelun vapauden, näkyväksi. Knut Weibust yhdistää kulkemiseen liittyvät säännöt laivan työyhteisön hierarkkiseen rakenteeseen, ja henkilön asemaan työyhteisössä.³⁰⁴ Näin laivan partaiden sisäpuolelle näyttää muodostuvan fyysisiä, hierakkisia ja sosiaalisia, mutta myös valvottuja rajoja.

Urpo kirjoittaa yleisellä tasolla keittiöhenkilökuntaan kuuluneiden naisten asumisesta omissa hyteissään laivan keittiön lähellä, miidsepissä. Hänen mukaansa naiset pysyttelevät hyteissään myös vapaa-aikoinaan ja seurustelevat vain toisten naisten kanssa. Urpo viittaa tässä myös naisten erottautumiseen miehistä fyysisesti ja sosiaalisesti eristäytymällä, mikä on ollut todennäköisesti jokseenkin yleistä. Myös kyselyyn vastanneista naisista toinen viittaa sosiaaliseen eristäytymiseen, vaikka ei varsinaisesti kirjoitakaan hyteistä. Hän on työssä laivoissa vuosina 1925–1961, ja kirjoittaa vastauksessaan, että satamissa ”*naiset menivät liikkeiden ikkunoita seuraamaan ja miehet kapakkaan. Käsitöitä tehtiin yhtä sun toista tässä erikseen mainitsematta*”.³⁰⁵

³⁰¹ TYKL/kys/20, vastaaja 106, 4; Skanssi-nimitys tulee muinaisissa laivoissa olleita keulakastelleista, jotka 1500-luvun kuluessa sulautuivat laivan keulan muotoon, Kastelli puolestaan tarkoitti aluksen kannella olevaa tornimaista, aseistettua varustusta, vartio- paikkaa, ks. Nykysuomen sanakirja 1992.

³⁰² Esimerkiksi TYKL/kys/19, vastaaja 114, 1–8.

³⁰³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 64; ks. myös Weibust 1976, 276–277.

³⁰⁴ Gilje 2016, 34.

³⁰⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 60; TYKL/kys/19, vastaaja 140, 4.

Näin naisten liikkuminen, asuminen ja myös vapaa-ajan vietto raittiina erosivat miesten liikkumisesta, asumisesta ja alkoholin vauhdittamasta vapaa-ajanvietosta³⁰⁶. Kulttuuriantropologi Tiina Suopajarvi käyttää *sukupuolittumisen* käsitettä tuolla tavalla tapahtuvasta sukupuolten konkreettisesta erottamisesta ja erillään pitämisestä. Se sopii hyvin kuvaamaan myös laivan tilojen jakaantumista erityisesti naisille tarkoitettuihin yhtäältä yksityisiin, mutta myös samalla naisten keskinäiseen sosiaaliseen toimintaan käytettyihin tiloihin, joihin miehillä ei ollut pääsyä.³⁰⁷

Historian tutkija Sari Mäenpään mukaan naisten työ yhdistyi taloushenkilökunnan, kuten emännän, keittäjän tai messipalvelijan tehtäviin laivoissa. Työnantajat ja ammattiliitot olivat määritelleet ne merillä työskenteleville naisille sopiviksi tehtäviksi. Tällä tavalla laivoissa työskennelleet naiset olivat fyysisesti läsnä vain niiden edellyttämissä tiloissa ja vain niissä laivoissa, joissa taloushenkilökuntaan sai pestata naisia. Määrittelyn taustalta pilkottaa ideologinen ymmärrys naisen asemasta sukupuolten välisessä hierarkiassa ja naisen paikasta yksityisessä tilassa ja yhteiskunnassa.³⁰⁸

Tuo tila määrittää sen, mitä naiset voivat siellä tehdä ja tekeminen puolestaan sen, missä tiloissa naiset voivat olla esimerkiksi laivoissa. Jos esimerkiksi ruoan valmistaminen tai taloustyöt assosioituvat feminiiniseen ihmiskehoon, silloin oletetaan, että senkaltainen ihminen voi olla tilassa, missä ruokaa laitetaan tai taloustöitä tehdään. Samalla tavalla sukupuoli määrittää myös miesten tiloja ja miesten tilat taas sitä, mitä miesten oli mahdollista tehdä niissä. Osittain tämän kehämäisen toiston kautta sukupuoli koetaan luonnollisena ihmiskehojen, esineiden ja tilojen ominaisuutena, ja kehojen suuntautuminen tulisi ikään kuin niistä itsestään ja selittäisi suuntautumista.³⁰⁹

Päällystön ja miehistön asuminen ja työskenteleminen tietyissä tehtävissä ja tiloissa viittaa yhtäältä sukupuolten konkreettiseen erottamiseen ja toisaalta eron tekemiseen liittyviin ideologisiin ulottuvuuksiin, mutta myös kulttuuriseen mieheyden ja naiseuden ymmärtämiseen. Tästä näkökulmasta laivojen päällystöt ja miehistöt sekä niiden tilat olisivat sukupuolistuneita, vain miehille tarkoitettuja työpaikkoja, tiloja ja tehtäviä, joihin naisilla ei ollut pääsyä.³¹⁰ Käsitys laivasta sukupuolistuneena tilana on myös historiallinen, sillä meri on nähty miesten maailmana, ja näyttää siltä, että tuota käsitystä toistetaan edelleen.³¹¹ Nämä käsitykset ovat luonteeltaan sitkeitä. Kansatieteilijä Leena Paaskosken mukaan metsäkin on pidetty miesten maailmana vielä 1990-luvulla, vaikka naisia oli työskennellyt alalla jo pitkään.³¹²

³⁰⁶ Kansanomaisista alkoholikäytännöistä, ks. Apo 2001, 227–274; Saarikoski 2011, 128–129.

³⁰⁷ Suopajarvi 2009, 31.

³⁰⁸ Mäenpää 2008, 52; myös Coons 2008, 145–147; myös Steel 2008, 292.

³⁰⁹ Ahmed 2006, 57–62; Suopajarvi 2009, 98–99.

³¹⁰ Suopajarvi 2009, 31, 99, 139; ks. Kimmel 2006, 3, mieheys kulttuurisena, ajassa muuttuvana kategoriana.

³¹¹ Kirby & Hinkkanen 2000, 231–253; Karjalainen 2007, 81–82; Coons 2008, 158.

³¹² Paaskoski 2008, 98.

Asuminen: miehistöskanssit havaittuina ja aistittuina

Suomeen 1900-luvun alkupuolella hankittujen höyrylaivojen miehistöjen asuntojen sijoittelu heijastelee vuosisatojen kuluessa syntynyttä tapaa, mutta fyysisten tilojen näkökulmasta on myös kansallisia eroja. Purjelaivoissa kannella ja takilassa työskentelevä miehistö asuu laivan ”isomaston” etupuolella olevassa kansirakennuksessa amerikkalaiseen ja myös skandinaaviseen tapaan tai keulakorokekannen eli pakan alle sijoitetussa keulaskanssissa englantilaiseen tapaan.³¹³ Kun suurissa purjelaivoissa nämä skanssit jaetaan oikean laidan ja vasemman laidan työvuoroissa, vahdeissa, työskentelevien asunnoiksi, höyrylaivoissa ne jaetaan kattilahuoneessa ja kannella työskentelevien asunnoiksi.³¹⁴

Asunnot ovat laivan etupäässä, aivan *keulan* kärjessä, ja muodostavat ikään kuin sen muotoisen kolmion. Toisella reunalla asuvat lämmittäjät, toisella puolella kansimiehet ja asuntojen välissä on käytävä. Vuonna 1910 ensimmäiseen laivaansa pestautunut Göran kuvaa konemiehistöön kuuluneiden lämmittäjien skanssia ahtaaksi. Se on keulakannen eli pakan alla vasemmalla puolella laivan perästä katsottuna eli *paapuurin* puolella. Skanssissa on neljälle miehelle vuoteet, *koijat*, jotka on sijoitettu siten, että kaksi kojaa on aina päällekkäin. Göran mainitsee vielä, että vanhemmat miehet saavat aina yläkoijan. Skanssissa on niin vähän lattia-alaa, etteivät kaikki siellä asuvat miehet mahdu pukeutumaan yhtä aikaa.³¹⁵ Göranin muistelema ahtauden kokemus perustuu hänen omaa ruumiilliseen havaintoonsa ja on siten sidoksissa tiettyyn aikaan ja paikkaan, pieneen 1910-luvun höyrylaivaan, S/S Constantiaan.³¹⁶ Tuohon aikaan laivan konemiehistöllä ei ole minkäänlaista pesupaikkaa, kylpyhuonetta tai saunaa. Göranin kirjoittaessa vastaustaan 1960-luvun alkupuolella, niitä on jo kaikissa laivoissa. Lämmittäjät eivät myöskään saa käyttää konemestarien kylpyammetta, joka riippuu kylpyjen välillä konehuoneen katosta. Göran toteaa, että laivan I konemestari on huumorintajuinen mies ja sinuttelee lämmittäjiä, kuten tuohon aikaan on tapana. Göran nuorimpana saa kunniatehtäväkseen I konemestarin selän pesemisen, kun tämä tulee ammeeseen kylpemään.³¹⁷ Tällä näennäisen ystävällisellä, mutta ylemmyyteen ja sosiaaliseen toiseuteen viittaavalla tavalla konemestarit erottautuivat lämmittäjistä. Sinuttelu ei suinkaan ole molemminpuolista ja toverillista, vaan ennemminkin viittaa isännän ja palvelijan tai mestarin ja oppipojan väliseen, melkein *paternalistiseen* suhteeseen.³¹⁸ Göran liittää sinuttelun kuitenkin arvostuksen puutteeseen todetessaan, että ajan myötä laivojen arjessa monet asiat muuttuvat ja merimiesten arvostuskin li-

³¹³ Ks. Davis 2012, 106–108; Weibust 1976, 19–22, 71–73.

³¹⁴ Weibust 1976, 71, 73; TYKL/kys/19, vastaajat 19 ja 139; TYKL/kys/20, vastaaja 55.

³¹⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 16; Laiva oli vuonna 1890 Porissa rakennettu, pienehkö vain 440,90 rekisteritonin rahtilaiva S/S Constantia. Sen omisti Wasa Nordsjö Ab.

³¹⁶ Vrt. Holst Kjær 2016, 244–245; Merleau-Ponty 2012b, 249; Taipale 2006, 165.

³¹⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 17.

³¹⁸ Ks. esim. Kaihovirta 2014, 178–179.

sääntyy, eivätkä päällystönkään jäsenet enää sinuttele miehistöön kuuluneita, kuten aikaisemmin.³¹⁹ Mutta Göranin ensimmäisellä merimatalla laivan konehuoneen katossa riippuva kylpyamme muistuttaa lämmittäjän hierarkkisesta asemasta, sosiaalisesta erosta sekä sen kuromisen vaikeudesta.

Maailmalla seikkaillut Santeri joutuu rahapulassa pestautumaan trimmariksi suomalaisen S/S Gantoisen miehistöön Rotterdamissa vuonna 1927. Hän kirjoittaa myöntävänsä, että kokee ”*kotimaan laivaan menemisen*” vastenmielisenä. Tämä laiva on hänen mukaansa oikein vanha romukasa, missä lämmittäjät ja matruusit asuvat samassa skanssissa, vain kapea käytävä välissään. Hän kirjoittaa skanssin olevan ”*pimeä kuin maalaisnavetta! Ikkunaventtiilejä oli kaksi ja nekin vain ison nyrkin kokoisia*”.³²⁰ Santeri arvelee, että tässä laivassa komentokielenä on ruotsin kieli siitä syystä, että päällystön kuuluvat ovat ruotsinkielisiä ja miehistössäänkin ”*suomenruotsalaiset*” ovat enemmistönä. Tässä hän on jossakin määrin oikeassa. Yleisesti ottaen tuohon aikaan laivan omistajan kansallisuus määrittäi laivan kansallisuuden ja se puolestaan komentokielen. Ongelmalliseksi tämän teki maan virallistettu kaksikielisyys. Sekä omistaja että päällystö saattoivat käyttää molempia virallisia kieliä, suomea ja ruotsia tai vain jompaakumpaa.³²¹

Santerin kohdalla vastenmielisyys laivaa kohtaan purkautuu hänen tarkastelemissaan skanssin kuvauksessa. Sitä muistellessaan Santeri orientoituu kohti laivaa itselleen vastenmielisessä tilanteessa. Vastauksessaan hän nostaa esiin negatiivisiksi kokemiaan piirteitä, kuten laivan vanhuuden ja huonokuntoisuuden, asumisen samassa, pimeässä skanssissa kansi- ja konemiehistön kanssa sekä komentokielen ja päällystön ruotsinkielisyyden.³²² Teoreettisesta näkökulmasta tarkasteltuna Santerin kokemus näyttää kääntyvän kohti laivassa olevaa yhteisöä, johon hän ei voi samaistua, sillä hän kokee sen eriarvoistavana. Se tuntuu täyttyvän toiseuden ja riittämättömyyden tunteesta skanssin ahtaudessa. Tähän laivaan Santeri ei tunne voivansa asettua. Hänen

³¹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 38.

³²⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 30; Laiva oli Englannissa vuonna 1902 valmistunut, 6330 dw-tonnin vetoinen S/S Gantoise, varustamo J. A. Zachariassen & C:o. Uusikaupunki, vuosina 1923–1935. Laiva romutettiin joulukuussa 1935.

³²¹ Omistajien kansallisuus määrittää laivan kansallisuuden, jonka tunnusmerkinä on kansallisuuskirja ja -lippu. Laivan lipusta riippuu sen turvallisuus sodan aikana ja sopimuksen mukaisten etujen saaminen rauhan aikana ulkomailla. Kansainvälisen oikeuden mukaan vierailta kulkuvesillä olevaa laivaa pidetään monessa suhteessa sen alueen osana, jonka lippua se käyttää. Siksi laivaväki on kotimaansa rikoslain alainen ulkomaillakin. Suomalaisen laivan päällikön on oltava Suomen kansalainen. Komentokieli määrittänyt laivan kansallisuuden perusteella. Merilaki 167/1939, 1. §1–2; Beckman 1957, 4–5.

³²² Suomen itsenäistyttyä suomen kielen asema määriteltiin vuoden 1919 hallitusmuodossa, jonka 14. pykälän 1. momentin mukaan maan kansalliskielet olivat suomi sekä ruotsi. Ensimmäinen kielilaki on vuodelta 1922, ja se on koko hallintoa velvoittava yleislaki, joka sisältää säännökset yksityisen ihmisen kielellisistä oikeuksista hänen asioidessaan viranomaisten ja muiden julkista valtaa käyttävien kanssa.

katseensa horisontti takaa kuitenkin laivan identiteetin koko tarkastelun ajan. Tuo horisontti vastaa hänen katseensa voimaa, kun hän vilkaisee kohteisiinsa ja etsii uusia yksityiskohtia. Näkeminen tarkoittaa siirtymistä erilaisten, itsensä paljastavien mutta myös kätkevien kohteiden maailmaan. Toisin sanoen objektin näkeminen on asettumista siihen asumaan ja kaikkeen tarttumista sen mukaan, miltä puolelta nämä muut asiat kääntyvät tätä objektia kohti.³²³ Santeri näkee laivan sellaisena objektina, mihin merimiehet on sullottu kuin karja ahtaaseen, pimeään maalaisnavettaan ja missä kaksi-kielisen lippuvaltion suomenkieliseen enemmistöön kuuluvat näyttävät joutuvan kielellisen syrjinnän kohteeksi. Työskenneltyään sekä norjalaisessa että ruotsalaisessa laivassa Santeri osaa kuitenkin jonkin verran ruotsia. Tästä näkökulmasta laiva alkaa näyttää objektilta, joka ei toimi niin kuin laivan pitäisi toimia täyttääkseen Santerin ammatilliset odotukset ja maan virallisten kielten yhdenvertaisuuden. Kuten Sara Ahmed toteaa, kohteeseen suuntautumisessa on kysymys pitkälti siitä, mitä kohde sallii ihmisten tekevät. Santerin kokemus suomalaisesta laivasta tulee esiin toisaalta odotettujen asumisen kokemusten, toisaalta odottamattomien asiayhteyksien välityksellä.³²⁴

Laivan matka suuntautuu Hollannin Rotterdamista Pohjois-Venäjän Arkangeliin ja sieltä kohti Etelä Afrikkaa Espanjan La Coruñan kautta. Matkan moninaisia tapahtumia ovat vastoinkäymiset, kuten konerikko ja polttoainevaraston tulipalo, mutta myös uudet maantieteelliset ja erilaisten maisemien kokemukset. Ne eivät kuitenkaan kykene poistamaan laivaan kohdistuvaa vastenmielisyyttä, vaan itse asiassa lisäävät sitä. Santeri karkaa tästä suomalaisesta laivasta Durbanissa, Etelä-Afrikassa, kuten monet muutkin siinä työskennelleet miehet. Piileskellessään metsässä hän kiipeää välillä palmuun tähystämään nähdäkseen, onko laiva vielä satamassa. Tähystäessään hän näkee ”*vanhan kipun savuttavan noin kymmenen kilometrin päässä*” heistä, ja he ovat ”*hyvällä mielellä, kun lopultakin pääsivät irti romukasasta*”. Hän kirjoittaa S/S Gantoisen vanhan ruman mallin erottavan sen toisista laivoista kaukaakin katsottuna.³²⁵

Santerin maailmasuhde näyttää rakentuvan erojen kautta. Hänen keholliset kokemuksensa ilmaisevat hänen suhteensa tuohon maailman ja muovaavat sitä. Skanssi ja koko laiva hahmottuvat näin hänen ruumiinsa kautta, Mutta hänen ruumiinsa ei tahdo kiinnittyä niihin asioihin, joihin se aistivana ulottuu. Kuvatessaan laivaa ja skanssia Santeri ikään kuin paikantaa itsensä niihin omien toimintamahdollisuuksiensa kautta. Hän on periaatteessa siellä, missä hänellä on jotakin tehtävää. Hänen ymmärryksensä tilasta ja maailmasta ilmenee näin hänen havaintokokemustensa ja motoristen intensioidensa risteyskohdassa. Tilan muotoutuminen on myös yhdentyneen maailman

³²³ Merleau-Ponty 2012b, 69–72; Taipale 2010, 122–125, viittaus; Husserl 1952, 60; viittaus: Husserl 1973d, 194.

³²⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 31; Ahmed 2006, 52; Ehn & al. 2016, 7.

³²⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 19, 31–34, 39, 44.

muotoutumisen keino. Filosofin Timo Miettinen toteaa, että sosiaalinen epäoikeudenmukaisuus ei ole koskaan yksityistä vaan ulottuu koko yhteisöön.³²⁶

Santeri on työskennellyt aikaisemmin lämmittäjän tehtävissä ja nyt putoaa ammattillisessa asteikossa. Molemmat tehtävät ovat konepuolen raskaimpia töitä. Hänellä on jo tuossa vaiheessa Englannin Merimiesunionin jäsenkirja, jonka avulla hänen pestautumisensa englantilaiseen laivaan merkitsisi mahdollisesti mukavampaa, väljempää asumista ja kansainvälistä komentokieltä, mutta myös parempaa palkkaa.³²⁷ Kun hän myöhemmin karkaa S/S Gantoisesta, hän pestautuu taas englantilaiseen laivaan. Hän kirjoittaa mielytyneensä englantilaiseen elämäntapaan ja panneensa alusta asti merkillille englantilaisten puhuttelutyyliin. Päällystön puhutella miehistöä hän kuuli aina miehistön sanovan ”*söör*”. Hän kirjoittaa käyttäneensä samaa tyyliä oman kielitaitonsa karttuessa. Tässä yhteydessä Santeri näyttää ihailevan englantilaisten tapoja ja yrittää samaistua heihin noudattamalla havaitsemiaan tapoja, kuten päällystön puhuttelua.³²⁸

Myös *laivakokkina* työskennellyt Aleksin viittaa yleisemmällä tasolla suomalaisten laivojen huonoon kuntoon ja niiden huonoiksi koettuihin asuntoihin. Hän kirjoittaa, että 1920–1930-luvuilla miehet eivät viihdy kovin kauan samassa laivassa, ja laivasta karkaamisen syyt liittyvät enimmäkseen juuri Santerin kuvaamaan yhteiskansseissa asumiseen. Satamissa nuo skanssit vetävät vielä usein puoleensa riitoja ja häiriöitä aiheuttavia ”*pummeja*”. Aleksin mukaan tuollaisia aluksia on vielä 1930-luvulla paljon, ja ehkä juuri siitä syystä paremmista laivoista ei tiedetä eikä osata kaivatakaan. Miehet kiroavat yhtiötä ja vaihtavat laivaa, jos tulee mahdollisuus.³²⁹ Tässä kohtaa laivan fyysisten, valvottujen rajojen ylittäminen näyttäisi olevan tulkinnallista. Pummit pääsevät laivaan ja miehet jättävät sen omin luvin.

Aleksin kanssa samoihin aikoihin laivakokkina aloittanut Veikko kirjoittaa viihtyvänsä ensimmäisessä laivassaan S/S Hulda Thordénissa hyvin. Hänen esimiehenään on hyvä *stuertti* ja myös kapteeni on oikein hyvä mies.³³⁰ Ihmisten väliset suhteet näyttävät vaikuttavan Veikon viihtymiseen enemmän kuin laivan kunto. Hänen lapsuudenkotinsa on uskonnollinen ja siellä hän oppii näkemään kaikissa ihmisissä hyvyttä, vaikka myöntääkin, että ei tule toimeen aivan kaikkien kanssa. Lapsuudessa omaksuttu uskonnollinen vakaumus säilyi aikuisenakin.³³¹

Göranin ja Santerin kokemukset ahtaudesta ilmenevät ruumiillisina, mutta myös ahtauden tunteina. Sara Ahmed on todennut, että tunteetkin voivat olla intentionaalisia, sillä ne ovat tunteita jostakin ja liittyvät siihen, miten kokijat suuntautuvat kohtee-

³²⁶ Merleau-Ponty 2012b, 261; Ahmed 2006, 53; Miettinen 2010, 165.

³²⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 19, passim.

³²⁸ Taipale 2019, 230.

³²⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 22, 8–9; myös TYKL/kys/19, vastaaja 152, 11.

³³⁰ Laiva 3925 dw-tonnin S/S Hulda Thordén valmistui vuonna 1900 Englannissa, ja oli vuosina 1928–1954 sen omistajina olivat varustamot A/B Thor (G. B. Thordén) Helsinki. 1948: Rederi Ab Suomi – Laivanvarustaja Oy Suomi, Helsinki.

³³¹ Hotanen 2010, 146; TYKL/kys/19, vastaaja 73, 3.

seensa. Objektia kohden suuntautuneen tunteen olennaisten ominaisuuksien tunnistaminen siirtää subjektin lähemmäs objektia tai loitontaa hänet siitä luoden välimatkaa. Tunteet tuottavat uudelleen orientoitumisen affektiivisia muotoja, jotka tulevat näkyviin etenkin Santerin voimakassävyydessä vastauksessa. Niiden kaltaiset orientaatiot muokkaavat tilan ääriivivoja vaikuttamalla kehojen välisiin läheisyyksiin ja etäisyyksiin. Näin orientaatiot vaikuttavat siihen, kuinka Santeri ja myös Gunnar ovat olemassa tilassa, ja kuinka he ymmärrämme tämän tilan myös jaettuna elämismaailmana.³³²

Samoihin aikoihin, kun Santeri pestautuu romuksi julistamaansa S/S Gantoiseen, Adam pestautuu matruusiksi suuremman ja ajan mittapuiden mukaan nykyaikaisemman höyrylaivan, S/S Wasaborgin kansimiehistöön ja työskentelee laivassa vuosina 1927–1929. Hän vaihtaa tuohon laivaan suoraan teräsrunkoisesta nelimastoparkki Olivebankista,³³³ missä hän työskenteli jungmannina kaksi vuotta. Vaikka nämä laivat ovat erilaisia, Adamin kuvaus S/S Wasaborgin skanssista on lähes samanlainen kuin hänen kuvaksensa Olivebankin skanssista. Hän kirjoittaa, että kymmenelle miehelle mitoitettu kansimiesten skanssi on oikealla, tyyrpuurin puolella ja 12 miehelle mitoitettu konemiesten skanssi on vasemmalla, paapuurin puolella keulapakan alla. Nämä skanssit ovat pimeitä, sillä valoa tulee vain muutamasta laivan ulkosivulla olevasta ikkunaventtiilistä.³³⁴ Kun Adam kirjoittaa oman kuvauksensa kansimiesten skanssista, hän kuvaa samalla sitä, kuinka havainto edeltää merkitystä.³³⁵ Adam kirjoittaa, että kansimiesten skanssissa on jokaista miestä varten pieni kaappi ja keskellä lattiaa seisoo kömpelö pöytä, jonka ympärillä on muutama vahva, kirveellä veistetty penkki. Pöydän toisessa päässä on hiilellä lämmitettävä rautakamiina, joka on kiinnitetty vaijereilla lattiaan, turkkiin. Torakoita on kaikissa kaapeissa ja nurkissa ja varsinkin kamiinan ympärillä. Ulkosyrjillä ei ole verhoilua, karneerausta, ja kosteus valuu pitkien rautaseiniä, skotteja. Skanssien seinät ja katto on maalattu valkoiseksi, sänkyjen alapuoli punaruskeaksi ja turkit ovat jotakin punaruskeaa massaa, joka muistuttaa sementtiä. Pakan alla on vielä kaksi ahdasta pesuhuonetta ja kaksi klosettia, ”vessaa”.³³⁶

Samankaltaisia havaintoja ja kokemuksia skansseista on S/S Atlantan kansimiehenä vuosina 1936–1938 merityötä tekevällä Alexilla³³⁷ ja etenkin Stigillä, joka pur-

³³² Ahmed 2014, 10.

³³³ Skotlannissa vuonna 1892 rakennettu, 4400 dw-tonnin nelimastoparkki Olivebank oli ahvenanmaalaisen varustajan, Gustaf Erikssonin laiva vuosina 1924–1936 ja Rederi Ab. Olivebankin laiva vuosina 1936–1939. Sen kotipaikka oli Maarianhamina. Laiva ajoi merimiinaan Pohjanmerellä 8.9.1939 matkalla Walesin Barrysta Ahvenanmaalle.

³³⁴ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31.

³³⁵ Merleau-Ponty 2012a, 87.

³³⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31. Laiva oli valmistunut vuonna 1909. Se oli 7800 dw-tonnin S/S Wasaborg, ja sen omisti vuosina 1925–1935 uusikaupunkilainen varustamo J. A. Zachariassen & Co; myös TYKL/kys/19, vastaaja 115, 8.

³³⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 17, 5; 7350 dw-tonnin S/S Atlanta oli valmistunut vuonna 1911 Englannissa ja hankittu Suomeen vuonna 1934. Laiva ajoi Suomen Etelä-Amerikan Linjalla vuoden 1941 loppuun.

jehtii konemestarin tutkintoon vaadittavaa praktiikkaa S/S Herakleessa, S/S Lapponiassa ja S/S Arcturuksessa 1930-luvun lopulla. Stig kirjoittaa Arcturuksen konemiesten skanssista, että se on pannujen yläpuolella laivan ulkokylkeä vasten ja siksi se on uskomattoman kuuma, pölyinen ja vilisee luteita. Skanssissa ei niiden vuoksi paljon leätä vapaavahdeissa.³³⁸

Kun vertaan Adamin ja Santerin kuvauksia toisiinsa, Adamin kuvaus näyttää huomattavasti neutraalimmalta, mutta siitä syntyy väkisinkin vaikutelma työtä tekevien miesten tilasta – jopa maskuliinisesta tilasta. Kuten Sara Ahmed huomauttaa, tilaa käyttävien sukupuolta ei kuitenkaan voi päätellä pelkästään itse tilasta, vaan se ilmenee siinä, kuinka tilassa asustavat orientoituvat sitä kohti. Sukupuoli vaikuttaa siihen, kuinka ihmiset hallitsevat tilaa toimiessaan siellä.³³⁹ Skanssissa on kaikki siinä tapahtuvan toiminnan, nukkumisen ja ruokailun edellyttämät kalusteet. Mutta minkälaiset kalusteet! Niiden kömpelyys, työstäminen kirveellä veistämällä viittaa yksinkertaisuuteen, hienostumattomuuteen ja jossakin määrin tilapäisyyteen tai jatkuvaan kuluttamiseen ja välinpitämättömyyteen. Adamin karu, mutta tarkka kuvaus paljastaa hänen olevan kuitenkin kansimiesten skanssissa tutussa ympäristössä, missä orientoituminen on hänelle helpompaa kuin vieraassa, esimerkiksi konemiesten skanssissa. Tuttuuden tunteen käsite kiepauttaa orientaation oman tien löytämisestä oman olemisen kotoisaksi tuntemiseen. Tutuus muodostuu niissä teoissa, joilla ihmiset kääntyvät ulottuvillaan olevia objekteja kohti. Se, kuinka keho havaitsee paikan, yhdistyy aina tiettyyn hetkeen ajassa aistien, affektien ja tunteiden todentamisen kautta.³⁴⁰ Adam näyttää identifioituvan vahvasti kansimiehiin ja hänen identifikaationsa heihin syntyy tehtävien kautta sinä aikana, jolloin hän hoitaa näitä tehtäviä ja asuu skanssissa. Tilana skanssi syntyy siitä, mitä se sallii siellä asuvien tekevän ja skanssissa asuvien identifikaatio syntyy niistä tehtävistä, joita he hoitavat laivassa.³⁴¹ Identifikaatiot eivät ole koskaan puhtaita tai kiinteitä, vaan sijaitsevat eletyissä kokemuksissa, muokattavissa olevina ja avoimina uusille tulkinnoille, kuten Maja Povrzanović Frykman toteaa.³⁴²

Vuosina 1936–1947, kaikkiaan 14 laivassa kansimiehenä merityötä tehnyt Urpo ei kykene enää kirjoittaessaan erittelemään eri laivoihin liittyviä tapahtumia, vaan kuvaa niitä yleisellä tasolla.³⁴³ Hän kirjoittaa, että höyrylaivojen miehistöjen asunnot ovat pakan alla, aivan keulan kärjessä ja asuntoalue muodostaa keulanmukaisen kol-

³³⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 7; 1650 dw-tonnin Lapponia ja 2067 bruttorekisteritonnin Arcturus olivat Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön second-hand laivoja; 7660 dw-tonnin S/S Herakles oli Suomen Etelä-Amerikan Linjalla vuosina 1927–1935.

³³⁹ Ahmed 2006, 59–63.

³⁴⁰ Ahmed 2014, 11; Ahmed 2006, 2–3.

³⁴¹ Ahmed 2006, 44–45.

³⁴² Povrzanović-Frykman 2008, 20.

³⁴³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, numeroimaton saatesivu; ks. myös TYKL/kys/19, vastaaja 22, 8; Urpo työskenteli useissa Antti Wihurin varustamon laivoissa, jotka Wihuri hankki edullisesti.

mion. Toisella laidalla ovat lämmittäjät ja toisella kansimiehet. Skanssien välissä on käytävä erottamassa niitä toisistaan. Kun laiva on raskaassa lastissa ja ”*stamppaa*”, ajaa vastatuuleen, aallot lyövät keulan yli. Vesi ei kuitenkaan pääse suoraan sisälle skansseihin, vaan sitä tihkuu sinne erilaisista raoista, kuten ikkunaventtiileiden tiivisteiden välistä. Skanssissa, laivan kylkiä vasten on laudoista tehty vuoraus, mutta metalli sen takana ”hikoilee” siinä määrin, että kojissa olevat vuodevaatteet kostuvat. Näin kojissa makaavat miehet saattavat kastua nukkuessaan. Urpo toteaa, että Jokaiselle on kuitenkin oma koija ja ne ovat skanssin seinustoilla siten, että kaksi koijaa on aina päällekkäin. Seinissä on ruostetta, ja se haisee pahalta. Valaistusvälineenä on petrolilamppu ja lämmönlähteenä tavallinen kamiina, jossa riutuvat hiilet toisinaan ”tupruavat” skanssin täyteen kitkerää savua siitä huolimatta, että merivahdin tai yövahdin pitää hoitaa kamiinaa. Myös lamput savuavat kitkerälle haisevaa savua, jos niitä ei huolleta, ”*trimmata*” kunnolla.³⁴⁴

Urpon kuvauksessa muistetut asiat tulevat esiin esimerkiksi hajuihin, lämpöön, kosteuteen ja kylmyyteen liittyvinä aistimuistoina.³⁴⁵ Mutta siihen liittyy myös ruumiillista muistamista, kuten Lisa Blackman ja Couze Venn sekä Maria Tumarkin ovat tahoillaan todenneet.³⁴⁶ Niissä näkyvä tavoitetaan näkemällä ja aistittava aistimalla. Ahmedin mukaan Merleau-Ponty toteaa, että tartumme ulkoiisiin tiloihin ruumiillisen tilanteemme kautta. Näin saamme käytännöllisen, ehdottoman käsityksen kehomme ja asioiden välisistä suhteista ja meidän otteestamme niihin.³⁴⁷

Vuonna 1937 alikonemestariksi valmistunut Jouko pestautuu ensimmäistä kertaa S/S Olovsborgin rasvariksi saman vuoden syksyllä. Laivaan tullessaan hän pääsee kurkistamaan myös miehistön skansseihin. Ne ovat hänen mukaansa masentavan näköisiä. Niissä on loviset maalaamattomat lattiat eikä lämmityspattereita, vaan hiilikamiinat keskellä lattiaa. Laivan kyljen puolella on suuri, resuinen, penkkien reunustama ruokapöytä ja muilla seinillä vuoteet kahdelletoista miehelle. Kun Joukon ymmärrys skansseista perustuu näkemällä havaittuun koetun asemesta, hänen huomionsa kiinnittyy skanssin pintamateriaaleihin ja siellä olevien kalusteiden kuntoon. Niiden merkitys jää nähtyjen objektien tasolle ja siihen, miten ne on sijoitettu skanssiin. Mutta Adam, monenlaisia skansseja nähneenä ja kokeneena, katsoo samoja skansseja toisesta näkökulmasta. Hän pestautuu S/S Olovsborgiin I perämieheksi marraskuussa 1938. Hänen mukaansa tässä laivassa kansi- ja konemiehistöt asuvat perässä olevissa tilavissa skansseissa. Adamin kokemus laivan erilaisista tiloista näyttää suhteuttavan tilan määrän vanhempien laivojen alkeellisempiin tiloihin. Jouko sen sijaan majoittuu

³⁴⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 22–23.

³⁴⁵ Povrzanović Frykman 2020, 31–33, 37–39.

³⁴⁶ Blackman & Venn 2010, 7; Tumarkin 2013, 312.

³⁴⁷ Ahmed 2006, 52–54; Merleau-Ponty 2012b, 8.

suoraan peräkannen kansirakennukseen, missä ovat alipäällystään kuuluvien työntekijöiden eli kirvesmiehen, pursimiehen ja donkey-miehen hytti.³⁴⁸

Ensimmäisen merimatkinsa aikana matkustajalaivassa *messikallena* työskennellyt Mauri³⁴⁹ pestautuu syksyllä 1942 S/S Satakunnan jungmanniksi. Hän oudoksuu kuudelle miehelle mitoitettuun yhteisskanssiin joutumista, sillä matkustajalaivassa hänellä oli oma hytti. Tuossa skanssissa on kamiinalämmitys ja valonlähteinä karbidilamput. Sinne on kannettava kylmää ja kuumaa vettä ämpäreissä miidsepistä, ja astioiden pesukin on toimitettava niissä samoissa sangoissa. Miehistöllä ei ole pesuhuonetta. Jokainen saa pestä omassa ämpärissään itsensä ja pyykkinsä. Mukavuuslaitoksena toimii keulapakan oikeanlaidan peränpuoleisessa kulmassa oleva koppi. Se suojaa tuulelta, kun sen ruosteisen reiän päälle istuu, mutta sen sijaan keulan puolelta tuleva aallokko tai kova tuuli saattaa palauttaa takamuksiin kaiken sieltä lähteneen korkojen kanssa. Mauri kadehtii lämmittäjiä, sillä he saavat pestä itsensä aina lämpöisessä pataruumassa, kattilahuoneessa ja tehdä tarpeensa *kolikiffelille*, hiilen lapiointiin käytetyille lapiolle. Sen sisällön he sitten polttavat *fyyrissä* eli tulipesässä. Muissa suhteissa lämmittäjien skanssi on yhtä ”mukava” kuin kansimiestenkin skanssi. Matruusien skanssi on tyyrpuurin puolella ja Mauri on saanut sen seinää, skottia vasten olevan yläpetin. Hän kirjoittaa, että kamiinan puolella on mukavan lämmintä, mutta jos skottiin nojaa liian kauan, tukka saattaa jäätyä kiinni.³⁵⁰

Göranin, Adamin, Urpon ja mahdollisesti myös Alexin ja Stigin sekä Maurin kokemuksia yhdistää kehollisten aistihavaintojen kytkeminen tilaan, ja tilassa olevien objektien muistelemiseen ja muistetun episodimaisuus ja eloisuus.³⁵¹ Näissä kokemuksissa on kysymys siitä, kuinka ihmiset muistavat oman kehonsa välityksellä siitä huolimatta, että ympäristö koostuu materiaalisista objekteista ja ihminen itsekkin on fyy-sinen. Menneisyys aktivoituu ihmisen kehossa, yksilön ja esineiden välisessä vuorovaikutuksessa.³⁵² Varsinkin Urpon kuvaus näyttää yhtenäiseltä, vaikka se perustuu episodimaisiin, eriaikaisiin ja -paikkaisiin havaintoihin. Myös laivan materiaali, teräs on näissä aistituissa havainnoissa keskeisessä osassa: se ruostuu, ruoste haisee, teräs ”hikoilee”, sitä on työstetty eri tavoin ja pintakäsitelty maalaamalla, massamalla ja vuoraamalla. Seuraavassa alaluvussa samaiseen teräkseen liittyy kaiku, kolina, pärinä ja osittain sen muotoilusta johtuva vastatuuleen *stamppaaminen* tai myötätuulessa ”*rullaaminen*” ja sivutuulen vuoksi puolelta toiselle ”*kallistelu*”. Tässä ihminen ja ympäröivä luonto kietoutuvat toisiinsa.³⁵³

³⁴⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 21; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 59; Ahmed 2006, 27.

³⁴⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 8. S/S Satakunta oli 3600 dw-tonnin alus; se oli rakennettu Englannissa ja valmistunut vuonna 1898. Vuosina 1938–1957 sen omistaja oli Satakunnan Laiva Oy.

³⁵⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 9.

³⁵¹ Ks. Korkiakangas 1999, 166–167; Povrzanović Frykman 2020, 36–39.

³⁵² Tumarkin 2013, 311–313; Blackman & Venn 2010, 7.

³⁵³ Ingold 2011, 142; TYKL/kys/19, vastaaja 139, 46.

Liikkumisen esteitä: kolinaa, tärinää ja pauhua

Miehistöskanssien yläpuolella keulakannella on muiden muassa ankkurivinssi ja muita laitteita, joita käytettäessä skansseissa kaikuu ja kolisee ja niiden katot tärisevät. Urpo kirjoittaa, että samanlainen meteli syntyy, kun raskaasti lastattu laiva kulkee vastatuuleen ja aallokko lyö laivan keulaa vasten. Silloin skansseissa jymähtelee niin kovasti, etteivät vasta-alkajat pysty nukkumaan ollenkaan ensimmäisinä öinä. Keulan yli vyöryvän kohisevan kuohun vuoksi skanssissa olevat eivät voi poistua sieltä, sillä he saattaisivat päätyä aaltojen mukana mereen. Aaltojen ja pahimpien kuohujen välissä skanssista on vain kiireesti juostava pois ja taas takasin. Siitä huolimatta kannella liikkuvat saavat välillä kylmän kylvyn. Urpo kirjoittaa, että skanssin asukkaista se ei ole hauskaa. Jotkut päällystössä voivat olla niin ”*kovanaamaisia*”, että naurah-televat miesten hyppeleä katsellessaan sitä ylhäältä komentosillalta, minne kuohujen pärskeet harvoin ylettyivät. Hän toteaa samoin kuin Aleks, että ”silloin ei tiedetty muusta kuin, että miehistö asui keulassa ja päällystö keskilaivassa”, joka oli paremmassa suojassa aallokolta.³⁵⁴ Miehistöön kuuluvien toimintaa kuvatessaan Urpo tekee eroa päällystöön ja kuvaa heidät hierarkkisen ja sosiaalisen eron lisäksi jossakin määrin pahansuopina.

Keulaskanssit koetaan myös kovassa merenkäynnissä epämiellyttäväksi paikoiksi. Keulassa laivan keinumisen ja sivuttainen rullaava liike tuntui enemmän kuin perässä.³⁵⁵ 1950-luvulla Kaukoidän liikenteessä stuerttina työskennellyt Olli kirjoittaa luonnonvoimien vaikutuksesta tasapainoelimiin. Hän on kokenut laivan rullaamisen kiusallisena samoin kuin voimakkaiden koneiden aiheuttaman melunkin. Ollilla on kokemusta myös Pohjanmeren, Välimeren ja Etelä-Amerikan liikenteistä.³⁵⁶

Merimiesten psyykkistä hyvinvointia tutkinut Tapani Pärssinen on todennut laivan jatkuvan keinumisen ja veden kohinan aiheuttavan varsinkin vasta merityössä alkaneille pitkäaikaisia seurauksia, kun he menevät ensimmäistä kertaa matkalla ollessaan maihin. Silloin korvissa kuuluu kohinaa ja lattia tuntuu keiuvan useita vuorokausia maihin paluun jälkeen. Pärssinen mainitsee tutkimuksessaan laivan koneiden ”*jatkuvan pauhun*” olevan monien merimiesten mielestä hermoja raastavaa. Hän toteaa, että monien laivojen koneiden melu on fyysisesti vaurioittavalla tasolla. Se rajoittaa myös keskustelua ja sosiaalisten kontaktien syntymistä työvereihin ja esimiehiin. Laivojen koneista aiheutuu merimiehen kehoa tärisyttäviä vaikutuksia. Koneiden toiminnasta syntyvä tärinä tuntuu voimakkaimmin miehistön asuintiloissa, jotka ovat lähempänä koneita kuin alipäällystön ja päällystön tilat. Pärssinen tulkitsee sen myös lisäävän päällystön ja miehistön eriarvoisuutta ja korostavan laivan sosiaa-

³⁵⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 22–23; myös TYKL/kys/19, vastaaja 22, 8.

³⁵⁵ Ala-Pöllänen 2017, 92–93.

³⁵⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 119, 12; myös TYKL/kys/19, vastaaja 84, 7–8.

lisen järjestelmän hierarkkisuu³⁵⁷ Kenttätöitä tehdessäni ja istuin laiva kolmannen kannen hytissä, kojassani, luetteloidussa digitaalista aineistoani satamakäyntien aikana. Tiesin suunnilleen, mitä kello oli, kun kuulin ensin apukoneiden vaimean surinan korvissani, ja jonkin ajan kuluttua tunsin pääkoneiden aiheuttaman, vähitellen voimistuvan runkovärinän kehossani. Minulle se merkitsi satamasta lähdön lähestymistä ja palaamista ulos kannelle.

Purjelaivojen sekä tässä tutkimuksessa merimiesten työpaikkoina olleiden vanhojen Britteinsaarilla rakennettujen höyrylaivojen keulaskanssit olivat vaarallisia etenkin onnettomuustilanteissa. Adam kirjoittaa vuonna 1929 Maas-joella matkalla Rotterdamiin tapahtuneesta onnettomuudesta. Tiheän sumun vuoksi S/S Wasaborg ankkuroidaan joelle. Yöllä tulee suuri hollantilainen matkustajalaiva, joka yrittäessään ohittaa S/S Wasaborgin törmää siihen niin lujaa, että sen keulan keskellä oleva tukirakenne, ”*steevi*”, vääntyy sisäänpäin aina ankkuripeliin saakka. Matkustajalaivan paa-puurin puolen peräosaan repeää ammottava aukko. Adan kirjoittaa, että miehistö tekee työtä tauotta 36 tuntia saadakseen laivan keulan tyhjäksi, jotta laiva voidaan viedä telakalle. Adam ei kuitenkaan mainitse sitä, loukkaantuiko kukaan tässä törmäyksessä, vaikka kaikki edellytykset loukkaantumisille olivat olemassa.³⁵⁸

Skanssin pöydän ympärillä: miehet keskenään

Vastauksen kirjoittamisen aikoihin Adamin näyttää valtaavan jonkin asteinen nostalgia, kun hän kirjoittaa niistä asioista, jotka ovat kadonneet merenkulusta. Hän kirjoittaa skansseista: ”*Poissa ovat ahtaat, pimeät skanssit, joissa tusina miehiä puhisi ja kuorsasi öisin, pelasi korttia ja söi ateriansa päivisin*”.³⁵⁹ Muistelua ja muistamista tutkinut kansatieteilijä Pirjo Korkiakangas toteaa, että mikä tahansa menneisyydessä tapahtunut asia voi herättää nostalgisia tunteita. Jopa sellaisetkin asiat, jotka kokemuksen hetkellä eivät ole tuntuneet kaipaamisen arvoisilta, saattavat saada myöhemmin nostalgisia sävyjä. Hänen mukaansa nostalgia on eräänlaista koti-ikävää, kaipuuta johonkin turvalliseen ja yksinkertaisuudessaan hallittavissa olevaan tilaan. Yleissävyltään nostalginen tunne on positiivinen, mutta joskus sitä voisi kuvata myös katkeransuloiseksi tai jopa surumielisyydeksi tuon tunteen miellyttävyyden lisäämiseksi.³⁶⁰

Voisin kuvitella, että nostalgian sävyt Adamin vastauksessa silottavat menneisyyden kokemusten epämiellyttävimpiä piirteitä. Mutta kuvatessaan skansseja menneinä ja poissaolevina, hän samalla korostaa niitä toimintoja, joita varten skanssit ovat ole-

³⁵⁷ Pärssinen, 1976, 109–110; Ala-Pollänen 2017, 93; myös TYKL/kys/19, vastaaja 19, 31.

³⁵⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 42.

³⁵⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 122: ”*Försvunna äro de trånga mörka skansarna, där dusinet män snörvlade och snarkade om nätterna. Spelade kort och intagande sina måltider om dagarna.*”

³⁶⁰ Korkiakangas 1999, 171–173.

massa. Miesten toimintaan suuntautuva kuvaus ikään kuin työntää skanssin keskellä olevan pöydän ja seinustoilla olevat vuoteet taka-alalle. Näin nukkumisen ja sosiaalisen toiminnan kuvaaminen korostaa toiminnan ja skanssin kalusteiden arkipäiväistä läheisyyttä ja niiden pitämistä itsestään selvänä. Kalusteet ovat havainnoimattakin olemassa. Siten keskellä skanssin lattiaa olevasta karkeatekoisesta pöydästä tulee sosiaalisen toiminnan keskipiste.³⁶¹ Miehet istuvat sen ympärillä, syövät ateriansa ja viettävät suurimman osan vapaa-ajastaan sen ääressä korttipoleja pelaten, joskus käsitöitä tehden ja ehkä kirjeitäkin kirjoittaen. Urpo toteaa, että luku- ja muut mahdollisuudet ovat vähäisiä, sillä tavallisten höyrylaivojen skanssien heikko valaistus haittaa lukemista.³⁶² Vuonna 1940 merityössä aloittanut Mauri kuitenkin kirjoittaa nähneensä muutaman kaverin lukevan Omar Khaijamin ”Teltantekijää” tai jonkun kirjailijan filosofista runokirjaa. Raamatun lisäksi uskovilla oli virsi- ja hartauskirjoja.³⁶³

Koijat ovat nukkumista varten, mutta niissäkin oleskellaan vapaa-aikoina, ja luetaan valaistuksen heikkoudesta huolimatta myös kirjoja. Sen lisäksi jotkut soittavat mandoliinia tai jotakin muulla instrumenttia, esimerkiksi viulua tai harmonikkaa, kirjoittaa vuonna 1937 jungmannina aloittanut Jaakko. Jaakko toteaa, että skansseissa ei kuitenkaan juuri lauleta, vaan se kuuluu hänen mukaansa ”*sataman iloisempaan ympäristöön*”. Vapaavahdit kuluvat pääasiassa kortin- tai shakinpeluun ja laivakirjastosta lainatun kirjallisuuden parissa. Jaakon mukaan ”*käsistään kätevät*” miehet tekevät myös perinteisiä puhdetöitä, kuten merimiessäkkejä, solmuja, punoksia, tossuja ja vöitä. Vuodesta 1911 merillä työskennellyt Kustaa kirjoittaa joidenkin miesten rakentavan myös laivojen pienoismalleja pulloon, opiskelevan kieliä ja harrastavan myös valokuvausta. Laivojen pienoismallit viedään joko kotiin tai myydään satamissa.³⁶⁴ Merillä työskennellessään Jaakko itse opiskelee paljon vapaa-aikanaan, kun opiskelu oli mahdotonta hänen nuoruudessaan vanhempien varattomuuden vuoksi. Kartuttaakseen yleissivistystään hän suorittaa useita Työväen sivistysliiton kirjekursseja. Hän kirjoittaa työtovereidensa pohtineen sitä, mitä Jaakko turhalla viisaudella mahtoi tehdä, kun kuitenkin osasi raappia ruostetta kursseja käymättä, kuten toisetkin. Myös päällystö suhtautui ivallisesti hänen opiskeluunsa. Jaakko toteaa, että vielä 1930-luvulla yleinen käsitys oli, että miestä auttoi eteenpäin ainoastaan raaka voima. Nykyään, 1960-luvulla, ”*opiskellaan ja taistellaan eteenpäin hengen aseilla*”.³⁶⁵

Jaakon mainitsemat merimiehen ominaisuudet, kuten käsityötaitoisuus ja voimakkuus, viittaavat tietynlaiseen mieheyden kulttuuriseen ymmärtämiseen. Sitä vastoin

³⁶¹ Ahmed 2006, 37: objektien siirtyminen havainnoissa taka-alalle, viittaus Husserl 1952.

³⁶² TYKL/kys/19, vastaaja 19, 31; TYKL/kys/19, vastaaja 84, 10.

³⁶³ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 17; TYKL/kys/19, vastaaja 32, 7.

³⁶⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 92, 28.

³⁶⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 7, 13–14; Kantavuudeltaan 2540 dw-tonnin S/S Canopus (ex. San Mateo, myöh. Popi) rakennettiin norjalaiselle varustamolle vuonna 1911 Newcastlella Englannissa. Vuosina 1937–1962 sen kotisatama oli Helsinki ja omistaja Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö; ks. lukeminen ja korttipeli, vastaaja 84, 10.

lukeminen ja etenkin opiskelu näyttäytyvät epätavallisena ja merimiesten näkökulmasta jopa epämiehekkäänä. Mieheyttä on ehkä helpompi ilmaista sen vastakohtilla kuin positiivisiksi muotoilluilla ihanteilla, kuten varhaismodernin yhteiskunnan kontekstissa esiintyneen väkivallan, sukupuolen, seksuaalisuuden ja tunteiden historiaan erikoistunut tutkija Jonas Liliequist on todennut.³⁶⁶

Merimiesten kokemukset näyttävät hahmottuvan yhtäältä sen kautta, mitä heidän henkilökohtaisesti oli mahdollista kokea ja tavoitella, ja toisaalta yhteisöön sopeutumisen kautta. Kokemukset jäsenyivät myös suhteessa yhteiseen ja jaettuun *normaaliin*, todellisuuden kokemisen tapaan. Se, miten he ymmärsivät asioiden todella olevan, määrittyi suhteessa optimaaliseen kokemukseen.³⁶⁷

Lyhennetty merilaki: yhteiselämän pelisäännöt ja normit

Skanssissa asuminen ei kuitenkaan ollut pelkkää auvoa ja harmonista yhdessäoloa. Miesten kesken tärkein asia on luottamus toisen rehellisyyteen ja avunantoon kiperässä tilanteessa. Rehellisyyttä ja luottamusta testataan käytännössä. Esimerkiksi purjelaivoilla kirjoittamattomana sääntönä on, että kukaan ei saa lukita kirstuaan matkan aikana. Ja siihen liittyy toinen sääntö: kukaan toinen ei myöskään saa avata toisen miehen kirstun kantta luvatta. Toisen omaisuutta ja yksityisyyttä pitää kunnioittaa. Tästä syystä purjelaivoissa työskentelevien merimiesten keskuudessa on hyvä toverihenki ja siksi laivoissa varkauksia ei yleensä tapahdu.³⁶⁸

Brunon mukaan hyvään toverihengen on myös pakottavia syitä. Pimeänä yönä, myrskyn riehuessa ympärillä, kaikkien on pakko mennä ylös purjelaivan takilaan säättämään purjeita. Jos tuossa tilanteessa joku yrittää hidastella tai vetelehtiä, häntä ei kyllä sen jälkeen arvosteta.³⁶⁹ Työ on kuvaannollisesti ”hitsannut miehet yhteen” ja lietsonut jatkuvaa paapuurin ja tyyrpuurin vahtien välistä kilpailua paremmuudesta. Bruno näyttää viittaavan siihen, että olosuhteet ovat sallineet sekä miesten välisen järjestyksen että miesten välisten erojen syntyminen, toisin sanoen erilaisten mieheksien luonnollisen osoittamisen.

Toveruuden ja ystävyuden käsitteet ovat kaksi eri tapaa ilmaista sukupuolta, kuten sosiologi Donald P. Levy on todennut. Levy on määritellyt toveruuden miesten keskinäiseksi vuorovaikutukseksi, jonka puitteissa miehet voivat kokea vahvoja suhteita, jotka kuitenkin eivät ole intiimejä. Toveruus voidaan parhaimmillaan ymmärtää ryhmän jäsenyydeksi ja se edellyttää ryhmän normien noudattamista. Ryhmän jäsenyys osoitetaan aktiivisella osallistumisella, toisin sanoen miehet tekevät ja työskentelevät yhdessä ryhmänä. Ystävyys taas on kahden miehen välinen ja sillä on molempien osa-

³⁶⁶ Liliequist 2009, 117–118; Markkola, Östman, Lamberg 2014, 13.

³⁶⁷ Taipale 2010, 125–127.

³⁶⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 16, 2; Weibust 1976, 191; vrt. Steel 2013, 145, 148.

³⁶⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14.

puolien jakama merkitys.³⁷⁰ Brunon mielestä ruosteenhakkaaminen ja maalaaminen ei ollut riittävää toverihengen nostattamiseksi. Kansimiesten tehtävät ovat yksinkertaistuneet liikaan höyrylaivoissa.³⁷¹ Brunon kuvauksesta löytyy samoja elementtejä, kuin metsänhoitajuutta tutkineen kansatieteilijä Leena Paaskosken tutkimuksesta. Sekä skanssissa asuvien merimiesten että metsäopiskelijoiden muodostamissa yhteisöissä miesten keskinäiseen yhdessäoloon liittyivät myös säännellyt, hierarkkiset ja täsmälliset käskyvaltasuhteet sekä yhteishenki.³⁷² Kuten vuonna 1929 merityössä aloittanut Jouko kirjoittaa, laivalla on oma habituksensa, toisin sanoen oma jämerä:

”stailinsa ja kastijako oli suuri. Offiseerit olivat luku erikseen, mutta kovia tekijöitä olivat timppa, poosu ja donkey-mies. Lämmittäjät olivat herroja ja ylhäisyyskiä trimmareihin verrattuina. Silti ei ollut mitään preussilaista henkeä.”

Jouko lisää toisiin suhtautumisen olleen toverillista, mutta työasioissa arvojärjestyksen astuneen voimaan. Käskyt on täytetty mukisematta.³⁷³ Santeri toteaa, että konemiehistökin kilpaili paremmuudesta. Sekä konemestarit että lämmittäjät kunnioitivat ja ehkä vähän kadehtivatkin sellaista miestä, joka pystyi pitämään höyryn ”*topilla*” eli korkeimmassa sallitussa määrässä.³⁷⁴ Kilpailemalla luotiin miesten keskinäistä, hierakkista järjestystä.

Metsänhoitajiksi opiskelleita ja merimiehiä näyttäisi yhdistävän myös Paaskosken mainitsemat fyysinen työ ja vapaa-aikojen vieton ajoittainen railakkuus, siihen kuulunut hölmöys, raakuus ja ajoittain runsas alkoholin käyttö.³⁷⁵ Esimerkiksi Urpo toteaa, että miesten kesken syntyvät tappelut ovat yleisiä. Vähän väliä kiistellään erilaisista mielipide-eroavaisuuksista ja toinen lyö toista nyrkillä. Päälystökkin jäsenet käyttävät nyrkkejään saadakseen järjestyksen miehistön keskuuteen.³⁷⁶ S/S Wasaborgin matruusina työskennellyt Adam kirjoittaa lyhyesti useista miesten välisistä tappeluista, joissa alkoholilla on osuutta. Yksi niistä syntyi Meksikossa, Tampicon satamassa vuonna 1928. Miesten palkat maksetaan lauantaina, minkä jälkeen lämmittäjät ja osa kansimiehistöstä juopottelevat yhdessä ja tappelevat koko lauantain ja sunnuntain välisen yön. Satamissa varsinkin lämmittäjät ja lempparit elävät usein villiä elämää. He väittävät, että ”*kova työ vaati karkeita huveja*”. Adam kyllä myöntää, että noiden isojen, hakurahtia ajavien höyrylaivojen lämmittäminen ei trooppisissa oloissa ollut heikkojen miesten hommaa.³⁷⁷ Timo Heimerdinger liittää kovan työn

³⁷⁰ Levy 2005, 199–200.

³⁷¹ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14.

³⁷² Paaskoski 2008, 99.

³⁷³ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 22–23. vrt. Weibust 1976, 212.

³⁷⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 7.

³⁷⁵ Paaskoski 2008, 98.

³⁷⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 19; TYKL/kys/19, vastaaja 101, 31.

³⁷⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 32, 34; lemppari, sama kuin hiilenkuljettaja, trimmari.

ja raskaat hovit populaarien merimieskuvien typologiassa vahvaksi kuvattuun merimieheen.³⁷⁸

Tampicon tapahtumien yhteydessä Adam on sunnuntaina käynyt kirvesmiehen kanssa kaupungilla, ja sillä aikaa hänen kellonsa varastettiin skanssin hyllyltä. Varkaus ei kuitenkaan koskaan selviä. Urpo kirjoittaa, että varkaudet ylimalkaa ovat merimiesten keskuudessa kaikkein pienin pahe, vaikka maista tulevat tytöt ja muut sellaiset vierailijat usein varastelivat merimiehiltä kaikenlaista. Merimiehet ovat yhä enemmän alkaneet varoa sellaisia vierailijoita ja koittavat pitää heidät poissa laivoista. Satamissa on vieläkin niin paljon kaikenlaista ”hylkyväkeä”, että niitä käy miesten kiusana kaikissa laivoissa.³⁷⁹

Toisen omaisuuteen kajoaminen, varastaminen on myös tovereiden luottamuksen pettämistä. S/S Herakleen konemiehistössä työskennellyt Stig toteaa, että merimiehet ovat yleensä rehellisiä, mutta poikkeuksia, ”mätämuniakin” on. Merellä oltaessa hyttejä ja kaappeja ei yleensä lukita, vaan luotetaan tovereiden rehellisyyteen. Kerran Herakleessa oli kuitenkin kaveri, jonka oli vaikeaa pitää ”näppejään” erossa toisten tavarosta. Tuo mies varasti naapuriltaan uuden paidan, ja paidan häviämisestä seurasi kaikkien kaappien tutkiminen. Näin hän jäi kiinni varkaudesta, mistä häntä rangaistiin suorastaan brutaalisti. Ensin hänet laitettiin messin pöydälle, ja sitten riisuttiin. Toiset miehet pitivät hänestä kiinni, kun toiset miehet hakkasivat hänen paljasta selkäänsä, niin että sen iho rikkoontui. Hän muisti rangaistuksen varmasti koko ikänsä. Stig toteaa, että merillä tunteille ei juuri ole sijaa.³⁸⁰ Miehistö ratkaisi joskus myös kierouden ”remmiapelilla”, ja varsinkin poikkeukselliset ”hengen päälle käyvät puukkorehvaslut”.³⁸¹ Myös Weibust liittyy säälimättömyyden merimiehen ideaaliin mieheyteen: siihen eivät säälin tunteet kuuluneet.³⁸²

Stig valmistui vuonna 1933, vain 21-vuotiaana, ylikonemestariksi ja otti tehtävänsä tosissaan. Hän työskenteli merillä kaikkiaan 32 vuotta. Hän kirjoittaa, että noiden vuosien aikana tapahtui merimiesten luonteenlaadussa ja mentaliteetissa muutos. Ennen merimieslauluja kirjoitettiin vihkoihin, ja monet säestivät niitä hanurilla tai jousoittimilla, mandoliineilla tai kitaroilla. – Kustaa mainitsee hanurin lisäksi myös viulun³⁸³. – Vastausta kirjoittaessaan Stig toteaa, että nykyisin radion kuuntelu, television katselu ja magnetofonien käyttö ovat vapaa-ajan viettotapoja. Ennen yhteenkuuluvaisuuden tunne oli yhteistä, ja parhaimmillaan vallitsi myös hyvä toverihenki. Se ilmeni usein myös maissa. Kun joku miehistöstä joutui ahtaalle, hän saattoi luottaa miehis-

³⁷⁸ Heimerdinger 2006, 196, 303, 310–313.

³⁷⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 35; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 41.

³⁸⁰ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 5–6.

³⁸¹ TYKL/kys/19, vastaaja 46, 6; vrt. Leimu 1985, 50, 188.

³⁸² Weibust 1976, 203.

³⁸³ TYKL/kys/19, vastaaja 92, 28.

töön kuuluvien tovereidensa tukeen.³⁸⁴ Joukokin kuvaa laivoja liian pieniksi yhteiskunniksi, toteaa, että sen vuoksi niissä on omia kirjoittamattomia lakipykäliään. Varas ja toveriaan puukolla tai muulla aseella lyönyt saa kovimman rangaistuksen, ”*sakin-hivituksen*”.³⁸⁵ Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa purjelaivojen kansimiehistössä ja sittemmin höyrylaivojen päällystössä työskennellyt Markus kirjoittaa, että ”*rangaistuksena käytettiin miehistön keskuudessa nyrkkiä, se [oli] niin sanottu ”lyhennetty merilaki”, joka hyvin sopi erimielisyyksien sattuessa välien selvittelyyn*”.³⁸⁶ Myös konemiehistössä työskennellyt Hermann kirjoittaa nyrkkivallasta, jolla pidettiin järjestystä yllä. Toinen tapa oli tehdä rettelöitsijälle selväksi, että hänen olisi parasta lähteä laivasta seuraavassa satamassa.³⁸⁷

Urpokin kirjoittaa, että rangaistukset sellaisia miehiä kohtaan, jotka pyrkivät häiritsemään miehistön keskeistä rauhaa, ovat välillä kovat, kun häiriöntekijä voidaan hakata puoli pyörryksiin. Kaikkia ei kuitenkaan rangaista tällä tavalla, vaan häiritsemisestä ilmoitetaan Merimies-Unioniin ja vaaditaan, että mies irtisanotaan ja poistetaan laivasta ensimmäisessä mahdollisessa satamassa.³⁸⁸ Kun Urpo lähtee merille vuonna 1936, hän joutuu ”puukkorehvastelijan” kohteeksi. Hän kirjoittaa saaneensa työpaikan Antti Wihurin varustamon silloiseen lippulaivaan S/S Fredavoreen. Se liikkoi Ranskan ja Englannin välillä. Päästäkseen laivaan Urpon pitää matkustaa Englantiin. Siksi yhtiö järjestää hänelle paikan toisessa laivassa, joka odottaa, ”*makaa*”, Kotkassa ja on juuri lähdessä Englantiin. Urpo toteaa, että ensimmäinen yö jää hänen mieleensä. Matkalle pestataan kolme miestä, ja siksi Urpo, joka kyllä kuuluu kansimiehiin, joutuu majoittumaan lämmittäjien skanssiin, missä on yksi vapaa vuode.³⁸⁹

Lähtöä edeltävänä iltana miehistö menee maihin ”*ryyppyhommiin*”, kuten Urpo arvelee. Miehet palailevat keskiyöllä laivaan. Sitä ennen Urpo valvoo tunnin verran kojassaan. Se tuntuu hänestä oudolta, kun edellisestä kerrasta on kulunut jo aikaa. Mutta hän nukahtaa kuitenkin jonkin ajan kuluttua, ja herää siihen, että laivan kirvesmies seisoo skanssissa ja hänen kädessään on puukko paljaana. Urpo toteaa, että puukko on häntä varten. Hän kirjoittaa, että ei voinut aavistaa sitä, että kirvesmies vastustaisi hänen menemistään S/S Fredavoreen. Kirvesmies mutisi jostakin lakosta, joka muka oli alkamassa merimiesten keskuudessa. Urpo toteaa olleensa sen verran tekemisissä Merimies-Unionin kanssa ja tietävänsä, että mistään lakosta ei puhuttu.

³⁸⁴ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 5, 8, 10, 13–141; myös TYKL/kys/19, vastaaja 101, 22, 63.

³⁸⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 62–63; laiva yhteiskuntana ks. myös TYKL/kys/19, vastaaja 144, 23.

³⁸⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 90, 26; TYKL/kys/20, vastaaja 23, 5–6; TYKL/kys/19, 46, 6.

³⁸⁷ TYKL&kys/19, vastaaja 152, 11; myös TYKL/kys/19, vastaaja 32, 20–21.

³⁸⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 39.

³⁸⁹ TYYKL/kys/19, vastaaja 19, 16; Vuonna 1905 valmistunut, 1600 dw-tonnin S/S Fredavore oli Suomen lipulla ajava englantilainen mukavuuslippulaiva. Laivan kotipaikkana oli Helsinki vuosina 1931–1938, ja omistajana OY Fredavore, jonka pääosakas oli Jersey Shipping Investment Co Ld Swansea, ja laivaa operoiva yhtiö Antti Wihuri, Helsinki.

Hän kirjoittaa, että juopuneen, paljasta puukkoa näyttävän, vihasta punoittavan miehen edessä on ”*huono olla*”, varsinkin kun hän ei saa liikkua kojasta mihinkään. Hänen onnekseen lämmittäjät palasivat maista. Kirvesmies on mahdollisesti tehnyt ennenkin samalaisia tempauksia, koska kaksi lämmittäjää ”*käy heti kiinni häneen*” ja he vääntävät puukon pois. Sen jälkeen he ”läksyttävät” miehen jokseenkin perusteellisesti ja huomauttavat, että lakolla, palkkataistelulla ja puukolla ei ole mitään yhteyttä toisiinsa. Jos kirvesmies pelkää jonkun rikkovan lakia, hän rikkoo sitä myös itse lähemmällä laivan mukana pois maasta.³⁹⁰ Fenomenologisesta näkökulmasta toiset ihmiset eivät ole pelkkiä objekteja, vaan myös toimivia subjekteja, jotka vaikuttavat maailmankokemukseemme. Yhteisölliset, yksilöiden väliset suhteet voivat olla eläytymissuhteita, mutta myös yksilön oman kokemuksen sisäisiä suhteita, kuten ”*huono oleminen*” ja toisen valtaan alistuminen Urpon vastauksessa.³⁹¹

Jaakon mukaan nyrkkivaltana pidetään toverikuriin kuuluvaa rangaistusta, mikä seuraa vanhojen perinteiden ja hyvän merimiestävän rikkomisesta. Käsittely saattaa olla toisinaan liiankin kovakouraista. Vielä 20–30 vuotta sitten se oli kuitenkin välttämätöntä, sillä merillekin pesiytyi roskasakkia, niin kuin muihinkin ammattikuntiin, eikä näitä ”veikkoja” muuten voitu hallita. Sen sijaan varastaminen on oikealle merimiehelle aina ollut vierasta. Merellä oltaessa ei koskaan lukita kaappeja, merimiesarkkuja tai -säkkejä. Jos oman väen keskuudessa todetaan varas, kaikki saavat sen pian tietää. Sellaisen miehen on joko parannettava tapansa tai lähdeävä laivasta. Tieto näistä ”*merkityistä miehistä*” leviää laivasta laivaan uskomattoman nopeasti, joskus jo edeltäpäin. Kun uusi mies tulee laivaan, on ”*rouva Huhu*” jo monessa tapauksessa kertonut laivan miehistölle, millainen mies on tulossa. Tästä syystä merimiesten keskuudessa vallitsee luja toverihenki. Jos nykyään oman toveripiirin keskuudessa tavaan esimerkiksi varas, on se harvinaislaatuinen tapaus.³⁹²

Urpo nostaa esiin myös seksuaalisen suuntautuneisuuden todetessaan, että laivoihin hakeutuu usein myös seksuaalisesti perverssejä miehiä, jotka ovat sitten nuorempien miesten kiusana, vaikka ei siitä hänen mukaansa varsin suurta haittaa ole. Weibust kuitenkin toteaa, että merimiesten seksuaalisia kanssakäymisiä koskevia normeja on vaikeaa selvittää. Purjelaivoilla kokeneeksi merimieheksi tullakseen miehen piti kiertää Etelä-Amerikan eteläisin kärki, Kap Horn, mutta olla myös ”*tyttöjen*” kanssa seksuaalisessa kanssakäymisessä useita kertoja. Homoseksuaalisuutta, mihin Urpo tuntuu viittaavan, ei näytä purjelaivoissa esiintyneen, vaan näyttäisi siltä, että heteroseksuaalisuus olisi ollut jonkin asteinen normi. Weibustin mukaan merimiehet olivat nimenomaan huolissaan siitä, ettei mitään ystävällisyyttä toista kohtaan tai toisesta huolehtimista tulkittaisi heidän maskuliinisuuttaan heikentävästi.³⁹³ Tästä näkökul-

³⁹⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 16–17.

³⁹¹ Taipale 2010, 118–119.

³⁹² TYKL/kys/19, vastaaja 32, 20–21.

³⁹³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 30–31, 39–40; Weibust 1976, 203.

masta näyttäisi pitävän paikkaansa, että oman maineen säilyttäminen miehenä miesten joukossa, oli ainakin purjelaivojen *sukupuolistuneissa* työyhteisöissä arvo ylitse muiden. Kuten sukupuolen tutkimukseen erikoistunut sosiologi Michael S. Kimmel on todennut, maskuliinisuus määriteltynä *homososiaalisen*, samaa sukupuolta olevien vuorovaikutuksen kautta sisältä monia asioita, kuten toveruuden, yhteenkuulumisen ja intiimin läheisyyden. Siihen liittyy myös *homofobiaa*, mikä on kuitenkin syvempää kuin homoseksuaaliseksi leimaamisen pelkoa. Se on ennemminkin sitä, että miehet pelkäävät toisten miesten paljastavan kaikille heidän heikkoutensa ja sen, että he eivät täytä oikeiden miesten mittoja.³⁹⁴ Kimmelin mainitsema intiimi läheisyys liittyy myös ystävyuden käsitteeseen. Ystävyyssuhteissakin on nähtävissä samanlaista homofobiaa kuin toveruudeksi ymmärretyissä suhteissa, kuten miesten välistä ystävyyttä tutkinut sukupuolentutkija Klara Goedecke on todennut. Hän on nostanut tutkimuksessaan mielenkiintoisella tavalla näkyviin myös sen, miten ystävyuden erilaiset ymmärtämisen tavat tuovat näkyviin oman kehon rajojen löytämisen ja muotoilemisen suhteessa toiseen samaa sukupuolta olevaan, ja samalla sen, miten tuossa prosessissa voidaan tehdä ero heteronormatiivisen ja homoseksuaalisen läheisyyden välille.³⁹⁵

Toisinaan Adamin kuvauksesta syntyy vaikutelma miehistön leppoisasta yhdessäolosta esimerkiksi, kun he lähtevät Jaavalta, ilmat ovat hyviä ja illalla miehet istuvat ykkösluukulla ja puhuvat tytöistä. Adam kirjoittaa, että tytöt ovat puheenaihe, johon he eivät koskaan kyllästy.³⁹⁶ Myös Jouko kirjoittaa, että iltaisin, skanssin pöydän ympärillä tai sään salliessa ruumanluukun päällä istuu tarinakerho, ja siinä kuulee monenlaisia muisteloita. Esimerkiksi kirvesmies kertoo seilauksestaan englantilaisella teräsparkilla, jonka kapteeni oli ollut hänen mukaansa kerrassaan hurja kaveri. Kun parkin runko oli hirvittävästi vääntyillyt ja paukkunut myrskyn kynsissä, hän oli vain ihmetelty, että *”on se kummaa ainetta tuo teräs, taipuu kovasti, mutta ei vaan näytä taittuvan”*. Kun Kap Hornia kierrettäessä aalto vie kirvesmiehen yli laidan ja seuraava aalto tuo hänet kauniisti takaisin, *”äijä”* toteaa: *”On niin ruma mies tuo finni, ettei pirukaan huoli...”*. Jouko lisää vielä, että erilaisista *”henkimailman asioista”* saateetaan käydä pientä väittelyä, kuten esimerkiksi, uppoaako laiva pohjaan saakka, jos meri on 10 kilometriä syvä? Kun pokeripelissä on herttasuora kädessä, saako Amerikan pankeista luottoa, jos rahat loppuvat kesken nokituksen? Siirtyykö kuolleen merimiehen sielu albatrossiin? Ja niin edelleen.³⁹⁷

³⁹⁴ Kimmel 2006, 6.

³⁹⁵ Goedecke 2016, 79–80, 94–95.

³⁹⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 40.

³⁹⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 29–30.

Yksin asumisen näkymättömät kokemukset

Kuvatessaan Porissa rakennettua S/S Constantiaa Göran kutsuu sitä ”*kuoppalaivaksi*” laivan lastitilojen muodostamien syvänteiden vuoksi. Hänen mukaansa laivasta puuttuu selkeä perästä keulaan ulottuva pääkansi, ”*ylitäkkyys*”³⁹⁸. Selostaessaan päällystön asuntojen paikkoja hän kirjoittaa, että laivan keskilaivassa, pääkannen tason yläpuolella, lyhyen puukannen alla ovat kapteenin salonki ja makuuhuitti sekä kaikki päällystön hytit. Kun laivassa on Suomen oloissa harvinainen kone, ja sen ”*manoeeraus*” tapahtuu kahden ihmisen voimin, ylhäällä, ”*silinterikannen*” pohjan tasolla, lämmittäjät joutuvat työnsä vuoksi kulkemaan puukannella. He eivät kuitenkaan saa kävellä siellä kopisevilla puukengillä, jota he käyttävät työkenkinään. Siksi lämmittäjille annetaan nahkaiset tohvelit, joiden ajatellaan säästävän sekä kantta että häiritsevän vähemmän kannen alla asuvaa kapteenia. Kun Göran kirjoittaa, että ”*kapteenit ovat sellaisia yksineläjiä*”, laivapäälliköiden yksineläminen näyttäisi edellyttävän eristäytymistä omaan rauhaan.³⁹⁹

Vuonna 1927 S/S Suomen Pojan⁴⁰⁰ III konemestarina aloittava Vilho saa käyttöönsä konepäällystön tiloista oman pienen hytin, missä hänen makuupaikkanaan on päivisin istuimena toimiva sohva. Tuohon aikaan Vilhon pitää itse hankkia hyttiinsä makuuvaatteet, mutta ruokailuvälineet tulevat jo laivalta. Laivassa on myös päällystömessi ja salonki. Nämä tilat Vilho mainitsee kuin ohimennen kuvatessaan jouluaterian järjestämisestä. Alipäällystö nauttii jouluateriansa päällystömessissä ja talouspuolella työskentelevä messityttö tarjoilee sen heille. Samaisen messitytön tehtäviin kuuluu myös alipäällystön asuntojen siivoaminen. Tässä Vilho nostaa esiin päällystön ja miehistön välisen eron, mikä ilmenee ruokailuvälineiden ja siivoamisen kautta. Tuohon aikaan miehistön pitää tuoda mukanaan ruokailuvälineensä laivaan tullessaan. Heidän asuntojensa siivouksen hoitavat ensikertalaiset kansipuolen jungmannit ja konepuolen trimmarit. Päällystö puolestaan syö ateriansa omassa messissään ja käyttää varustamon hankkimia ruokailuvälineitä. Vilho kirjoittaa, että messityttö huolehtii myös konemestareiden asuintilojen siisteydestä.⁴⁰¹ Kirjoittaessaan Vilho ikään kuin paikantaa itsensä uudelleen ja kirjaa havaintojensa ja oman katseensa horison-

³⁹⁸ Merillä laivojen ulkokansia sanottiin täkeiksi; (substantiivi täkki; verbi tākätä viittaa kannen rakentamiseen; kansimiestä sanottiin tākäriksi).

³⁹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 14–19; vetoisuusdeltaan 440,90 bruttorekisteritonin S/S Constantia oli valmistunut vuonna 1890 Porissa; laivan omisti W.Rosenlew & Co, Pori vuoteen 1897 ja Wasa Nordsjö Ångbåts Aktiebolag vuoteen 1918, jolloin englantilaiset takavarikoivat sen, ja muutamaa kuukautta myöhemmin saksalainen sukellusvene upotti laivan.

⁴⁰⁰ 1580 dw-tonnin S/S Suomen Poika, valmistunut 1921 Helsingissä; varustamot Reposaa-ren Höyrysaha Oy, Suomen Valtamerentakainen Kauppa Oy; vuodesta 1928 Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö; Saksalaiset takavarikoivat sen vuonna 1939 ja luovuttivat takaisin 1945; sotakorvauslaiva.

⁴⁰¹ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 13–14, 17–18; ks. myös TYKL/kys/19, vastaaja 49, 8.

tissa olevien objektien kautta suhdetaan nykyiseen ja menneeseen. Hänen suhteensa ympäristöön muuttuu hierarkkisen aseman vaihtuessa, ja näyttää siltä, että keskilaivan maailma on erillinen ja jossakin määrin suljettu.⁴⁰²

Vuonna 1930 Adam aloittaa S/S Saint Stephenin⁴⁰³ kansipäällystössä, III perämiehenä. Hän kirjoittaa, että hän saa asunnokseen tilavan hytin samasta kansirakennuksesta, missä on laivan komentosilta. Hytin seinät on verhoiltu kapealla ponttilaudoituksella. Ponttilaudoitus sekä hytin katto on maalattu valkoisiksi ja lattialla on korkkimatto, ja sen päällä vielä kookosmatto. Kalusteet, sänky, pesukaappi, piironki ja sohva ovat mahonkia. Vuonna 1934 Adam pestataan saman yhtiön toiseen rahtilavaan S/S Wasaborgiin⁴⁰⁴ II perämieheksi. Hänen hytinsä on muuten samanlainen kuin edellä kuvattu S/S Saint Stephenin III perämiehen hytti, mutta kalusteet ovat nyt vaaleaa tammaa ja niiden luettelossa hän mainitsee myös vaatekaapin. Näissä kuvauksissa hän suuntaa huomionsa konkreettisiin esineisiin, jotka hänen kääntyessään kohti ovat hänen edessään ja alapuolellaan vuoteina ja istuimina, ja kun hän kääntyy pois päin niistä, ne jäävät hänen taakseen. Ne vaikuttavat siihen, kuinka hän kokee hytin tilavana, kuten hän kirjoittaa, ja siihen, mitä hän voi hyteissä tehdä ja kuinka hän voi asua niissä. Mutta Maurice Merleau-Ponty huomauttaa, että tila ei ole teoreettisesti ympäristö, johon esineet on laitettu esille, vaan ennemminkin sellainen keino, jolla esineiden ja asioiden keskinäinen asema tulee mahdolliseksi. Kuvatessaan Adam tuottaa hyteilleen *fyysisen tilan* muodon paikallistamalla seinät, katon, lattian ja huonekalut. Siinä hänen kehonsa sekä nuo mainitut seinät, katto, lattia ja huonekalut, ovat konkreettisesti suhteessa toisiinsa sen mukaan ovatko ne kehon yläpuolella tai alapuolella, oikealla tai vasemmalla, edessä tai takana. Merleau-Pontyn mukaan vasta tilan kokemuksessa tulee esiin sitä koskeva kaikki tieto. Orientoituuksaan kohti jotakin objektia ihminen yleensä haluaa tietää sen merkityksen ja tuo merkitys ei ilmene tilassa olevista esineistä. Tilan kokemuksen alkuperää on etsittävä ennen kuin erotamme sen muodon ja sisällön toisistaan.⁴⁰⁵

Adamin vastauksessa jää avoimeksi juuri se, kuinka hän hyttejään käyttää ja mitä ne hänelle merkitsevät esimerkiksi esteettisyyden, viihtyisyyden tai mukavuuden näkökulmista.⁴⁰⁶ Kun Adamin työnantaja hankkii uuden moottorialuksen, M/S Wasaborgin vuonna 1949, Adam saa tuossa laivassa asunnokseen makuuhytin ja päivähytin, ja laivan päällikkö puolestaan asuin- ja työtiloihin päivä-, makuu- ja konttori-

⁴⁰² Merleau-Ponty 2012b, 257–259.

⁴⁰³ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 44; S/S Saint Stephen oli rakennettu Skotlannissa ja valmistunut 1911. Tämän 7350 dw-tonnin laivan omisti vuosina 1923–1942 J. A. Zachariassen & C:o., Uusikaupunki.

⁴⁰⁴ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 48; S/S Wasaborg, 7800 dw-tonnin kuivarahtialus. Se oli rakennettu Hampurissa ja valmistunut 1909. Vuosin. a 1925–1935 laivan omisti J. A. Zachariassen & C:o., Uusikaupunki.

⁴⁰⁵ Merleau-Ponty 2012b, 253–254, 157; vrt Heidegger 2000, 97.

⁴⁰⁶ Ahmed 2006, 28.

hytit sekä salongin ja kylpyhuoneen.⁴⁰⁷ Konepäällystön ja kansipäällystön asuintilat näyttävät samantasoisilta tässä laivassa. Adamin mukaan S/S Wasaborgin konepäällystö asuu miidsepin kansirakennelmaan kuuluneessa, kolmosluukusta laivan perään päin olevassa kansirakennuksessa. Moottorialus M/S Wasaborgin ylikonemestarilla on käytössään makuuhytti ja päivähytti. Samassa kansirakennuksessa ovat myös messit ja keittiöhenkilökunnan hytit.⁴⁰⁸

Tässä yhteydessä on mainittava, että vuonna 1942 jungmannina työskentelevä Mauri, kirjoittaa myös S/S Satakunnan päällikön käytössä olevasta salongista.⁴⁰⁹ Kun monet muutkin vastaajat kirjoittavat salongista erilaisissa yhteyksissä, salonki tilana alkaa näitä vastauksia tarkastellessani tuntua pitkäikäisimmältä, jo puurunkoisissa purjelaivoissakin esiintyneeltä sosiaaliselta tilalta.⁴¹⁰

Vuonna 1955 Adam ottaa vastaan kymmenisen vuotta aikaisemmin valmistuneen S/S Olofsborgin⁴¹¹. Laivan päällikkönä hänen asuintilansa ovat salonki, tupakkasalonki, päivähytti, makuuhytti ja kylpyhuone. Tuon uudehkon laivan koko päällystöllä on käytössään tilavat hytit ja messit. Adam siirtyy vuonna 1957 varustamon hankkimaan, uudistettuun moottorialukseen, jonka on M/S Kronoborg⁴¹². Sen päällikkönä hänen käytössään on salonki, päivähytti, makuuhytti ja kylpyhuone. Adamin vastauksessaan kuvaamien päällystön tilojen määrä ja varustetaso näyttää korreloituvan tiloissa asuvien asemaan, muodolliseen koulutukseen ja työtehtävien luonteeseen, kuten päällikön konttorihytti hänen pääasiallisten kirjallisten työtehtäviensä suorittamiseen tai salonki esimerkiksi satama- ja muiden viranomaisten tapaamiseen ja vieraiden kestitsemiseen. Vilhon ja Adamin vastauksissa hierarkkiset erot ilmenevät myös materiaallisen ympäristön eroina asuintiloja toisiinsa verrattaessa. Fyysiseen tilaan sijoittuva konkreettinen esinemaailma nostaa kuitenkin esiin myös heidän elämässään ja työympäristössään tapahtuneen ajallisen muutoksen kohti laadukkaampaa, parempaa ja etuoikeutetumpaa elämää.⁴¹³

Vuodesta 1951 S/S Arianan III konemestarina työskennellyt Veli kirjoittaa, että konemestarit ja perämiehet ruokailevat tässä laivassa samassa messissä tai salongis-

⁴⁰⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 79; M/S Wasaborgissa olleiden, ruotsalaisen Götaverketin valmistamien Burmeister & Wain -moottoreiden polttoaineena oli dieselöljy.

⁴⁰⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 48.

⁴⁰⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 8.

⁴¹⁰ Ks. Weibust 1976; esim. vuonna 1887 valmistuneessa museolaiva Sigynissä on salonki, ks. Örgans, Jerker 2007.

⁴¹¹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 86; 10100 dw-tonnin S/S Olofsborg (ex. Kongsborg) oli rakennettu Englannissa ja valmistunut vuonna 1944, ja sota-aikana Britannian laivaston käytössä. Laiva konvertoitiin Alankomaissa vuonna 1947. Sen omisti uusikaupunkilainen Rederi Ab Borgtramp (Rederibolaget Zachariassen & Co.) vuosina 1955–1959.

⁴¹² TYKL/kys/20, vastaaja 55, 97. 6096 dw-tonnin M/S Kronoborg (ex. M/S Slesvik, valmistunut 1938, Helsingør, Tanska), varustamo Zachariassen & Co, Uusikaupunki vuosina 1957–1971.

⁴¹³ TYKL/kys/20, vastaaja 55; TYKL/kys/19, vastaaja 9.

sa.⁴¹⁴ Oletan kuitenkin hänen tarkoittaneen, että salongissa ruokailevat laivan päällikkö ja konepuolta johtanut konepäällikkö.⁴¹⁵ Vuoden 1948 asetuksessa merimiesten asunnoista säädetään, että yli 1000 tonnin laivoissa kansi- ja kone päällystöillä sekä kansi- ja konemiehistöillä pitää olla erikseen messit. Siinä ilmaistaan myös messien yhteiskäytön mahdollisuus ja mahdollisuus toisen päällystölle tarkoitetun messin varaamiseen alipäällystön käyttöön. Yli 3000 tonnin laivoissa pitää myös taloushenkilökunnalle olla oma messi, kun talouspuolella on työssä vähintään neljä henkilöä.⁴¹⁶

Stuertit ja kokit asuvat omissa hyteissään laivan miidsepissä, oman työmaansa laivan keittiön lähellä. Vuonna 1928 S/S Cicilissä laivakokkina työskentelynsä aloittanut Alekski toteaa, että joskus he kuitenkin joutuivat jakamaan hyttinsä messikallen kanssa. Kokkien työpäivät ovat pitkiä ja siksi omassa hytissä pääasiassa nukutaan.⁴¹⁷ Aleksin vastauksessa tulee kuitenkin esiin yksin tai kaksin asumisen mielekkyys, levon ja riittävän unen tavoitteellisuus raskaan työn vastapainona.⁴¹⁸

Päällystöön ja keittiöhenkilökuntaan kuuluneiden asuintilojen sijainti ja tilojen materiaalisuus näyttää näissä vastauksissa olevan näkemällä havainnoitua, mutta tilan kokemuksia ei niissä juurikaan ole. Kuten sekä Maurice Merleau-Ponty että Henri Lefebvre ovat todenneet, tuolla tavalla kuvattu tila, missä subjektin toiminta ei tule näkyviin, on *fyysinen tila*.⁴¹⁹ Adam kyllä luettelee runsaasti hyteissä näkemiään kalusteita, mutta, mitä hänen kuvauksessaan pitäisi olla, jotta tilan kokemus olisi hänen omasta näkökulmastaan mielekästä? Sosiaaliantropologi Sarah Pink on empiirisiä tutkimuksiaan tehdessään havainnut visuaalisuuteen, valokuviiin tai videoituihin tallenteisiin perustuvan tilojen ja paikkojen tarkastelun rajoittuneeksi. Siksi hänen mukaansa kokemuksellisuuden tarkastelun lähtökohtana tulisi olla moniaistisuus. Sillä ihmisen tapa liikkua tilassa ja paikassa sekä arkisten esineiden osallisuus arkielämässä vaikuttaa yksilön tilallisen kokemuksen muotoutumiseen ja siitä tietämiseen.⁴²⁰ Myös Merleau-Ponty korostaa ihmisen toiminnan merkitystä tilan kokemisessa. Kun ihminen orientoituu, hänen ruumiinsa näyttäytyy kaikkien mahdollisten toimintojensa järjestelmänä, näennäisenä ruumiina, jonka ”paikka” määrittäy sen tehtävistä ja sijain-

⁴¹⁴ Veli työskenteli todennäköisesti kahdessa S/S Arianassa, vaikka ei mainitsekaan siitä. Vanhempi niistä, 7830 dw-tonnin alus oli valmistunut Glasgow’ssa vuonna 1934. Se oli rekisteröitynä Suomen kauppalaivastoon vuosina 1950–1952, jolloin se haaksirikkoutui Belgian rannikolla. Nuorempi S/S Ariana rakennettiin vuonna 1953 Glasgow’ssa ja sen kantavuus oli 7800 dw-tonnia. Varustamo oli sama, Rederibolaget Re-Be, myöhemmin Ab Wilh. Bensow Oy. Tämä laiva liikennöi mm. Kaukoitään.

⁴¹⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 53, 9.

⁴¹⁶ Asetus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948; Ala-Pöllänen 2017, 102–103.

⁴¹⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 22, 9; Laiva 2600 dw-tonnin S/S Cicil ex. Cicilia oli rakennettu Englannissa ja valmistunut 1898. Se oli hankittu Suomeen vuonna 1924; 1928 sen varustamona oli Rederi Aktiebolaget Steam.

⁴¹⁸ Backman 2010, 68.

⁴¹⁹ Merleau-Ponty 2012b, 254; Lefebvre 1991, 39.

⁴²⁰ Pink 2011, 123–124.

nista. Ihmisen ruumis on siellä, missä sillä on jotakin tehtävää. Myös Lefebvre toteaa kirjoittaessaan *sosiaalisesta tilasta*, että siellä, missä on tilaa, on myös elämää.⁴²¹

Sarah Pinkin esittämästä näkökulmasta katsottuna myös Adamin asuintilojen kuvauksista puuttuu hänen henkilökohtainen kokemuksensa, mitä fenomenologisessa tulkinnassa voitaisiin pitää maailmassa läsnä olemisen vastakohtana, poissa olemisenä.⁴²² Se, mitä tarkoitan, viittaa sellaisiin arkisiin käytäntöihin ja tapoihin, joita yksin asuvalla mahdollisesti oli. Nämä tavat ilmenivät esimerkiksi siinä, miten hytissä olevia kalusteita käytettiin arkisissa toiminnoissa. Esimerkiksi Aleksin ja Adamin hyttien sisustusta kuvaavissa vastauksissa mainitsevat vuoteet viittasivat nukkumiseen, mutta avoimeksi jäi kuitenkin se, minkälainen kokemus nukkuminen niissä oli, tai minkälainen unirytmä esimerkiksi perämiehellä oli, ja saiko tuossa asemassa ollut yleensäkin nukkua tarpeekseen.

Fenomenologisesta näkökulmasta pelkistetyllä olemassa olevaan konkretiaan suuntautuvalla tiedollisella tarkastelulla on kuitenkin oma arvonsa, mutta vasta subjektiivinen tilojen todelliseksi konstituoituminen avaa niiden merkityksen.⁴²³ Kokijoiden, kuten Aleksin ja Vilhon, mutta erityisesti Adamin asema laivassa ja kuvauksen kohteena olevien asuintilojen ajalliset vastaavuudet tulevat ilmi heidän vastauksiinsa.⁴²⁴ Myös päällystön asuntojen sijainti keskilaivassa ja eri asemassa olevien henkilöiden käytössä olleiden tilojen kokojen vaihtelut luovat vaikutelman aseman lisäksi, arvosta ja vaikutusvallasta sekä tilojen hierarkkisista suhteista toisiinsa.⁴²⁵ Esimerkiksi Adamin kohotessa arvoasteikossa mukaan tulivat lisäksi iän ja koulutuksen ulottuvuudet sekä tilan suhde ajallisuuteen – menneisyyden, nykyisyyden ja tulevaisuuden vuorovaikutukseen. Kun tarkastelen Adamin käytössä olleiden tilojen kuvauksia rinnakkaisina, paljastuu myös Adamin toiminnan intentionaalisuus, eteenpäin päämäärää kohti suuntautuminen. Jo lyseota käydessään hänen tavoitteekseen oli tullut merikapteenin tutkinnon suorittaminen ja sitä vastaavassa ammatillisessa tehtävässä työskenteleminen. Siksi hän lähti merille 17-vuotiaana, purjehti kaksi vuotta ahvenanmaalaisen nelimastoparkki Olivebankin miehistössä jungmannina ja toiset kaksi vuotta S/S Wasaborgin miehistössä matruusina. Noina vuosina hän joutui säästämään suurimman osan palkastaan päästäkseen eteenpäin ja maksaakseen koulutuksensa, asumisensa ja elämisensä koulukaupungissaan Turussa. Adamin kohdalla paikat vaihtuivat ja aika muuttui eri elämänvaiheissa. Ne ovat helposti tunnistettavissa hänen kuvauksessaan, hänen hierakkisen asemansa ja ammatillisten identiteettinsä muuttuessa. Tällä tavalla hän muotoutuu toimivana subjektina ajallisesti kerroksellisen elämänkokemuksensa ja myös materiaalisen ympäristönsä kautta. Jokainen hytti

⁴²¹ Merleau-Ponty 2012b, 260–261; Lefebvre 1991, 22, 39.

⁴²² Smith 2018; Heidegger 2000, 94–105; Frykman & Gilje 2003, 12.

⁴²³ Backman 2010, 66–67.

⁴²⁴ Heinämaa 2010, 102–103.

⁴²⁵ Karjalainen 2007, 65–66.

koettuna tilallisenä kohteena toteuttaa tiettyä yleistä muotoa tullakseen todelliseksi ja mielekkääksi hierarkkisen aseman ja siinä etenemisen antamassa merkityksessä.⁴²⁶

Samanlaista intentionaalisuutta olen löytävinäni myös Göranin ja Vilhon vastauksista. Heidän kohdallaan intentionaalisuus ilmenee lähinnä tutkintojen suorittamisen kautta eri elämänvaiheissa. Kun Göran kirjoitti esimerkiksi laivoissa tarjotun ruuan laadusta ja siinä tapahtuneista muutoksista, hän asemoi itsensä asuntonsa sijainnin mukaan ”*keulan puolelle*” ja ”*keskilaivaan*”, mutta jättää hierarkkisen asemansa ilmoittamatta. Fyysisesti jossakin oleminen ilmenee vastauksessa ajan kulumisena 1910-luvulta vuoden 1918 jälkeen tulevaan aikaan ja hierarkiassa kohoamisena kone-miehistöstä konepäällystöön. Göran suoritti ylikonemestarin tutkinnon vuonna 1924. Sen jälkeen hän työskenteli Bore-varustamon omistamissa laivoissa vuoteen 1944, jolloin hän löysi maista koulutustaan vastaavan työpaikan.⁴²⁷

Göranin, Adamin, Vilhon ja Velin vastauksissa yksin asuminen on jossakin ja samalla jonakin olemista. Tässä yhteydessä jossakin oleminen saa merkityksensä sekä tilasta että hierarkkisesta asemasta, kuulumisesta johonkin kategoriaan tai ryhmään, kuten kansi- tai konepäällystöön, mutta viittaa myös siihen käytännölliseen ymmärrykseen, mikä heillä oli itsestään ja heitä ympäröivästä sosiaalisesta maailmasta.⁴²⁸ Laivan kontekstissa henkilön yksinasuminen on voinut toteutua ainoastaan tietyssä tilanteessa ja tietyssä ajallisessa ja hierarkkisessa viitekehityksessä.⁴²⁹

Päällystön ja taloushenkilökunnan asuintilat ovat sekä havainnoituja että ymmärrettyjä kokonaisuuksia, mutta niistä puuttuu tilan tuottamisen kolmas ulottuvuus, ihmisen kehollisuuteen suhteessa oleva eletty ja koettu tila. Kehollisen kokemuksen kautta tila voidaan kuvata tietynlaisena ja samalla herättää se eloon. Tästä näkökulmasta tilojen materiaalisesti ilmenevä keskinäinen hierarkkisuus, mikä heijastaa käyttäjänsä koulutusta, työtehtäviä ja asemaa organisaation rakenteessa, on eri asia kuin hierarkkinen tila, joka tuotetaan sosiaalisesti ja saman aikaisesti ymmärretään ihmisten välisten hierarkkisten suhteiden kautta.⁴³⁰

Laivat, asuminen ja muutos

Skanssissa asumiseen liittynyt läheisyys ja sosiaalisuus näyttävät kadonneet vähitellen laivakannan uudistamisen myötä. Kun Adamin työnantaja hankkii uuden dieselmoottorilla varustetun M/S Wasaborgin vuonna 1949, laivan miehistön asunnot ovat sen peräosassa, ja miehet asuvat siellä joko kahden tai yhden miehen hyteissä. Laivassa on myös kaksi tilavaa miehistömessyä. Adam toteaa, että uudessa, 1940-luvun puo-

⁴²⁶ Backman 2010, 66–68.

⁴²⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 31–33; 38.

⁴²⁸ Brubaker 2013, 72–81.

⁴²⁹ Backman 2010, 69–70.

⁴³⁰ Lefebvre 1991, 40, 42–49; Karjalainen 2007, 65–66; Ala-Pöllänen 2017, 104–108.

livälissä valmistuneessa S/S Olofsborgissa miehistön asunnot ovat ensiluokkaisia yhden ja kahdenhengen hyttejä ja lisäksi heidän käytössään on tilava messi ja oleskeluhuone.⁴³¹ Miesten keskinäinen seurustelu siirtyy messeihin ja päivä- tai oleskelutiloihin, joissa voidaan pelata seurapelejä.⁴³² Kun Adam kirjoittaa 1950- ja 1960-luvun laivoista yksioikoisesti todeten, että niissä päällystö ja miehistö asuu tilavissa hyteissä ja heidän käytössään on lisäksi valoisa messit ja seurusteluhuoneet, hän tuo esiin laivojen miehistötiloissa tapahtuneet muutokset materiaalisuuteen, sosiaalisuuteen ja ajallisuuteen liittyvinä ilmiönä.⁴³³

Myös Veikko kirjoittaa, että näistä vanhoista laivoista siirrytään vähitellen uuden-aikaisiin laivoihin. Mukavuuksiksi koetut tilat, kuten saunat ja suihkut lisäävät hänen viihtymistään niissä. Näiden laivojen asunnot ovat kauniita hyttejä, joissa hän viihtyy erinomaisesti.⁴³⁴ Anderskin toteaa laivojen olevan paremmin varusteltuja kuin aikaisemmin ja asunnot hyviä ja kauniita. Ruoka on useimmissa tapauksissa hyvää. Näissä laivoissa on jääkaapit ja -huoneet ja uudemmissa on juokseva kylmä- ja kuumavesi, sähkövalo käytössä kaikkina vuorokauden aikoina ja monta muuta mukavuutta.⁴³⁵

Merimiehenä vuosina 1929–1947 ja sen jälkeen luotsina työskennellyt Einari on Adamin, Veikon ja Andersin kanssa samaa mieltä. Hänen mukaansa nykyajan laivojen asunnot ovat hienoja, ja kalustona niissä ovat pehmeät sohvot ja tuolit. Niissä on ilmastointilaitteet, keskuslämmitykset, jääkaapit ja lisäksi vielä televisiot. Ateriat ovat hyviä ja maukkaita, kuten parhaissa ravintoloissa. Tämä on tietysti hyvä ja niin täytyy hänen mielestään ollakin, jotta ”kehitys kulki eteenpäin”. Kun hän on nyt luotsina ollessaan katsellut nuoria ja keski-ikäisiä merimiehiä, niin monta kertaa on käynyt mielessä, että on jokin suuri ero entisajan merimiehen ja nykyisen välillä siitä huolimatta, että ennen oli semmoista kuin oli. Nykyään merimiesten keskuudessa ”henki” ei ole samalla tavalla railakasta kuin ennen. Hän arvelee, että monella nykyajan merimiehellä menisi sormi suuhun, jos merellä sattuisi joku kiperä paikka, sillä merimieselämäkin alkoi nykyään olla niin koneistettua. Ehkä se pitää paikkansa kuten joku on sanonut, että ennen laivat olivat puuta, mutta miehet rautaa, nyt laivat ovat rautaa ja miehet puuta.⁴³⁶ Myös Adam toteaa laivaa ja sen varustamoita kohtaan

⁴³¹ 6060 dw-tonnin M/S: Wasaborg rakennettiin Norjassa 1924; viimeisteltiin Göteborgissa, Ruotsissa. Omistaja vuosina 1949–1970 Zachariassen & Co. Uusikaupunki; 10100 dw-tonnin S/S Olofsborg rakennettiin vuonna 1944 laivaston alukseksi Suderlandissa ja konvertoitiin vuonna 1947 rahtilaivaksi Amsterdamissa. Laiva oli vuosina 1955–1959 Suomen kauppalaivastossa, ja sen omisti Rederi Ab Borgtramp ja sitä operoi Zachariassen & Co; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 79, 86.

⁴³² TYKL/kys/19, vastaaja, 84, 10.

⁴³³ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 122.

⁴³⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 73, 2–3.

⁴³⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 24, 58.

⁴³⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 30, 19–20.

osoitetun velvollisuudentunnon on kadonneen ja merimiesten muuttuneen egoisteiksi.⁴³⁷

Anders toteaa laivojen, tapojen ja miesten muuttuneen palatessaan merille vuonna 1951. Hän kirjoittaa, että ennen laivoissa oli vanhempaa väkeä miehistöpuolellakin, ja he pitivät huolen arvoallastaan. Nyt ”lättähatut” ovat vallanneet *ahterin*, laivan peräosan. Jos joku vanhempi mies vielä uskaltaa joukkoon, niin hänellä ei ole mitään sanomista. Anders toteaa samoin myös käyneen päällystöpuolella: sielläkin arvoalta on vähentynyt. Hän kirjoittaa, että nyt päällystö ryyppää miesten kanssa yhdessä ja seuraukset voi vain arvata. Hän toteaa lisäksi, että tämä nykyajan merielämä on muuttunut kovasti rutiiniluontoiseksi ja kiireiseksi. Laivat eivät enää makaa pitkiä aikoja satamissa ja romantiikka on kokonaan hävinnyt mereltä. Suomen itäisissä satamissa tehdään työtä ympäri vuorokauden ja läntisissä suurissa satamissa on työssä ainakin kaksi vuoroa. Anders kirjoittaa uskovansa, että ainainen kiire tekee miehistä holtittomia, kun he eivät pääse maihin toimittamaan asioita ja vähän rentoutumaan. Hän muistelee, että Etelä-Amerikassa he olivat saaneet olla viikonkin maissa, vaikka ei samassa satamassa. Sen jälkeen oli jo ”kova hinku” päästä merelle. Hän kirjoittaa seuranneensa nykyistä kiirettä laivoilla, ja todennut, että sitä tahtia ei ihmisen hermot kestä kauan. Vahvat luonteet osaavat ottaa asiat rauhallisesti, mutta heikot luonteet sortuvat alkoholiin. Nuoret, jotka tulevat miehistöpuolelle elävät kuin ”Ellun kanat”, vain päivän kerrallaan. Hän on pannut merkille, että kaikilla päällystöpuolella on mielessään pois pääsy mereltä juuri liiallisen kiireen takia. Konepäällystön mahdollisuudet saada vastaavaa työtä maista ovat kuitenkin paremmat kuin kansipäällystön. Nykyisin miehet eivät voi enää harrastaakaan muuta kuin lähikapakassa käyntiä, missä iltaa vietetään sulkemisaikaan saakka. He eivät myöskään ota merimiesammattia vakavasti, kunhan ovat aikansa, ja kun väsyvät niin hakevat jotain muuta tointa maista. Laivoissa päällystöä pidättävät eläkemaksut ja eläkkeet, mutta nuoret eivät paljon piittaa niistäkään eduista. Kun nuoret ovat olleet merellä muutaman reissun ja huomanneet, että merelläkin täytyy sentään vielä noudattaa järjestystä, eikä rillutteleminen ja ”ylösmakaaminen” vetele, he sanovat vain, että emme täällä niin kauan ole.⁴³⁸

Sosiologi Carl Hult toteaa saman asian, mistä Anders kirjoittaa kuvatessaan ”nykyajan” merenkulkijoita. Hult tarkastelee tutkimuksessaan 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä laivoissa työskennelleiden ruotsalaisten merimiesten sitoutumista tiettyyn työnantajaan ja alalla työskentelemisen vaikuttimia. Tutkimus paljastaa, että merenkulun ammatit vaikuttavat voimakkaasti identiteetin rakentumiseen ja työtyytyväisyys on yleisesti ottaen korkea. Merenkulkijat pitävät työstään ja sen sisältö motivoi heitä. Mutta se paljastaa myös sen, että Ruotsin merenkululla oli useita haasteita. Varsinkin laivojen rekisteröiminen ulkomaille heikentää sitoutumista yhtiöön ja myös

⁴³⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 30, 20; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 122.

⁴³⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 24, 57–62.

miehistön sosiaalinen kokoonpano vaikuttaa taustalla. Hult toteaa, että miehistössä vanhimmat ovat sitoutuneimpia yhtiöön kuin nuoremmat, jotka arvelevat työskentelevänsä laivoissa vain muutamia vuosia.⁴³⁹

Bruno kirjoittaa, että merenkulussa on tapahtunut hänen työssäoloaikanaan enemmän kuin Kolumbuksen ajoista 1900-luvun alkuun mennessä. Hän oli lähtenyt merille vuonna 1913 ja nähnyt molempien maailmansotien vaikutuksen alan tekniseen kehitykseen ja etenkin olojen paranemiseen laivoilla. Kun hän aloitti purjelaivoilla, miehistö, 14 miestä asui yhteisskansseissa lukuun ottamatta purjeentekijää ja kirvesmiehtä. Siihen aikaan vain päällystöllä oli omat hyttinsä. Niitä oloja ei kuitenkaan voi verrata suoraan nykyisiin, 1960-luvun, miehistöosastoihin, joissa on yhden ja kahden henkilön hyttejä ja niissä vaatekaapit, laatikostot ja jonkinlaiset kirjoituspöydät ja tietenkin myös vuoteet. Nykyisin, 1960-luvulla laivoissa on lisäksi tilavat messit, joissa kaikille on istumapaikat toisin kuin aikaisemmin yhteisskansseissa.⁴⁴⁰ Myös komentosillalla tapahtui muutoksia: vanhimmissa höyrylaivoissa oli samat navigointilaitteet kuin suurissa purjelaivoissa, sitten otettiin käyttöön hyrräkompassit, radiosuuntimailaitteet, tutkat ja automaattiohjaus.⁴⁴¹

Brunon mukaan aikaisemmin henkilökohtaista hygieniaa hoidettiin peseytymällä puusta valmistetuissa ämpäreissä, ”*pytseissä*”. Samassa vedessä, vapaavahtien aikana pestiin myös vaatteet käsin ja vettä piti vielä säästää. Nykyisissä laivoissa on saunat, pesuhuoneet, pyykkituvat, pesukoneet ja silityshuoneet.⁴⁴² Tästä huolimatta Bruno kirjoittaa väittävänsä merimiesten olleen puhtaampia purjelaivoissa kuin nykyisin moottorialuksissa, vaikka tuolloin piti olla hyvissä väleissä kokin kanssa, saadakseen lämmintä vettä. Nykyisin vanhimmat matruusit huolehtivat puhtaudestaan, mutta yleisesti ottaen monet merimiehet kulkevat likaisina ja likaisissa vaatteissa koko ajan, oli pa pyhä tai arki.⁴⁴³ Myös Anders kiinnittää huomiota tapojen muuttumiseen. Hän kirjoittaa, että pyykkiä pestiin itse laivalla ja vain jokunen parempi paita pesetettiin maissa. Lauantai-iltapäivä oli niin sanottu liputuspäivä, kun pyykki oli kannella kuivumassa. Nyt ei sellaista enää näe, kaikki pesetetään maissa.⁴⁴⁴ Asunnot puhdistettiin ja huollettiin itse ja ne olivat puhtaita. Nyt on siistit ja paremmat asunnot ja messikallet siivoavat. Häntä on kuitenkin monta kertaa hävettänyt mennä sisälle hytteihin, kun ne näyttävät niin siivottomilta – etenkin ne hytit, missä ”*ensireisunpojat*” asuvat.⁴⁴⁵

Tehdessään eroa menneen ja nykyisen välille Bruno ikään kuin kiteyttää aikaisemmin esiin tulleet seikat, kuten asuntojen mukavuuden, ruuan ensiluokkaisuuden ja

⁴³⁹ Hult 2012, Summary, s. V.

⁴⁴⁰ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14–15.

⁴⁴¹ TYKL/kys/20, vastaaja, 142, 42.

⁴⁴² TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14–15; myös TYKL/kys/19, vastaaja 38, s. 8–9.

⁴⁴³ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14–15; ks. myös TYKL/kys/19, vastaaja 115, 9.

⁴⁴⁴ ks. myös TYKL/kys/19, vastaaja 84, 9: vaatteiden pesusta huolehdittiin itse.

⁴⁴⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 24, 61.

jokaisen mahdollisuuden katsoa televisiota ja kuunnella radiota. Mutta sitten hän toteaa, että miehet eivät olekaan niistä huolimatta tyytyväisiä, kuten aikaisemmin. Sekä merellä että maissa käytetään alkoholia raskasmielisyyden lievittämiseen enemmän kuin ennen. Merimiehet eivät kuitenkaan ole muuttuneet. Bruno totesi, että hänenkin nuoruudessaan oli monia, jotka lupasivat muuttaa tapansa, mutta maissa menettivät kontrollin kokonaan ja sortuivat samaan. Toinen asia, mitä ei voi verrata on toverihenki ja toveruus. Ennen ahtaissa tiloissa se oli parempi.⁴⁴⁶ Myös ylikonemestari Tapio pohtii, miksi toisessa laivassa voi viihtyä paremmin kuin toisessa. Hän toimi konepäällikkönä suomalaisessa S/S Gretassa toisen maailmansodan puhjetessa ja koki laivan ikään kuin toiseksi kodikseen. Hän työskenteli siinä yli 20 vuotta. Kun tuo laiva vuonna 1957 romutettiin, hän tunsu haikeutta, ja pohti mielessään, että laivallakin saattoi ehkä olla jonkinlainen sielu. Laivassa viihtymiseen oli hänen mukaansa monta syytä, mutta ennen muuta siihen vaikutti keskinäinen toverihenki, sillä: *”Olihan laiva loppujen lopuksi kuin pienen pienen yhteiskunta ja sitä hallittiin sen mukaisesti. Jos laivassa syntyi toraa ja erimielisyyttä, katosi sen viihtyisyys toran mukana.”*⁴⁴⁷ Aikoinaan suomalaisen laivaan joutumista protestoinut Santeri kirjoittaa nykyajasta, että höyrylaivakausi on loppumassa ja merimiehille koittavat helpommat ajat moottorilaivoissa. Hän toteaa, että Suomen kauppalaivat ovat muuttuneet edukseen, eikä enää näy montakaan romukasaa, jossa Suomen lippu liehuisi. Kaikki kehuvat olojen parantuneen laivoissa täydellisesti, niin sosiaalisesti kuin taloudellisestikin, sodan jälkeen.⁴⁴⁸

Myös asenteissa tapahtuu muutoksia. Jaakko muistaa, kuinka varustamo lähetti uuden miehen erääseen laivaan. Kun mies meni ilmoittautumaan ensimmäiselle perämiehelle, hänen kameransa riippui hihnassa olalla. Perämies tokaisi, ettei laivassa tarvita valokuvaajia, ja niin mies sai lähteä. Jaakko toteaa, että *”nykyään varustajat ja laivojen päälliköt jo myöntävät, että mitä valistuneempi merimies on, sitä vastuuntuntoisempi hän on työpaikallaan”*.⁴⁴⁹ Jaakolla itsellään oli mukanaan ikäloppu kirjoituskoneen raakki. Kun tuli kysely siitä, Jaakko ilmoitti kirjoittavansa sillä puhtaaksi oppikurssiensa harjoitustehtäviä. Tätä tuli piti mahdottomana ja epäili ilman muuta salakuljetusta. Kun kone kuitenkin oli Jaakolla samassa laivassa koko ajan, tuli alkoi pitää häntä *”päästään viallisena”*. Jaakko toteaa, että nykyisin kukaan ei kummeksu, jos merimiehellä on hytissään radio tai hyvä kamera. Merimiehet osallistuvat laivan opintokerhoihin, joissa käytetään levysoittimia ja magnetofoneja, ja magnetofoni saattaa olla myös miehen oma. Monessa laivassa on myös *”poikien”* yhdessä hank-

⁴⁴⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14; TYKL/kys/19, vastaaja 124, 23; TYKL/kys/20, vastaaja 142, 48.

⁴⁴⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 144, 22–23.

⁴⁴⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 8; TYKL/kys/19, vastaaja 24, 59–61.

⁴⁴⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 8.

kima televisio. Jaakon vastauksen perusteella näyttää siltä, että käsitys merimiehistä muuttui hitaasti, ja vaati objektiivista näyttöä, kuten Joonas Taipale toteaa.⁴⁵⁰

Anton kirjoittaa, että tekniikan aiheuttama mullistus yhdessä sosiaalisten parannusten kanssa on vaikuttanut myös myönteisesti merimiesammattin arvostamiseen ja lisännyt ammatissa viihtymistä ja mukavuutta. Päälystölle on tosin tullut moninkertainen vastuu varustamojen tulostavoitteiden vuoksi. Voittoa varustamot ovat tosin ennenkin halunneet hankkia. Ennen kuitenkin oli enemmän aikaa olla merellä ja satamissa. Varustamon mielestä kummassakaan ei nykyisin saa viipyä kauan ja siksi merellä on aina yritettävä pitää täysi ”paaru”, vauhti päällä oltiinpa sumussa ja pimeässä. Ajanhukka on varustamolle ”korvaamatonta” haaskausta, kun sitä ei saa mistään takaisin. Laiva on kuitenkin vakuutettu, kävi sille, kuinka tahansa. Varsinkin kansipäälystöstä joutuu ottamaan suuren riskin, jos merillä ennen arvossa pidetty sääntö: ”mitä ikinä teetkin, varmista, että olet turvallisella puolella”, sattuu unohtumaan.⁴⁵¹ Joku voisi ajatella, että työtä helpottavat laitteet, kuten radio, tutka, hyrräkompassi, ja monet muut apuneuvot, vähentäisivät paineita, mutta alituinen varuillaan oleminen käy ajan mittaan taakaksi. Se vie tasapainoisen elämänilon ”tipotiehensä” ja päälystö on satamaan tullessa jo valmiiksi rasittunut. Sama meno jatkuu, kun lastia puretaan toisesta ruumasta ja lastataan samaan aikaan toiseen.⁴⁵²

Perinteisyys asumisessa

Laivat muuttuivat, mutta ne olivat jo aikaisemminkin olleet erilaisia. Muutamat Merimiesten muistelmat -kyselyyn vastanneet⁴⁵³ olivat työskennelleet 1903 Skotlannissa valmistuneessa, 7660 dw-tonnin S/S Herakleessa⁴⁵⁴, missä kansi- ja konemiehistöllä oli jo tuolloin omat messinsä, joiden kalustuksena oli suuri pöytä, puupenkit ja joitakin yksittäisiä tuoleja. Päälystöllä oli keskilaivassa omat hyttinsä ja ruokailutilana päälystömessi. Päälliköllä oli kuitenkin eniten tilaa. Hänen käytössään oli makuuhyttin lisäksi päivähytti ja ruokailutilana salonki. Yhteisten skanssien sijasta miehistö asui kahden hengen hytteissä, ja alipäälystö ja päälystö yhden hengen hytteissä. Suomen Etelä-Amerikan Linjalla ajaneiden laivojen miehistöjen vapaa-ajan viettoa tutkineen Sallamaria Tikkasen mukaan vuonna 1948 annettu ensimmäinen asetus merimiesten asunnoista aluksessa ei vielä vaikuttanut 1930-luvulla tuon linjan toimintaan

⁴⁵⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 7–9; Taipale 2006, 121.

⁴⁵¹ TYKL/kys/19, vastaaja 21, 28:” What any time you are doing, you always must be at the safe side”.

⁴⁵² TYKL/kys/19, vastaaja 21, 28.

⁴⁵³ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 17; TYKL/kys/20, vastaajat 23, 4, ja 142, 41.

⁴⁵⁴ S/S Herakles (ex. Clan Mackinnon), valmistui vuonna 1903 Skotlannissa, 7660 dw-tonnin kuivarahtilaiva, jonka omisti vuosina 1927–1935 Aktiebolaget Oceanfart. Laiva liikennöi Suomen Etelä-Amerikan Linjalla.

rakennettujen alusten asumistasoon. Hän näkee sen ennemminkin varustamon haluna rakennuttaa moderneja, edustavia aluksia.⁴⁵⁵

Tikkanen saa asian näyttämään imagokysymykseltä ja innovatiiviselta toiminnalta, ja saattoihan asia olla myös niin. Kuitenkin linjalla ajanut, Skotlannissa rakennettu, vanhin S/S Herakles oli valmistunut jo 1900-luvun alussa ja Adamin kuvaamista laivoista esimerkiksi Norjassa rakennettu M/S Wasaborg oli valmistunut jo 1920-luvun puolivälissä, joten näyttää vahvasti siltä, että muualla jo uudisrakennuksia suunniteltaessa oli miehistötiloihin kiinnitetty huomiota paljon aikaisemmin kuin Suomessa. Arvioidessaan Suomen teknologisia kehityskulkuja historianantajat Juhani Koponen ja Sakari Saaritsa toteavat, että niin sanotulla teollistumisen tai modernisaation kaudella uutta teollista teknologiaa hyödyntävä tuotantovälineistö sekä sen käyttöön tarvittavat tiedot ja taidot tuotiin Suomeen ulkopuolelta.⁴⁵⁶ Katson, että höyrylaivatkin olivat Koposen ja Saaritsa mainitsemaa tuotantovälineistöä.

Merilain-säädännössäkään Suomi ei ollut yksin, sillä kansainvälinen lainsäädäntö vaikutti siihen jo autonomian ajalla. Kun Suomi oli itsenäistynyt, päästiin mukaan Skandinavian maiden aloittamaan, yksityisen merioikeuden laajaan uudistamistyöhön. Sen tuloksena pohjoismaissa annettiin useita samansisältöisiä lakeja, kuten esimerkiksi Suomessa vuonna 1924 merimieslaki, lait merimiehen työajasta, laivaisännän vastuusta ja meripanttioikeudesta. Merimiesten työoloja koskevia kysymyksiä pohdittiin myös kansainvälisissä merityökongresseissa, ja kansainvälisessä työjärjestössä, jonka hyväksymiä sopimuksia oli sittemmin alistettu jäsenvaltioiden lainsäädäntöelinten käsiteltäviksi. Kansainvälisen työjärjestön jäsenenä Suomi oli pyrkinyt ratifioimaan näitä sopimuksia mahdollisuuksiensa mukaan. Tikkasenkin mainitsema miehistön asuntoja koskeva asetus liittyi pohjoismaissa käytyihin neuvotteluihin, joiden tavoitteena oli merimieslakien täydellinen uudistaminen.⁴⁵⁷ Tästä näkökulmasta katsottuna näyttäisi siltä, että miehistön asuntoja koskeva asetus oli vahvistanut jo vallitsevan tilanteen. Asuntojen tasoa parantamalla ja viihtyisyyttä lisäämällä pyrittiin vaikuttamaan myös miehistön pysymiseen laivoissa ja karkaamishalujen vähentämiseen. Merihistorian tutkija Frances Steel viittaa tähän todetessaan matkustajalaivojen henkilökuntaa koskevassa tutkimuksessaan, että asuntojen kodikkuutta lisäämällä pyrittiin tarjoamaan vastapainoa mekaaniseksi muuttuneelle työlle.⁴⁵⁸

Tikkanen toteaa vielä, että laivojen asuintilojen sijoitteluissa, laadussa ja käytössä noudatettiin pitkälti *perinnettä*, sillä viralliset säännökset sisälsivät vain ylimalkaisia

⁴⁵⁵ Tikkanen 1993, 42–44; ks. myös Steel 2008, 290–291. Asetus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948.

⁴⁵⁶ Koponen & Saaritsa 2019, 356–357; myös Soukola 2007, 40: Suomeen ennen toista maailmansotaa liputetuista ja ulkomailta ostetuista laivoista sekä kaluston nykyaikaisuudesta.

⁴⁵⁷ Beckman 1957, 1–3, 331.

⁴⁵⁸ Steel 2008, 290–291.

määräyksiä, esimerkiksi ilmanvaihdosta, valaistuksesta ja lattiapinta-alasta. Merimiesten asunnoista annetussa asetuksessa määritettiin kuitenkin, että niiden tuli olla lastivesilinjan yläpuolella laivan keski- tai peräosassa. Ne eivät saaneet rajoittua kattila- tai konehuoneeseen ja muihin tiloihin, joiden läheisyys saattoi vaikuttaa asuintilojen lämpötilaan. Nämä olivat huomattavia parannuksia aikaisempiin tiloihin verrattuina. Niillä saattoi olla vaikutusta jopa *second hand* -alusten hankintaan.

Lisäksi asetuksessa mainittiin, että miehillä ja naisilla piti olla omat asunnot, kuten päällystöllä ja taloushenkilökunnallakin. Tähän on piilotettu hygieniää ja fyysistä turvallisuutta koskevia asioita. Suurissa aluksissa vielä kone- ja kansihenkilökunta jaettiin eri asuintiloihin. Laivan vetoisuus määritteli sen, kuinka monta henkilöä voitiin sijoittaa yhteen hyttiin. Kun näitä tiloja sai käyttää ainoastaan asumiseen, lisättiin myös sosiaali- ja saniteettitilojen määrää, ja esimerkiksi ruokailu erotettiin asumisesta kaikilla hierarkian tasoilla.⁴⁵⁹ Myös nykyajan sekamiehitettyjä aluksia tutkinut kansatieteilijä Anne Ala-Pöllänen viittaa merenkulun perinteisiin, jotka hänen mukaansa antavat tutkimusaluksen tiloille ajallisen ulottuvuuden, ja lainsäädäntö määrittää niiden käyttötarkoituksen.⁴⁶⁰ Mutta, mitä tuo perinne oli, ja keiden perinnettä se oli?

Pirjo Korhokangas on todennut, että arkikäsitelyssä perinteenä pidetään yleensä sukupolvien takaa juontuvia, vanhoja kulttuurin piirteitä tai alueita. Mutta hän on myös huomauttanut, että perinnettä luodaan ja syntyy koko ajan. Kun vanhat traditiot vielä muuttuvat ajan mukana perinnekkin muuttuu muistojen muistoiksi.⁴⁶¹ Folkloristi Laura Aro on todennut, että perinne käsitteenä on modernin kulttuurin tuote. Se on luotu osoittamaan, että tietty kulttuuri-ilmio on ajallisesti jatkuvaa ja yhteisöllistä sekä monien yksilöiden ylläpitämää ja välittämää. Perinteeksi määrittelemiseen liittyy arvottaminen ja se voi olla positiivista tai negatiivista. Monet kulttuuriin liittyvät perinteet on kuitenkin nostettu näkyviin ja määritelty hyvin valikoivasti. Kulttuurissa ja yhteisöissä on myös aina ollut heikosti tiedostettuja traditioita, joita on opittu pitämään itsestään selvinä.⁴⁶² Aro korostaa, että perinteen määrittelyssä tärkeitä sanoja ovat *sukupolvet* ja *yhteisöt*. Hänen mukaansa yhteisö viittaa perinteen hyväksymiseen osaksi yhteisön tunnustamia arvoja, normeja sekä ajatus- ja käyttäytymistapoja. Yksilön osana on toimia perinteen kantajana. Yksilöllisyys on omalaatuisuutta, vaihtuvuutta, muuntuvuutta, ja välillisesti kulttuurin ja perinteen aktiivisuutta.⁴⁶³

Tässä yhteydessä nostan esiin Edmund Husserlin fenomenologiaan liittyvää *sosiaalisen* habituaalisuuden eli yhteisöllisen tavanomaisuuden käsitteen, jota Husserlin mukaan voi kutsua myös *perinteeksi*. Dermot Moranin mukaan habitus toimii sekä henkilökohtaisessa että yhteisöllisessä rakenteessa suhteessa sosiaaliseen ja kulttuuri-

⁴⁵⁹ Tikkanen 1993, 42; Asetus merimiesten asunnoista 794/1948.

⁴⁶⁰ Ala-Pöllänen 2017, 94–95.

⁴⁶¹ Korhokangas 1999, 155–156; viittaus teokseen Vansina, Jan 1985.

⁴⁶² Tieteen termipankki, folkloristiikka ja perinne.

⁴⁶³ Aro 1999, 179; Talve 1979, 338; ks. myös Leimu, Saressalo & Leimu 1979, 54.

seen maailmaan samalla tavalla, jolla luonto esiintyy. Näin empiirisesti, välittömästi ymmärretty ympäröivä maailma näkyy esimerkiksi sosiaalisten ja etnisten ryhmien tai erilaisten yhteisöiden ja organisaatioiden empiirisenä tyylinä.⁴⁶⁴ Tämä näkyy myös merimiesten keskinäisessä vuorovaikutuksessa, kuten edellä on kuvattu.

Mutta laivojen miehistöt vaihtuivat suhteellisen tiheään tahtiin, eikä miehistöillä ollut suoraan vaikutusta esimerkiksi laivan rakenteisiin tai asuntojen sijoitteluun. Laivan asuin- ja muiden tilojen sijaintiin ja tasoon liittyvään perinteeseen on haettava selitystä laajemmasta kontekstista. Laivojen olemassaoloon ja niiden hankintaan vaikuttavat laivan liiketaloudellinen käyttötarkoitus, sille ajateltu reitti ja luonnonympäristö sekä laivanrakennustekniset ratkaisut. Lisäksi on otettava huomioon kansainvälinen lainsäädäntö ja sopimukset. Edellä mainittuja seikkoja näkymättömämpiä ovat kuitenkin yhteiskunnassa vallinneet käsitykset laivassa työskentelevistä merimiehistä ja siitä, mikä kulloinkin on katsottu sopivaksi juuri tälle ihmisryhmälle.

Husserlin käsitteen näkökulmasta näyttää siltä, että laivojen suunnitteluun vaikuttivat monet sosiaaliset habituaalisuudet, kuten varustamot sekä laivoja suunnitellut ja rakentaneet tahot ja vielä merenkulkualan kansainväliset järjestöt. Ne toteuttivat yhdessä käytännöllisiä, yhteisöelämän mahdollisuuksiaan.⁴⁶⁵ Lisäksi laivojen suunnitteluun ja hankintaan vaikuttivat myös yleisemmät kulttuuriset yleispätevyudet, kuten kansallinen ja kansainvälinen lainsäädäntö ja sopimukset.

Tällä tavalla laivasta tilana ja asunnoista paikkoina muodostuu eräänlainen alati ajassa liikkeessä oleva prosessi, jota moninaiset suhteiden kehityskaaret muuttavat.⁴⁶⁶ Tästä näkökulmasta laivojen hankintaan ja tuotantoon ja etenkin asuntojen sijoitteluun näyttäisi liittyvän Laura Aron mainitsemia heikosti tiedostettuja – tai ainakin heikosti ilmaistuja – traditioita, joiden olemassaoloa on alettu tutkimuksissa pitää itsestään selvänä, kuten Urpo totesi kirjoittaessaan vastaustaan: ”*silloin ei tiedetty muusta kuin, että miehistö asui keulassa ja pääallystö keskilaivassa*”⁴⁶⁷. Lause sisältää ajatuksen muuttumattomasta asiasta, johon ei voi vaikuttaa: ikään kuin näin olisi aina ollut ja tulisi aina olemaan. Maantieteilijä Doreen Massey kuvaa tällaista paikan ymmärtämistä monella tavalla ongelmalliseksi. Yksi ongelmista on olettaa, että paikoilla olisi vain yksi olemuksellinen identiteetti, ja toinen ongelma on olettaa paikan identiteetin muodostuvan sisäänpäin kääntyneen, alkuperäistä jäljittävän historian pohjalta.⁴⁶⁸

⁴⁶⁴ Moran 2011, 65–66, 68.

⁴⁶⁵ Miettinen 2010, 156–161; sama 2013, 334–337.

⁴⁶⁶ Ks. Lehtonen, Mikko & al. 2008, 7–8; Massey 2005, 11–12; Massey 2008, 14–15, 123; myös Mårtensson 2006, 5.

⁴⁶⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 23.

⁴⁶⁸ Massey 2008, 25, 30.

Ensimmäisellä matkalla

”Oppia ei käyty ensinkään”

Kenttätöissä ollessani seurasin useamman tunnin ajan ensimmäistä kertaa kansimiehenä olleen merimiehen työskentelyä. Hänen tehtävänsä, kuten laivan ohjaamisen harjoittelu, puhtaanapito, huolto ja ”*lankonkivahtina*” oleminen vaikuttavat hyvin samanlaisilta töiltä, joita myös ensireissulaiset tekevät höyrylaivoilla 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla. Vasta-alkajat ovat periaatteessa nuoria poikia, mutta kysymys ei ole niinkään fysiologisesta iästä vaan sosiaalisesti määrittyvästä iästä. Ensikertalainen on aina nuorin riippumatta siitä, kuinka vanha hän on todellisuudessa. Kauppalaivoissa ”*poika*” tarkoittaa kokemattonta ja tietämätöntä, sellaista ihmistä, joka ei juuri erota laivan perää sen kuulasta. Weibustin mukaan kysymys on myös ensikertalaisen sosiaalisesta asemasta, mikä määrittyy suhteessa laivan toiminnalliseen rakenteeseen. Se voi ilmetä esimerkiksi vasta-alkajan omana näkemyksenä tai toisen ihmisen määrittelemänä asemana. Se voi ilmetä myös ryhmän toisten jäsenten myöntämänä asemana, joka tuo mukanaan oikeuksia ja velvollisuuksia. Sosiaalinen asema voidaan määritellä suhteessa erilaisiin kriteereihin, kuten ikään, sukupuoleen, etnisyyteen tai pitkään työkokemukseen, taitoon ja voimaan. Se voidaan määritellä myös suhteessa taloudelliseen vastuuseen tai joidenkin materiaalien hyödykkeiden käyttöön ja niihin liittyviin oikeuksiin, mutta myös suhteessa tiettyihin ryhmiin.⁴⁶⁹

Pohjoismaista agrariiyhteiskuntaa tarkastelleet historiantutkijat Jonas Liliequist ja Ann-Catrin Östman sekä etnologi Ella Johansson ovat tahoillaan korostaneet ikäkategorioiden, kuten lapsuuden, nuoruuden, aikuisuuden ja vanhuuden merkitystä mieheyden muodostumisessa.⁴⁷⁰ Östman toteaa, että maatilan taloudessa ikä oli merkityksellinen. Yksilöihin kiinnittyneet sukupuolierot liittyivät siinä pääasiassa ikään ja luokkaan, eri asemiin tai rooleihin. Porvarillisessa yhteiskunnassa ne liittyivät käsitteisiin sukupuolen luonteesta. Tätä taustaa vasten useat tutkijat uskovat, että sukupuolen dikotomisuus, jakaantuminen miehiin ja naisiin ei ole niin merkityksellinen,

⁴⁶⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 4, 13; Weibust 1976, 213, viittaus Ulf Hannerz 1964. Hannerz puolestaan viittaa Arnold van Gennepin teokseen ja kirjoittaa hänen erottaneen sosiaalisen iän fysiologisesta iästä; ks. van Gennep 1960; ks. myös Weibust 1976, 258: asema ja status.

⁴⁷⁰ Vakimo 2001, 34: naisen sukupuolen ja iän moninaisesta kytkeytymisestä.

Östman kirjoittaa.⁴⁷¹ Jonas Liliequist ja Ella Johansson ovat havainneet, että mieheyden negatiivisena vastakohtana ei ole yksistään *naiseus*, vaan erityisesti *poikuu*s ja lisäksi nuorten miesten mieheys. Johansson toteaa, että nuorten miesten kehittämässä nuorisokulttuurissa mieheyden ihanteet poikkeavat aikuisten miesten mieheyden ihanteista ja saavat nämä erottautumaan siitä. Nuorten miesten ymmärrys mieheydestä perustuu fyysiseen voimaan ja näyttävään pukeutumiseen.⁴⁷²

Folkloristi Jyrki Pöysä on todennut muiden muassa iän rajoja tuottavaksi tekijäksi tutkimiansa metsätyöläisten keskuudessa.⁴⁷³ Myös ruotsalaisia poliiseja tutkinut sukupuolentutkija Susanne Andersson kirjoittaa, kuinka paikallispoliisissa nuoret miehet ilmentävät hegemonista asemaansa nuorisomaskuliinisuudella. Sillä he saavuttavat aseman, mutta eivät välttämättä valtaa. Andersson kirjoittaa, että poliisiorganisaatiossa virkaikä on keskeinen auktoriteetin tekijä. Se on toisaalta yhteydessä ihmisen luonnolliseen ikään, mutta hänen tutkimissaan poliisiorganisaatioissa se vaikuttaa myös miesten välisiin valtasuhteisiin. Hän toteaa, että tuo vaikutus ei kuitenkaan ole lineaarinen, sillä vanhimmat miehet näyttävät näissä mitteloissa syrjäytyvän.⁴⁷⁴

Metsäammattilaisia tutkinut kansatieteilijä Leena Paaskoski luonnehtii nuorista miehistä koostunutta opiskelijaryhmää ”*railakkaaksi porukaksi*”. Hän toteaa, että heidän keskinäistä olemistaan määrittivät myös tietynlainen hölmöys ja raakuus. Ne yhdistyivät esimerkiksi saunailtoihin, erilaisiin tempauksiin ja runsaaseen viinanjuontiin. Paaskoski toteaa lisäksi, ettei miesten pienoismaailman railakkuutta määrittänyt pelkästään huolettomuus tai vapautuminen totutuista normeista, vaan sitä sääntelivät ennemminkin hierarkkiset ja täsmälliset käskyvaltasuhteet ja yhteishenki. Hänen mukaansa ne ovat kaikille sodassa olleille tai sotaväen käyneille tuttuja asioita.⁴⁷⁵

Ella Johanssonin mainitsemaa huomion herättämistä tai esittämistä, *performatiivisuutta*, ilmensi esimerkiksi ensimmäistä kertaa laivan miehistöön pestattujen tapa kävellä keinueen, kuten he ovat nähneet vanhempien merimiesten kävelevän. Esimerkiksi vuonna 1917 kaljaasin Onnin puolimatruusina työskentelevä Anders kirjoittaa katselevansa ihmetellen, kuinka häntä itseään nipin napin ”*vanhemmat seilarit olivat niin kovasti merimiestä*” satamissa.⁴⁷⁶ Etnologi Timo Heimerdinger toteaa esittämisen liittyvän läheisesti asiayhteyksiin ja esityksen tilannesuunnitteluun. Esittämisessä ihmisen keho on keskeisessä asemassa, sillä kommunikaatioprosessi esittäjän ja katsojan välillä muotoutuu sen kautta. Näin kulttuurilla on aina materiaallinen, kosketeltavuus-

⁴⁷¹ Liliequist 1991, 423; Johansson 2006, 118–119; Östman 2006, 90; ks. myös Heikkinen 2007, 34.

⁴⁷² Ekenstam 2006, 35–36; Johansson 2006; Liliequist 1991, 419 miehekkyyden ja epämiehekkyyden ymmärtämisestä.

⁴⁷³ Pöysä 1997, 189.

⁴⁷⁴ Andersson 2004, 67, 78.

⁴⁷⁵ Paaskoski 2008, 98–99.

⁴⁷⁶ Weibust 1976, 186; TYKL/kys/19, vastaaja 24, 19, 21–22. Onni oli apumoottorilla varustettu kaksimastoinen, Riga-tyyppinen kaljaasi.

teen perustuva ulottuvuus myös mielikuvien tuottamisessa. Heimerdingerin mukaan teatterista peräisin oleva vuorovaikutus nostaa esiin keskeisen kehollisen maailmassa olemisen ja sen kuvauksen välisen jännitteen myös antropologiassa ja etnologiassa.⁴⁷⁷

Andersin kuvauksessa nuorten miesten tapa esittää merimieheyttä viittaa yhtäältä laivayhteisöön kuulumiseen ja sen ilmaisemiseen. Toisaalta kävelytyyli viittaa ideaalin mieheyden ilmaisemiseen näyttämällä vastaantulijoille ”*rullaavalla*” kävelytyylillä, että merimies on erimies. Heidän kehonsa toimivat tässä heidän oman maailmansa välittäjinä, mutta erillään niiden elämän tilanteista. Ruumiiden motorisuus, liikkuminen, on elehtimistä ja tavoitellun hahmon luonnehtimista. Siten liikkuminen ja elehtiminen heijastavat ruumiiden ulkoisia merkityksiä antamalla ruumiille paikan ja huolehtimalla siitä, että ne alkavat olla olemassa kohteina.⁴⁷⁸

Sosiaalinen ikä viittaa miehen ammatilliseen kokemattomuuteen ja hänelle osoitettuun paikkaan laivassa, organisaation toiminnallisen hierarkian alimmalla tasolla. Esimerkiksi vuonna 1905 merityössä aloittanut Markus kirjoittaa, että hänen ensimmäisessä laivassaan, kolmimastoisessa kaljaasissa on kolme ensireissun poikaa. Kaksi heistä on jo yli 20-vuotiaita täysiä miehiä, joten hänelle, 17-vuotiaalle, tulee nuorimpana kaikkein raskaimmat olot. Kun he ottavat lastin Suomessa, hänen täytyy hakea työmiehet rannikolta ankkurissa olevaan laivaan ensimmäiseksi aamulla ja illalla, toiden loputtua, kuljettaa heidät pois. Hän pääsee ruokailemaan vasta sitten, ”*kun herrat matruusit olivat syöneet, jos oli mitään jäljellä. Olin kaikkien komennettavana.*” Hän toteaa, että tavallisten lastaustöiden lisäksi hänen tehtäviään laivassa ovat kaikkien siivoustöiden sekä kaikkien likaisten töiden tekeminen.⁴⁷⁹

Mutta sosiaalinen ikä viittaa myös siihen, että laivassa yhteisön jäsenet ymmärtävät ihanteellisen, ”*oikean merimieheyden*” saavuttamisen monisyiseksi prosessiksi, jonka aikana ”poika” oppii vähitellen merimiestaitoja, tapoja, arvoja ja normeja ja kehittyä niiden omaksumisen myötä kohti ”*oikeaa merimieheyttä*”. Weibust toteaa, että ihanteellisen merimiehen kuvaukset ilmaisevat yhtä paljon tekemistä, kuin tekemättä jättämistäkin. Joka tapauksessa oikea merimies ei saa olla niin innokas, että vaarantaa oman turvallisuutensa. Sitä kuvaa myös tunnettu sanonta ”toinen käsi laivalle, toinen itselle”. Hänen mukaansa laivassa on myös sellaisia normeja, joissa ”ennätyksiin yltäjiä” ja ”nopeus kuninkaita” pilkataan. Ne liittyvät tuotannon standardeihin esimerkiksi käsityöläisten keskuudessa, ja ne ovat hyvin tunnettuja teollisuusorganisaatioissa. Laivassa ihmiset tekevät työtä, mutta mielistelyä ei kuitenkaan suvaita. Weibustin mukaan myös rehellisyyttä arvostetaan suuresti varsinkin, kun on kysymys samassa skanssissa olevista tovereista.⁴⁸⁰ Weibustin aineistosta esiin nousevat kuvaukset selit-

⁴⁷⁷ Performatiivisuudesta ks. Heimerdinger 2005, 33–36.

⁴⁷⁸ Merleau-Ponty 2012, 106–107, 188.

⁴⁷⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 90, 2–3.

⁴⁸⁰ Weibust 1976, 189–191, 357–359. Sannonnasta on eri versioita; Snellman 1996, 120–124; Vanha-Similä 2017, 91–93; Frykman & Gilje 2003, 11.

tävät sitä, kuinka ihanteellinen merimies elää laivan muodostamassa maailmassa, ja kuinka tuo eläminen ilmenee hänen tekemisensä kautta. Havaitseminen on siinä ensisijaista, mutta se ilmaisee myös havaitun todellisuuden ruumiillisen sidoksen maailmaan, kuten filosofi Maurice Merleau-Ponty kirjoittaa.⁴⁸¹

Kehittymisessä kohti ”oikeaa merimieheyttä” on yhtä paljon kysymys kulttuurin oppimisesta ja kulttuurin parissa elämisestä kuin ammattiryhmään identifioitumisesta.⁴⁸² Siitä syystä tulokkaille riittää ”kihveli kouraan”, sillä annetuissa töissäkään ei aluksi vaadita osaamista, taitoja tai suurta vastuuta.⁴⁸³ Mutta näitä tehtäviä toistamalla, tulokas oppii ymmärtämään työtä helpottavien rutiinien merkityksen ja esimerkiksi käyttämään aistejaan kuunnellessaan, kuinka vesitankki täyttyy, tai pohtiessaan tuulen suuntaa arvioidessaan, miltä puolelta tulipesän tuhkan voi heittää mereen sotkematta itseään tai koko laivaa.⁴⁸⁴ Tällaisia tehtäviä saavat hoitaakseen esimerkiksi 17-vuotias Erik, 18-vuotias Eljas, sekä 30-vuotias Jaakko työskennellessään ensimmäistä kertaa kansimiehenä laivassa, ja myös konepuolen alimmalta portaalta hiilenkuljettajana, trimmarina aloittanut 19-vuotias Pekka.

Tavoille oppimisessa on kysymys samasta asiasta, mistä Weibust kirjoittaa kuvattaessaan tulokkaan kohtaavan purjelaivassa sen teknisen ja taloudellisen järjestelmän vaatimukset sekä työyhteisön muodollisen organisaation ja työnjohtajien ja miehistön jäsenten muodostaman epämuodollisen järjestelmän. Hän toteaa, että työyhteisön virallisen ja epävirallisen organisaation välillä vallitsee yhteisymmärrys toisissa asioissa ja toisissa taas on ainekset konfliktiin. Tästä syystä tulokkaalle asetetaan erilaisia vaatimuksia. Tullakseen toimeen työyhteisössä hänen on opetettava sekä ammatin edellyttämiä taitoja että opittava toimimaan sosiaalisissa tilanteissa ja erilaisissa tunnetiloissa. Toisin sanoen tulokkaan on opittava ymmärtämään, näkemään ja tulkitsemaan laivaelämän todellisuutta samalla tavalla kuin muutkin työyhteisön jäsenet. Lisäksi tulokkaiden on opittava toimimaan vuorovaikutuksessa muiden kanssaan. Weibust lisää, että vaikeinta on oppia tottelemaan komentoja kyselemättä ja luottamaan esimiehiin, mutta myös työskentelemään yhdessä työtovereiden kanssa. Hänen mukaansa yhteisöön sopeutumisessa on kysymys *sosiaalistumisen prosessista* tai sosiaalisen oppimisen prosessista.⁴⁸⁵ Tuossa prosessissa esimerkiksi merityössä aloittanut sopeutuu kansi- tai konemiehistöön tai keittiöhenkilökuntaan ja omaksuu miehistön kulttuurin arvot ja normit. Sosiaalistumisen prosessin kanssa rinnakkaisena käsitteenä on usein *enkulturaatio*. Sillä tarkoitetaan yhteisön kulttuurin ja varsinkin sen perinteiden vähittäistä omaksumista etenkin lapsuudessa, mutta myös aikuisuudessa.⁴⁸⁶

⁴⁸¹ Hotanen 2010, 135–136; Merleau-Ponty 2012b, 81, 84.

⁴⁸² Kirby & Hinkkanen 2000, 220; Weibust 1976, 211–212.

⁴⁸³ Ks. esim. Snellman 1996, 123.

⁴⁸⁴ Ehn & al. 2016, 6.

⁴⁸⁵ Weibust 1976, 211–212; Berger & Luckmann 1998, 147–149.

⁴⁸⁶ Snellman 1996, 120–125; Suopajarvi 2009, 100–123.

Periaatteessa erilaisten kulttuurien omaksuminen jatkuu ihmisen elämän ajan. Se alkaa lapsuudessa vanhempien elämäntavan omaksumisena ja jatkuu myöhemmin nuoruudessa esimerkiksi työelämän tapojen omaksumisena. Kuten filosofi Sara Heinämaa on todennut filosofi Edmund Husserlin ajatteluun viitaten, tässä *elämänvirras- sa*, myös yksilö, minä, subjekti rakentuu ajallisenä, yksilöllisenä, omien elämäkokemu- mustensa muovaamana, historiansa ja tottumustensa mukaiseksi. Minän ajallinen ker- rostuneisuus muodostaa hänen toiminnallisen, ajallisen hahmonsä. Tuo hahmo on se- kä yksilöllinen että ainutkertainen ja ilmenee toiminnallisena tyylinä. Heinämaan mu- kaan kokevaa minää ei voi erottaa tuosta elämänprosessista. Siinä toimiva ja kokeva minä on suhteessa toisiin ihmisiin oman ruumiinsa kautta, mutta ruumis ei tässä mer- kitse kokemuksen kohdetta, vaan erityistä kokemuksen ulottuvuutta ja persoonan il- mausta, kuten Maurice Merleau-Ponty on todennut.⁴⁸⁷ Työelämään lähteneet Erik, El- jas, Jaakko ja Pekka ovat juuri tässä tilanteessa siirtymässä vanhempiensa elämän- tavan piiristä uuteen työelämän piiriin. Elämänpäiriin vaihdos koskee myös jo työelä- mässä aikaisemmin olleita Joukoa ja Mauria.⁴⁸⁸

Shipshape – tulokkaan tapaan

Tämän alaluvun otsikossa mainittu ”shipshape” tarkoittaa purjelaivoissa yleistä sääntöä, jonka mukaan laivaa hoidetaan ”merimiehen tapaan” eli pidetään hyvässä kun- nossa ja järjestyksessä.⁴⁸⁹ Seuraavassa tarkastelen vasta-alkajien kokemuksia heille annetuista tehtävistä. Esimerkiksi Erik on 17-vuotias aloittaessaan merimiesuransa jungmannina, laivapoikana, Bjarmia-nimisellä suomalaisella höyrylaivalla vuonna 1910. Hän kirjoittaa, että merellä hänen tehtävänä on ohjata vuorollaan laivaa ja olla vuorollaan öisin tähyistäjänä keulakannella, päivällä hän tekee huoltotöitä laivan ohjaamisen lisäksi. Muun työ ohessa hän saa siivota kansimiesten asuintilan, skanssiin, ja kuljettaa laivan keittiössä, byssassa, valmistetun ruuan skanssiin. Erik mää- rittää skanssin yhdistetyksi miehistön makuu- ja ruokailuhuoneeksi. Hän on mukana alusta saakka merivahdissa, mutta tehtävät vaihtelevat valon määrän mukaan. Lisäksi hän hoitaa siistijän ja eräänlaisen palvelijan tehtäviä. Saaristossa varttunut Erik kyke- nee kuitenkin hyödyntämään tehtävissään, esimerkiksi ohjaamisessa ja kompassin lu- kemisessa aikaisemmin omaksumiaan taitoja. Hän näyttää vastauksessaan identifi- oituvan kansimiehistöön. S/S Bjarmian jälkeen hän pestautuu toiseen suomalaiseen höyrylaivaan, mutta hänen muut suomalaiset laivansa ovat purjelaivoja. Hänen vii- meininen suomalainen laivansa on turkulainen nelimastoparkki Carradale, jonka mie- histössä hän työskentelee vuosina 1914–1915. Seuraavat 22 vuotta hän purjehtii ensin

⁴⁸⁷ Heinämaa 2010, 101–103, 107–108; Hotanen 2010, 139; Merleau-Ponty 2012, 204–205; Ahmed 2006, 16–18; Ehn & al. 2016, 5.

⁴⁸⁸ Aukia 2010, 14, 17; Elämäntavan käsitteestä, ks. Sappinen 2000, 26–28.

⁴⁸⁹ Weibust 1976, 187: ”in shipshape and Bristol fashion or Blackwall (London) fashion”.

englantilaisissa purje- ja höyrylaivoissa ja siirtyy niiden jälkeen amerikkalaisiin höyry- ja moottorilaivoihin. Hän mainitsee kirjoittamassaan laivaluettelossa myös ruotsalaisia ja norjalaisia höyrylaivoja sekä yhden saksalaisen purjelaivan.⁴⁹⁰

Mikäli olen tulkinut oikein, 18-vuotiaalla Eljaksella ei ole aikaisempaa kokemusta merellä liikkumisesta, kun hän pestautuu jungmanniksi norjalaiseen Bess-nimiseen höyrylaivaan vuonna 1919. Hän kirjoittaa samoin kuin Erik, että on ohjaamassa ja tähystäjänä sekä siivoaa skanssin, pesee kansimiesten ruokailuastiat ja hakee kansimiesten ruuan laivan keittiöstä, byssasta skanssiin, missä miehet ruokailevat. Niiden lisäksi hän puhdistaa kannella olevat lyhdyt, *lantot* ja käymälän sekä ”hakkaa” vielä ruostetta laivan rungosta. Eljas toteaa närkästyneenä, että ”*satamissa käymälän puhdistaminen oli pirullista*”. Siitä lähtee suora putki mereen ja se putki on tukossa vähän väliä sen vuoksi, että sinne tungetaan kaikenlaista törkyä. Se on puhdistettava käsin. Sen vieressä on kyllä ämpäri sitä varten, että käyttäjät ottaisivat vettä merestä ja huuhtelisivat jätöksensä, mutta sitä ei tapahdu. Öisin satamissa Eljas on myös lankonki-vahgina periaatteessa siihen saakka, että oppii laivan tavoille. Hän toteaa, että vaikeinta on kompassiin opettelu ja etenkin norjan kielen ymmärtäminen.⁴⁹¹

Jo 30-vuotias Jaakko aloittaa jungmannin työtehtävien kuvauksen suoraan huoltotöistä. Hän lähtee merille suomalaisella Canopus-nimisellä höyrylaivalla vuonna 1937.⁴⁹² Hänen tehtävänä on raappia ruostetta ja vanhaa maalia ”rautaosista”, jotka sitten sivellään lyijymönjällä. Kun se on kuivunut, pinta maalataan. Jaakko toteaa, että aikaisemmasta sisävesipurjehduksesta on hyötyä, sillä ruorinpito häneltä sujuu heti alusta lähtien suurimmilta kommelluksilta. Hän oppii pian myös kattamaan pöydän ja pesemään astiat ruokailun jälkeen, sillä rahtilaivoissa ei tuolloin vielä ole messipoikaa. Hyttien puhtaanapito ja pesukin alkavat luonnistua muutaman epäonnistuneen kerran jälkeen. Vaikeinta on merisanaston oppiminen, sillä esineiden ja asioiden nimet olivat outoja ja lisäksi ruotsin- ja englanninkielisiä.⁴⁹³ Jaakko kirjoittaa vielä, että työhön ohjaaminen on epämääräistä, esimerkiksi monet perämiehet eivät alennu neuvomaan aloittelijaa. He antavat määräyksiä ottamatta selvää, osaako työhön käsketty tehdä sen vai ei. Jos tehtävässä epäonnistuu, niin he moittivat joskus hyvinkin loukkaavin sanoin. Hän muistelee, kuinka hän ensimmäisen kerran joutuu täyttämään venekannella olevan suuren vesitankin, josta huuhteluvesi johdetaan keskilaivan käy-mälöihin. Hän tietää, mitkä venttiilit pitää avata ja mitkä sulkea, jotta vesi menee tankkiin, kun pumppu käynnistetään konehuoneessa. Hän ei kuitenkaan huomaa, että hänen pitäisi nimenomaan

⁴⁹⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 106, 4, 13–16. Vuonna 1894 valmistunut S/S Bjarmia oli 1335,6 bruttorekisteritonin alus. Sen omisti Wasa Nordsjö Ångbåts A/B.

⁴⁹¹ TYKL/kys/19, vast. 62, 2–3. Lankonki on kulkuväylä laivasta laiturille.

⁴⁹² Kantavuudeltaan 2540 dw-tonnin S/S Canopus (ex. San Mateo, myöh. Popi) rakennettiin norjalaiselle varustamolle vuonna 1911 Newcastlessa Englannissa. Vuosina 1937–1962 sen kotisatama oli Helsinki ja omistaja Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö.

⁴⁹³ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 3–4.

kuunnella tankin täytymistä, ja ilmoittaa siitä konehuoneeseen, jotta pumppu voitaisiin pysäyttää ajoissa. Tietämättömyydestä seuraa veden va-luminen venekannelle ja ylikonemestari sattuu näkemään sen. Hän kiroaa Jaakon ”alimmaiseen hemmettiin” ja ilmoittaa, että ”sellaisella miehellä, joka näin kauan laivassa oltuaan, ei osannut täyttää WC-tankkia”, ei ole ”muissakaan asioissa mitään virkaa”. Jaakko kyllä yrittää selittää olleensa ensimmäistä kertaa hoitamassa tehtävää ja yrittävänsä seuraavalla kerralla paremmalla onnella. Weibustin mukaan verbaali aggressiivisuus ja kiroilu on myös yleistä sekä purjelaivojen päällystöjen että miehistöjen keskuudessa.⁴⁹⁴

Jaakko toteaa, että kukaan ei ole oma itsensä merellä. Laiva on niin pieni yhteiskunta, että jokaista aina joku tarkkailee. Ennen pitkää tarkkailtavalle annetaan hänen ominaisuuksiaan vastaava ”huutonimi”. Yleensä se kuvaa hänen ominaisuuksiaan, kotipaikkaansa, jotakin tapausta tai esimerkiksi sanontatapaa. Nämä kutsumanimet, kuten ”Parta-Kotka”, ”Pitkä-Tampere”, ”Ilkeä-Pummi”, ”Hitler”, ”Pikku-Vaasa”, ”Kurikka”, ”Pikku-Viipuri”, ”Maapallo”, ”Iso-Jano”, ”Votka”, ”Turun-Timppa”, ”Resu-Kerava”, ”Luola-Lennu”, ”Rymy-Eetu”, ”Poju” ja monet muut vastaavat tunnetaan Jaakon mukaan paremmin kuin henkilöiden oikeat nimet. Kokki Aleksikin mainitsee muiden muassa ”Parta-Kotkan” sekä liikanimet ”Valencian”, ”Shanghai”, ”Kasakan”, ”Risa-Koiviston”, ”Silli-Hinkulan”, ”Kaunispojan”, ”Tuju-Arskan” ja ”Piru-Sunkvistin”. Lisäksi hän toteaa, että liikanimet saattavat tulla ulkomuodosta tai käyttäytymisestä.⁴⁹⁵ Jotkut nimistä ovat vähätteleviä ja toimivat myös pilkallisina tai ivalisina rangaistuksina. Weibustin mukaan ensireissulla tunaroineet eli jotenkin tehtävissään epäonnistuneet miehet saatetaan nimetä myös jollakin maalla elämiseen liittyvällä kutsumanimellä. Hän toteaa, että toisen naurettavaksi tekeminen, kiusoittelu ja häpäiseminen ovat sosiaalisen kontrollin yleisimpiä menetelmiä.⁴⁹⁶ Muiden muassa merimieskastetta ja siihen liittyviä siirtymäriittejä tarkastellut folkloristi Henning Henningsen lukee niihin myös eri tavoin pilkallisten nimien antamisen.⁴⁹⁷

Jaakon kuvauksessa toistuvat oppiminen yrittämisen ja erehtymisen kautta, erehtymisestä saatu negatiivinen palaute ja aikaisempien kokemusten hyödyllisyys. Oppimisessa on myös kysymys siitä, kuinka taidot luonnollistuvat ja rutiinit sedimentoituvat kehoon ja muuttuvat reflekseiksi, kuten etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren sekä antropologi Richard Wilk toteavat. Heidän mukaansa monet taidot ja mentaalisesti ymmärretyt asiat, tulevat näkyviin kehoon tallentuneena tietona eikä niitä useinkaan ajatella tietoisesti. Paradoksaalista tässä töiden toistamisessa on, että työt muuttuvat näkymättömiksi. Ne säilyvät näkymättömiä ja tulevat esiin vasta, kun joku rikkoo järjestyksen, kuten Jaakko täyttäessään vesitankkia. Ihmiset tekevät tiedostamattaan hämmästyttävän monimutkaisia

⁴⁹⁴ TYKL/kys/19, vast. 32, 3–4; Ahmed 2006, 50.

⁴⁹⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 22, 18.

⁴⁹⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 24; Weibust 1976, 216, 363; pilkkanimissä saattoivat näkyä yhteisön asenteet ja hyväksytyt käytöksen rajat, ks. Rahikainen 2000, 164–166.

⁴⁹⁷ Henningsen 1961, 256.

asioita. Tästä, arkisten toimien automatisoitumisesta, on kysymys rutinoitumisesta puhuttaessa. Tapojen taustalla on usein voimakkaita tunteita, ja siksi jonkin toiminnan keskeytyminen tai häiriintyminen saattaa herättää vihaa tai ärsyttää, kuten kannelle valuva vesi konemestaria. Hienovarainenkin emotionaalinen reaktio on merkki siitä, että arkinen käytäntö tai tilanne kätkee vahvoja kulttuurisia asioita tai konflikteja. Jokainen rutiiniksi muuttunut toiminto on siitä syystä ym-märrettävissä vallan mikropolitiikaksi, moraaliseksi arvioksi tai arvolataukseksi, toteavat Ehn, Löfgren ja Wilk.⁴⁹⁸ Epäonnistuneen vesitankin täytön yhteydessä paljastaa myös, ettei neuvoja kannattanut kysyä hierarkiassa ylimpinä olevilta henkilöiltä, joiden tehtäviin työhön perehdyttäminen ei kuulunut, vaan lähimmiltä esimiehiltä. Kansimiehenä työskentelevän Jaakon neuvoja oli laivan kirvesmies tai pursimies. Näin tilanne paljasti myös jotakin yhteisön sosiaalisesta dynamiikasta ja tavoista, joilla yhteisön jäsenet suhtautuivat toisiinsa.⁴⁹⁹

Kolipoksien kautta pataruuman turkille

Pekka lähtee ensimmäistä kertaa merille 19-vuotiaana suomalaisen, Norma-nimisen höyrylaivan konemiestistössä vuonna 1938.⁵⁰⁰ Hän kirjoittaa, kuinka hän ”romanttisin haavein” astelee laivakonttorista kohti ensimmäistä laivaansa. Hän arvelee ensimmäisen laivapaikan saamisen olevan jokaisen merimiehen elämässä varmasti ”mieleenpainuvin muisto, sillä sellaista tunnetta tuskin maissa tunnetaan ensimmäiseen työpaikkaan mentäessä”.⁵⁰¹ Kun Pekka lähestyy laivaa mielikuviansa ja odotustensa kautta, hän ei vielä tiedä tarkalleen, mitä joutuu tekemään laivassa. Laiva näyttää kuitenkin jo tuossa vaiheessa määrittävän hänen kehonsa, sillä näyttää siltä, että hän tuntee jo olevansa jotakin.⁵⁰² Mutta romanttiset haaveet eivät kestä kauan. Ne kuihtuvat nopeasti, kun hän sairastuu monien ensikertalaisten lailla ”merisairauteen”, rajuun pahoinvointiin, joka saa hänet tuntemaan heikotusta.⁵⁰³

Kun laiva lähtee, sen kattiloiden tulipesien ”kidat” alkavat niellä hiiltä. Laivassa on kaksi trimmaria, jotka vuorotellen tekevät kuuden tunnin mittaisia vahtivuoroja ja pitävät niiden välissä kuusi tuntia vapaata. Pekka toteaa, että heillä on noiden työtuntien aikana ”liikettä enemmän kuin tarpeeksi”. Heidän tehtäviinsä kuuluvat seuraavana vahtiin tulevan lämmittäjän herättäminen ja teen vieminen hänelle. Kun vahti vaihtuu trimmari on mukana slakauksessa, höyrykattilan tulipesän puhdistuksessa, ja

⁴⁹⁸ Ehn & al. 2016, 5–7; Frykman 2012, 69, 78–79; Ahmed 2006, 56.

⁴⁹⁹ ks. Weibust 1976, 218–219; myös Lybeck 2000, 40; Kolnar 2006, 219.

⁵⁰⁰ S/S Norma rakennettiin Norjassa, Fredrikstadissa ja se valmistui vuonna 1907. Vuosina 1927–1964 sen omistaja oli Finska Ångfartygs Aktiebolaget. Norman kantavuus oli vajaat 2000 dw-tonnia.

⁵⁰¹ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 1–2, 6.

⁵⁰² Ahmed 2006, 57–60.

⁵⁰³ Pahoinvoinnista, Weibust 1976, 228–229; laivaelämän väärästä kuvasta tai ”kulttuurišökistä”, ks. Weibust 1976, 225–226.

sen jälkeen hänen pitää vielä heittää, *hiivata*, tulipesästä tullut tuhka mereen. Pekka kirjoittaa, että kokematon ensikertalainen laittaa tietysti tuhkarännin tuulenpuolelle, jolloin tuhka lentää ”*päin naamaa, mutta sehän ei ollut vielä mitään*”, sillä samalla tuuli levittää tuhkaa keskilaivaan ja keittiöön. Silloin ”*varmasti kuulit nimesi [ja], että taas on yksi Malmstenin laulama tullut laivaan*”.⁵⁰⁴ Merimiehillä on Aleksin mukaan sanonta, että vain sellaisella miehellä, joka on kiertänyt Kap Hornin, on oikeus heittää vetensä ylähangan eli tuulen puolelta mereen. Hän lisää, että kukapa viisas ja vielä Kap Hornin kiertänyt menisi sellaista tekemään, sillä silmillensä siinä kaiken saisi. Sitä vastoin kokemattomalle se on hyvä varotus.⁵⁰⁵ Nimen mainitseminen on negatiivista ja viittaa ”*merkittyyn mieheen*”, yhteisöön sopeutumattomaan henkilöön. Kysymys on hyväksyttävästä ja hyväksymättömästä toiminnasta.

Kun Pekka liikkuu, hän havainnoi ja oppii samalla tulkitsemaan ympäristöönsä, esimerkiksi aistimaan, miltä puolelta tuulee ja sijoittamaan tuhkarännin oikealle puolelle. Hän kuvaa työskentelyään hyvin fyysiseksi. Pekan ruumis on se väline, jonka avulla hän on olemassa laivan muodostamassa maailmassa. Hän on fyysisesti tiettyssä ympäristössä, kiinnittyy tiettyihin tehtäviin ja osallistuu niihin jatkuvasti.⁵⁰⁶ Ympäristö aiheuttaa hänelle silloin tällöin fyysisiä vammoja ja tuottaa tunnereaktioita vaikeuttaessaan työntekemistä ja liikkumista. Pekka kirjoittaa, että kivihiilen karrääminen sujuu tyynellä aika mukavasti mutta, ”*varjele, kun tuli kova merenkäynti. Silloin ensireissun pojalta oli vähällä tulla vedet silmiin, kun karryjen pystyssä pysyminen tuntui suorastaan mahdottomalta*”. Sen jälkeen ”*trimmarin nyrkit olivat veressä*” ja ruumis muutenkin kolhiintunut. Kivun aistiminen ja tunteellinen ”*vedet silmiin*” tuovat esiin kehon elettyä ruumiina ja sen muodostumisen tilanteisuuden. Hänen läsnä oleva kehonsa on samalla kokemuksen horisontti ja suhde maailmaan.⁵⁰⁷

Kolhiintumisesta huolimatta Pekan pitää kiirehtiä viemään ruokaa skanssiin, sillä tuolloin tuossa laivassa ei ole miehistömessiä. Sitten hänen pitää syödä nopeasti ja mennä lämmittäjän kanssa takaisin pataruumaan. Samat tehtävät toistuivat: ensin slakaus sitten tuhkan ”*hiivaus*”. Tämän jälkeen trimmari pesee astiat ja puhdistaa skanssin. Sitten hän vie kahvia konemestarille konehuoneeseen, ja puhdistaa konehuoneen *turkin*, lattian. Ensireissun pojalla teetetään vielä joitakin ylimääräisiä töitä, jotka ”*nöyrästi tehtiin tietämättömydessä tietenkin*”. Hän toteaa kuitenkin, että työ tekijäänsä neuvoo, ja kun hän oppii hallitsemaan tehtävänsä, työkin helpottuu. Käytännössä Pekka oppii toteuttamaan työtä helpottavia liikkeitä ja asentoja, jotka toistojen kautta muuttuvat vähitellen

⁵⁰⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 2–3; Georg Malmstén (1902–1981) toimi mm. Laivaston soittokunnan musiikkimestarina, ja esiintyi ensimmäisessä suomalaisessa musikaalielokuvassa ”Meidän poikamme merellä” (v. 1933); Ks. myös Peter von Bagh 1998. Elokuvan historia, Helsinki: Otava.

⁵⁰⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 22, 19.

⁵⁰⁶ Merleau-Ponty 2012b, xxii, 84; Frykman 2012, 67–68.

⁵⁰⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 4–5; ks. myös Frykman 2012, 69, 77–78.

totunnaisiksi. Tehtävien suorittaminen oikeassa järjestyksessä ja oikeaan aikaan on merkityksellistä myös tulevaisuuteen orientoitumisen näkökulmasta. Samalla suhde työväliseisiin muuttuu välineelliseksi, eikä hänen enää tarvitse ajatella niitä niin paljon. Hänelle riittää, että ne ovat saatavilla.⁵⁰⁸ Pekka toteaa, että ”*kolipoksien kautta käy jokaisen lämmittäjän tie turkille pataruumaan*”, missä työ ei kuitenkaan helpotu, mutta tulot paranevat ja ”*askel eteenpäin tässä ammatissa on otettu*”. Tässä kohtaa Pekka näyttää työssäoppimisen polun konepuolen ammattiin ja oman orientaationsa suunnan.⁵⁰⁹

Kun Pekka korostaa tehtävien muuttumista rutiineiksi niitä toistamalla, hänen vastauksestaan tulee ilmi myös ihmisen ja aineellisen ympäristön välinen vuorovaikutus. Tehtävät kohdistuvat usein esineisiin esimerkiksi astioita pestessä, siivottaessa, kannettaessa, lapioitaessa ja kärrättäessä. Tässä interaktiossa aineellinen ei suinkaan ole passiivista. Esimerkiksi, kun laiva keinuu, se vaikuttaa tasapainoon. Tasapainon horjumisen taas vaikeuttaa hiilen kuljettamista, ja kun kärryt vielä keikkuvat holtittomasti, keikkumisesta syntyy vammoja ruumiiseen. Kun tuhkan kaataa tuulen puolelta mereen, se lentää takaisin laivaan ja leviää lentäessään kaatajan kasvoille ja vartalon etupuolelle. Keholliset kokemukset muuttuvat vähitellen tiedoksi, joka ilmenee tiedostamattomina valintoina, liikkeinä ja eleinä. Näin erilaiset esineet ja erityisesti työväliseet myös yhdistävät Pekan työhön ja häntä ympäröivään maailmaan.⁵¹⁰

Laivat vaan kulkevat, vaikka maita ei näy...

Keväällä 1942, nipin napin 17-vuotias Mauri pääsee matkustajalaivan messipojaksi eli ”messikalleksi”. Laiva liikennöi Itämerellä kuljettaen Suomessa olevia saksalaisia sotilaita lomalle Saksaan ja tuoden lomalta palaavia takaisin Suomeen. Suomi on jatkosodassa. Mauri kokee siksi sotatantereena olevan Itämeren turvattomaksi ja vaaralliseksi. Mutta hän kirjoittaa oppineensa huomaamaan tuossa laivassa, ”*kuinka suuret arvoerot olivat silloin eri päällystöasteilla*” ja kuinka ”*virkatietä pitkin kalle-poikakin*” haettiin korjaamaan joku roska tai pyyhkimään joku tahra”. Hän toteaa, että ”*hyvää kasvatustahan se oli kallepojalle*”, mutta samalla hän huomaa, että hän ei ole sentään ainoa komennettava laivassa. Joskus alkuaikoina hän kokee kuitenkin olevansa se kaikkein tärkein, kun ensimmäinen perämies, ”*försti*” saattaa uhrata päivittäin tuntikausia ”*kallepojan*” töiden valvomiseen ja löytää aina jotakin huomautettavaa. Kerran hän sanoo, että ”*jos kalle ei opi tehtäviä tai ei jaksa tehdä, niin vielä ei suinkaan ole liian myöhäistä ajatella jotakin toista ammattia maista!*”⁵¹¹

⁵⁰⁸ Wheeler 2020, 58. ”Modes of Encounter”; viittaus englanninkieliseen käännökseen: Heidegger, Martin 1962 [1927].

⁵⁰⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 5–7; ks. Taipale 2006, 171; Ehn & al. 2016, 6.

⁵¹⁰ Frykman 2012, 101–102; viittaus Heidegger 1962, 58; ks. nootti 41.

⁵¹¹ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 4: ”*Muistan, kuinka kiipesin komentosillan rappusia ylös ja näin sieltä ensikerran joka puolelle avautuvan rannattoman meren ja kaksi laivaa horisontissa. Ihmeellistä, ajattelin, niin ne laivat vaan kulkevat, vaikka maita ei näy edes rannoilla.*”

Mauri kirjoittaa, että se taisi olla kaikkein vaikuttavin kannustus, sillä silloin hän ajatteli melkein itkua pusertaen ja hammasta purren ”*kyllä mä sulle äijä vielä näytän, että ei ajatella ammattia maissa, vaan koetetaan tosissaan joskus kehittyä merimieheksi!*” Weibust toteaa, että opettamisen lisäksi vasta-alkajalta vaadittiin myös halua oppia asioita. Nostamalla esiin mahdollisen ammatinvaihdoksen, I perämies näyttää osaavan motivoida Mauria. Merimiehen ammatti alkaa kuitenkin tuntua kutsumusamatilta, kun Mauri istuu usein iltaisin vuoroin matruusien, vuoroin lämmittäjien messissä kuuntelemissa, kuinka ”oldtimarit” keuhuvat mennyttä ja haukkuvat olevaa, vaikka tuskin heistä kukaan vaihtaisi alaa. Hän kuulee kertomuksia jännittävästä maailman satamista, kuten Rio de Janeiro, ”Bonis” eli Buenos Aires, Rouen, Bordeaux, Lontoo, Hampuri ja niin edelleen. Miehet keuhuvat hyviä ja haukkuvat huonoja miehiä ja kertovat uhrimielestä, auttamishalusta ja rohkeudesta sekä reiluista tovereista.⁵¹²

Mauri päättää kuitenkin lähteä Itämeren turvallisemmille vesille ja saa paikan S/S Satakunnan jungmannina. Hän toteaa nukkuneensa hyvin ensimmäisen yönsä tuossa laivassa ja olleensa seuraavana aamuna ”*pirteä poika aloittamaan työnsä*”. Hän kirjoittaa, että ”*reipas kakkonen*”, jota kutsutaan ”*Hosu-Augustiksi*” huolehtii siitä, että miehistö aloittaa työnsä täsmälleen kello seitsemältä. Hän pitää ensimmäisellä matkallaan oleville esitelmän kansiharjan oikeasta käyttötavasta ja tarkoituksesta. Sen jälkeen Mauri saa mennä alas ruumaan lakaisemaan ”*laivan kaarien välistä ja pantturiin päältä sinne valumatta jäänyttä suolaa*”, kuten hän kirjoittaa.⁵¹³

Hän kuvaa tuota päivää koleaksi. Ruumassa kiertävä tuuli pitää siellä olevat pienessä liikkeessä. Katsellessaan tuon vanhan laivan ruosteen ja kalkin peittämiä levyjä, hän toteaa, että jos kaikki suola menee pöytäsuolaksi, tuontipakkaus ei ole kovin häävi. Jokaisella harjan vedolla irtoaa myös ruostetta ja kalkkia. Hän näkee miesten tekevän ruumaan kaikki tarpeensakin, kun valvojan silmä ei sitä huomaa.⁵¹⁴

Maurin kirjoittaman vastauksen sanavalinnat tuottavat vaikutelman turhautumisesta ja yksitoikkoisesta työstä. Kun hän seuraavassa selittää, että perinteisiä merimiestöitä ei riittänyt kaikille, ymmärryksenä hänen turhautumisestaan vahvistuu. Maurin mielestä tuo hänen kuvaamansa työrupeama ja koko päivä oli hänen siihenastisen elämänsä päiväistä pisin ja ikävin. Silloin hän huomasi, mitä ”*meren arki*” on satamassa, ja että kaikille ei riitä ”*perinteisiä merimiestöitä*”. Laivassa nuorimmat miehet ovat useimmiten sellaisia yleissiivoojia, jotka puhdistavat pilssejä, lakaisevat ruumat, hakkaavat ruostetta ja pesevät laivaa.⁵¹⁵ – Samalla tavalla, hieman pahoitellen, tämän luvun alussa kuvaamani jungmanni totesi häntä hieman häiritsevän, että tallennan hänen tehtäviään juuri sellaisena päivänä, kun hänen tehtävänsä eivät ole ”*oikeita*” merimiestöitä.

⁵¹² TYKL/kys/19, vastaaja 115, 3, 5; Weibust 1976, 215, 218; vrt. Aukia 2010, 17.

⁵¹³ Kaaret ovat laivan rungon tukirakenne; pantturi tulee ruotsin kielen spant-sanasta ja tarkoittaa kaarta (englanniksi frame); Sohlmans Sjölexikon, 1955, 788; Eklund 1978, 72.

⁵¹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 8–9.

⁵¹⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 9.

Se, mitä ”*oikealla työllä*” kulloinkin ymmärretään näyttää perustuvan jossakin määrin mielikuviin ammatissa tehtävistä töistä, ja myös siihen, miten tehtävät vaikuttivat tekijänsä itseymmärrykseen. Ruotsin lähipoliisin toimintaa tutkinut Susanne Andersson kirjoittaa, että ”*oikeaksi poliisityöksi*” koettiin ajoneuvoihin kohdistuvien rikosten ehkäisemiseen keskittyneen ”yötyöryhmän” työskentely. ”Yötyö-ryhmässä” oli pääasiassa nuoria miehiä, jotka kuvasivat työtään sanoilla vapaus, haasteet, puhdaspiirteisyys, metsästys ja toiminta. Hälytysajossa, sinisten valojen vilkkuessa, autoa ajanut koki olevansa ”*voimakas mies*”. Anderssonin mukaan tämä tunne vastasi lapsuuden rosvot ja poliisi -leikkien synnyttämään mielikuvaa ja voiman tunnetta.⁵¹⁶ Metsätöitä tehneet miehet arvostivat puolestaan sellaista työtä, mikä sai miehen hiikoilemaan, sillä työn piti tuntua ruumiissa ennen kuin sitä saattoi kutsua todelliseksi työksi, kirjoittaa etnologi Katri Kaunisto. Hänen mukaansa väsymys kuului asiaan. Metsätyöntekijöitä luonnehtivat kilpailukykyisyys ja hyvät fyysiset voimat.⁵¹⁷

Mauri ei kuitenkaan selitä tarkemmin, mitä hän tarkoittaa perinteisillä merimiestöillä. Hän on todennäköisesti muodostanut jonkinlaisen mielikuvan laivassa tehtävistä töistä. Todennäköisesti tuo mielikuva perustui merillä ja sisävesillä työskennelleiden sukulaisten kertomuksiin, mutta myös edellisessä laivassa työskennelleiden ”oldtimarien” puheisiin. Hän mainitsee erikseen purjelaivoissa pursimiehenä työskennelleen kaukaisen sukulaisensa sekä äitinsä serkun, mutta myös konemestareina työskennelleet isänsä sukulaiset. Ennen merille lähtemistään Mauri työskenteli muun muassa Valtion kivääritehtaan työkaluosastolla tasohiojana. Hän kuitenkin päätti vaihtaa työkaluosaston pölyisen yksitoikkoisuuden ”*reippaaseen merielämään*”, mistä hän oli jo pitkään haaveillut. Sitä varten hän oli opiskellut englantia työväenopistossa.⁵¹⁸ Etnologi Timo Heimerdingerin mukaan Maurin ”reippaan merielämän” kaltaiset ilmaukset, kuten ”suuri laaja maailma” tai ”kaukaiset maat” viittaavat ajatukseen *merimiehen vapaudesta* ja niillä on ilmeinen yhteys seikkailun ja eksoottisten kokemusten odotukseen. Lapsena ja nuorena koetut, opitut ja ymmärretyt asiat ja suhteet toisiin ihmisiin luovat mielikuvia ja vaikuttavat myös myöhemmässä elämässä.⁵¹⁹

Mekaaninen lastiruuman harjaaminen oli todennäköisesti hyvin kaukana Maurin kuvitelmista.⁵²⁰ Siksi hän kokee lastiruumassa työskentelyn turhauttavana ja yksitoikkoisena. Maurin kokemuksessa lastiruumaa muodostuu tilaksi sen mukaan, mitä muiden muassa hän itse tekee siellä. Työ määrittää myös hänen paikkansa ja asemansa laivassa.⁵²¹ Maurille käy toisin kuin Susanne Anderssonin kuvaamille, poliisin yötyö-

⁵¹⁶ Andersson 2004, 71–72.

⁵¹⁷ Kaunisto, 2009, 139.

⁵¹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 2–3, 9; elämänpolun vaihtaminen, ks. Ahmed 2006, 17–18; epärealistisesta kuvitelmasta, ks. Weibust 1976, 225.

⁵¹⁹ Heimerdinger 2005, 307; Hotanen 2010, 146; Merleau-Ponty 2012, 466.

⁵²⁰ Heimerdinger 2005, 311.

⁵²¹ Ahmed 2006, 57–60; Frykman 2012, 68–69.

ryhmässä työskennelleille nuorille miehille. Työskentely laivan lastiruumassa ei laajenna hänen kehoaan, eikä hän tunne olevansa ”voimakas mies”.⁵²² Tuota päivää kuvatessaan Mauri muistelee raumalaista matruusia. Hän kirjoittaa matruusin vastanneen jungmannin typeriinkin kysymyksiin hyvin asiallisesti. Hän myös lohdutti sanomalla, että ihan aina jungmannin työ ei ole yhtä ikävää.⁵²³

Mauri kirjoittaa ruuman kaarevilla sienillä koko päivän temppuilleen ”junkin” peseytyvän ja käyvän viettämään iltaa. Mutta sitä ennen hän on kuitenkin käynyt hakemassa iltaruuan, syönyt, tiskannut, slakannut skanssin kamiinan ohjeitten mukaan, kantanut slakin ja roskat pois, trimmannut karbidilamput ja täyttänyt karbidisäiliön ja kantanut juomaveden ja kaatanut sen skanssin katossa riippuvaan vesikannuun. Hän huomaa myöhemmin, että nämä työt hänen on varmintä tehdä ajoissa ja tunnollisesti, sillä, ne on tehtävä joka tapauksessa, ajasta riippumatta. Laivassa on kolme jungmannia, joille matruusit antavat heti nimetkin. Maurista tulee ”Jyväskylä”, toisesta jungmannista karvalakkinsa vuoksi ”Timošenko” ja kolmannesta hurjien juttujensa vuoksi ”Pasilan kauhu”. Nimet eivät ole aivan tuulesta temmattuja, vaan kertovat jotakin kantajastaan ja siitä, miten matruusit kokevat heidät. Ne viittaavat myös jossakin määrin maissa olevan paikan ja pukeutumisen toiseuteen.⁵²⁴

Maurin mukaan uusille miehille ei ole mitään vastaanottoseremonioita. Skanssissa uudelta mieheltä kysytään tavallisesti: ”*Mikäs sun nimes on? Oleksä ollut ennen merellä? Missä laivassa?* Jos vastauksesta löytyy jotakin tuttua, niin siitä jutustelu jatkuu helposti. Sitten sanotaan: ”*toss on sun punkkas ja toss on sun paikkas pöydäss. Kai försti jo sano sulle mihin vahtiin sä tuut?*” Mauri joutuu II perämiehen, ”kakkosen”, vahtiin, ja matka Helsingistä Pohjois-Ruotsin kautta Osloon alkaa.⁵²⁵

Merimiesten maailman kynnyksellä

Kirjoittaessaan vasta-alkajien hyväksymisestä miehistön jäseniksi ja hyväksymiseen liittyvistä tavoista, Weibust toteaa vasta-alkajan olevan ikään kuin merimiesten maailman kynnyksellä – ei vielä sisällä, mutta ei enää ulkonakaan. Päästäkseen kynnykseltä eteenpäin hän joutuu sietämään monenlaisia koettelemuksia. Niitä aiheuttavat sekä laivan fyysinen ympäristö että työtoverit. Niin merisairauden kokeminen, ”merijalkojen” hankkiminen tai kovalla säällä vaaratilanteisiin tutustuminen ovat todennäköisesti vähintään yhtä tärkeitä kuin miesten keskenään järjestämät siirtymäriititkin.⁵²⁶

⁵²² Andersson 2004, 71–72.

⁵²³ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 2–3, 9; isähahmosta, ks. Weibust 1976, 385, 419.

⁵²⁴ TYKL/kys/19, 115, 10; kutsumanini ”Timošenko” viittaa Neuvostoliiton marsalkkaan, Semjon Konstantinovitš Timoškoon (1895–1970); nimeämisen voima, ks. Ahmed 2006, 15.

⁵²⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 10. 15.

⁵²⁶ Weibust 1976, 228; viittaus teokseen Arnold van Genneep 1960; Leimu 1985, 42–43.

Folkloristi Lauri Honko avaa siirtymäriittejä siteeraamalla folkloristi Arnold van Gennepin (1873–1957) käyttämää sosiologista kuvausta. Hongon mukaan van Gennep huomauttaa, että yksilön elämä yhteisön jäsenenä koostuu erilaisista siirtymistä. Ihmiset siirtyvät esimerkiksi ikäryhmästä toiseen tai työtehtävästä ja ammatista toiseen. Näiden siirtymien kautta yksilön sosiaalinen asema muuttuu ratkaisevasti, sillä hän joutuu luopumaan jostakin sopeutuessaan johonkin uuteen. Kaikenlaiset siirtymät syntymästä kuolemaan ovat ikään kuin lenkkejä tässä prosessissa. Varsinainen siirtyminen osoitetaan yhteisöissä erilaisin riitein eli tavoin tai toimituksin. Niiden tehtävänä on mahdollistaa yksilön siirtyminen tarkoin määritellystä asemasta toiseen, samalla tavalla selkeästi määriteltyyn asemaan. Honko kirjoittaa van Gennepin toteavan, että kaikki siirtoseremoniat noudattavat yhteistä peruskaavaa. Riitit jakaantuvat kolmeen vaiheeseen: irtaantumiseen, rajalla olemiseen ja liittymiseen. Weibustin yllä mainitsema merimiesten maailman kynnyksellä norkoilu liittyy rajalla olemiseen. Fenomenologisesti ilmaistuna kynnyksellä olija on jo hylännyt vanhan elämismaailmansa, mutta tuossa vaiheessa vasta valmistele uuteen elämismaailmaan vaihtamista.

Honko kirjoittaa, että siirtymäriitit ovat perinteisiä, yhteisön järjestämiä menoja, joilla yksilö siirretään sosiaalisesta asemasta toiseen. Sitä ennen hänelle kerrotaan hänen elämässään tapahtuvista muutoksista, ja kuvaillaan odotettavissa olevia velvollisuuksia ja oikeuksia. Hän oppii uusia asioita ja pääsee osoittamaan kelpoisuuttaan. Tässä yhteydessä tapahtuu roolinvaihto, kokelas omaksuu väliaikaisen ja välittävän tehtävän siihen saakka, kunnes lopullinen sijoittuminen uuteen asemaan on tapahtunut. Tätä kuvastavat esimerkiksi symbolisesti suoritettut uuden roolin mukaiset teot. Niillä yksilö osoittaa halunsa sopeutua uuden asemansa asettamiin vaatimuksiin ja kykynsä suoriutua siihen kuuluvista tehtävistä. Siirtymäriitit sisältävät dramaattisen roolien välisen vuorovaikutuksen. Siinä julkistetaan ja oikeutetaan kaikki muuttuvat sosiaaliset suhteet. Honko toteaa, että yhteisöllinen tapa, seremonia ja riitti ovat aivan ilmeisesti niitä ankkureita, joihin sosiaalisen ryhmän kulttuurinen identiteetti on sidoksissa ja joiden kautta tuota identiteettiä tuodaan julki.⁵²⁷

Tutkimukseeni valitsemillani henkilöillä näyttää olevan eniten kokemusta juuri fyysisen ympäristön aiheuttamista koettelemuksista, mutta myös monille miesryhmille tyypillisistä tavoista. Niitä ovat viinaryppyjen maksattaminen tulokkailla, erilaisen koettelemusten järjestäminen, kiusoittelu ja jossakin määrin jopa suoranainen kiusaaminen.⁵²⁸ Esimerkiksi vuoden 1922 syksyllä merityössä S/S Rigelin⁵²⁹ lämmittäjä-

⁵²⁷ Honko 1964, 118–119, 121; ks. myös Honko 1976, 106, 113–114; sekä Honko että Henningsen viittaavat van Gennepin teokseen (1960); ks. Henningsen 1961, 11.

⁵²⁸ Ks. esim. Johansson 2003, 71.

⁵²⁹ Kantavuudeltaan 500 dw-tonnin S/S Rigel valmistui 1920 Hietalahden telakalla Helsingissä. Vuosina 1920–1923 sen kotipaikka oli Helsinki ja omistaja Suomen Valta-merentakainen Kauppa Oy. S/S Rigel haaksirikkoutui ja upposi Ahvenanmerellä maaliskuussa 1923.

nä aloittanut Vilho lähestyy merisairauden kokemustaan ruuan ja syömisen kautta. Hän kirjoittaa, että ensireissullaan olevalla ei ole kovin hyvää ruokahalua, vaikka laivassa tarjottu ruoka on ”mukiinmenevää”. Hän toteaa kuitenkin, että ruokaa ei ole oikein mahdollisuutta valmistaa jatkuvassa myrskyssä syksyisellä Pohjanmerellä. Merille lähtiessä Vilho on 24-vuotias ja suorittanut jo alikonemestarin tutkinnon. Hänellä on Merenkulkuhallituksen myöntämä alikonemestarin kirja, ja hän haluaa pätevöityä ylikonemestariksi. Ylemmän konemestarin kirjan saantiin vaaditaan tuolloin vähintään 12 kuukauden harjoittelu lämmittäjänä tai konemiehenä laivassa. Tuon laivan pitää liikennöidä vähintään Pohjanmerelle tai sitäkin kauemmaksi. S/S Rigel liikennöi Suomesta Hollantiin, sieltä Englantiin, taas takaisin Hollantiin ja palaa Suomeen.⁵³⁰

Kun laiva tulee Hollantiin, Vilho joutuu tarjoamaan väkijuomia miehistössä oleville tovereillensä ensimmäisen kerran elämässään. Hän kirjoittaa, että tapana on, että ensimmäistä kertaa merityössä oleva poika tarjoaa ”kulliviinat”, kun laiva ohittaa Kulleniemen majakan Luoteis-Skoonessa.⁵³¹ – Skandinaavisissa laivoissa näiden tapojen toteuttamisen paikkoja ovat Weibustin mukaan myös Kattegatin ja Skagerrakin välissä oleva Skagenin majakka ja Pohjanmerelle tultaessa Lindesnesin majakka.⁵³² Nuo maantieteellisesti merkittäviksi muodostuneet ohikulkupaikat ovat eräänlaisia elämässä siirtymisen paikkoja, joissa yksi elämänvaihe vaihtuu toiseksi, kuten Henning Henningsen kirjoittaa.⁵³³ – Vilholle viinan hankkiminen ja tarjoaminen saattaa olla kiusallista, sillä hän ei käytä alkoholia. Hänen muurari-isänsä oli eläessään alkoholin suurkuluttaja. Vilhon mukaan runsas alkoholinkäyttö oli yleistä juuri tuon ammattiryhmän keskuudessa. Hänen lapsuudenkodissaan se vaikutti suoraan perheen toimeentuloon. Jo kansakoulua käydessään Vilho kaupusteli postikortteja ja kaikenlaisia rihkamatavaraa avustukseksi perheen pääasiallisena huoltajana toimivaa äitiään.⁵³⁴

Viinan hankkimisen ja tarjoamisen merkityksestä on kyselyvastauksissa monenlaisia tulkintoja. Weibust kirjoittaa linjakastetta tutkineen Henning Henningsenin selostavan tuon kestityksen merkitystä muiden muassa toteamalla sen koskevan yhtäältä kestityksestä maksamista, toisaalta hölmöydestä maksamista. Vanhemmat miehet esittävät vaatimuksen kestityksen maksamisesta laivan tullessa uuteen paikkaan tai ohitettaessa tiettyjä maantieteellisiä paikkoja. Hankkiessaan viinaryypyt tovereilleen tulokas voi vapautua huomattavasti kiusallisemmasta käsittelystä uuteen asemaan siirtymisen yhteydessä suoritetuissa vihkimismenoissa eli *initiaatoriiteissä*. Kun tulokas tarjoaa viinaryypyn, hänet liitetään rituaalisesti kokoneiden merimiesten joukkoon.⁵³⁵ Kuten Erik kirjoittaa, tuossa kaikessa on kysymys ensimmäisellä matkallaan olevan

⁵³⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 7–8.

⁵³¹ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 1–2, 6–8.

⁵³² Weibust 1976, 232.

⁵³³ Henningsen 1961, 237.

⁵³⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 1–2, 8.

⁵³⁵ Weibust 1976, 232; Henningsen 1961, 238.

”vihkimisestä toveriksi”. Se tapahtuu laivan ohittaessa Kullenin majakan, joka sijaitsee Erikin mukaan Skagerrakin ja Kattegatin välissä⁵³⁶. Tuolloin ensikertalaista kehoitetaan tarjoamaan viinaryyppy, samassa skanssissa asuville työtovereilleen. Erikin mukaan tavallisimmin ensikertalaiset hankkivat pullollisen viskiä tai sitten jotakin muuta alkoholipitoista juomaa.⁵³⁷ Ensireissulaisen tehtävät ja asemaa ilmaiseva työnimike eivät kuitenkaan muutu tässä seremoniassa: jungmanni on jungmanni pestin loppuun saakka.⁵³⁸ Tästä näkökulmasta viinaryypyn hankkimisessa ei ole kysymys initiaatiosta eikä oikeastaan siirtymäriitistikään, vaan ennemminkin miehistön kulttuuriin omaksutusta tavasta.⁵³⁹ Laivassa ensikertalaisena olevan asema muuttuu siinä mielessä, että hän jättää taakseen lapsuutensa päivät ja muun entisen elämänsä siirtyessään merityöhön. Viinaryypyn tarjoaminen itseään vanhemmille miehille siirtää hänet yhteisön jäseneksi. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että hänestä samalla tulisi kompetentti merimies. Se vaatii aikaa, kuten Urpo toteaa hieman myöhemmin.

Göran toteaa, että esireissunmiehen hyväksymisen tapoja ei ole kaikissa laivoissa. Hänelle itselleen miehistö ei esitä mitään vaatimuksia, mutta I konemestari etsii häntä mukanaan pensseli ja tervapytty. Göran on kuitenkin juuri silloin viemässä ruokaa keulassa olevaan skanssiin. Kun hän tulee takaisin, donkey-mies sanoo hänelle, että konemestari etsii häntä ”tervataksaan” hänet laivan tullessa Kullenin majakan kohdalle. Sen kuultuaan Göran koettaa pysytellä piilossa ja myös onnistuu siinä. Hän kirjoittaa, että kyllä monet miehet ovat ”saaneet tarjota ryyppyjä päästäkseen merimiehen kirjoihin”.⁵⁴⁰ Myös Stig kirjoittaa, että mitään erityisiä vihkimisseremonioita ei järjestetty, kun hän lähti merille S/S Herakleen lämmittäjänä 1920-luvun lopulla. Silloin vasta-alkajat hankkivat tavallisesti vapautuksen seremonioista tarjoamalla miehille ryyppy.⁵⁴¹ Samoihin aikoihin merille lähtenyt Joukokin kirjoittaa ”oldtimerien”, lukevan tulokkaille tiukasti merilain ensimmäistä pykälää. Se kuuluu kaikessa yksinkertaisuudessaan: ”Joka ei osta kullivinoja, sen munat tervataan.” Hän toteaa, että onhan ne ostettava heti alkumatkasta ja toiset sitten ”linjalla”, mutta ei heille mitään kastehöykyjä järjestetä.⁵⁴² Samaa merilain pykälää luetaan vielä vuonna 1942, kun Mauri on jungmannina ensimmäisessä rahtilaivassaan. Kun laiva ohittaa Kullenin niemen, jungmanneille kerrotaan, että jos he eivät suosiolla

⁵³⁶ Vrt Weibust 1976, 232 sijoittaa Erikin mainitsemaan paikkaan Skagenin majakan; Kullenin niemi ja majakka on Luoteis-Skoonessa ja jää oikealle Öresundista Kattegatin puolelle mentäessä.

⁵³⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 106, 9–10: ”Första resans pojens invigning till kamrat vanligtvis med en flaska whiskey eller annan spirituosa; likaså en flaska spirituosa vid passering första gången av Kullens fyr mellan Skagerrack och Kattegatt. Sedan vid passering av linien eller Ekvatorn, liniedopet”.

⁵³⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 35, 58.

⁵³⁹ Honko 1964, 118–119, 121; Honko 1976, 106, 113–114; vrt. Leimu 1987, 41–42.

⁵⁴⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 42.

⁵⁴¹ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 7–8.

⁵⁴² TYKL/kys/19, vastaaja 101, 28.

järjestä ”vanhemmille niitä ”Kulliviinoja”, niin munat tervataan. Mauri kirjoittaa, että se pitää luvata ja lupaus täyttää sitten, kun he pystyvät viinat hankkimaan.⁵⁴³

Kuten Göran aikaisemmin kirjoittaa tulokastapojen vähenemisestä höyrylaivoissa, myös vuonna 1936 merimiesammattiin palannut Urpo toteaa yleistäen, että ensikertalaisia ei enää ”kasteltu eikä kastettu sanottavammin höyrylaivojen aikana”. Hänen mukaansa tuo tapa liittyy purjelaivoihin. Sallamaria Tikkasen mukaan Suomen Etelä-Amerikan Linjan höyry- ja moottorilaivoissa järjestetään kuitenkin linjakasteita 1960-luvun lopulle saakka.⁵⁴⁴ Kysymys saattoi olla myös laivojen reittien suuntautumisesta eurooppalaisiin satamiin, Atlantin yli tai Panaman kanavan kautta Tyynenmeren puolelle tai Suezin kanavan kautta Kaukoitään. Linjaa ylitettiin yhä harvemmin eikä konealuksilla tarvinnut odotella sopivia tuulia matkaa edistämään.

Lisäksi Urpo toteaa, että vielä 1930-luvulla monet ensikertalaiset kuitenkin ostavat, ensimmäisessä ulkomaalaisessa satamassa sen verran väkijuomia, kun pystyvät. He tarjoavat niitä sitten joillekin miehille. Esimerkiksi kansipojat ostavat pursimiehelle tai kirvesmiehelle, lämmittäjien apulaiset, trimmarit donkeymiehelle. Urpon mukaan tapaa noudatettiin vielä 1960-luvulla, jolloin hän kirjoittaa vastaustaan. Hän toteaa suomalaisten miehet olevan ilman muuta merimiehiä, kun ovat kerran kulke-neet joko Tanskan salmien tai Kielin kanavan lävitse Pohjanmerelle. Koko ajan heitä kuitenkin nimitetään ”ensireissunpojiksi”. Seuraavalla reissulla he ovat merimiehiä, vaikka olisivatkin vielä jungmanneja tai trimmareita. Toisaalla hän kuitenkin toteaa, että merimies on täysin kokenut vasta neljä vuotta merillä oltuaan. Silloin mies saattaa saada kirvesmiehen ”jopin” eli tehtävän hoitaakseen.⁵⁴⁵ Tässä Urpo viittaa merimiehen ammatillisen kompetenssin täydentymiseen ja lisääntymiseen vuosien kuluessa. Siitä huolimatta hän näyttää pitävän maantieteellistä aluetta merimieheksi tulemisen rajapyykkinä eikä sosialisatioprosessien päättymistä. Hän ei myöskään näytä tunnistavan juoksuttamisen sekä toverisortoon, *pennalismiin*, viittaavan sukuelinten ter-vaamisen uhan yhteyttä toveripiiriin vihkimiseen. Juuri niistä tulokas vapautuu tarjoamalla viinaryypyn. Siten hänestä tulee esimerkiksi kansimiehistöön tai konemiehistöön kuuluvien työntekijöiden muodostamien ryhmien jäsen. Siirtyminen ryhmän jäseneksi tapahtuu kyseisen ryhmän sisällä. Kuten sotilaskoulutusta tutkinut Pekka Leimu kirjoittaa, kyseinen ryhmä osoittaa ”*tervetuliaisissa*” keskinäistä solidaarisuutta ja varsinkin laivoilla hyväksyy uuden tulokkaan ryhmän täysivaltaiseksi jäseneksi. Mutta tämä koskee ainoastaan tuota ryhmää eikä laivan sosiaalisen organisaation kokonaisuutta.⁵⁴⁶ Tässä mielessä Göranin kuvaaman I konemestarin juoksen-

⁵⁴³ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 10; vrt. Weibust 1976, 232: „[...] sonst mußte der Junge ein Papier unterschreiben. daß er sich verpflichte im nächsten Hafen für die Mannschaft eine Flasche Rum auszugeben.“

⁵⁴⁴ Tikkanen 1993, 48.

⁵⁴⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 35, 58; TYKL/kys/19, vastaaja 108, 6; Honko 1964, 128.

⁵⁴⁶ Leimu 1985, 49–50.

teleminen tervasuti kädessä näyttäytyy erikoisena. I konemestari kuuluu päällystöön ja Göran lämmittäjänä miehistöön. Konemestarin tutkintoa suorittamatonta Görania ei voisi hyväksyä tasavertaiseksi jäseneksi konemestareiden ryhmään. Kuten Urpo vastauksessaan toteaa, viinaryypyn tarjoaminen ei muuta ensimmäisellä matkallaan olevan asemaa vaan se tapahtuu yleensä vasta seuraavaa työsopimusta tehtäessä. Tästä näkökulmasta kysymys ei näyttäisi olevan initiaatiosta, mikä liittyy aina statuksen eli yhteisössä olevan aseman ja sitä vastaavan roolin eli tehtävien muutokseen.

Kun Urpo kirjoittaa, että kansimiehistöön tuleva tarjoaa ryypyt vain kansimiehille tai vain vanhemmille ja kokeneemmille kansimiehille, syntyy väkisin ajatus ryhmän jäsenyydestä. Voidaanko viinan tarjoamisessa ajatella kysymyksen olevan *seura-initiaatiosta*, mikä tarkoittaa nimenomaan jonkin ryhmän jäseneksi kelpuuttamista. Tässä prosessissa jäseneksi kelpuutettu pääsee perehtymän esimerkiksi kansimiesten erikoisiin kulttuurisiin tapoihin, ”*joista maakravut eivät tienneet mitään*”.⁵⁴⁷ Näin viinaryypyn vaatiminen näyttäisi yhdistyvän tulokkaan näkökulmasta lähinnä merimiehen tavoille opettamiseen. Mutta se voidaan nähdä uusiin tehtäviin opettamisen lisäksi uuden aseman korostamisena, kun vaatimuksen esittävät aikaisemmin saman prosessin läpikäyneet miehistön jäsenet. Siinä kokeneemmat miehet näyttävät korostavat sitä, että tulokkaalla ei ole muuta mahdollisuutta päästä heidän vertaisekseen ja miehistön ryhmän täysivaltaiseksi jäseneksi. Pekka Leimun tutkimassa sotilaskoulutuksessa ”tervetuliaiset” liittyvät kuitenkin yhteiskunnallisen perusroolin korotukseen siviilin perusroolista sotilaan perusrooliin. Leimun mukaan kantahenkilökuntaan kuuluvien näkökulmasta on kysymys siitä, kuinka alokkaista, siviilimiehistä tulee sotilaita. Tuossa kontekstissa ”tervetuliaisissa” on kysymys initiaatiosta ja jopa *initiaatiosta sosialisointiin*.⁵⁴⁸ Mutta merimiesten viinaryypyn tarjoamisen seurauksena merillä työskentelevän perusrooli siviilinä pysyy samana.

Sikopalkin avain ja muita pieniä kepposia

Mitä merkitsevät juoksuttaminen ja höynäyttäminen? Weibustin mukaan purjelaivoissa oli lukuisia eksoottisilta, mutta samalla järkeviltä tuntuvia tavaroita, joita tulokkaat voitiin lähettää hakemaan. Ruotsalaisissa laivoissa tulokas lähetettiin useimmiten hakemaan esimerkiksi ”takapuolesta vedettyä”, mutta myös ”näkökulmaa” tai ”silämittaa”. Englantilaisissa laivoissa haettiin esimerkiksi ”sikopalkin avainta”⁵⁴⁹, tai niissä yleisimmin esiintynyttä olematonta esinettä, ”vasenkätistä jakoavainta”. Niiden

⁵⁴⁷ Honko 1964, 120, 128–129; sama 1976, 114; Weibust 1976, 212; Leimu 1985, 41, 46.

⁵⁴⁸ Leimu 1985, 48–49, 55–56; viittaus sosiologi Erving Goffmanin *totaalisen laitoksen* käsitteeseen, ks. Goffman 1962, myös Goffman 1969.

⁵⁴⁹ Sikopalkki on laivan pohjassa pitkittäisluunnassa oleva, teräslevyistä niittaamalla tai hitaamalla koottu rakenne. Se muodostaa yhdessä ns. pohjatukkien kanssa laivan pohjaa tukevan ristikkorakenteen. Ks. Sohlmans Sjölexikon 1955, 413.

hakemisesta saattoi kuitenkin vapautua juuri tarjoamalla ryypyt työtovereilleen ja näin liittymällä tuossa rituaalissa kokeneiden merimiesten seuraan.⁵⁵⁰

Jouko kirjoittaa siitä, kuinka syöttöpumppua korjatessaan työkaverit huusivat uuden trimmarin luokseen, antoivat hänelle sangon ja sanoiva: ”*Ei tästä hommasta tule muuten mitään, mene hakemaan ciifiltä lisää vakuumia*”. Hän lisää, että tulokas voitiin myös lähettää pyytämään ciiffiltä ”*sumukaapin avainta*”, ja etsimään savupiipun ”*veekoja*”. Jouko toteaa, että nuo höynäytykset olivat pientä pilaa arkisen työn lomaan.⁵⁵¹ Mutta Jaakko kokee asian toisin. Kun hän lähtee merille vuonna 1937, vanhemmat miehet juoksuttavat tulokkaita ja ensimatkan poikia sekä omilla että muilla turhanpäiväisillä asioilla. Tuohon lähtötilanteeseen verrattuna olosuhteet eivät vuosien varrella paljoa muuttuneet. Ensikertalaiset joutuvat tietämättään salaisen silmäläpidon alaisiksi. Vanhemmat miehet tarkkailevat tulokasta salaa ja ovat valmiita nauramaan ja hyväntahtoisesti vitsailemaan hänen kustannuksellaan. Jos kömmähdyksiä sattuu usein, tarkkailu jatkuu. Mutta tarkkailijat menettävät mielenkiintonsa kokonaan, jos mitään erikoista ei tapahdu, ja silloin vasta-alkaja saa olla rauhassa. Jaakko toteaa, että hänestä itsestään tarkkailijat eivät juuri mitään hyötäneet. He kuulivat hänen olevan jo vähän perillä ”stailista”, kun hän oli purjehtinut aikaisemmin sisävesillä. Hänellä ei ole hankaluuksia tovereittensa kanssa. Jaakon mukaan laivassa kaikki tapahtuu aivan kuin itsestään. Kun hän on viikon verran ollut laivassa, hän tuntee kuuluvansa miehistöön.⁵⁵²

Jaakko ei kuitenkaan tainnut ihan oivaltaa, mistä juoksuttamisessa oli kysymys. Hän kirjoittaa saaneensa sekä pursimiehestä että kirvesmiehestä heti hyvät ystävät. He selittävät hänelle, että Tanskan salmista Pohjanmerelle mentäessä kuljetaan Kullenin ohi. Silloin vanha tapa vaatii, että ensikertalainen tarjoaa vanhemmille miehille Kullenin viinat. Kun hän tiedustelee, kuinka komea kestityksen tulisi olla, hän saa vastaukseksi, ettei komeudesta eikä viinon paljoudesta puhuta mitään. Pääasia on tavan kunnioittaminen tarjoamalla vaikka vain pieni ryypy vanhemmille miehille.⁵⁵³ Ajankohdallakaan ei ole väliä. Kun laiva tulee myöhemmin Italiaan, Jaakko hankkii maista viinapullon. Hän toteaa: ”*ja niin minut oli kelpuutettu merten kunniakkaaseen veljeskuntaan*”.⁵⁵⁴

Weibustin mukaan käytännön pilojen merkitys on kahdenlainen: yhtäältä ne korostivat vanhempien miesten suurempaa kokemusta ja tietämystä vasta-alkajiin verrattuina, ja toisaalta niillä koeteltiin vasta-alkajan neuvokkuutta, tottelevaisuutta, kestävyyttä ja halukkuutta jakaa ryhmän arvot. Sotilasyhteisöä tarkastellut Pekka Leimu

⁵⁵⁰ Weibust 1976, 230–232; Weibust mainitsee sanonnat, esim *rumpdraget, ögonmåttet, synvinkeln, the key of the keelson, the lefthanded monkey wrench*.

⁵⁵¹ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 28.

⁵⁵² TYKL/kys/19, vastaaja 32, 4, 17; narrina pitäminen, ks. TYKL/kys/19, vastaaja 123, 4.

⁵⁵³ Weibust 1976, 278.

⁵⁵⁴ Tikkanen 1993, 48.

toteaa, että joukkoon hyväksymisen tavoissa esiintyvien piirteiden merkitys on suhteessa siihen, kenen näkökulmasta niitä katsotaan ja arvioidaan. Varusmiesten näkökulmasta asia näyttäytyy rooliin opettamisena, mutta kantahenkilökunnan näkökulmasta se liittyy siirtymään siviilimiehestä sotilaaksi. Weibustin mainitsemat pilat eivät kuitenkaan olleet pahimmasta päästä, sillä monien miesyhteisöjen miehuusriitteihin liittyi pojan vaatetuksen riisuminen keskivartalosta alaspäin ja hänen genitaalinsa ”tutkiminen”, pilkkaaminen ja niille sylkeminen. Jos poika vastusteli toimitusta, seurassa olleet vanhemmat miehet saattoivat kohdella häntä kovin ottein.⁵⁵⁵

Aineistossani ei ole kuvauksia tuosta menettelytavasta – ellei Göranin esimies tähännyttä siihen suteineen ja tervapyttyineen – mutta metsätyöntekijöitä tutkinut Hanna Snellman toteaa, että kansatieteilijät ovat monissa yhteyksissä kiinnittäneet huomiota vastaaviin tapoihin sekä miesyhteisöjen tavoille oppimisen piinallisuuteen. Hänen tutkimiensä metsätyöntekijöiden keskuudessa tulokastavat eivät ole olleet yleisiä mahdollisesti alalla vallinneiden sukulaisuussuhteiden vuoksi. Kuitenkin myös heidän parissaan tehdään käytännön piloja teettämällä vasta-alkajilla esimerkiksi olemattomia töitä tai lähettämällä heidät hakemaan olemattomia esineitä. Snellmanin mukaan tulokastapoihin liittyy viittaus seksuaalisuuteen, mutta myös ammattitaidon edistämiseen. Sukupuolielimiin kohdistuva häpäiseminen näyttää muuttuneen pelotteluksi 1900-luvulle tultaessa.⁵⁵⁶ Varsinainen *pennalism* eli toverien sortaminen, liittyi Pekka Leimun mukaan usein erilaisiin sisäoppilaitoksiin, joiden sosiaalinen rakenne perustui saapumiseriin tai ikäluokkiin ja oli tällä tavalla kerrostunutta.⁵⁵⁷

Päiväntasaajaa ohitettaessa järjestettyä linjakastetta eli Neptunuksen kastetta on kuitenkin pidettävä eräänlaisena siirtymäriittinä.⁵⁵⁸ Kasteseremonian alussa Neptunus esittää merkityksellisen kysymyksen: tuntuuko laivalla maan hajua?⁵⁵⁹ Ennen kuin merimieheksi aikova voidaan kastaa, hänen on hankittava Weibustin mainitsemat tiedot ja taidot. Näin hän sopeutuu yhteisönsä kulttuurin jäseneksi ja oppii uudenlaisen arjen hallitsemisen tapoja. Maanhaju Neptunuksen kysymyksessä viittaa miesten menneisyyteen ja toisen kulttuurin jäsenyyteen. Merimieheksi aikovien on jätettävä partaan ulkopuolelle tuo jokaista tavalla tai toisella seuraava kulttuurinen menneisyys.⁵⁶⁰ Jos laivassa ei enää ole maan hajua, kaste voidaan suorittaa. Näin maakravuista tulee merimiehiä. Vuonna 1936 merityössä aloittaneen Tuure kuvaama linjakaste muistuttaa Pekka Leimun mainitsemaa initiaatiota sosialisointiin. Tuure

⁵⁵⁵ Weibust 1976, 230; Leimu 1985, 49.

⁵⁵⁶ Snellman 1996, 125–126; Johansson 1994, 157; Sammallahti 1988, 23–26; Leimu 1985, 190, 203, 209; Hilpinen 1981, 13–16; Lehtonen 1974, 20–21; Talve 1961, 288–290.

⁵⁵⁷ Leimu 1985, 50, 53–54.

⁵⁵⁸ Weibust 1976, 169–170.

⁵⁵⁹ Suomen Joutsen -lehtinen 3/1936: Neptunus tulee ”Maanhajun, löyhkän pois hän teistä poistaa jaa saattaa kelyllisiks’ astumaan eteensä ...”. Ks. Auvinen, 2002, 155.

⁵⁶⁰ Berger & Luckmann 1998, 147–166; Weibust 1976, 169–170; Henningsen, 1961, 237–238.

kirjoittaa: ”*Sen suorittaa vanhemmat miehet, jotka jo ennen ovat ylittäneet päiväntasaajan. Siinä on joku naamioitu Neptunukseksi ja toiset hänen henkikaartiinsa kuuluviksi. [...] Se on juhlallinen toimitus eikä siitä voi säästyä kukaan.*”⁵⁶¹

Vuodesta 1928 konemestarina työskennellyt Kaarlo kirjoittaa linjakasteen olleen juhlallinen toimitus etenkin S/S Bore VIII:ssa. Sen toteuttamiseksi laivan keulakanalle tehtiin uima-allas suuresta pressukankaasta. Altaaseen pumpattiin konehuoneesta merivettä. Päiväntasaajan seuduilla vesi on lämmintä, siinä 25–26-asteista.⁵⁶² Myös Jaakko kirjoittaa päiväntasaajan kasteesta, mikä hänen ensimmäisellä matkallaan kuitattiin linjaviinojen antamisella. Mutta hänen toisessa laivassaan, M/S Angrassa, kasteseremonia järjestettiin joka matkalla, ja sitä valmisteltiin pitkän aikaa.⁵⁶³

Pojat ja miehet

Eljas kirjoittaa lähteneensä merille siksi, että hänen kotinsa oli köyhä ja Suomessa työllistymismahdollisuudet olivat heikot niin pian kansalaissodan jälkeen. Mutta hänen taustatietonsa ovat hyvin niukat. Hän mainitsee vain nimensä ja syntymäaikansa sekä olevansa ammatiltaan merimies ja toteaa: ”*en ole hyvä, sankariksi syntynyt*”⁵⁶⁴

Sankariksi syntymisen ja hyvän merimieheyden liittäminen toisiinsa saa minut miettimään, mikä sai Eljaksen tuntemaan itsensä huonoksi merimieheksi, ja mitä hänen mainitsemansa sankaruus itse asiassa oli? Oliko hänen olemuksessaan tai hänen eleissään näkyvissä jotakin sellaista, mikä viittasi osaamattomuuteen ja kykenemättömyyteen?⁵⁶⁵ Kirjoittaessaan Eljas nimittäin toteaa, kuinka kapteeni, isokokoinen ja suurimahainen mies epäilee, ettei hentorakenteinen, tummahiuksinen Eljas jaksa tehdä jungmannin töitä. Kapteenin mielestä Eljakselta näyttää puuttuvan voimaa ja kestävyyttä, mitä varsinkin purjelaivoissa arvostettiin.⁵⁶⁶ Nämä piitteet ovat samanlaisia, joista Knut Kolnar kirjoittaa kuvatessaan sankaritekojen osuutta ihanteellisen mieheyden rakentumisessa.⁵⁶⁷ Myös Göran joutuu samanlaisen arvioivan katseen alle mennessään kysymään S/S Constantian kapteenilta lämmittäjän paikkaa keväällä 1910. Kapteeni epäilee hänen nuoruuttaan, pienuuttaan ja jaksamistaan lämmittäjänä, mutta pestaa sentään töihin.⁵⁶⁸ Kapteenien arvioissa tulee ilmi fyysisen voiman puuttuminen, mitä miehillä yleensä oletettiin olevan. Esimerkiksi historian tutkijat David Kirby

⁵⁶¹ TYKL/kys/19, vastaaja 52, 17–18; TYKL/kys/19, vastaaja 92, 9.

⁵⁶² TYKL/kys/19, vastaaja 100, 7–8.

⁵⁶³ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 17.

⁵⁶⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 1.

⁵⁶⁵ Merleau-Ponty 2012a, 86; Taipale 2006, 172–173, 175.

⁵⁶⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 1.

⁵⁶⁷ Kolnar 2006, 222.

⁵⁶⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 1; TYKL/kys/19, vastaaja 139, 14.

ja Merja-Liisa Hinkkanen kuvaavat skandinaavisen merimiehen mieheyttä rohkeudeksi, fyysiseksi vahvuudeksi ja pelottomuudeksi.⁵⁶⁹

Kun kapteenit epäilevät Eljaksen ja Göranin jaksamista, he ilmaisevat oman käsityksensä merimieheydestä, ja samalla ehkä myös heidän selviytymistään työyhteisössä.⁵⁷⁰ Tässä tilanteessa pojan käsitteessä ilmenevä sosiaalinen ikä ja heikkoudelle rakentuva sosiaalinen sukupuoli näyttäisivät risteävän ja tuottavan ideaalin mieheyden vastakohtan epämieheyden, mikä ilmenee kapteenien tulkinnoissa miehisen rohkeuden ja fyysisen voiman puuttumisena. Kapteenien arviointi paljastaa tällä tavalla tulkittuna myös ajatuksen merityöhön hakevien sukupuolisesta identifioimisesta. Tiina Suopajarvi kirjoittaa antropologi Gayle Rubinin todenneen *sukupuoli-identiteetin* muodostuvan nimenomaan sukupuolten välisien yhtäläisyyksien peittämisestä. Mieheksi identifioitunut torjuu omia kulttuurinsa mukaisia feminiinisiä piirteitä, ja vastaavasti naiseksi identifioitunut torjuu omia maskuliinisia pidettyjä piirteitään.⁵⁷¹

Knut Kolnar toteaa varsinkin mieheyden hegemonisten tai stereotyyppisten muotojen kehittyneen tarkastelemalla niitä suhteessa muihin mieheyden muotoihin.⁵⁷² Kun Eljas kirjoittaa olevansa miehistön nuorin jäsen, ja laivan kansimiesten olevan ”*vanhempaa polvea seililaivan matruusia*” paljastuu myös kapteenin käyttämä vertailukohta. Eljas kuvaa heitä ”*koviksi pojiksi, jotka osasaavat työt*”.⁵⁷³ Tämä herättää kysymyksen kapteenien kommentoinnin todellisesta suuntautumisesta. Oliko Eljaksen ja Göranin ulkoisten olemusten kommentointi tarkoitettu vihjeeksi siitä, kuinka laivayhteisössä esitettiin ja muodostettiin kulttuurin mukaista mieheyttä ja taas naiseutta tukahdutettiin? Ja oliko vihjeen takana olettaus poikien pääytymisestä mahdollisen seksuaalisen hyväksikäytön kohteeksi? Kun Urpo nostaa vastauksessaan esiin heteronormatiivisesta seksuaalisuudesta poikkeavat miehet, herää kysymys siitä, halusivatko kapteenitkin ehkäistä poikkeavan seksuaalisen suuntautumisen ilmenemistä laivoissa. Urpon mukaan juuri nuorimmat miehet olivat seksuaalisesti samaan sukupuoleen suuntautuneiden miesten kohteina.⁵⁷⁴ Weibust kuitenkin toteaa, että homo-seksuaalisista suhteista on hyvin vähän tietoja, ja hänen mukaansa on vaikeaa päätellä, minkälainen käytös voitaisiin tulkita petellyksi homoseksuaalisuudeksi.⁵⁷⁵ Mutta kielitieteilijä Paul Bakerin ja historian tutkija Jo Stanleyn mukaan homoseksuaaliset suhteet olivat mahdollisia laivaelämän kontekstissa jo 1900-luvun alkupuolella. Heidän olettamuksensa perustuu fiktiiviseen lähteeseen, kirjailijan James Hanleyn (1897–

⁵⁶⁹ Kirby & Hinkkanen 2000, 231; Baker & Stanley 2015, 1.

⁵⁷⁰ Ks. Liliequist 2009, 125; ”manlighet & omanlighet”.

⁵⁷¹ Suopajarvi 2009, 30–31, viittaus Rubin, Gayle 1975.

⁵⁷² Kolnar 2006, 217.

⁵⁷³ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 2.

⁵⁷⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 40.

⁵⁷⁵ Weibust 1976, 419.

1985) romaaniin ”Boy”. Se julkaistiin vuonna 1931. Stanleyyn mukaan merielämän kuvauksista seksuaaliseen suuntautumiseen liittyvät maininnat on usein jätetty pois.⁵⁷⁶

Sosiologi Kati Mustola kirjoittaa, että Suomessa suhtauduttiin kielteisesti homoseksuaalisuuteen 1930- ja 1940-luvuilla. Monet Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kansanrunousarkiston järjestämään kyselyyn vastanneet kirjoittivat kuulleen siitä ensimmäisen kerran toisen maailmansodan aikana. Homoseksuaalisuus luokiteltiin sairaudeksi ja rikolliseksi toiminnaksi. Mustolan mukaan sen sodanaikaisesta ilmenemisestä vaiettiin paniikinomaisesti pitkän aikaa tarrautumalla heteronormatiivisuuteen. Homoseksuaalisuus oli Suomen rikoslaisissa kielletty vuosina 1894–1971. Sen perusteella tuomittujen määrä lisääntyi sotien jälkeen ja vielä 1950-luvulla.⁵⁷⁷

”Hard-case” – toiseuden ja väkivallan pedagogia

Eljas keskittyy kirjoittaessaan tiukasti omasta näkökulmastaan merkitykselliseen, jopa traumaattiseen kokemukseensa.⁵⁷⁸ Tulkitsen kokemuksen traumaattiseksi, sillä Eljas aloittaa sillä vastauksensa kirjoittamatta sanottavasti itsestään tai taustastaan. Eljaksen kuvaaman tapahtuman keskiöön nousevat toisilleen täysin vastakkaiset henkilöt, väkivaltainen, esimiesasemassa oleva II perämies ja norjan kieltä ymmärtämätön, merimiesuraansa aloitteleva jungmanni eli aikuinen mies ja pojaksi asemansa perusteella tulkittu nuori mies.⁵⁷⁹ Eljas itse on kirjoittamassaan vastauksessa yhtäältä kokeva toimija ja toisaalta II perämiehen toiminnan kohteena oleva henkilö. II perämies puolestaan on tapahtumassa toinen toimija, mutta hän on toisaalta toimiessaan myös Eljaksen havaintojen kohde. Eljas voi kuitenkin havainnoida vain omista näkökulmistaan. Hän voi tarkkailla perämiestä, mutta ei itseään samalla tavalla, sillä hänen oma kehonsa ei voi asettua hänen eteensä tarkkailtavaksi. Hän on itse omassa ruumiissaan tai paremminkin oma ruumiinsa.⁵⁸⁰ Tässä kohtaa tulevat vastaan hänen kehonsa ja hänen ympäristönsä väliset rajat. Kun hän tiedostaa maailman kehonsa kautta, se muodostaa havaitun ja havaitsemattoman rajan ja samalla savutettavissa olevan maailman käännekohdan.⁵⁸¹ Objektivisessa tilassa tilalliset etäisyydet eivät koske ainoastaan eri pisteiden etäisyyksien suhdetta, vaan myös keskeisessä asemassa olevan kehon perspektiivin ja niiden pisteiden suhdetta. Keho osoittaa omalla perspektiivillään olevansa tietystä paikasta. Se on tarkastelun alkupiste, josta maailma paljastuu samalla, kun objektit ilmenevät ikään kuin tullessaan kohti tai loitontuessaan tuosta

⁵⁷⁶ Baker & Stanley 2015, 3, 15: Bakerin ja Stanleyyn tutkimus kuvaa tilannetta matkustajalaivojen anglo-amerikkalaisessa kontekstissa 1950-luvulta 1980-luvulle.

⁵⁷⁷ Mustola 2006, 171, 174–175, 177–178, 180, 188.

⁵⁷⁸ Weibust 1976, 361–362; Weibustin mukaan mm. väkivaltaista perämiestä kutsuttiin nimellä ”hard-case”.

⁵⁷⁹ Kirby & Hinkkanen 2000, 220; Weibust 1976, 181, 188, 213.

⁵⁸⁰ Merleau-Ponty 2012b, 84, 104, 151, 211; Hotanen 2010, 142–143.

⁵⁸¹ Ahmed 2006, 55.

pisteestä. Tuohon pisteeseen suhteutettuina määrittyvät myös läheisyys ja etäisyys. Kehon ääriviivat ovat raja, jota tavanomaiset tilalliset suhteet eivät ylitä. Tässä myös ruumis on suhteessa tilaan, eikä ensisijaisesti tilassa.⁵⁸²

Eljas kirjoittaa selvinneensä hyvin Pohjanmerelle saakka. Sitten hän sairastuu ”*meritautiin*”, rajuun pahoinvointiin. Se on tavallista ensimmäisellä merimatalla, kuten esimerkiksi Vilho ja Pekka toteavat.⁵⁸³ Mutta töitä pitää tehdä siitä huolimatta. Eljas joutuu vuorollaan ruoriin, ohjaamaan laivaa. Hänen edessään on ruori sekä kompassi, joihin hänen tulisi ohjatessaan suuntautua, mutta komentosilta ei tuossa vaiheessa tunnu tutulta paikalta, eivätkä ruorin ja kompassiin merkitykset ole avautuneet. Eljas ei tiedä, kuinka ruoria pitäisi käsitellä, jotta se toimisi niin kuin sen pitäisi ohjatessa toimia. Kurssin pitäminen ei onnistu, sillä hän ei tunne kompassin toimintaa. Niiden edessä Eljas tuntee olevansa hukassa, mitä suunnan löytäminen toisaalta kuitenkin edellyttää Sara Ahmedin mukaan. Suunnan löytäminen ei ole vain Eljaksen suhdetta ruoriin ja kompassiin tai niiden välistä suhdetta, vaan myös Eljaksen oman ruumiin olemista komentosillalla. Hän voi löytää keinot ohjaamisen hallitsemisen tiedostamalla, millä puolella hänen kehoaan eri ilmansuunnat ovat. Vain siten hän tietää, mihin suuntaan hän kääntyy – myös konkreettisesti mielessä. Tällä tavalla komentosilta tilana alkaa teoreettisesti ilmaistuna tarkoittaa kääntymistä ja suunnan ottamista, mutta myös käytännössä laivan ohjaamista kompassin osoittamaan suuntaan. Kun Eljaksella ei ole aikaisempaa kokemusta ohjaamisesta, ruorista tai kompassista, niihin orientoituminen vaatii aikaa, ja aika muotoilee sen, kuinka ne hänelle ilmenevät.⁵⁸⁴

Mutta II perämiehen kanssa työskennellessään Eljas ei vielä osaa pitää kurssia eikä todennäköisesti ymmärrä II perämiehen antamia norjankielisiä ohjeitakaan. Kaiken lisäksi pahoinvointi ja kova merenkäynti vielä vaikeuttavat ohjaamista. Kurssin pitäminen on ohjaamisessa itsestäänselvyys, mitä ei selitellä työtä tehtäessä. Kun Eljas ei ymmärrä II perämiehen antamia komentoja, tämä käyttää tilanteessa hyväksi havaitsemaansa ”opetusmenetelmää”, lyömistä ja uhkailua. ”*Kakkonen ei sääli*” Eljasta. Hän lyö ensin tätä korvalle, ja sen voimasta Eljas paiskautuu komentosillan siivelle⁵⁸⁵. Sitten II perämies nappaa kiinni rinnoista ja sanoo heittävänsä Eljaksen partaan yli mereen ja nimittelee häntä ”*mustaksi piruksi*”. II perämies roikottaa Eljasta hetken partaan ulkopuolella ja nosta sitten ylös, lyö häntä uudelleen ja käskee takaisin ruoriin.⁵⁸⁶ Selkkaus tekee näkyväksi II perämiehen päivittäisten aktiviteettien ja rutiinien

⁵⁸² Ahmed 2006, 8–9; Merleau-Ponty 2012a, 86–89; Hotanen 2010, 143.

⁵⁸³ Weibust 1976, 228–229; TYKL/kys 19, vastaaja 62, 1; TYKL/kys/19, vastaaja 9, 10; TYKL/kys/19, vastaaja 114, 6; TYKL/kys/20, vastaaja 113, 4.

⁵⁸⁴ Ahmed 2006, 5–8, 40, 46, 48–51; Merleau-Ponty 2012, 104, 211.

⁵⁸⁵ Laivan oikealla ja vasemmalla puolella olevat komentosillan ulokkeet, joista on mahdollista nähdä laivan kylki lähes kokonaan.

⁵⁸⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 1.

häiriintymisen. Tässä tilanteessa Eljas ikään kuin kyseenalaistaa nuo itsestäänselvyydet ja II perämiehen auktoriteetin, vaikka se tuskin on hänen tarkoituksensa.⁵⁸⁷

Etnologi Gabriella Nilsson kuvaa samantapaista tilannetta auktoriteettiasemassa olevan Gordon Ramsayn ja vaikeuksia aiheuttaneen apukokin välillä analysoidessaan amerikkalaista tositelevisio-ohjelmaa ”*Hell’s Kitchen*”. Kun Ramsay kysyy, kokki ei vastaa, vaan paiskaa sen jälkeen paistipannun suoraan Ramsayn eteen. Toiset kilpailijat pitävät kommunikoinnottomuutta ja pannun paiskaamista kunnioituksen puutteena. Nilsson toteaa, että väkivaltainen käytös ei sinänsä kerro heikkoudesta, vaan pikemminkin se, mihin teot suuntautuvat. Tilanteesta käy selvästi ilmi, että aggressiivinen teko saa eri merkityksiä suuntautuessaan tekijän hierarkkisesta asemasta ylös tai alaspäin. Muut kilpailuun osallistuneet eivät pitäneet vapaaehtoisen hierarkian vahingoittamista oikeutettuna, vaan asettuivat puolustamaan Ramsayn asemaa.⁵⁸⁸

Eljaksen vastauksessa ei kuitenkaan ole toisia, jotka voisivat legitimoida II perämiehen käytöksen tai puolustaa perämiehen auktoriteettia. Eljas ei kerro, miltä partaan yli riiputtaminen tuntui sillä hetkellä tai jälkeenpäin. II perämies on kuitenkin kajonnut Eljaksen fyysiseen koskemattomuuteen lyömällä ja retuuttamalla häntä sekä käyttänyt lisäksi henkistä väkivaltaa uhkailemalla ja nimittelemällä häntä.⁵⁸⁹ Tällä tavalla perämies suhtautuu häneen kuin esineeseen, johon voi purkaa turhautumistaan. Teoreettisesti ajateltuna perämies objektivoi, määrittelee, Eljaksen ymmärtämättömäksi ja kaikella tavoin kykenemättömäksi *toiseksi*. Näin ollen, Eljas tarvitsee kovia otteita oppiakseen ja ymmärtääkseen, mistä laivan ohjaamisessa, mutta myös laivaelämässä on kysymys.⁵⁹⁰ Eljas ei kuitenkaan ole samanlainen kuin esine. Hänen ruumiinsa on jakamaton kokonaisuus, ja hän tietää jokaisen raajansa paikan oman ruumiinsa muodon perusteella. Eikä hänen ruumiinsa tilallisuus ole samanlaista kuin esineiden tilallisuus tai paikkaan kiinnittyvä ”tilan tuntu”, vaan se on pikemminkin tilanteisuutta. Kun II perämies lyö, Eljas tietää kaatuessaan täsmälleen, missä hänen ruumiinsa on, mikä sitä on koskettanut ja koskettaa, samoin kuin silloin, kun II perämies roikottaa häntä partaan yli.⁵⁹¹ Lopettaessaan lyömisen ja roikottamisen II perämies tuo esiin näkymättömän ja koskemattoman, joka vaikuttaa myös Eljaksen suhteissa sekä maailmaan että häneen itseensä. Maailmasta tulee yhteinen ruumiillisuuden äärellisyyden kautta.⁵⁹² Mutta tässä vaiheessa näyttää siltä, että Eljaksen kokemus tuottaa eroa hänen itsensä ja II perämiehen välille. Kun Eljas on ollut vain muutaman päivän laivassa, yhteisön normit eivät vielä ole sisäistyneet. Hän ikään kuin asettaa itsensä normiksi ja

⁵⁸⁷ Ehn & al. 2016, 5–7, 21–22; Weibust 1980, 50: liittää kovat otteet purjelaivoihin ja etenkin kanadalaisiin, Nova Scotian laivoihin; Weibust 1976, 217–218, 361–362.

⁵⁸⁸ Nilsson 2013, 654–655.

⁵⁸⁹ Merleau-Ponty 2012, 84–85.

⁵⁹⁰ Taipale 2006, 167.

⁵⁹¹ Merleau-Ponty 2012, 100–102.

⁵⁹² Hotanen 2010, 147–148.

sitä vasten II perämies näyttäytyy väkivaltaisena ja impulsiivisena toisena. Havaintokokemus voi kuitenkin muuttua ajan kuluessa.⁵⁹³

Nujakan aikana laiva on kaartanut pois reitiltä. Eljaksen on vaikeaa saada sitä takaisin kurssiin. Hänellä on ”*kuumat paikat*”, minkä tulkitseen tunnepitoiseksi, eleyksi keholliseksi kokemukseksi, kiihtymykseksi tai jopa järkytykseksi. Perämiehen tarkkailun kohteena oleminen hermostuttaa häntä. Eljas hikoilee, sydän hakkaa ja koko kehosta tulee epämiellyttävän intensiteetin tila. Kohde, jota pelkäämme, ei ole vain edessämme, vaan se vaikuttaa meihin nykyisyydessä ja ennakoi kipua tulevaisuudessa, kuten Sara Ahmed kirjoittaa.⁵⁹⁴ Eljaksen keho vaikuttaa tuossa ympäristössä, ympäristön muokkaamana. Suuntautumiset ovat kehon olemista paikassa ja kehon intiimiyttä, sisäisyyttä. Myös ruumista peittävä iho on siellä, missä ilmapiiri luo vaikutelman toisen, esimerkiksi II perämiehen läheisyyden aiheuttamista ”*kuumista paikoista*”. Näin keho voi orientoitua ympäröivään maailmaan, mutta se ei sinänsä ole ulkoinen maailma, vaan saa muotonsa maailmassa olemisesta.⁵⁹⁵

Eljaksen kirjoittamasta vastauksesta välittyy hänen elämänsä kokemus. Siinä hänen ruumiinsa näyttäytyy sekä aistivana että aistittuna ja elettyinä subjektiivisena, henkilökohtaisena kokemuksena. Eletty ruumis muotoutuu kahdella tavalla. Se on samalla sekä havainnon subjekti että havaittava kohde. Esimerkiksi kävellessään takasin ruoriratin luo, Eljas toisaalta näkee jalkojensa liikkuvan, toisaalta tuntee jalkojensa liikkeen. Nähty liike ilmenee välittömästi hänen omana liikkeenään, ja hänen ruumiillisuudellaan on ilmauksen rakenne.⁵⁹⁶

II perämies tuntuu soveltavan aloittelijan opettamiseen ja hänen oppimismotivaationsa lisäämiseen pääasiassa rankaisemista, uhkailuja ja varoituksia. Eljaksen kohdalla menetelmään liittyvä palkitseminen ja kannustaminen tulee ilmi vasta paljon myöhemmin.⁵⁹⁷ Tästä näkökulmasta Eljaksen kuvaamassa asetelmassa on eräänlainen mestarin ja oppipojan välinen hierarkkinen suhde. II perämiehen aggressiivinen johtamistyyli on mahdollista tunnistaa ja selittää sekä jossakin määrin myös oikeuttaa laivan kulun, navigaation johtamisella. Mutta Eljaksen kokemus nostaa esiin kysymyksen väkivallasta ja sen *normatiivisuudesta*, tavallisuudesta ja oikeuttamisesta laivojen *sukupuolistuneissa* työyhteisöissä. Sukupuolen näkökulmasta erilaisia organisaatioita tutkineet sosiologit Jeff Hearn ja Pauline Wendy Parkin toteavat, että työyhteisöissä jatkuvasti toistuvia väkivaltaisuuksia saatetaan alkaa pitää normaaleina. He kehottavat kiinnittämään huomiota väkivaltaisiin tapahtumiin ja pidättäyty-

⁵⁹³ Taipale 2010, 128–129, 131–133.

⁵⁹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 1; Heinämaa 1996, 31–34; Merleau-Ponty 2012, 212; Ahmed 2014, 65, 209.

⁵⁹⁵ Ahmed 2006, 8–9; Merleau-Ponty 2012a, 86–89.

⁵⁹⁶ Taipale 2006, 172; viittaus Husserl, E. 1952; Hotanen 2010, 136, 139–141; Merleau-Ponty 2012, 204–205.

⁵⁹⁷ Ks. Weibust 1976, 215–217.

mään tulkitsemasta niitä organisaation kulttuuriseksi tavoiksi, sillä väkivallan tulkitseminen kulttuurille tyypilliseksi oikeuttaa sen.⁵⁹⁸ Monet historian tutkijat ovat kuitenkin todenneet laivayhteisöjen olleen menneinä vuosisatoina hyvin väkivaltaisista ja etenkin päällystön käyttäneen fyysisiä rangaistuksia kurinpidollisina toimenpiteinä. Myös Weibust kirjoittaa päällystön alaisiinsa kohdistamasta fyysisestä väkivallasta, vaikka monet valtiot olivat kieltäneet sen lailla jo 1800-luvun loppupuolella.⁵⁹⁹

Historian näkökulmasta väkivalta yleisenä ja toistuvana ilmiönä näyttäisi olevan vahvasti ehdolla laivayhteisölle ominaiseksi kulttuuriseksi piirteeksi. Sen *normatiivinen* asema ei kuitenkaan synny yleisyydestä tai toistuvuudesta, vaan siitä, kuinka väkivalta yhtäältä koetaan laivayhteisöissä, ja toisaalta, kuinka sitä perustellaan ja rajataan laivan toiminnan kannalta.⁶⁰⁰ Tällä tavalla normatiivisuudessa on kysymys siitä, mitä laivayhteisön jäsenet kulloinkin pitävät normaalina, ja kuinka he ymmärtävät asioiden todella olevan. Lisäksi se edellyttää niiden ilmaisemista sellaisina kuin ne todella ovat. Tästä näkökulmasta väkivallan normatiivisuuden määrittelyssä keskeiseksi kysymykseksi nousee, kuinka väkivallan kokemus on kokemusta laivaelämästä ja siihen liittyvistä asioista, ihmisistä ja esineistä. Joonas Taipaleen mukaan keskeistä on tarkastella tuon kokemuksen intentionaalisuutta, suuntautuneisuutta eli sitä, ”*mitä kohti kokemus kääntyy, mihin se tähtää ja mistä se täytyy*”.⁶⁰¹ Tähän vaikuttavat esimerkiksi merimiesten subjektiiviset kokemismahdollisuudet ja se laivassa oleva yhteisö, jonka normit he ovat omaksuneet yhteisön jäsenenä kulttuurin omaksumisen prosessissa. Sen myötä yhteisön perinteiset normit alkavat jäsentää heidän kokemustaan ja ohjata heidän toimintaansa.⁶⁰²

Väkivallan ilmenemistavat kertovan myös jotakin yhteisön erikoisuudesta, kuten Knut Kolnar toteaa. Hänen mukaansa väkivallan ilmeneminen eri muodoissaan heijastaa myös yhteisön sosiaalista dynamiikkaa ja ihmisten suhtautumista toisiinsa. Väkivallan muodot ovat siten hallitsevien sosiaalisten muotojen ja ihmisten välisen vuorovaikutuksen peilikuvia. Kolnar näkee väkivaltaisen ilmauksen takana myös keskeisiä yhteiskunnallisia malleja ja tietyn miehisen identiteetin dynamiikkaa.⁶⁰³

Eljaksen kuvaamalla II perämiehellä näyttää olevan omat työn tekemisen mitat ja hän edellyttää niiden mukaista, täydellistä suoriutumista. Eljas toteaa, että tuohon aikaan laivasta ei saanut mitään muuta, kuin työtä. Hän kirjoittaa, että II perämies on ankara ja ”*jämtti*” mies, joka huolehtii siitä, että töitä riittää. Jos asiat eivät suju määrärauksen mukaan, niin ”*nimensä saa kuulla pahan kerran*”.⁶⁰⁴ Mutta, oliko perämie-

⁵⁹⁸ Hearn & Parkin 2001, 55.

⁵⁹⁹ Esimerkiksi Kaukiainen 2004a, 16; Lybeck 2000, 44–49; Weibust 1976, 361, 366.

⁶⁰⁰ Hearn & Parkin 2001, 98.

⁶⁰¹ Taipale 2010, 122–125, viittaus Husserl 1952, 60. viittaus Husserl 1973d, 194.

⁶⁰² Taipale, 2010, 125–128.

⁶⁰³ Kolnar 2006, 219.

⁶⁰⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 2.

hen käytöksen takana halu menestyä omalla urallaan, kuten etnologi Gabriella Nilsson toteaa tarkastellessaan Gordon Ramsayta. Nilssonin tavoitteena oli selvittää artikkeleissaan, kuinka maskuliinisuuden ja hierarkian välinen suhde ilmeni väkivaltaisena käytöksenä, ja kuinka väkivaltaiset teot legitimoitiin erilaisilla käsitteillä, kuten täydellisyys, turhautuminen, tulinen temperamentti, lyhyt ”pinna”, sietokyky ja arvovalta.⁶⁰⁵ Kirjoittaessaan II perämiehen ankaruudesta ja ”jämttiydestä” Eljaskin viittaa väkivaltaa jossakin määrin oikeuttaviin käsitteisiin ja näyttää niiden valossa jotenkin jopa ymmärtävän II perämiehen väkivaltaisuuden. II perämiehen teot ovat merkityksenantoja siinä mielessä, että ne tuovat Eljaksen kokemukseen laivassa työskentelyn ja yhteisön todellisuuden merkityksiä.⁶⁰⁶ Nilsson kirjoittaa samanlaisesta tilanteesta kuvatessaan Gordon Ramsaytä. Nilssonin mukaan Ramsayn jatkuvaa huutamista, ilmeilyä, vähättelyä, suoranaisia uhkauksia ja nöyryyttämistä piti sietää, jos halusi pittää oman paikkansa kilpailussa.⁶⁰⁷ Säilyttääkseen työpaikkansa laivassa Eljas muiden mukana joutuu samalla tavalla sietämään perämiehen arvaamattomia, väkivaltaisia tekoja ja uhkailua. Ensimmäisessä laivassa Eljaksen koetinkiveksi muodostuu perämiehen äkkipikaisuuden sietäminen.

Uuden matruusin tullessa laivaan käy ilmi, että Eljas ei ole ainoa, jota II perämies kohtelee huonosti. Kun he seuraavana päivänä ovat töissä, II perämies sanoo uudelle matruusille, että tämän pitäisi ottaa narun pätkä pois valomaston *väylingiltä*, maston tikkailta, mutta kuten Eljas toteaa, ”*mies ei tiennyt, kuinka sen ottaa. Perämies ottaa metrin pituisen laudan pätkän, heittää sillä matruusin kinttuihin ja mies on monin kerroin täkillä*”. Yöllä II perämies herättää matruusin ja käskää tätä karkaamaan seuraavana yönä, muuten II perämies heittäisi tämän mereen. Matruusi karkaa ja antaa lähtiessään Eljakselle housut. Eljas selittää, että laivoissa on tapana testata uutta matruusia antamalla hänelle kokeeksi vähän vaikeampaa työtä. Jos matruusi läpäisee tehtävän, laivassa on hyvä olla. Mutta, jos ei läpäise, on parasta heti karata laivasta. Laivaan ”*mönsträtun*” lyhin työaika on puoli vuotta. Jos mies haluaa lähteä ennen kuin puoli vuotta on kulunut, hänen pitää karata.⁶⁰⁸ Tulkintani mukaan II perämies karsii tällä tavalla miehistöstä joukkoon sopimattomat, töiden ja toiminnan kannalta hyödyttömät miehet. Hän näyttää olevan sitä mieltä, että hänen määritelmänsä siitä, kuinka työt tulisi tehdä, olivat laivassa välttämättömiä.⁶⁰⁹

⁶⁰⁵ Hearn & Parkin 2001, 98; Nilsson 2013, 647, 649, 651; myös Kolnar 2006, 210–211.

⁶⁰⁶ Heinämaa 1996, 40, 43.

⁶⁰⁷ Nilsson 2013, 647–649.

⁶⁰⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 3–4.

⁶⁰⁹ Vrt. Nilsson 2013, 649.

Yhteisössä ulkopuolisena: näkymiä merimieheyteen

Eljakseen perämiehen menetelmät näyttävät kuitenkin vaikuttavan ja hän päättää opetella kunnolla työt ja norjan kielen. Jo komentosillalla tapahtuneen pahoinpitelyn jälkeen Eljas puhuu – mutta ei mainitse, millä kielellä – laivan ohjaamiseen liittyvästä ongelmastaan timpalle, laivan kirvesmiehelle. Eljas pyytää, että tämä piirtäisi hänelle kompassin kuvan, niin että Eljas voisi opiskella sitä iltaisin ja vapaa-aikoinaan. Eljas kirjoittaa oppineensa tällä tavalla kompassin suunnat kahdella kielellä. Osallistuesaan matruusien puhdetöihin hän opettelee myös pleissaamaan, pujottelemaan köysi-en tai vajerien säikeitä yhteen siten, että liitoksista tulee kestäviä.⁶¹⁰ Puhdetyöt alkavat, kun matruusit ovat juoneet palkkarahansa, eivätkä voi enää mennä maihin. He tekevät myös solmuja ja näin Eljaskin oppii vähitellen työnsä kannalta hyödyllisiä taitoja. Mutta kielitaidottomana Eljas jää kuitenkin kansimiesten yhteisössä sivustakatsojaksi. Hän ei ymmärrä norjan kieltä ja kokee sen kiusallisena, vaikeuksia aiheuttavana puutteena, sillä siitä seuraa pahaa kohtelua vähän joka taholta.⁶¹¹

Kaikista ruumiillisista toiminnoista juuri puhekyky on tiukimmin sidoksissa yhteisölliseen rinnakkaisoloon, kuten Maurice Merleau-Ponty toteaa. Se on keskeisessä asemassa, kun halutaan tai on tarvetta vuorovaikutukseen toisten ihmisten kanssa. Kieli ei edellytä ajattelemista, vaan se saa aikaan ajatuksen. Puheen kautta pääsee toisen ihmisen ajatteluun ja voi verrata siihen omia ajatuksiaan sekä kokea toisten ajattelun voiman rikastuttavan niitä. Tässä asiassa sanojen ymmärrys on lopulta saatava aikaan sanoilla. Vieraan kielen ymmärrys viriää vähitellen toiminnan yhteydessä sanojen paikan mukaan ja osallistumalla jokapäiväiseen elämään. Lyhyesti sanottuna jokainen ”kieli opettaa itseään” ja tuo merkityksensä kuulijan mieleen.⁶¹²

Mutta kansimiesten keskuudessaan on myös usein toistuvia kovia tappeluita, joiden aikana ”*he lyövät lamput rikki katosta ja kolhivat toisiaan pimeässä*”. Kaikki juovat ja osallistuivat tappeluihin, kuten Weibustkin toteaa.⁶¹³ 1900-luvun alussa norjalaisessa purjelaivassa työskennellyt, hieman alle 20-vuotias Ville kertoo samalaisesta tilanteesta päällystön keskuudessa. Kapteeni menee maihin, ja I ja II perämies onnistuvat pääsemään kapteenin viini- ja konjakkivarastoon. Juomingit alkavat. Humalluttuaan II perämies näyttää voimiaan. Hän ei kuitenkaan lyö ketään, vaan Villen mukaan ”*heitteli kauluksesta, minne halusi*”.⁶¹⁴ Villen vastauksessa kauluksesta heittäily näyttyy väkivallan tilalla voimien esittelemisenä. Hänen kuvaamansa päällystön jäsenet ovat jo täysi-ikäisiä miehiä. Tässäkin lienee ollut kysymys miehuuden

⁶¹⁰ Myös Weibust 1976, 224, kirjoittaa, että purjelaivassa vasta-alkajan oli opeteltava kompassin lukeminen, solmujen ja spleissien tekeminen vapaa-ajallaan.

⁶¹¹ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 2.

⁶¹² Puhe mieskulttuuria yhdistävänä tekijänä, ks. Pöysä 1997, 189; Merleau-Ponty 2012b, 163, 183–185.

⁶¹³ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 2, 4; Weibust 1976, 196.

⁶¹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 112.

osoittamisesta, mutta rauhallisemmin keinoin kuin nuorten miesten keskuudessa. Kun Eljas vielä toteaa, että vanhojen miesten oli ”*lähdeittävä laivasta tai mereen*”, hänen kuvaamansa tappelut alkavat muistuttavan etnologi Ella Johanssonin kuvaamaa nuorten miesten mieheyttä. Siihen kuuluivat tappelut, juomalait, taistelutaidot, haasteet, seksuaalisuus ja tabujen rikkominen. Johanssonin mukaan nuorten mieheys suuntautui ryhmään ja miesten välisiin suhteisiin ja oli kulttuurisesti vallitsevaa: vanhat saivat väistyä.⁶¹⁵ Adam kirjoittaa, kuinka hän ja muut nelimastoparkki Olivebankin miehistöön pestatut matkustavat S/S Oberonilla Englantiin syyskuun lopulla 1926. Matkaan lähtee arviolta 20–30 miestä. Mukana on kymmenkunta Turun merikoulussa opiskellutta nuorta liettualaista miestä, jotka tulevat laivaan merenkulun harjoittelijoiksi⁶¹⁶. Adam kirjoittaa, että matkan aikana purseri käy useita kertoja alhaalla turistiluokassa kehottamassa heitä ”*elämään kuten ihmiset eikä niin kuin villit*”.⁶¹⁷ Nuorten miesten keskuudessa oman kulttuurisen tilan luominen ja haltuun ottaminen näyttää alkaneen jo menomatalla.

Eljas kirjoittaa, että eräessä satamassa miehet tuovat muutamia naisia mukanaan laivaan kapakasta palatessaan. Toisen kätensä loukannut laivan kirvesmies tulee vähän humalassa laivaan, ja heittää yhden naisen vaatteet ikkunaventtiilistä mereen. Aamulla kadonneista vaatteista nousee kova meteli. Yövahti kertoo, mitä on nähnyt, ja siinä samassa ”*kolme naista hyppää kiinni timppaan. He repivät häneltä viikset nahkoineen ja hiuksia päästä. Sitten he riisuivat häneltä housut ja repivät munakarvat*”. Lopulta *timppa* pääsee kuitenkin karkuun, nappaa kaverin housut skanssin seinältä ja juoksee maihin. Hän on siellä pari päivää, tulee laivaan, pakkaa säkkinsä ja lähtee takaisin maihin.⁶¹⁸

Vuonna 1925 merityössä aloittanut Kalle kirjoittaa samantapaisesta tilanteesta ollessaan 18-vuotiaana lämmittäjänä ruotsalaisessa höyrylaivassa. Tuossa laivassa on nuuka ruotsalainen stuerti, joka ”syöttää” miehistölle vain silakkaa niin paljon kuin sitä on saatavana. Miehet saavat tarpeekseen ja pahoinpitelevät ”stujun” göteborgilaisessa kapakassa. Hän ei enää tule laivaan, vaan laivakauppias, *shipchandler*, hakee hänen tavaransa maihin.⁶¹⁹

Miksi stuju ei tullut enää laivaan ja miksi timppa pakeni eikä halunnut enää jäädä laivaan? Yhdysvaltalaisen miesten mieheyden kulttuurihistoriaa tarkastelleen sosiologin, Michael S. Kimmelin, mukaan miehet pelkäävät eniten nöyryyttämistä toisten

⁶¹⁵ Ekenstam 2006, 36; Johansson 2006, 118; vrt. Andersson 2004, 67: ikä ja marginaalinen asema; vrt. Pöysä poikamiehistä ja naisista, 1997, 190–191.

⁶¹⁶ ”Apprentices”, suomeksi ”prentisejä” tai ”prentispoikia”, ks. esim. TYKL/kys/19, vastaaja 10, 18; (apprentice = oppilas).

⁶¹⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 6: ”*Under resan hade S/S Oberons purser otaliga gånger kommit ner till turistklassen och meddelat, att vi skulle leva som människor och icke som vildar*”.

⁶¹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 4.

⁶¹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 4, 13.

miesten edessä, sillä he tarvitsevat toistensa hyväksyntää. Hänen mukaansa mies on toisten miesten arvostelevan katseen alla koko elämänsä, ja siksi maineen säilyttäminen miehenä miesten joukossa, on arvo ylitse muiden. Mies ei pelkää naisia, vaan sitä, että hänet häpäistään tai häntä nöyrytetään toisten miesten edessä – kuten Eljaksen kuvaamalle timpalle tai Kallen kuvaamalle stujulle kävi – ja sitä, että vahvemmat miehet hallitsevat häntä.⁶²⁰ Myös pohjoismaiset tutkijat ovat mieheyden rakentumista tarkastellessaan kiinnittäneet huomiota mieheydeksi ymmärretyn ja epämieheydeksi ymmärretyn väliseen dynamiikkaan. He ovat pystyneet osoittamaan, että sillä, miten epämieheys on eri aikakausina ymmärretty, on ollut suuri vaikutus mieheyden ymmärtämisessä. Tämä tarkoittaa sitä, että mieheyden todelliset rakennuspalikat eivät tarkoita vain hierarkkisia ja valtasävytteisiä suhteita naiseuteen, vaan sitä, kuinka mieheys ja epämieheys rakentavat toisiaan jatkuvassa prosessissa.⁶²¹

Kun Eljas on ollut laivassa jo noin kahdeksan kuukautta, hän on oppinut tuntemaan laivan oloja, tekemään työtä ja ymmärtämään jonkin verran norjan kieltä niin, että tulee toimeen jotenkuten. Hän kirjoittaa, että II perämieskin on tasaantunut hie-man. Hän toteaa, että I perämies ei paljon ”sekaannu töihin eikä puutu asioihin” – ja miksi puuttuisikaan, sillä Weibustin mukaan miesten töiden valvonta kuului nimenomaan II perämiehelle⁶²². Eljas toteaa, että kapteenille ei uskalleta puhua mitään paitsi silloin, kun hän ottaa miehen laivaan, ja kun mies on lähdössä laivasta rehellisesti eli ”mönsträämässä pois”. Miehiä karkaa usein. Jos mies ei miellytä II perämiestä, niin hänen oli parasta karata laivasta. Kun I perämies ei puutu II perämiehen väkivaltaisiin menettelytapoihin, hän samalla hyväksyy ja oikeuttaa ne asiaan kuuluvina menettelytapoina. Sama asia on muiden miesten vaikeneminen ja se, ettei kapteenille uskalleta puhua. Sosiologit Hearn ja Parkin toteavat, että organisaatioissa usein harjoitetut väkivaltaisuuudet muuttuvat normaaleiksi eikä niihin enää kiinnitetä huomiota, kun ne ymmärretään kulttuurisiksi ja perinteisiksi. Väkivaltaa voidaan myös luonnehtia lailliseksi tai laittomaksi, hyväksi tai huonoksi, ja väkivallan käyttäjä on joko sankari tai konna tai jotain niiden väliltä, kuten Knut Kolnar kirjoittaa.⁶²³

Palkitsemisen aika

”Kakkosella” on tapana huutaa Eljas takaisin laivaan, kun miehet ovat lähdössä maihin satamissa. Hänellä on aina töitä eikä Eljas pääse alkuaikoina menemään muiden mukana. Näin kakkonen kutsuu Eljaksen myös Antwerpenissa hyttiinsä ja antaa hänelle uuden puvun, kengät, hatun ja ”lipsin”, solmion. Hän sanoo, että Eljas saisi ne omakseen ja käskee koettaa niitä päälle. Kokeiltuaan Eljas toteaa, että ”nehän sopi-

⁶²⁰ Kimmel 2006, 5.

⁶²¹ Ekenstam & Lorentzen 2006, 10; ks. myös Kolnar 2006, 217–218.

⁶²² Weibust 1976, 330–331.

⁶²³ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 5; Hearn & Parkin 2001, 57, 113; Kolnar 2006, 223.

vat”. ”Kakkonen” sanoo Eljaksen olevan hieno mies, jota hän on opettanut merimieheksi, ja että Eljaksesta tulisi kunnan mies. Eljas on oppinut norjan kieltä ja kohta englantiaakin. Kakkonen on varma, että Eljas seilaisi koko ikänsä ja kehottaa häntä olemaan säästäväinen ja lähettämään rahaa kotiin. Eljas liikuttuu ja vähältä pitää, ettei hän purskahda itkuun. Hän pääsee maihin, kun laiva menee Kristianiaan Norjaan. Tällä tavalla II perämies oikeuttaa väkivaltaisen käytöksensä opettamisen varjolla.⁶²⁴

Eljas tekee puhdetöitä muiden miesten mukana ja miettii, että voisi itsekin oppia tekemään noin hienoja punostöitä. Hänen pitäisi päästä purjelaivaan, niin varmasti oppisi työt. Hän on ollut laivassa jo 11 kuukautta. Kapteeni käskää hänet salonkiin ja kysyy, onko jungmanni oppinut mitään? Eljas vastaa hätäpäissään: ”olen oppinut mitä!” ja sanoo kapteenille oppineensa tuntemaan kompassiin kahdella kielellä ja osaa- vansa ohjata, ”*styyrata*” laivaa. Siihen kapteeni vastaa hyväksyvästi, ja sanoo Eljaksen saavan puolimatruusin vakanssin ja palkan. Eljas kirjoittaa, että hänen mielialansa on loppuaikoina kohonnut ja mieli vaihtunut. Kun Eljas saa puolimatruusin vakanssin, tehtävät ovat edelleen jungmannin töitä, sillä laivassa ei ole uutta jungmannia. Kun laiva tulee Norjaan, II perämies, kakkonen pakkaa säkkinsä ja lähtee maihin. Tilalle tulee uusi perämies, joka ”*on pulski, riski ja miellyttävän näköinen*”.⁶²⁵

Eljas on ollut norjalaisessa höyrylaivassa vuoden ja kolme kuukautta. Kun laiva tulee Englantiin, Newcastleen, Eljas saa ”*ulosmaksun*” sekä poliisilta luvan maissa oleskeluun. Hän saa palkkaa 18 puntaa ja viipyy maissa pari viikkoa. Sitten hän saa paikan, ”*jopin*” toiseen ”*normanniin*”, norjalaiseen höyrylaivaan. Eljas on siinä puolimatruusina, osaa työt ja osaa puhua riittävästi norjan kieltä. Elämä on helpompaa kuin edellisessä laivassa. Myöhemmin Eljas pestautuu myös purjelaivaan saadakseen sieltä palvelustodistuksen matruusin vakanssin varmistamiseksi. Kuten II perämies ennusti, Eljas työskentelee merimiehenä ”*koko ikänsä*”. Hänen viimeinen laivansa on loviisalainen S/S Kenneth. Hän kirjoittaa käyneensä sen verran kotona, että ”*joutui naimi-siin*” ja hänellä on lapsia. Kirjoittamishetkellä lapset ovat jo aikuisia ja kaikki perheellisiä. Osa lapsista asuu ulkomailla, Kirjoittaessaan vastaustaan Eljas asuu omassa talossaan ja käy töissä paikallisessa ahtausliikkeessä.⁶²⁶

⁶²⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 5; ks. Nilsson 2013, 649.

⁶²⁵ Tykl/kys/19, vastaaja 62, 6.

⁶²⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 7–13.

”Merkitty mies” ja toiseuden kokemus

Konemestariksi opiskeleva Jouko saa alikonemestarin kirjan keväällä 1937 ja päättää lähteä merille ulkomaanliikenteen aluksiin. Alikonemestarin tutkinnon perusteella hän saa donkey-miehen paikan Suomeen lipulla ajavaan, vanhaan ruotsalaiseen höyrylaivaan Dianaan.⁶²⁷ Hänen työskentelynsä laivassa alkaa kuitenkin huonoissa merkeissä. Jouko matkustaa yksin Helsingistä Liivinmaalla olevaan laivaan. Länsimyrskyn vuoksi loppumatka pienessä kaljaasissa kestää toista vuorokautta. Kaljaasissa ei tarjota mitään syötävää ja Joukolla on mukanaan vain muutamia hedelmiä. Tullessaan S/S Dianaan hän on väsynyt ja nälissään. Tapaaminen konemiehistön ylimmän esimiehen, konemestarin, ”*ciiffin*” kanssa sujuu huonosti. Tämä kehottaa Joukoa menemään heti töihin konehuoneeseen. Mutta Jouko puolestaan ilmoittaa hänelle, ettei mene minnekään ennen kuin saa ruokaa.⁶²⁸ Työstä kieltäytymisestä syntyy kitkaa alusta saakka, ja kun vielä laivan päällikön kanssa käy yhtä hullusti, hänestä, omien sanojensa mukaan, tulee ”*merkitty mies*”. Näin ilmapiiri kiristyy ja se vaikuttaa hänen mielialaansa, havaintoihinsa ja kokemukseensa laivasta.⁶²⁹

Donkeymanina hän saa oman hytin laivan miidsepistä. Työskenneltyään ensin konehuoneessa seuraavan aamupäivän ja ruokailtuaan sen jälkeen hytissään Jouko oikaisee itsensä sohvalle ja nukahtaa. Pian hän kuitenkin herää kehollaan tuntuvaan poltteeeseen. Ylös noustessaan hän huomaa muutamien luteiden katoavan pehmustuksena olevan patjan poimuihin. Kun hän tutkii patjaa alapuolelta, näyttää siltä, ettei siinä muita pehmusteita olekaan. Sisusta suorastaan kihisee luteita.⁶³⁰ Hän kirjoittaa kauhistuneensa ja kiikuttaneensa patjan ulos, paiskanneensa sen yli laidan ajattelematta sen enempää. Kapteeni kuitenkin näkee sen seisoessaan komentosillan välikannella, ja nostaa asiasta kovan metelin. Jouko toteaa myöhemmin ymmärtäneensä, että hänen olisi pitänyt näyttää patjaa ensin kapteenille ja todennäköisesti hän olisi saanut heittää sen menemään sen jälkeen. Joukolle sohva pehmusteineen merkitsee mahdollisuutta lepoon ja vapaavahdissa siihen näyttää olevan tilaisuus. Ottaessaan sohvan käyttöön asettumalla sille lepäämään, Jouko tiedostaa myös oma oman sohvalla lepäävän väsyneen ruumiinsa. Sohvan tehtävä on sallia lepääminen ja poistaa hänen väsymyksensä, mutta toisin käy. Sohvassa oleva patja ”asukkaineen” ei salli sitä. Patjasta tulee tällä

⁶²⁷ Vuonna 1908 Englannissa valmistunut, 3150 dw-tonnin kantoinen S/S Diana ajoi vuosina 1934–1941 Suomen lipulla. Sen omisti ruotsalaisen Tore Ulfin yhtiö Rederi Ab Diana. Suomessa laivaa operoi varustamo Gustaf B. Thordén, ja sen kotipaikkana oli Helsinki.

⁶²⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 14–16.

⁶²⁹ Ks. Andersson 2009, 79; Gilje 2016, 36; Ahmed 2014, 92–100.

⁶³⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 16–17; Syöpäläisistä laivoissa, ks. esim. Stammers 1994, 147; Vuosina 1936–1938 Suomen Etelä-Amerikan Linjan S/S Atlantassa työskennellyt vastaaja kirjoitti, että se ei ollut hyvä laiva. Siinä oli ahdas skanssi, takakansi vuosi ja vuoteet olivat täynnä syöpäläisiä. TYKL/kys/20, vastaaja 17, 5.

tavalla tarkoitukseensa kelpaamaton, ja Jouko päättää hävittää sen. Näin sohvan ja patjan yhdistelmä lakkaa osoittamasta siihen merkitykseen, jonka Jouko antaa niille omassa havainnossaan.⁶³¹

Joukon oma subjektiivinen havainto muodostaa rajat sille, miten hän voi kokea ympäröivän objektiivisen maailman. Joukon oma ruumis vaikuttaa siihen, kokeeko hän ympäröivän maailma normaalina, kuten filosofi Joonas Taipale toteaa.⁶³² Vuorovaikutuksen epäonnistuminen sekä esimiehen että laivan päällikön kanssa tuo näkyviin laivassa vallinneen tiukan hierarkian ja vallan suhteen, mutta myös Joukon oman kokemattomuuden. Tällä tavalla tulee näkyviin ensimmäisellä matkallaan olevan merimieheyden muodostuminen suhteessa johtamiseen, hierarkiaan ja kommunikaatioon sekä sosiaaliseen ikään ja sitä kautta mieheyden ymmärtämiseen.⁶³³

Jouko kirjoittaa vielä, että laivalla työkin on outoa, sillä polttoaineena käytetty kivihiili on erilaista kuin halko. Työkaverit naureskelevat, ettei merellä käytetä ”*hantaakikolia*” eli halkoja, kuten sisävesilaivoissa, joissa Jouko oli aikaisemmin työskennellyt. Ripauksen ilkeyttä sisältävän naureskelun voidaan tulkita kohdistuvan sekä Joukoon että ehkäisevän poikkeavuutta yhteistoiminnassa.⁶³⁴ Periaatteessa Joukon omat erilaisuuden kokemukset muodostavat sen todellisuuden, jonka hän saattaa jakaa työtovereidensa kanssa, mutta siinä vaikuttavat hänen aikaisemmin omaksumansa normit. Asetelma saattaakin kääntyä toisin päin, jos sitä tarkastellaan Joukon työtovereiden näkökulmasta. He ovat toisia yksilöitä ja toimijoita, jotka oman kokemuksensa ilmaisemalla vaikuttavat Joukon kokemukseen laivaelämästä. Tällä tavalla he punnitsevat omaa kokemustaan vertaamalla sitä Joukon kokemukseen ja oman yhteisönsä tavallisiin menettelytapoihin.⁶³⁵ Tuon kaiken lisäksi Joukolle tuottaa vaikeuksia englannin, ruotsin sekä muiden kielten sekainen ammattisanasto, minkä vuoksi kommunikatio työtovereiden kanssa on vaikeaa. Hän kokee ulkopuolisuutta ja vierautta heidän keskuudessaan. Tällä tavalla myös toiset toimijat, työtoverit, vaikuttavat Joukon kokemuksen muotoutumiseen.⁶³⁶

Joukon kehon ja syöpäläisiä kihisevän patjan vuorovaikutus määrittää Joukon ja päällikön suhteen, nälän tunne Joukon suhteen konepäällikköön ja polttoaineen ja merenkulun sanaston outous taas Joukon suhteen konemiestistöön. Joukon mainitsema negatiiviselta tuntuva metafora ”*merkitystä miehestä*”, kapinoitsijasta, saa näin sisältönsä tottumattomuudesta laivan oloihin, länsimyrskyn hidastamasta matkanteosta ja siitä aiheutuneesta nälästä, mikä johtaa esimiehen vastustamiseen, sekä ihoa polttavan tunteen aiheuttamasta, inhoa ilmaisevasta purkauksesta, jonka lopputuloksena patja

⁶³¹ Ahmed 2006, 46: Heideggerin mukaan.

⁶³² Taipale 2010, 128–129.

⁶³³ Ks. Markkola & al. 2014, 14; Hearn & Parkin 2001, 2.

⁶³⁴ Ks. Alhanen 2010, 230.

⁶³⁵ Taipale 2010, 125–129; Heinämaa 2010, 107.

⁶³⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 17; TYKL/kys/19, vastaaja 144, 8; Taipale 2010, 118–119.

lentää yli partaan ja laivan päällikön kanssa syntyy sanaharkka. Filosofin Sara Heinämaa huomauttaa, että toimiva minä, subjekti, ei toimi pelkästään hetkellisesti, vaan muodostuu ajassa ja näin subjektilla on oma syntyhistoriansa ja menneisyytensä. Hän muodostaa oman arvostelmansa asioista, mutta voi muuttaa sitä toisella teolla. Ne kuitenkin kerrostuvat osaksi hänen habitustaan ja muodostavat hänen oman toiminnallisen tyyliinsä.⁶³⁷ Persoonaa määrittävä kokemuksellinen tyyli syntyy arvostelmien muodostaessa assosiatiivisia kytköksiä, jotka meissä kaikissa vaikuttavat passiivisesti. Yksilön ainutlaatuisuus ja yksilöllisyys tiivistyy tavassa, jolla hän toteuttaa omaksumiaan yleisiä esipersonallisia piirteitä omalla ainutkertaisella tavallaan. Juuri tuo yksilöllisten piirteiden omaksumisen tapa tekee hänestä sen, kuka hän on. Voimme olla ainutlaatuisia vain yhteisöllisinä, yhteisöllisten tottumusten ja perinteisten tapojen tavallisia toteuttajia, kuten Joonas Taipale kirjoittaa.⁶³⁸

Joukon kohdalla on kysymys niistä lähtökohdista, joista hän muodostaa käsityksensä laivaelämästä. Tuolloin hän on 22-vuotias ja hänen habituksensa kerrostumien muodostuminen on tapahtunut lapsuudenkodin sekä kansa- ja oppikoulun vaikutuksesta sekä konepajoissa ja sisävesillä saadun teknisen opin ja kulttuurisen kokemuksen kautta. Hänellä ei ole vielä kokemusta rahtilaivassa työskentelystä tai siihen kuuluvasta laivaelämästä. Kaiken outous saa hänet tuntemaan olonsa vieraaksi ja ulkopuoliseksi. Tuo maailma ikään kuin sulkeutuu hänen edessään.⁶³⁹ Siksi hänen työskentelynsä S/S Dianassa jäi lyhytaikaiseksi. Tehtävästä irtisanoutuminen vaikuttaa samanlaiselta nopealta teolta kuin patjan mereen heittäminenkin. Sen voisi jopa tulkita miehenä olemisen itsekontrolliin liittyväksi pakenemiseksi. Siinä tilanteessa hän heijastaa omia sisäisiä pelon kokemuksiaan toisiin ihmisiin, ja kun tunne on liian painostava, hän pakene. Tämä näyttäisi liittyvän Joukon kohdalla siihen, kuinka hän kokee oman mieheytensä, ja pelkää sen menettämistä toisten miesten edessä.⁶⁴⁰

Pestin päätyttyä Joukkoa kuitenkin harmittaa sen lyhyys ja hän päättää hakea pian uuden laivapaikan. Muutaman kuukauden kuluttua hän saa rasvaajan paikan S/S Olovsborgissa ja matkustaa muiden pestattujen mukana Rotterdamissa olevaan laivaan. Miehistöön tulee samanaikaisesti 16 nuorta miestä, joiden keski-ikä on suunnilleen 20 vuotta. Rotterdamin satamassa he nousevat laivan maihinnousuportaat ja ”*painuvat ahteriin*”, laivan peräosaan. Jouko kirjoittaa, että siellä he tapaavat ensimmäisenä vanhan yksisilmäisen, ”*pienessä sievässä*” olevan kirvesmiehen, timpan. Hän on Joukon mukaan kuin ”*Aarresaaren kuvista repäisty tyyppi*” Hän katselee heitä ”*hihitellen, pirullinen tuike ainoassa silmässään*” ja päivittelee lounaismurteella: ”*Onkkos Suomest miehe vallan loppunt, ko tommotte laste kans täyttys valtameriläival seilat ja viäl siin sivus yrittä sit kunnoski pittä*”. Jouko kirjoittaa, että he kohtaavat

⁶³⁷ Heinämaa 2010, 103–105.

⁶³⁸ Taipale 2010, 120–121.

⁶³⁹ Gilje 2016, 39.

⁶⁴⁰ Kimmel 2006, 6.

muitakin timpan kaltaisia, pitkäpartaisia veikkoja. Kun laiva lähtee Rotterdamista nämä karskit, vanhat parrat osoittautuvat mitä parhaimmiksi tovereiksi ja hienoluonteisiksi miehiksi, jotka jaksavat avuliaasti opastaa nuorempia merimiestaidoissa.⁶⁴¹

Jouko majoittuu laivassa peräkannella olevaan kahden miehen asuttavaan, alipäällystön hyttiin. Hänen mukaansa laivan hytit ovat huonokuntoisia, ja niissä on kamiina lämmönlähteenä samoin kuin miehistöskansseissa. Jouko kirjoittaa, että ensivaikutelma on masentava. Pakenemisen ajatus käy jälleen hänen mielessään. Hän kirjoittaa ajatelleensa, että jos hänellä olisi rahaa, hän ostaisi paluulipun heti. Ennen kuin hän nukahtaa hän tekee vahvaan päätökseen: vain yksi Etelä-Amerikan matka ja sitten *ulosmaksu*. Rasvarin ”hyiry”, palkka on tuohon aikaan 1350 markkaa kuukaudessa. Päätöksensä varmistamiseksi Jouko kirjoittaa laittaneensa 1000 markkaa kuukausittain vetosetelille. Vetoseteli on merimiehen varustamolle antama määräyskirja, jonka mukaan varustamo maksaa kuukausittain osan miehen palkasta esimerkiksi vaimolle tai siirtää merimiehen omalle, suomalaisessa pankissa olevalle pankkitilille.⁶⁴²

Joukon mieli muuttuu, kun hän asuntoverinsa kanssa kunnostaa hyttinsä. Kone-
mestaritkin ovat suopeita, ja antavat heidän käyttää vapaasti laivan maaleja ja lakkoja. Lisäksi he saavat käyttää hyttinsä kunnostamiseen yhden lauantai-iltapäivänäkin, vaikka muutoin he kunnostivat sitä vapaa-aikanaan.⁶⁴³ Kunnostuksen aikana muuttuneessa tilassa ja ajassa syntynyt myönteinen ilmapiiri parantaa Joukon mieliala ja mahdollistaa laivaelämän näkemisen ja havainnoimisen eri tavoin kuin edellisessä laivassa. Laivaelämä alkaa avautua ja saamalla myös Joukon itseymmärrys muuttuu.⁶⁴⁴ Kun laiva tulee takaisin Suomeen ja Uuteenkaupunkiin Jouko päättää irtisanoutua tehtävästään. Kun loppukatselmukseen, ”ulos mönsträykseen” on vielä aikaa, hän menee Hepokarin laiturille ja istuuu pollarin päälle. Sieltä hän silmäilee redillä ankkurissa olevaa Olovsborgia, joka oli ollut hänen liikkuvana asuinsijanaan vuoden päivät. Kun Jouko katsoo laivaa, se alkaa vaikuttaa häneen, ja hän kirjoittaa, että se on hänen mielestään komea. Siinä on lähes 140 metriä tukevaa teräslaidoitusta ja sen lastauskyky on melkein 11000 tonnia. Kun se nyt on tyhjä, keula kohoaa korkealle ja mastot saalinkeineen, komentosilta, vetotorvet ja tukeva savutorvi kohoavat vielä ylemmäksi.⁶⁴⁵ Joukon kuvaus laivasta ilmaisee hänen kehonsa horisontin alaviistosta ylöspäin ja samalla hänen näkökenttensä reunat. Teoreettisesti laivatkin ovat objekteja niin kauan kuin ne ovat horisontin sisäpuolella ja savutettavissa niitä kohti suuntaamalla.

⁶⁴¹ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 18–21; Aarresaari, ”Treasure Island” on skotlantilaisen Robert Louis Stevensonin julkaisema romaani (1883). Sen hahmoista tuli seikkailu- ja merirosvotarinoiden stereotyyppisiä elementtejä, kuten yksijalkainen merimies papukaija olkapäällään sekä aarrekartta, johon paikka on merkitty vinoristillä. Suomenkielinen painos julkaistiin vuonna 1909.

⁶⁴² TYKL/kys/19, vastaaja 101, 21; Merimieslaki 341/1955, 20 §.

⁶⁴³ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 18–21; Heinämaa 2010, 104–105.

⁶⁴⁴ Andersson 2009, 79; Gilje 2016. Ahmed 2014.

⁶⁴⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 25.

Näin kehon horisontit muodostavat saavutettavan ja saavuttamattoman välisen rajan, ja oman rajallisuutensa ilmaisemalla keho tulee näkyviin pintoina ja rajoina.⁶⁴⁶

Horisontin paljastama laivan muoto osoittaa kuitenkin jotakin sellaista kohti, missä esimerkiksi sen käyttötarkoitus tukee toimintaa ja samalla määrittää laivan muotoa. Laiva on laiva, katsoipa Jouko sitä mistä tahansa, ja sen näkeminen on samaa, kuin siinä eläminen. Siksi hän voi tarkastella laivaa myös kokonaisuutena, sen mukaan, miten laivan eri puolilla olevat yksityiskohdat kääntyvät häntä kohti, ja sijoittuvat sen yhteyteen ja tuovat esiin sen mahdollisia puolia. Samalla laivan tarkasteleminen liittyy sen tiettyyn ajankohtaan Joukon elämässä. Se on edelleen sama laiva, jolla hän lähti merille. Kun hän tarkastele sitä istuessaan laiturilla, hänen nykyhetkensä kiinnittyy kaikkiin aikaisempiin laivassa koettuihin hetkiin. Näin Jouko voi nähdä laivan kaikista ajankohdista samoin kuin kaikista paikoista, joissa hän on ollut laivassa. Samalla hän voi suunnata nykyhetkestään omaan menneisyyteensä.⁶⁴⁷

Viime kädessä Joukon oma orientaatio kuitenkin määrittää sen, mikä todellisuudessa on saavutettavaa ja se liittyy siihen, mitä hän on tehnyt laivassa. Hänen kannaltaan olennaisia ovat ne asiat ja esineet, jotka ovat olleet siellä lähinnä häntä, ja se ympäristö, missä hän on eniten viettänyt aikaa. Objekteja ja ympäristöä ei voi erottaa toisistaan, sillä ne muovaavat hänestä sen, mitä hän on.⁶⁴⁸ Kirjoittaessaan hän selostaa tietäneensä, että suoraan savutorven alla on kolme kolmen tulipesän kattilaa, jotka laivan liikkeessä ollessa ahmivat yli 30 tonnia hiiltä vuorokaudessa. Samalla tavalla hän ilmaisee tietävänsä myös kattiloiden takana olevan valtavan nelipaisuntahöyrykoneen. Näin näkyvässä on mukana myös näkymätön.⁶⁴⁹ Joukon havainto ilmenee näin nähtynä, muistettuna, mutta myös kuviteltuna, kun hän kirjoittaa nähneensä koneen silmissään jopa laidoituksen läpi, ja muistaneensa, kuinka se uhkuu voimaa käynnissä ollessaan:

”raskas huuhotus, kammet kiertyivät, epäkeskot nousivat ja laskivat, kiertokanget ja luistinvarret välähtelivät, ristikappaleet ja männänvarret lensivät edestakaista iskuaan, ja bassona taustalla kierrosluvun tahdissa kumisi ilmapumpun valtava mäntä. 70 kierrosta minuutissa antoi potkuriakselille 5000 hevosvoimaa. Silloin kulki laivakin hyvissä olosuhteissa kunnioitettavat 14 solmua.”⁶⁵⁰

Tällä tavalla Jouko näyttää, mitä laivan kone tekee, kun se on käytössä ja edistää laivan kulkemista. Kun hän myöhemmin kertoo omasta tehtävästään, käy ilmi, kuinka hän itse on osallisena tuohon toimintaan. Kokemus koneesta ja muisteltu kone ovat

⁶⁴⁶ Merleau-Ponty 2012b, 70–73; Ahmed 2006, 55; ks. myös Don Ihde 1990, 114.

⁶⁴⁷ Merleau-Ponty 2012b, 72–73.

⁶⁴⁸ Merleau-Ponty 2012b, 73–74; Ahmed 2006, 46–48, 54–55.

⁶⁴⁹ Hotanen 2010, 144–145.

⁶⁵⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 25–27.

näin erillisiä asioita. Hänen suhteensa materiaaliseen maailmaan on muuttunut, sillä hänen arvostelmansa on muuttunut. Laiva on laukaissut selvästi voimakkaan tunteellisen ilmapiirin ja Jouko on sen luomassa intensiivisesti koetussa tilassa ja ajassa. Tuon atmosfäärin kautta Jouko havainnoivana subjektina ymmärtää laivan tietynlaisena objektina, ja tuottaa siitä sen mukaisen kuvauksen, representaation.⁶⁵¹

Hepokarin laiturilla vietetyssä hetkessä välähtää silloin jo menneisyyttä ollut laivaelämän todellisuus, missä Jouko on vuoden verran elänyt. Hän muistaa, miten vaikeata oli saada voiteluöljyannos riittämään. Aamuisin ensimmäinen mestari oli mittannut lukituista varastosäiliöistä kaksi gallonaa jokaisen *rasvarin* käyttötankkiin. Se oli päivän annos ja sen piti riittää. Koneen laakereita ei kuitenkaan saanut päästä käymään kuumentuneina, joten öljyn loppuessa kesken, piti mennä pyytämään ”ciifiltä” lisäannosta. Sitä he, rasvarit, eivät kuitenkaan tehneet mielellään. He olivat lainailleet toinen toisiltaan ja tulleet annoksellaan jotenkuten toimeen.⁶⁵²

Jouko muistelee myös, miten aamuisin vahdin jälkeen on mukavaa nousta kannelle peseytyneenä ja vapaavahtikampeissa. Keittiössä odottaa aamiainen – useasti mainio riisi ja curry. Sunnuntaisin on komea ruokalista. Aterioilla on kerrassaan kolme ruokalajia. Noita asioita muistelllessaan ja siinä pollarilla istuessaan hän tuntee hetken ikään kuin ikävää takaisin laivaan. Sitten ilmapiiri kuitenkin muuttuu, ja Jouko siirtyy laiturilla vietetyn nykyhetken kautta tulevaisuuteen ja hänen orientaationsa kohde vaihtuu. Pollarilla istuessa koti ja omaiset alkavat tulla mieleen jo voimakkaan kutsuvina, ja jo ennen merille lähtöä tutuksi tullut tamperelainen tyttökin alkaa tuntua läheiseltä. Jouko kirjoittaa ajatelleensa, että nyt kyllä kelpaa lähteä kotiin: ”*Asu oli miehellä uusi, ”kolistä mastontoppiin” ja mönsträyskonttorissa odottivat suuret setelit noutajaansa.*” Taloudellista menestystä on tullut, ja jos hän vielä olisi maininnut, että puku on tummansininen⁶⁵³, kirjoittaisin tähän merimieheyden esittämisestä. Mutta nyt totean vain, että identifikaatio konepäällystön jäseneksi on alkanut. Toisaalta myös puvun mainitseminen viittaa yhteisöllisten tottumusten ja perinteisten tapojen toteuttamiseen, sekä konepuolen alipäällystön jäseneksi identifioitumiseen. Joukon kokemus laivassa työskentelystä ja merimieheydestä on myönteinen. Hänen arvostelmansa ovat muuttuneet ja kokemuksensa alkaneet kerrostua hänen habituksensa osaksi ja hänen itsensä ilmaukseksi. Jouko vilkaisee vielä kerran Olovsborgia ja lähtee sitten astelemaan kohti kaupungin keskustaa ja kotilomaa. Marraskuun puolivälissä hän on taas hakemassa laivapaikkaa Helsingissä.

⁶⁵¹ Andersson 2009, 78–79.

⁶⁵² TYKL/kys/19, vastaaja 101, 27; Stewart 2016, 267, 269; Miettinen 2010, 13–14.

⁶⁵³ Weibust 1976, 147; TYKL/kys/19, vastaaja 66, 17; TYKL/kys/19, vastaaja 86, 11; TYKL/kys/19, vastaaja 154, 16: ”*Miehistöllä oli mukanaan vain yksi pyhäpuku, joka miltei poikkeuksetta oli sininen*”.

Arkielämää laivassa

Arjen kudos

Mitä arkipäiväisyys tai arki itseasiassa on? Folkloristi Pasi Enges, uskontotieteilijä Tiina Mahlamäki ja kansatieteilijä Timo J. Virtanen kirjoittavat arjen olevan useimmiten itsestään selvää, tavanomaista ja arkisen ajankäytön rutiininomaista. Mutta he toteavat, että lähemmin arkea tarkasteltaessa sen ”*taustalta löytyykin monimutkainen sosiaalisten suhteiden ja rakenteiden, ajan ja tilan käytön, uskomusten, tapojen ja käytänteiden verkosto*”.⁶⁵⁴ Myös etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren sekä antropologi Richard Wilk kirjoittavat samasta asiasta todeten, että arjessa automaattiseksi ja huomaamattomiksi muuttuneiden asioiden yhteisvaikutus on valtava, sillä ne tekevät yhteiskunnan mahdolliseksi, kuten sosiologi Georg Simmel on todennut.⁶⁵⁵

Ehn, Löfgren ja Wilk kirjoittavat, kuinka kaikki nuo arkiset vähäpätöisinä pidetyt tehtävät ja rutiinit muokkaavat ihmisten arkielämää siten, etteivät ihmiset itse useinkaan tiedosta sitä. Arjen näkymätön maailma on heti oman nenämme edessä. Se on täynnä esineitä, joita emme enää näe, sanoja, joita emme enää kuule, makuja, joita emme enää maista ja askareita, jotka ovat muuttuneet reflekseiksi. Tällaiset nyanssit jäävät usein näkymättäminä merkityksellistämättä tai niitä pidetään vähäpätöisinä ja itsestään selvinä. Näennäisen arkipäiväiset rutiinit saattavat kuitenkin kätkeä merkittävän konfliktin tai sisältää vahvoja moraalisia viestejä. Huomaamattomat toiminnat voivat olla siten *sukupuolitettuja*, että ne tuottavat vallan rakenteita, ja myös yhteiskuntaluokkaan tai etnisyyteen liittyvät asiat tulevat esiin yllättävissä tilanteissa.⁶⁵⁶

Huomaamattomaksi muuttunut arki näyttäytyy ennemminkin passiivisena taustatekijänä kuin aktiivisena toimijana, kuten Orvar Löfgren on todennut.⁶⁵⁷ Filosofit Simo Pulkkinen toteaa, että luonteva, arkinen tai jokapäiväinen suhteemme todellisuuteen sisältää yleisen olettaman siitä, että maailma on olemassa ja sen kokonaisuus on todellista. Tämä yleinen olettama läpäisee kauttaaltaan ihmisen elämän ja maailmasuhteen. Se on mukana kaikissa ihmisten toiminnoissa ja kannanotoissa. Tuo usko maailman olemassa olemiseen lujittuu välittömissä kokemuksissamme ja vahvistuu välilli-

⁶⁵⁴ Enges, Mahlamäki ja Virtanen 2015, 61.

⁶⁵⁵ Ehn, Löfgren & Wilk 2016, 1: viittaus teokseen Simmel, Georg 1910.

⁶⁵⁶ Ehn, Löfgren & Wilk 2016, 1.

⁶⁵⁷ Löfgren 2014, 80–81; vrt. Pulkkinen 2010, 38.

sesti toimissamme, jotka nojaavat onnistuneesti tähän oletukseen eikä se kyseenalaistu edes erehtyessämme.⁶⁵⁸ Pulkkinen huomauttaa, että koemme arjen suoraviivaisesti ja huomiomme kohdistuu todellisena pitämäämme maailmaan eikä siihen tapaan, kuinka kokemuksemme tapahtuu. Kun yksittäinen kokemus paljastaa vain maailman osasia, koemme, että maailma ei muodostu kokemisen hetkellä, vaan pikemminkin edeltää sitä jo hahmottuneena perustana⁶⁵⁹. Toistuessaan ja jatkuessaan tämä subjektiivinen kokemuksen prosessi muuntaa havaitun maailman itsestään selväksi, arjen näkymättömäksi maailmaksi.⁶⁶⁰ Silloin toistuvia rutiininomaisia töitä voidaan luonnehtia esimerkiksi toteamalla, että Kotkasta Etelä-Afrikkaan mentäessä ei tapahtunut mitään mainittavaa. Arjen näkymättömyydellä on merkitystä etenkin silloin, kun tehtävien hallitsemisen pitää olla automaattista, kuten esimerkiksi pelastustehtävissä.⁶⁶¹

Maaailman tarkasteleminen sellaisena, kuin se ilmenee yksilön subjektiivisessa kokemuksessa, avaa filosofi Edmund Husserlin mukaan mahdollisuuden maailman näkemiseen uudella tavalla, kirjoittaa Timo Miettinen. Siinä yksilön tietoisuuselämän ja kokemuksen virta tulee näkyviin puhtaasti siinä hahmossa, jossa hän sen huomaamattaan elää. Tietoisuuden suuntautumisessa kokemuksessa kohdattuun maailmaan on kysymys tiedostamisen *intentionaalisuudesta*, tietoisuuselämän rakenteen ja olemuksen peruspiirteistä. Sen mukaisesti ”*tietoisuus on tietoisuutta jostakin*”. Tiedostamamme maailma ilmenee vastavuoroisesti tietoisuudessa kohdattuna. Me havaitsemme, näemme ja haistamme esimerkiksi ruosteen, keinumme, kun laiva keinuu, ja koemme kipua kolhiutuessamme. Me myös muistamme ja kuvittelemme. Näin kokemamme todellisuus on nimenomaan jotakin, mitä olemme kokeneet, kuten pahoinvointia, skanssin ahtautta, kylmyyttä tai vuodevaatteiden kosteutta, joukkoon kuulumista tai syrjäytymistä ja ulkopuolisuutta. Tällä tavalla itsestään selvänä pitämämme arjen kokemuksellinen todellisuus tulee näkyviin erilaisella tavalla ja kaikessa rikkauudessaan. Samalla tulee näkyviin myös arkinen kokemisen prosessi, joka on arkielämässämme niin lähellä, ettemme huomaa sitä.⁶⁶² Miettinen kirjoittaa, että suurin osa kokemuksissamme toteutuvista intentionaalisista suhteista, ajatuksista ja merkityksistä toteutuu yksilöllisen tietoisuuselämän piirissä. Yksittäiset havainnot, ilmaukset, eleet ja niiden pohjalta muodostuvat *objektiviteetit* ovat yleisesti päteviä asioita, joiden perusta on yksilön toiminnassa tai tuottamisessa.⁶⁶³

⁶⁵⁸ Pulkkinen 2010, 29–30; viittaus Husserl 1950, 50–57; Husserl 1954, 183–184; Merleau-Ponty 2012b, 425.

⁶⁵⁹ Vrt. Löfgren 2014, 77.

⁶⁶⁰ Pulkkinen 2010, 29–30; Merleau-Ponty 2012b, 425; vrt. Ehn, Löfgren & Wilk 2016, 1.

⁶⁶¹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 38: ”Resan [från Kotka] till Syd Afrika gick utan något nämnvärd att berätta om.”; myös TYKL/kys/19, vastaaja 90, 14–15; TYKL/kys/19, vastaaja 67, 22.

⁶⁶² Pulkkinen 2010, 30–35.

⁶⁶³ Miettinen 2010, 156.

Työpaikan arjessa on kysymys yksilöiden ja yhteisön välisestä suhteesta. Myös yksilön kokemus yhteisöstä löytyy jo hyvin perustavalla kokemuksen tasolla. Ihmiset näkevät ympäröivän maailman olemuksellisesti sellaisena, mikä muidenkin on mahdollista kokea. Kokemukseemme kuuluu ihmisten välinen vuorovaikutus, intersubjektivisuus. Sen puitteissa ihmisen on mahdollista asettua toisen ihmisten asemaan ja vaihtaa näkemyksiä samaistumalla toiseen ihmiseen. Filosofit Timo Miettinen toteaa, että yksilön ja yhteisön välinen suhde on vastavuoroista. Molemmat tarvitsevat toisiaan, sillä sosiaaliset suhteet vaikuttavat monella tavalla merkitysten muotoutumiseen. Ilman toisten läsnäoloa emme voisi päätellä omien havaintojemme mielekkyyttä tai erottaa tietoisuussisältöämme objektiivisista kohteista. Tämän oivalluksen taustana on inhimilliseen kokemukseen kuuluva horisontaalisuus. Teoreettisesti ajateltuna havainnot viittaavat sisäisesti aina muihin mahdollisiin ilmentymiin, toisten tarkastelupisteiden ja toisten kokijoiden olemassaoloon. Jo hyvin perustavalla objektiivista todellisuutta koskevan kokemuksen tasolla löydämme itsemme osana mahdollisten havaintojen ja subjektien kokonaisuutta, ”meitä”. Jaetussa kokemuksessa yksilöt ovat osa yhteisösubjektia, joka ei palaudu yksilön omaan objektiivisuuteen. Havaitsemme, että yhteisö, jossa elämme, poikkeaa muista yhteisöistä erityislaatuisena elämissä maailmana, jossa on omat käsityksensä, norminsa ja arvonsa. Vähitellen myös alkuperäisen ”me”-yhteisösubjektin, kuten perheen, yksiselitteisyys kyseenalaistuu ja huomaamme kuuluvamme useampiin yhteisöihin, esimerkiksi perheen ohella vielä kotikaupunkiin, johonkin maahan tai kulttuuriin. Niillä kaikilla on oma normatiivinen rakenteensa, ja ne määrittävät suhteessa toisiin yhteisöihin.⁶⁶⁴

Yhteisö ei kuitenkaan voi toimia tuottavana kokonaisuutena ilman yksittäisiä jäseniään, sillä sen tahto muodostuu yksittäisten jäsenten välisessä vuorovaikutuksessa. Yhteisön olemassaolo ei kuitenkaan ole sidoksissa yhteenkään yksittäiseen toimijaan, vaan on riippumaton heidän liittymisestäään tai poistumisestaan. Esimerkiksi merimiehet tulevat laivaan ja lähtevät sieltä pois, mutta laiva ja sen miehistö ovat olemassa yksilöiden vaihtuvuudesta huolimatta. Samoin ammattikieli, merenkulkulainsäädäntö tai yleisemmin tiede ja uskonto eivät palaudu yksittäisten henkilöiden toimintaan, vaan ne ovat kulttuurisia ja yhteisöllisiä aikaansaannoksia, jotka muotoutuvat ihmisten välisessä kommunikaatiossa.⁶⁶⁵ Näin yhteisön kulttuurista voidaan todeta Jonas Frykmanin ja Nils Giljen tapaan, että kulttuuri on jo siellä, laivassa, ”*in situ*”.⁶⁶⁶

Kuljetuspalveluita myyvän varustamon näkökulmasta sen omistama laiva on tuotantoväline tai kuljetusväline, jolla varustamon asiakkaiden rahat voidaan kuljettaa paikasta toiseen. Kuljettaminen on päämäärähakuista: lasti haetaan ja lastataan yhdessä satamassa, mistä se kuljetetaan toiseen satamaan ja puretaan siellä.⁶⁶⁷ Satamakäyn-

⁶⁶⁴ Miettinen 2010, 157–158; viittaa Husserlin yhteisöteoriaan, ks. Husserl 1973a-c.

⁶⁶⁵ Miettinen 2010, 156.

⁶⁶⁶ Frykman & Gilje 2003, 29; ”*in situ*” on latinaa ja tarkoittaa paikassa tai asemassa.

⁶⁶⁷ Heidegger 2000, 96; Ingold 2011, 59.

nit ovat olennaisia lastaamisen, lastin purkamisen, polttoaineen hankkimisen ja muonituksen kannalta. Esimerkiksi Adam kirjoittaa niiden merkityksestä höyrylaivojen tehtävien ja kulkemisen näkökulmasta. Hän katsoo Liverpoolin satamassa, kuinka hiilivaunu toisensa jälkeen kippaa ”*bunkkeria*” eli polttoainetta S/S Wasaborgin suuriin hiilisäiliöihin, ”kolibokseihin. S/S Wasaborg nielee 10 solmun vauhdissa noin 30–32 tonnia polttoainetta vuorokaudessa. Laiva on Liverpoolissa, kun osa sen lastista puretaan siellä, ja laivaan tarvitaan polttoainetta. Sieltä se lähtee seuraavaksi Hampuriin, missä puretaan loput lastista.”⁶⁶⁸

Laivassa työskentelevien tehtävänä on huolehtia sekä laivasta, sen lastista ja miehistöstä. Adam kirjoittaa huomanneensa heti, että höyrylaivan huoltotöitä ei tehdä kunnolla, kuten purjelaivassa, vaan kaikissa töissä ”fuskataan” hiukan. Hän selittää huolehtimisen laiminlyönnin ajan puutteella. Aikaa on aina liian vähän, sillä höyrylaivojen ajamat merimatkat ovat lyhyitä ja satama-ajat vielä lyhempiä. Lastin purkamisen jälkeen S/S Wasaborg on kuivatelakassa ja lähtee sen jälkeen kohti Pohjois-Ruotsia, missä siihen lastataan paperimassaa useissa satamissa. Loput lastista sekä polttoaine otetaan Göteborgista, ja sieltä suunnataan sitten kohti Yhdysvaltoja, Philadelphiää ja Baltimorea.⁶⁶⁹ Laivan arki näyttäytyy yleispiirteissään alituisena liikkumisena: satamasta lähtemisestä, matkalla olemisena ja satamaan tulemisena. Myös merikapteeni Bruno kirjoittaa vastauksessaan alituisesta kiireestä, oltiinpa sitten satamissa tai merellä matkalla satamasta toiseen.⁶⁷⁰

Heideggerin mukaan laivan kaltaisesta välineestä huolehtiminen voi tapahtua vain sellaisessa kanssakäymisessä, joka kohdistuu tuohon välineeseen. Kun laivaa käytetään lastin kuljettamiseen, suhde siihen muodostuu mahdollisimman alkuperäiseksi, ja se voidaan kohdata arjessa huomaamattomana ja tuttuna kuljetusvälineenä. Heidegger kutsuu välineen näyttäytymistä sellaisenaan ”*käsillä olemiseksi*”. Hän jatkaa, että jokapäiväinen kanssakäyminen ei suuntaudu pelkästään itse työvälineisiin, vaan myös työn tulokseen, esimerkiksi laivassa lastin perille viemiseen. Se on juuri sitä, mistä laivassa huolehditaan ja siksi myös käsillä olevaa. Työn tulos sisältää viittauskokonaisuuden, missä esimerkiksi rahtilaiva kohdataan kuljetusvälineenä.⁶⁷¹

Laivasta huolehtiva yhteisö muodostaa keinotekoisien järjestelmän, jota kannattelevat ennen kaikkea tietyt työkäytännöt, symbolit ja sosiaalisen järjestyksen sisäiset hierarkiat. Laivan työyhteisön ensisijaisena tehtävänä on yhtäältä ylläpitää merilainsäädännössä määriteltyä järjestystä, ja toisaalta niitä tuotannollisia ja työnjaollisia suhteita, jotka määrittävät kunkin yksittäisen työntekijän toimintamahdollisuuksia. Kun kaikki laivan organisaation tasolla suunnitellaan työn näkökulmasta, merimies joutuu luopumaan tietyssä mielessä persoonallisesta olemassaolostaan yhteisöllisen

⁶⁶⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31–32.

⁶⁶⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 33; vrt. Ala-Pöllänen 2017, 139.

⁶⁷⁰ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 11.

⁶⁷¹ Vrt. Heidegger 2000, 95–98.

roolinsa hyväksi.⁶⁷² Kun laivan pitää kulkea paikasta toiseen rahdin toimitusaikataulun mukaisesti, työn näkökulmaan tulee lisäksi koko henkilökunnan työnjako, mutta erityisesti sen ohella korostuu myös kansi- ja konepuolen töiden yhteen kietoutuminen ja samanaikaisuus. Tämä ilmenee esimerkiksi Adamin kuvatessa joulun viettoa Intian valtamerellä. Hän toteaa, että skanssissa saattaa olla melankolinen tunnelma jonkun vapaavahdissa olevan miehen soittaessa huuliharppua ja toisten laulaessa, kun samaan aikaan ulkona, kannella ja alhaalla, konehuoneessa toiset miehet ovat työssä. Komentosillalla ruorimies seisoo ratin ääressä ohjaamassa, perämies kuljeskelee edestakaisin komentosillan siiveltä toiselle, ja keulakannella tähyttävä tuijottaa trooppiseen yöhön. Alhaalla, pataruumassa kolme puolialastonta lämmittäjää työskentelee polttoainetta alati vaativien tulipesien edessä, ja hämärässä koliboksissa hikoilee ja kiroilee puolialaston lemppari hiilikärryineen ja ”kihveleineen”.⁶⁷³ Toimiakseen kuljetusvälineenä laivan on oltava yhteydessä toisiin välinekokonaisuuksiin. Jotta se liikkuisi siinä pitää olla kone; jotta kone kävisi, kattilan pitää tuottaa höyryä; jotta höyryä saataisiin, vaaditaan tulipesään polttoainetta ja niin edelleen. Tämän kaltainen välinekokonaisuus paljastuu aina ennen varsinaista välinettä, kuten Heidegger toteaa. Näin laiva voi näyttäytyä kuljetusvälineenä vain miehistön välisessä kanssa käymisessä.⁶⁷⁴

Miehistön työajan teemat ja variaatiot

Laivoissa arkielämä muodostuu työstä ja vapaa-ajasta, ajan rytmistä, eri taustoista tulleiden ihmisten välisistä suhteista, yhteiselosta, mielialoista ja fyysisistä tiloista ja paikoista. Mutta merellä oltaessa aika ymmärretään toisin kuin maissa. Uskontotieteilijä Mira Karjalainen toteaa suomalaisia säiliölaivoja koskevassa tutkimuksessaan, että laivassa sekä työ- että vapaa-aika jäsenyivät varustamon tarpeiden ja toimintojen mukaan. Sen puitteissa on yhdentekevää, onko viikonpäivä sunnuntai tai keskiviikko, joulupäivä tai tavallinen perjantai, aamu tai ilta. Laiva toimii 24 tuntia vuorokaudessa, seitsemän päivää viikossa ja periaatteessa 365 päivää vuodessa. Jokaiselle päivälle ja tunnille tarvitaan henkilökuntaa, ja siitä syystä aika jakaantuu laivalla eri tavoin kuin maissa.⁶⁷⁵

Merellä oltaessa vuorokausi jakaantuu työvuoroihin, vahteihin, ja siksi päivät, viikot ja kuukaudet menettävät merkityksensä lähes täysin. Viime vuosisadan ensimmäisellä puoliskolla laivoissa käytettiin joko kaksivahti- ja kolmivahtijärjestelmää. Länsi-Euroopassa käytössä ollut kaksivahtijärjestelmä oli järjestelmänä vanhempi, sillä sitä oli käytetty jo pitkään purjelaivoissa. Kaksivahtijärjestelmässä vuorokausi jakaantuu kuuteen neljän tunnin mittaiseen vahtivuoroon ja yhtä pitkiin vapaa-aikoi-

⁶⁷² Miettinen 2010, 160–161; Karjalainen 2007, 61; Weibust 1976, 53–55.

⁶⁷³ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 38–39.

⁶⁷⁴ Heidegger 2000, 96–97.

⁶⁷⁵ Karjalainen 2007, 61–62; TYKL/kys/19, vastaaja 53, 13.

hin. Sekä työajan että vapaa-ajan pituuksiksi tulee näin 12 tuntia vuorokaudessa.⁶⁷⁶ Kolmivahtijärjestelmässä, työaika jakaantuu kahteen neljän tunnin mittaiseen työvuoroon ja kahteen kahdeksan tunnin mittaiseen vapaavuoroon. Silloin työajan ja vapaa-ajan pituuksiksi tulee kahdeksan tuntia työtä ja 16 tuntia lepoaikaa vuorokaudessa.⁶⁷⁷

Kolmivahtijärjestelmä näyttää käyttämäni aineiston perusteella tulleen ensin käyttöön konemiestistössä, mutta laivoissa oli erilaisia käytäntöjä. 1910-luvulla aloittanut Göran kirjoittaa, että hänen ensimmäisen laivansa, Itämerellä ja Pohjanmerellä liikennöivän S/S Constantian konemiestistössä on vain kaksi konemestaria, donkeyman ja kolme lämmittäjää. Lämmittäjät tekevät työtä kolmessa vahdissa eli neljä tuntia työtä ja kahdeksan vapaata.⁶⁷⁸ Vapaavahti ei aina kuitenkaan merkinnyt lepoaikaan. Vuonna 1922 S/S Rigelin konemiestistössä alikonemestarina työskentelynsä aloittaneen Vilhon mieleen on erityisesti jäänyt merellä tehty kymmenen tunnin työpäivä, sillä maissa työpäivien pituus oli ollut kahdeksantuntinen, eli 47 tuntia viikossa, jo useamman vuoden ajan. Kun hän aloittaa merityössä työaika on 68 tuntia viikossa, kun lauantaina ja sunnuntaina vapaavahdissa ei tarvitse työskennellä, joten noiden päivien työaika on kahdeksantuntinen. Hän kirjoittaa, että teollisuustyön ja merityön viikkotuntimäärien eroa ei mitenkään korvata. Hän muistelee myös, että vuoden 1930 paikkeilla olisi tullut voimaan laki, joka perusteella miehistö sai kaksi vapaapäivää kuukaudessa. Kirjoittaessaan Vilho pohdiskelee, ovatko vapaapäivät pitkän työajan korvausta.⁶⁷⁹ Laki merimiehen työajasta annettiin kuitenkin jo huomattavasti aikaisemmin. Sen mukaan vapaat oli annettava arkipäivisin, puolen päivän jälkeen liikkeiden ja virastojen aukioloaikoina. Lain tulkinnat saattoivat kuitenkin olla hyvin kirjavia.⁶⁸⁰

Joissakin tilanteissa kolmivuororjärjestelmä mukautettiin laivassa olevien työnteekijöiden mukaan. Kun Pekka aloittaa työskentelyn S/S Norman konemiestistössä trimmarina vuonna 1938, laivassa on vain kaksi trimmaria, joiden vahtivuorot ovat kuusituntisia. Kun heidän vahtivuoronsa on pitempi kuin muiden konemiestistössä työskentelevien, myös vapaavahtia joudutaan lyhentämään kuuteen tuntiin. Pekka toteaa, että noiden kuuden työtunnin aikana trimmareilla on *”liikettä enemmän kuin tarpeeksi”*. Molemmat trimmarit tekevät 12-tuntisia työpäiviä ja seitsenpäiväistä viikkoa.⁶⁸¹

Vuonna 1928 S/S Vician kansimiestistössä aloittanut Onni kirjoittaa, että merivahdissa työvuorot kestävät yleensä neljä tuntia ja vapaa-aikaa on neljä tuntia. Päivän ensimmäinen merivahti on aamulla kello 4–8 viimeinen periaatteessa kello 16–20. Mutta S/S Viciassa iltapäivän samoin kuin illan ja iltayön työaika on käytännössä

⁶⁷⁶ Kaukiainen 2004a, 17.

⁶⁷⁷ Laki merimiehen työajasta 116/1924, §5 ja §6.

⁶⁷⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 15.

⁶⁷⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 8–9; myös TYKL/kys/19, vastaaja 100, 4: mainitsee, että sunnuntaisin ei tarvinnut tehdä ylimääräisiä töitä.

⁶⁸⁰ Laki merimiehen työajasta 116/1924 §5; Merimieslaki 341/1955, §51.

⁶⁸¹ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 2.

kuuden tunnin mittainen.⁶⁸² Iltapäivävahti on kello 12–18 ja illan ja iltayön vahti kello 18–24. Yövahti 24–4 ja aamulla vahdit kello 4–8 sekä kello 8–12 ovat neljän tunnin mittaisia. Päivämiesten työt alkavat kesäkuukausina kello 6 aamulla ja päättyvät kello 18 illalla. Talvikuukausina ne alkavat tuntia myöhemmin ja päättyvät tuntia aikaisemmin.⁶⁸³

Kansimiehenä vuosina 1936–1947 työskentelevä Urpo kirjoittaa, kuinka satamasta lähdettäessä kansimiehet siirtyvät merivahtiin vasta sitten, kun laivassa kaikki mahdolliset kohdat on kiinnitetty niin, ettei vesi voi tempaista mitään mukaansa.⁶⁸⁴ Kansimiesten merivahdin rytmi on neljä tuntia työtä ja neljä tuntia vapaata. Iltavahti kello 16–20 jaetaan puoliksi, siten että kansivahdeille tulee kaiken kaikkiaan 12 tunnin työpäivä. Iltavahdin jakamisen merkitys on kuitenkin siinä, että yövahtien ajat saadaan vaihdetuiksi. Näin samat miehet eivät joudu vahtivuoroon joka yö samaan aikaan.⁶⁸⁵

Vahtivuorojen vaihtuminen neljän tunnin välein rytmittää koko miehistön vuorokauden, tekipä henkilökuntaan kuuluva minkäläistä työvuoroa tahansa, sillä ruokailut ja kahvitaumat sijoittuvat yleensä niiden yhteyteen. Vahdissa olevan kansimiehen pitää muistaa ohjausvuoronsa ja yöllä vielä tähytysvuoronsa sekä varalla oleminen eli ”*popassi*”-vuoronsa ja niihin kuuluvat tehtävät. Kansivahdin työvuoro jakaantuu tällä tavalla periodeihin, joiden tehtävät vaihtelevat. Ajan kulumisesta on tärkeintä tietää työvuoron alkaminen, sen päättyminen ja ruokailuajat.⁶⁸⁶

Ajan yksikkönä on ”*lasi*”, joka lyödään laivakellolla. 1910-luvulla merityössä aloittanut Erik kirjoittaa vuorokauden ensimmäisen vahdin alkamisesta neljältä aamu-yöllä. Vahdissa olijat kuulevat puoli viisi yhden laivakellon lyönnin, viideltä kaksi lyöntiä, puoli kuudelta kolme lyöntiä ja näin lyönnit lisääntyvät yhdellä puolen tunnin välein, kunnes kellolla lyödään kahdeksan lasia, mikä on vahdin pituus. Silloin vahti vaihtuu ja lasin lyöminen, alkaa alusta. Urpo kirjoittaa samasta asiasta hieman toisin. Hänen mukaansa ajan kulumisesta ilmoitetaan tasatunnein parittaisilla lyönneillä ja niiden väliset puolet tunnit yhdellä lyönneillä.⁶⁸⁷

Merellä noudatetaan fysikaalisen ajan jaksotusta, minkä sanotaan olevan tyyppilistä laivan kaltaisille suljetuille organisaatioille. Yksittäinen ihminen ei voi vaikuttaa

⁶⁸² Vrt. Kaukiainen 2004, 17: Kaukiaisien mukaan kuuden tunnin vahtia tekevien työaika jatkui vain kello 20:een saakka. Laivoissa otettiin käyttöön ”moderni” järjestelmä vuoden 1900 tienoilla. Siinä vuorokausi jakaantui viiteen neljän tunnin mittaiseen vahtivuoroon ja kahteen kahden tunnin mittaiseen vahtivuoroon, joita sanottiin ”koiravahdeiksi”.

⁶⁸³ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 13.

⁶⁸⁴ Urpon kuvaus merivahtivuoroista vastaa lakitekstiä. Ks. Laki merimiehen työajasta 116/1924.

⁶⁸⁵ Weibust 1976, 53.

⁶⁸⁶ Jönsson 2012, 29–35; Karjalainen 2007, 61–62.

⁶⁸⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 106, 5; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 60.

fysikaalisen ajan kulumiseen, vaan ainoastaan siihen, miltä se hänestä tuntuu.⁶⁸⁸ Adam kirjoittaa, että merellä, pitkillä matkoilla oltaessa noudatetaan niin sanottua ”*to-dellista aikaa*”. Joissakin laivoissa on tapana siirtää kelloa päivittäin ja toisissa vasta, kun tietty määrä pituusasteita on ohitettu. Hän kuvaa, S/S Wasaborgin matkaa Amerikan mantereelta kohti Australiaa. Maaliskuun yhdeksäntenä päivänä he ylittivät päivä-määrärajan, 180. pituuspiirin. Itäisille pituuspiireille tullessaan he siirtyvät vuorokautta varhaisempaan ajankohtaan, maaliskuun kahdeksanteen päivään.⁶⁸⁹ Laivan arkeen tämä tapahtuma ei juuri vaikuta.

Lähdön valmistelua

Lämmittäjien ja trimmareiden merivahti alkaa

Merivahti otetaan käyttöön ensimmäisenä konemiestössä jo puoli vuorokautta ennen laivan lähtöä. Silloin ensimmäisinä työvuoroon joutuneet lämmittäjät ja trimmarit aloittavat työnsä, ja ryhtyvät nostattamaan höyryä kattilahuoneessa, pataruumassa. Heidän vahtivuoronsa kestää neljä tuntia, ja he ovat sen jälkeen vapaavuorossa kahdeksan tuntia työn raskauden vuoksi. Vapaavahdin jälkeen alkava päivän toinen vahtivuoro kestää taas neljä tuntia. Heidän työaikansa on yhteensä kahdeksan tuntia vuorokaudessa. Esimerkiksi S/S Wasaborgin kokoisessa suuressa laivassa on yhdeksän lämmittäjää. Vahtivuorossa on aina samaan aikaan kolme lämmittäjää, jotka tekevät työtä pataruumassa. He huolehtivat siitä, että tuli palaa kattiloiden tulipesissä ja höyryä kehittyä riittävästi. He ottavat lapiolla hiiltä, lempparien, tulipesien eteen jättämistä hiilikasoista, ja heittävät sitä yhdeksään tulipesään, jotka ovat kolmen suuren höyrypannun alla. S/S Wasaborgissa on kaikkiaan kolme hiilenkuljettajaa, joista yksi on työvuoronsa aikana koko ajan liikkeessä lapioiden, lakaisten ja kärräten hiiltä pimeästä hiiliruumasta.⁶⁹⁰

Lämmittäjien työ tulee näkyviin sekä ihmisten että erilaisten välineiden vuorovai-
kutuksena. Vuonna 1910 merille lähtenyt Göran kirjoittaa, että hänen ensimmäisen laivansa S/S Constantian donkeyman on rasvarina I konemestarin vahdissa, mutta II konemestari hoitaa tehtäviensä ohessa myös rasvarin työt. Hänen toisessa laivassa, Välimerelle liikennöivässä S/S Bothniassa on neljä lämmittäjää ja vahdit ovat sen vuoksi erilaisia kuin edellisessä laivassa. Työtä tehdään neljä tuntia ja vapaata on periaatteessa 12 tuntia, mutta työvuoronsa jälkeen lämmittäjän on kärrättävä kattilan eteen hiiltä niin paljon, kuin seuraava lämmittäjä polttaa sitä. Kun säiliöt ovat täynnä,

⁶⁸⁸ Vrt. Hedaa & Törnroos 2002, 36–37; Jönsson 2002. ajan yksikkö, ”lasi” viittaa ajan mitaamisessa käytettyyn tiimalasiin.

⁶⁸⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 35, 49; Sohlmans Sjölexikon 1955, 675.

⁶⁹⁰ TYKL/kys/19, 139, 15–16; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31–32; nimittää trimmaria lemppariksi. Ruotsin kielessä ”lämparn” tarkoittaa laivan hiilenhaataajaa; TYKL/kys/ 19, vastaaja 19, 54; TYKL/kys/20, vastaaja 23, 6.

hiili juoksee nopeasti kärryyn, mutta kun ne alkavat tyhjentyä, työhön kuluu aikaa jopa kaksi tuntia.⁶⁹¹ Myös vuotta aikaisemmin merille lämmittäjäksi pestautunut Iivari kirjoittaa, että vapaa-aikaa ei alkuaikoina juuri jää, kun ”lämmittäjänä olo on niin raskasta ja likaista”. Jos vaatteet ovat jonkinlaisessa kunnossa, niitä pitää kuitenkin pestä vahtien välillä, muuten ne pysyivät itsestään pystyssä niihin jääneen hien ja suolan vuoksi. ”Samanlaista se on sitten myöhemminkin, kun on itsensä pessyt ja vaatteet vaihtanut sekä syönyt, niin on melkein levättävä loput ajasta”.⁶⁹²

Vilho kirjoittaa, että S/S Rigelin lämmittäminen on teknisistä syistä raskasta, mutta työtoverin sairastaminen lisää työn raskautta. Miehet ovat siitä syystä heikossa kunnossa. Suomessa laivaan pestattiin kaikkiaan kolme lämmittäjää, mutta jo muutaman päivän kuluttua lähdöstä, käy ilmi, että yksi lämmittäjä on syfiliksen vuoksi täysin työkyvytön. Linjan ajaminen päästä toiseen vie kaksi kuukautta, ja se tapahtuu vain kahden lämmittäjän voimin.⁶⁹³ Vilho ei selitä vastauksessaan, miten pitkiä lämmittäjien työvuorosta tuli, mutta selvää lienee, että vapaavahdin aika vahtivuorojen välissä lyheni, ja työaika vuorokaudessa lisääntyi.

Vuosina 1924–1926 pataruumassa lämmittäjänä työskennellyt Santeri kirjoittaa, että tehtävään kuulunut tulipesien slakaus on raskas operaatio, sillä uuneja puhdistettaessa lämpötila nousee sietorajoille, usein 50–70 asteeseen.⁶⁹⁴ Samoihin aikoihin norjalaisessa laivassa lämmittäjänä työskennellyt Anders kirjoittaa, kuinka hiki valuu virtanaan ja työhousujen, dongerien vyötäiset ovat täynnä valkoista suolaa. Ne on huuhdottava jokaisen vahdin jälkeen. Lämmittäjien janojuomana on pääasiassa vettä, johon lisätään kauraryynejä, sekä limettimehua ”Lime Juicea”. Sen juominen aiheuttaa kuitenkin krampin vatsaan ja työnteko on pakko keskeyttää. Kuumuuden synnyttämästä heikosta olosta kärsiviä avustetaan ylös konehuoneen kautta, sillä se ei ole yhtä kuuma kuin kattilahuone.⁶⁹⁵ Vahdin loputtua monet lämmittäjät eivät jaksanut nousta ylös pannuhuoneesta, vaan makailevat jokin aikaa tyhjässä hiilisäiliössä. 1920-luvun lopulla S/S Herakleen pataruumassa työskennellyt Stig lisää vielä heikkouteen kuumuuden ja kehon kuivumisen aiheuttaman huimauksen, minkä vuoksi työtovereiden on usein autettava uupunut kannelle toipumaan.⁶⁹⁶ Vilhokin kirjoittaa olleensa jokseenkin heikossa kunnossa laivan jättäessään. Lisäksi hän ihmettelee, kuinka sairastunut työtoveri sai työkykyisen ihmisen lääkärintodistuksen, vaikka oli jo lähettäessä sairas.⁶⁹⁷ Myös Andersin terveys heikentyy konehuoneessa työskentelystä. Hän kirjoittaa, että vuonna 1938 hänen vatsansa on niin huonossa kunnossa, että hänen on pakko jäädä

⁶⁹¹ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 15, 21.

⁶⁹² TYKL/kys/19, vastaaja 77, 4.

⁶⁹³ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 7–8; S/S Rigel liikennöi Suomesta Hollantiin, sieltä Englantiin, takaisin Hollantiin ja Suomeen.

⁶⁹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 7.

⁶⁹⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 24, 52–53; TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 67.

⁶⁹⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 6.

⁶⁹⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 8.

maihin ja etsiä siellä pätevyytään vastaava työtä. Anders löytää työpaikan Oulun konepajalta ja muuttaa perheineen Uudeltamaalta Ouluun.⁶⁹⁸

Vuonna 1929 merityössä aloittanut Jouko kuvaa lämmittäjän jokaista vahtia nelituntiseksi, vimmatuksi taisteluksi. Hän kirjoittaa, että *”he ottelevat kihvelein, sleissein, raakarein, puukoin ja arinapihdein pitääkseen painemittarin viisarin ylhäällä, punaisessa. Heidän hikensä valuu virtoina jokaiselle laivan kulkemalle mailille.”*⁶⁹⁹

Höyrynpaineen *”topilla”*, *”punaisella”*, korkeimmassa sallitussa määrässä pitäminen on myös kunnia-asia. Lämmittäjänä työskennellyt Santeri kirjoittaa, että lämmittäjien kesken paremmuudesta on kilpailtu kovasti kautta aikojen. Lämmittäjätovereidensä lisäksi myös konemestarit kunnioittavat sellaista lämmittäjää, joka pystyy pitämään höyryn topilla. Mutta, *”kun sattuu olemaan huonoa kivihiihtä”*, niin työ on niin kiireistä ja kovaa kuumuuden lisäksi, *”ettei ehdi tupakaksi panna – kyllä siinä lähtee miehestä kuin miehestä mehut irti.”*⁷⁰⁰

Samalla tavalla kuin Vilho, Anders ja Stig toteavat, myös Jouko kirjoittaa lämmittäjien olevan monesti vahdin loppuessa niin *”kuiteja”*, etteivät pääse omin avuin ylös kattilahuoneesta. Työtovereidensä pitää avustaa heitä, sillä heitä pyörryttää ja he voivat usein pahoin. Vahti alkaa tavallisesti tappavalla slakauksella, tulipesän puhdistuksella kuonasta. Rosteihin, rakoarinaan kiinnipalanut kuona pitää meislata irti raskaalla sleissillä ja vetää raakarilla ulos jalkojen eteen hehkuvaksi kasaksi. Trimmari yrittää vähentää kuonakasan kuumuutta heittämällä siihen vettä ämpärillä, pytsillä. Mutta *”joka heitolla sähähtävästä kuonakasasta syöksähtää valtaiset pilvet rikin ja fosforin sekaista vesihöyryä, jota arinansa kimpussa temmeltävä lämmittäjä joutuu vetämään huohottaviin keuhkoihinsa.”* Tuo, Joukon mukaan nyrkkeilyottelua muistuttava taistelu toistuu kaksi kertaa joka päivä kattilahuoneen hämärässä, karbidilampun tai nokikerroksen alta hehkuvan sähkölampun niukassa valossa, ytimiä viiltävässä vedossa ja kaasujen kyllästävässä ilmassa.⁷⁰¹ Konepäällystyössä työskennelleen Jouko kokemus työtovereista muodostuu eläytymällä ja samaistumalla heidän kokemuksiinsa. Se viittaa samalla siihen, että hän itse on ollut läsnä kuvaamisensa tilanteissa ja kuvatut lämmittäjät ja trimmarit ovat todellisia henkilöitä. He muotoutuvat hänen kokemuksessaan, mutta vaikuttavat siihen, kuinka hän kokee ympäröivän todellisuuden.⁷⁰²

Trimmarinkaan elämä ei ole helppoa, sillä tulipesien puhdistuksen ja tuhkan heittämisen jälkeen trimmarin on kiireesti palattava koliboksiin, ennen kuin se pääsee tyhjenemään *”lettaamaan”*, kuten Pekka kirjoittaa. Pari vahtia lähdön jälkeen hiilet bok-

⁶⁹⁸ TYKL/kys/19. vastaaja 24, 55, 56.

⁶⁹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 57–59.

⁷⁰⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 7; aikamuoto muutettu.

⁷⁰¹ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 57–59.

⁷⁰² Taipale 2010, 118–119: viittaa eläytymisteoriaan ja intersubjektiivisuuden käsitteeseen; Husserl 1950, 137; sama 1952, 199; sama 1954, 189; sama 1973 c, 16, 11, 190; sama 2008, 485, 486.

sisä ovat sen verran vähentyneet, ettei lapioiminen enää onnistu, vaan on ruvettava kärräämään. Kun himmeän karbidilyhdyn valossa on saanut kärrättyä pari kärryllistä kuivaa hiiltä, niin boksi onkin täynnä pölyä ja tekee trimmarista mustan.⁷⁰³

Joukon ja Pekan kirjoittamissa vastauksissa koneessa työskentelevien todellisuus koostuu lähes samoista asioista, vaikka he ovat todennäköisesti työskennelleet eri laivoissa. Adam sen sijaan näkee koliboksin hämäryyden ja utuisuuden, mutta ei kansimiehenä kykene samalla tavalla samaistumaan trimmarin työhön. Adam kirjoittaa, että koliboksien metallisissa valaisimissa ei ole laseja, ja niissä käytetään halpaa, palaessaan savuavaa öljyä. Nämä lämmittäjien ja hiilenkuljettajien lamput levittävät heikosti leimuavaa, nokista, savunsekaista valoa.⁷⁰⁴ Pekan kokemus suuntautuu puolestaan hengittämisen vaikeuteen, kun hän toteaa, että ilmakin tahtoo loppua, sillä boksin luukun päällä oleva reikälevy ei ”*boksissa oloaikana liikoja ilmoja vaihtanut*”.⁷⁰⁵ Adam on tässä sivusta katsojana, mutta Pekan kokemus on ruumiillinen. Trimmarina hän elää ja kulkee kivihiilen täyttämien kääryineen koloboksista pataruumaan, kippaa hiilen tulipesien eteen ja lähtee kääryineen takaisin koloboksiin valaisimien kärryn ja hiilipölyn keskelle lapioimaan hiiltä, ja sitten taas edestakaisin. Pekan kulkeminen yhdistyy elämismaailman materiaalisuuteen monella tavalla työvälaineiden ja kivihiilen kautta, mutta myös lämmittäjien työn kautta koneen toimintaan ja laivan kulkemiseen ja lastin kuljettamiseen.

Lämmittäjänä työskennellyt Santeri kirjoittaa, että kovan kuumuuden sietämiseen on omat keinonsa. Ensinnäkin on hillittävä itseään juomasta liikaa, vaikka jano olisi tuskallisen kova. Kun lihaskouristuksia ja kramppeja tulee, pitää syödä, vaikka väkisin, jotakin suolaista ruokaa tai panna vähän suolaa juomaveteen. Ihmisen kehosta häviää paljon suolaa ankaran hikoilun aikana. Santeri toteaa, että hän kestää kuumuutta uskomattoman paljon, kun noudattaa tällaisia sääntöjä. Karattuaan suomalaisesta laivasta Durbanissa, Etelä-Afrikassa hän pestautuu englantilaiseen laivaan lämmittäjäksi. Laiva on matkalla Intiaan ja palaa sieltä Suezin kanavan kautta Englantiin. Santeri kirjoittaa, että Punaisella merellä on ”*kuuma kuin itse helvetissä, ei tuulen henkäystä-kään*”, ja kattilahuoneen lämpötila on koko ajan 70–75 Celsius-asteessa.⁷⁰⁶

Meriklaaraus ja lähtö merelle

Kun laivalla valmistaudutaan lähtemään satamasta, kansimiehet valmistelevat sen lähtökuntoon⁷⁰⁷. He ovat siinä vaiheessa vielä päivätyössä ja tekevät periaatteessa kahdeksan tuntia työtä kello 7–17. Satamasta lähettäessä työaika kuitenkin venyy työn määrän ja sen tärkeyden mukaan hyvinkin pitkäksi. Urpo kirjoittaa, että päivä on

⁷⁰³ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 3–4.

⁷⁰⁴ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31–32.

⁷⁰⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 4.

⁷⁰⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 52–53.

⁷⁰⁷ Meriklaaraus tulee ruotsinkielestä, ”göra sjöklart”; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 54.

usein vaihtunut jo yöksi ennen, kuin ”laaraus” kansilastin kohdalta päättyy. Kun lasti laivassa, kansimiesten pitää sulkea lastiluukut, peittää ne vedenpitävillä pressuilla ja ”kalkata” luukut kiinni. Kalkatessa pressujen päälle, luukun reunoissa olevien koukujen varaan asetetaan laudat, jotka kiilataan tiukasti luukkujen reunoihin. Neljän, viiden, joskus kuudenkin, ison luukun peittäminen vie runsaasti aikaa. Luukkujen sulkemisen ajankohtaan vaikuttaa se, otettaanko kannelle kansilastia. Kansilastin ottaminen lisää kiirettä, sillä kansimiesten pitää sitoa kansilasti kiinni niin, ettei sekään pääse liikkumaan aallokossa matkan aikana. Toisinaan sitominen, ”surraus”, saattaa kestää monta tuntia.⁷⁰⁸

Kun kansiluukkuja suljetaan, laivan päällikkö, kapteeni, on hoitamassa laivan lähtöselvitystä, mikä on Urpon mukaan kapteenin osuus laivan lähtövalmisteluista. Se tarkoittaa laivan valmistamista rahdin kuljettamiseen esittämällä tarvittavat asiakirjat viranomaisille ja varmistamalla, että vaaditut satama-, tulli- ja muut maksut on suoritettu.⁷⁰⁹ Kun lähtöselvitys on tehty, luotsi tullut laivaan ja noussut komentosillalle, ”*prykälle*”, laivan pitää lähteä laiturista. Kansimiehet nostavat ylös maihinnoususillan, lankongin ja vetävät kiinnitysвайjerit laivaan. Sen jälkeen kansimiehet nostavat vielä köysistä riippuvat ohuiden hirsien kappaleet, ”*viilarit*” eli laitasuojat kannelle.⁷¹⁰ – Tässä kohtaa Urpo taitaa muistella ennemminkin nuoruutensa purjelaivoja, kuin 1930- ja 1940-luvun höyrylajvoja, joiden kylkien kolhimista estävät laitasuojat saattoivat olla myös korkkia tai jopa autonrenkaita.⁷¹¹

Tämän jälkeen kansimiesten pitää kiireesti laskea alas lastauspuomit ja sitoa ne jalustoilleen niin lujasti, etteivät ne pääse irti laivan keinuessa merellä. Ne ovat raskaita ja saattavat heiluessaan katkoa laivan mastot. Tämä työ tehdään yleensä ensimmäiseksi, jos laiva lähdettyään joutuu heti avomerelle. Kaikki irtonaiset esineet kerätään kannella omiin paikkoihinsa ja sidotaan kiinni. Ankkurikettinkien aukkoihin laitetaan vielä parrut suojaksi, että vesi ei valu niiden kautta laivan sisäpuolelle aallokon lyödessä laivan yli.⁷¹² Urpon mukaan merivahtiin ensimmäiseksi joutuneet miehet saavat toisinaan valvoa aamuun saakka. Kansimiesten vahtivuoro vaihtuu ensimmäisen keran aamulla kello neljältä, jolloin päivän vahtivuorot alkavat ja ne päättyivät kello 20.⁷¹³ Seuraavat vahtivuorot, kello 20–24 ja 00–04 ovat yövahteja. Tämä rytmitys selittää hieman myös Urpon vastauksen paikoittaista epäloogisuutta. Hän puhuu merivahdissa olevista kansimiehistä toisinaan kolmen miehen ryhmänä toisinaan vain kahden miehen ryhmänä sen kummemmin selittämättä. Valoisaan aikaan tarvitaan ruo-

⁷⁰⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 55.

⁷⁰⁹ Laivanselvitys: lähtö- ja tulokset; fartygets in- och utklarering; clearance, in- and outwards clearance; Eklund 1978, 39; Sohlmas Sjölexikon 1955, 359.

⁷¹⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 55.

⁷¹¹ Sohlmans Sjölexikon 1955, 194; Eklund 1978, 65: ”fender”, laitasuoja, lepuuttaja, ”korkkifenderi”.

⁷¹² TYKL/kys/19, vastaaja 19, 56; Sohlmans Sjölexikon 1955, 838; Eklund 1978, 84.

⁷¹³ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 13.

rimies ja ruorissa vuorottelija ja pimeässä vielä tähystäjä.⁷¹⁴ Neljältä alkavaan merivahtiin tulevat herätetään tavallisesti kellon ollessa kaksikymmentä tai viisitoista minuuttia vailla neljä, jotta miehet ehtivät pukea vaatteet päällensä. Täsmälleen kello neljä yksi näistä miehistä menee ruorihytettiin ohjaamaan laivaa. – Kirjoittaessaan ruorihytistä, Urpo tarkoittanee katettua komentosiltaa. – Toiset jäävät alas kannelle odottamaan kello seitsemää, jolloin tavallinen päivätyö alkaa. Viimeisien sääntöjen mukaan öisin, kello viiden ja seitsemän välillä merimiehellä ei saa teettää mitään muita töitä kuin niitä, mitkä kuuluvat laivan kuljettamiseen ja turvallisuuteen.⁷¹⁵

Urpo kutsuu ohjaamista *ruoraamiseksi*, mutta muitakin vastaavia sanontoja on käytössä, esimerkiksi Adam on *ruulissa* ja jotkut toiset ovat *ruorissa* tai *peräsिमessä*. Ohjaamiseen varsinaisesti käytetyn ratin ja peräsimen yhteenkuuluvuus tulee esiin monien miehistöön kuuluneiden vastauksissa. Toisille ratin kääntäminen ohjatessa on ruorissa olemista, toisille peräsिमessä olemista. Näin tulee näkyviin myös elämän eri vaiheissa kerrostunut kokemus ja ymmärrys siitä, mitä laivan ohjaaminen on. Kuten Maurice Merleau-Ponty toteaa, objektin, kuten ruoriratin näkeminen suuntautuu tapahtumana tulevaisuuteen siinä mielessä, että objekti on siihen keskittyneen liikkeen lopussa. Se suuntautuu myös menneisyyteen, koska ruoriratti ilmenee jo ennen nähtynä ja merkityksellistettynä. Kohteen, objektin ja tilan synteesi perustuu tähän ajankäyttöön. Jokaisessa toistuneessa objektiin kohdistamassaan liikkeessä keho sitoo nykyhetken, menneisyyden ja tulevaisuuden yhteen. Tällä tavalla se ottaa ajan haltuunsa ja saa menneisyyden ja tulevaisuuden näkymään nykyhetkessä. Ihmisen keho luo aikaa sen sijaan että kestäisi sitä.⁷¹⁶

Teoreettisessa mielessä Urpon kirjoittamassa vastauksessa tulee näkyviin subjektin ajallinen kerrostuneisuus eli hänen elämänsä vaiheet.⁷¹⁷ Vuonna 1936 Urpo päättää ”*erinäisistä syistä*” lähteä merille ja pestautua ”*tavallisiin*” ulkomerillä liikkuviin laivoihin. Vuoteen 1947 mennessä, hän työskentelee kansimiehenä kaiken kaikkiaan 14 laivassa. Hänen viimeinen laivansa haaksirikkoutuu ja sen jälkeen hänen pitää jäädä maihin, sillä hänen näkönsä ei enää riitä merityöhön. Urpo kirjoittaa vastauksessaan työyhteisöstä aika yleisellä tasolla. Kannella työskentelevät ovat siinä kansimiehiä tai miehiä, ja koneessa työskenteleviä hän nimittää lämmittäjiksi.⁷¹⁸

⁷¹⁴ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 39; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 38.

⁷¹⁵ Merimieslaki 1924.

⁷¹⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 56, 58; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 38, 39; Merleau-Ponty 2012b, 249.

⁷¹⁷ Heinämaa 2010, 102–103, 105; Taipale 2006, 170–171.

⁷¹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 16.

Laivan ajaminen laiturista merelle

Urpo kirjoittaa, että merimies on täysin kokenut vasta neljä vuotta merillä oltuaan. Silloin mies saattaa saada kirvesmiehen tehtävän, ”jopin”, hoitaakseen. Urpon mukaan myös laivan ohjaaminen satamasta lähdettäessä ja sinne tultaessa on kokeneen merimiehen, esimerkiksi kirvesmiehen tehtäviä. Tämä työ on luotsin alaista ja muuten tärkeämpää kuin ohjaaminen merellä.⁷¹⁹ Myös Kai Säteri toteaa kuvatessaan 1970- ja 1980-lukujen taitteen merenkulkua, että kirvesmiehen vakiotehtäviä on ruorinpito satama-alueella, mutta kuvatessaan laivan ohjaamista kansihenkilöstön kohdalla hän toteaa, että ”laivan ohjaamisesta merellä ja ohjailusta satamassa huolehtivat päällikkö ja perämiehet”.⁷²⁰ Tässä kohtaa huomioni kiinnittyy Urpon tapaan korostaa kokeneen merimiehen kompetenssia sellaisessa asiassa, mikä kuuluu päällikön osaamis- ja pätevyysalueelle. Itseasiassa hän ei tässä yhteydessä mainitse päälliköä lainkaan. Tässä saattaa olla kysymys tasavertaisuuden tavoittelemisesta ja siitä, että hän ei hyväksy vallitsevaa sosiaalista etäisyyttä. Se tulee ilmi toisen hierarkkista asemaa ja tehtävien vaativuutta mitätöivissä kommentteissa, kuten sosiologi Stephen A. Richardson toteaa englantilaisia ja amerikkalaisia merimiehiä käsittelevässä tutkimuksessaan.⁷²¹ Tuo hyväksymättömyys voi Urpon kohdalla viitata myös siihen, ettei hän halunnut nähdä rannikkoalusten ja valtamerialusten työyhteisöjen erilaisuutta, mikä ilmenee muiden muassa päällikön sosiaalisen etäisyyden ja läheisyyden kautta.⁷²²

Hallintoneuvos Rudolf Beckmanin mukaan vuoden 1939 merilaisissa päällikön ja luotsin keskinäiset vastuut ja velvollisuudet on määritelty varsin epämääräisesti. Hän toteaa, että luotsia voitiin periaatteessa pitää neuvonantajana ja päällikköä määrääjänä. Luotsauksesta annetussa asetuksessa säädettiin, että päällikkö vastaa aluksen ohjaamisesta luotsin antamien, suuntaa, kulkuveden laatua ja muita seikkoja koskevien ohjeiden mukaisesti. Beckman kuitenkin toteaa, että päällikkö saattaa joutua luovuttamaan ohjauksen ja päätösvaltansa ruorikomennosta luotsille kulkuveden laatua koskevissa erityistilanteissa. Silloin myös laivan päällikön vastuu onnettomuustilanteissa muuttuu, sillä päällikkö ei voi olla vastuussa luotsin tekemistä virheistä.⁷²³ Kysymys on päällikön jakamattomasta päälliköyysvallasta, mikä nykyaikanakin kattaa lastiin kohdistuvan johdon ja ylimmän valvonnan sekä laivassa olevien henkilöiden komentovallan. Samalla, kun se on päällikön oikeus, se on myös hänen

⁷¹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 58.

⁷²⁰ TYKL/kys/19, 56–57; vastaaja 19, 58; myös Säteri 1981, 54.

⁷²¹ Richardson 1957, 205: toteaa, että, kokeneiden merimiesten vastauksissa sosiaalinen etäisyys ilmenee perämiesten vähättelynä: ”*The mates, they just act big, because they don't do no lousy jobs, and walk up and down the bridge doing nothing. I'm as good a man as any of them*”.

⁷²² Esimerkiksi Creighton 1990; Magra 2010; Rediker 1989; Linebaugh 1982; Linebaugh & Rediker 2000; Weibust 1976, 211.

⁷²³ Beckman 1957, 83–84; Asetus luotsauksesta 152/1922.

velvollisuutensa. Beckman korostaa, että merellä vaaratilanteisiin pitää reagoida välittömästi.⁷²⁴

Adam kuvaa, kuinka S/S Olovsborgin päällikkö kantaa vastuuta onnettomuustilanteessa. Laiva on matkalla New Yorkista Japaniin, kun Atlantilla Pohjois-Carolinan rannikolla heidät yllättää myrsky, joka puhaltaa hirmumyrskyn tapaan kovissa puuskissa. Ankara merenkäynti rikkoo keulakannen kaiteen, taivuttaa ilmanvaihtotorven ja muden muassa rikkoo aurinkopurjeen orren. Aamulla kello 6.50 Adam on ylhäällä venekannella puosun ja kolmen matruusin kanssa kiinnittämässä muiden muassa lan-konkia. Yhtä äkkiä iso tyrsky lyö venekannen ylitse, huuhtoo mennessään pelastusveneet ja kaiken irtonaisen yli laidan. Adam kirjoittaa, että tietää menneensä yli laidan, vaikka kestää kauan ennen kuin hän pystyy tiedostamaan oman tilanteensa ja nousemaan takaisin pintaan. Laivan kapteeni on komentosillalla ja peruuttaa hitaasti laivan koneilla Atlantin aallokossa ajelehtivaa rojua kohti. Sillä tavalla roju ja veden varassa olevat ihmiset pääsevät S/S Olovsbogin suojaan. Laivan aiheuttama sivuaal-lokko kuitenkin osuu kumoon kellahtaneeseen pelastusveneeseen, jonka päälle Adam on onnistunut kiipeämään. Adamilla on vaikeuksia saada kiinni laivan kaiteesta kovassa merenkäynnissä. Eräs matruusi onnistuu kuitenkin vetämään hänet ylös laivaan. Päästyään kannelle Adam auttaa kolmen matruusin pelastamisessa. Yksi heistä on niin heikossa kunnossa, että kaatuu tajuttomana kannelle. He eivät löydä puosua merestä. Kukaan ei ollut nähnyt häntä tai kuullut hänestä sen jälkeen, kun Adam, puosu ja matruusit olivat huuhtoutuneet mereen. Tuuli tyyntyy illalla ja kapteeni päättää hakeutua hätäsatamaan, missä lääkäri tulee laivaan tutkimaan merestä pelastettujen vammat.⁷²⁵

Konemestarit merivahdissa

Höyryn noustua tarvittavaan määrään, lämmittäjät alkavat lämmittää laivan konetta, joka Urpon mukaan vaatii neljän tunnin lämmityksen ennen kuin sitä voidaan käyttää täydellä teholla. Urpo kirjoittaa heidän samalla ”lämmittäneen” myös vahtivuoroon tulevan konemestarin, mutta ei selitä tarkemmin, mitä hän sillä tarkoittaa.⁷²⁶ Konemestareiden vahtivuorot sijoituivat samoihin vuorokauden aikoihin, kuin vastaavat perämiesten työvuorot. 1950-luvun alussa merityössä aloittanut Veli kirjoittaa, että ”pojat” sanovat aina lähtevänsä hiljaa kuin rosvot liikkeelle mennessään puolen yön aikaa vauhtiin, jota sanottiin koiravahdiksi. Silloin vahtivuorossa on II konemestari. Vahdin vaihtuessa neljältä aamuyöllä I konemestari aloittaa oman vahtivuoronsa.⁷²⁷ Hänen jälkeensä, kello kahdeksalta, on vahtivuorossa III konemestari. II konemestarin toinen vahtivuoro on kello 12–16, I konemestarin kello 16–20 ja III konemestarin

⁷²⁴ Beckman 1957, 362–363.

⁷²⁵ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 62–63.

⁷²⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 54.

⁷²⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 53, 17, 19.

kello 20–24.⁷²⁸ Kun koneita aletaan lämmittää, tarvitaan myös rasvaria, jonka työpaikka on konehuoneessa. Koneiden laakereita ei saanut päästää käymään kuumentuneina.⁷²⁹

Vuonna 1923 Vilho jatkaa 12 kuukauden merikokemuksen keräämistä. Hän saa donkeymanin paikan Paulin-varustamon S/S Imatrassa turkulaisen Elmgrenin merimiesvälityksen kautta. Mutta juuri ennen laivan lähtöä hänet pestataankin laivan IV konemestariksi, kun todetaan, että hänellä on alikonemestarin pätevyys ja sen todistava alikonemestarin kirja. Kirjoittaessaan hän ei enää muista, kuinka suuri S/S Imatran miehistö on kokonaisuudessaan.⁷³⁰

Vilho muistelee erityisesti S/S Imatrassa vapaavahdissa tehtyjä töitä, jotka tehtiin talvisella Atlantilla matkalla Helsingistä kohti Baltimorea. Laiva heittelee oikein kunnolla korkeassa aallokossa, ja ulkosivujen liitokset nitisevät, kun hän ja donkeyman menevät joka päivä kello 13–15 puhdistamaan donkey-kattilan sisäpuolta kattilakivestä. Tuota kattilaa ei käytetä merellä, kun laivan kaksi muuta kattilan ovat käytössä. Hän toteaa, että se onkin puhdistuksen tarpeessa, sillä sen kaikki tulipinnat ovat 5–6 millimetrin paksuisen kattilakiven peitossa. Kattilakiveä kertyy satamissa käytetystä huonosta syöttövedestä. Sitä otetaan suoraan satama-altaasta ja syötetään puhdistamatta kattilaan. Merellä kattiloiden syöttövesi keitetään merivedestä ja höyrytetään merivesi-evaporaattoriksi kutsutulla laitteella. Höyry lauhdutetaan vedeksi johdattamalla se lauhduttajaan, ja näin saatu vesi syötetään normaalia tietä kattilaan. Vapaavahdissa tehtyihin töihin kuuluu myös evaporaattorin päivittäinen puhdistus. Hän ei muista muita vapaavahtitöitä, mutta II, III ja IV mestari ja donkeyman tekevät niitä säännöllisesti. S/S Imatrassa on kuusi lämmittäjää ja kolme hiilenheittäjää, joiden ei tarvitse tehdä vapaavahtitöitä. Merellä heidän työpäivänsä pituus on kahdeksan tuntia, mutta satamissa hekin työskentelevät päivittäin kymmenen tuntia.⁷³¹

Kaarlo valmistuu konemestariksi vuonna 1928. Hän lähtee ensimmäiselle Etelä-Amerikan matkalleen keväällä 1932 S/S Bore IX:n donkeymanina hankkiakseen kokemusta pitkästä matkasta ja suolaisessa vedessä ”seilaamisesta”. Hän kirjoittaa, että höyrylaivat ovat luotettavia, eivätkä juuri koskaan mene epäkuuntoon matkan aikana. Niitä höyrylaivoja, joissa hän on uransa aikana työskennellyt, ei ole koskaan tarvinnut seisauttaa konevian takia ja ryhtyä korjaamaan joitakin pikkujuttuja lukuun ottamatta, kuten esimerkiksi tiivisteen vaihtamista tiivisteholkkiin. Merellä pisimmän ajan kestänyt korjaus, lauhduttajan tuubin vaihtaminen, vaatii työskentelyä vajaan tunnin ajan. Käytännössä se tarkoittaa puutulppien lyömistä vuotavan tuubin päihin. Hänen mu-

⁷²⁸ Vrt. TYKL/kys/20, vastaaja 55, 48–49.

⁷²⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 27; TYKL/kys/19, vastaaja 114, 7.

⁷³⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 8; S/S Imatran kantavuus oli 5650 dw-tonnia. Laiva oli valmistunut Rotterdammassa, Hollannissa vuonna 1912 ja Paulin-varustamo omisti sen vuodesta 1920 1940-luvun lopulle.

⁷³¹ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 9.

kaansa moottorilaivat ja niihin syntyneet viat, etenkin vanhoissa moottoreissa, ovat huomattavasti vaarallisempia.⁷³²

Vuonna 1938 Jouko saa IV konemestarin paikan Zachariassenin varustamon 7800 tonnin vetoisessa S/S Saint Stephenissä. Hän kirjoittaa tulleen laivaan perjantaina. I konemestari, *ciifi*, ja II mestari ottavat hänet vastaan ystävällisesti ja selostavat seuraavana päivänä konehuoneessa tehtäviä töitä. He matkustavat omaistensa luo jo samana iltana viettämään viikonloppua. Jouko kirjoittaa jääneensä yksin ja kokeneensa pienenä koetuksena ensimmäisen aamunsa konemestarina. Hänen mukaansa sen herrättämää tunnetta voi verrata näyttelijän ensi-iltaan. Kaikki sujuu kuitenkin mukavasti ja hän arvelee innokkuutensa tasoittaneen kokemuksen vähäisyyden. Hän toteaa, että työ on jokseenkin samanlaista kuin edellisessä laivassa S/S Olovsborgissa. Vaikka hän nyt on IV konemestari, niin hän hoitelee edelleen voitelukannua, sillä laivassa ei ole lainkaan rasvareita. Homma on yhtä rankkaa kuin aikaisemmin donkeymanina, mutta palkka on sentään valtamerilisineen toista luokkaa. Syksyllä 1939 Jouko aloittaa opinnot Tampereen Teknillisessä Koulussa.⁷³³

Teollisuustyötä tehnyt konemestari Veli lähtee merille 1950-luvun alussa, kun muuta hänelle sopivaa työtä ei ole tarjolla maissa. Laiva on S/S Ariana⁷³⁴, jossa työskentelee kaikkiaan 47 miestä. Konemiehistössä tehdään neljän tunnin mittaisia vaihteja ja pidetään niiden välissä kahdeksan tuntia vapaata. III konemestarina työskentelevä Veli kirjoittaa, että näin suuressa laivassa III konemestarin työ on helppoa, kun konemestareita on neljä ja erikseen vielä konerasvarit. Hän valvoo kolmen kattilan hoitamista ja niihin liittyviä tarkistustöitä, jotka tehdään satamissa. Merivahdissa hänen tehtäviinsä kuuluu kaikkien koneiden toiminnan ja rasvareiden työn valvominen. Lisäksi hän huoltaa ja korjaa tarvittaessa laivan nostovinssit. Jos hän tarvitsee korjaustyössä apua, hän ottaa avukseen rasvarin tai ”tunkkemannin”, donkey-miehen⁷³⁵

Merellä I konemestari pitää konepäiväkirjaa ja merkitsee siihen päivittäin käytetyn polttoaineen, öljyt, vedet ja höyrynpaineet. Toisen maailmansodan jälkeen tulivat laivoihin ylikonemestarin ja hieman myöhemmin konepäällikön vakanssit.⁷³⁶ Vuodesta 1916 lähtien merityössä ollut ylikonemestari Teppo kirjoittaa, että hän on purjehtinut konepäällikkönä yli 30 vuotta. Hänen tehtävänään on kirjata – hän ei mainitse mihin, mutta oletan, että konepäiväkirjaan – myös laivojen kulkemat matkat. Samalla hän on laskenut omien matkojensa pituudet ja saanut tulokseksi noin miljoona kilometriä eli 25 kertaa maapallon ympäri.⁷³⁷ Myös kansipäällystössä vuodesta 1930 lähtien työskennellyt Adam mainitsee, että I konemestari – ja sotien jälkeen ylikone-

⁷³² TYKL/kys/19, vastaaja 100, 2, 4.

⁷³³ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 34–35.

⁷³⁴ Laivan tiedot, ks. s. 102, viite 383.

⁷³⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 53, 3, 5.

⁷³⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 49; myös TYKL/kys/19, vastaaja 53, 19.

⁷³⁷ TYKL7kys/19, vastaaja 144, 24.

mestari tai konepäällikkö – kirjaa konepäiväkirjaan päivittäisen polttoaineen kulutuksen, öljyt, veden, höyrynpaineen ja muut sellaiset asiat.⁷³⁸

Kansipäällystön työnjako ja tehtävät merivahdissa

Adamin mukaan I perämiehellä on kaksi vahtivuoroa vuorokaudessa, joista ensimmäinen on varhain aamulla, kello 04–08 ja toinen alkaa kello iltapäivällä 16–20. Seuraavana, kello 08–12 vahdissa on III perämies, jonka toinen vahti on kello 20–24, ja II perämiehen kaksi vahtia sijoittuvat kello 12–16 ja 00–04. Näyttäisi myös siltä, että kansimiehet eivät enää kuuluneet jonkun tietyn perämiehen vahtiin kuten purjelaivoissa, vaan vahtiperämies vaihtui kellonajan mukaan. Kapteeni ei suurella höyrylaivalla hoida vahteja.⁷³⁹ Säteri mainitsee, että merenkulkuvälineet ovat II perämiehen vastuulla, kun taas III perämies saa tehtävänsä suoraan I tai yliperämieheltä, sillä hän on yleensä vasta kokemusta hankkiva kansipäällystön jäsen.⁷⁴⁰

Suoritettuaan yliperämiestutkinnon Adam työskentelee S/S Saint Stephenin III perämiehenä vuodesta 1930 sekä laivan II perämiehenä jo vuonna 1931. Suoritettuaan asevelvollisuutensa ja päästyään siviiliin aliluutnanttina keväällä 1934 hän pestautuu S/S Wasaborgin II perämieheksi. Suoritettuaan merikapteenin tutkinnon Turussa vuonna 1936, Adam työskentelee S/S Saint Stephenin I perämiehenä.⁷⁴¹ Tilanne muuttuu seuraavan vuoden puolivälissä, kun S/S Saint Stephenin päällikkö sairastuu yllättäen ja joutuu sairaalaa hoitoon laivan ollessa telakalla korjattavana Göteborgissa. Silloin varustamon johtaja matkustaa Göteborgiin ja sopii telakan kanssa alukseen tehtävistä korjauksista. Hän pyytää Adamia ottamaan aluksen komentoonsa. Adam kirjoittaa, että hän ei ole vielä edes 29-vuotias, kun hänelle annetaan päällikön tehtävä lähestulkoon Suomen suurimmassa rahtilaivassa. Suurten korjausten valvominen tuntuu hänestä oudolta. Työtä pitää tehdä aamusta myöhäiseen iltaan saakka. Kun hän vähän myöhemmin täyttää 29 vuotta, korjaukset on tehty ja laiva valmiina lähtöön.⁷⁴²

Kuvittelin saavani lukea eräänlaisesta ylpeyden tunteesta, kun Adam mainitsee joutuneensa Suomen suurimpiin kuluneen rahtilaivan päälliköksi hädin tuskin 29-vuotiaana. Kun hän kuitenkin kirjoittaa tunteneensa jonkinasteista tottumattomuutta ja hämmennystä niin suuren luottamuksen vuoksi, hän ilmaisee myös oman ymmärryksensä omasta kokemattomuudestaan. Tästä näkökulmasta nuorena laivan päälliköksi joutuminen ei olekaan ylpeyden aihe, vaan kokemattomuuden aiheuttamaa epä-mukavuutta. Kun laiva on korjattavana telakalla, ja laivan päällikkö sairastunut vakavasti ja toimitettu sairaalaan, hänellä ei ole tukenaan vanhemman ja kokeneemman

⁷³⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 49.

⁷³⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 48–49.

⁷⁴⁰ Säteri 1981, 56.

⁷⁴¹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 44, 46, 48, 52 ja 59.

⁷⁴² TYKL/kys/20, vastaaja 55, 52.

päällikön ohjeita. Tässä nuoreen ikään viittaaminen rakentaa kulttuurista ymmärrystä siitä, että laivapäälliköt ovat yleensä huomattavasti vanhempia ja kokeneempia merenkulkijoita, mutta myös siitä, miten tunteet liittyvät yhteisölliseen tai sosiaaliseen muistiin ja miten niistä tulee siten kehojen välisiä.⁷⁴³

Sara Ahmed toteaa, että tunteetkin voivat olla intentionaalisia, sillä ne ovat tunteita jostakin ja liittyvät kohteeseen suuntautumiseen.⁷⁴⁴ Ahmed kirjoittaa, että kehot saavat muotonsa suuntautumalla kohti objekteja, jotka ovat saavutettavissa ja käytettävissä kehon horisontissa. Objektia kohden suuntautuneen tunteen olennaisten ominaisuuksien tunnistaminen siirtää subjektin lähemmäs objektia tai loitontaa hänet siitä luoden välimatkaa. Tunteet tuottavat uudelleen orientoitumisen affektiivisia muotoja. Nämä orientaatiot muokkaavat tilan ääriiviivoja vaikuttamalla kehojen välisiin läheisyyksiin ja etäisyyksiin. Orientaatiot vaikuttavat siihen, kuinka me olemme olemassa tilassa, ja siihen, kuinka me ymmärrämme tämän tilan jaettuna elämismaailmana. Ahmed toteaa myös filosofi Martin Heideggerin havaintoon viitaten, että tutussa ympäristössä orientoituminen on helpompaa kuin vieraassa. Tuttuuden tunteen käsite kiepauttaa orientaation oman tien löytämisestä oman olemisen kotoisaksi tuntemisesta. Tutuus muodostuu niissä teoissa, joilla ihmiset kääntyvät niitä objekteja kohti, jotka ovat heidän ulottuvillaan.⁷⁴⁵ Joutuessaan yllättäen ottamaan vastaan laivan päällikkyyden Adam eli uudelleen orientoitumisen turbulenssissa. Se merkitsi hänelle myös toisen työroolin omaksumista ja aikaisemmasta saadun kokemuksen sedimentoitumista hänen omaan kokemusten virtaansa.

Adan kirjoittaa, että laivan päälliköillä on tapana laskea longitudi jonkun perämiehen kanssa, jos aamulla on kirkas ilma. Longitudin eli pituuspiirin avulla saadaan tietää laivan itä-länsi-suuntainen sijainti merellä. Puolen päivän aikaan, mitataan keskipäivän korkeus. Silloin aurinko ohittaa meridiaanin ja siitä lasketun latitudin eli leveyspiirin. Pituusasteita käytetään yhdessä leveysasteiden kanssa määriteltäessä laivan tarkkaa sijaintia. Merivuorokausi alkaa kello 12.00 päivällä ja päättyy samaan aikaan seuraavana päivänä. Päivittäin, kello 12, lasketaan näin etäisyys edellisen päivän sijaintiin, keskimääräinen vauhti ja keskipäivän sijainti. Laivan päiväkirjaan, *lokikirjaan*, merkitään sää, tuuli ja kulkusuunta, kompassikurssi ja eranto eli magneettisen pohjoisen poikkeamaa maantieteellisestä pohjoisesta. Lisäksi laivan päiväkirjaan merkitään eksymä, millä tarkoitetaan laivan ympärillä olevien magneetikenttien vaikutusta kompassisuuntaan sekä vielä oikein näyttävä kulkusuunta. Adamin mukaan suurissa hakurahtiliikenteessä olevissa laivoissa ei ole radiopelauslaitteita ennen toista maailmansotaa. Tämä käy ilmi, kun Adam kuvaa, kuinka he ovat matkalla Uuteenkaupunkiin syyskuun lopulla vuonna 1938. Pohjoisella Itämerellä he joutuvat sankan

⁷⁴³ Frykman & Gilje 2003, 9–10; Ahmed 2014, 7–10; Miettinen 2010, 153–158; viittaus esim. Husserl 2006, 73, 147.

⁷⁴⁴ Ahmed 2014, 209; Heidegger 2000, 177.

⁷⁴⁵ Ahmed 2006, 2–3.

sumun keskelle, pysäyttävät koneet ja antavat laiva ajelehtia, kunnes sumu hälvenee ja he pääsevät ajamaan Ahvenanmerelle.⁷⁴⁶

Kun försti vislaa: kansimiesten työnjako päivällä

Kun kello on seitsemän aamulla, kuuluu komentosillalta I perämiehen, ”förstin” vihellyspillin ääni. Kun försti ”vislasi”, toinen vahdissa olevista miehistä nousee komentosillalle, ja försti sanoo hänelle, mitä työtä hänen on ryhdyttävä tekemään. I tai myöhemmin yliperämiehen tehtäviin kuului laivan kansipuolen kunnossapidosta huolehtiminen ja hänen kansimiehistölle jakamansa tehtävät liittyivät niihin. Urpo toteaa, että useimmiten komentosillalle nousija on kuitenkin laivan kansimiesten työnjohtajana toimiva pursimies, jolle yliperämies antaa, kaikkia muita vahdissa olevia paitsi kirvesmiestä koskevan työmääräyksen.⁷⁴⁷

Urpo kirjoittaa kirvesmiehen tietävän jo työtehtävänsä tuossa vaiheessa kello kahdeksaan saakka. Joka aamu hänen velvollisuutensa on ”peilata” eli mitata laivassa oleva vesi. Laivan pohjalle saattaa kerääntyä vettä vuodon vuoksi, ja siksi veden määrä on saatava selville joka aamu. Veden peilausta varten on tavallisimmin kuuden jalkan mittainen rautatikka, jonka peilaaja pudottaa vesipesäkkeeseen jokaisessa peilauspaikassa. Vettä on siihen saakka, mihin tikku kastuu ja se merkittää aina laivan päiväkirjaan. Näin peilataan myös ne vesitankit ja -säiliöt, joilla laiva tasapainotetaan. Silloin, kun laiva lähtee merelle tyhjänä, ilman lastia, nämä tankit täytetään vedellä ja ne toimivat painolastina. Myös juomavesi, ”makeavesi” peilataan. Siten saadaan selville laivan ruokaveden määrä. Vasta peilauksen jälkeen kirvesmies saa lähteä hoitamaan muita erikseen määrättyjä tehtäviään. Kun rautalaivoissakin on paljon puusta valmistettuja osia, kuluu kirvesmiehen aika usein niiden korjailemisessa ja uusien valmistamisessa. Jos hänelle ei anneta mitään muuta tehtävää, hän veistää puukiiloja, joilla ruumanluukkujen pressut puristetaan kiinni. Höyrylaivoissa pitää olla paljon kiiloja, sillä niitä hukataan paljon ja uusia pitää valmistaa jatkuvasti. Uusimmissa laivoissa ruumaluukut voidaan sulkea koneellisesti ja tiiviisti. Pursimies ja kirvesmies tekevät vain niin sanottua ”päivätyötä” kello 7–17 laivan ollessa merellä.⁷⁴⁸

Pursimiehelläkin on useita päivittäin toistuvia tehtäviä, oltiinpa merellä tai maisa. Hän jakaa miehille työvälineet, kuten maalit ja pesuaineet, ja pitää monissa laivoissa huolta myös siitä, että varsinkin nuoret tekevät työnsä kunnollisesti. Hiiltä polttavat höyrylaivat nokeentuivat helposti ja siksi niitä pitää myös pestä usein. Kun koko laiva pestään, puhutaan ”yli spuulauksesta” ja tavallista pesua sanotaan ”spuulaukseksi”. Pursimiehen lisäksi siihen osallistuu joku merivahdissa oleva tai ”päivämiehenä” työskentelevä mies. Apukoneet pumppaavat veden ylös ja pursimies ruiskuttaa sen

⁷⁴⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 49.

⁷⁴⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 56.

⁷⁴⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 57.

letkulla kannelle ja toisen miehen harjatessa kantta kansiharjalla. Valkoisien seinien peseminen tapahtuu erikseen. Siihen käytetään vahvoja pesuaineita, muiden muassa soodaa ja erikoisia harjoja. Kun isoissa laivoissa kansirakennelmat ovat melkein kokonaan valkoisia, saattaa pesu viedä parilta kolmelta mieheltä koko päivän ja kauemminkin.⁷⁴⁹ Muita kansimiesten tehtäviä ovat esimerkiksi pelastusveneiden korjaukset, pressujen ompelu ja paikkaaminen, maalaaminen ja ruosteen hakkaaminen.⁷⁵⁰

Kansivahdissa illalla ja yöllä

Urpo kirjoittaa, että laivan kansimiehistössä on kaikkiaan seitsemän tai kahdeksan miestä. Tavallisesti kaksi vanhinta matruusia voi työskennellä myös päivämiehinä. Merivahtiin tarvitaan vähintään kuusi miestä, joista kolme on samaan aikaan vahtivuorossa⁷⁵¹. Päivällä toinen vahdissa oleva on ruorissa ja toinen on ”*poopassissa*” eli varalla tai ”*pakstörnissä*”⁷⁵², ja pesee miehistön ruoka-astiat. Kun miehistöllekin tulee myöhemmin messipoika, tehtävä siirtyvät hänelle samoin kuin ”*torppaaminenkin*” eli miehistön asuntojen ja messiin siivoaminen. Kun messipoikaa ei ole, seuraavan vahdin ”poopassi” vei astiat keittiöön ja näin oli kaikkien päivätö suoritettu.⁷⁵³

Urpo ei käytä kansimiehistöstä kirjoittaessaan ammattinimikkeitä ja jättää tässä mainitsematta, että torppauksen ja muun siivouksen tekee ensireissulla ja hierarkiassa alinna oleva jungmanni. Työnjaon kuvauksen epäloogisuutta lisää se, että jatkossa Urpo kirjoittaa vain kahdesta, vahdissa olevasta miehestä mainitsematta vahtivuoron ajankohtaa. Esimerkiksi seuraavassa kuvattu kello 20–24 vahti on jo yövahti, ja vaatii kolmen miehen osallistumista, kuten hän itsekkin on toisaalla maininnut. Mutta Urpo kirjoittaa, että varsinainen neljän tunnin vahti alkaa kello kahdeksan illalla, jolloin jälleen toinen vahtimiehistä on ruorissa ja toinen poopassissa.⁷⁵⁴ Poopassissa oleva istuskelee tavallisimmin laivan keskustaosissa siltä varalta, että perämies ”vislasi” jonkun huoltoon kuuluvan tehtävän takia. Kun on kylmä ilma, poopassimies on tavallisesti lämmittelemässä savupiipun juurella, mihin pataruuman aukoista tulee lämmitä ilmaa. Kun sää on hyvä eikä mikään kohta laivassa vaadi kohentamista, perämiehellä ei ole vislausaihetta. Poopassimies torkkuu siihen saakka, kun ruorimies ruorihtin katossa riippuvalla kellolla lyö ”lasin”, aikamerkiksi. Kun seuraava vahti vaihtuu puolen yön aikaan, toinen vahtivuorossa olevista miehistä joutuu ruoriin, mutta toisen tehtäviin kuuluu nyt ”*pyssan trimmaus*” eli keittiön uunin puhdistus, nuohous noesta ja *slakista*, hiilijätteestä. Sen jälkeen hän virittää siihen tulen. Kun seuraava

⁷⁴⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 38: seinien peseminen ennen satamaan saapumista.

⁷⁵⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 59.

⁷⁵¹ Myös TYKL/kys/19, vastaaja 10, 13, 15; TYKL/kys/19, vastaaja 32, 3.

⁷⁵² Pakstörni ruotsiksi ”backstörn”; poopassi ruotsiksi pöpass.

⁷⁵³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 58, 59.

⁷⁵⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 59.

mies tulee poopassiin, hän keittää kahvin. Sitten hän juo kahvia, ja mennessään komentosillalle ohjaamaan, hän vie kahvia myös II perämiehelle. Ennen kuin vahtivuoro vaihtuu neljältä, vuoron lähtevät miehet tulevat kahville. Tämän jälkeen tuli palaa keittiön uunissa jatkuvasti. Näin kokki saa äkkiä ensimmäiset vedet kiehumaan, kun hän tulee työhön huomattavasti ennen puolta kahdeksaa. Tässä kohtaa Urpo ei ota huomioon, että taloushenkilökunta noudattaa samaa työaikaa kuin päivämiehet, ja että keittiössä työskentelee useita henkilöitä, kuten myöhemmin käy ilmi. Hän jatkaa, että usein vesipannut jo kiehuvat kokin tullessaan keittiöön. Nyt poopassissa olevan tehtävät rajoittuvat oikeastaan siihen, että hän vie miehistön messiin ne ruokatarpeet ja kahvin, jotka kuuluvat puoli kahdeksan ruokaan. Ruokailtuaan miehet menevät kello kahdeksalta vahtiin ja päivämiehet omiin töihinsä.⁷⁵⁵ Myös Adam kirjoittaa päivämiesten työajan alkavan aamulla kello kuusi⁷⁵⁶. Urpo toteaa, että joskus aikaisemmin ”poopassissa” olevan piti tehdä varsinaisia päivätöitä jo kello kuudelta, mutta viime aikoina vasta seitsemältä.⁷⁵⁷ Urpo kirjoittaa, että merivahtilaiset saavat yöllä olla jokseenkin rauhassa muilta tehtäviltä paitsi äsken mainituilta. Mutta toisinaan tulee ongelmia, kuten ruoriketju tai jokin muu ruorikoneiston osa rikkoontuu ja se on korjattava heti. Välillä pitää herättää päivämiehiäkin avuksi. Jos kansilasti on vaarassa liikkuu, voidaan herättää koko miehistö ja tehdä kovasti työtä koko yö. Toisinaan mastoissa, kulkuvaloissa tai muuten ilmenee korjaamista. Silloin höyrylaivamiehetkin saivat kiipeillä purjelaivamiesten tapaan mastoissa.⁷⁵⁸

Taloushenkilökunta päivävahdissa

Vuosina 1910–1915 muiden muassa suomalaisissa höyrylaivoissa työskennellyt Erik kirjoittaa ruokailuajosta. Aamulla neljän lasin aikaan eli kello kuusi on aamukahvi, aamiainen oli kahdeksan lasin aikaan, kun vahdit vaihtuivat, eli työhön menevälle vahdille kello 7.30 ja työstä tulevalle vahdille kello 8. Kello 11.30 on taas vahtiin lähtevien päivällinen ja kello 12.00 vahdista palavien päivällinen, kello 14 saadaan kahvia. Toisen vahdin illallinen alkaa 17.30, toisen taas kello 18. Erik kirjoittaa, että hän ei muista annosten suuruutta, mutta joka viikko miehistölle jaetaan erikseen sokeria, voita tai margariinia sekä myös lihaa ja kahvia. Niiden lisäksi saadaan purkillinen säilykemaithoa, minkä pitää riittää kolmeksi viikoksi. Ruokatarvikkeet jakaa laivan konsaapeli – perämiehenä työskentelevä kokenut merimies, joka ei ole suorittanut perämiestutkintoa – tai II perämies. Perämies jakaa myös juomavesiannokset joka aamu. Erik toteaa, että englantilaisissa laivoissa annokset ovat suurempia kuin suomalaisissa

⁷⁵⁵ Perämiesten vahdit: TYKL/kys/20, vastaaja 55, 48–49; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 59–60.

⁷⁵⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 32.

⁷⁵⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 60.

⁷⁵⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 60–61.

ja jaettavaa enemmän. He saivat esimerkiksi marmeladia, hilloa ja pikkelssiä, mutta lain mukaan niissä ei saanut jakaa margariinia, vaan ainoastaan voita.⁷⁵⁹

Vuonna 1909 merityössä aloittanut Iivari toteaa, että laivojen ruokajärjestys on tavallisesti 3 aterialla päivässä, kahdesti kahvia ja illalla saa vielä vettä tai teetä. Alkuaikoina ruuanlaatu oli keuhkoa, mutta parani ajan myötä.⁷⁶⁰ Myös Göran viittaa ruuan laadun paranemiseen. Hän kirjoittaa, että sinä aikana, kun hän purjehtii ”keulan puolella”, toisin sanoen konemiehistöissä, ruuan laatuun tai kokoonpanoon ei tule mitään muutoksia. Silloin perunoita on joka aterialla, kastikkeet, silli ja silakka vaihtelevat päivittäin. Torstaisin on hernesoppaa ja pannukakkua, ja lauantaina saadaan pullo kaljaa. Maito on tuntematon käsite, mutta teetä saadaan aamiaisella ja illallisella. Kaikki muutokset tapahtuvat vuoden 1918 jälkeen, kun hän on jo keskilaivassa eli konepäällystyössä, ja niitä on hänen mukaansa paljon. Hänen mukaansa suurin muutos määrittää emännän suhdetta varustamoon. Emäntä ei enää ole urakoitsija, vaan kuukausipalkkainen työntekijä, samanlainen kuin muutkin laivassa työskentelevät.⁷⁶¹

Suomen Kokki ja Stuerttikoulussa 1920-luvun suu- ja lopulla laivakokiksi opiskellut ja vuoteen 1948 saakka laivoissa työskennellyt Alekski kirjoittaa omasta työmaastaan, laivan keittiöstä, ettei sitä juuri voi pitää loistavana. Tilaa riittää, mutta kalusto ja työvälineet ovat kehnot. Hellan levytkin ovat monena kappaleena niin, että asettelemista riittää, jotta saa kattilat pysymään hellalla ja estetyksi niiden putoamisen tulipesään.⁷⁶² Astiat ovat peltisiä ja ruosteisia. Tämän lisäksi vanhoissa laivoissa keittiö on usein laivan polttoaine varaston luokun vieressä. Kun niitä täytetään ja työssä käytetään nostokurkia tai muita nostolaitteita, keittiön savupiippu on poistettava ja aukko peitettävä. Silloin keittiö täyttyy myrkyllisistä kaasuisista. Näistä hankaluuksista huolimatta kokin on saatava päällystön ja miehistön ruuat valmiiksi määräaikoina. Aleksin mainitsemia määräaikoja ovat satamissa työpäivän aloittava aamukahvi kello 6.30, aamiainen kello 8.30, päivällinen kello 12.00, iltapäiväkahvi kello 14,30 ja työpäivän päättävä illallinen kello 17,30. Tuolloin, 1920-luvun lopulla ja 1930-luvulla, merimiesten henkilökohtaiseen käyttöön jaetaan vielä 450 grammaa voita tai margariinia, 450 grammaa sokeria ja 450 grammaa säilykemaitoa. Näitä annosteltuja elintarvikkeita sanotaan ”ransuuniksi” ja niiden on tarkoitus riittää viikoksi. Alekski toteaa, että eivät annokset ole suuria, kun ne suhteutetaan merimiesten vuorotyön raskauden. Alekski kirjoittaa, että tuollaisia heikosti varustettuja laivoja on 1930-luvulla paljon. Mutta, ”kun ei loistolaihoista mitään tiedetty, ei osattu parempaa kaivatakaan. Korkeintaan kirottiin yhtiötä ja vaihdettiin laivaa”.⁷⁶³

⁷⁵⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 106, 5, lisäyssidut I–II.

⁷⁶⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 77, 4.

⁷⁶¹ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 37–38; ks. myös Mäenpää 2008, 52.

⁷⁶² Vrt. Ala-Pöllänen 2017, 142: *Myös kokilla on haasteensa potojen ja kattiloiden pitämisessä hellalla [laivan keinuessa].*

⁷⁶³ TYKL/kys/19, vastaaja 22, 9–10, 12.

Myös 1950-luvun alussa S/S Pansion kokkina työskennellyt Henrik kirjoittaa vastauksessaan tilan riittävän, mutta varustetason olevan usein heikon.⁷⁶⁴ Pohjanmeren satamiin liikennöineessä S/S Hulda Thordénissa vuodesta 1928 kokkina työskennellyt Veikko kirjoittaa puolestaan ruuan olleen hyvää siitä huolimatta, että laivassa ei ollut ”nykyaikaisia jäädyttämöitä eikä hyviä varastoja”. Hän kirjoittaa muistavansa, kuinka tuore liha ripustetaan sellaisessa lihapussissa riippumaan mastoon, jotta se säilyy paremmin. Sieltä he käyvät leikkaamassa tarvittavat lihat aina päivittäin. Laivassa käytetään myös hyvin säilyvää, tynnyreihin suolattua lihaa sekä säilykkeitä, jos niitä saadaan.⁷⁶⁵ 1920-luvun lopulla ruotsalaisissa ja norjalaisissa laivoissa työskennellyt Niilo kirjoittaa, että laivojen ruokajärjestelmä on aikaisempina vuosina yksitoikkoinen, mutta olosuhteisiin katsoen, ruoka on hänen mielestään ”kohtalaisen hyvää”. Siihen aikaan ei ole käytettävissä minkäänlaisia jäähdytyslaitteita, kuten nykyisin. Esimerkiksi perunatkaan eivät säily pitkällä matkoilla trooppisissa ”ilmanoloissa”. Perunoita korvataan esimerkiksi riisillä tai makaroneilla. Suolalihaa käytetään paljon ja jonkin verran myös säilykkeitä, kuten esimerkiksi norjalaisia kalapullia, joita useimmiten tarjoillaan currykastikkeen kera. Se on oikein hyvää ja terveellistä tropiikissa.⁷⁶⁶

Stuerttina työskennellyt Kallekin viittaa muutokseen kirjoittaessaan, että paljon on muuttunut neljäkymmenen vuoden aikana parempaan päin. Kaikilla on omat tapansa järjestää muonitukseen liittyvät asiat. Esimerkiksi ruotsalaisessa, yli 9000 dw-tonnin ”Zoroaster”-nimisessä tankkilaivassa ruoka on suurenmoista, reilu kippari sekä jo pari vuotta ensimmäisenä kokkina on työskennellyt suomalainen mies.⁷⁶⁷

Kallen mukaan suomalaisten laivojen ruokataloudessa käytetään kalaa hyvin vähän. Hän kirjoittaa, että täytyy ihmetellä sitä, miten miehet suhtautuvat kalaruokiin. Viikon aikana saatetaan tarjota vain kaksi kertaa kalaa – esimerkiksi kalakeittoa, keitettyä kalaa, kalalaatikkoa tai paistettua kalaa. Silloinkin joku joukosta murisee, että ”aina vaan on kalaa”, ja kysyy ”eiks mitään muuta osata laittaa”. Kalle kuitenkin on sitä mieltä, että kalaruoka, varsinkin keitetty kala, on vatsalle parempaa kuin muu. Hän toteaa useimpien suomalaisten karttavat kalaruokia kuin ruttoa. Hänen mukaansa karttajat ovat pääasiassa ”maaseudulta tulleita torpparinpoikia, jotka eivät erota särkeä silakasta. Näitä miehiä on ikävä ruokkia”. Mutta, jos he sattuisivat joutumaan norjalaisiin laivoihin, heidän pitäisi ainakin kerran päivässä syödä kalaruokaa, sillä

⁷⁶⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 47, 2–4.

⁷⁶⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 73, 3; S/S Hulda Thordén rakennettiin Englannissa ja valmistui 1900. Sen kuollut paino oli 3925 dw-tonnia.

⁷⁶⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 102, 6.

⁷⁶⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 4, 15–16; Eklund 1977, 224: to heave, to swell, to billow, ”gå i vågor/hävning”; 3781 BR-tonnin M/T Zoroaster, oli Ruotsin kauppalaivastossa vuosina 1924–1932. Laiva valmistui vuonna 1924 ja sen rakensi Götaverken A/B, Göteborg. Vuosina 1932–1941 laivan omisti venäläinen yhtiö Sovtanker ja sen nimenä oli Apsheron. Laiva tuhoutui ajettuaan miinaan 11.12.1941.

norjalainen syö sitä, mikä on taloudellisesti edullisinta ja kotimaista.⁷⁶⁸ Myös 1920-luvun taitteessa norjalaisen laivan jungmannina työskennellyt Eljaskin kirjoittaa, että laivassa on kohtalainen ruoka. Aamulla saadaan kahvia, leipää ja margariinia, aamiaisella velliä ja leikkeleitä, päivällisellä on keittoa ja jälkiruokaa ja illallisella, useimmiten turskakalaa. Skanssin kamiinan päällä paistetaan iltaisin köyhiä ritareita ajankuluksi. Ruokailuvälineet pitää itse hankkia, samoin kuin viltti ja patjakin.⁷⁶⁹

Kirjoittaessaan Kalle ottaa vielä esimerkin työskentelystään Suomen Kalastus Oy omistamassa S/S Britassa vuonna 1939. Laiva on Islannin vesillä ja henkilökunta syö kalaa, silliä ja turskaa paistettuna, keitettynä ja savustettuna. Kalle kirjoittaa, että kapteeni ja päällystö on mitä parhaita ”merimiesverta” samoin kuin Salmin pitäjämästä lähtöisin olevat kalastajatkin. *”Ei koskaan minkäänlaista pärinää ruuasta, vaikka koko ruokakunta on 167 miestä, jotka tuntevat elämän lait.”*⁷⁷⁰

Kalle kuvaa vastauksessaan myös suomalaisten merimiesten suhtautumista siipikarjasta valmistettuun ruokaan. M/S Nesteessä ollessaan hän ostaa 20 kananpoikaa, mikä 36 miehelle jaettuna on suunnilleen puoli kananpoikaa henkilöä kohti. Kokit valmistavat aterian, jonka raaka-aineina ovat kana, keitetty riisi ja currylla maustettu kastike. Mutta se ei kelpaa miehistöille. Kalle kirjoittaa tuotuneena, että yli puolet miehistä toivoo saavansa hampuusin makkaraa ja pyytävät vielä perunoita. Suurin osa haluaa aivan yksinkertaista ruokaa. Ruuan pitäisi olla kuitenkin vaihtelevaa. Jos kokit valmistavat kaalikääryleitä, härkäjäniksiä, hyvän pihvin tai lihapullia, niin enemmistö miehistä syö niitä ilman perunoita, samoin kuin perunasosetta, *”puréeta”*, ja porsaankyljyksiä. Kalle kirjoittaa, että siinä ei kuitenkaan saisi olla silavaa, *”speckiä”*: *”mutta porsasta ei ole syntynyt ilman rasvaa”*. Kalle käyttää silavansyönnin oikeuttamiseen työehtosopimuksessa mainittua terveysvaatimusta. Hän kirjoittaa, että laivapalveluun hakeutuvan pitää olla terve ja voida syödä kaikkea ihmisravinnoksi kelpavaa ruokaa. Laivoihin työhön tulevat eivät ole kuitenkaan näin ideaaleja ihmisiä, sillä *”tavallisesti pahimmat naukujat tulevat köyhimmästä torpasta, ja ovat aluksi viikon tai pari hiljaa, mutta sitten se alkaa. Samanlaisia ovat ammattipummit”*. Lisäksi Kallea sapettaa nykymeno: *”Meikäläiset huutaa leikkeleitä, eiks saa leikkeleitä, täytyisi leikkelevati olla kojassakin, kun illalla maata panee, ja erittäinkin satamassa.”* Hän toteaa kipakasti, ettei leikkeleiden jatkuvaa tarjoilua ole mainittu työehtosopimuksessa.⁷⁷¹

Vuoden 1949 keväällä, vanhan puurunkoisen laivan jungmannina merityöhön lähtenyt Olli kirjoittaa joutuneensa sattumalta työhön talouspuolelle. Laivan päällikkömäärää hänet tuuraamaan stuerttia ja siitä Olli toteaa oman uransa alkaneen ja jatkuvan edelleen. Kirjoittaessaan aterioiden raaka-aineista ja aterijärjestyksestä Olli toteaa, että *”me täällä pohjoisella pallonpuoliskolla tarvitsemme melko tuhtia ravintoa. Vaikka laiva välillä*

⁷⁶⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 4, 16–17.

⁷⁶⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 21.

⁷⁷⁰ TYKL/kys/29, vastaaja 4, 21–22.

⁷⁷¹ TYKL/kys/19, vastaaja 4, 17, 18–19.

kulkeekin tropiikissa, niin sianlihakastike on ruokaa, josta ei halua luopua.” Lisäksi hän toteaa, että viikon aikana, yleensä päivä- ja iltaruokana merimiehen ruokalistassa on siipikarjaa, sikaa, kalaa, nautaa, sisäelimiä, lammasta ja vasikkaa. Aamiaisella taas on velliiä ja leikkeleitä, lihavanukkaita, munia ja joskus kotoista suolasilakkaa. Lisäksi on etu- ja jälkiruokaa, keittoa, vihanneksia ja hedelmiä. Työn lomassa piristävinä juomina tarjotaan kahvia ja teetä. Merellä miehet nauttivat ruoka- ja janojuomina kaljaa, simaa ja mehua sekä satamissa myös maitoa ja piimää. Olli toteaa myös, että muutamissa laivoissa on jo maitopulverin sekoittamiseen koneita ja ruokavalio on monipuolistunut.⁷⁷²

Olli mainitsee, että sosiaaliministeriön suositus, 4,18 yhden aterian kustannuksista on keskimäärin kohtuus eikä sen alle saisi mennä. Silloin on jossakin vajavaisuuksia. Hän on kuullut niistä ja hän on itsekin sellaiseen tilanteeseen joutunut aloittaessaan työnsä Bore VII:n stuerttina. Muonavarvoja emännän kanssa inventoidessaan he havaitsivat, että varaston arvo on vain 150.000 markkaa, vaikka papereiden mukaan sen olisi pitänyt olla 300.000 markkaa. Sähköttäjät ja III perämies olivat laatineet muonaselostuksen. Olli kuvaa tilannetta ikäväksi, ja siitä seuraa harmia koko sen kahdeksan kuukauden ajan, minkä hän työskentelee laivassa. Vastaavia tapauksia on muuallakin: esimerkiksi nuori intoileva päällikkö uhkaa pyytää kokilta *vastakirjaa*⁷⁷³, jos tämä laittaa pekonia silakkalaatikkoon. Se tapahtuu siitä huolimatta, että stuertti esimiehenä on nämä tarvikkeet antanut muonavarastosta. Olli toteaa, että samassa laivassa katselmoidaan neljän kuukauden aikana 200 henkilöä. Tuo henkilökunnan vaihtuvuus kertoo erityisesti siitä, että laivassa on huono henki. Olli toteaa, että silloin on ylin valta annettu väärin käsiin ajattelemattomasti, ja aiheetonta kitkaa aiheutuu edelleen.⁷⁷⁴

Viime vuosisadan alkupuolella merityössä olevista tuntuu, ja he myös kokevat, että ruokaa on liian vähän. Kun taas niin sanotulla jälleenrakennuskaudella merityössä olleet kirjoittavat, että laivoissa ei enää tunneta suolalihaa, ja että elämä on alituista syömistä. Tässä tulee esiin myös sotien jälkeen merenkulussa tapahtunut muutos. Laivapäällikkönä työskentelevä Anton kirjoittaa päivittäisestä ateriajärjestyksestä. Heti aamulla kello 6.30 tarjotaan kahvia ja leikkeleitä, kello 8.30 aamiaista, kello 10 kahvia ja jo kello 12 päivällistä, kello 14.30 taas kahvia ja kello 17 illallinen ja vielä kello 19–20 kahvia tai iltateetä leikkeleineen. Lisäksi merivahdissa joka vahdinvaihdon yhteydessä otetaan kahvia ja leipää. Anton toteaa, että nykyisin sanotaan, ettei merellä muuta huvia olekaan kuin syöminen.⁷⁷⁵ Konemestarina työskentelevä Anders puolestaan toteaa, että ruoka on useimmissa tapauksissa hyvää. Uudemmissa laivoissa ruo-

⁷⁷² TYKL/kys/19, vastaaja 119, 13–14.

⁷⁷³ Merimieslaki 341/1955, §11; kun merimies on pestautunut toimeensa, päällikön on annettava hänelle merenkulkuhallituksen vahvistaman kaavan mukainen vastakirja, johon merkittään miehen nimi, syntymäaika, kotipaikkakunta sekä toimen nimi, työ sopimuksen kesto matkan tai ajan mukaan, sovittu palkka, ylityökorvaukset ja muut työh ehdot.

⁷⁷⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 119, 14.

⁷⁷⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 21, 32–33.

katarvikkeita säilytetään jääkaapeissa ja -huoneissa, käytettävissä on myös vesijohtovettä eli ”juoksevaa” kylmää ja kuumaa vettä.⁷⁷⁶

Kalle, Eljas ja Veikko eivät mainitse aterioiden ajankohtaa merityössä, mutta 1950-luvulla Kaukoidän liikenteessä III konemestarina työskennellyt Veli kirjoittaa, että ruokailuajat ovat laivassa vahtivuorojen vaihtumisen yhteydessä. Kun vahtivuorot vaihtuvat aamulla kello kahdeksan, vahtiin menevät syövät kevyen aamuaterian puoli kahdeksalta. Siihen kuuluu kahvia, puuroa, räiskäleitä ja hedelmiä. Vahdista palaavat saavat aamukahvinsa kahdeksalta. Seuraavan vahdinvaihdon yhteydessä, kello 11.30–12.30 on kunnollinen ateria, päivällinen. Joka keskiviikko, tarjotaan jokaisen merimiehen tropiikin ruokaa, riisiä ja currya. Illallinen on Velin mukaan puolivahdin maissa noin kello 18. Hänen pitää silloin käydä ”tuuraamassa” kolmivuorovahtia tekevää I konemestaria, mistä hän saa merkitä itselleen aina 0,5 tuntia ylityötä.⁷⁷⁷

Kun kansimiesten vahti kello 16–20 puolitetään, aterian aika on vahtiin lähteville kello 17.30–18.00 ja vahdista palaaville kello 18.00–18.30. Konemiesthistön ja -päälylystön vahtien vaihdot eivät aina osuneet ruokailun kannalta sopivasti, kuten eivät samaan aikaan työssä olleen kansipäälylystönkään vahtien vaihdot. Lisäksi konevahdista tulevan peseytyminen vie oman aikansa, kuten vuonna 1929 rasvarina merityössä aloittanut Jouko kirjoittaa. Kun hän toteaa, että työvuoron jälkeen keittiössä odottaa aamiainen, useasti mainio riisi ja curry. Jouko jatkaa kirjoittamalla sunnuntain ateriavaihtoehtoista. Silloin on komea ruokalista. Päivällä ja illalla on kerrassaan kolme ruokalajia. Hän toteaa, että laivan ruokakomento on hyvä ja päättelee, että miehistä pidetään huolta. Esimerkiksi Intiassa satamissa oltaessa, iltaisin heti töiden päättymisen jälkeen muodostuu jono stuerin hytin ulkopuolelle. Jokainen mies saa tulisen giniryyppyn ja kiniinitabletin malariaa vastaan. Lisäksi tropiikissa jaetaan lime juicea riittävästi. Konemiesthistölle annetaan lisäksi kauraryynejä. Niiden annetaan liueta juomavedessä ja vaikka tällaista vettä joisi paljonkin, niin voimat säilyivät. Pelkän veden juominen tekee nopeasti miehestä heikon. Hän muistelee myös työskentelyään I konemestarina John Nurminen Oy:n höyrylaivassa ”Lailassa” vuonna 1944⁷⁷⁸. Silloin säännöstellään ruokaan ja se on lisäksi heikkolaatuista, kun Suomessa sota on juuri päättymässä. Hän toteaa, että vaikka he saavat lisämuonaa jonkin verran Saksasta ja Ruotsin satamista, niin ruokaa ei silti ole riittävästi. Viikoittain jaetut sokeri- ja voiannokset ovat pieniä samoin kuin kovin lipeäpitoinen, ruskea, ”*Mannerheimin Palmoliveksi*” kutsuttu saippuapalakin, jonka pitää riittää kuukaudeksi.⁷⁷⁹

⁷⁷⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 24, 59.

⁷⁷⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 53, 8–9.

⁷⁷⁸ 3590 dw-tonnin S/S Laila, vuodesta 1948 Laila Nurminen (ex, Inari, Katie, Katya, Victoria,) rakennettiin Helsingörissä Tanskassa ja valmistui vuonna 1900. Omistaja vuosina 1941–1949 John Nurminen Oy, Helsinki. Laivan nimi vuodesta 1949 Elsa vuoteen 1959, jolloin laiva romutettiin Hampurissa.

⁷⁷⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 28–38.

Kalle työskentelee 1950-luvulla M/S Greta Thordénissa. Hän kirjoittaa, että laiva on matkalla Etu- ja Taka-Intian välisellä merellä, kun hän menee tapansa mukaan hakemaan seuraavana päivänä tarvittavaa lihaa ja leikkeleitä alas varastoon illalla kello 21 jälkeen. Varastosta pääsee paksu oven kautta puolikylmään tilaan ja sieltä taas paksu oven kautta kylmäpuolelle, minne hänen pitää mennä. Hän kirjoittaa, että kylmäpuolen oven salpa on viallinen. Oven toisella puolella salpa on puolipyöreä ja lattea. Siitä lähteen pyöreä rauta noin 20 senttimetriä paksun oven lävitse. Salpaa painamalla pitää oven aueta kylmäpuolelta. Kylmävarastoon mennessään Kalle laittaa lihakirveen oven väliin estääkseen oven sulkeutumisen. Siitä huolimatta, että ilma on tyyni ja aallokko vähäinen, ovi liikkuu sen verran, että kirveenvarsi lipeää sen välistä ja ovi menee lukkoon. Mutta oven läpi kulkeva rauta on hieman käyrä ja siinä ollut priikka on hävinnyt. Kun rauta lyö tyhjää eikä avaa salpaa, Kalle jää loukkuun. Hän toteaa olevansa aluksi rauhallinen yrittäessään saada säppilaitetta avautumaan, mutta läpikulkeva rauta lyö aina sivuun. Hänen mahdollisuutensa liikkua ovat vähäiset, sillä tilaa on vain puolen neliön verran, ja kaiken lisäksi hänen vaatetuksensa on kevyt, vain khakihousut ja ihopaita. Kylmähuoneen lämpötila, -12 astetta, jäykistää lopulta nopeasti *”lihavankin miehen”*. Minusta tuntuu, että Kalle alkaa hätäntyä, kun hän kirjoittaa *”koettaneensa ja koettaneensa sysien ja sysien”*, jotta ovi lopulta aukeaisi. Hän ei näe muuta ulospääsyä tilanteestaan kuin jatkuvan sysimisen⁷⁸⁰. Hänellä ei ole mitään työkaluja, joilla voisi avata niin paksun oven, ettei huutokaan kuulu sen läpi. Vihdoin, noin kolmen varttitunnin kuluttua, samaa liikettä tekemällä rauta osuu kohdalleen ja ovi aukeaa kuin *”taivaan portti eikä minua tarvinnut ulos pyytää”*.⁷⁸¹

Kalle kirjoittaa palanneensa kylmiöön vasta parin tunnin kuluttua ja laittaneensa oveen silloin *”sellaiset kiilat, että pysyvät paikallaan”*. Seuraavana päivänä hän puhuu asiasta kapteenille, joka vain ihmettelee, että *”voiko sitä niin vaan jäädä lihavarastoon, että miten se ovi niin sulkeutuu?”* Sen jälkeen oven läpi kulkevaan rautaan laitetaan uusi priikka, mutta kylmävarastoon ei tule Kallen toivomaa hälytyskelloa. Sen puuttuminen laivojen kylmävarastoista on tavallista. Hän on nähnyt sellaisen vain yhden laivan kylmävarastossa. Kalle toteaa, että luottamusmiehetkään eivät sellaisista asioista perusta, jos stueritti heille niistä puhuu. He kehottavat puhumaan chiefille. Kalle toteaa kyllä puhuneensa, mutta ei enää puhu. Hän on aina huomauttanut kellon puuttumisesta myös Unionin asiamiehille, mutta joka kerta tilanne on jäänyt korjaamatta, vaikka hätäkello vaaditaan työtaturmavakuutuksessa. Lopuksi Kalle siteeraa tuntemaansa vanhaa stuerttia, joka oli sanonut, että laivoissa *”olis paljon lihakirveellä tehtävää”*. Sitten hän esittää retorisen kysymyksen: *”mikäs opettaja on laivoissa stueritti – ei hän saa siitä ylituntia eikä kiitosta”*. Kalle kirjoit-

⁷⁸⁰ Sysiminen tässä merkityksessä sysätä tai tyrkätä jotakin johonkin; ks. Nykysuomen sanakirja 1992, osa 5. Helsinki: WSOY.

⁷⁸¹ TYKL/kys/19, vastaaja 4, 45–48.

taa suomalaisten merimiesten olevan itsekkäitä, jopa siinä määrin, että ovat tässä lajissa parhaimpia.⁷⁸²

Taloushenkilökuntaan kuuluivat myös messipalvelijat, messikallet ja salonkivillet. Mauri kirjoittaa kokemuksestaan S/S Ariadnessa, johon hänet pestattiin päällystön messikalleksi toukokuussa 1942. Laiva liikennöi Suomesta Saksaan ja takaisin kuljettaessaan Suomessa olevia saksalaisia sotilaita lomalle kotimaahansa. Mauri kirjoittaa, että laivassa on suomalainen miehistö ja saksalainen sotilasmuona. Ruuan valmistaa kuitenkin suomalainen laivakokki. Mauri toteaa, että ”kyllä ne tuntuivat aivan suurenmoisilta herkuilta maissa olevaan elintarvikekorteilla saatavaan muonaan verrattaessa”. Pestauspäivää seuraavana aamuna ”påpass-jungmanni” herättää hänet puoli kuudelta ja sanoo, että Maurin täytyy siitä lähtien viedä ensimmäiselle perämiehelle aamukahvi komentosillalle kello kuudelta. Kun Mauri kiipeää ensimmäistä kertaa komentosillan portaita ylös, hän näkee sieltä joka puolelle avautuvan rannattoman meren⁷⁸³. Kun försti on juonut aamukahvinsa, Mauri vie tarjottimen alas, pesee illalla käytetyt astiat ja aloittaa aamiaispöydän kattamisen. Aamiainen on kello 7.30. Hän kirjoittaa, että ”kolmoset” – päällystön hierarkian alimmalla portaalla olevat kolmas perämies ja kolmas konemestari – syövät aina nopeasti ja hiljaisesti. Kun försti tulee alas komentosillalta ”kahdeksan jälkeen”, Mauri saa ensimmäiseksi aina mennä hakemaan förstin unohtaman savukeimukkeen hänen hytistään tai komentosillalta. Jonkin ajan kuluttua Mauri ”ylennetään salonkivilleksi eli kapteenin passariksi”, mutta palkka pysyy samana. Mauri saa 770 mk kuukaudessa ja kun siihen lisätään 150 prosentin sodanvaaralisä ja ylityökorvauksia, se nousee noin 2200 markkaan. Hänen tehtävänä on viedä kaksi sangollista kylmää vettä avonaiselle komentosillan siivelle, missä kapteeni, ”*tu nuorekas vanhus*”, peseytyy joka aamu. Sen jälkeen hän menee ajamaan partansa Maurin tuomalla kuumalla vedellä. Vasta sitten Mauri saa viedä hänelle aamiaisen. Sen syötyään kapteeni lähtee aamukierrokselleen. Nyt Mauri ja Ida – Mauri ei kerro Idan asemaa laivassa – voivat siivota hänen hyttinsä. Mauri kiillottaa messingit, kantaa roskat ja vedet, Ida puolestaan petaa sängyn ja pyyhkii pölyt. Mauri kiillottaa kapteenin kengät ja harjaa hänen vaatteensa joka päivä. Hän yrittää tehdä työnsä huolellisesti ja on ”*vallan haljeta ylpeydestä*”, kun kapteeni sattuu sanomaan, että ”*Kalle laitta minu kenkä aina niin kiiltäväksi!*”⁷⁸⁴

S/S Ariadne ajaa useimmiten suojeituissa saattueissa. Matkojen aikana on muutamia sukellusvenehälytyksiä ja ilmapommituksia. Meressä kelluu hyllynkappaleita ja öljylauttoja. Kerran he ovat lähestymässä Utön majakkaa, kun hälytyskellot alkavat soida ja laiva ajaa ”*zig-zagia*”. Merenpohjassa maannut neuvostoliittolainen sukellusvene on lähtenyt liikkeelle, ampunut kaksi torpedoa ja sukeltanut saattueen alle. Saat-

⁷⁸² TYKL/kys/19, vastaaja 4, 30, 48–49.

⁷⁸³ Heimerdingerin mukaan aava meri kuuluu merimiehen *vapauden* käsitteeseen, ks. Heimerdinger 2005, esim. sivuilla 303 ja 322.

⁷⁸⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 4–6.

toaluksista heitetään syvyyspommeja. Oikealta, saksalaisen joukkojenkuljetusaluksen suunnalta kuuluu kaksi torpedon jyrähdystä, ja laivassa olevat alkavat hyppiä mereen. Saksalainen pelastusalus poimii miehiä merestä. Mauri kirjoittaa, että he jatkavat matkaansa täydessä hälytysvalmiudessa, pelastusliivit päällä ja pelastusveneiden miehistöt valmiina, ”stand by”. Tunnin kuluttua he tulevat Utön saaren suojaan. Hyökkäyksessä kuolee satoja ihmisiä, joten en yhtään ihmettele, että Mauri päättää hankkia uuden pestin Itämeren ulkopuolelle menevään alukseen.⁷⁸⁵

Sunnuntaina ja jouluna

Aleksi kirjoittaa, että sunnuntaisin ja juhlapäivinä merellä oltaessa tehtiin vain välttämättömät työt. Joulua ja juhannusta olivat suurimmat juhlat.⁷⁸⁶ Esimerkiksi joulua varten vartaan joulukuuset mukaan jo hyvissä ajoin ja ne asetetaan paikoilleen aattoiltana. Yksi kuusi tulee kapteenin salonkiin, toinen messiin ja kaksi sijoitetaan matruusien ja lämmittäjien skansseihin. Stuertti ja kokki valmistavat aattoillan ateriksi parasta, mitä laivasta löytyy. Esimerkiksi Adam kirjoittaessaan ensimmäisestä joulustaan S/S Wasaborgin skanssissa, luettelee tarjoiluun kuuluvat ruokalajit. Miehistölle tarjotaan jouluateriaa kinkkua, puuroa, kalaa, kuivatuista sekahedelmistä valmistettua ”makeaa soppaa”, omenoita, appelsiineja, pähkinöitä ja manteleita. Skanssissa joku ”pojista” soittaa mandoliinia. Adam kirjoittaa itse maanneensa ja lukeneensa joululehteä aterian jälkeen. Tuolloin, vuonna 1927, laiva on Philadelphian satamassa ja he saavat toisena joulupäivänä kutsun kahville norjalaiseen merimieskirkkoon. Myös Adam mainitsee, että jouluna tarjottu ruoka on hyvää ja sen kanssa tarjotaan myös viiniä ja jotakin väkevää alkoholia.⁷⁸⁷ Kymmenen vuotta myöhemmin Adam on jo S/S Saint Stephenin päällikkönä ja laiva matkalla Intian valtamerellä, kun joulua vietetään. Hän kutsuu laivan salonkiin perämiehet, sähköttäjän ja konemestarit, ja toteaa stuertin kateen kauniin joulupöydän. Adam kirjoittaa juhlanan illallisen, ”supén”, maistuneen hyvältä: voileipäpöydässä tarjottiin olutta ja geneveriä, kinkun kanssa viiniä ja kahvin kanssa konjakkia. Miehistölle tarjottiin jouluateriaa geneveriä ja rommia. Seuraavan vuoden lopulla hänestä tulee S/S Olovsborgin I perämies. Laiva on menossa puutaralastissa Suomesta Etelä-Afrikkaan. Jouluna sen sijainti on Atlantilla, viisi astetta

⁷⁸⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 7.

⁷⁸⁶ Weibust 1976, 156; Talous- ja valtiotieteilijä Heide Gerstenberger on kyseenalaistanut Weibustin käsityksen joulun merkityksellisyydestä, mutta ei ole kritiikissään ottanut huomioon, sitä että Weibustin tutkimus koskee suuria, kansainvälisessä hakurahtiliikenteessä purjehtineita laivoja eikä Itämeren liikenteessä olevia purjelaivoja, joiden liikenteen meren jäätyminen katkaisi. Gerstenberger ei ota huomioon myöskään oman tutkimuksensa ja Weibustin tutkimuksen toisistaan poikkeavia aikatasoja: Gerstenbergerillä 1800-luvun alkupuolen ja Weibustilla 1900-luvun taitteen sekä 1900-luvun alkupuolen merenkulku. Ks. Gerstenberger 1996, 176.

⁷⁸⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 33–34, 38–39.

pohjoista leveyttä. Laivan salongissa on hieno joulupöytä ja joulupaistina kokonainen sianpää. Joulujuhlaa vietetään salongissa aina kello puoli kahteen saakka yöllä. Adam toteaa, että oli mukava ja hyvin onnistunut ilta.⁷⁸⁸

Aleksi toteaa, että merellä kaikki eivät luonnollisestikaan voi olla samaan aikaan jouluateriaalla, sillä merivahdissa olevien pitää hoitaa työvuoronsa omalla vuorollaan. Mutta se ei häiritse juhlatunnelmaa. Tuohon aikaan – 1930-luvulla – jouluna katetaan päällystön ateria kapteenin salonkiin ja miehistön ateria päällystön messiin. Kun joulukynttilät on sytytetty, ateria aloitettu ja maisteltu kapteenin varta vasten lahjoittamaa geneveria tai akvaviittiä, kapteeni tulee usein itse toivottamaan miehistölle hyvää joulua ja tuo samalla vielä konjakkipullon kahvin kanssa maisteltavaksi. Sitten Aleksi ikään kuin tokaisee:

”No, pullo tai pari on tietysti kovin vähän, kun ottaa huomioon parikymmenpäisen miehistön, joka mielellään ottaa ryyppyjä muulloinkin kuin jouluna. Nuukuudesta ei tässä silti ole kysymys, vaan siitä, että kapteeni on joulunakin vastuussa laivasta ja miehistöstä, ja että myrskyn tai muun vaaran tullen piti joka miehen olla sellaisessa kunnossa, että pystyy tehtävänsä täyttämään.”⁷⁸⁹

Satamissa joulun vietto on vapaampaa kuin merellä ja alkoholiakin nautitaan runsaammin. Silloin, jouluviinon väsyttämänä saattaa matruusi nukahtaa pöydän alle ja lämmittäjä pannutrallille. Ja hereillä olevat saattavat haikein mielin muistella kotiaan ja sen joulua.⁷⁹⁰ Aleksin kanssa samaan aikaan Suomen Kokki ja stuerttikoulua käynyt Veikko kirjoittaa, että joulua juhliitaan laivoissa monin tavoin. Joulukuuset hankitaan usein jo, kun Suomesta lähdetään. Ruokakin on monipuolista, samoin juomat. Jouluna lauletaan joululauluja ja käydään satamissa oltaessa myös merimieskirkoissa. Siellä saadaan Suomesta lähetetyt joulupaketit. Veikko toteaa tuntevansa juhlan tuntua, vaikka itse on kaukana kotimaasta.⁷⁹¹

Tulon ja lähdön välissä – työ satamissa

Urpo kirjoittaa, että sitten tulee päivänä, jolloin laiva lähestyy määräsatamaansa. Kansimiesten merivahti lopetetaan hyvissä ajoin, jo ennen kuin sinne saavutaan, ja perämies määrää kaikki herätettäväksi, ”*purrattavaksi*”. Jos laiva sattuu tulemaan satamaan yöllä, kaikki herätetään, mutta ei vielä käsketä kannelle tuntiin tai pariin. Silloin miehet ovat valmiina stampai-vahdissa, mistä maksetaan ylityöpalkkaa. He saavat

⁷⁸⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 46, 53–54, 59.

⁷⁸⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 22, 14–15.

⁷⁹⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 22, 15.

⁷⁹¹ TYKL/kys/19, vastaaja 73, 4.

täyden ylityöpalkan vasta silloin, kun heidät käsketään kannelle yöllä. Laivassa tehdään nyt *sisääntulolaaraus* ja satamassa kaikki siirtyvät päivätöihin.⁷⁹²

Laiva laitetaan purkamis- tai lastaamisvalmiuteen tilanteen mukaan. Jos siinä on kansilasti, sen kiinnityssiteet avataan. Ensin vedetään ylös lastauspuomit, ja kirvesmies tai pursimies asettuu vinssiin, kun niihin pyydetään höyry konehuoneesta, ja toiset miehet hoitavat muun. Jos kansilastia ei ole, avataan lastiluukut. Kun laiva saapuu satamaan, kansimiehet kiinnittävät sen laituriiin, ja lastin purkaminen alkaa heti. Urpo toteaa, että satamien varustetaso on kirjava. Höyrylaivojen aikaan niissä ei ole *raanoja*, nostureita, joten tavaran nostaminen lastiruumasta ja laskeminen sinne tapahtuu laivan omilla vinsseillä. Urpo vertaa laivojen aikaisempaa varustetasoa kirjoittamishetken tasoon ja toteaa, että uusimissa laivoissa ei enää tarvitse nostaa ”*lastauspummeja*”, koska niissä on omat pienet raanat ja monissa laivoissa vinssitkin käyvät jo sähköllä.⁷⁹³ Samaan asiaan viittaa myös yhteiskuntatieteilijä Heide Gerstenberger kirjoittaessaan laivojen satamakäynneistä. Hänen mukaansa satamakäynnit saattoivat muodostua enemmän tai vähemmän epämiellyttäväiksi, kun satamien varustetaso ja työn organisoiminen laahasivat varsinaisen merenkulun modernisaation perässä.⁷⁹⁴

Satamissa rahtiaivojen lastit puretaan, uudet lastit lastataan ja otetaan bunkkeria eli polttoainetta, käyttövetä sekä provianttia, muonaa. Sitä ennen laiva voidaan myös telakoida rungon tarkastusta varten, kuten esimerkiksi S/S Wasaborgille tehtiin Hampurissa vuonna 1927 Adamin ollessa siinä matruusina. Vuoden 1938 alussa Adam on jo S/S Saint Stephenin päällikkönä. Hän kirjoittaa, että laivan soijapapulasti on juuri purettu Glasgow’ssa. Silloin laivan määrääjäksi vuokrannut aikarahtaaaja ilmoittaa, että seuraava matka suuntautuisi maapallon ympäri. Adam varustaa laivan 6–7 kuukauden matkaa varten tilaamalla muonaa liverpoolilaiselta laivakauppiaalta, Mac Symonsilta, johon varustamo luottaa. Matkalla Tyynen meren puolelle mennään Panaman kanavan kautta ja kotiin Eurooppaan palataan Suezin kanavan kautta.⁷⁹⁵

Vuonna 1939 S/S Olovsborgin I perämiehenä työskentelevä Adam tuo vastauksessaan esiin Heide Gerstenbergerin mainitseman satamien kirjavan varustetason kirjoittaessaan ensin kivihililastin purkamisesta Bombayn sataman edustalla, *redillä*. Siellä lasti puretaan ihmisvoimin. Adam toteaa, että työvoima on halpaa idässä. Satakunta työntekijää, ”kulia” tulee täyttämään kuokilla pieniä juurikoreja lastiruumaan. He tyhjentävät täydet korit putkiin, jotka nostetaan ylös vinsseillä ja tyhjennetään proomuihin. Proomut ajautuvat sitten purjein ja veden virtauksen avulla Bombayhin. Päivän aikana laivasta puretaan 1790 tonnia kivihililtä ja ihmisiä on työssä yllin kyllin. Kun lastiruumat ovat tyhjiä, samat ”kulit” puhdistivat ne hiilipölystä harjaamalla pienillä luudilla ja pyyhkivät kaikki tasaiset pinnat kosteilla rievuilla. Kun kaikki on puh-

⁷⁹² TYKL/kys/19, vastaaja 19, 61–62; Urpo viittaa viimeiseen työehtosopimukseen.

⁷⁹³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 61.

⁷⁹⁴ Gerstenberger 2008, 18, 24.

⁷⁹⁵ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 33, 54.

distettu, laiva siirretään *rediltä* laituriin ja siihen lastataan maapähkinöitä. Lasti viedään Englantiin, Liverpooliin. Tämän jälkeen haetaan malmilasti Angolasta Puolaan, Gdańskiin. Gdańskin sataman varusteet ovat täydellinen vastakohta Bombayn ihmis työvoimalle, sillä siellä lastin purkamiseen käytetään moderneja, tarkoitukseen sopivia nostureita. Jää arvoitukseksi, olivat Adamin mainitsemat nostolaitteen samanlaisia, ”irtolastia mekaanisesti kahmivia kauhoja”, joista kansatieteilijä Tytti Steel kirjoittaa Kotkan ja Helsingin satamia koskevassa tutkimuksessaan.⁷⁹⁶

Purjelaivojen miehistöt purkivat tai ainakin osallistuivat lastien purkamiseen ja lastaamiseen. Se oli erittäin raskasta ja vaarallista ennen kuin höyrykäyttöiset vinssit tulivat käyttöön. Monia massalasteja oli myös vaikeaa käsitellä ja työ saattoi kestää sen vuoksi useita kuukausia.⁷⁹⁷ Toisissa satamissa miehistön osallistuminen lastin purkamiseen oli sallittua ja toisissa ei, sillä myös ammattiyhdistykset säätelivät ahtaustyötä. Esimerkiksi Australiassa, Melbournessa purjelaivan miehistö ei saanut osallistua lastin purkamiseen, koska paikallinen ammattiliitto ei sallinut sitä.⁷⁹⁸ Näyttää siltä, että satamatyöntekijät hoitivat ahtaustyön myös Espanjassa, kuten käy ilmi Göranin ensimmäisen, vuonna 1911 tapahtuneen, Välimeren matkan kuvauksesta. Kun laiva tulee Barcelonan ja ankkuroidaan redille, saman tien laivaan tulee kaikenlaisia kaupustelijoita, ”trokareita” myymään tai vaihtamaan vanhoihin vaatteisiin hedelmiä ja muuta ”kamaa”. Melkein heti sattuu myös niin kummallisesti, että satamassa alkaa lakko, mikä kestää kuukauden. Kun Göran toteaa, että nyt on aikaa käydä katsomassa kaupunkia, tulkitseen asian niin, että lakon aikana ei pureta lastia. Lakon loputtua laivassa oleva puutavaralasti puretaan ja laivaan lastataan appelsiinejä, jotka viedään Englantiin. Kevään aikana laiva kuljettaa vielä toisenkin appelsiinilastin Välimeren satamista Englantiin.⁷⁹⁹ Urpokin kirjoittaa, että aikaisemmin laivojen miehistöt saattoivat osallistua lastaus- ja purkaustyöhön, mutta nykyään – 1950- ja 1960-luvuilla – laivamiheet ovat satamissa korkeintaan vinsseissä, sillä satamatyömiehet ovat jo niissäkin. Laivamiesten tehtävänä on aukaista vain luukut lastiruumiin ja muuten valmistaa kannella kaikki lastaus- tai purkauskuntoon. Laivojen miehistöön kuuluvat huoltavat ja hoitavat laivaa satamissa korjailemalla sekä laivaa että erilaisia välineitä ja hakkaamalla pois kiusallista ruostetta ja maalaamalla kuluneita paikkoja.⁸⁰⁰ Satamassa työtä tehdään kahdeksan tuntia päivässä kello 6 ja 18 välillä. Ateriointiin käytetty aika on vapaa-aikaa.⁸⁰¹

⁷⁹⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 59–61; laiva on lastia purettaessa ankkuroituna sataman edustalla, *redillä*; ks. Steel 2013, 58.

⁷⁹⁷ Weibust 1976, 67–71.

⁷⁹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 154, 5, 9.

⁷⁹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 22–23; ks. myös TYKL/kys/19, vastaaja 10, 11.

⁸⁰⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 29; myös Weibust 1976, 70.

⁸⁰¹ Laki merimiehen työajasta 116/1924, §8.

Göranin kuvaama tilanne alkaa tuntua poikkeukselliselta, kun sekä Eljas että Jaakko kirjoittavat kiireestä satamatyössä. Molemmat toteavat, laivalla on aina kiire ja toimettomana satamissa makaaminen lisää varustamon kuluja, kuten Eljas ilmaisee: ”*aika maksaa rahaa*”. Jaakko kirjoittaa, että laivat koetetaan aina saada pyhäksi ja varsinkin juhlapyhiksi ulos merelle, ja Eljas jatkaa, että siksi joulua vietetään harvoin satamissa.⁸⁰² Ainoastaan kotimaan satamiin joulun edellä tulossa olevien laivojen kulkua nopeutetaan, jotta niiden henkilökunta pääsee joulun viettoon kotimaansa kamaralle ja perheen pariin niin aikaisin kuin mahdollista. Mutta merellä arki on niin huomattavassa osassa, että joulun tunnelmaa ei juuri tule, Jaakko kirjoittaa.⁸⁰³

Kiireiseltä näyttää myös Kustaan kuvaama appelsiinien lastaus ja kuljetus Espanjasta. Vuonna 1924 hän saa I perämiehen paikan Vaasa-Nordsjö O/Y omistamassa S/S Laponniassa. Vaikka tuon yhtiön toiminta siirtyy kokonaisuudessaan Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön haltuun jo seuraavana vuonna, omistajan vaihdos ei vaikuta laivojen henkilökuntaan. Yhtiön laivat kulkevat säännöllisiä linjoja Englannin ja Manner-Euroopan satamien välillä. Kun tuohon aikaan puutavaran laivaus on vähäistä talvella, laivat tekevät yhden tai kaksi matkaa Välimerelle. Mennessään ne vievät hiili- tai lannoitelastin ja tullessaan tuovat tavallisesti appelsiinilastin Englantiin tai Manner-Euroopan satamiin. Kilpailu on kovaa ja varsinkin malmilastit tuottavat heikosti, kun liian monta alusta kilpailee samoista rahdeista. Kustaa kirjoittaa, että esimerkiksi Valencian redillä odottelee vuoroaan noin 30 appelsiinilaivaa, joista viisi on suomalaista, Suomen Höyrylaiva Oy:n alusta. Tavallisesti ne lastaavat omalla vuorollaan ensin Valenciassa ja sen jälkeen tulevat Candia, Denia, Castellón ja Burriana. Laivat lastataan aina päivällä ja ne siirtyvät yön aikana seuraavaan satamaan. Näin lyhentämällä kuljetukseen kuluva aikaa koetetaan ehkäistä appelsiinien pilaantumista. Monissa laivoissa on huono tuuletus, ja ne kulkevat kaiken lisäksi hitaasti. Kirjoittaessaan vastaustaan 1960-luvulla Kustaa toteaa samojen satamien yhä olevan Espanjan tärkeimpiä appelsiinien lastaussatamia.⁸⁰⁴ Satamatyö on nopeasyklistä, kuten Kustaa toteaa, ja se vaatii kestävyyttä myös työtä valvovalta perämieheltä. Rahtitavaran, muonan, veden ja polttoaineen lastaamisen valvonta kuuluu I perämiehen tehtäviin, kuten Bruno kirjoittaa S/S Savonian lastaamisesta Norjassa, Trångsundissa 1920-luvun lopulla. Hän toteaa, että laivan lastaaminen Trångsundissa on hermoja repivän kiireistä. Lastaus jatkuu keskeytymättä, yleensä kolme vuorokautta laivan saapumisesta satamaan siihen saakka, että koko lasti on saatu laivaan. Perämies joutuu olemaan liikkeellä koko ajan ja on laivan lähtiessä täysin loppuun ajettu. Mitään ylityökorvauksia ei makseta kenellekään tuohon aikaan. Kun hän on 1930-luvun alussa S/S Hulda Thordénin I perämiehenä laivaan lastataan puutavaralasti Trångsund-

⁸⁰² TYKL/kys/19, vastaaja 32, 19; TYKL/kys/19, vastaaja 62, 7.

⁸⁰³ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 19–20.

⁸⁰⁴ TYKL/kys(19, vastaaja 92, 17–18.

dissa. Tuo lasti viedään Lontooseen ja puretaan siellä. Seuraavaksi laivaan lastataan kivihiihilasti Koillis-Englannissa, Tyneissa [Port of Tyne] ja se viedään Kanarian saarille, Las Palmasiin. Sieltä jatketaan painolastissa Portugalin Guineaan, missä lastataan suuria tukkeja parissa satamassa ja ne viedään Bremeniin tai Hampuriin. Bruno kirjoittaa, että tukkien lastauksen aikana I perämies on ahtaustyön johtajana ja hänen tehtävänä on huolehtia siitä, että Freetownissa laivaan otetut mustaihoiset miehet tekevät työtä hänen valvonnassaan. Heitä on kaikkiaan 42. Työ on vaikeaa ja vie paljon aikaa, ennen kuin hän tottuu siihen, että laivan kanneltakin voi osoittaa sopivan tukin ruumassa olevaan paikkaan. Laivoihin lastataan myös korkeita kansilasteja. Niiden ahtaaminen on monesti hyvin vaivalloista, varsinkin silloin, kun mainingit osuvat lastauspaikalle, ja laiva rullaa hiljaa paikoillaan. Mainingit ovat tavanomaista aallokkoa pitempiä ja pehmeämmin pyöristyneitä aaltoja. Ne syntyvät kauempana merellä puhaltavan voimakkaan tulen vaikutuksesta.

Kun Portugalin Guineassa lastattua tukkilastia puretaan Saksassa, paljastuu, että suurimmat tukit painavat 13–14 tonnia. Laivan nostolaitteet on testattu ja mitoitettu viiden tonnin enimmäistaakkaan. Noin raskaiden tukkien lastaaminen vahinkoa aiheuttamatta ei ole lainkaan helppoa. Bruno toteaa selvinneensä hyvin Freetownista mukaan otettujen mustaihoisten miesten kanssa. Lisäksi hän toteaa, että heidän esimiehensä on erittäin hyvä mies – ”tosin hiukan lapsellinen, mutta kuten sanottu, muutoin hyvä”. Bruno kirjoittaa, että Hulda Thordénissa työskennellessään, hän hakee kaikkiaan kolme kertaa tukkilasteja Länsi-Afrikasta. Ensimmäiseen hakumatkaan verrattuina seuraavat sujuvat vielä paremmin, sillä esimies on aina sama, kuten työntekijätkin, ja siitä on suuri hyöty lastaus-työssä.⁸⁰⁵ Perämiehenä työskenteleminen vaihtuu yllättäen kapteenina työskentelemiseksi, kun Bruno kirjoittaa yksikön ensimmäisessä persoonassa hakevansa kolme kertaa tukkilasteja Länsi-Afrikasta. Laivan päällikkönä oleminen yhdistyy päätösvaltaan ja toimintaan. Tässä päällikkö ja laiva muodostavat yksikön, kuten Heimerdinger on todennut myös miehistöstä ja laivasta.⁸⁰⁶ Näin tulee näkyviin se, kuinka Bruno liikkuu kirjoittaessaan menneestä nykyaikaan ja takaisin oman ajallisuutensa puitteissa.

Adam kuvaa vastauksessaan kuinka teknologia muuttaa lastaustyötä. Hän kirjoittaa vuonna 1955 hankitun, polttoaineenaan öljyä käyttävän S/S Olofsborgin laistauslaitteista. Ne vaikuttavat huomattavasti tehokkaammilta kuin Brunon kuvaamat lastauslaitteet. Laivassa on 12 vinssiä, kaksi *käymäkelaa*, 12 *lastipuomia*, joiden nos-

⁸⁰⁵ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 11: ”Han var förstås en smula barnslig, men som sagt, annars bra.”

⁸⁰⁶ Ks. Heimerdinger 2005, 330: ”Sowohl die Mannschaft in sich als auch die Mannschaft und das Schiff erscheinen als Einheit“. Miehistö sinänsä, kuten myös miehistö ja laiva ilmenevät yksikkönä.

tokyky on 5–10 tonnia, yksi *raskaslastipuomi*, jolla voidaan nostaa 50 tonnin taakka. Laivan runko on jaettu kuuteen lastiruumaan ja ne suljetaan kuudella teräsluukulla.⁸⁰⁷

Vapaa-aika satamissa

”Viinit ja naiset ne rakkahia oli”

Miehistölle satamakäynnit merkitsevät toisenlaista työn ja vapaa-ajan vuorottelua merivahtiin verrattuna. Kun työaika päättyy illansuussa ja ateria on syöty, loppuaika illasta seuraavaan aamuun on suurimmalle osalle vapaata aikaa, toisilla sitä on myös päivällä. Timo Heimerdinger kirjoittaa maihin menemisen tuovan näkyviin käytännön ymmärryksen merenkululle tyypillisestä kaksijakoisuudesta, mikä tiivistyy kulttuurin tasolla. Tämä kaksijakoisuus on epäsymmetristä. Merimiehen näkökulmasta maihin pääseminen on poikkeuksellista, sillä he voivat liikkua siellä vapaasti. Maissa asuville merimiesten maihin pääseminen merkitsee ainoaa tilannetta, minkä yhteydessä he voivat havaita merimiehen ja tarkkailla häntä. Maissa asuvien havaintojen ulottuvilla oleva merimies on tällä tavalla aina poikkeustilanteessa oleva merimies. Tästä näkökulmasta merimiehestä syntyvä kulttuurinen kuva vääristyy ja värityy satamakaupunkien viihdealueilla tapahtuvien toimintojen mukaan. Merimiehille satamaan meneminen merkitsee mahdollisuutta nauttia vihdoinkin siitä, mitä paitsi he joutuivat olemaan merillä. Toisaalta maihin meneminen liittyy työelämän käytäntöihin, kuten pestin loppumiseen ja uuden työmahdollisuuden odottamiseen. Tässä välissä todellinen vaara liittyi ansaittujen rahojen liian nopeaan kuluttamiseen. Vielä 1900-luvun alkupuolella merimiehille majoitusta tarjonneiden merimieskotien pitäjät houkuttelivat merimiehiä asumaan merimieskodeissaan ilmoittamalla hankkivansa heille seuraavan työpaikan, vaikka pyrkivät samalla siihen, että merimies kuluttaisi kaikki ansionsa samassa laitoksessa. Usein uusi työpaikka järjestyi vasta, kun rahat loppuivat. Heimerdinger nostaa esiin myös käyttäytymisen erot maissa ja merillä. Hän kirjoittaa, että merimiehet kokevat toisinaan sopeutumisvaikeuksia maihin mennessään. Tämä korostuu etenkin laivojen lyhentyneiden satamassa käyntien yhteydessä 1900-luvulla. Kun merimiehet työskentelevät laivassa, he ovat sananmukaisesti poissa maista ja fyysisesti kaukana sekä kotoa että erossa kodin ja maalla elämisen kulttuurisista konteksteista.⁸⁰⁸ Näin laivasta poistuminen merkitsee myös sen kulttuurisesta maailmasta poistumista, kuten Weibust kirjoittaa. Miehistön mennessä viettämään vapaa-aikaa maihin varsinkin purjelaivalle ominainen dynaaminen sosiaalinen yksikkö hajoaa ja siirtyy organisoimattomaan tilaan.⁸⁰⁹

⁸⁰⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 86.

⁸⁰⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 38, II: 17, 54; Heimerdinger 2006, 77–78.

⁸⁰⁹ Weibust 1976, 174, 232–233; viittaus: Berkman, P. L. 1946.

Tuosta näkökulmasta satamaa voisi tulkita eräänlaisena taukona tai välitilana, missä merityön arkinen aikarytmi ja muusta maailmasta erossa oleva laiva lakkaavat hetkellisesti olemasta. Tällainen katkos voi syntyä esimerkiksi lounastapaamisen yhteydessä, kuten Gunnel Olsson kirjoittaa.⁸¹⁰ Niitä ovat esimerkiksi tupakka- tai kahvitaurot, koulujen välitunnit, bussien odottaminen pysäkeillä ja erilaiset mitään sanomattomat hetket, tilapäiset tapaamiset ja aistitut kokemukset. Etnologit Billy Ehn ja Orvar Löfgren toteavat arjen olevan täynnä erilaisia siirtymiä ja välitiloja. Ne ovat toisin sanoen itsestään selviä asioita, joita ei tule ajatelleeksi, vaikka niillä saattaa olla arjessa merkittävä, jäsentävä tehtävä.⁸¹¹ Myös merimiesten juhlimista satamissa ja satamapakkakoissa on pidetty eräänlaisena itsestään selvyyttenä avaamatta sen enempää kapakkakäyntien merkityksiä tai sitä, miten ne jäsentävät merimiesten arkea.

Yhteiskuntatieteilijä Heide Gerstenberger toteaa merimiesten pitäneen aina seuraavaa satamaa laivan määränpäänä, vaikka matka koostuisi useista satamakäynneistä. Hänen mukaansa satamaan menemiseen liittyy seikkailujen, huvitusten tai jopa laivan ulkopuolisten sosiaalisten kontaktien odotusta, olipa sitä edeltävä merimatka kuinka lyhyt tai pitkä tahansa.⁸¹² Kustaa kirjoittaa satamaan tulon odottamisesta, että laivan lähestyessä sitä miehet sovittava ylleen pyhävaatteita, sillä saattaa käydä niin, ettei esimerkiksi paidan kaulus enää ylety, jos laivassa on hyvä ruoka ja viihtyisä olo. Pyhäpuku on saattanut myös muuttua liian väljäksi. Kun miehet valmistautuvat satamissa käymiseen, he saattavat toisinaan vaihtaa keskenään solmioita, kenkiä ja muita asusteita ja käyttävät vaihdossa usein välirahana tupakkaa. Mutta satamissa heidän harrastuksensa ovat jo toiset ja kolme ensimmäistä päivää ovat levottomia, sillä silloin tavallisesti suurin osa miehistöstä ”juhlii”. Merimieskapakat houkuttelevat miehiä kilvan lupaamalla heille luottoa tilipäivään asti. Moni nykyajan merimieskin sortuu ensimmäiseen kapakkaan ja tuhlaa koko palkkansa siellä. Ne saattavat olla myös vaarallisia, varsinkin, kun mies on yksin ja hänellä on rahaa, arvotavaroita tai hyvät vaatteet. Uusikaupunkilaiselta pojalta varastetaan rahat, kello ja vaatteet Meksikossa Tampicon satamassa. Hän menee laivansa, S/S Olovsborgin lähtöä edeltävänä iltana krouviin ja siellä joku lyö häntä päähän. Seuraavana aamuna hän herää krouvin lattialta vain housut jalassaan. Olovsborg lähtee, mutta poika saa paikan, kun S/S Wasaborg saapuu Tampicoon vuoden 1928 alussa.⁸¹³

Santeri kirjoittaa miehistössä työskentelystään kepeään sävyyn. Vuonna 1924 hän on puolimatruusina ensimmäisessä valtamerilaivassaan, joka on norjalainen. Laiva tulee Italiaan, Genovaan, Marseillen jälkeen Välimeren suurimpaan satamaan. Santerista elämä näyttää siellä vallan toisenlaiselta, kuin Euroopan pohjoispuolella. Ensimmä-

⁸¹⁰ Olsson 2003, 10: ”...under en intensiv lunchtimme ... i ett mellanrum, där tid och rum slutat existera, en stund då tankar svindlat och det omöjliga har känts möjligt.”

⁸¹¹ Ehn & Löfgren 2020, 126.

⁸¹² Gerstenberger 2008, 20.

⁸¹³ TYKL/kys/19, 92, 28; vrt. Weibust 1976, 147; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 34.

mäisenä iltana he eivät ehdi saada rahaa, niinpä he sillä kertaa näkevät ”italialaiselämää” poikkeuksellisesti ”kirkkain silmin”. Tavallisesti satamakäynnit alkavat ”unohduksen maljalla”, sillä kaikkien kärsimysten jälkeen, ”viinit ja naiset ne rakkahia oli”. Santeri kuvaama rituaalinomaisesti toteutettu illanvietto siirtää miesten ajatukset pois laivasta ja työstä. Santeri toteaa, että kumma kyllä, niitä matkan vaivoja ei kauan muistella. Näyttäisi siltä, että ”juhliminen” saa laivan ja siinä vietetyn ajan katoamaan, mutta myös menneet vaikeiksi tai raskaiksi koetut tapahtumat unohtuvat.⁸¹⁴ Vertailun vuoksi nostan tässä esiin sen, mitä Adam kirjoittaa S/S Wasaborgin saapumisesta Hampurin satamaan syksyllä 1927. Kun hän vähän aikaisemmin kuvaa laivan miehistöä eri tehtävien kautta mainitsematta miesten kansallisuuksia, oletan, että miehistö koostui lähinnä suomalaisista miehistä. Laivan saapuessa Hampuriin on torstai ja he saava kuitata rahansa vasta lauantai-iltana. Lauantaina he menevät Sankt Pauliin ja Adam kirjoittaa satamassa vietetystä ajasta vain: ”krouveja, tanssia, musiikkia ja laulua”. He palaavat laivaan vasta kello kolmen aikaan sunnuntaiamuna.⁸¹⁵ Adamin kokemus vaikuttaa miellyttävältä ja se näyttää vahvistavan miehistön yhteisöllisyyttä.

Vuonna 1927 Santeri pestautuu suomalaiseen S/S Gantaiseen. Laiva on matkalla Arkangelista Etelä-Afrikkaan ja hakeutuu konerikon vuoksi hätäsatamaan Espanjan La Coruñaan. Santeri kirjoittaa, että siellä ”pojat ratkes juomaan” halpaa puna- ja valkoviiniä päiväkausiksi. Hänestä itsestään viini tuntui kitkerältä tervavedeltä. Santeerin kriittisyys ilmenee, kun hän toteaa, että suomalaisella merimiehen palkalla ei silloin saanut kovin monta ryyppyä parempia aineita. Näyttää ikään kuin siltä, että rituaali ryyppyineen oli toteutettava, vaikka juoma ei miellyttänytkään. Santerin seuraava laiva on englantilainen. Se on kahden matkan välissä Englannissa Newcastlella. Santeri kirjoittaa, että ensimmäiset illat kuluvat kapakoissa ja tyttöjen kanssa, ja toteaa sen olevan tapa rasittavan merimatkan jälkeen. Hän pohtii sitä, että usein puhutaan merimiesten juovan runsaasti alkoholijuomia, mutta juovatko he sen enempää kuin maakravutkaan. Merimiehethän eivät ryyppää merellä ollessaan.⁸¹⁶ Timo Heimerdingerin haastattelema merimies pohtii samaa asiaa lähes samoin sanoin, mutta jonkin verran vauhdikkaammin. Hänen mukaansa merimies juo aluksi nopeasti, hänen puheensa muuttuu sammallukseksi jo kolmannen grogin jälkeen ja neljännen grogin jälkeen hän sitten sammuu jonnekin sopimattomaan paikkaan. Sitten poliisi hakee hänet poliisiasemalle nukkumaan päänsä selväksi. Tämä on se ihmisten päivittelemä, aina humalainen merimies. Heimerdinger liittyy runsaan alkoholin käytön ja naiset sataman kontekstiin, ja molemmat liittyvät populaarien merimieskuvien typologiassa villiksi ja eroottiseksi kuvattuun merimieheen.⁸¹⁷ Suomalaisia satamatyöntekijöitä tutkinut kansatieteilijä Tytti Steel toteaa, että ravintolat olivat lähes ainoita paikkoja,

⁸¹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 17; Ehn & Löfgren 2007, 191–194.

⁸¹⁵ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 33, 40.

⁸¹⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 33.

⁸¹⁷ Heimerdinger 2005, 317–318.

joissa merimiehet, satamatyöläiset ja kaupunkilaiset kohtasivat 1950-luvulla. Merimiehet hakivat ravintoloista ajanvietettä rentoutumista ja vastapainoa laivassa vietettyjen viikkojen työrupeamille. He olivat tottuneet ulkomailla toisenlaiseen ravintolakulttuuriin, kuin se oli tuon ajan Suomessa. Merimiehet olivat rennompia kuin muut asiakkaat, ja käyttivät rahaa enemmän kuin muut.⁸¹⁸

Hummailtuaan muutaman päivän Newcastlella, Santeri lähtee käväisemään Hullissa ja menee siellä Suomen merimieskirkkoon. Siellä hän kirjoittaa kirjeen kotiin pitkästä aikaa ja lähettää samalla rahaa vanhemmilleen. Hullissa hän tapaa paljon suomalaisia ja tarinaa riittää puolin ja toisin oluttuopin ääressä. Tässä yhteydessä englantilainen krouvi, publi näyttää muuttuvan sosiaalisesti tilaksi, missä Santeri tapaa suomalaisia ja viettää aikaa. Seuraavan työrupeaman jälkeen hän kirjoittaa hummailleensa perusteellisesti muutaman päivän Rotterdamissa tammikuussa 1930, ja sen jälkeen aloittaneensa säännöllisen elämän.⁸¹⁹ Santeri tuo vastauksessaan esiin ryyppäämisen rajoittumisen muutamaan päivään ja elämän tasoittumiseen sen jälkeen. Kapakassa käyminen alkaa muistuttaa jossakin määrin normatiivista, tavanomaista rituaalia, jonkinlaista siirtymää mereltä maalle. – Myös vuonna 1937 merille lähtenyt Jaakko toteaa, että aina on niitä, jotka ensin menevät kapakkaan, mutta rauhoittuvat pian. Vuonna 1942 merityössä aloittanut Maurikin toteaa, että kapakoissa käyminen on yleistä, mutta miehet käyvät myös tanssipaikoissa. Kustaan, Santerin, Jaakon ja Maurin vastauksista välittyy rajun juopottelun ja hummaamisen tilapäisyys ja sen rajoittuminen ensimmäisiin maihin tulon jälkeisiin vuorokausiin. Myös merimieskirjoissa käyminen ja yhteyden pitäminen omaisiin viittaa elämän tasaantumiseen ja hallintaan.⁸²⁰

Missionit ja muut kohteet

Rotterdamissa säännöllistä elämää viettävä Santeri menee merimieskirkkoon, lukee, kirjoittaa kotiin ja lähettää vanhemmilleni rahaa. Sitten hän käy tervehtimässä merimiespastoria, joka on aika nuori, noin 25-vuotias ja ymmärtää merimiesten elämäntyyleä hyvin. Santeri on työskennellyt tässä vaiheessa jo monissa laivoissa ja juuri irtisanoutunut englantilaisen laivan miehistöstä. Kun hän kirjoittaa pastorin ymmärtävän merimiesten elämäntyyleä, hän käyttää siinä ilmaisua ”*meikäläistä*”, mikä viittaa ammattiryhmään samaistumiseen ja todellisuuden näkemiseen tietynlaisena ja yhteisesti jaettuna. Santeri kirjoittaa, että hänestä ja pastorista tulee hyvät ystävät. Kun pastori pyytää Santeria kertomaan kaukomaiden satamien valo- ja varjopuolista, Santeri ujostelee niistä kertomista, mutta rohkaistuu, kun pastori sanoo ymmärtävänsä nämä asiat hyvin. Rotterdamissa Santeri asuu eräässä perheessä. Hän kirjoittaa asuneensa saman perheen luona aikaisemminkin ja perheen tuntevan hänet vielä hyvin. Perheen

⁸¹⁸ Steel 2013, 138.

⁸¹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 38, II: 17, 33, 53–55.

⁸²⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 14; myös TYKL/kys/19, vastaaja 115, 14.

tytär on oppinut englantia ja he tulevat hyvin toimeen. Pestien välillä erilaisien sosiaalisten suhteiden solmiminen on mahdollisia satamissa ja satamakaupungeissa.⁸²¹

Myös vuonna 1937 merille lähtenyt Jaakko kirjoittaa, että satamissa mennään ensimmäiseksi merimieskirkkoon, ”*Missioniin*”, missä sellainen sattuu olemaan. Siellä luetaan sanomalehtiä ja kuullaan kotimaan kuulumiset, vastaanotetaan kirjeitä ja ehkä pakettejakin. Seillä kirjoitetaan postikortteja kotiin, ja laivassa kirjoitetut kirjeet täydennetään ja lähetetään. Missionissa tavataan myös toisten suomalaisten laivojen ”poikia”, usein vanhoja tuttuja, mutta solmitaan nopeasti myös uusia tuttavuuksia.⁸²²

Joukokin kirjoittaa, että huvittelu satamissa tahtoo kyllä supistua kapakkakäynteihin vielä 1930-luvun lopulla. Kun hän muiden tavoin työskentelee tulipesien loisteessa tai höyrykoneen sylinterien vierellä viikkokaupalla, niin ilmastoidun baarin kylmä olut tahtoo hänestä maistua liiankin hyvältä. Kun konemestarit tulevat sisään baareihin iltaisin, he istuuduttuaan omaan pöytänsä tarjoavat yhdet oluet myös rasvarien ja lämmittäjien pöytään.⁸²³ Laivassa työskentelevien näkökulmasta baari näyttää tässä kohtaa muuttuvan jossakin määrin hierarkkiseksi tilaksi, missä laivan arvoasteikossa ylemmät ja alemmat ovat omina ryhminään. Anne Ala-Pöllänen kirjoittaa samantapaisesta tilanteesta kuvatessaan sekamiehitetyn aluksen messin pöytiin sijoittumista ja istumajärjestystä. Hän nostaa esiin eri kansallisuuksiin sitoutuvat käytännöt, kuten sen, että suomalaiset ja ruotsalaiset näyttävät pitävän yllä eri asemissa olevien välisiä rajoja. Mira Karjalainen puolestaan toteaa, että tuo raja joustaa hierarkiassa alaspäin, mutta ei ylöspäin.⁸²⁴ Tämä näkyy myös oluen tarjoamisen suuntautumisessa ylempiltä alemmille, mikä näyttäytyy Joukon vastauksessa myönteisenä kokemuksena. Sosiologi Helen Sampson kirjoittaa nykyajan merenkulusta todeten, että hierarkia on edelleen läsnä myös maalla tapahtuvassa vapaa-ajan vietossa, sillä arvoasteikossa ylempänä olevat eivät lakkaa käyttämästä valtaansa maissakaan. Näyttää siltä, että tässä suhteessa ei viimeisten 70-vuoden aikana ole tapahtunut muutoksia.⁸²⁵

Jouko kirjoittaa kulkeneensa aluksi muiden mukana, mutta alkaneensa myös vähitellen pohtia, mitä hän oikeastaan oppii vieraista maista, jos hän aina poikkeaa ensimmäisen rantakadun varrella kapakkaan. Hän saa seuraansa samoin ajattelevia tovereita ja he alkavat kävellä kaupungeissa nähtävyyksiä tutkien ja ajan salliessa tehdä pieniä retkiä lähiympäristöihinkin. Jouko toteaa, että niukat rahatkin alkavat riittää paremmin ja näköpiiri avartua yli likaisten satamakortteleiden.⁸²⁶

Monien merille lähteneiden tavoitteena ollut maailman näkeminen tai suureen maailmaan pääseminen alkaa näin saada todellista merkitystä. Jaakon mukaan miehet

⁸²¹ TYKL/kys/19, vastaaja 38, II: 70–71.

⁸²² TYKL/kys/19, vastaaja 32, 14.

⁸²³ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 23.

⁸²⁴ Ks. Ala-Pöllänen 2017, 104; Karjalainen 2008, 73; Sampson 2014, 106.

⁸²⁵ Sampson 2021, 94.

⁸²⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 23–24.

retkeilevät satamakaupungeissa ja joskus, jopa niiden ulkopuolella. Suurkaupungeissa on aina kiinnostavia nähtävyyksiä, esimerkiksi museoita ja eläintarhoja.⁸²⁷ – Miehistössä työskennellyt Adam käy Sydneyssä ja Melbournessa ollessaan eläintieteellisissä ja kasvitieteellisissä puutarhoissa, mutta myös ”iloisella kadulla”. Lontoossa hän käy British Museumissa sekä Towerin linnassa. Päälylystössä ollessaan hän tutustuu paikalliseen ruokakulttuuriin juoden sakea, syöden sukiyakia ja kuunnellen shamisen soittoa tokuyamalaisessa ravintolassa Japanissa. Kiinassa, Haiphongissa hän pistäytyy ”*opiumsalissa*”, polttaa vain piipullisen uteliaisuuttaan, mutta kirjoittaa ”*ruman opi-umeukon*” väittäneen, että hänen olisi pitänyt polttaa useita piipullisia kokeakseen jonkinlaisen päihtymyksen. Laivakauppiaan järjestämällä päivällisillä hän syö aitoa kiinalaista ruokaa, kuten bambukeittoa, kalanevistä keitettyä keittoa, pikkulintuja ja polttavan vahvan kastikkeen kanssa tarjottua kalaa sekä juo kiinalaista viiniä.⁸²⁸ Mauri puolestaan käy ensimmäisen kerran ”tyttötalossa” Gdyniassa ollessaan S/S Viennissä toisen maailmansodan aikana. Tuon ”tyttötalon” nimi on Libelle, mutta Gdyniassa on hänen mukaansa toinenkin ”tyttötalo”, jonka nimeä hän ei enää kirjoittaessaan muista, mutta toteaa viihtyneensä siinä paremmin kuin Libellessä.⁸²⁹

Jaakko jatkaa kirjoittamalla merimiesammatin hyvistä puolista, että tässä ammatissa on mahdollisuus tutustua moniin eri kansallisuuksiin ja eri maihin. Hänelle henkilökohtaisesti on tuottanut suurta iloa se, että hän on saanut tutustua eri kaupunkien ja maiden vanhaan kulttuuriin museoissa ja taidegallerioissa. Kun elämä on reipasta ja siinä on hiven romanttisuutta ja seikkailumieltä, merimiesammattista tulee hyvinkin siedettävä kaikkien vastoinkäymistenkin keskellä. Myös hyvä ja toverillinen yhteishenki tuo oman panoksensa ammatin viehättävyyteen. Hyvänä puolena Jaakko pitää myös sitä, että monet merimiehet työskentelevät eri kansallisuuksiin kuuluvien kanssa ja oppivat samalla kieliä. Merimiesammattilla on kuitenkin myös huonot puolensa, kuten poissaolo perheiden luota ja pienet satamat, joissa ei ole muuta kuin kyläkapakka. Jaakko toteaa, että silloin merimies ei voi muuta kuin sadatella huonoa onneaan.⁸³⁰

⁸²⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 14–15.

⁸²⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 36, 37, 53, 57: ”*Besökte en kväll s.k. ”opiumsal”.* Rökte bara en pipa, för nyfikens skull, för att få något rus, påstod den fula opiums-kärningen, måste man röka många pipor.”

⁸²⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 115, 11, 14.

⁸³⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 32, 15; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 36, 37.

Erottautumisia ja yhdistymisiä

Etäisyys, erilaisuus, erottava piirre

Johonkin ryhmään identifioituminen merkitsee usein aktiivista erottautumista toisesta ryhmästä, ja ymmärrystä siitä keitä ”me” olemme ja keitä ”he” ovat.⁸³¹ Pierre Bourdieun mukaan erottautuminen on itseasiassa erilaisuutta, etäisyyttä tai jokin erottava piirre. Erilaisuus on ihmisten välisiä suhteita koskeva ominaisuus, joka on olemassa vain suhteessa toisiin ominaisuuksiin. Eron ja välimatkan ajatus vaikuttaa myös *sosiaalisessa tilassa*, jota Bourdieu kuvaa näkymättömäksi todellisuudeksi. *Sosiaalinen tila* järjestää toimijoiden käytännöt ja esitykset. Se muodostuu näin toisistaan eroavista, mutta samanaikaisista suhteista. Ne ovat toisiinsa nähden ulkoisia ja toistensa suhteen määrittäviä asemia. Asemat taas määrittyvät erillisyytensä, läheisyytensä, etäisyytensä tai naapurisuuden ja järjestyssuhteiden, kuten yläpuolella, alapuolella tai välissä olemisen kautta.⁸³²

Kun Göran kirjoittaa organisaation huipulla olevista kapteeneista, että he ovat ”yleensä sellaisia yksineläjiä”, hän päättelee sen johtuvan ”siitä, että auktoriteetti säilyisi paremmin”.⁸³³ Kapteenien eristäytyminen ja etäisyys päällystön ja varsinkin miehistöön kääntää tässä *sosiaalisten asemien tilan* käyttäytymistaipumusten eli *habituksen* tilan välityksellä *kannanottojen* tilaksi, kuten Bourdieu toteaa. Hänen mukaansa habitus on synnyttävä ja yhtenäistävä periaate. Siinä tietyn aseman olennaiset ja suhteista muodostuvat ominaispiirteet kääntyvät yhtenäiseksi elämäntyyliksi. Yhtenäiseen elämäntyyliin kuuluvat myös käytännöt ja toimintatavan valinnat, kuten yksin eläminen Göranin vastauksessa. Ne erottuvat toisistaan samalla tavalla kuin asemat, joiden tuotteita ne ovat.⁸³⁴ Eero Sappinen toteaa elämäntyylin yhdistyvän kulttuuriin, ja sen alakulttuuriksi ymmärrettynä erottavan kulttuurin eri kerroksia toisistaan. Kerrostuman tai ryhmän näkökulmasta alakulttuuri voi symboloida ryhmän asemaa yhteiskunnassa. Näin tulkittuna elämäntyyli on luonteeltaan kollektiivinen ja sosiokulttuurinen ilmiö, mutta sitä on luonnehdittu myös kulutusta ilmentäväksi käsitteek-

⁸³¹ Taipale 2019, 231.

⁸³² Bourdieu 1998, 15, 20; vrt. Lefebvre 1991, 26, 77: ”sosiaalinen tila on sosiaalinen tuotos, yhteiskunnassa [tai yhteisössä] omanlaisensa todellisuus”: vrt. Ahmed 2006, 12.

⁸³³ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 19.

⁸³⁴ Bourdieu 1998, 14–15, 16, 18, 20; ks. myös Moran 2011, 65–66, 68, 70.

si. Sappisen mukaan siihen liittyy olennaisena kysymyksenä kuitenkin se, kuinka tietyt esineet ja aktiviteetit voidaan sitoa tiettyihin ryhmiin.⁸³⁵

Bourdieuun mukaan *habituks*et ovat selvärajaisia, eriytyneitä ja erottautuvia. Ne käyttävät tai niillä on käytössään erilaisia erotteluperiaatteita. Bourdieun mainitsemat *kannanotot* ovat puolestaan sosiaalisten toimijoiden tekemiä valintoja erilaisilla käytännön alueilla, kuten esimerkiksi ruokailussa, urheilussa tai politiikassa. Tästä näkökulmasta, esimerkiksi kapteenien erottautuminen ja erialisuus on yksilöiden olemista ja elämistä sosiaalisessa tilassa, mutta samalla myös laivan organisaation rakenteen sisäistämisen tulosta. Maurice Merleau-Pontyn mukaan toisten välttelyssä tai yksinäisyyden tarpeessa voi olla kysymys myös aidosta valinnasta ja olemisen tavasta.⁸³⁶

Bourdieuun mukaansa eri *asemia* määrittävää, *erottelevien välimatkojen järjestelmää* vastaa toimijoita luonnehtivien *ominaisuuksien* eli heidän toimintojaan ja käytössään olevien hyödykkeitään *erottelevien välimatkojen järjestelmä*. Esimerkiksi laivan päällikön asemaa ja jungmannin asemaa tai konemestarin asemaa ja lämmittäjän asemaa määrittävää välimatkojen järjestelmää vastaa heitä kutakin luonnehtivien ominaisuuksien järjestelmä. Ominaisuuksien järjestelmä viittaa puolestaan eri asemissa työskentelevien henkilöiden toimintoja ja heidän käytössään olevia hyödykkeitä erottelevaan välimatkojen järjestelmään. Bourdieun mukaan jokaista asemien luokkaa vastaa habitusten luokka, jonka on tuottanut vastaaviin olosuhteisiin liittyvä ehdollistaminen. Jokaista asemien luokkaa vastaa habitusten ja niiden synnyttämiskyvyn välityksellä myös hyödykkeiden ja ominaisuuksien järjestelmällinen kokonaisuus, jota tyylin samankaltaisuus yhdistää.⁸³⁷ Toisin sanoen, kun ylimmäisenä hierarkiassa olevan kapteenin asema on erilainen kuin alinna hierarkiassa olevan, vasta aloittelevan jungmannin asema, heidän tehtävänsä poikkeavat toisistaan ja heidän työskentelytapansa, työvälineensä sekä myös toimintansa tyylit ovat erilaisia ja yhtä kaukana toisistaan, kuten esimerkiksi sekstantti on kansiharjasta tai päällystön käyttämät virkapuvut miehistön työvaatteista.

Vastakkainasettelua ja luokkaeroja

Kansimiehistössä työskennellyt Urpo kirjoittaa, että laivoissa on monenlaisia merimiehiä ja päällystöön kuuluvia. Siitä syystä syntyy erimielisyyksiä ja usein ne kärjistyivät, mikä johtuu hänen mukaansa päällystöön ja miehistöön kuuluvien luonteista. Luonne tässä viittaa mahdollisesti ihmisen ”toiseksi luonnoksi” sanottuihin tiedostamattomiin rutiineihin ja tavanomaiseen toimintaan sekä myös asennoitumiseen.⁸³⁸ Päällystö ja miehistö eivät hänen mukaansa seurustele keskenään tai ainakin se on

⁸³⁵ Sappinen 2000, 26–27.

⁸³⁶ Merleau-Ponty 2012b, 463.

⁸³⁷ Bourdieu 1998, 18, 19.

⁸³⁸ Ahmed 2006, 129; Bourdieu 1998, 18; Ricoeur 1994, 121.

hyvin harvinaista. Molemmat pysyttelevät omilla alueillaan. Päällystö seurustelee keskenään keskilavassa ja miehistö siellä missä kulloinkin asuu, joko keulassa tai perässä. Urpon kuvauksesta tulee väkisinkin vaikutelma eripuraisuudesta, jota leimaa kommunikaation puuttuminen. Niiden avulla hän rakentaa päällystön ja miehistön eroja ja molempien linnoittautumista omiin poteroihinsa. Mutta sitten Urpo toteaa painokkaasti, että laivassa on aina ollut kaksi ”yhteiskuntaa”, joista toinen on edustanut laivan omistajaa, varustamo, ja ollut työnantajan asemassa ja toinen taas on edustanut työntekijöitä. Hänen mukaansa niillä ei ole ollut mitään yhteistä, sillä tavallisesti aina työnantajan tarkoitukset ovat olleet erilaiset kuin työntekijäin pyrkimykset. Urpo huomauttaa, että tämä raja on viimevuosina – 1950- ja 1960-luvuilla – loiventunut siitä syystä, että Merimies-Unionin miehistön hyväksi ajamat asiat ovat usein olleet eduksi myös päällystölle.⁸³⁹ Tästä näkökulmasta päällystön ja miehistön erottautuminen on yhteiskuntaluokkiin jakautumista.

Urpo näyttää kuitenkin unohtavan sen, että laivoissa työskentelevät eivät ole ylimeltään työläisiä tai porvareita, vaan tiedostavia ihmisiä, tietoisuuksia, jotka arvioivat itseään vapaasti myös porvarillisina tai proletaarisina tietoisuuksina. Siksi heidän asemansa ja sijaintinsa laivan päällystössä tai miehistössä eivät todellisuudessa riitä lisäämään luokkatietoisuutta. Kirjoittaessaan Urpo laittaa laivassa työskentelevät sellaisten suhteiden verkostoon, missä kaikki tapahtuu ennalta määrättyjen lakien mukaan ikään kuin ne olisi jo kirjoitettu sisään varustamon ja laivan toimintaan. Urpon ajattelutapa syrjäyttää kuitenkin erottautumisen kokemuksellisena ilmiönä, mitä Maurice Merleau-Ponty korostaa tarkastellessaan luokkatietoisuutta. Vastauksessaan Urpo raportoi ulkopuolisena, kolmannen persoonan näkökulmasta ja objektivoi sekä päällystön että miehistön. Näin kohdetta ajatellessaan hän päättelee luokkatietoisuuden esimerkiksi miehistön asemasta ja sijainnista laivan sosiaalisessa tilassa. Näin sosiaaliseen tilaan muodostuu kaksi ääripäätä, proletaarinen tila ja porvarillinen tila. Ideologisesti ajatellessaan Urpo palauttaa esimerkiksi proletaarisen tilan olettamaansa proletaariseen tietoisuuteen tästä tilasta. Ensimmäinen eli objektiivinen päättely piirtää kuvan konkreettisesti näkyvien ominaisuuksien määrittelemästä luokkatietoisuudesta, kun taas ideologinen päättely palauttaa pelkän ”työntekijänä olemisen” tiedostettuun työntekijänä olemiseen. Kun hän kirjoittaa vastaustaan 1960-luvulla, laivassa työskenteleminen on hänelle jo menneisyyttä. Kirjoittaminen tapahtuu kuvauksessa ilmenevien tapahtumien ajankohtaan nähden ikään kuin ”tulevaisuudessa”. Hänen arvostelmansa muodostuu tuon kirjoittamishetken näkökulmasta. Näin hän eräällä tavalla määrittelee historian eli menneiden tapahtumien, mielekkyyden senhetkisen näkemyksensä mukaisesti.⁸⁴⁰

⁸³⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 62, 64–65.

⁸⁴⁰ Merleau-Ponty 2012b, 468–471.

Urpon tausta on Suomenlahden saarelaisten harjoittamassa rannikkopurjehduksessa, joka päättyi vuoden 1917 paikkeilla Venäjän rajojen sulkeutumiseen. Hän aloitti laivassa työskentelyn noin kymmenvuotiaana erään saarelaisen omistamassa jahdissa, ja koki sen raskaaksi omistajan väkivaltaisuuden vuoksi. Hän kirjoittaa, että merellä olo ei miellyttänyt häntä, sillä kansakoulussa hän oli parhaita oppilaita. Kun hän muutenkin halusi lukea, hän haaveili koulun käymisestä jossakin oppikoulussa. Hänet hyväksyttiin Kotkan alkeisseminaariin, mutta siitä piti luopua, kun rahat eivät riittäneet sen käymiseen. Kun hän muutti vuoden 1917 jälkeen Helsinkiin, hän opiskeli sekä itsekseen että Työväen Akatemiassa ja vuoden verran Yhteiskunnallisessa korkeakoulussa. Merimieheksi ryhtyminen ei ollut hänen tavoitteensa, vaikka erinäiset syyt pakottivat hänet siihen. Hän kirjoittaa olleensa jonkin verran tekemisissä Merimies-Unionin kanssa.⁸⁴¹ Nämä asiat näyttävät vaikuttavan hänen tulkintoihinsa.⁸⁴²

Kun Urpo kirjoittaa, että varsinkin konemestarit ovat huomanneet olevansa laivassa vain palkkatyötä tekeviä, lause tuntuu omituiselta jo siksi, että merityöhön hakeutumisen motiivina oli useimmiten palkkatyön mahdollisuus.⁸⁴³ Konepäällystöliiton historiaa tarkastelleen Jukka Muiluvuoren mukaan laivoissa työskennelleiden konemestarien asema oli tukala ja suhteet laivojen päälliköihin tulehtuneet 1900-luvun alkupuolella. Konemestarit työskentelivät perämiesten alaisuudessa ja heidät samaistettiin laivan miehistöön. Tuolloin päällikkö pestasi vielä konemiehistön kuulematta mestareita, kuten Göran kirjoittaa.⁸⁴⁴ Kun Urpo palaa merille vuonna 1936, laivat ja laivayhtiöt ovat toisenlaisia, ja kaikki laivassa ovat palkkatyössä, myös kapteeni ja perämiehet sekä konemestarit. Tuohon aikaan Merimies-Unioni on merkittävä, mutta ei ainoa merityössä olevien etuja ajava järjestö.

Bourdieuun ajatuksia seuraten, tulkitsemme, että Urpo rakentaa kuvauksessaan kahta yhteiskuntaluokkaa laivan toimijoiden käytäntöjä ja esityksiä järjestävään sosiaaliseen tilaan. Hän kuvaa luokkien todellisuutta toimijoita määräävien ominaisuuksien kautta. Bourdieun mukaan määräävien ominaisuuksien avulla saadaan esiin mahdollisimman paljon toisiaan muistuttavat toimijat, mutta samalla myös mahdollisimman paljon heistä poikkeavat toimijat. Urpon kuvauksessa toisiaan muistuttavia toimijoita ovat varustamo omistajana ja päällistö, etenkin kapteeni omistajan edustajana. Näistä toimijoista mahdollisimman paljon poikkeavia toimijoita ovat miehistön jäsenet työntekijöinä. Bourdieun mukaan tuollaisen luokituksen pätevyyden tuntu saattaa innostaa tulkitsemaan ne todellisiksi luokiksi, ja tuollaiset, *”ainoastaan paperilla elävät fiktiiviset ryhmittymät todellisiksi, todellisuudessa samoin muodostuviksi ryhmiksi”*. Hän

⁸⁴¹ TYKL/kys/19, vastaaja 19, numeroimaton saatesivu sekä sivut 11, 16, 72.

⁸⁴² Ks. Ahmed 2006, 56; Ahmed viittaa sekä Husserlin että Merleau-Pontyn (2012b, 73) kuvauksiin kehon horisonteista ”sedimentoituneina historioina”; Bourdieu 1977, 72, 83.

⁸⁴³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 64; esim. TYKL/kys/20, vastaaja 2, 3; TYKL/kys/20, vastaaja 3, 1; TYKL/kys/20, vastaaja 14, 1.

⁸⁴⁴ Muiluvuori 2009. 57–60; TYKL/kys/19, vastaaja 139, 14.

kuitenkin toteaa, että sosiaalisessa tilassa tapahtuvat erottelut määrittelevät todellisuuden kategorioiden asemesta esimerkiksi hengenheimolaisuuksia, sympatioita tai haluja ennustavia etäisyyksiä. Tilassa ”*kapeaan sektoriin kirjatut*” ihmiset ovat ominaisuuksiltaan ja käyttäytymistaipumuksiltaan sekä lähellä toisiaan että taipuvaisia lähestymään toisiaan. He ovat myös helposti lähestyttäviä ja helposti mobilisoitavissa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että he muodostaisivat luokan tai sellaisen ryhmän, joka olisi liikekannalla yhteisten päämäärien puolesta. Bourdieu toteaa, että sosiaalisia luokkia ei ole olemassa. Niiden sijaan on olemassa ”*sosiaalinen tila, erojen tila, missä luokat elävät jonkinlaisessa virtuaalitodellisuudessa, eivät annettuina, vaan asioina, jotka täytyy tehdä*”.⁸⁴⁵ Myös Eero Sappinen viittaa tähän kirjoittaessaan työväenluokan syntyneen sekä poliittisessa että kulttuurisessa mielessä 1800-luvun lopulla. Hän toteaa, että poliittinen puoli on helpommin erotettavissa, mutta kulttuurisesti arkielämän tasolla ilmenevää työväenluokkaa on ollut vaikeaa määritellä. Sen yhteisenä nimittäjänä on luokan tai kerrostumien kulttuurinen moniarvoisuus, mikä rakentuu eri tahoilta rekrytoituneen työväestön eri aikoina omaksumista tavoista ja vaikutteista. Ymmärryksen arkielämän monimuotoisuudesta voi yhdistää luokan tulkitsemiseen prosessiksi. Se tapahtuu ihmisten välisissä suhteissa ja muovautuu niiden sekä ulkoisten tekijöiden että ympäristön asettamien edellytysten puitteissa. Myös Sappinen viittaa johonkin kuulumisen tunteen määrittävän pikemminkin ihmisen tietoisuudessa kuin ulkoisin eroin.⁸⁴⁶ Laivan sosiaalisen tilan hahmottuminen luokkiin jakaantuneena maailmana tuo esiin Urpon tavan havaita ja rakentaa häntä ympäröivää sosiaalista maailmaa. Samalla se tuo esiin ne teoreettiset luokat, joiden perusteella sitä voidaan jaotella. Urpolle ne toimivat erilaisuuden ja erottelun välineinä.⁸⁴⁷

Bourdieun mainitsemat sympatioita ja haluja ennustavat etäisyydet tulevat esiin Urpon kirjoittaessa merityötä tehneistä naisista, ja merimiesten suhtautumisesta heihin. Hänen kuvauksensa miehistöön kuuluvien ryhmien eroista ja miehistön erottautumisesta päällystöstä näyttää viittaavan 1920-luvulta lähtien käytyyn poliittiseen kampanjaan. Kirjoittaessaan hän tuntuu olevan samoilla linjoilla kuin Merimies-Unioni ja Suomen Merimieslähetyssseura vuonna 1927. Nämä yhdistykset vaativat naisten merityön kieltämistä rahtilaivoilla, ja naisten työn rajaamista ainoastaan matkustajalaivojen naismatkustajien palveluun. Kieltoa perusteltiin moraalisisilla vaaroilla, joita naiset yhdistysten mukaan aiheuttivat laivoilla, ja joiden kohteeksi he myös joutuivat.⁸⁴⁸ Todettakoon, että myös Konemestariiliitolla oli samansuuntaisia vaatimuksia, mutta ne liittyivät ruuan laatuun. Esimerkiksi Göran kirjoittaa ruuan muuttuneen paremmaksi, kun emäntä ei enää ollut yrittäjä, vaan palkattu työntekijä.⁸⁴⁹

⁸⁴⁵ Bourdieu 1998, 20–21, 22–23.

⁸⁴⁶ Sappinen 2000, 367–368; viittaus Thompson, E.P. 1974, 9. yhteiskuntaluokan tulkinta.

⁸⁴⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 1–4.

⁸⁴⁸ Mäenpää 2008, 53.

⁸⁴⁹ Muiluvuori 2009, 89; TYKL/kys/19, vastaaja 139, 37–38.

Merenkulun historiaa tutkineen Sari Mäenpään mukaan Merimies-Unioni väitti naisten jopa polkevan laivoilla maksettuja palkkoja ja vetosi lisäksi naisten heikkoon ammattitaitoon. Merimies-Unionin mukaan naisten työskentely laivoissa lisäsi miesten sukupuolitauteja, sillä naiset päätyivät poikkeuksetta sukupuolisuhteisiin muun miehistön kanssa. Vaikka tässä yhteydessä vedottiin naisten ja miesten moraalin heikkenemiseen, tämä naisia halventava väite tekee miehistä uhreja oudolla tavalla.⁸⁵⁰

Naisten asemaa merityömarkkinoilla pyrittiin heikentämään vaatimalla miespuolisille stuerteille ja kokeille parempaa koulutusta. Mäenpään mukaan koulutuksen lisäämisen perustelut olivat outoja. Sitä perusteltiin muiden muassa sillä, että miehet parempina kokkeina olivat päällystön ja kapteenien suosiossa. Miehet kykenivät naisia paremmin estämään raaka-aineiden pilaantumisen ja lisäksi, koulutuksensa vuoksi pystyivät tekemään pitempään tuoreena säilyvää ruokaa. Merimies-Unioni halusi perustaa uuden, modernin koulun stuerteille ja kokeille. Perusteluna käytettiin ammattitaitoisen henkilökunnan saatavuuden takaamista ja muiden maiden esimerkin seuraamista. Mäenpää kirjoittaa, että Kauppa- ja Teollisuusministeriölle myöhemmin antamassaan lausunnossa Merimies-Unioni kuitenkin myönsi koulun perustamisen tarkoituksena olleen naisten poistaminen kaikista merenkulun ammateista.⁸⁵¹ Nämä vaatimukset johtivat naisten merityön rajoittamiseen Itämerellä ja Pohjanmerellä liikenoiviin laivoihin ja siltä osin Merimieslain muutokseen vuonna 1928.

Kirjoittaessaan naisista Urpo tuntuu palauttavan mieleensä ja toistavan edellä kuvattua kaltaisia, aikaisemmin lukemiaan tai kuulemiaan asioita.⁸⁵² Hän saa naiset näyttämään löyhämoraalisilta viittaamalla addiktiiviseen riippuvaisuuteen sekä seksuaalisen kiinnostuksen. Urpon mukaan talouspuolella työskentelevät naiset pysyttelevät omissa hyteissään ja seurustelevat keskenään, ”*mikäli hekään päivätyönsä jälkeen seurustelevat. Vaikka mieluummin he päällystön kanssa jostain syystä seurustelevatkin, jos yleensä seurustelevat*”. Urpo kirjoittaa, että miehistön ja myös päällystön jäsenten kanssa seurustelleista naisista muutamat ovat jopa tulleet raskaiksi ja synnyttäneet lapsen.⁸⁵³ Tässä Urpo luo tahtomattaan kuvan Bourdieun mainitsemasta ”*riettauden pesästä*”. Bourdieu nimittäin kirjoittaa, että sosiaalisessa tilassa ylhäällä olevilla ei ole juurikaan mahdollisuuksia solmia avioliittoa alhaalla olevien kanssa. Ainoat fyysiset kohtaamiset tapahtuvat vain noissa paikoissa sosiaaliset rajat ylittämällä Se puolestaan kaksinkertaistaa tilalliset etäisyydet. Ihmisten läheisyys sosiaalisessa tilassa altistaa tuollaiselle lähestymiselle, Bourdieu toteaa.⁸⁵⁴

⁸⁵⁰ Mäenpää 2008, 54, 62.

⁸⁵¹ Mäenpää 2008, 53–55; viittaa Merimieslain 87/1924 pykälää 10 koskevaan säädösmuutokseen 11.5.1928.

⁸⁵² Ahmed 2014, 92–93.

⁸⁵³ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 69–70; vrt. Urpon kuvaukseen tässä tutkimuksessa s. 86.

⁸⁵⁴ Bourdieu 1998, 21.

Laivoissa Bourdieun tarkoittama läheisyys ei ollut näin ilmeistä. Naisten hytitkin olivat tavallisesti keittiön lähellä ja usein jopa eri rakennuksessa kuin päällystön hytit tai miehistöskanssit. Kolmannen persoonan näkökulmasta kirjoittavan Urpon yleistävä ja ristiriitainen kuvaus ei ole uskottava tai luotettava. Eleyille kokemuksille luonteenomaiset ihmisten väliset suhteet, jotka ovat sidoksissa käytäntöihin ja tiloihin, eivät välity siitä. Kokemuksen mukanaolo yhdistäisi kuvauksen myös kulttuuriseen tietoon, mutta Urpon kuvauksessa näin ei tapahdu.⁸⁵⁵ Seurustelukin on moniselitteinen käsite. Se liitetään usein normaaliin kanssakäymiseen, mutta myös eroottisluonteisiin suhteisiin, kuten Urpo näyttää edellä tekevän.

Kun vielä tarkastelen Urpon kuvausta Merimies-Unionin ajamia asioita vasten, se alkaa menettää asemaansa todellisuuden kuvauksena. Se näyttäytyy ennemminkin joskus lukemalla omaksutulta, vaikka Urpo näyttää kirjoittaessaan edelleen uskovan Merimies-Unionin aikoinaan käyttämään propagandan todenperäisyyteen.⁸⁵⁶ Urpo arvelee muiden muassa väkijuomien olevan syynä siihen, että naiset seurustelevat miehistöön kuuluvien kanssa laivoissa. Hänen mukaansa useat laivoissa työskentelevät naiset ovat tottuneet väkijuomiin. Kun naisten kuvaus on tuolla tavalla negatiivinen, miesten toiminta näyttäytyy moraalisesti oikeana ja legitiiminä. Urpo toteaa, että varsinaisesta miehistöstä *”vain harvat edes puhuvat naisten kanssaan päivällä muuten kuin jostakin asiasta keittiön ovella tai ruoka-aikoina messissä”*. Naisten ja miesten keskinäinen seurustelu työajan jälkeen, ja varsinkin öisin, on hänen mukaansa oikeastaan kiellettyä laivoissa. Kuitenkin on sattunut, että mies ja nainen samasta laivasta ovat menneet naimisiin keskenään molempien tai toisen erottua laivasta. Urpon mukaan useimmissa varustamoissa on ollut sellainen toivomus, tai oikeammin sääntö, ettei naimisissa oleva pariskunta voi olla yhtä aikaa samassa laivassa. Myös ideaali mieheys putkahtaa esiin hänen kuvatessaan naisten voimattomuutta ja miesten vahvuutta. Urpo kirjoittaa, että laivassa työskentelevät miehet eivät pidä talouspuolella työskentelevistä naisista, sillä naiset eivät ole yhtä vahvoja kuin miehet. Kun talouspuolella on työssä vain naisia, miehet joutuivat työnsä ohessa tekemään heidän puolestaan sellaisia töitä, jotka miespuolinen taloushenkilökunta tekee itse. Varsinkin silloin, kun aallot lyövät laivan kannelle, *”kykenevät vain kaikkein reippaimmat naiset hakemaan ruoka-aineita”* peruna- ja ruokavarastoista. Vanhemmissa laivoissa ne ovat joko laivan perässä tai *”keulapiikissä”*.⁸⁵⁷ Näin Urpo tuottaa sukupuolten eroa myös ruumiillisten ominaisuuksien välityksellä. Hän lisää vielä, että taloudenhoitajina työskennelleet emännät kallistuivat vain harvoin puolustamaan päällystön kantaa, kun

⁸⁵⁵ Frykman & Gilje 2003, 23; viittaus Nielsen 1997, 86.

⁸⁵⁶ Moran 2011, 64.

⁸⁵⁷ *Keulapiikki* on laiva etupään terävimmässä kohdassa olevan tukirangan, *keulavantaan*, ja etupään rakeenteen sisäpuolella olevan vesitiiviin törmäysseinän, *keulaskotin*, väli-tila. Sen tehtävä on suojata keulaa yhteentörmäyksissä, mutta sitä käytetään usein myös varastona. Sohmans Sjölexikon 1955, 237; ruotsiksi förpik, englanniksi fore peak.

kysymys on jostakin ruoka-asiasta. He kuuluvat hänen mukaansa Merimies-Unionin jäsenenä miehistöön.⁸⁵⁸ Emännän asema oli kuitenkin esimiehen ja talouspuolen työjohtajan asema. Se vastasi osittain koko talouspuolesta vastaavan stuurin asemaa ja tehtäviä niissä laivoissa, joiden taloushenkilökuntaan sai palkata naisia. Noissa laivoissa naiset saattoivat muodostaa koko taloushenkilökunnan, kuten Onni tuo esiin kuvatessaan S/S Vician henkilökuntaa valokuvan avulla.⁸⁵⁹

Urpo näyttää kirjoittaessaan politikoivan edelleen naisia pois meriltä, vaikka ammattijärjestöt hävisivät tuon asian uuden Merimieslain tullessa voimaan vuonna 1955. Naisten merityökielto poistettiin laista, sillä sellaista kieltoa ei ollut minkään toisen maan merenkulkulainsäädännössä. Poistamista puolsi myös miesten ja naisten yhdenvertaisuus.⁸⁶⁰ Urpo tuo esiin miehistön ja päällystön erottautumisen kolmella eri alueella. Se näyttäytyy yhtäältä organisaation tasolla tehtävän ja hierarkkisen aseman kautta, ja toisaalta materiaalisella tasolla eri miehistöryhmien ja päällystön tilojen erillisyytenä ja etäisyytenä. Kolmannella tasolla se liittyy laivassa työskentelevien sukupuoleen, laivan henkilökunnan keskinäiseen vuorovaikutukseen ja sitä kautta syntyviin rajoihin. Urpon kuvausta leimaava kriittisyys herättää kuitenkin kysymyksen hänen itsensä identifioitumisesta laivan miehistöön tai edes kansimiehistöön. Urpon työskentely kansimiehistössä on objektiivinen tosiasia, mutta oman kuvauksensa perusteella hän ei näytä samaistuvan edes siihen. Urpo kirjoittaa ehtineensä työskennellä kaikkiaan neljässätoista laivassa vuosina 1936–1947. Hän mainitsee ”*pisimmän ajan yhdessä laivassa ollen vähän yli kaksi vuotta, lyhimmän ajan, tilapäisenä, vajaa kolme kuukautta*”. Hänen työhistoriansa perusteella syntyy näin vaikutelma ”pätkätyöläisestä” tai ”tuuraajasta”. Urpo identifioi ja objektivoi muita laivassa työskenteleviä. Se, keitä ”he” ovat määrittynyt suhteessa toisiin ”heihin”. Samalla tulee näkyviin myös identifioimisen kontekstuaalisuus ja tilanteisuus.⁸⁶¹

Identifioitumisia: lika yhdistää ja erottaa

Tarkastellessaan purjelaivoissa työskenteleviä merimiehiä Weibust kirjoittaa, että heidän identifioitumisensa ammatilliseen kategoriaan on kaikkein tärkein. Etenkin rannikko- ja saaristoyhteisöistä lähteneet arvostavat sitä suuresti, samalla tavalla, kun sitä arvostetaan noissa yhteisöissä. Tämän arvostuksen yhteydessä maissa työskentelevän ”maamiehien” halveksiminen on tyypillistä. Tämä ero tulee näkyviin myös erilaisissa lausahduksissa ja sananparsissa, kuten ”*Kyll’ merimies oo erimies*” tai ”*Äiti oli pikkukoulun opettaja, mutta meni naimisiin merimiehen kanssa, koska merimies oli eri-*

⁸⁵⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 70–71; ks. palkkaluokat, Beckman 1957, 360; Säteri 1981, 60; Merimieslaki 341/1955, §47.

⁸⁵⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 15.

⁸⁶⁰ Beckman 1957, 338.

⁸⁶¹ Taipale 2019, 229; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 72.

mies”. Vuodesta 1912 lähtien merillä työskennellyt Penna toteaa, että tuolloin merimiesammatti oli erittäin arvostettu ja suosittu. Sitä pidettiin ”*oikein sellaisena miehisten miesten ammattina*”, johon kaikki meren rannalla asuvat pojat halusivat.⁸⁶² Näin identifioituminen ja identifioiminen tulee esiin tarkasteltaessa merimiesten erotautumisia erilaisten ammattien harjoittajista, kuten maatyöläisten ohella myös merisotilaista ja kalastajista.⁸⁶³

Timo Heimerdinger toteaa, että merisotilaiden lisäksi purjelaivassa työskentelevät pyrkivät erottautumaan höyrylaivassa työskentelevistä.⁸⁶⁴ Esimerkiksi vuonna 1900 merityössä aloittanut Gunnar kirjoittaa miehistöön kuuluneiden keskinäisten välien olevan paremmat purjelaivoissa kuin höyrylaivoissa. Hänen mukaansa se on ymmärrettävää, sillä kansi- ja konemiestistöä ei voi sekoittaa. Gunnar ei kuitenkaan selitä asiaa tarkemmin.⁸⁶⁵ Vuonna 1911 merityössä aloittanut Kustaa kirjoittaa purjelaivassa työskennelleiden halveksivan höyrylaivan merimiehiä ja höyrylaivoja. Kustaan mukaan he väittävät niin höyrylaivoissa työskentelevien miesten kuin laivojenkin olevan aina likaisia.⁸⁶⁶

Myös kaksi vuotta purjelaivassa työskennellyt Adam kiinnittää huomionsa laivojen ja konemiesten likaisuuteen siirtyessään höyrylaivaan vuoden 1927 lopulla. Kuvaessaan tuota höyrylaivaa ja siinä työskenteleviä Adam kirjoittaa täysin uudenlaisesta kokemuksesta. Hän kiinnittää huomionsa konemiesten skanssin ja siinä asuvien lämmittäjien sekä lemppareiden likaisuuteen ja skansseissa pesiviin torakoihin. Adamin kuvauksessa torakat eivät kuitenkaan erota kansi- ja konemiestistöä, sillä niitä on molemmissa skansseissa ja tuohon aikaan lähes kaikissa laivoissa, kuten myös Stig ja Alex kirjoittavat⁸⁶⁷. Syöpäläisten sijaan Adam kohdentaa huomionsa konemiestistön skanssin ”uskomattomaan” likaisuuteen. Likaisuus ulottuu myös skanssissa asuviin lämmittäjiin ja lemppareihin, jotka ovat hänen mukaansa aina likaisia. Hänestä näyttää siltä, kuin hiilisänki tunkeutuisi näiden raskasta työtä tekevien miesten ihohuokosiin. Lämmittäjät pitävät kaulansa ympärillä jatkuvasti likaista ”*hikiliinaa*”, jolla he kuivaavat kasvoiltaan hikeä.⁸⁶⁸ Adamin näkökulmasta lämmittäjien ja trimmarien likaisuus on toisaalta materiaalista, toisaalta ruumiillista.

Ruotsalaisen suurteollisuuden työoloja tutkineen etnologi Gösta Arvastsonin mukaan lika nousee olennaiseksi tekijäksi suurteollisuuden, kuten muiden muassa te-

⁸⁶² TYKL/kys/19, vastaaja 18, 83; TYKL/kys/19, vastaaja 86, 1; TYKL/kys/19, vastaaja 107, 1.

⁸⁶³ Weibust 1976, 430–431.

⁸⁶⁴ Heimerdinger 2005, 315–317.

⁸⁶⁵ TYKL/kys/20, vastaaja 65, 1: ”*Förhållandet inom manskapet var bättre på segelfartygen än på ångaren, men det är ju lätt förståeligt, för däcksfolk och maskinfolk kan ej samsa.*”

⁸⁶⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 92, 27.

⁸⁶⁷ TYKL/kys/20, vastaaja 17, 5; TYKL/kys/20, vastaaja 23, 7.

⁸⁶⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31, 32.

lakoiden ja autotehtaiden työpaikkojen kuvauksissa. Esimerkiksi telakoiden sisätilat ovat öljyisiä, pimeitä ja ruosteisia. Niiden pölyisessä huoneilmassa on hiilipölyä ja asbestia. – Pimeys ja hiilipölyn leijuminen koliboksissa nousevat esiin silloin tällöin myös Adamin kuvauksessa⁸⁶⁹. – Gösta Arvastson kuvaa telakalla työskennelleiden miesten likaisuuden yhteydessä myös heidän työvaatteidensa likaisuuden merkitystä. Työhaalarin varsinainen tehtävänä on suojata miesten ruumiita likaantumiselta ja palovammoilta. Kun 1900-luvun alun yhteiskunnassa nuorten vähän koulutettujen, köyhälistöön kuuluvien työllistyminen on vaikeaa, työhaalarien ruoste- ja öljytahrat ilmaisevat köyhälistöön kuuluvan pätevyyttä nuorison keskuudessa. Mutta haalareiden lika viestittää myös raskasta työtä tekevän miehen mieheydestä, samoin kuin lämmittäjien kaulansa ympärillä pitämä likainen hikiliina ja hien pyyhkiminen kasvoilta Adamin kuvauksessa.⁸⁷⁰ Raskaaseen työhön viittaavat myös runsas hikoileminen Santerin, Iivarin ja Joukon kuvauksissa sekä suolan kyllästämiä työvaatteiden päivit-täinen huuhteleminen Andersin kuvauksessa. Huuhtelemisen välttämättömyys tulee esiin, kun Anders kirjoittaa suolaa olevan työvaatteissa niin paljon, että dongarit pysyvät itsestään pystyssä.⁸⁷¹ Lämmittäjän ruumiin pinta on näistä näkökulmista likainen, hikinen ja suolainen.

Lämmittäjien ja lemppareiden likaisuutta kuvatessaan Adam tuo esiin heidän työolojensa raskauden ja likaisuuden, mutta myös heidän fyysisen olemuksensa laivan muodostamassa maailmassa. Ymmärrys siisteydestä tuntuu höyrylaivassa kuitenkin olevan aivan erilainen kuin purjelaivassa. Tässä yhteydessä Adam ei kuitenkaan ilmaise selvästi, kuinka syvältä likaisuus kouraisee häntä. Mutta sitten toteamus kasvojen kuivaamiseen käytetystä, aina likaisesta hikiliinasta osoittaa tiettyjen, vastenmielisyyttä ilmaisevien tunteiden suuntaan. Adamin kuvauksessa lika on hiilipölyä, joka ei sellaisenaan ole vastenmielistä. Kuitenkin skanssissa ja lämmittäjien tai lempparien kasvoilla nähtynä se on väärässä paikassa olevaa ainetta, kuten antropologi Mary Douglas on todennut liasta.⁸⁷²

Sara Ahmedin mukaan vastenmielisyys, samoin kuin inhokin, on tunne jostakin ja vastaus johonkin. Adamin kuvauksessa likaisista lämmittäjistä ja trimmareista, likaisesta hikiliinasta sekä likaisesta skanssista tulee noiden tunteiden syy. Laveasti ajateltuna tähän voisi liittää vielä höyrylaivojen likaisuuden, mihin varsinkin Kustaa viittaa⁸⁷³. Laivojen savupiipuista tupruaa savun seassa muiden muassa nokea, joka leviää kansille ja kansirakennusten pinnoille. Inhon tunteeseen liittyy likaantuneiden ihmisten ja erilaisten pintojen läheisyyden ja koskettamisen mahdollisuus. Jopa sen ajatteleminen tuntuu epämiellyttävältä, kuten Sara Ahmed toteaa. Vain tällaisessa ais-

⁸⁶⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31–32.

⁸⁷⁰ Arvastson 1987, 82–83; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 32.

⁸⁷¹ TYKL/kys/19, vastaaja 24, 52–53; TYKL/kys/19, vastaaja 38, 52–53. TYKL/kys/19, vastaaja 77, 4; TYKL/kys/19, vastaaja 101, 57–59.

⁸⁷² Douglas, Mary 1995 [1966], 36; Douglas, Mary 2000, 85.

⁸⁷³ TYKL/kys/19, vastaaja 92, 27.

tein koetussa läheisyydessä esimerkiksi hiilipölyn peittämät lämmittäjät ja trimmarit voivat tuntua vastenmielisiltä. Inhon kohteena olevan lian, hiilipölyn peittämien ihmisten läheisyys voi tuntua loukkaukselta myös ruumiillista tilaa kohtaan. Ikään kuin hiilipölyn tunkeutuminen tuohon tilaan olisi välttämätön seuraus siitä, mikä lämmittäjissä ja trimmareissa näyttää kansimiehistä vastenmieliseltä.⁸⁷⁴

Kansimiehetkään eivät olleet putipuhtaita. Puolimatuusina työskentelevä Eljas nostaa esiin laivojen puutteelliset olot kuvatessaan toista norjalaista laivaansa ja työtovereitaan. Hän kuvaa kansimiesten skanssia siivottomaksi, samoin kuin miehiä. Laivassa ei ole pesuhuonetta, vaan he joutuvat peseytymään kannella, mutta saavat pesuveden konehuoneesta.⁸⁷⁵ Eljaksen kuvauksessa tulee näkyviin asuintilojen puhtaudesta ja henkilökohtaisesta hygieniasta huolehtimisen vaikeus sillä laivojen miehistötilojen taso vaihtelee maailmansotien välisenä aikana suuresti. Tästä näkökulmasta skanssien ja miesten likaisuus näyttäisi olevan ennemminkin likaisuuden sietämistä ja sopeutumista laivan puutteellisiin oloihin, kuin lian symbolisen merkityksen korostamista. Myös Urpo näyttää viittaavan epäsuorasti samaan asiaan kirjoittaessaan, että laivoissa pidetään huolta puhtaudesta silloinkin, kun pesumahdollisuudet ovat huonot. Hän kirjoittaa, että varsinkin höyrylaivoihin varataan aina suolatonta vettä niin paljon, että sitä riittää myös peseytymiseen. Kaksi- tai kolmekymmentä vuotta sitten laivoihin alettiin valmistaa myös sellaisia tiloja, joissa voitiin ottaa höyrykylpyjä ja nykyisin saunoja lienee useimmissa laivoissa. Hänen mukaansa miehet pesevät perinteisesti itse vaatteensa – tai ainakin karkeammat työvaatteensa, vaikka alusvaatteet pestäisiinkin vasta kotona. Kun laiva on merellä, sunnuntait ovat pyykkpäiviä, sillä sunnuntaisin ei Urpon mukaan ole muuta työtä. Miesten asunnot pestään lauantaisin. Se kuuluu järjestykseen. Pesua sanotaan ”jynssäykseksi”. Lauantaisin ensimmäisellä matkallaan ovat, trimmari ja jungmanni vapautetaan muusta työstä. He pesevät skanssien, hyttien ja messien sekä koko asuntoalueen lattiat ja siistivät niitä muutenkin. Kun miehistölle palkataan messipoika, siivoustehtävät siirtyivät hänelle. Monissa laivoissa itse kapteeni käy tarkastamassa illalla, onko kaikki puhdasta. Tavallisesti siivouksen tason käy tarkastamassa kuitenkin II perämies, joka huolehtii muutenkin miesten töistä. Myöhemmin tehtävä kuuluu kolmannelle perämiehelle.⁸⁷⁶

Trimmarit ja lämmittäjät eivät voi kuitenkaan estää kasvojensa likaantumista, sillä hiilipölyn keveys saa sen leijailemaan ilmavirtojen mukana ja tarttumaan hikoilevan ihmisen kasvoihin ja muualle vartaloon. Peseytyminenkään ei aina onnistu, kun suolatonta vettä ei ole saatavilla, kuten Santeri kirjoittaa⁸⁷⁷. Kivihiilen ja tuhkan kanssa on kuitenkin opittava toimimaan niin, että se ei pääse leviämään kaikkialle laivassa. Tämä sekä työn raskaus ja likaisuus tulee ilmi Pekan kuvatessa ensimmäistä matkaan-

⁸⁷⁴ Ahmed 2014, 85–86.

⁸⁷⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 9; myös TYKL/kys/19, vastaaja 139, 39.

⁸⁷⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 67.

⁸⁷⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 66–67.

sa. Samalla käy ilmi, että mennessään siivoamaan skanssia kesken työvuoronsa, ensimmäisellä matkallaan olevat trimmarit eivät voineet siistiä itseään tai vaihtaa vaatteitaan. Hiilipöly siirtyi trimmarien ja lämmittäjien vaatteiden mukana skanssiin. Monien muiden lailla Pekka toteaa, että työ muuttuu kevyemmäksi ja helpommaksi, kun laivojen polttoaineena aletaan käyttää polttoöljyä kivihiilen sijaan.⁸⁷⁸

Likaisuus on kuitenkin Adamin vastauksen kontekstissa kansimiehiä ja koneessa työskenteleviä erottava tekijä.⁸⁷⁹ Tässä tilanteessa tulee näkyviin myös Adamin suhde yhteisölliseen, intersubjektiiviseen maailmaan, jonka kuvauksessa käsitteet ”hän itse” ja ”he” määrittyvät suhteessa puhtauteen ja likaisuuteen.⁸⁸⁰ Adamin näkökulmasta ”meitä” ovat puhtaat kansimiehet ja ”heitä” ovat likaiset konemiehet. Tämä tuo esiin Adamin samaistumisen kansimiehistöön ja hänen identiteettinsä kontekstuaalisuuden. Kaiken lisäksi Adam on myös asemansa ja tehtäviensä perusteella kansimies. Arvioidessaan konemiehistöä hän tuntee peilaavan omaa ulkoista olemustaan konemiesten ulkoiseen olemukseen. Varsinkin alimmilla vakansseilla työskentelevät konemiehet näyttäytyvät hänen omassa orientaatioissaan erilaisina, vieraina, toisina, joiden kaltainen hän itse ei ole.⁸⁸¹ Myös samaistumisen näkökulmasta Adamin kuvauksessa näyttää olevan kysymys kansimiesten ja konemiesten eroista ja ryhmien erottautumisesta. Siinä, missä kansimiehet koulutautuvat useimmiten purjelaiivoissa, konemiehistöön päätyneet aloittavat työskentelemisensä konepajoissa ja siirtyivät niistä eri syistä meryhtöön. Adamin kohdalla näyttäisi pätevän Pierre Bourdieun ajatus erottautumisesta objektiivisen rakenteen sisäistämisen tuloksena. Erilaisuuden kokeminen ja poikkeavasta erottautuminen on yksilön olemista ja elämistä sosiaalisessa tilassa.⁸⁸² Adam kirjoittaa myös konemiehistön jäsenten viettävät ”villii elämää” satamissa ja heidän perustelevan sitä raskaalla työllä. Raskas työ vaatii heidän mukaansa rankkoja huveja. Adam kyllä myöntää heidän työnsä raskauden, mutta tuntuu paheksuvan juopuneiden miesten välillä käytyjä kovaotteisia tappeluita. Niiden rajutusta kuvaa Adamin toteamus veren roiskumisesta pitkin skanssin likaisia seinä.⁸⁸³

Kansi- ja konemiesten koulutautumisen polut poikkeavat toisistaan ja avaavat myös muita mahdollisuuksia likaisuuden tulkintaan. Gösta Arvastsonin mukaan lian merkitys ei ole yksinomaan negatiivinen, vaan ennemminkin viittaus yksilön kuulumisesta kunnioitettavaan, kovaa työtä tekevään ryhmään.⁸⁸⁴ Myös etnologi Eerika Koskinen-Koivisto kuvaa tutkimuksessaan, kuinka hänen haastattelemansa nainen omaksuu työntekijän sosiaalisen ja fyysisen identiteetin pukeutuessaan likaisiin haa-

⁸⁷⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 1; TYKL/kys/19, vastaaja 38, 8.

⁸⁷⁹ Arvastson 1987, 84.

⁸⁸⁰ Ks. Heinämaa 2010, 106–107.; ks. Arvastson 1987, 19.

⁸⁸¹ Taipale 2019, 232.

⁸⁸² Bourdieu 1998, 19–20.

⁸⁸³ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 31–32, 35, 36.

⁸⁸⁴ Arvastson 1987, 19.

lareihin ja tehdessään kovaa fyysistä työtä. Työskennellessään hän kantaa raskaita esineitä ja käyttää koneita, jotka muovaavat, leikkaavat ja leimaavat rautatuotteita.⁸⁸⁵

Purjelaiva vastaan höyrylaiva

Vuonna 1905 merityössä aloittanut Henri kuvaa purjelaivojen ja höyrylaivojen eroa toteamalla, että ”*purjelaiva ei ollut mikään sieluton kone, vaan herkästi tunteva elollinen kokonaisuus, minkä muodostivat yhdessä päällystö, miehistö, mastot ja purjeet*”. Tuulivoimalla kulkevassa laivassa ”*korkean rikin monivivahteiset äänet olivat toista, kuin koneen kolina*”. Hän toteaa vielä täysin purjein navakoissa tuulissa purjehdintien suurten purjelaivojen olleen ”*sellainen näky, joka ei muistista häviä*”.⁸⁸⁶

Vaikka täysin eristyksissä muusta maailmasta oleva purjelaiva muodostaa siellä eläville ja työskenteleville aineellisen ympäristön ja heidän elämismaailmansa, se saattaa heidän kokemuksissaan kuitenkin olla jotakin aivan muuta. Fenomenologisessa ajattelussa ympäristöllä on myös ”*eräänlainen sisäinen elämä*”. Kun Henri kuvaa purjelaivaa herkästi tuntevaksi, elolliseksi kokonaisuudeksi, hän ilmaisee samalla sekä henkilökohtaisesti että yhteisöllisesti merkityksellisen kokemuksen ja ajatuksen purjelaivasta muunakin kuin kulku- ja kuljetusvälineenä. Laivalla on hänen kokemuksessaan muotoutuva erityinen merkitys. Sen sijaan, että laiva olisi olemassa vain sellaisenaan, materiaalisena kokonaisuutena, sillä on eräänlainen ”*sielu*”. Laivan koetaan läheisesti liittyvän laivassa olevien ihmisten elämän päämääriin. Näin fenomenologinen elämismaailman käsite voi tarkoittaa erityisempää, ihmisen henkilökohtaisessa ymmärryksessä määrittynyttä suhdetta maailman. Esine koetaan jonakin kokijan henkilökohtaisesti antaman merkityksen perusteella.⁸⁸⁷

Tuossa kokemuksessa purjelaiva on erityinen materiaallinen maailma, missä merimiehet elävät vuorovaikutuksessa ja suorastaan yhteen kietoutuneina sen kanssa. Henrin kuvauksessa luonto näyttää kietoutuneen laivan kulttuuriseen maailmaan niin, että näitä kahta ei voida erottaa toisistaan. Purjelaiva ei olisi omassa elementissään eikä niin vaikuttava ilman sitä ympäröivää luontoa, merta ja tuulia. Kietoutumista ei kuitenkaan voida ajatella pelkästään luonnon kietoutumisena, vaan myös kulttuurisen ja symbolisen kietoutumisena. Se kuuluu ihmisen symbolisen toiminnan ytimeen, kirjoittaa filosofi Dermot Moran vertaillen Edmund Husserlin ja Maurice Merleau-Pontyn käsityksiä kietoutumisen luonteesta.⁸⁸⁸

⁸⁸⁵ Koskinen-Koivisto 2013, 38, 87.

⁸⁸⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 18, 83; riki (ruotsiksi *rigg*) tarkoittaa takilaa.

⁸⁸⁷ Pulkkinen 2013, 121–124; Pulkkinen viittaa Edmund Husserlin ajatukseen siitä, että kehollisen läsnäolonsa ohella subjektiivisuus leviää kaikkialle elämismaailmassa ja ilmenee erilaisissa asioissa, joiden kanssa olemme tekemisissä. Esineissä ilmenee henkinen merkitys. Se viittaa merkitystä muodostaviin subjekteihin; ks. Husserliana XXXIX: 427.

⁸⁸⁸ Moran 2013, 292.

Päällystössä työskennelleen Henrin kuvauksesta on pääteltävissä eräänlainen yksilön kokemus sulautumisesta osaksi *elollista kokonaisuutta*.⁸⁸⁹ Kuvauksesta syntyy samanlainen vaikutelma kuin Pierre Bourdieun toteamuksesta, kun hän kuvaa objektiivisten rakenteiden ja subjektiivisten rakennelmien suhdetta. Hän kirjoittaa, että sosiiaalinen tila ”*nielaisee minut niin kuin pisteen*”, mutta tuo piste on katseen ”*näköku- lma*”, jonka ”*muodon ja sisällön määrää se objektiivinen asema, josta se avautuu*”.⁸⁹⁰

Simo Pulkkinen kirjoittaa Edmund Husserlin ajatteluun viitaten, että huomiomeme keskipisteenä olevalla on aina ”ulkoinen horisontti”. Me olemme toisaalta tietoisia siitä, mihin kohdistamme huomiomme, mutta myös sitä ympäröivästä maailmasta. Pulkkisen mukaan Husserl huomauttaa, että jokaisen ihmisen toiminnan rakenne olettaa perustavanlaatuisen annettuuden. Kun huomiomme kiinnittyy johonkin, samalla kohteelle muodostuu merkitys.⁸⁹¹

Henrin kuvauksesta ei kuitenkaan voi päätellä suoraan, mihin asemaan ja elämänvaiheeseen se liittyy hänen pitkän uransa aikana. Voisin kuitenkin olettaa, että tuo perspektiivi avautuisi päällystöön kuuluvasta asemasta, sillä kuvaus ilmaisee kokonaisuuden hallintaa ja toiminnan tuntemusta. Henrin perspektiiviä leimaa myös kokemuksellisuus. Siinä etenkin purjelaivojen omalaatuiset äänimaailmat, mutta myös suurten purjelaivojen vaikuttavat ulkonäöt, kerrostuvat toisaalta auditiivisina, toisaalta visuaalisina kokemuksina sekä hänen että muiden laivoja nähneiden elämysten virtoihin. Maailman merkitys muodostuu näin ruumiiden välityksellä ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa.⁸⁹²

Elolliseen kokonaisuuteen sulautumisen voisi myös ymmärtää identifioitumiseksi laivan miehistöön. Kuvaus sisältää voimakkaan tunnepitoisen latauksen, minkä on sanottu olevan edellytys ryhmään samaistumiselle. Ryhmään identifioituminen merkitsee yksilön näkyvää affektiivista kokemusta suhteessa ryhmään, kuten perheeseen, yhteiskuntaan, kansakuntaan tai vaikkapa purjelaivan työyhteisöön ja sen elämismaailmaan.⁸⁹³ Myös Adam kokee tunnepitoisen hetken lähtiessään nelimastoparkki Olivebankin miehistöstä vuonna 1927. Hän kirjoittaa nähneensä laivan viimeisen kerran lähtiessään junalla Cardiffista Liverpooliin. Junan ohittaessa sataman, East Dockin, Adam näkee, kuinka laivan kaunis, korkea takila⁸⁹⁴ piirtyy savusumuista taivasta vasten. Takilan raakojen ja tankojen näkeminen tuntuu hänestä surulliselta, sillä niiden parissa hän on uurastanut kaksi pitkää vuotta, mutta toisaalta myös nauttinut leudoista pasaatituulista. Lopuksi hän kirjoittaa Olivebankin olleen hänen kotinsa kahden vuo-

⁸⁸⁹ Miettinen 2013, 338.

⁸⁹⁰ Bourdieu 1998, 24.

⁸⁹¹ Pulkkinen 2013, 129.

⁸⁹² Heinämaa 2010, 100–103, 108; Taipale 2006, 170; Merleau-Ponty 2012b, 162–163.

⁸⁹³ Taipale 2019, 231; Rinne 2016, 198–201.

⁸⁹⁴ Takila muodostuu laivan rungosta ylös kohoavista tangoista ja mastoista, niihin pokittain kiinnittyvistä raa’oista ja köysistöstä. Se on funktionaalinen kokonaisuus.

den ajan.⁸⁹⁵ Kun vertaan Adamin kuvausta historian tutkija Laika Nevalaisen deskriptiiviseen kuvaukseen merimiesten kotoisuuden kokemuksista, ne erottuvat selvästi toisistaan. Adamin kuvauksessa korostuva tunnepitoisuus irrottaa hänen kokemuksensa aineellisesta ympäristöstä ja viittaa johonkin sitä moninaisempaan. Siinä missä Nevalainen kuvaa kodinomaisuuden ilmenemistä arkisen tekemisen, yhteisöllisyyden ja merimiesarkun sisältämän esineistön avulla, Adam tuntuu viittaavan johonkin hyvin tuntemaansa ja kodikseen kokemaansa.⁸⁹⁶ Kotoisuuden tunne viittaa Sara Ahmedin mukaan tilan tuntuun ja siihen, kuinka tila vaikuttaa kehoihin. Tuttuuden tunne mahdollistaa ihmisen orientoitumisen tilassa erilaisilla tavoilla. Tuttuus on tilassa elämisen tulos ja muotoutuu siitä, kuinka toiminnot kurottautuvat kohti saavutettavia objekteja. Tilassa asumien on yhteydessä tutun ja tuntemattoman väliseen dynamiikan selvittämiseen. Maailman on vielä mahdollista luoda uusia vaikutelmia riippuen siitä, mihin suutaan käännyimme, ja se taas vaikuttaa siihen, mitä on saavutettavissa. Toiset tilat laajentavat joitakin kehoja ja saavat ne tuntemaan kotoisuutta, kun toiset tilat vaikuttavat päinvastoin ja saavat toiset kehot tuntemaan ulkopuolisuutta.⁸⁹⁷

Adamin tunnepitoinen kuvaus ilmaisee suoraan omaa kuulumistaan purjelaivaan ja sen työyhteisöön. Mutta kuka tahansa voi kokea voimakkaan tunteen nähdessään täysin purjein purjehtivan laivan, kuten Henri kirjoittaessaan antaa ymmärtää.⁸⁹⁸ Laivan ihailu, empatian tai sympatian tunteminen eivät kuitenkaan välttämättä tarkoita samaistumista purjelaivassa työskenteleviin, vaikka ryhmään samaistuminen ei edellyttäisi sen objektiivista jäsenyyttä, kuten Joonas Taipale kirjoittaa.⁸⁹⁹

Onnin hyvät, pahat ja rumat

Tässä tulkitun Onnin vastauksen hyvät, pahat ja rumat ovat peräisin hänen omista kokemuksistaan, vaikka yllä oleva otsikko viittaa Sergio Leonen ohjaamaan lännenelokuvaan.⁹⁰⁰ Onnin asettaa vastauksessaan aluksi vastakkain aggressiivisen ruotsinkielisen perämiehen ja suomea puhuneen kohteliaan perämiehen – tosin sukunimestä päätellen hänkin saattoi olla ruotsinkielinen. Vähän myöhemmin Onni asettaa vastak-

⁸⁹⁵ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 30: ”*Det sista jag såg av 4 m. barken Olivebank, var då tåget ångade förbi East Dock. Hennes höga vackra rigg avteknades mot den disiga, rökiga himlen. Det kändes vemodigt att se dessa rår och stänger i vilka man under 2 långa år arbetat och slitit. Njutit av passadernas ljumma vindar. Olivebank hade varit mitt hem i två år.*”

⁸⁹⁶ Nevalainen 2019, 214–217, 219. Moran 2011, 67–68.

⁸⁹⁷ Ahmed 2006, 7.

⁸⁹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 18, 83.

⁸⁹⁹ Taipale 2019, 230–232.

⁹⁰⁰ Hyvät, pahat ja rumat (The Good, the Bad and the Ugly) on vuonna 1966 ensi-iltaan tullut italialainen lännenelokuva, jonka on ohjannut Sergio Leone. Elokuvan pääosissa esiintyvät Clint Eastwood, Eli Wallach ja Lee Van Cleef. Hyvät, pahat ja rumat on Leonen niin sanotun dollaritriologian viimeinen osa. Elokuvan musiikin sävelsi Ennio Morricone.

kain kohteliaan perämiehen ja häikäilemättömän kapteenin, joka ei näytä kaihtavan keinoja auktoriteettinsa osoittamiseen. Tästä näkökulmasta Onnin kirjoittaman kyselyvastaus erillisine tapahtumineen muodostaa pitkäkhön kokonaisuuden.

”Försten”: ruotsinkielinen perämies ja outo vastaanotto

Onni on 22-vuotias hakiessaan ensimmäistä laivapaikkaansa keväällä vuonna 1928. Silloin hän saa esimakua päällystön tylyydestä. Hän kuulee, että Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön omistamassa S/S Virgossa olisi pari vapaata kansimiehen paikkaa. Eräänä aamuna hän päättää mennä laivaan, mutta vastaanotto on hänen mielestään erikoinen. Kun hän tulee laivaan, kokki näyttää hänelle I perämiehen hytin. Onni menee hytin ovelle ja koputtaa. Kun sisältä kuuluu tukahdutettu ruotsinkielinen vastaus ”sisään”, hän menee perämiehen hyttiin, ottaa hatun päästään ja toivottaa hyvää huomenta. Mutta, ennen kuin hän ennättää esittää asiansa, hän kuulee ruotsiksi esitetyn krapulaisen ärjäisyn: ”*Kuka te olette ja mitä te haluatte?*”, ja heti perään toisen: ”*Ulos, tällä silmänräpäyksellä!*”. Samalla ”*ruma nyrkki*” viittaa kohti ovea. Onni kirjoittaa lähteneensä vähin äänin ja todenneensa, että ”*vapisi vähän*”.⁹⁰¹

Kun Onni lähestyy perämiestä, hän olettaa saavansa vapaana olevan työpaikan, mikä on myös hänen tavoitteensa. Mutta hänen toiveensa ei toteudu, kun perämies komentaa hänet tihensä. Perämies on juopotellut ainakin edellisenä iltana ja kärsii sen seurauksista Onnin mennessä hänen luokseen. Hän on puolittain unessa pyytäessään oveen koputtavaa Onnia astumaan sisään. Mutta huomattessaan Onnin vieraaksi hän esittää kysymyksensä aggressiivisesti ärjäisten ja häätää saman tien Onnin ulos hytistään. Onni perääntyy mahdollisesti pelästyneenä, sillä oletan, että vapinan mainitseminen liittyisi juuri tuohon tunnetilaan. Sara Ahmedin mukaan pelko saa aikaan erilaisia asioita ja se vakiinnuttaa kahden ihmisen välisen etäisyyden. Heidän erillisyytensä luetaan kehojen pinnalta ja tuon pinnan värinä tai vapinana. Ahmed toteaa, että pelko on jossakin mielessä läheisyyteen perustuva suhde. Ihmisten läheisyys on välttämätöntä kehojen välisten rajojen vakiinnuttamisessa. Tuohon läheisyyteen kuuluu *stereotyypien* toistaminen. Onnin vastauksessa perämiehen kuvaus kutistuu ehkä viinan turvottamaksi ja mahdollisesti punoittavaksi, jopa väkivaltaiseen käytökseen viittaavaksi ”*rumaksi nyrkiksi*”. Samalla hänen kuvauksestaan on mahdollisuus poimia muutamia laivayhteisöjen kuvauksissa esiintyviä, päällystöön liitettyjä ominaisuuksia. 1900-luvun alkupuolella yleisesti perämiestä koskeviksi väittämiksi voidaan mainita aggressiivinen ärjyminen, komentelu, nyrkillä lyöminen, juopottelu ja suomalaisessa kontekstissa vielä ruotsinkielisyys.⁹⁰² Niiden kaltaiset stereotyypit pyrkivät

⁹⁰¹ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 8. Vastauksessa ruotsiksi: ”*Vem är ni, vad ska ni ha?*” ja ”*Ut med i ett ögonblick*”.

⁹⁰² Esimerkiksi TYKL/kys/19, vastaaja 62; TYKL/kys/19, vastaaja 112; Weibust 1976, 216–218.

vakiinnuttamaan toista koskevan merkityksen. Sara Ahmedin mukaan stereotyyppien toistaminen tekee niistä kuitenkin epävarmoja ja ne on mahdollista kadottaa matkan varrella. Ahmed toteaa, että toimiessaan tunteiden järjestelmänä pelko ei sijaitse joskakin tietyssä kohteessa, kuten perämieheissä tai hänen nyrkissään. Juuri tuo puuttuva paikka mahdollistaa pelon liukumisen merkkien ja kehojen välillä. Kun pelko pysähtyy hetkellisesti, esimerkiksi perämiehen kehoon kiinnittyessään, se tekee tuosta kehosta pelon kohteen. Sitten, kun perämiehen keho ottaa pelon merkin kannettavakseen, merkin kiinnittyminen ympäröi sen pelolla ja siitä tulee perämiehen kehon omaa pelkoa. Näin myös perämies alkaa pelätä. Mutta, mistä pelko varsinaisesti tulee? Sara Ahmed kirjoittaa, että pelko herättää henkiin menneisyydessä, yhteisön sosiaalisten normien ja arvojen omaksumisen yhteydessä koetut asiat. Kun ihminen pelkää, maailma ikään kuin rutistaa hänen kehoaan ja se kutistuu haluten väistellä pelon kohdetta. Kutistuminen rajoittaa kehon liikkuvuutta juuri siltä osin, kun se näyttää valmistavan sitä pakenemaan. Ihminen hikoilee, sydän lyö tiheään tahtiin ja koko ruumis on epämiellyttävän kiihkeässä tilassa. Joten kohde, jota pelkäämme, ei ole vain edellämme tai edessämme, vaan se vaikuttaa meihin nykyisyydessä ennakkoiden tuskaa ja kipua tulevaisuudessa.⁹⁰³

Onnin vastauksessa hänen äidinkielestään näyttää syntyvän este laivassa olevan työpaikan saavuttamiseen. Ahmed toteaa, että tällaiset asioiden tarinat suuntautuvat ihmisten kehon tai jopa muokkaavat kehon pintaa.⁹⁰⁴ Kuten aikaisemmin kirjoitin, myös Santeri kokee suomalaisen laivan päällystön ja miehistön ruotsinkielisyyden epämiellyttävänä.⁹⁰⁵ Suomessa kamppailtiin suomen ja ruotsin kielten asemasta jo ennen, kun maa itsenäistyi ja vielä sen jälkeenkin. Vuoden 1919 hallitusmuodossa molemmat kielet mainitaan kansalliskielinä ja se herättää paljon kiistaa. Vasta vuonna 1922 annettujen kielilakien toivottiin vakiinnuttavan tilanteen, mutta kielikiista vaikutti valtakunnan politiikkaan vaikeuttaen valtion hallintojärjestelmän toimintaa. Lisäksi suomenkielisuuden asemaa puolustaneet esittivät syytöksiä suomenkielisten syrjinnästä, mihin Santerikin näyttää viittaavan. Oma vaikutuksensa oli myös yhteiskunnan jakaantumisella erilaisiin kategorioihin, kuten yhteiskuntaluokkiin sekä työväen ja porvarien asettumisella toisiaan vastaan kansalaissodassa.⁹⁰⁶ Todennäköisesti Onnin ja Santerin kokemusten taustalla vaikuttavat heidän ymmärryksensä maan suomenkielisen ja ruotsinkielisen väestön välisistä valtasuhteista sosiaalisine, taloudellisine ja kulttuurisine eriarvoisuuksineen.

Onnin luottamus omaan käsitykseensä maailmasta horjahtaa ja hän vaikuttaa hämmästyneeltä, kun olettaa, että tilanteessa olisi tarvittu vähän enemmän nöyrytelyä.

⁹⁰³ Ahmed 2014, 63–6465, 69.

⁹⁰⁴ Ahmed 2006, 110; kieli ja etnisuus, myös Steel 2013, 137.

⁹⁰⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 31.

⁹⁰⁶ Selén 1987, 157–159; Uino 1987, 189; Markkola & Östman 2019, 173; Alapuro 2019, 230–233.

Onni arvelee, että hänen olisi tietysti pitänyt ymmärtää tehdä japanilainen kumarrus ja puhutella perämiestä herraksi. Onni toteaa olleensa koko ikänsä ”*vähän jäykkä pokkuroimaan ja herroittelemaan*”, vaikka kohteliaisuus on ollut hänen ”*periaatteensa, mutta ei kuitenkaan mateleminen*”.⁹⁰⁷ Tuo hämmästyneisyys ja ihmettely viittaa jo Onnin suuntautumiseen maailmaa kohti ja paljastaa siitä pienen osan, kuten filosofi Juho Hotanen kirjoittaa.⁹⁰⁸ Tehdessään perämiehen käytöksen naurettavaksi Onni räpäisee samalla heidän välisensä eron suuremmaksi.⁹⁰⁹

S/S Virgon I perämiehen torjuvasta käytöksestä syntyy tunnepitoinen tilanne. Siitä huolimatta, että Onni selittää vastauksessaan asiaa rationaalisesti, se kuitenkin vaikuttaa häneen. Tuon tapahtuman jälkeen Onni kävelee muutamia päiviä satamassa ja kysellee työpaikkaa eri laivoista, mutta töitä ei näytä olevan. Sitten eräänä aamuna hän tulee harmaaksi maalatun laivan kohdalle ja lukee sen nimen, ”Vicia”. Pohtiessaan laivan kansallisuutta Onni kävelee laivan perän kohdalle katsoakseen laivan lipun ja kotipaikan.⁹¹⁰ Saattaa tuntua kaukaa haetulta, mutta tulkitsen kansallisuuden varmistamisen ruotsinkielisen perämiehen käytöksestä syntyneen tunnetilan seuraukseksi.

”Ykkönen”: suomenkielinen perämies

Kun Onni näkee S/S Vician perässä Suomen lipun ja tekstin ”*Helsingfors*”, hän päättää mennä ylös kannelle ”*utelemaan*”. Noustessaan laivaan maihinnousuportaita, lan-konkia pitkin, hän huomaa kannella kokardilakkisen henkilön, joka osoittautuu laivan I perämieheksi. Onnin mainitsema kokardilakkisuus viittaa päällystön virkapukuun, minkä avulla päällystö erottautui miehistöstä. Tuohon aikaan miehistöllä ei ollut virkapukua tai yhtenäisiä työvaatteita. Onni toivottaa perämiehelle hyvää huomenta ja esittää asiansa. I perämies sanoo, että laivassa on kaksi kansimiehen paikkaa vapaana. Hän esittää lisäkysymyksiä kuten, onko Onnilla aikaisempaa kokemusta merityöstä tai työtodistuksia, ja ovatko passi ja lääkärintodistus kunnossa? Onni kaivaa taskustaan työtodistuksen, jonka oli saanut Enso Gutzeitin hinaajissa työskennellessään sekä passin ja lääkärintodistuksen. I perämies katselee niitä hetken ja toteaa: ”*hyvä, koska voitte alkaa töihin?*”. Onni vastaa voivansa aloittaa työt, vaikka heti, mutta I perämies sanoo, että ensin Onnin täytyy hakea työvaatteensa sekä tyyny ja viltti. Patjan, ”*matrassin*”, Onni saa ”*laivan puolesta*”.⁹¹¹

Tuolla tavalla perämies näyttää, mitä laivaelämässä tarvitaan, mutta jotakin puuttuu, minittäin lakanat. Vuonna 1917 merille lähtenyt Anders kirjoittaa ihmetelleensä

⁹⁰⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 8.

⁹⁰⁸ Hotanen 2010, 135–136.

⁹⁰⁹ Ahmed 2014, 85.

⁹¹⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 8–9. S/S Vicia oli 2660 bruttotonnin kantoinen, norjalaisen Nordenfjelske Co:n omistama alus. Se ajoi Suomen lipulla ja päällystö oli suomalainen.

⁹¹¹ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 9.

kahta lakanaa kapteenin vuodetta sijatessaan. Kapteeni huomasi sen ja sanoi: ”*kuule nyt ensireissun poika, merelläkin voidaan elää mukavasti kahden lakanan välissä*”. Tämän Anders toteaa muistaneensa aina myöhemmillä matkoillaan. Tuohon aikaan jokaisella miehellä piti olla mukanaan omat ruokailuvälineet, veitsi, haarukka, lautanen, lusikka ja muki sekä patja, tyyny ja peite.⁹¹² Andersin ensimmäinen laiva oli kaljaasi, kaksimastoinen purjelaiva. Weibustin mukaan purjelaivoissa ei yleensä käytetty lakanoita, sillä niitä oli hankala käsitellä ja niiden peseminen oli vaikeaa. Joillakin miehillä saattoi kyllä olla värillisestä kankaasta valmistettuja tyynyliinoja, kuten Göränilla, joka keräsi tyynyliinaansa ruoka-annoksena saamansa ylimääräisen sokerin.⁹¹³

Onni kirjoittaa huutaneensa juostessaan lankonkia pitkin alas laiturille, että tulisi jo tunnin kuluttua takaisin. Hän on niin iloinen, että palaa laivaan huomattavasti nopeammin.⁹¹⁴ Onnin luottamus maailmaan ja sen mielekkyyteen näyttää palautuvan ja saavan vahvistusta hänen havainnoistaan. Tuossa laivassa I perämiehen kohtaaminen on toisenlaista kuin edellisessä laivassa. I perämies puhuu suomea, tietää asemansa ja tuntee tehtävänsä. Hänen käytöksensä on kohteliasta ja asiallista, juuri sellaista, jota Onni näyttää arvostavan, ja johon hän pystyy orientoitumaan.⁹¹⁵ Kohtaamisen ilma-
piiri on myönteinen ja tuottaa Onnille henkilökohtaista mielihyvää ja iloa. Tämän laivan maailma tuntuu jo tutulta ja laajentaa hänen kehoaan toisin kuin edellinen laiva.

Kun Onni palaa S/S Viciaan, I perämies on taas lähistöllä. Hän sanoo laivan kansimiesten työnjohtajalle, ”poosulle”, että Onnista tulee uusi kansimies, ja pyytää tätä näyttämään Onnille kansimiesten skanssin ja sen koijan, missä Onni saa nukkua. Sitten I perämies pyytää Onnia vaihtamaan työvaatteet päällensä ja tulemaan sen jälkeen hänen luokseen. Kun Onni hetken kuluttua menee I perämiehen hyttiin, perämies kysellee yhtä ja toista hänen kotioloistaan, kuten esimerkiksi sitä, onko heillä sähkövalot. Kun Onni vastaa, että hänen kotonaan käytetään petrolilamppuja, perämies toteaa, että silloinhan Onni osaa trimmata laivassa olevat lamput. Laivassa ei ole sähkövaloa. Tä-
hän työhön varataan työaika kaksi tuntia päivittäin, ja se tehdään päivän ensimmäisenä työnä. Lamput huolletaan aina heti, kun päivä valkenee, sillä huolto voidaan tehdä lampunvalossa vain poikkeustilanteissa.⁹¹⁶ Perämies on samaan aikaan sekä lähellä että etäällä, mutta hänen kanssaan voi kommunikoida, vaikka Onni ei näekään maailmaa perämiehen näkökulmasta. Näin perämies tuo esiin myös oman toiseutensa, mikä vaikuttaa Onniin ja hänen maailmasuhteeseensa.⁹¹⁷

Päivittäin toistuvien tehtävien antaminen ja niihin perehdyttäminen tapahtuu yhtä asiallisesti kuin työhön ottaminenkin. Sitten perämies kysyy, osaako Onni ajaa vins-

⁹¹² TYKL/kys/19, vastaaja 24, 19–20, 22.

⁹¹³ Weibust 1976, 74; TYKL/kys/19, vastaaja 139, 23.

⁹¹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 9.

⁹¹⁵ Hotanen 2010, 146–147; Merleau-Ponty 2012b, 364–367.

⁹¹⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 10.

⁹¹⁷ Hotanen 2010, 147; Merleau-Ponty 2012b, 367.

siä? Siihen Onni vastaa, että ei ole koskaan joutunut semmoista käyttämään. Silloin I perämies pyytää häntä tulemaan mukaansa, ja he menevät kolmosvinsille. I perämies ajaa vinnillä pari propsitaakkaa ja käskää Onnia ottamaan siitä oppia. Kun Onni pääsee kokeilemaan vinnin käyttöä, ensimmäinen taakka menee vähän huononlaisesti, mutta kolmas jo vähän paremmin. Vieressä katsellut I perämies toteaa työn alkavan jo sujua. Kävellessään pois hän kehottaa Onnia varovaisuuteen. I perämies opettaa Onnia näyttämällä hänelle, kuinka vinnsiä käytetään ja taakkoja nostetaan. Onni puolestaan opettelee matkimalla perämiestä.⁹¹⁸

Uuteen tehtävään perehdyttäminen tapahtuu yhtä mutkattomasti ja kohteliaasti, samoin kuin Onnin jo entuudestaan tuntemien tehtävien antaminenkin. Pian kuitenkin paljastuu, että I perämiehellä on keuhkotauti ja hän joutuu jo parin kuukauden kuluttua lähtemään laivasta. Jonkin ajan kuluttua perämiehen lähdöstä, miehistölle kerrotaan, että hän on kuollut. Muistelllessaan perämiestä Onni kirjoittaa, että tuo perämies oli ymmärtäväinen ja asiallinen mies niin työsuhteissa kuin vapaa-ajanvietossakin. Kun miehistön jäsenet olivat kantaneet hänen merimiessäkkinsä ja matkalaukkunsa maihin, hän oli sanonut tukahdutetulla äänellä: *”Tämä oli minun viimeinen laivani. Hyvästi ja kiitoksia teille pojat.”*⁹¹⁹ Kuvatessaan tuota tunteikasta tapahtumaa, Onni liikkuu ajassa eteenpäin kuvaamiensa tapahtumien ajankohdasta, mutta palaa pian takaisin tapahtumien aikaan. Kuvauksessa tulee ilmi ihmisen kehon ilmaisevuus ja side maailmaan.⁹²⁰ Onni näyttää noudattavan tuota perämiestä kuvatessaan eettismoraalista periaatetta: vainajista ei puhuta pahaa.

Kapteeni ja kapinan uhka

Onni kirjoittaa, että he vievät ensimmäisen propsilastin Ranskaan Roueniin, missä he joutuvat olemaan kokonaisen kuukauden satamassa alkaneen lakon vuoksi. Kun tuo lakko alkaa, he ovat ehtineet purkaa vain kansilastin. Lakko kuitenkin jatkuu vielä kahden viikon kuluttua. Kun se hidastaa lastin purkamista ja laivassa oleva lasti taas estää uuden lastin ottamisen, laivan rahtausaikataulut menevät sekaisin. Myös seison-ta-aika maksaa ja lisää laivan kustannuksia. Onni tulkitsee kapteenin olevan häikäilemätön, kun tämä määrää kaikki purkamaan lastia siitä huolimatta, että lastin purkaminen ei varsinaisesti kuulu miehistön tehtäviin. Onnin mukaan perämiehet eivät sano siihen mitään, mutta konemestarit ja sähköttäjät kieltäytyvät. Lopulta hekin osallistuvat vastahakoisesti työhön, sillä kapteenin mukaan miehistössä kytee kapinan uhka. Näin kapteeni saa tahtonsa läpi ja kaikki purkamaan lastia lukuun ottamatta yhtä lämmittäjää, joka hoitaa tavanomaista tehtävänsä, sillä toimiakseen laivan vinnien pitää

⁹¹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 9–10; ks. myös Weibust 1976, 219–220.

⁹¹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 13.

⁹²⁰ Merleau-Ponty 2012b, 84.

saada höyryä. Poosu puolustaa miehistöä ja vastustaa kapteenia, mutta lopulta hänenkin pitää taipua, kun kapteeni uhkaa syyttää häntä kapinaan yllyttämisestä.⁹²¹

Kapinan uhka ilmenee kapteenin puheessa, mutta kuinka kapteeni esittää sen Onnin kuvauksessa? Kun kapteeni puhuu, hän puhuu laivan koko miehistölle. Hän tekee sen siksi, että hänen väitteensä lähitulevaisuudessa lähestyvistä kapinan uhasta vaikuttaisi miehistössä työskenteleviin toivotulla tavalla. Toisin sanoen, hän ikään kuin pyytää miehistöä vahvistamaan kapinan uhan olemassaolon, sen lähestymisen ja lailliset seuraamukset. Miehistön vahvistus tarvitaan siksi, että puhe muodostaisi toimivan subjektin ja objektin lisäksi yhteisön, jonka etäisyys uhkaavaksi nimettyyn tapahtumaan saavutetaan toistamalla sanaa uhka. Mutta tuota lähestyvää ja uhkaavaa kapinaa on vaikeaa nähdä, vaikka se kapteeni puheessa lähestyy jostakin.⁹²² Laivan miehistöä ahdistavalle kapinan uhalle on ominaista se, että se ei ole missään, vaan maailma sellaisenaan on ahdistava, kuten Heidegger kirjoittaa.⁹²³ Sara Ahmed toteaa ahdistuksella olevan taipumusta tarttua objekteihin, vaikka ne eivät tulekaan kohti, vaan ohittavat kokijan. Ahdistuneisuudesta tulee näin pikemminkin tapa lähestyä objekteja toisin kuin pelätessä, jolloin pelon kohde lähestyy pelkääjää. Kohteen ohittaminen vaikuttaa pelon ja ahdistuksen väliseen liukumiseen.⁹²⁴

Vuoden 1924 merimieslaissa kapinaan yllyttäminen määriteltiin rangaistavaksi teoksi, mistä oli muiden muassa taloudellisia seurauksia. Kapinaan yllyttämisestä tuomittu joutui korvaamaan varustamolle aiheuttamansa kustannukset. Samassa yhteydessä säädettiin myös merimiehen tottelemisvelvollisuudesta: hänen piti noudattaa esimiehensä antamaa käskyä. Myös esimiehen käskyn laiminlyönnistä syntyi korvausvelvollisuus, ja merimies joutui korvaamaan viiveestä tai laiminlyönnistä syntyneet kulut.⁹²⁵ Kapinaan yllyttäminen näyttää myös historiallisessa valossa velvollisuuden täyttämisen vastakohta.⁹²⁶

Eljaskin kirjoittaa työn olleen laivassa pääasia. Sen yhteydessä esimiesten käskyjä pitää totella, vaikka ne osoittautuisivat vääriksi, kuten Weibust kirjoittaa.⁹²⁷ Karjalainen toteaa, että sama asenne näkyy myös hänen haastattelemiensa merimiesten vastauksissa, jotka tallennettiin 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa.⁹²⁸ Weibust kuitenkin kirjoittaa laivan miehistörakenteen olevan hierarkia, jota leimaa voimakas auktoritaarisuus. Miehistön jäsenet tuntuvat hyväksyvän tuon hierakkisen järjestyksen ja pitä-

⁹²¹ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 12.

⁹²² Ahmed 2014, 93–94.

⁹²³ Heidegger 2000, 234–235.

⁹²⁴ Ahmed 2014, 65–66.

⁹²⁵ Merimieslaki 87/1924; Merimieslaki 341/1955, §50; ennakkotapauksista ks. Beckman 1957, 365–366.

⁹²⁶ Karjalainen 2007, 73.

⁹²⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 3; Weibust 1976, 188.

⁹²⁸ Karjalainen 2007, 41–42, 73–74; vrt. Sampson 2013, 79–87.

vän sitä tarpeellisena. Satunnaisesti ilmenevissä hätätilanteissa käskyjä täytyi noudattaa vastaan väittämättä.⁹²⁹

Vetoamalla kapinan uhkaan ja merimieslaissa olevaan merimiehen rajoittamattomaan tottelemisvelvollisuuteen, S/S Vician päällikkö oikeuttaa vaatimuksensa lastaustyöhön osallistumisesta. Onni selittää, että läheskään kaikki merimiehet eivät olleet tuohon aikaan Kuljetustyöväen liittoon kuuluneen Merimies-Unionin jäseniä. Onnin mukaan *puosu* kehotti kaikkia, myös Onnia, liittymään Merimies-Unioniin, ja Onni liittyi siihen heti, kun laiva palasi takaisin Suomeen.⁹³⁰

Mutta muutkin laivapäälliköt käyttivät hyväkseen miesten vastustuksen tulkitsemista kapinaksi. Esimerkiksi vuonna 1948 S/S Aino Nurmisen rasvarina työskennellyt Pekka kirjoittaa laivan matkasta Porin Mäntyluodosta Durbaniin, Etelä-Afrikkaan. He ottavat polttoainetta Kanarian saarilta, ja jatkavat sieltä Freetowniin, Sierra Leoneen. Pekka toteaa laivan lähes 50-vuotiaan koneen lämmittämisen olevan raskasta, kun se tarvitsee polttoainetta noin 30 tonnia vuorokaudessa. Kanarialta hankittu huonolaatuinen hiili tekee työn vielä rankemmaksi. Tällä tavalla ”*stimataan*” kuitenkin muutamia merivahteja. Vanhat, kokeneet lämmittäjät käyttävät kaikki konstit saadaksesen höyryn pysymään jotenkuten ”*topilla*”.⁹³¹

Mitä etelämmäksi päästään, sitä lämpimämmäksi pataruuma muuttuu. Pekka kirjoittaa, että samaan aikaan ruuan laatu heikkenee. Hänen mielestään se ei sovi lainkaan konemiehille, vaan sai väsyneissä miehissä aikaan kapinamieltä. Kun ruuan laatua koskevat asialliset huomautukset eivät auta, konemiehistö päättää itse parantaa tilannetta. Seuraavana aamuna ”kipparin” tarkastaessa matkalukemaa lokimittauksista, lukema ei tyydytä häntä, sillä heikko vastatuulikaan ei voi vaikuttaa noin paljon laivan kulkuaan. ”Kippari” määrää kaksi vahtivuorossa olevaa kansimiestä vetämään lokiliinan ylös ja tarkistamaan, onko siihen mahdollisesti tarttunut jotakin, mikä estää lokia pyörimästä. Kun mitään ei löydy, ja seuraavakin luku näyttää liian hiljaista vauhtia, ”kippari” päättelee vian olevan alhaalla konemontussa. Ja sieltähän se löytyy! Pataruumasta ilmoitetaan, että hiili on huonoa ja ruoka samaa luokkaa, eikä näillä eväillä pidetä ”*stimmiä*” ylhäällä. Kippari lupaa korjata asian. Kun ruuan laatu paranee, samalla laivan vauhtikin lisääntyy. Pekka kirjoittaa, että heidän mielestään teko oli oikeutettu. Mutta kippari on erimieltä ja vihjailee jopa kapinahengestä, jonka voi tulkita ylimmän esimiehen vastustamiseksi.⁹³² Sekä Pekan että Onnin kuvauksista käy

⁹²⁹ Weibust 1976, 251–252.

⁹³⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 10. Onni käyttää ammattijärjestöstä nimitystä ”Merimies-Unioni” mutta tarkoittanee vuoteen 1930 saakka toiminutta Suomen Merimiesten ja Lämmittäjien Unionia. Suomen Merimies-Unioni tuli järjestön nimenä käyttöön vuonna 1935.

⁹³¹ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 7–9.

⁹³² TYKL/kys/19, vastaaja 114, 9–11; Merimieslaki 341/1955, yleiset velvollisuudet laivapalveluksessa, § 50 ja pakkokeinot esim. kapinatilanteessa, § 61; ks. myös Beckman 1957, 331–333.

ilmi sosiaalisten asemien tilojen kääntyminen habitusten tilojen välityksellä kannanottojen tiloiksi, kuten Bourdieu kirjoittaa.⁹³³

Jälkinäytös Pohjanmerellä

Ranskalaisten ahtaajien lakko loppuu jo parin päivän kuluttua. Onni toteaa, että mitään vakavampaa yhteenottoa ei tapahdu, vaikka se oli hänen mielestään lähellä. Mutta Pohjanmerellä, taitaa tulla eräänlainen jälkinäytös. Kirjoittaessaan Onni muistelee yhden päivän tapahtumia. Tuolloin hän on maalaamassa kapteenin makuuhuytia. Kello 12 hän kuulee, kun ylhäällä kannella lyödään laivakellolla *kahdeksan lasia*, mikä tarkoittaa vahtivuorojen vaihtumista. Onni kirjoittaa ajatelleensa, että menisi syömään vasta tehtyään työnsä valmiiksi, kun jäljellä on enää muutama pensselin veto. Silloin hän kuulee kapteenin äänen salongista: ”*Kello on 12, [mainitsee sukunimen] se on ruokatunti*”. Onni vastaa kuulleensa lyönnit, mutta haluavansa tehdä maalaustyön loppuun. Kapteeni seisoo salongissa kädessään puoli juomalasillista viskiä ja tarjoaa sitä Onnille – mahdollisesti palkkioksi pitkäksi venyneestä työvuorosta. Adam muistelee vastaavaa tilannetta nelimastoparkki Olivebankilla. Laivassa oli tapana jakaa ryyppy miehistölle, kun miehet olivat työtunteja laskematta työskennelleet myrskyssä. Silloin stuertti tuli skanssin ovelle geneverpullo mukanaan ja huusi: ”*splice the main brace!*”. Vahva viina poltti kurkussa, mutta myös lämmitti laittaessaan veren kiertämään.⁹³⁴

Onni kiittää ja tyhjentää lasillisen suuhunsa. Sen jälkeen hän näkee salongin pöydällä ”*kaksi lautasellista hyvännäköistä lihakeittoa*”. Hän selittää molemmat lautaselliset siten, että emännöitsijä syö kapteenin seurassa salongissa. Onni toivottaa kapteenille hyvää ruokahalua ja lähtee kansimiesten skanssiin. Viski lämmittää häntä mutta, kun hän pääsee skanssiin, hän kohtaa siellä synkkäilmeiset työtoverinsa: ”*Tuules katsomaan*”, matruusi nostaa kauhalla keittoa ja näyttää hänelle. Onni kirjoittaa, että ”*siinä oli epämääräinen luku mustapäisiä yhden tuuman mittaisia toukkia ja koko keiton haju oli kuvottava.*”⁹³⁵

Kuvottava haju ja toukat ruoka-astiassa herättävät torjunnan ja inhon tunteen Onnissa, kuten muissakin skanssissa olevissa miehissä. Onni kirjoittaa, että kenelläkään ei ole minkäänlaista halua edes maistaa tuota keittoa. Haluttomuus ilmentää heidän

⁹³³ Bourdieu 1998, 16–18.

⁹³⁴ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 21: ”*Då det var som jävligast, kom stuerten till skansdörren med en flaska genever och ropade ”splice the main brace”. Det starka brännvinet brände i strupen, men satte blodet att pulsera genom kroppen.*”; ks. Weibust 1976, 355: kapteeneilla tapana antaa määräys ”Splice the main brace” erityisen rankan työrupeaman jälkeen. Se tarkoitti rommittarjoilua koko miehistölle. Komento oli sikäli erikoinen, ettei isomaston isopurjeen ahtimena ollutta köyttä yleensä pleissattu, vaan vaihdettiin, sillä se kulki monien väkipyörien läpi.

⁹³⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 14.

orientaatiotaan tuohon hajun syömäkelvottomaksi merkitsemään ja toukkien pilaaamaan ruokaan. Tuossa haluttomuuden tunteessa ruuan huonous tai pahanmakuisuus liittyy juuri hajuun ja toukkiin, mitkä erottavat tuon keiton tavallisesti tarjotuista keitoista. Keiton inhottavuus yhdistyy sekä ruuan hajuun että sen koskettamiseen. Haistaminen ja koskettaminen ovat aisteja, jotka edellyttävät haistettavan ja kosketettavan läheisyyttä. Kun ruokaa syödään, se päättyy suun kautta ihmisen sisäpuolelle ja joutuu jo suussa kosketuksiin ihmisen ruumiin kanssa, kirjoittaa Sara Ahmed. Näin ruumiin saastumisen pelko lietsoo miesten pahoinvointia ja saa heidät inhoamaan keittoa.⁹³⁶

Ahmed toteaa inhon tunteen olevan muutakin kuin pelkkä sisäinen tai psyykkinen tila, sillä se muokkaa ruumiiden pintoja saa ne loitontumaan inhon kohteesta ja kääntymään pois esimerkiksi ruuaksi kelpaamattomasta keitosta. Hänen mukaansa inhon tunteeseen liittyy ihmisen kehon ja inhoa aiheuttavan kohteen pintojen välinen suhde, kuten pilaantuneen keiton ja miesten ruumiiden kosketuksen ja läheisyyden mahdollisuus. Juuri tuo läheisyys koetaan loukkaavana. Tämä kosketus tai jopa sen ajatteleva koetaan epämiellyttävänä voimakkuutena. Keho vetäytyy pois kohteesta voimakkaalla liikkeellä, joka tuntuu vatsassa. Ahmed toteaa, että tuo liike on inhon tekemää työtä. Onnin kuvauksessa inhoaminen merkitsee torjutun keiton vaikutusta miehiin. Kuten Ahmed toteaa, kysymys ei ole siitä, että keitto olisi luonnostaan inhottavaa. Siitä tulee vastenmielistä vasta silloin, kun siinä on matoja, joita pidetään yleisesti vastenmielisinä. Keiton inhoamisessa on kysymys siitä, kuinka keitto on yhteydessä inhottavina pidettyihin matoihin.⁹³⁷

Miesten on kuitenkin syötävä jotakin. Pääruuan menettäminen merkitsee heille kevyttä ateriaa, sillä ateriaan kuuluu keiton lisäksi vain teetä ja näkkileipää. Syötyään he keräävät kauhan aivan täyteen toukkia ja vievät sitten keiton toukkineen koskemattomana keittiöön. Onni kirjoittaa myös lämmittäjien menettelevän samalla tavalla.⁹³⁸

Miehet näyttävät tässä osoittavan solidaarisuutta toisiaan kohtaan riippumatta siitä, työskentelivätkö he kone- tai kansimiehistössä. Tuollaisen keskinäisen solidaarisuuden voima tulee näkyviin Elielin vastauksessa. Hän työskentelee kesällä 1924 S/S Imatrassa ja toteaa kirjoittaessaan ruuan olleen aina jonkun mielestä huonoa. Tuona kesänä he ovat Välimerellä, ja laivaan hankitaan Algeriasta pukkeja, jotka teurastetaan sitä mukaa, kun lihaa tarvitaan. Kun pukin lihaa käytetään ensimmäisen kerran lihakeittoon, miehet syövät sitä kuten muutakin ruokaa. Sitten joku väittää lihan haisevan pahalle, ja sen jälkeen kukaan ei syö keittoa. He kaatavat keiton laivan partaan yli mereen. Eliel toteaa, että hän ei kuitenkaan itse tunne pahaa hajua tai makua, mutta

⁹³⁶ Ahmed 2014, 85.

⁹³⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 14; Ahmed 2006, 109–110; Ahmed 2014, 82–83, 85–87; vrt. Pulkkinen 2013, 121–122.

⁹³⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 15.

kai asia sitten on niin kuin toiset sanovat. Tämän jälkeen Eliel ei enää uskalla syödä soppaa, sillä se tulkittaisiin kapinaksi tovereita kohtaan.⁹³⁹

Elielin kuvauksessa inhon kohde ilmenee puheessa. Sara Ahmed pitää puheessa muotoutuvaa inhon kohdetta performatiivisena, esittävänä. Hänen mukaansa performatiivisuuden ajallinen ulottuvuus on ratkaiseva. Se viittaa toisaalta tulevaisuuteen, johonkin ei vielä toteutuneeseen, mutta toisaalta myös menneisyyden kokemuksiin. Esitys toimii juuri lainaamalla jo olemassa olevia normeja ja käytäntöjä ja onnistuu ilmaisessaan koodatun tai toistuvan asian. Kun esitettäessä toistetaan se, mitä on jo sanottu, sen voima ja auktoriteetti ovat suhteessa mieleen palautuneeseen. Puheessa vastenmielisyyden ilmaiseminen toimii juuri näin. Kun Elielin kuvauksessa joku sanoo keiton haisevan pahalle eikä syö sitä, hän tavallaan muotoilee keiton merkityksen, ja mutkin alkavat kokea keiton haisevan pahalle olevan pilalla, eivätkä syö sitä. Tässä inhon tunne vaikuttaa keiton merkityksen syntymiseen ruumiillisten ilmaisujen, puheen ja syömisen pysäyttämisen välityksellä. Näin inhon tunne sitoo ruokailijoiden ruumiisiin merkkejä, jotka estävät uusien, erilaisten merkitysten syntymisen.⁹⁴⁰

Sekä Onnin että Elielin vastauksissa solidaarisuus näyttää perustuvan turvattuuden tunteeseen, mitä Sara Ahmed korostaa solidaarisuuden yhteydessä. Kun jokin näyttää uhkavalta, miehet liittoutuvat toistensa kanssa ja toisia, esimerkiksi laivan päällikköä tai keittiöhenkilökuntaa vastaan. Sen Eliel tuo näkyviin kirjoittaessaan miesten juosseen emännöitsijän perään ja haukkuneen tätä. Tuossa laivassa emännöitsijä oli yrittäjä, jonka tehtäväksi varustamo oli antanut laivan muonituksen.⁹⁴¹ Yhteiseksi havaitusta, aistitusta ja ääneen sanotusta vaarasta muodostuu miehistöön kuuluvia yhteen sitova voima, kuten Sara Ahmed toteaa. Samalla S/S Imatran skanssissa ruokailevat miehet erottautuvat heistä, jotka syövät pukinlihaa.⁹⁴² S/S Vician skansseissa erottautuminen on rajumpaa ja näyttää viittaavan jopa elämistä erottautumiseen. Göran kirjoittaa ruuan hyvyyden olleen emännän ja kokin taitojen mukaista hänen aloittaessaan merityössä. Jos yrittäjänä toimiva emäntä pihisteli raaka-aineissa, kokki valmisti sen huonosti tai pilasi kokonaan, niin sen laatu oli heikompaa kuin 1960-luvun sikojen ruuan. ”Kyllä nykyään monet siat saavat paremmista aineista tehtyä ruokaa”, Göran toteaa.⁹⁴³

Kun Onni kirjoittaa, että miehet eivät valittaneet pilaantuneesta keitosta, herää kysymys siitä, ketä vastaa S/S Vician skansseissa ruokailevat miehet liittoutuivat keskinäistä solidaarisuutta osoittaessaan. Sara Ahmed toteaa myös ruokailua ja syömistä määrittävän sen, kuinka maailma on saavutettavissa siihen tarkoitettuun tilaan, ja sen, miten asiat ovat tuossa tilassa paikoillaan. Kirjoittaessaan ihmisen pystyasennosta

⁹³⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 124, 2.

⁹⁴⁰ Ahmed 2014, 92–93; Pulkkinen 2013, 121, 128.

⁹⁴¹ Ahmed 2014, 72; viite Beck 1992, 49; TYKL/kys/20, vastaaja 124,2; Mäenpää 2008,52.

⁹⁴² Ahmed 2014, 76, 84.

⁹⁴³ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 37.

suhteessa tilaan, Ahmed nostaa esiin, kuinka kehojen orientaatiot tuovat näkyviin myös erilaisten objektien saavutettavuuden tietyistä kulmista. Hän toteaa asioiden näyttävän oikeilta, kun ne lähestyvät meitä oikeista kulmista. Onnin vastauksessa näin ei käy. Passiivisuus merkitsee sitä, että kärsimykseksi koettua kohdellaan kielteisenä. Inhottavan ruuan läheisyys voi tuntua myös ruumiillisen tilan loukkaukselta, ikään kuin keiton tunkeutuminen tuohon tilaan johtuisi pilaantuneesta lihasta. He loitontuvat keitosta tuntien vastenmielisyyttä ja ehkä kiukkuakin sen pilaantumisen vuoksi. Vetäytyessään miehet tuntevat samalla tiettyä kiukkuu siinä, että sairastumisen mahdollisuus oli lähellä. Loppujen lopuksi inho muodostuu siitä, kuinka torjuttu asia vaikuttaa kokijaan.⁹⁴⁴

Ahmedin tulkinnassa passiivisuus liittyy Edmund Husserlin ajatukseen passiivisuudesta tietoisuuden muotona. Filosofi Simo Pulkkinen kirjoittaa, että ihmiset ovat myös hiljaa tietoisia havaitun kohteen taustalla olevasta maailmasta. Aktiivinen toiminta edellyttää jotakin ennalta määrättyä, mitä kohti ihminen voi kääntyä havainnoissaan. Tämä ennalta annettu ulottuvuus korreloi aktiivisuuden olennaisen ja välttämättömän vastaparin eli passiivisuuden kanssa. Tietoinen aktiivisuus on näin havaitsevaa tietoisuutta ja passiivisuus tietoisuuden hiljaista toimintaa huomion kohdentamisen taustalla.⁹⁴⁵

Onni mainitsee jo aikaisemmin, että ruoka on kaiken arvostelun alapuolella. Kun hän tässä yhteydessä selittää, että keittiössä keitetään kaikki keitot kolmessa kattilassa: yhdessä kapteenille ja emännöitsijälle, toisessa päällystölle ja kolmannessa miehistölle, tulee näkyviin ruuan laadun suhde ihmisen aseman ja arvon sekä siihen sisältyvän vallan ilmaisemisessa.⁹⁴⁶ Kuten Sara Ahmed kirjoittaa, inhon tunteella on merkitystä myös valtasuhteissa. Inhoamisen ja vallan välinen suhde on ilmeinen, kun tarkastellaan inhoreaktioiden tilallisuutta ja niiden osuutta sosiaalisen tilan ja siellä toimivien ihmisten välisissä hierarkioissa. Ahmedin mukaan tilaan liittyvät yläpuolella olevan ja alapuolella olevan erot toimivat myös metaforisesti erottaessaan ihmiset toisistaan, kuten ne erottavat hierarkiassa ylempänä ja alempana olevat ihmiset toisistaan. Seurauksena on, että esimerkiksi kapteenin alaisiaan kohtaan tuntema inho ylläpitää hänen ja hänen alaistensa välisiä valtasuhteita. Näiden valtasuhteiden myötä yläpuolisuudesta ja alapuolisuudesta tulee tiettyjen ruumiiden, esineiden ja tilojen ominaisuuksia. Kun huomio kohdistuu inhoaja tuntemaan inhoon, tulee esiin yläpuolella olevan aseman säilyminen vain tietyn haavoittuvuuden kustannuksella, ja se, että siihen vaikuttaa alapuolella olevien ihmisten toiminta.⁹⁴⁷

Ruuan erottaessa kapteenin, päällystön ja miehistön sen laatu tuo esiin myös niiden erojen suhteet eri asemassa oleviin. Göran ilmaisee sen kirjoittaessaan, että pääl-

⁹⁴⁴ Ahmed 2006, 66–67; Ahmed 2014, 85–86.

⁹⁴⁵ Pulkkinen 2013, 129–130.

⁹⁴⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 14–15.

⁹⁴⁷ Ahmed 2014, 89: viittaus Miller, W. I. 1997, s. 9.

lystön ruoka on aina parempaa kuin miehistön ruoka, mutta kaikkein parasta on kapteenin ruoka, varsinkin, kun hän on suhteissa emännän kanssa.⁹⁴⁸ Näin ruuan laatu erottaa päällystönkin jäseniä toisistaan. Urpokin kirjoittaa, että aikaisemmin merimiesten muonaa pidettiin yleisesti huonona. ”*Vielä tänäkin päivänä muistavat merimiehistä monet eräässä suomalaisessa sanomalehdessä olleen ilmoituksen: myytävänä vähän pilaantuneita perunoita, sopivia laivoihin*”. Tuota ilmoitusta oli tapana siteerata silloin, kun ruuassa ilmeni puutteita. Kun Urpo toteaa ruuan olleen merellä niin tärkeä tekijä, että sen vuoksi miehistön ja päällystön välille syntyivät enimmäkseen ristiriidat, hän viittaa juuri yllä kuvattuihin valtasuhteisiin. Viisikymmentä vuotta siten laivassa tarjotun ruuan laatu oli tapana varmistaa jo siinä vaiheessa, kun mies aikoi ottaa pestin. Hän kysyi ensimmäiseksi ruuan laatua toisilta miehiltä.⁹⁴⁹

Onni kirjoittaa, että kapteenia ei näkynyt koko iltapäivänä ja muu päällystö oli hyvin vaitonaista.⁹⁵⁰ Sosiologit Hearn ja Parkin toteavat, että vaikeneminen, puhumattomuus tai hiljaisuus ei välttämättä tarkoita asian hyväksymistä. Se on ennemminkin organisaatioon liittyvää konkreettista hiljaisuutta. Vaikeneminen voi merkitä ”vaitonaisuutta”, kuten Onni kirjoittaa päällystöstä. Se voi tarkoittaa myös sorrettujen ahdinkoa, mihin miehistön ruuan palauttaminen koskemattomana näyttäisi viittaavan. Mutta laivan työyhteisössä se saattaa olla myös kapteenin ylivaltaa, mikä vaikuttaa perämiesten vaitonaisuuteen ja siihen, kuinka he ottavat huomioon miehistön valitukset. Perämiesten hiljaisuus ei tässä yhteydessä välttämättä tarkoita sitä, että he hyväksyvät ruuan heikentämisen.⁹⁵¹ Heidän oman uransa kehittymisen näkökulmasta kapteenin kanssa riitelemisen ei ollut viisasta, kuten ei ollut myöskään puuttuminen kapteenin vastuulla olevaan muonitukseen. Kapteenit keskustelivat keskenään myös alaistensa pätevyydestä ja kyvykkyydestä hoitaa perämiehen tehtäviä. Perämiesten kohdalla oli kysymys tulevaisuuden työmahdollisuuksista.⁹⁵² Sara Ahmed toteaa, ihmisten suuntautuvat maailmaa kohti erityisellä tavalla tuntiessaan olevansa haavoittuvia. Tämä osoittaa haavoittuvuuden sisältävän tietynlaisen ruumiillisen suhteen maailmaan. Tuossa suhteessa avoimuus itsessään luetaan mahdollisen vaaran ja toiminnan välttämisen paikaksi. Tunteet sekoittuvat erilaisiin avoimuuden tulkintoihin, kuten ruumiiden ja maailmojen kohtaamiseen ja niiden sulautumiseen toisiinsa. Maailmaa kohti suuntautuvan ruumiin avoimuuteen sisältyy myös vaaran tunne, joka ennakoii kipua tai vammaan tulevaisuudessa. Vaaran tunteessa maailma painaa ruumista vasten, ja se kutistuu vetäytyen maailmasta ja haluten välttää pelättyä kohdetta. Ruumiin kutistuminen rajoittaa liikkumista siltä osin kuin kutistuminen näyttää valmistavan ruumista pakenemaan. Tällainen kutistuminen on merkittävää: pelko pyrkii hillitse-

⁹⁴⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 38.

⁹⁴⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 26.

⁹⁵⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 13.

⁹⁵¹ Hearn & Parkin 2001, 10.

⁹⁵² TYKL/kys/19, vastaaja 139, 39.

mään joitain ruumiita siten, että ne vievät vähemmän tilaa. Tällä tavalla tunteet kohdistavat ruumiin tilan sosiaaliseen tilaan.⁹⁵³

Mikä motivoi kapteenia S/S Vician kapteenia uhkailemaan ja alistamaan? Kuten Onnin kuvauksesta käy ilmi, lakossa olevia ahtaajia tukevat merimiehet taipuvat kapteenin uhkailujen edessä, sillä erimielisyyden olemassaolo ja sen kapinaksi tulkitseminen uhkaavat heitä rangaistuksella. Rangaistuksen uhka luo ahdistavan ilmapiirin, mikä puolestaan pitää yllä pelkoa. Rangaistuksen uhka auttaa miehiä laittamaan asiat tärkeysjärjestykseen, kuten Sara Ahmed toteaa. Määritellessään miesten vastustuksen kapinaksi kapteeni käyttää kieltä, joka voimistaa uhkaa ja tuottaa eroja uhkaajan ja uhattujen välille. Siinä pelko on ennemminkin tämän prosessin seuraus kuin sen alkuperä. Uhkaavassa, turvattomassa tilanteessa pelko pyrkii ohjaamaan ihmiset toistensa yhteyteen ja toisiaan vastaan. Näin myös yhteisö voimistuu jaetun riskin kautta.⁹⁵⁴

Mutta, mikä tässä on uhkailun perimmäinen motivaatio? Oliko kysymys merenkulussa tapahtuneista teknisistä ja sosiaalisista muutoksista, joiden seurauksena monia vanhoja, elämään liittyviä rutiineja ja perinteitä ei voinut enää pitää itsestään selvinä. Oliko pelko ja ahdistus jo tuolloin jonkinlainen ”ajan merkki”, jota luonnehtivat tuolle ajalle tyypilliset, nopeat muutokset ja innovaatiot. Ne rapauttavat sekä rakenteita ja arvoja ja johtavat myös kontrollin ja varmuuden menettämisen tunteeseen. Koskiko kysymys ihmisiä yhdistävien instituutioiden heikkenemisestä myös laivojen työyhteisöjä?⁹⁵⁵ Pohdin vielä sitä, uhkasiko lakon pitkittyminen kapteenin kykyä pitää laivan kustannukset kurissa. Laivan ”makaaminen”, satamissa seisottaminen maksoi, ja siksi laivan viipymistä satamissa haluttiin lyhentää kaikin tavoin. Pilaantuneen ruoan tarjoaminen taas nostaa esiin purjelaivoihin liittyneen muonitustavan ja ymmärryksen ihmisten eriarvoisuudesta yhteiskunnassa. Laivaisännistöön kuuluvat hankkivat muonan osuuksiensa mukaan, ja tässä yhteydessä useimmiten tinkivät sen laadusta. Esimerkiksi vuonna 1884 syntynyt Gunnar toteaa, että kaikki olivat sitä mieltä, että sillä ei ollut väliä, mitä merimiehille syötettiin.⁹⁵⁶ Gunnarin toteamuksessa tulee näkyviin tuon ajan agraarin yhteiskunnan moniportainen arvojärjestys ja sen kiinnittyminen maan omistamiseen. Merimiehet olivat tuon arvojärjestyksen alapäässä ja monin tavoin taloudellisesti ja sosiaalisesti marginaalisia.⁹⁵⁷ Avoimeksi jää, oliko kapteenin tavoitteena osoittaa miehistölle, että hän ei arvostanut heitä vai vähentää muonituskuluja saadakseen lakosta aiheutuneet kustannukset kuriin ja säilyttääkseen maineensa työnantajansa silmissä.

⁹⁵³ Ahmed 2014, 69.

⁹⁵⁴ Ahmed 2014, 71–72.

⁹⁵⁵ Ahmed 2014, 72.

⁹⁵⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 65, 2.

⁹⁵⁷ Ks. esim. Sammallahti 1993, 10.

Miehistö

Onni kirjoittaa, että vuoden 1929 talvi on kova. Tanskan valtio on vuokrannut Suomen valtion omistaman ”jäänsärkijä” Tarmon avustamaan Öresundin liikennettä. Kun S/S Vicia on tulossa kivihiililastissa Skotlannista Tanskaan Kööpenhaminaan, kiintojää alkaa jo Skagenissa ja Kattegat sekä Itämeri ovat kokonaan jäässä. S/S Vicia joutuu ponnistelemaan jäiden keskellä, mutta pääsee omin voimin Kööpenhaminaan.

Onni ei kerro minä viikonpäivänä laiva tulee saamaan, mutta toteaa lähes heti, että he eivät saa rahaa satamissa muulloin, kuin lauantai-iltais. Vaikka he olisivat tulleet satamaan jo maanantaina, niin ”*kapteeni ei ollut suvainnut antaa rahaa*” ennen kuin lauantai-iltana työn päätyttyä. Talvella rahat maksettiin viideltä ja kesällä kuudelta.⁹⁵⁸ Louis Clercin mukaan palkan maksun rajoittaminen oli keino hillitä häiriöiden aiheuttamista satamissa.⁹⁵⁹ Rahojen antaminen lauantaina rajoittaa miehistön pääsyä vapaa-ajan viettoon myös Kööpenhaminan satamassa. Onnin mukaan on helppoa arvata, mitä siitä seuraa. Kun rahat ovat kapteenin takana, niistä on otettava kaikki hyöty irti välittömästi. Onni kirjoittaa, että jotkut ”*tyypit eivät olleet meinanneet saada työvaatteitakaan päälleen*”.⁹⁶⁰ Tässä kohtaa Onnin lause loppuun ikään kuin kesken. Hän ei mainitse, miksi työvaatteiden pukeminen on vaikeaa. Kun itse ajattelen, että se on vaikeaa runsaan, koko rahan edestä tapahtuneen juopottelun vuoksi, herää yhtäältä kysymys Onnin häveliäisyydestä ja toisaalta hänen tarkoituspästänsä. Onko hänen häveliäisyytensä seurausta sotienjälkeisessä Suomessa vallinneesta asenneilmapiiristä. Tytti Steel kirjoittaa, että Suomessa ravintolat eivät saaneet muodostua huvittelu-paikoiksi. Niiden tehtävänä oli lounaan ja päivällisen tarjoaminen, ja alkoholia sai myydä vain ruuan kanssa. Steelin aineistosta käy ilmi, että Suomessa merimiehiä pidettiin alempiarvoisina, suorastaan yhteiskunnan pohjasakkana tai ”*laivaväen heikompana aineksena*”. Sen sijaan päällystö saattoi ansaita kunnioitusta.⁹⁶¹

Onnin kirjoittaman lauseen keskeneräisyys saa minut pohtimaan hänen tapaansa kirjoittaa miesten satamakäynneistä. Hän kirjoittaa ruotsalaissyntyisestä Petterssonista, jolla on kauppa Prestonissa, Länsi-Englannissa. S/S Vicia ajaa sinne melkein säännöllisesti. Kun laiva tulee Prestoniin, Pettersson tuo tavaraa laivaan viikon aikana ja antaa jokaisen valita tarvitsemansa. Sitten Pettersson tulee lauantai-iltana listan kanssa ja perii omansa pois, ennen kuin miehet ehtivät tuhata vähät rahansa.⁹⁶² Onnin vastauksesta tulee vaikutelma todellisuuteen viittaamisesta, mutta myös sen kätkeymisestä. Ehkä miehistön tapojen ja mieltymysten silottelu on tarpeen, sillä Onnin syyttävä sormi osoittaa tässäkin yhteydessä laivan kapteeniin eikä miehistöön.

⁹⁵⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 34: satamissa sai rahaa lauantaina.

⁹⁵⁹ Clerc 2019, 205.

⁹⁶⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 16.

⁹⁶¹ Steel 2013, 138–139, 147, 247–248.

⁹⁶² TYKL/kys/19, vastaaja 10, 16.

Puolimatruusina merille lähteneen Onnin vastauksessa huomioni kiinnittyy erityisesti sen *sukupuolittuneisuuteen*. Kaikki siinä toimivat henkilöt ovat miehiä. Hänen kuvaamansa tilanteet ja kokemukset näyttävät koskevan ainoastaan heitä. Ainoa kuvauksessa epäsuorasti mainittu nainen on emännöitsijä, johon salongin pöydälle katettu toinen lautanen viittaa. Keittiössä työssä olevia kuvaavat kolme liedellä kiehuva kattilaa, mutta niillä Onni saa esiin myös laivan pelkistetyn hierarkian ja eriarvoisuuden: laivassa on päällikkö, päällystö ja miehistö, joille ruokaa keitetään erikseen eriarvoisista aineksista. Laivassa on myös talouspuolen vastaava, emäntä, joka näyttää ottavan oman paikkansa päällikön vierellä ja keittonsa päällikön kattilasta.

Onni esittelee laivan miehistön valokuvan avulla ensimmäistä matkaansa kuvaavan tekstin lopussa. Se paljastaa, että laivassa on työssä kaikkiaan kolme naista: emännöitsijä, kokki ja messityttö. Onni muistaa vain heidän etunimensä, mikä viittaa yhtäältä tuttavallisuuteen ja toisaalta ehkä jonkinlaiseen miehiseen ylemmyyteenkin, mutta kansimiehistä hän käyttää sekä etunimiä että sukunimiä.⁹⁶³ Heidän kanssaan Onni on eniten tekemisissä yhteisesti jaettujen asuin- ja työtilojen vuoksi. Tästä näkökulmasta etunimen käyttö viittaa tuttavallisuuteen ja sukunimen käyttö enemmänkin objektiiviseen asemaan laivassa. Merivahdissa ja esimiesten kanssa kommunikoitaessa puhuttelunimenä käytetään tavallisesti sukunimeä⁹⁶⁴, jota Onni käyttää esitellessään esimerkiksi radiosähköttäjän, I ja II konemestarin, kolmannen nimeä hän ei muista, kuten ei myöskään yhden hiilenkuljettajan eli ”*trimmarin*”, nimeä. Mutta sen sijaan hän muistaa hyvin sekä etu- että sukunimeltä omalta kotiseudultaan Kaakkois-Suomesta kotoisin olevat lämmittäjät. Näin Onni tulee kuvanneeksi myös laivalla vallitsevan *sukupuoolistuneen* työnjaon naisten ja miesten tehtäviin. Lisäksi hänen vastauksessaan korostuvat ihmisten välinen läheisyys ja etäisyys sekä kotiseutu ihmisiä yhdistävänä tekijänä. Mutta samalla paljastuvat myös töiden erilaistumista edellyttävät tehtävät. Päällikön aseman lisäksi kansi- ja konepäällystön horisontaaliset ja vertikaaliset erot ja erikoistumiset tulevat näkyviin, kuten miehistönkin vastaavat erot ja erikoistumiset.⁹⁶⁵ Kirjoittaessaan kansimiesten skanssissa aterioivista miehistä Onni käyttää myös samaistumiseen ja yhteisön vuorovaikutukseen viittaavaa ”me”-persoonapronominia. Sama toistuu kansilastin purkamista ja laivan jäissä kulkemista kuvaavissa kohdissa. Näin tulee yhtäältä esiin Onnin samaistuminen kansimiehiin ja merimieheksi, toisaalta se voi viitata Onnin kuvauksen ajalliseen kerrostuneisuuteen.⁹⁶⁶

⁹⁶³ TYKL/kys/19, vastaaja 10, 15; vrt. Ala-Pöllänen 2017, 44; Ala-Pöllänen koki kuuluvansa joukkoon, kun hänen etunimensä mainittiin. Ks. myös TYKL/kys/19, vastaajat 38 ja 123 (sukunimiä ja tehtävänimikkeitä esim. timperi, timppa, puosu).

⁹⁶⁴ Myös TYKL/kys/19, vastaaja 123: puhuteltaessa käytettiin sukunimiä ja/tai työnimikkeitä, kuten esim. puosu.

⁹⁶⁵ ks. Hearn & Parkin 2001, 9.

⁹⁶⁶ Heinämaa 2010, 107; Ahmed 2006.

Onnin kuvaamat asiat liittyvät erilaisiin murtumakohtiin, kuten hierarkkisen aseman ja vallan osoittamiseen, missä välineinä ovat uhkailu ja alistaminen.⁹⁶⁷ Siinä tulee näkyviin Onnin kokemus laivayhteisössä vallitsevista valtasuhteista, kuten päällikön suhteesta päällystään ja miehistöön sekä päinvastoin. Niistä kirjoittaessaan Onni objektivoi päällystön jäsenet ja varsinkin kapteenin. Kun Onni samaistuu itse omien tekojensa kautta kansimiehistöön, paljastuu hänen kuvaamiensa kokemusten intentionaalisuus. Kokemukset paljastavat, että hänen tietoisuutensa suuntautuu kohti laivan päällikön ja perämiesten toiseutta. Onnin kuvauksissa ne ilmenevät muiden muassa kielellisenä toiseutena, työehtojen tulkinnan toiseutena ja päällikön tekojen hyväksymisenä vaikenemalla. Ne ilmenevät myös päällikön enemmän tai vähemmän vihamielisestä suhtautumisesta alaisiinsa. Onnilla on kova halu erottaa miehistö päällystöstä, mutta hän kuvaa eroja tekojen ja konkreettisten kokemusten avulla toisin kuin Urpo, joka näkee päällystön ja miehistön suhteet luokkataisteluna.

Toiseus, kansallisuus, maine ja häpeä

Weibust toteaa, että ryhmän *lojaalisuuden* muotoutuminen ilmentää usein jonkinasteista etnosentrismia, maailman näkemistä oman etnisen ryhmän näkökulmasta. Se puolestaan näyttää oleva jäsentävä tekijä kaikissa ensisijaisen roolin tunnistamisen muodoissa. Weibustin mainitsema luotettavuutta ja uskollisuutta ilmentävä lojaalisuus tulee esiin esimerkiksi alituisten tappeluiden yhteydessä. Weibust kirjoittaa, että tappeleminen on oikeutettua, kun merimies tuntee, että häntä on loukattu törkeästi. Jos hän ei sellaisessa tapauksessa puolustaudu, kaikki miehet kiusaavat häntä tapahtuman jälkeen. Jokaisen merimiehen velvollisuus on myös osallistua kaikkiin käynnissä oleviin suuriin rähinöihin, vaikka ei edes tietäisi, mistä niissä on kysymys tai kenen puolella hän on. Muuten hänet saatetaan piestä välinpitämättömyydestä. Toisinaan tappelemisella on kuitenkin erityinen merkitys. Esimerkiksi tanskalaisten purjelaivamiehistöjen keskuudessa osallistuminen merimiesten yleiseen tappeluun Öresundin tullitalon edustalla Helsingörissä merkitsee sitä, että mies on todella ollut merillä. Siihen ei riitä Intian tai Kiinan matkoista kertominen. Weibust toteaa myös, että skansseissa tapellaan yleisesti, siitä huolimatta, että säännön mukaan tappeluiden pitää tapahtua laivan kannella. Esimerkiksi englantilaisissa laivoissa järjestetään ristiriitojen selvittämiseksi nyrkkeilyotteluita. Joskus tilien tasaaminen tappelemalla tapahtuu vasta maissa, missä päällystö ei voi sekaantua asiaan niin helposti kuin laivassa. Maissa eivät päde samat säännöt kuin laivassa, ja siellä kuri on löyempää ja oleminen vapaampaa. Satamakapakassa saa juopotella ja tappelut ovat huomattavasti yleisempiä kuin laivassa. Marika Rosenström kirjoittaa, että purjelaivoissa

⁹⁶⁷ Weibust 1976, 429–430.

työskennelleet merimiehet halveksivat häirikköä, mutta oikea merimies taistelee kuitenkin oikeuksiensa puolesta ja silloin, kun hänen kunniaansa loukataan.⁹⁶⁸

Suomalaisessa kansankulttuurissa miesryhmien jäsenten välinen paremmuus mitattiin vertaisryhmässä ja sen mittarit liittyivät suorituskykyyn eli voimaan, kestävyyteen ja nopeuteen, kuten folkloristi Satu Apo toteaa.⁹⁶⁹ Kun Santeri kirjoittaa lämmitäjien kilpailleen taitavuudesta ja paremmuudesta omassa tehtävässään, ja samalla työtovereiden ja esimiesten osoittamasta kunnioituksesta, hän nostaa esiin myös tästä syntyneen kadehtimisen. Kateutta syntyi hänen mukaansa varsinkin silloin, kun laivan miehistö koostui useasta kansallisuudesta.⁹⁷⁰

Santerin mainitsemat paremmuus ja kilpailu viittaavat miehen maineen säilyttämiseen. Sosiologi Michael Kimmelin mukaan juuri maineen säilyttäminen miehenä miesten joukossa, on arvo ylitse muiden. Hän kirjoittaa, että mieheys tarkoittaa hyvin erilaisia asioita eri aikoina eläneille miehille. Jotta eri mieheyksiä erottavat tekijät voitaisiin huomata, on hänen mukaansa puhuttava maskuliinisuuksista, jotka kuvaavat miesten välisiä eroja suhteessa ideaaliin, stereotyyppiseen mieheyden ymmärtämiseen. Kimmel kirjoittaa, että maskuliinisuutta luonnehditaan vallanhaluksi, mutta se ei kuitenkaan ole keskeistä, vaan pelko toisten miesten ylivallassa ja kontrollista. Siksi miehet pelkäävät sitä, kuinka toiset miehet tulkitsevat heidän mieheytensä. Kimmel toteaa, että mies on toisten miesten arvostelevalta luupin alla koko elämänsä. Hänen tutkimiansa amerikkalaisen miesten mieheyden ymmärtämiseen ovat vaikuttaneet myös yhteiskuntaluokka, ”rotu” ja etnisyys.⁹⁷¹

Vuoden 1926 loppupuolella Rotterdamissa kolme kuukautta uutta laivapaikkaan odotellut Santeri pestautuu ruotsalaiseen laivan ja pääsee *”taas haistelemaan suolaista merivettä”*. Elämä alkaa tuntua valoisalta, kun on työtä, ruokaa ja palkka juoksee. Hän kirjoittaa oppineensa jo niin paljon skandinaavisia kieliä, että tulee toimeen niillä jokapäiväisessä elämässä. Laiva kuljettaa rahtejaan eurooppalaisten satamien välillä. Kerran laivan ollessa Antwerpenissa miehet ostavat konjakkia niin paljon, että tulevat juovuksiin, ja silloin laivassa syntyy kova tappelu. Ruotsalaiset miehistön jäsenet alkavat keljuilla kaikesta. Suomalaisten ja ruotsalaisten välillä on kaunaa varsinkin urheilusta. Paavo Nurmi on siihen aikaan huippukunnossa ja juoksee maailmanennätyksiään. Ruotsalaiset eivät pidä siitä, ja keuhuvat, että on heilläkin Edvin Wide, joka pärjää Nurmelle⁹⁷². Santeri

⁹⁶⁸ Weibust 1976, 196–197; Rosenström 1996, 101, 103.

⁹⁶⁹ Apo 2001, 185–186.

⁹⁷⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 7–8.

⁹⁷¹ Kimmel 2006, 3–5.

⁹⁷² Emil Edvin Wide (e. Hermansson; s. 1896 Kemiössä, k. 1996 Tukholmassa) muutti Ruotsiin vuonna 1918, toimi kansakoulunopettajana, ja oli Ruotsia edustanut kestävyysjuoksija ja moninkertainen olympiamitalisti. Paavo Johannes Nurmi (s. 1897 Turussa, k. 1973 Helsingissä) oli suomalainen yhdeksänkertainen kestävyysjuoksun olympiavoittaja. Useissa kisoissa miesten järjestys oli Nurmi ennen Wideä, mutta Nurmellakin oli voittojansa, kestävyysjuoksija Vilho Eino (Ville) Ritola (s. 1896 Peräseinäjoella, k. 1982 Helsingissä).

kinaa vastaan ja sanoo, että ”*Widekin on suomalainen ja kaiken lisäksi suomalainen sotilaskarkuri*”. – Lähestyn väitettä Widen sotilaskarkuruudesta Santerin esittämänä provokaationa, sillä en löydä sitä tukevia tai kumoavia lähteitä. – Väite kuumentaa läsnä olevien tunteita. He eivät enää ole yhdessä työskenteleviä ja samassa skanssissa asuvia kansimiehiä, työtovereita. He kuuluvat laajempiin ”*meihin*” ja ”*heihin*”, kansallisuuksiin, kansalaisuuksiin, ruotsalaisiin ja suomalaisiin. Kysymys ei enää ole ainoastaan yksittäisen miehen kunnian menettämisestä, vaan kansakunnan kunnian menettämisestä. Ruotsalaiset miehet haukkuvat Santeria ja toista laivassa olevaa suomalaista miestä nousukkaiksi ja kerskailijoiksi. Tämä toinen mies on lähtöisin samalta paikkakunnalta kuin Santeri, mutta hän on ollut laivassa vasta niin vähän aikaa, että ei ymmärrä montakaan ruotsinkielistä sanaa. Santeri kertoo hänelle, mistä on kysymys. Silloin tuo toinen mies ottaa konjakkipullot pöydältä ja sanoo, että nyt ei juoda enää konjakkia. Siitä ruotsalaiset suuttuvat ja vaativat pullot takaisin pöytään. Mutta, kun suomalaiset eivät anna, ”*tappelu on valmis*”. Santeri kirjoittaa, että tappelun jälkeen hänellä on rinnassaan kengän koron kuva ja toisella suomalaisella riekaleiset vaatteet ja naamaa veressä. Yksi ruotsalainen makaa verissään käytävällä, ja hänen nenänsä on murtunut silmien kohdalta. Seuraavana päivänä, kuulusteltuaan heitä kapteeni vaatii suomalaisia maksamaan ”*Svea-mamman pojat*” eli ruotsalaisen miehen nenän korjauksesta aiheutuvat lääkärinkulut. Santeri kirjoittaa, että hän ja toinen suomalainen vaativat puolestaan korvausta vaatteidensa repimisestä. Hän näyttää kapteenille myös rintansa, mihin on osunut sellainen potku, että kengänkoron kuva on edelleen näkyvissä. ”Kippari” pyörittää päätään ja toteaa, että jokainen saa itse nuolla haavansa. Sen lisäksi hän moittii maanmiehiään ja sanoo, että heidän tappelemisensä kahta miestä vastaan ei ole kunniaksi.⁹⁷³

Kun Santeri varoittaa tappelun tiimellyksessä kaveriaan käyttämästä mitään teräaseita, hän pelkää, että toiset pääsevät sanomaan heitä ”*puukkojunkkareiksi*”.⁹⁷⁴ Folkloristi Henning Henningsenin mukaan suomalaisten merimiesten maine teräseen käyttäjinä syntyi purjelaivoissa, joiden miehistöt koostuivat monista kansallisuuksista. Käytökseltään ja kieleltään muista poikkeavat suomalaiset merimiehet osallistuivat herkästi kaikenlaisiin tappeluihin, varsinkin humalassa ollessaan, ja tarttuivat puukoonsa ajattelematta tekojensa seurauksia. Suomalaisia merimiehiä kuitenkin arvoستettiin, sillä he olivat hyviä, lojaaleja ja velvollisuudentuntoisia työntekijöitä, ja joidenkin mielestä edustivat lähestulkoon ideaalia merimieheyttä. Siitä huolimatta heitä kuitenkin myös syrjittiin ja väheksyttiin enemmän tai vähemmän.⁹⁷⁵

Nostaessaan esiin suomalaisen merimiehen maineen teräseen käyttäjänä Santeri tuntuu häpeävän sitä. Sara Ahmed kirjoittaa, että paremmuuden tai yleisemmin mai-

⁹⁷³ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 20–23.

⁹⁷⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 22.

⁹⁷⁵ Henningsen 1980, 39–40, 44–45.

neen menettämisen pelkoon liittyy häpeää, jota voi kuvata voimakkaaksi ja tuskalliseksi tunteeksi. Häpeän tunne yhdistyy myös pahalta tuntuvaan toimintaan. Ahmed kirjoittaa häpeästä negatiivisena tunteena, jonka ihminen ymmärtää merkiksi epäonnistumisestaan. Oma epäonnistuminen koetaan yleensä ennen muuta. Tässä tilanteessa ihminen kääntyy pois päin toisista tai pakenee toisten katsetta. Santerin häpeätunnetta tuntuu kuitenkin lievittävän hänen olettamuksensa siitä, että kapteeni tavaltaan kiittää heitä siitä, että he eivät käyttäneet puukkoa suomalaisille merimiehille tyypilliseen tapaan. Näin kansallinen häpeä näyttää yksilön häpeältä, Ahmed toteaa.⁹⁷⁶

Santeri kirjoittaa, että tappelun jälkeen olot muuttuvat sietämättömiksi miesten kyräillessä ja uhkaillessa toisiaan. Kyräilyn ja uhkailun kokeminen ovat toisten lukemista huonoina, loukkaavina ja uhkaavina. Häpeä muuttaa ja muokkaa uudelleen ruumiillisia ja sosiaalisia tiloja, kun sen tunne pakottaa kääntymään pois häpeän todistajista.⁹⁷⁷ Santeri ja hänen kaverinsa päättävät lähteä laivasta niin pian kuin laivan jättämiseen sopiva satama tulisi. Kun he tulevat Marseilleen ja pyytävät ulosmaksua, kapteeni ei suostu siihen, vaan esittää Santerin mukaan kaikenlaisia verukkeita ”*ylös sanomisajasta ja vaikka mistä*”. Santeri selittää, että kapteeni ja I perämies pitävät heistä, kun he tekevät työnsä kunnollisesti eivätkä ”*maanneet ylös*” satamissa – toisin sanoen he eivät juhlineet niin paljon, että sen vuoksi olisivat jääneet seuraavana aamuna koijiinsa makaamaan. He olivat työkuuntoisia iloisista illanvietoista huolimatta.⁹⁷⁸

Santeri kirjoittaa heidän kuitenkin pelänneen ruotsalaisten kostoa, ja jopa sitä, että ruotsalaiset voisivat heittää heidän jonakin myrsky-yönä yli laidan ”*eikä koirakaan perään haukkuisi*”.⁹⁷⁹ Sara Ahmed luonnehtii pelkoa intentionaaliseksi, sillä se on jonkin asian pelkoa. Santerin vastauksessa sen syynä on toisten ihmisten fyysinen läheisyys. Ahmed toteaa myös, että tällaiseen läheisyyteen kuuluu toisen olemista koskevinä väitteinä esitettyjen stereotyyppien toistaminen, kuten Santeri tekee kirjoittaessaan esimerkiksi ”*Svea-mamman pojista*” tai ”*puukkojunkkareista*”. Kun pelon paikkaa on mahdotonta määrittää, se voi liikkua erilaisten merkitysten ja ruumiiden välillä. Se voi kiinnittyä paikoilleen kehoon vain hetkellisesti, jolloin tuosta kehosta tulee pelon kohde ja samalla sen omaa pelkoa. Ahmed toteaa, että vaikka pelko koetaan epämiellyttävänä intensiivisyytenä nykyhetkessä, tuo epämiellyttävyys on suhteessa tulevaisuuteen. Pelko on reaktio maailmaan ja sellaisena pitkälti kivun ja vahingon ennakointia. Intensiivinen pelon tunne nykyhetken kehollisena kokemuksena ikään kuin työntää pelkääjän tulevaisuuteen ja kohti tulevaa kivun kokemusta. Tällä tavalla pelko eletään subjektin ja objektin välisessä suhteessa, joka on jossakin määrin epämääräisen tunteen kyllästämä kohtaaminen. Epämääräisenä se ei ole puhtaasti esimerkiksi vain Santerin ja ruotsalaisten merimiesten välinen, vaan samalla tuottaa hei-

⁹⁷⁶ Ahmed 2014, 101–103; TYKL/kys/19, vastaaja 38, 23.

⁹⁷⁷ Ahmed 2014, 109.

⁹⁷⁸ Ahmed 2014, 103–104; TYKL/kys/19, vastaaja 38, 22–24.

⁹⁷⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 24.

dät molemmat tunteen intensiivisyyden voimalla.⁹⁸⁰ Martin Heideggerin mukaan pelko tuo mukanaan tietynlaisen tavan olla maailmassa. Hän suhteuttaa pelon siihen, mitä ei ole vielä nykyhetkessä, olemisen ajallisessa tai tilallisessa mielessä. Se on vasta lähestymässä, jolloin pelkäämisen nykyhetkestä avautuva tulevaisuus mahdollistaa myös sen, että pelon kohde ei ehkä saavukaan, vaan ohittaa pelkääjän. Tämä ei kuitenkaan tarkoita pelon voittamista, vaan lähestyvän kohteen menettämisen mahdollisuus itseasiassa lisää sen pelottavuutta. Heideggerin mukaan pelko on jotakin ”*ei aivan läsnä olevaa*” ja se eroaa ahdistuksesta, joka ei ole missään, ja juuri tuo ”*ei missään oleminen*” luonnetiin ahdistavaa.⁹⁸¹ Ahmed toteaa, että ahdistuksen kokemuksissa ajatukset liikkuvat usein nopeasti monien vielä ratkaisemista odottavien elämänalueiden läpi. Sillä on taipumusta kiinnittyä kohteisiin, jotka eivät ole kuitenkaan sen syy. Tästä näkökulmasta ahdistus syntyy pikemminkin kohteeseen suuntautumisesta kuin sen lähestymisestä. Liikkuminen pelon ja ahdistuksen välillä on paljastavaa ja tekee näkyväksi sen, että kohteen lähestyminen muuttuu helposti kohteeseen suuntautumiseksi ja taas päinvastoin.⁹⁸²

Mustaihoinen vuokraemäntä

Marseillesta laiva jatkaa Sisiliaan. Tuolla matkalla Santeri ”*revähdyttää itsensä*” kantaessaan raskasta pressua kovassa merenkäynnissä. Jonkin ajan kuluttua vamma näyttää kuitenkin parantuvan, eikä Santeri tunne kovia kipuja. Palermossa he ottavat palkastaan ulos kaiken, minkä saavat, ja ostavat eräänä lauantai-iltana laivaliput Napoliin. He ottavat mukaansa vain ne vähät tavaransa, jotka pystyvät kuljettamaan ulos laivasta. Napolissa he kuitenkin toteavat, että siellä on heikot mahdollisuudet saada uutta laivapaikkaa, ja jatkavat matkaansa Roomaan ja sieltä jo vuorokauden kuluttua Santerille tuttuun paikkaan, Genovaan. Siellä he majoittuvat saksalaiseen merimieskotiin ja menevät sitten Suomen konsulaattiin. Heidän passinsa ovat jääneet ruotsalaiseen laivaan. Konsulaatissa he sepittävät tarinan, että ovat jääneet ”*ahteriseilureiksi*”, eli laiva on jättänyt heidät eikä päinvastoin. Santeri kirjoittaa, että konsulaatissa ihmetellään, kuinka sieltä voidaan antaa heille minkäänlaisia passeja, kun siellä ei tiedetä, keitä Santeri ja hänen kaverinsa ovat tai mitä he ovat! Heillä on kuitenkin mukanaan suomalaiset sotilaspassit, jotka he näyttävät. Heitä pyydetään tulemaan kolmen päivän kuluttua takaisin. Santeri aprikoi, selvittivätkö konsulaatin virkailijat Suomesta tai muualta, että he eivät olleet rikollisia. Joka tapauksessa, molemmat saavat uuden passin ja sen myötä tiedon siitä, että Suomen valtion virkailijat ovat tunnistaneet ja identifioineet heidät heidän sotilaspassissaan mainituiksi henkilöiksi.⁹⁸³

⁹⁸⁰ Ahmed 2003, 189–192.

⁹⁸¹ Heidegger 2000, 182, 409–414.

⁹⁸² Ahmed 2003, 194.

⁹⁸³ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 24–26.

Parin viikon kuluttua Santeria alkaa vaivata ruotsalaisessa laivassa syntynyt vamma. Hän menee lääkäriin ja lääkäri lähettää hänet leikattavaksi protestanttiseen sairaalaan, missä on saksalainen lääkäri ja sveitsiläiset sairaanhoitajat. Hän toipuu leikkauksesta hyvin ja pääsee kuuden viikon kuluttua pois sairaalasta. Hän pyytää lääkäriltä todistuksen työkuntoisuudestaan. Kaupungilla hän tapaa sattumalta suomalaisen kaverinsa, joka kertoo muuttaneensa saksalaisesta merimieskodista paksun, mustaihaisen ”*mamman*” luo sataman lähelle. Santeri kirjoittaa muuttavansa samaan paikkaan kuin kaverinsa, kun hänenkin rahansa alkavat olla lopussa. Hän toteaa vuokran olevan vain muutaman liiran yöltä. Asumisolot eivät ole kovin hienot, mutta ”*katto on pään päällä kumminkin*”, sillä noillakin leveysasteilla saattaa olla pakkasta öisin talvisikaan. Hän ehtii asua pari viikkoa mustan ”*mamman*” luona, kun saa matruusin paikan ja hänen kaverinsa puolimatruusin paikan isoon norjalaiseen rahtilaivaan. Laivassa on oikein kansainvälinen miehistö, kaikkiaan 11 eri kansallisuutta. Miehistön keskuudessa yhteisenä kielenä on englanti, mutta laivan virallinen kieli on norja, siitä syystä, että päällystöön kuuluvat ovat norjalaisia, kuten Santeri asian tulkitsee.⁹⁸⁴ Komentokieltä määrittävä asia on kuitenkin laivan kansallisuus ja se määrittää myös päällikön kansallisuuden. Päällikölle kuuluu joitakin julkisoikeudellisia tehtäviä, kuten laivan lippuvaltion valtiovallan edustajana toimiminen erityisissä tilanteissa.⁹⁸⁵

Laiva lähtee Genovasta Ranskaan Le Havreen. Mutta huono onni seuraa Santeria. Le Havressa hän joutuu maalaamaan laivan ulkosivua keulapakan kohdalla olevalla maalaustelineellä. Santeri kirjoittaa, että heillä on kyllä narutikkaat, mutta he eivät juurikaan käytä niitä, vaan kiipeävät köysiä myöten. Päivälliskutsun kuullessaan hän kiipeää köysiä pitkin ylös ja tuntee samalla ilkeän vihlaisun. Se määrittää kivun paikaksi hänen vatsansa, ja se taas muotoilee kivun tilan. Santeri ajattelee kivun tulevan omasta vatsastaan ja siihen sattuu. Hänen silmissään sumenee, ja hän aavistaa saman tien leikkaushaavan revenneen. Ranskalainen lääkäri vahvistaa sen myöhemmin. Kun laiva lähtee Rotterdamiin, Santeri pyytää kapteenilta, että saisi tulla sen mukana. Hän ei oikein mielellään halunnut jäädä ranskalaiseen sairaalaan. Sekä kapteeni että lääkäri myöntyvät. Kapteeni koettaa selittää, että Santeri ei ollut terve laivaan tullessaan, ja hänen olisi pitänyt ilmoittaa asiasta ennen kuin pestautui laivaan. Mutta Santeri toteaa, että hänellä on italialaisen sairaalalääkärin todistus siitä, että hän on täysin terve ja voi työskennellä merimiesammattissa. Näin norjalainen laivayhtiö joutuu korvaamaan Santerin lääkärikulut ja sairaalassa olon. Tässä asiassa Santerin ja kapteenin näkökulmat poikkeavat toisistaan. He ovat erimieltä sairauksulujen maksajasta. Kapteeni näyttää tässä orientoituvan asiaan oman asemansa ja tehtäviensä mukaisesti laivan kustannusten näkökulmasta. Santerinkin orientaatio liittyy talouteen, mutta myös

⁹⁸⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 26–28.

⁹⁸⁵ Beckman 1957, 2–3, lainsäädännön kansainvälisyys; laivan kansallisuus 4–5; päällikön kansallisuus 70–71.

hänen työkykyynsä ja terveytensä. Kun kapteenin ei voi kokea samanlaista ruumiillista kokemusta kuin Santeri, hänen väitteensä perustuvat olettamukseen. Santeri taas kokee omassa ruumiissaan sekä kunnossa olemisen, että loukkaantumisen. Santeri tietää täsmälleen, missä kipu tuntuu, sillä hän tietää ruumiinosiensa paikat samalla tavalla kuin Merleau-Ponty toteaa olevansa tietoinen olkapäidensä tai vyötärönsä paikoista. Tämä tietoisuus perustuu hänen tietoisuuteensa omista käsistään. Kun hän seisoo ja pitää piippuaan suljetussa kädessään, hän on täysin tietoinen piippunsa sijainnista, ja siksi hän tietää, missä hänen kätensä ja muu ruumiinsa on.⁹⁸⁶

Molempien toiminta näyttää tähtäävän samaan päämäärään: kustannusten siirtämiseen toisen maksettavaksi. Italialaisen sairaalan lääkärin antama todistus ratkaisee asian Santerin eduksi. Rotterdamissa Santeri ”ottaa ulosmaksun” ja menee sairaalaan. Kuuden viikon kuluttua hän on taas kunnossa ja hakee työtä. Kun hän maksaa rästissä olevat Englannin Merimiesunionin jäsenmaksut, hänen rahansa ovat lopussa.⁹⁸⁷

Valkoisia ja mustia

Santerin seuraava laiva on suomalainen S/S Gantoise. Matkalla Neuvostoliitosta, Arkanangelista Etelä-Afrikkaan, Durbaniin Santeri kohtaa monenlaisia asioita, kuten kone-rikon ja polttoainevaraston palon. Hän kirjoittaa, että Päiväntasaajan eteläpuolella polttoainevarastossa syttyy tulipalo eikä sitä saada sammumaan millään. Bunkkeri palaa koko ajan kytemällä. Santeri kirjoittaa heidän ajavan Kapkaupungin edustalle pyytämään palokuntaa avukseen. Palokunta tulee ja laskee vettä sekä hiilisäiliöihin että viereiseen lastiruumaan. Muutaman tunnin kuluttua, kun savua ei enää tulle hiilisäiliöstä, laiva saa jatkaa matkaansa kohti Durbania. He saapuvat perille oltuaan matkalla merellä 55 vuorokautta. Espanjassa tehtyyn koneremonttiin käytetty aika ei sisälly Santerin laskelmaan.⁹⁸⁸

Santeri kirjoittaa kokevansa Durbanin satamassa uusia elämyksiä nähdessään, kuinka laivaan tulee satakunta pikimustaa miestä purkamaan lastia, ja katsellessaan, kuinka he tekevät työtään. Kun Santeri ja muut miehet menevät kaupungille illalla, on vielä enemmän ihmettelemistä. Hän toteaa, että kyllä valkoisten ja mustien välillä on eroa kuin yöllä ja päivällä: ”*Mustat asuvat kurjissa ja likaisissa savimajoissa jotain likaisennäköisiä vaateriekaleita lanteiden ympärillä. Valkoiset taas kulkevat puhtaata valkoiset tropiikkipuvut yllä, aurinkokypärä päässä.*”⁹⁸⁹ Santeri tuo näkyviin paikallisten ihmisten erot ihonvärin, asumisen ja vaatetuksen perusteella. Mustat ovat valkoisia heikommassa asemassa, mitä likaiset savimajat ja likaisennäköiset vaateriekaleet heidän lanteittensa ympärillä ilmaisevat. Näin hän tuo epäsuorasti ilmi Britti-

⁹⁸⁶ Merleau-Ponty 2012b, 96.

⁹⁸⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 28–30.

⁹⁸⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 34.

⁹⁸⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 35.

läisen Imperiumin hallinnoiman siirtomaan väestön jakaantumisen hallitseviin valkoiisiin ja alistettuihin mustiin.

Santerin havainnoima kolonialistinen maailma näyttäytyy ”valkoisena” maailmana. Se on valmis, tietynlaisten habitusten maailma, jossa ulottuvilla ovat myös tietynlaiset objektit. Niitä ovat esimerkiksi valkoiset tropiikkipuvut ja hellekypärät tai erilaiset oikeudet toimia. Ahmed kirjoittaa ruumiiden muistavan tällaiset tarinat, vaikka ihmiset saattavat unohtaa ne. tarinat nousevat ruumiiden pinnalle tai jopa muokkaavat sitä, kuinka pinnat tulevat esiin. Tällä tavalla rodusta tulee sellaisenaan sekä sosiaalisesti että ruumiillisesti itsestään selvä asia. Sen me saamme valmiina toisilta tämän historian perintönä.⁹⁹⁰

Erivärisiä toisia, primitiivisiä alkuasukkaita ja villedä

Durbanissa he *lossaavat*, purkavat, noin puolet lastista, ja toinen puoli viedään Portugalin Itä-Afrikkaan, Lourenço Marquesiin. Santeri kirjoittaa, että siellä he näkevät ”*vasta primitiivistä meininkiä!*”. Mustatkin ovat aivan villin näköisiä. Heidän työnteconsa on aivan alkukantaista. Kun he ottavat lankun, he heiluttivat sitä ilmassa ja lyövät lyömällä pinon yhden huutaessa ja lyödessä jalalla tahtia. Santeri ja muut laivamiehet ihmettelevät, että mustat jaksavat heilua sillä tavalla koko päivän. Santeri tulkitsee omasta näkökulmastaan mustaihoiset villin näköisiksi ja heidän työskentelynsä primitiiviseksi touhuksi. Itse pohdin tässä kohta, kuinka tuo työskentely huutelun ja jalan polkemisen tahdissa poikkeaa esimerkiksi sotilaskoulutuksessa olevien marssiharjoituksista, jotka tehdään laulun tahdissa.⁹⁹¹ Niistä Santerillakin on todennäköisesti kokemusta toisin kuin suurista purjelaivoista. Niissä käytettiin lauluja samalla tavalla työteon tahdittamiseen, kuten purjelaivan miehistössä työskennellyt Mauno kirjoittaa kuvatessaan ankkurin nostoa. Hän kirjoittaa, että ”*tälle työlle on myös oma lauluns, shantynsa*”.⁹⁹² Sen tahdissa ankkuripeliin yhdistetyn *kapselin*, käymäkelan, vääntäminen käy reippaasti kävellen. Kun ankkurin nosto alkaa laivan kokki, joka on Maunun mukaan mestari työlaulujen taitaja, hyppää istumaan kapselin päälle ja pyöriin sen mukana laulaessaan. Muut miehet osallistuvat kertosaakeeseen.⁹⁹³ Laulaminen näyttää Maunun kuvauksessa auttavan miehiä löytämään yhteisen kävelyvauhdin ja edistää näin työn sujumista. Samalla tavalla marssittaessa kaikki pysyvät mukana ja jaksavat kulkea usein pitkänkin matkan, kun kävelynopeus on sopeutettu.

Santeri kirjoittaa, että mustat kerääntyvät työn lomassa viiden ja kuuden miehen ”*rinkiin polttamaan jonkinlaista rauhanpiippua*”. Piippu kulkee suusta suuhun noin

⁹⁹⁰ Ahmed 2006, 110–111.

⁹⁹¹ ks. esimerkiksi Puolustusvoimien Pääesikunnan Koulutusosaston julkaisema Sulkeisjärjestysopas 2016, 19.

⁹⁹² Englanniksi Chantey, ruotsiksi shanty; Gerstenberger 1998, 257.

⁹⁹³ TYKL/kys/19, vastaaja 108, 13.

tunnin ajan. Tässä kohtaa hänen tulkinnoilleen löytyy tausta. Hän on lapsena mahdollisesti lukenut seikkailukirjallisuutta tai kuunnellut seikkailukertomuksia. Sama asia tulee ilmi, kun hän kirjoittaa myöhemmin nähneensä Kolumbiassa ”*oikein pesun kestävää intiaaneja*”. Hän pettyy ”*pahasti*”, kun intiaanien iho ei olekaan punainen, vaan ”*enempi likaisen harmaa*”, mutta ulkomuoto ja tukka olivat, kuten hän on kuvissa nähnyt. Käytyään Uudessa-Kaledoniassa Santeri kirjoittaa sen asukkaista todeten aluksi, että ”*alkuasukkaat ovat erilaisia kuin hänen aikaisemmin näkemänsä*” ja jatkaa ”*heidän ihonsa on paahdetun kahvin värinen, tukka ruskea ja silmät vihreät*”. Sitten hän lisää naisten olevan kauniita ja sirovartalaisia ja päättelee monella ranskalaisella miehellä juuri sen vuoksi olevan alkuasukasvaimon.⁹⁹⁴

Alkuasukasvaimot, villinnäköiset, primitiiviset mustat, rauhanpiippu ja punainen iho rakentavat ensimmäisissä havainnoissa aikaisempien kertomusten tai kuten Sara Ahmed toteaa, historioiden kautta käsitystä toisen värisistä ihmisistä. Ahmed kirjoittaa ruumiin rakenteen tarkastelemisen riittämättömyydestä, kun sitä ei koota oikeanlaisista elementeistä. Siinä missä fenomenologia kiinnittää huomiota ruumiillistuneen todellisuuden kosketeltavaan, avoimeen, liikunnalliseen ja näkyvään luonteeseen, pitäisi ennemminkin ajatella historiallisrodullista mallia. Fenomenologiassa rodulliset ja historialliset ulottuvuudet sijoittuvat merkityksellisinä ruumiin pinnan alle. Sen oman suuntautumisen vuoksi siitä tulee tapa nähdä tietyn kehon pinta vetovoimaisena tai viehättävänä. Ahmedin mukaan rodullistaminen tapahtuu, kun toisen värinen ruumis joutuu toistuvan vihamielisen valkoisen katseen kohteeksi. Vihamielinen orientaatio lopettaa rasismien kohteena olevan ihmisen elämisen tilassa laajentamalla erilaisten objektien ja toisten ihmisten avulla ”*valkoisen maailman kotoisuutta*”. Maailma muuttuu toisen väristen ihmisten näkökulmasta sekavaksi ja pelkistää heidät esineiksi esineiden joukkoon. Rasismien aiheuttama kyvyttömyys suuntautua heikentää myös ihmisten toimintakykyä.⁹⁹⁵

Santerin kuvauksessa valkoisten vihamielinen orientaatio ei näytä rajoittuvan vain katseeseen, vaan ilmenee myös teoissa. Pomot potkivat ja lyövät mustia usein pienemmästäkin asiasta ja usein silloinkin, kun mitään syytä ei ole, kuten Santerin toteaa työtovereidensakin nähneen.⁹⁹⁶ Sara Ahmed kirjoittaa, että tunteiden liittyminen sosiaalisen hierarkian turvaamiseen on helposti havaittavissa siitä, kuinka tunteista tulee ruumiin olennaisia ominaisuuksia. Tunteet ovat tapa muuttaa ”*alempana*” tai ”*ylempänä*” oleminen ruumiillisiksi piirteiksi. Emotionaalisesti yksilöön tai yhteisöön kohdistuvassa väitteessä on selvästi kysymys valtasuhteista. Ne määrittävät ”*toisten*” merkityksen ja arvon. Ihmisten tylyys tai raakuus ei tarkoita tunteiden puuttumista, vaan pikemminkin toisenlaista emotionaalista suuntautumista toisia kohti. Kova ”*valkoi-*

⁹⁹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 59, 77.

⁹⁹⁵ Ahmed 2006, 110–111.

⁹⁹⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II,

nen ruumis” muodostuu sen reaktioista. Toisia kohtaan tunnettu raivo tulee esiin sellaisessa kehossa, joka seisoo erillään muista tai pitää heihin etäisyyttä. Tunteet muokkaavat kehon pintoja, jotka muotoutuvat toistuvissa teoissa ajan kuluessa yhtäältä kehon suuntautuessa toisiin ja toisaalta sen kääntyessä heistä pois päin. Tunteisiin keskittyminen saattaa todellakin tuoda esille sen, kuinka kaikki teot ovat reaktioita siinä mielessä, että ihmisten toimintaa muovaa yhteydenpitomme toisiin ihmisiin.⁹⁹⁷

Santeri kirjoittaa kuinka mustien ruoka tuodaan isoissa juurikaskoreissa laivaan joka päivä. Hänen mukaansa mustien ruokana on riisiä ja sen seassa jonkinlaisia kalan palasia, toisinaan vain pelkää riisiä. Ehkä Santeri pitää heidän ruokavaliotaan yksipuolisena, kun hän seuraavaksi ihmettelee mustien suurta kokoa ja sitä, kuinka vahvoilta he näyttävät. Illalla mustat kuljetetaan proomulla maihin. Heitä varten on siellä aidattu ”*yökortteeri*”, yöpymispaikka. Santeri vertaa tuota aitausta suomalaiseen lehmihakaan. Yksinkertaisen ruuan tuominen rinnastuu ”ruokkimiseen” ja lehmihaka vertaus viitatessaan ”karjaan” tuo näkyviin mustien esineellistämisen ja valkoisten orientaation mustia kohtaan.

Toisen värinen intersubjektiivinen toinen

Karattuaan S/S Gantoisesta Santeri saa lämmittäjän pestin englantilaiseen höyrylaivaan, missä hänen palkkansa on 6–7 kertaa suurempi kuin S/S Gantoisessa. Hän kirjoittaa, että englantilaisten laivojen miehistöt ”*maksetaan ulos*”, kun laivat tulevat pitkältä matkalta kotimaan satamaan. ”*Ulosmaksu*” tapahtuu siitä huolimatta, että sama miehistö saatetaan pestata uudelleen seuraavalle matkalle lähdettyä. Kun Santerin laiva tulee Newcastleen, sen miehistö saa tavan mukaan lopputilin. Konepäällikkö kysyy Santerilta, haluaako tämä tulla mukaan seuraavalle matkalle, mihin Santeri vastaa myöntävästi. Kapteeni huolehtii vielä samana päivänä, että Santerin saa maassaololuvan emigranttivirastolta. Santeri selittää, että siihen aikaan ulkomaalaiset eivät saa oleskella ilman lupaa Englannissa, eivätkä kaikki saa tuota lupaa edes anomalla. Hän asuu tuon pestien välisen ajan lämmittäjänä työskentelevän työtoverinsa luona South Shieldsissä. Santerin käytyä Hullissa olevassa Suomen merimieskurkossa ja palattua takaisin, hänen laivakaverinsa kertoo, että mustat miehet tulevat laivaan lämmittäjiksi. Santeri menee seuraavana päivänä Newcastleen selvittämään, onko asiassa perää. Hän tapaa laivan kapteenin ja tämä vahvistaa asian. Kapteeni perustelee mustien palkkaamista sanomalla lämmittäjän työn olevan valkoiselle miehelle liian raskasta. Hän tarjoaa Santerille matruusin tehtäviä, sillä tietää Santerin seilanneen kansimiehenä aikaisemminkin. Santeri suostuu vakanssin vaihdokseen, sillä kansimiehenä hänen elämänsä on paljon helpompaa kuin lämmittäjänä. Miehistön pestit kestävät siihen saakka, kun laiva palaa Brittein saarille.⁹⁹⁸

⁹⁹⁷ Ahmed 2014, 3–4; viittaus Spinoza, Baruch 1959, 85.

⁹⁹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 53–55.

Saneri kirjoittaa vilkaisseensa uusia lämmittäjiä, joita hän kuvaa roteviksi, piki-mustiksi miehiksi. Puolet kansimiehistäkin on uusia. He lähtevät kohti Uutta-Kaledoniaa. Matka sujuu hyvin ja lämmin ilma ja leppoiset tuulet tekevät olon miellyttäväksi. Mutta Länsi-Intian saaristossa, heidät yllättää trooppinen pyörremyrsky. Se ei kuitenkaan kestä kauan, sillä jo kahden vuorokauden kuluttua on taas kaunis ilma, jota kestää heidän matkansa loppuun saakka. Santeri näkee ensimmäistä kertaa Tyynen valtameren mainingit, kun he menevät jylhän Panaman kanavan läpi. Noin viikon kuluttua yksi mustista lämmittäjistä sairastuu, mutta kukaan tiedä, mihin tautiin. Hän kuolee parin päivän kuluttua. Santerille mustan miehen kuolema merkitsee elämänmuutosta. Kapteeni pyytää Santeria lämmittäjäksi, mutta sanoo, että hän ei voi pakottaa häntä ottamaan tehtävää, kun hänet on pestattu matruusiksi. Kun Santerille tarjotaan amerikkalaisen tariffin mukaista palkkaa, se vaikuttaa, ja Santeri kirjoittaa, että näin hänestä tulee taas lämmittäjä. Hän saa oman hytin. Hän selittää, että Englannissa lain mukaan valkoinen ja musta mies eivät saa asua samassa asunnossa, kun mustia on enemmän kuin valkoisia. Santeri kirjoittaa tulevansa hyvin toimeen ”*mustien poikien kanssa*” vahtivuoroissa. Kun työkaveri on yhtä musta kuin hämärän pannuhuoneen seinät ja kivihiihi, Santeri hihkaisee välillä leikin päiten: ”*hei Joe, missä olet?*”. Sitten hän kirjoittaa mustien poikien pesseen vaatteensa ja peseytyneen yhtä usein kuin valkoisetkin, vaikka heidän ihostaan ei näkynyt, kuinka puhdasta tuli.⁹⁹⁹

He saapuvat Uuteen-Kaledoniaan 53 vuorokauden kuluttua lähdestä. He jättävät sinne koksilastin, sillä saarella on nikkelikaivos ja rikastamo. Matka jatkuu Australian Brisbanen kautta Yhdysvaltoihin San Franciscoon ja sieltä Kanadaan, Vancouveriin. Kun laiva tulee Hollantiin, Rotterdamiin Santeri pyytää ulosmaksun, sillä hän on ollut samassa laivassa jo kolmatta vuotta. Hän lisää, että hänellä ei ole huonoja muistoja tuosta laivasta tai sen päällystöstä eikä miehistöstäkään. Hän kirjoittaa, että ”*mustatkin ovat ihan tavallisia kuolevaisia. Kun heidät oppii täysin tuntemaan, niin heidän kanssaan tulee toimeen samalla tavalla kuin muidenkin ihmisten kanssa*”. Tutut piirteet hävittävät erot, kuten Sara Ahmed kirjoittaa.¹⁰⁰⁰

⁹⁹⁹ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 56–58.

¹⁰⁰⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 59–69; Ahmed 2006, 115, 131.

Eletty merimieheys

Koetun minuuden ja itseymmärryksen jäljillä

Tämän tutkimuksen alussa määritin tehtäväkseni tarkastella merimiehenä työskennelleen yksilön minuuden ja itseymmärryksen kokemusta sellaisena kuin nämä ilmenevät tutkimuksen aineistoksi valitsemistani kyselyvastauksista. Lisäksi totesin, että valitsemastani näkökulmasta merimiehen ”minä” on hänen oman tarkastelunsa kohde. Siinä hän reflektoi itseään ja vertailee toisiin ihmisiin. Tähän prosessiin yhdistyy se, kuinka hän ymmärtää ja kokee itsensä ja oman asemansa työyhteisössä.¹⁰⁰¹ Dermot Moran kuitenkin toteaa, että minuus ei muodostu reflektiossa, vaan siinä, kuinka yksilö elää omien etujensa mukaan. Ne suuntautuvat aina minuudesta kohti maailmaa. Minuus eletään ja se paljastuu dynaamiseksi käsitteeksi: se harjoittaa itseään, omaksuu tavanomaisuuksia, hankkii valmiuksia ja asettaa itselleen tavoitteita. Myös toiset ihmiset vaikuttavat ajatuksiineen ja tavanomaisuuksiineen minuuden kehittymiseen.¹⁰⁰²

Varsinaiset tutkimuskysymykseni saivat muotonsa fenomenologisen, toimivan yksilön eli *ruumiillisen subjektin* käsitteen ja *identiteetin fenomenologian* kautta. Ne jakaantuvat kahteen toisiaan täydentävään kysymysryhmään. Ensimmäisen ryhmän kysymykset koskevat yksilöä. Kysyn tästä näkökulmasta yhtäältä merimiesten minuuksien ja itseymmärryksen ilmenemisestä erilaisissa tilanteissa ja toisaalta sitä, kuinka merimiehet elävät ilmenneitä identiteettejään. Tämän ryhmän lisäkysymys koskee sukupuolen ilmenemistä identiteetin luomisen, kokemisen ja elämisen yhteydessä. Toisen ryhmän kysymykset kohdistuvat yksilön ja laivan toiminnassa syntyneiden työntekijäryhmien väliseen suhteeseen ja yhteiseksi koetun todellisuuden hahmottumiseen ja merkityksellistämiseen sekä kulttuurin ilmenemiseen työyhteisössä.

Ruumiillisen subjektin käsite avaa ihmisen minuuden kokemuksen ja itseymmärryksen eri puolia. Nämä kokemukset ilmenevät joko ruumiillisina tai kehollisina. Oman ruuniin kokemukset ovat suhteellisen selkeitä – kuten luteen purema Joukon kokemuksessa – mutta oman kehon kokemuksia on vaikeaa kuvata, sillä ne ovat liian lähellä ihmistä. Keho on kuitenkin kokemuksen elävä keskus. Se välittää kaikki yksilön tekemät havainnot ja fyysisen maailman kokemuksen sellaisina kuin ne ilme-

¹⁰⁰¹ Brubaker & Cooper 2013, 62–63.

¹⁰⁰² Moran 2011, 66.

nevät. Näin tapahtuu siksi, että ihmisen elävä, orgaaninen keho muodostuu ja koordinoituu yhdessä häntä ympäröivän fyysisen maailman kanssa. Keho on tunteiden ja havaintojen lisäksi myös kehon sisäisen asentoaistin keskus.¹⁰⁰³

Ruumiillisen subjektin kautta avautuvat myös suhteet toisiin ihmisiin. Ihmisen ruumis vakinaistuu kahdella tavalla: yhtäältä havainnoivana subjektina ja toisaalta havainnon kohteena. Näin tulee näkyviin ulkoisen ja sisäisen välinen olemuksellinen suhde. Kun yksilö havaitsee toisen ihmisen, toisen ulkoinen ruumis paljastuu tuon toisen yksilöllisyyden ruumiillistumana, kuten Joukon kuvaus vanhasta timpasta. Tällä on merkitystä ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa, ja fenomenologisesta näkökulmasta myös toimivan ”minän” identiteetin muotoutumisessa. Se tapahtuu hänen suhteessaan ja suhtautumisessaan toisiin ihmisiin ja ympäröivään maailmaan. Yksilö ei kuitenkaan palaudu yksittäisiin eleisiinsä, vaikka hän ilmenee niiden kautta.¹⁰⁰⁴

Kun yksilösubjektin tietoisuutta motivoi lukematon määrä erilaisia käsityksiä ja päätöksiä, hän toimii ja liikkuu niiden vaikutuksesta tietyllä tavalla. Esimerkiksi toisintamalla tiettyjä liikkeitä yhä uudelleen, niistä tulee totunnaisia ja liikkumisesta tietynlaista. Kun jokaisella ihmisellä on juuri hänelle ominaiset asennot, eleet ja ilmeet, hän myös ilmaisee itseään omalla yksilöllisellä tavallaan. Keholliset kokemukset kerrotaan ja ihmiset hahmottuvat ja kehkeytyvät ajan myötä. Ihmisen identiteetti, samana pysyminen, on näin ollen hänen tyylinsä ja ajallisten muutostensa yhtenäisyyttä. Muistot, taidot ja käytännön kyvyt sisältyvät kirjaimellisesti hänen kehoonsa.¹⁰⁰⁵

Ruumiin ja kehon ero tulee näkyviin Maurice Merleau-Pontyn mukaan siinä, minäkäläiseen maailmaan ihmisen tietoisuus heijastaa itsensä. Fyysisessä maailmassa tietoisuudella on ruumis ja ihmisten ja kulttuurin maailmassa habitus eli keho.¹⁰⁰⁶ Ihmisen keho on mukana kaikissa hänen tietoisissa toiminnoissaan ja kaikissa havaitsemisissaan kokemuksissa. Samaan aikaan se on kuitenkin poissa ja läpinäkyvä, sillä ihmisillä on tapana keskittyä kokemuksen objektiiviseen puoleen.¹⁰⁰⁷

Tutkimukseni alussa totesin myös lähestyvänä merimiesten minuuksia ja itseymmärryksiä identifikaation käsitteen avulla. Identifikaatio paljastaa toisaalta erilaisia samaistumisia johonkin ja toisaalta eriaisteisia tunnistamisia joksikin. Joonas Taipaleen mukaan identifikaatio rakentuu kolmesta asiasta: identifioivasta henkilöstä, identifioitumisen kohteesta ja identifikaatiotapahtumasta. Siinä samaistumisen tai samaistamisen kohteena voi olla yksilö, ryhmän jäsen tai koko ryhmä. Kun esimerkiksi Santeri kirjoittaa mieltyneensä englantilaiseen elämäntapaan saatuaan paikan englantilaisessa laivassa, hän haluaa olla samanlainen kuin englantilaiset merimiehet tai tulla saman-

¹⁰⁰³ Jensen & Moran 2013, viii.

¹⁰⁰⁴ Taipale 2006, 171–173, 178–180; Heidegger 2000, 168–169; Merleau-Ponty 2012b, 209–213; Ricoeur 1994, 34.

¹⁰⁰⁵ Taipale 2006, 170–171; sama 2013, 242; Heinämaa 2010, 102–103; Moran 2011, 56.

¹⁰⁰⁶ Merleau-Ponty 2012b, 139, 307, 311.

¹⁰⁰⁷ Jensen & Moran 2013, ix.

laiseksi kuin he. Hän kirjoitti, että häntä miellytti erityisesti heidän tapansa puhutella päällystää. Hän totesi käyttäneensä samaa tyyliä oman kielitaitonsa karttuessa.¹⁰⁰⁸ Hänen samaistumisensa näyttäytyy tilanteisena ja muuttuvana.

Samaistuminen luo toimijan ja samaistumisen kohteen välille kokemussuhteen. Taipale erottaa ryhmään identifioitumisen ryhmän jäsenyydestä, joka on objektiivinen tosiasia.¹⁰⁰⁹ Esimerkiksi höyrylaivan matruusiksi pestattu Adam kuuluu ensin kansimiehistöön laivan työorganisaation rakenteen mukaisesti ja myöhemmin perämiehen tehtävissä työskennellessään samasta syystä kansipäällystöön. Vastaavasti lämmittäjänä työskennellyt Göran kuuluu konemiehistöön, ja Vilho tai Veli konemestareina kuuluvat konepäällystöön. Taipaleen mukaan ryhmään samaistumisella on kuitenkin kahtalainen päämäärä: yhtäältä samaistuminen ryhmän jäsenyyteen, kuten Onnin kohdalla, ja toisaalta erityiseen, yksilöityyn jäsenyyppiin, kuten miehistön jäsenenä matruusiksi tai lämmittäjäksi, esimerkiksi Pekan kohdalla. Hänen mukaansa ryhmään identifioitumien nähdään usein juuri jäsenyyden näkökulmasta, vaikka jäsenyys ei kuitenkaan edellytä identifioitumista.¹⁰¹⁰ Tarkastellessani Urpon ajatuksia laivojen miehistöistä, totesin, ettei hän näyttänyt identifioituvan kansimiehistöön, vaikka oli sen jäsen eri laivoissa työskennellessään. Taipaleen mukaan objektiivinen ryhmän jäsenyys ja subjektiivinen ryhmään identifioituminen eivät välttämättä edellytä toisiaan, sillä ryhmään identifioituminen on myös subjektiivinen kokemus.¹⁰¹¹

Kehollisia kokemuksia

Subjektiivinen kokemus tulee esiin orientaatiossa eli suuntautuneisuudessa. Orientaatio tarkoittaa periaatteessa intentionaalisuutta eli yksilön tietoisuuden suuntautumista kohti itsensä ulkopuolella olevaa objektia. Tuo itsensä ulkopuolelle meneminen on puolestaan intentionaalinen akti, tapahtuma, missä kokemus eletään alusta loppuun. Tässä yksilön minus ei muutu. Intentionaalisuus on erilaisten kokemusten, kuten havainnon, kuvittelun, reflektiivisen ajattelun ja muistamisen aspekti.¹⁰¹²

Tutkimuksessani eletty merimieheys ilmenee kirjoittajien subjektiivisissa, eltyiksi luonnehdittavissa kokemuksissa, kuten havainnoissa tai tuntemuksissa ja tunteissa. Olennaista niiden tavoittamisessa on, että vastaajat kuvaavat näitä henkilökohtaisia kokemuksiaan, sillä kukaan toinen ei kykene kokemaan samaakaan asiaa aivan samalla tavalla. Tästä näkökulmasta kyselyyn vastanneetkaan eivät voisi identifioida itseään muistettujen kokemusten subjekteina, elleivät vastausten kirjoittamisen het-

¹⁰⁰⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 49–50.

¹⁰⁰⁹ Taipale 2019, 230.

¹⁰¹⁰ Taipale 2019, 230–231.

¹⁰¹¹ Taipale 2019, 231.

¹⁰¹² Tieteen termipankki: suuntautuneisuus, *intentionaalisuus*; *eletty kokemus* (Erlebnis).

kellä ilmenevät muistamisen kokemukset ilmenisi heidän kokemuksinaan.¹⁰¹³ Kun esimerkiksi norjalaisen perämiehen pahoinpitelemä Eljas kirjoitti ”*kuumista paikoi-
sta*”, hän kuvasi omaa elettyä kokemustaan tilanteessa, missä yritti korjata nujakan aikana muuttunutta laivan kurssia kiukkuisen perämiehen seurattessa hänen tekemis-
tään.¹⁰¹⁴ Urpo puolestaan kuvasi sitä, kuinka hän heräsi skanssissa juopuneen kirves-
miehen puhuessa ja heiluttaessa puukkoa hänen edessään ensimmäisenä, laivassa viettämänään yönä. Hän kirjoitti, että juopuneen, paljasta puukkoa näyttävän, vi-
hasta punoittavan miehen edessä oli ”*huono olla*”, kun hän ei saanut liikkua mihin-
kään.¹⁰¹⁵ Näissä kokemuksissa toiset ihmiset eivät olleet pelkästään tarkastelun koh-
teita, vaan myös toimijoita, jotka vaikuttivat siihen, miten Urpo ja Eljas kokivat ympä-
röivän maailman. Yhteisölliset, yksilöiden väliset suhteet voivat olla eläytymissuhteita,
mutta myös yksilön oman kehon kokemuksessa läpielettyjä suhteita, kuten ”*huono
oleminen*” tai ”*kuumat paikat*” ja toisen valtaan alistuminen Urpon ja Eljaksen vas-
tauksissa.¹⁰¹⁶

Myös kansipäällystössä työskentelevä Adam oli vastaavanlaisessa tilanteessa, kun hänet nimitettiin Suomen suurimpiin aluksiin kuluneen rahtilaivan päälliköksi hädin tuskin 29-vuotiaana. Hän kirjoitti tunteneensa jonkinasteista tottumattomuutta ja hämmennystä niin suuren luottamuksen vuoksi. Samalla hän ilmaisi myös ymmärryksensä kokemattomuudestaan. Viittaamalla nuoruuteensa hän toi esiin kulttuurisen ymmärryksen laivapäälliköistä, jotka olivat yleensä huomattavasti vanhempia ja koke-
neempia merenkulkijoita. Adamin kokema tunne näyttäytyi epävarmuutena ja oman osaamisen riittämättömyytenä. Se sai hänet loitontumaan tavoitteestaan, laivapäälli-
köksi tulemisesta. Samalla ilmeni, kuinka yksilön tunteet liittyivät yhteisölliseen tai sosiaaliseen muistiin ja miten ne ovat kehojen välisiä.¹⁰¹⁷

Työminän ruumiillisuus ja minuuden vastustus

Merimiesten työn fyysisyys tuli parhaiten esiin lämmittäjien ja trimmareiden ko-
kemuksissa. Norjalaisessa laivassa lämmittäjänä työskennellyt Anders kirjoitti, kuin-
ka hiki valui virtanaan ja työhousujen vyötäiset ovat täynnä valkoista suolaa. Lämmit-
täjien janojuomana oli ”*Lime Juicea*”, mutta pääasiassa he joivat vettä, johon oli se-
koitettu kauraryynejä. Anders totesi, että mehusta sai krampin vatsaan ja se veti kyllä
miehen pitkäkseen. Heikoimmassa kunnossa olevia lämmittäjiä avustettiin ylös kone-
huoneen kautta, sillä se ei ollut yhtä kuuma kuin kattilahuone.¹⁰¹⁸ Vahdin loputtua

¹⁰¹³ Taipale 2006, 164–165.

¹⁰¹⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 62, 1.

¹⁰¹⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 16–17.

¹⁰¹⁶ ks. Taipale 2010, 164–165.

¹⁰¹⁷ Frykman & Gilje 2003, 9–10; Ahmed 2014, 7–10; Miettinen 2010, 155.

¹⁰¹⁸ TYKL/kys/19, vastaaja 24, 52–53; TYKL/kys/19, vastaaja 38 II, 67.

monet lämmittäjät eivät jaksaneet nousta ylös pannuhuoneesta, vaan makasivat jokin aikaa tyhjässä hiilisäiliössä. 1920-luvun lopulla S/S Herakleen pataruumassa työskennellyt Stig lisäsi vielä heikkouteen kuumuuden ja kehon kuivumisen aiheuttaman hui-mauksen, minkä vuoksi työtovereiden oli usein autettava uupuneet kannelle toipu-maan.¹⁰¹⁹ Vilhokin kirjoitti olleensa jokseenkin heikossa kunnossa jättäessään laivan, ja Andersin terveys heikentyi myöhemmin, siinä määrin, että hänen oli pakko jäädä maihin ja etsiä siellä pätevyyttään vastaava työtä. Myös konemestarina työskennellyt Jouko kirjoitti lämmittäjien olleen monesti vahdin loppuessa niin ”kuitteja”, etteivät päässeet omin avuin ylös kattilahuoneesta. Työtovereiden oli avustettava heitä, sillä he saattoivat pyörtyä ja voida pahoin.¹⁰²⁰

Jouko kirjoitti, että lämmittäjien vahdin alkaessa tulipesät puhdistettiin kuonasta. Hänen kuvauksessaan tämä tehtävä toistui kaksi kertaa päivässä kattilahuoneen hämä-rässä, karbidilampun tai nokisen sähkölampun niukassa valossa, ytimiä viiltävässä ve-dossa ja kaasujen kyllästämässä ilmassa.¹⁰²¹ Kirjoittaessaan jo konepäällystössä työskennellyt Jouko eläytyi työtovereittensa kokemuksiin. Se viittasi samalla siihen, että hän itse oli ollut läsnä noissa tilanteissa ja kuvatut lämmittäjät ja trimmarit olivat to-dellisia henkilöitä. He muotoutuivat hänen kokemuksessaan, mutta vaikuttivat myös siihen, kuinka hän itse koki työympäristönsä todellisuuden.¹⁰²² Vuosina 1924–1926 lämmittäjänä työskennellyt Santerikin koki tulipesien puhdistuksen raskaaksi operaatioksi, kun pataruuman lämpötila oli usein sen aikana 50–70 astetta.¹⁰²³

Myös trimmarit osallistuvat tulipesien puhdistukseen viilentämällä tulipesästä ve-dettyä tuhkaa vedellä, kuljettamalla tuhkan laivan partaalle ja heittämällä sen mereen. Sen jälkeen trimmari kiirehti hiiliruumaan, ennen kuin se pääsi tyhjenemään, *lettaama-*aan, kuten Pekka kirjoitti. Kun hän oli kuljettanut pari kärryllistä kuivaa hiiltä him-meän karbidilyhdyn valossa, hiilisäiliö täyttyi pölystä ja pöly tarttui trimmarin ihoon ja vaatteisiin värjäten hänet mustaksi. Adamin mukaan likaisuus ja ihohuokosiin kiin-nittynyt nokisänki leimasi lämmittäjien ja lempparien habitusta.¹⁰²⁴

Joukon ja Pekan vastauksissa koneessa työskentelevien todellisuus koostui lähes samoista asioista, vaikka he tekivät työtä eri laivoissa eri aikoina. Kansimiehistössä työskennellyt Adam näki koliboksin hämäryyden ja valon utuisuuden, mutta ei kansimiehenä kyennyt samaistumaan trimmarin työhön. Pekan kokemus suuntautui sen si-jaan hengittämisen vaikeuteen, kun hän totesi ilmanvaihtumisen olleen heikkoa pienen reikälevyn läpi.¹⁰²⁵ Pekan kokemukset olivat ruumiillisia, mutta Adam oli tässä

¹⁰¹⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 6.

¹⁰²⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 9, 8; TYKL/kys/19, vastaaja 24, 55, 56; TYKL/kys/19, vastaaja 101, 58.

¹⁰²¹ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 57–59.

¹⁰²² Taipale 2010, 118–119: viite Husserl: eläytymisteoria ja intersubjektiivisuus.

¹⁰²³ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 7.

¹⁰²⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 3–4; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 32.

¹⁰²⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 114, 4; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 32.

sivusta katsojana. Pekka eli ja kulki kivihiilen täyttämine kääryineen hiilisäiliöstä pataruumaan, kippasi hiilen tulipesien eteen ja lähti kääryineen takaisin säiliöön lapiomaan hiiltä valaisimien käryn ja hiilipölyn keskelle. Tämä toistui useita kertoja työvuoron aikana. Laivan muodostamassa maailmassa Pekan kulkeminen yhdistyi materiaalisuuteen monella tavalla työvälineiden ja kivihiilen kautta. Samalla se yhdistyi lämmittäjien työn kautta laivan koneen toimintaan, laivan kulkemiseen ja lastin kuljettamiseen. Näissä lämmittäjien ja trimmareiden kokemuksissa ruumiin toiminnot, kuten hikoileminen ja hien suolaisuuden näkyminen vaatteissa, huimaus, pyörtäminen, pahoinvointi, hengittämisen vaikeus ja totaalinen uupumus ilmaisevat heidän ruumiidensa vastustavan heidän työtätekevää minäänsä.¹⁰²⁶

Ruumiillisia kokemuksia: ahdas ja eriarvoinen

Göranin, Adamin, Urpon ja mahdollisesti myös Alexin ja Stigin sekä Maurin ja Joukon kokemuksia yhdistävät aistihavaintojen kytkeminen tilaan ja tilassa olevien objektien muistelemiseen ja muistetun episodimaisuus ja eloisuus.¹⁰²⁷ Näissä kokemuksissa on kysymys siitä, kuinka ihmiset muistavat oman ruumiinsa välityksellä. Yksittäisen ihmisen muistojen muodostumiseen voi liittyä ruumiillista muistamista siitä syystä, että kaikki materiaaliseen kulttuuriin liittyvä on ruumiillista eli sekä esineet että ihmiset ovat olemukseltaan fyysisiä. Menneisyys aktivoituu yksilön ruumiissa tämän ja esineen välisessä vuorovaikutuksessa. Siinä menneisyyden aktiivinen läsnäolo voi taltioitua ruumiiseen ja jäsentää sitä.¹⁰²⁸

Tuosta näkökulmasta esimerkiksi Urpon kuvaus ruumiillisista kokemuksista näyttää yhtenäiseltä, vaikka se perustuu episodimaisiin, eriaikaisiin ja -paikkaisiin havaintoihin ja aistimuistoihin. Laivan materiaali, teräs oli näissä aistihavainnoissa keskeisessä osassa: se ruostui, ruoste haisi, teräs ”hikoili” ja sitä oli työstetty eri tavoin sekä pintakäsitelty maalaamalla, massaamalla ja vuoraamalla. Samaiseen teräkseen liittyi kaiku, kolina, tärinä ja osittain sen muotoilusta johtunut laivan ”stamppaaminen” vastatuulesa tai ”rullaaminen” myötätuulesa ja ”kallistelu” puolelta toiselle sivutuulesa. Tässä ihminen, laiva ja sitä ympäröivä, vellova meri kietoutuivat toisiinsa. Tuohon luonnon maailman ilmenemiseen liittyi eräänlainen tyypillisuus ja säännöllisyys.¹⁰²⁹

Urpon kuvauksessa asiat ilmenivät ruumiillisina kokemuksina ja aistimuistoina, kuten näkemisenä, haistamisena, kylmyytenä, märkyytenä ja keinumisenä. Stuerttina työskennellyt Olli lisäsi niihin vielä kuulemisen eli laivan koneiden jatkuvan ”*pauhun*”. Kun Urpo tarttui miehistön asuintilojen kuvaukseen oman ruumiillisen tilan-

¹⁰²⁶ Jensen & Moran 2013, x1.

¹⁰²⁷ Ks. Korkiakangas 1999, 166–167; Povrzanović Frykman 2020, 36–39.

¹⁰²⁸ Tumarkin 2013, 311–313; Blackman & Venn 2010, 7.

¹⁰²⁹ Ingold 2011, 142; Moran 2011, 68; TYKL/kys/19, vastaaja 139, 46.

teensa kautta, hänen ruumiinsa ja asioiden välisistä suhteista syntyi käytännöllinen, ehdoton käsitys ja samalla ilmeni hänen suhtautumisensa niihin.¹⁰³⁰

Laivassa sekä työtilojen että asuntojen sijainnit liittyvät laivan muodolliseen organisaatioon sekä toiminnan ja tilojen käytännölliseen yhteensovittamiseen. Esimerkiksi Adamin, Göranin, Vilhon ja Velin vastauksissa yksin omassa hytissä asuminen liittyy asemaan laivassa ja aseman mukaisten työtehtävien hoitamiseen. Tässä yhteydessä heidän olemisensa laivassa saa merkityksensä sekä tilasta että hierarkkisesta asemasta ja kuulumisesta tiettyyn henkilöiden kategoriaan tai ryhmään. Kuuluminen kansi- tai konepäällystään viittaa myös siihen käytännölliseen ymmärrykseen, mikä miehillä oli itsestään ja heitä ympäröivän työyhteisön sosiaalisesta maailmasta.¹⁰³¹ Kaikki laivan tiloja koskeva tieto tuli esiin subjektiivisissa tilan kokemuksissa.¹⁰³²

Muistellessaan ensimmäistä pestiään höyrylaivan lämmittäjänä Göran kuvasi konemiestistöön kuuluneiden lämmittäjien skanssia ahtaaksi. Lattia-alaa oli niin vähän, että kaikki skanssissa asuneet miehet eivät mahtuneet pukeutumaan yhtä aikaa.¹⁰³³ Hänen kuvauksessaan skanssin ahtaus perustui näköhavaintoon ja ahtauden kokemukseen. Myös Santeri ilmaisi pitävänsä suomalaisen S/S Gantoisen miehistöskanssia ahtaana ja pimeänä. Ahtauden tunteeseen liittyi vielä vastenmielisyys. Hän kuvasi laivaa vanhaksi romukasaksi, missä lämmittäjät ja matruusit asuivat samassa skanssissa. Skanssissa näytti olevan liikaa ja liian lähelle toisiaan joutuvia ihmisiä. Hän kirjoitti myöntävänsä, että koki suomalaisen laivan trimmariksi ryhtymisen vastenmielisenä. Heti perään hän nosti esiin laivan komentokielen ja päällystön ruotsinkielisyyden. Myös miehistöön jäsenet olivat enimmäkseen ruotsinkielisiä. Sen hän näytti kokevan kiusallisena ja jossakin määrin eriarvoistavana.¹⁰³⁴

Stuertina 1950-luvulla työskennellyt Kalle totesi olevansa väheksytyssä ja eriarvoisessa asemassa, mutta eri syystä kuin Santeri. Hän jäi lukkojen taakse kylmähuoneen oven rikkonaisen salvan vuoksi. Tila oli ahdas ja sen lämpötila -12 astetta. Kallen lisäksi Kallen vaatetus oli kevyt, vain khakihousut ja ihopaita. Yrittäessään turhaan avata ovea Kalle alkoi hätäntyä ja oli vaipumassa epätoivoon, kun salpa lopulta aukesi. Kun hän puhui asiasta kapteenille seuraavana päivänä, tämä ihmetteli, että voiko sitä niin vain jäädä liharavastoon, ja että miten se ovi niin sulkeutui? Sen jälkeen salpa korjattiin, mutta kylmävarastoon ei tullut Kallen toivomaa hälytyskelloa, vaikka se vaadittiin työtatavakuvauksessa. Kallen mukaan kapteeni, luottamusmiehet ja jopa Merimies-Unionin asiamieskin vähättelivät hänen ongelmaansa¹⁰³⁵ Sosiaalisen

¹⁰³⁰ Povrzanović Frykman 2020, 31–33, 37–39; Blackman & Venn 2010, 7; Tumarkin 2013, 312; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 21–22; TYKL/kys/19, vastaaja 119, 12; Merleau-Ponty 2012b, 8.

¹⁰³¹ Brubaker 2013, 72–81.

¹⁰³² Merleau-Ponty 2012b, 157, 253–254, 260–261; vrt Heidegger 2000, 97.

¹⁰³³ TYKL/kys/19, vastaaja 139, 16.

¹⁰³⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 30.

¹⁰³⁵ TYKL/kys/19, vastaaja 4, 30, 48–49.

epäoikeudenmukaisuuden kokemus näyttää sekä Santerin että Kallen kuvauksissa heijastavan koko yhteisön asennoitumista.¹⁰³⁶ Kallen maailmasuhde näyttäisi rakentuvan eri toimintoihin jakaantuvien laivaväen tehtävien kautta ja Santerin maailmasuhde laivassa käytetyn kielen outouden kautta. Tehtäväjaossa ilmenevät eriarvoisuudet ja enemmistön puhekielessä syntyvät erot muovaavat heidän kokemustaan laivasta.

Göranin, Santerin ja Kallen kokemukset ahtaudesta ilmenivät ruumiillisina, mutta ne olivat myös ahtauden tunteita. Kuten Sara Ahmed on todennut, tunteetkin voivat olla intentionaalisia, sillä ne ovat tunteita jostakin ja liittyvät siihen, miten kokijat suuntautuvat kohteeseensa. Ne tuottavat uudelleen orientoitumisen affektiivisia, tunnepitoisia muotoja, jotka tulivat näkyviin etenkin Santerin paikoin voimakkaasti ilmaistussa kuvauksessa. Nämä orientaatiot muokkasivat tilan ääriäviä vaikuttamalla kehojen välisiin läheisyyksiin ja etäisyyksiin. Näin orientaatiot vaikuttivat siihen, kuinka Santeri ja myös Gunnar elivät laivan muodostamassa tilassa, ja siihen, kuinka he ymmärsivät sen jaettuna elämismaailmana.¹⁰³⁷ Heidän itseymmärryksensä jäsenyivät näissä eleyissä kokemuksissa.

Kotoisuuden horisontti

Kun vertaan toisiinsa Adamin ja Santerin kuvauksia miehistötiloista, Adamin kuvaus näyttää huomattavasti neutraalimmalta. Hänen kuvaamassa skanssissa oli kaikki siinä tapahtuvan toiminnan, nukkumisen ja ruokailun edellyttämät kalusteet, joiden kömpelyys ja työstämisen karkeus viittasivat yksinkertaisuuteen, hienostumattomuuteen ja jossakin määrin tilapäisyyteen tai jatkuvaan kuluttamiseen ja välinpitämättömyyteen. Adamin karu, mutta tarkka kuvaus paljasti hänen kuitenkin olevan kansimiesten skanssissa tutussa ympäristössä, missä orientoituminen on hänelle helpompaa kuin vieraassa, esimerkiksi konemiesten skanssissa. Adamin havainnoissa skanssia sen tutut piirteet saivat hänet tuntemaan olonsa kotoisaksi.¹⁰³⁸ Kotoisuus muodostui niissä teoissa, joilla hän kääntyi ulottuvillaan olevia esineitä kohti. Näin kehon erilaiset tavat havaita paikka, yhdistyvät aina tiettyihin hetkiin ajassa aistien, affektien ja tunteiden todentamisen kautta.¹⁰³⁹

Adamin näytti valtaavan jonkin asteinen nostalgia, kun hän kirjoitti asioista, jotka olivat kadonneet merenkulusta. Hän mainitsi erityisesti poissaolevat skanssit, joissa tusinan verran miehiä oli kuorsannut öisin, pelannut korttia ja syönyt ateriansa päivisin.¹⁰⁴⁰ Tuo tunteikas ilmaisu herätti kysymyksen kaipauksesta johonkin turvalliseen

¹⁰³⁶ Merleau-Ponty 2012b, 261; Ahmed 2006, 53; Miettinen 2010, 165.

¹⁰³⁷ Ahmed 2014, 10.

¹⁰³⁸ Ahmed 2006, 82–83.

¹⁰³⁹ Ahmed 2014, 11; sama 2006, 2–3, 37: viittaa Husserlin Ideen I -teokseen kirjoittaessaan arjen objektien siirtymisestä havainnoissa taka-alalle; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 122.

¹⁰⁴⁰ Korkiakangas 1999, 171–173; TYKL/kys/20, vastaaja 55, 122.

ja hallittavaan. Nimenomaan tuossa kokemuksessa kaikki näyttäytyi normaalina hahmotetun tyylin mukaisesti. Mutta normaalius ei ainoastaan ilmaisut yksilön subjektiivista kokemusta ympäröivässä maailmassa olevista esineistä ja asioista. Se ilmaisi erityisesti sitä, kuinka nuo asiat ja esineet ilmenivät itsestään selvinä skanssissa asuvien ihmisten välisessä maailmassa, sen normaalissa menossa ja harmonisessa todelliseksi vahvistamisen virrassa. Normaaliksi koetussa maailmassa ihmisten välillä vallitsee yksimielisyys ilmenevien objektien luonteesta. Tiettyjen olosuhteiden ja kokemusten ilmenemistä pidetään käytännön tuntemuksena.¹⁰⁴¹

Adam näytti skanssissa asuessaan identifioituvan vahvasti kansimiehiin. Tuo hänen identifikaationsa heihin muodostui matruusin tehtävien kautta sinä aikana, jolloin hän hoiti tehtäviä ja asui skanssissa. Skanssi taas muodostui siitä, mitä se salli siellä asuvien tekevän.¹⁰⁴² Identifikaatiot eivät ole koskaan puhtaita tai kiinteitä, vaan sijaitsevat eletyissä kokemuksissa, muokattavissa olevina ja avoimina uusille tulkinnoille, kuten etnologit Maja Povrzanović Frykman on todennut.¹⁰⁴³

Merimiesten tilan kokemukset näyttävät hahmottuvan yhtäältä henkilökohtaisten kokemusmahdollisuuksien ja tavoitteiden kautta, ja toisaalta yhteisöön sopeutumisen kautta. Ne jäsentyvät myös suhteessa yhteiseen ja jaettuun normaaliin eli todellisuuden kokemisen tapaan. Se, miten he ymmärsivät asioiden todella olevan, määrittyi suhteessa optimaaliseen kokemukseen. Normaalius ja optimaalisuus ovat mukana jo havaittaessa, jolloin havaitut asiat ilmenivät refleктоimattomina. Etenkin normaalius ilmaisee, kuinka maailma ilmenee itsestään selvänä ja kyseenalaistamattomana kotoisuuden horisontissa.¹⁰⁴⁴

Elämissä maailman normaalius ja kulttuuri

Husserl viittaa elämänmaailmaan selittäessään normaalin ja epänormaalin suhdetta "*kotoisan*" tai "*lähistöllä olevan*" ja "*vieraan*" maailman kokemuksessa. Dermot Moran kirjoittaa, että yhteisöllistä elämää eletään yhteisöissä ja kulttuurissa eli "*kotimaailmassa*" totuttuja tapoja noudattamalla ja omaa kieltä käyttämällä sekä jaettujen perinteiden mukaisesti. Lisäksi erilaiset normaaliuden merkitykset voidaan kietoa toisiinsa ja niillä voi olla keskinäinen yhteys. Tavat ovat vastuussa kokemuksen organisoimisesta tutun ja tuntemattoman horisonteiksi ja itse asiassa vastuussa koko kulttuurin sedimentoitumisesta perinteeksi ja joksikin historian kaltaiseksi.¹⁰⁴⁵

Laivan maailmaa leimaa yhtäältä virallinen merenkulun työ-kulttuuri ja toisaalta miehistön kulttuuri. Miehistön keskuudessa oli tärkeintä miesten keskinäinen luotta-

¹⁰⁴¹ Moran 2000, 12; Moran 2011, 67.

¹⁰⁴² Ahmed 2006, 44–45.

¹⁰⁴³ Povrzanović-Frykman 2008, 20.

¹⁰⁴⁴ Taipale 2010, 125–127; Moran 2011, 67.

¹⁰⁴⁵ Moran 2011, 67–68.

mus toisen rehellisyyteen ja avunantoon kiperässä tilanteessa. Rehellisyyttä ja luottamusta testattiin käytännössä. Esimerkiksi hyttejä ja kaappeja ei yleensä lukittu merellä oltaessa, vaan luotettiin tovereiden rehellisyyteen. Jos joku varasti toiselta, se tulkittiin tovereiden luottamuksen pettämiseksi. Siitä häntä rangaistiin suorastaan brutaalisti ”remmiapelilla” tai ”sakinhivutuksella”.¹⁰⁴⁶ Sama rangaistus odotti kieroilijaa ja toisen henkeä puukolla uhannutta miestä.¹⁰⁴⁷ Näissä tilanteissa ei ollut tilaa säälin tunteille. Ne eivät kuuluneet merimiesten ideaaliin mieheyteen.¹⁰⁴⁸ Urpo kuitenkin huomautti varkauksien olleen kaikkein pienin pahe merimiesten keskuudessa. Hänen mukaansa varkaita olivat ennemminkin maista tulleet tytöt ja muut vierailijat, joita merimiehet koittivat pitää poissa laivoista.¹⁰⁴⁹

Laivassa ylläpidettiin järjestystä ”nyrkkivallalla”, kuten purjelaivoissa ja höyrylaivojen konemiehistöissä työskennellyt Hermann kirjoitti. Purjelaivoissa ja höyrylaivojen päällystössä työskennellyt Markus kirjoitti nyrkin toimineen niissä ”lyhennettynä merilakina”. Rettelöitsijälle saatettiin myös tehdä selväksi, että hänen olisi parasta lähteä laivasta seuraavassa satamassa.¹⁰⁵⁰ Urpo toteaa, että kaikkia ei kuitenkaan rangaistu tällä tavalla, vaan häiritsemisestä ilmoitettiin Merimies-Unioniin ja vaadittiin miehen irtisanomista ja poistamista laivasta ensimmäisessä mahdollisessa satamassa.¹⁰⁵¹

Skanssissa asuvien merimiesten keskinäiseen yhdessäoloon liittyivät myös säännelty, hierarkkiset ja täsmälliset käskyvaltasuhteet sekä yhteishenki. Kun vuonna 1929 merityössä aloittanut Jouko kirjoitti laivan omasta jämerästä ”stailista”, hän tuli luonnehtineeksi laivan henkilökunnan muodostaman *yhteisösubjektin* habitusta ja sen ilmauksellista tyyliä.¹⁰⁵² Siihen hän lisäsi vielä suuren ”kastijaon”, joka ilmasi miesten väistä järjestystä. Siinä kovina tekijöinä olivat kansimiehistön kokeneimmat miehet, kirvesmies ja pursimies sekä konemiehistön kokenein eli donkey-mies. Hänen mukaansa suuri ero oli myös lämmittäjien ja konemiehistön nuorimpien, trimmareiden, välillä. Tästä huolimatta laivassa ei silti kuitenkaan ollut mitään ”preussilaista henkeä”. Formaalinen työkuulttuurin ja informaalinen miehistön kulttuurin välinen ero tuli näkyviin hänen todetessaan toisiin miehiin suhtautumisen olleen toverillista, mutta työasioissa arvojärjestyksen astuneen voimaan. Käskyt täytettiin mukisematta. Tämä tuo näkyviin formaaliin työnjakoon ja miehistön kulttuuriin kuuluvien piirteiden yhteen kietoutumisen.¹⁰⁵³

¹⁰⁴⁶ TYKL/kys/19, vastaaja 46, 6; vrt. Leimu 1985, 50, 188.

¹⁰⁴⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 62–63; laiva yhteiskuntana ks. myös TYKL/kys/19, vastaaja 144, 23.

¹⁰⁴⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 5–6; Weibust 1976, 203; ks. myös Tiili 2016, 14–15.

¹⁰⁴⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 35; TYKL/kys/19, vastaaja 19, 41.

¹⁰⁵⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 90, 26; TYKL/kys/20, vastaaja 23, 5–6; TYKL/kys/19, 46, 6; TYKL&/kys/19, vastaaja 152, 11; myös TYKL/kys/19, vastaaja 32, 20–21.

¹⁰⁵¹ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 39.

¹⁰⁵² Heinämaa 2013, 95–96; Merleau-Ponty 2012b, 342, 382; Moran 2011, 68–70.

¹⁰⁵³ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 22–23. vrt. Weibust 1976, 212; vrt. Tiili 2016, 16.

Kun Santeri kirjoitti, että konepuolella kilpailtiin paremmuudesta, hän teki näkyväksi sen, kuinka miesten keskinäistä paremmuusjärjestystä luotiin. Hänen mukaansa sekä konemestarit että lämmittäjät kunnioittivat, ja ehkä vähän kadehtivatkin, sellaista miestä, joka pystyi pitämään höyryn ”topilla” eli korkeimmassa sallitussa määrässä.¹⁰⁵⁴ Brunon mukaan purjelaivoissa olosuhteet olivat sallineet sekä miesten välisen järjestyksen että miesten välisten erojen syntyminen, toisin sanoen erilaisten miehekkyyksien luonnollisen osoittamisen. Toveruus taas oli tapa ilmaista sukupuolta, kuten sosiologi Donald P. Levy toteaa. Toveruus voidaan parhaimmillaan ymmärtää ryhmän jäsenyydeksi, ja se edellyttää ryhmän normien noudattamista. Ryhmän jäsenyys osoitetaan aktiivisella osallistumisella, esimerkiksi työskentelemällä yhdessä ryhmänä, kuten purjelaivoissa tapahtui.¹⁰⁵⁵ Brunon mielestä höyrylaivojen kansimiesten tehtävät olivat liian yksinkertaisia. Ruosteen hakkaaminen ja maalaaminen eivät hänen mukaansa riittäneet toverihengen luomiseen.¹⁰⁵⁶

Miesten kesken syntyvät tappelut ovat yleisiä, kuten Urpo kirjoitti. Vähän väliä kiisteltiin erilaisista mielipide-eroista ja toinen löi toista nyrkillä. Päällystökin jäsenet käyttivät nyrkkejään saadakseen järjestyksen miehistön keskuuteen.¹⁰⁵⁷ S/S Wasaborgin matruusina työskennellyt Adam kirjoitti lyhyesti tuntikausia kestäneistä miesten välisistä tappeluista. Tappeluiden alkaessa miehet olivat usein juovuksissa. Adam toteasi varsinkin lämmittäjien ja lempparien eläneen usein ”villää elämää” satamissa. Hän kyllä myönsi, että noiden isojen hakurahtia ajavien höyrylaivojen lämmittäminen ei trooppisissa oloissa ollut heikkojen miesten hommaa.¹⁰⁵⁸ Heitä yhdisti fyysinen työ, jonkinasteinen säälimättömyys ja vapaa-ajan vieton railakkuus sekä ajoittain runsas alkoholin käyttö.

Toisinaan Adamin kuvauksesta syntyi vaikutelma miehistön leppoisasta yhdessäolosta. Esimerkiksi, kun he lähtivät Jaavalta, ilmat ovat hyviä ja illalla miehet istuivat ykkösluukulla puhumassa tytöistä. Adam kirjoitti, että tytöt olivat puheenaihe, johon he eivät koskaan kyllästyneet.¹⁰⁵⁹ Myös Jouko kirjoitti, että iltaisin skanssin pöydän ympärillä tai ruumanluukun päällä istui tarinakerho, ja siinä kuuli monenlaisia muisteloita. Hän lisäsi vielä, että erilaisista asioista saatettiin käydä pientä väittelyäkin.¹⁰⁶⁰ Joonas Taipale määrittelee ryhmään identifioitumisen affektiivisesti näkyväksi kokemukselliseksi suhteeksi ihmisen ja tietyn ryhmän välillä. Hän toteaa, että ryhmään samaistumisen kokemuksessa voidaan erottaa kognitiivisia ja affektiivisiä piirteitä. Kognitiiviset piirteet luokittelevat ja esittävät ihmiset ryhmän jäsenenä, kun taas affek-

¹⁰⁵⁴ TYKL/kys/19, vastaaja 38, 7.

¹⁰⁵⁵ Levy 2005, 199–200.

¹⁰⁵⁶ TYKL/kys/20, vastaaja 74, 14.

¹⁰⁵⁷ TYKL/kys/19, vastaaja 19, 19; TYKL/kys/19, vastaaja 101, 31.

¹⁰⁵⁸ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 32, 34; lemppari, hiilenkuljettajasta, trimmarista käytetty toinen nimitys; Heimerdinger 2006, 196, 303, 310–313.

¹⁰⁵⁹ TYKL/kys/20, vastaaja 55, 40.

¹⁰⁶⁰ TYKL/kys/19, vastaaja 101, 29–30.

tiivisesti esiin tulevat piirteet saavat aikaan samaistumisen ryhmän ajattelutapaan ja toimimaan sen jäseninä. Lisäksi Taipale toteaa, että ryhmään samaistumiseen liittyy siihen kuulumisen tunne, mikä koetaan todellisena ryhmään kuulumisena. Vastaavaa kuulumisen tunnetta ei ilmene yksistään ryhmän jäsenyydessä. Nämä piirteet tulevat kuitenkin esiin eri tavoin merimiesten vastauksissa olevissa kuvauksissa. Esimerkiksi affektiivinen ”me”-näkyvyys saa ihmiset tavoittelemaan ja edistämään ryhmänsä tavoitteita ja tekemään yhteistyötä muiden ryhmän jäsenten kanssa. Se myös motivoi ihmisiä toimimaan ryhmän normien mukaisesti ja suosimaan omaksi kokemaansa ryhmää. Tämä ”me”-näkyvyys ilmenee esimerkiksi Onnin kuvauksesta. Hän myös viittasi selvästi kuuluvansa kansimiehistöön ilmaisemalla solidaarisuutta, kun ruokailun yhteydessä tarjottu ateria osoittautui syömäkelvottomaksi. Solidaarisuus ilmenee myös hänen kuvatessaan miehistöä ja peitellessään käyttäytymisen ikäviä puolia. Vastaavasti Eliel kuvaa, kuinka miehet suhtautuivat pukinlihasta valmistettuun keittoon, ja kieltäytyivät syömästä, kun yksi heistä väitti keiton olevan pilalla.¹⁰⁶¹ ”Me”-näkyvyys ilmenee välillisesti myös muiden miesten vastauksissa, etenkin tapojen kuvausten yhteydessä ja jopa miesten välisissä tappeluissa, joihin kaikki osallistuivat.¹⁰⁶²

Merimiesten vastauksista käy ilmi, että ryhmän jäsenyys voidaan ilmaista yksilöllä kansimiesten tai konemiesten ryhmä. Taipaleen mukaan samaistumista ryhmän jäseneksi pitää kuitenkin tavoitella jatkuvasti ja toistuvasti. Joskus ajatellaan, että tieto jonkin ryhmän jäsenyydestä riittää ryhmään identifioitumiseen. Taipale kuitenkin huomauttaa, että ryhmän suosiminen siihen samaistuttaessa ei ole vain kognitiivinen, strateginen, rationaalinen tai laskelmallinen asia. Siinä muuttuvat myös affektiiviset, emotionaaliset ja ehdottomimmat reaktiot. Esimerkiksi Henrin kuvaus purjelaivasta ja sen miehistöstä yhteen kuuluvana, saumattomana kokonaisuutena, on hyvin affektiivinen samoin kuin Adamin kuvaus nelimastoparkki Olivebankista. Huolimatta siitä, kuinka ihmiset arvostavat ryhmää, jonka jäseniä he ovat, he ovat kiinnostuneita siitä, mitä ryhmän jäsenille tapahtuu ja vaikuttavat siitä, Taipale kirjoittaa.¹⁰⁶³

Kokemuksen suuntautuminen kohti tulevaisuutta paljastaa mahdollisen identifioitumisen kohteen. Kansimiehistössä työskentelevät Erik, Eljas, Adam ja Mauri näyttävän orientoituvan kokemustensa kautta kansimiehistön tehtävien hallintaan ja kansimiehenä työskentelyyn tulevaisuudessa. Sama koskee konemiehistössä työskentelevää Pekkaa, Joukoa, Stigia ja Santeria. Maurin ja Adamin tavoitteena on alusta saakka merikapteenin tutkinto ja laivapäällikön ura. Konemiehistössä työskentelevä Pekka paljastaa haluavansa edetä lämmittäjäksi. Tästä näkökulmasta kansi- ja konemiehistöihin kuuluminen on jo aseman ja identiteetin tavoittelua.

¹⁰⁶¹ Taipale 2019, 231–235; TYKL/kys/19, vastaaja 10, passim.

¹⁰⁶² Weibust 1976, 196.

¹⁰⁶³ Taipale 2019, 232.

Stig tarkasteli laivayhteisössä tapahtuneita muutoksia. Hän kirjoitti valmistuneensa nuorena, vain 21-vuotiaana ylikonemestariksi ja ottaneensa tehtävänsä tosissaan. Hän työskenteli merillä kaikkiaan 32 vuotta. Noiden vuosien aikana tapahtui hänen mukaansa merimiesten luonteenlaadussa ja mentaliteetissa muutos. Ennen merimieslauluja kirjoitettiin vihkoihin ja monet säestivät niitä haitarilla tai jousisoittimilla, mandoliineilla tai kitaroilla. Vastausta kirjoittaessaan Stig totesi, että nykyisin radion kuuntelu, television katselu ja magnetofonien käyttäminen olivat vapaa-ajan viettotapoja. Ennen yhteenkuuluvaisuuden tunne oli yhteistä ja parhaimmillaan vallitsi myös hyvä toverihenki. Se ilmeni usein myös maissa, kun joku miehistöstä oli joutunut ahtaalle, hän saattoi luottaa miehistöön kuuluvien tovereidensa tukeen.¹⁰⁶⁴ Stigin vastauksen perusteella syntyy vaikutelma siltä, että sotien jälkeen hankitut uudet dieselkoneilla ajavat laivat ja asumisen muutos yhteisskansseista yhden ja kahden henkilön hytteihin sekä uusi teknologia vaikuttivat yhteisöllisyyteen ja etenkin toverihengen katoamiseen, kun miehen alkoivat viettää vapaa-aikaansa omissa hytteissään. Laivoisakin muutokset tapahtuivat hitaasti ja asteittain.¹⁰⁶⁵ Työyhteisön ja laivan muutosten kautta Stig tuo esiin nuoren sukupolven merimiesten toiseuden, mutta myös oman toiseutensa vanhempaan sukupolveen kuuluvana.

Lopuksi

Fenomenologista orientaatiota on käytetty etenkin 2000-luvun puolella valmistuneissa etnologisissa tutkimuksissa, joiden aineiston muodostamisen välineenä on ollut etnografinen kenttätyö.¹⁰⁶⁶ Miia-Leena Tiili kirjoittaa, että tutkimuskirjallisuudessa esiintyy kuitenkin eriäviä näkemyksiä siitä, mitä fenomenologisesti orientoitunut empiirinen tutkimus käytännössä on. Hän toteaa lisäksi, että fenomenologinen lähestymistapa on koettu erityisesti ongelmalliseksi silloin, kun sen on tulkittu irrottavan tarkasteltavat ilmiöt niiden historiallisesta, sosiaalisesta tai kulttuurisesta kontekstista. Aistihavaintoa ja subjektiivisesti koettua on pidetty riittämättömänä silloin, kun tutkimuksen tavoitteena on ollut kokonaiskäsityksen muodostaminen tarkasteltavasta yhteisöstä, kulttuurista tai ilmiöstä.¹⁰⁶⁷

Kuten johdannossa mainitsin, myös ruotsalaiset etnologit ovat esittäneet kriittisiä arvioita fenomenologian sopivuudesta etnologisen tutkimukseen. Heidän mukaansa fenomenologia pelkistää liiaksi. Se ei heidän mukaansa myöskään huomioon yleisiä sosiaalisia ja taloudellisia rakenteita ja prosesseja. Lisäksi fenomenologinen työskentely vaikeuttaa historiallisten lähteiden käyttämistä siksi, ettei siitä ole käyty perus-

¹⁰⁶⁴ TYKL/kys/20, vastaaja 23, 5, 8, 10, 13–141; myös TYKL/kys/19, vastaaja 101, 22, 63; TYKL/kys/19, vastaaja 92, 28.

¹⁰⁶⁵ Löfgren 2014, 81.

¹⁰⁶⁶ Merimiestutkimuksista esim. Ala-Pöllänen 2017 sekä merivartiostosta Tiili 2016.

¹⁰⁶⁷ Tiili 2016, 41.

teellista metodologista keskustelua. Etnologi Kristoffer Hanssonin mukaan ongelman ydin näyttäisi olevan etnologien työskentely erilaisilla perspektiivitasoilla sekä se, ettei fenomenologia anna mitään yksinkertaista vastausta yksilön tason ja yhteiskunnan tason yhdistämiseen analyysin puitteissa. Hän toteaa, että tässä kohtaa etnologian pitää kehittää perspektiivejään.¹⁰⁶⁸

Totesin myös, että filosofit ovat tarkastelleet fenomenologiaa ja arvioineet ja tulkinneet uudelleen sen perustajan, Edmund Husserlin ajatuksia ja fenomenologisten käsitteiden merkityksiä ja sisältöjä. Esimerkiksi Dermot Moran on tuonut artikkeleissaan esille muiden muassa habituksen käsitteen moninaisia merkityksiä. Hän osoittaa, että Husserl ei suinkaan rajoittunut sitä kuvatessaan intellektualistiseen, tavanomaisen toiminnan selittämiseen. Sen sijaan hän yritti luonnehtia habituksen moninaisuutta ihmisen yksilöllisyyden, esipersoonallisen, henkilökohtaisen ja sosiaalisen sekä kollektiivisen kokemuksen alueilla. Moran kirjoittaa, että Husserlin mukaan habitus on mukana myös merkityksellisuuden ja aistimuotojen muodostamisessa kaikilla tasoilla havaintokokemuksesta minän muodostamiseen sekä yhteiskunnan, historian ja perinteen kehitykseen. Se kattaa maallisen elämän harmonisen kulun ja maailmallisuuden geneettisen rakenteen sellaisenaan. Husserlin fenomenologian geneettisessä rakenteessa habitus on keskeinen rakenteellinen periaate eli eri tasoilla paljastunut subjekti, kun se avautuu konkreettisenä elävänä ja toimivana ihmisenä intersubjektiivisessa, kulttuurisessa ja historiallisessa maailmassa.¹⁰⁶⁹

Edellä esitetty Husserlin habituskäsitteen tulkinta kumooa ruotsalaisten etnologien väitteet ja myös Miia-Leena Tiilin esiin nostamat väitteet siitä, että fenomenologia irrottaisi tarkasteltavat ilmiöt niiden historiallisesta, sosiaalisesta ja kulttuurisesta kontekstistaan. Sillä Dermot Moranin mukaan Husserl käsittelee ”habituaaliteettejä” myös suhteessa sosiaaliseen ja kulttuuriseen sfääriin. Husserl kirjoittaa ”*sosiaalisista habituaaliteeteistä*”, jota voidaan myös kutsua ”traditioksi”. Esimerkiksi sosiologi Pierre Bourdieun ymmärrys habituksen luonteesta perustuu niihin. Venyttäessään habituksen käsitteen ulottumaan yhteiskunnan rakenteisiin Bourdieu näkee sen huomiotta jätettynä rakenteellisena periaatteena tai voimana, joka synnyttää objektiivisesti todellisia yhteiskunnallisia eroja eräänlaisen hajauttamisen kautta.¹⁰⁷⁰ Moranin mukaan Bourdieu kuitenkin vähättelee yksittäisten toimijoiden roolia habituksen synnyssä. Husserl puolestaan yrittää löytää tavan selittää habituksen toimintaa niin yksilöllisellä, kuin sosiaalisellakin tasolla, ja dokumentoida tasolta toiselle siirtymisessä tapahtuvia muutoksia. Moran toteaa, että Husserlin habitus on perustava rakenne ja periaate, mikä on tärkeää ymmärtää. Moranin mukaan Bourdieun tapa kuvata sitä rakenteellisena periaatteena vangitsee osuvasti tuon ajatuksen. Habitus ei toimi vain

¹⁰⁶⁸ Hansson 2011, 6; vrt. Moran 2011, 65–68, 70–71.

¹⁰⁶⁹ Moran 2011, 53, 65–66; Heinämaa 2010, 107; sama 2013, 93–96; Taipale 2013, 241.

¹⁰⁷⁰ Moran 2011, 54, 58; Miettinen 2013, 329–346.

henkilökohtaisessa rakenteessa suhteessa sosiaaliseen ja kulttuuriseen maailmaan, vaan myös samalla tavalla, jolla luonto esiintyy. Siten empiirisesti, välittömästi ymmärretyllä ympäröivällä maailmallamme on kaiken kaikkiaan empiirinen tyyli. Myös sosiaalisilla ja etnisillä ryhmillä on oma habituksensa, joka perustuu fyysisten piirteiden samankaltaisuuksiin. Esimerkiksi tässä tutkimuksessa Joukon toteamus laivan omasta ”jämerästä stailista” viittaa työyhteisön ”yhteisöruumiin” habitukseen ja sen ilmentämään laivayhteisöille ominaiseen, yksilölliseen tyyliin.¹⁰⁷¹

Dermot Moran arvelee, että Husserlin kriitikot Bourdieu ja Jürgen Habermas ovat laiminlyöneet ”normaalin” ja ”optimaalisen” osuuden tarkastellessaan yhteiskunnallisia asioita. Hän kirjoittaa, että Husserlin ajattelussa normaalius ilmaisee sen, kuinka maailma näyttäytyy tuttuuden horisontissa itsestään selvänä ja ”välttämättä annettuna”. Erilaiset ihmisten kohtaamat asiat paljastuvat heidän kokemuksissaan nykyisyyden, menneisyyden ja tulevaisuuden ykseyden kautta. Muistettu kokemus rajaa olennaisen järjestyksen, jonka perusteella yksilöt odottavat kokevansa uusia objekteja. Kaikkea kokemuksissa ilmenevää luonnehditaan ”normaaliksi” tai ”epänormaaliksi”. Nämä käsitteet yhdistettynä habituksen käsitteen moninaisuuteen avaavat väylän erilaisissa ajallisissa konteksteissa olevien yhteisöjen, organisaatioiden ja yhteiskunnan tai jopa kansakunnan tutkimukseen.¹⁰⁷²

Kun esimerkiksi Miia-Leena Tiili tutki Suomenlahden merivartiostoa työyhteisönä, hän olisi voinut käyttää myös Edmund Husserlin yhteisöteoriaa, joka käsittelee sosiaalisen todellisuuden rakentumista. Sen sijaan hän valitsi fenomenologisista käsitteistä eletyn ruumiin käsitteen ja Maurice Merleau-Pontyn näkemyksen ihmisen ja maailman välisestä suhteesta.¹⁰⁷³ Etnologien esittämästä kriittisestä päätellen Husserlin yhteisöteoriaan eivät näytä kovin monet muutkaan perehtyneen. Sen sijaan sosiologeista esimerkiksi Peter L. Berger ja Thomas Luckmann ovat hyödyntäneet sitä klassikoksi muodostuneessa teoksessaan, ”*Todellisuuden sosiaalinen rakentuminen*”.¹⁰⁷⁴ Bergerin ja Luckmannin teoksessa näkyy filosofi ja sosiologi Alfred Schütz (1899–1959) vaikutus. Schütz puolestaan muodosti useissa teoksissaan yhteyttä sosiologian ja fenomenologian välille.¹⁰⁷⁵

Jostakin kumman syystä monet etnologit ilmoittavat ”tekevänsä” tutkimuksissaan ”fenomenologiaa” postfenomenologisessa hengessä.¹⁰⁷⁶ Jonas Frykman kirjoittaa, että tässä yhteydessä tekeminen tarkoittaa tapaa, jolla ruumiillinen subjekti kohtaa ympäristönsä. Sen taustalla ovat aistimalla muodostuneet kokemukset, ja ne viittaavat myös

¹⁰⁷¹ Moran 2011, 66; TYKL/kys/19, vastaaja 101, 22–23.

¹⁰⁷² Moran 2011, 67–69.

¹⁰⁷³ Ks. esim. Miettinen 2010, 151–167; Heinämaa 2013, 83–103; Moran 2011, 65–69; Tiili 2016, 22–23.

¹⁰⁷⁴ Ks. esim. Berger & Luckmann 1998.

¹⁰⁷⁵ Ks. esim. Barber, Michael. Alfred Schutz. Stanford Encyclopedia of Philosophy.

¹⁰⁷⁶ Frykman 2012, 19, 21; viittaus filosofi Don Ihden tietotekniikkaa koskeviin tutkimuksiin ja Sara Ahmedin tutkimuksiin; ks. myös Ala-Pöllänen 2017, 23.

tiedostamattoman läsnäoloon maailman havaitsemisissa.¹⁰⁷⁷ Frykmanin selityksen perusteella voisi puhua yhtä hyvin tekemisen fenomenologiasta samaan tapaan kuin lukemisessa on kysymys lukemisen fenomenologiasta. Toisaalta Frykman tuntuu viittaavan myös aistinvaraiseen etnografiaan ja sen soveltamiseen. Aistit ovat kuitenkin mukana jo ruumiin fenomenologian eletyissä kokemuksissa.¹⁰⁷⁸

Fenomenologian tekemisen fraseologia tappaa oivalluksen, intuition, joka on empiirisen aineiston jäsentelyn ja sitä avaavien käsitteiden valinnan olennainen osa. Kun luen fenomenologian erilaisista käyttötavoista, alkaa tuntua siltä, että ongelman ydin onkin fenomenologisten käsitteiden soveltamisessa. Näyttää siltä, että fenomenologisia käsitteitä poimitaan yksittäin etnologisiin tutkimuksiin, ottamatta huomioon sitä, että fenomenologiset käsitteet ovat toisiinsa liittyvä kokonaisuus.

Olen tutkimuksessani tarkastellut lähes sadan vuoden takaista historiallista periodia suomalaisten merimiesten muistelmien valossa. Kun fokuksessa on ollut merimiesten subjektiiviset minuuden ja itseymmärryksen kokemukset, lähtökohtanani on ollut merillä työskennelleiden miesten itse kirjoittama aineisto sekä heidän tulkintansa laivayhteisön arjesta. Olen tutkimuksessani sivunnut myös varustamo-organisaatiota kohdentamalla tutkimukseni sen tuotantoyksikköön, rahtia kuljettavaan höyrylaivaan. Höyrylaivassa työskentelevät sijoittuvat tehtäviinsä työyhteisön toiminnallisen, objektiivisen, rakenteen mukaisesti. Laivoissa, kuten muissakin hierarkkisesti organisoiduissa työyhteisöissä on virallisen organisaation rinnalla yksi tai useampia epävirallisia organisaatioita, joiden toiminta perustuu työntekijäryhmän omaksumille arvoille ja normeille. Virallisessa organisaatiossa vastaavat asiat ovat velvollisuuksia ja vastuita. Molemmat rakenteet ovat olemassa ajanjaksosta ja yhteisön jäsenten vaihtuvuudesta huolimatta. Näissä laivaelämän kokoonpanoissa habitus tai pikemminkin habitualiteetit toimivat perustavana rakenteena ja periaatteena sekä yksilön että yhteisön tasoilla. Ne paljastavat yhteisön yhtenäisen tyylin eli sen identiteetin.¹⁰⁷⁹

Tulkittessani aineistoani fenomenologinen orientaatio on toiminut hyvin. Se avulla olen pystynyt näkemään laivassa työtä tekevän yhteisön tavanomaisuudesta poikkeavasta perspektiivistä ja laajentamaan merimiesten kokemuksia ruumiillisuuden ohella tunteiden, aistien ja sisäisten tuntojen alueille. Merimiesten minuuksien ja itseymmärrysten kokemusten tarkastelu on näin saanut sisältöjä, joita muuten olisi ollut mahdotonta tavoittaa kirjoitetussa muisteluaineistossa. Samalla merimiehen erimieheys näyttäytyy identifioitumisena johonkin niin erilaiseen yksilöllisyyteen ja yhteisöllisyyteen, ettei sitä tunnu muualta löytyvän kuin merta kyntävältä laivalta.

¹⁰⁷⁷ Frykman 2012, 16, 30, 34–36.

¹⁰⁷⁸ Ks. esim. Ala-Pöllänen 2017, 36–37.

¹⁰⁷⁹ Moran 2011, 65–66; Heinämaa 2010, 107; Heinämaa 2013, 93–96; Taipale 2013, 241.

Lähteet

Arkistolähteet:

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkisto, Etnologian kokoelma:

Kyselyt: TYKL/kys/19 Turun yliopisto. Tiedusteluja kansallisten tieteiden alalta, No 19, lokakuussa 1963; TYKL/kys/20 Turun yliopisto. Tiedusteluja kansallisten tieteiden alalta, No 20, lokakuussa 1963

Käytetyt kysevastaukset:

TYKL/kys/19, vastaajat 4, 9, 10, 18, 19, 21, 22, 24, 30, 32, 38, 46, 47, 52, 53, 62, 66, 67, 73,77, 86, 90, 92, 100, 101, 102, 107, 108, 112, 114, 115, 119, 139, 140, 144, 152, 154.

TYKL/kys/20, vastaajat 16, 17, 23, 55, 65, 74, 106, 124, 142

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkiston käytösäännöt kevät 2021.

<<https://www.utu.fi/fi/yliopisto/humanistinen-tiedekunta/hkt-arkisto/aineistot>>

Forum Marimum -säätö:

Kristina Regina, turvallisuuskaavio. Kristina Cruises 28.4.1998; viimeinen muutos 15.12.2005.

Lait ja asetukset:

Merimieslaki 87/1924;

Laki merimiehen työajasta 116/1924;

Asetus merimiesten asunnoista aluksessa 794/1948.

Asetus ruoanpidosta suomalaisissa kauppa-aluksissa 514/1951

Merimieslaki 341/1955

Merityöaikalaki 409/1961

Tietosuojalaki 5.12.2018/1050. Finlex. Oikeusministeriö. <https://www.finlex.fi>

Tutkimuseettinen neuvottelukunta:

TENK 3/2019. Ihmiseen kohdistuvan tutkimuksen eettiset periaatteet ja ihmistieteiden eettinen ennakkoarviointi Suomessa. (Toim.) Iina Kohonen, Arja Kuula-Luumi, Sanna-Kaisa Spoof. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisuja 3/2019.< <https://www.tenk.fi/>>

Internet-sivut:

Aanimeri: <<https://www.aanimeri.fi>>

Tieteen termipankki: <<https://tieteentermipankki.fi>>

Konepäällystöliitto: <<https://www.konepaallystoliitto.fi/liitto/konepaallystoliitto/>>

Suomen kielilainsäädäntö: <[https://www.kotus.fi/kielitieto/kielipolitiikka/suomen_kielilainsaadanto](https://www.kotus.fi/kielitieto/kielipolitiikka/suomen_kielilainsaadanto;)>

Kirjallisuus

- Ahlbäck, Anders 2010. *Soldiering and the Making of Finnish Manhood. Conscription and Masculinity in Interwar Finland, 1918–1939*. Åbo: Åbo Akademi. <<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-12-2509-3>> <<http://www.doria.fi/handle/10024/67001>>
- Ahlström, Christian 1988. Sjömän i Helsingfors 1819–1849. Iakttagelser om levnadsvillkor och arbetsförhållanden. *Historisk Tidskrift för Finland* 1988; 3, 511–533.
- Ahmed, Sara 2003. Pelon politiikka. (Suom. Laura Huttunen). *Erilaisuus*. Toimittaneet Mikko Lehtonen ja Olli Löytty. Tampere: Vastapaino.
- Ahmed, Sara 2006. *Queer Phenomenology. Orientations, Objects, Others*. Durham and London: Duke University Press.
- Ahmed, Sara 2014 [2004]. *The Cultural Politics of Emotion*. Edinburgh University Press. Stable URL: <<https://www.jstor.org/stable/10.3366/j.ctt1g09x4q.5>>
- Alapuro, Risto 2019. Eliitit kansakunnan rakentajina. *Nälkämaasta hyvinvointivaltioksi. Suomi kehityksen kiinniottajana*. (Toim. Juhani Koponen ja Sakari Saaritsa). Helsinki: Gaudeamus.
- Ala-Pöllänen, Anne 2012. Aluksilla ja arkistoissa. Miten nykypäivän merenkulku tallentuu jälkipolville. *Nautica Fennica 2011–2012*. (toim. Johanna Aartomaa ja Timo Tapani Kunttu. Helsinki: Museovierasto.
- Ala-Pöllänen, Anne 2017. *Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla*. Kansatieteellinen Arkisto 57. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Andersson, Ben 2009. Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society* 2 (2009) 77–81. Museum Ethnographers Group.
- Andersson, Susanne 2004. Maktrelationer mellan män genom ålder. Status, auktoritet och marginalitet inom närpolisens. *Män & manligheter*. (Red.) Claes Ekenstam & Marie Nordberg Kvinnovetenskaplig tidskrift 2004, 1–2. <<http://www.kvt.se>>
- Anttonen, Marjut 1999. *Etnopolitiikkaa Ruijassa. Suomalaislähtöisen väestön identiteettien politisoituminen 1990-luvulla*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 764. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Apo, Satu 2001. *Viinan voima: Näkökulmia suomalaisten kansanomaiseen alkoholiajatteluun ja -kulttuuriin*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 759. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2001.
- Aro, Laura 1999. Identiteetti ja perinne. *Kulttuurin muuttuvat kasvot. Johdatusta etnologiatieteisiin*. (Toim.) Bo Lönnqvist, Elina Kiuru, Eeva Uusitalo. Tietolipas 155: 177–187. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Arvastson, Gösta 1987. *Maskinmänniskan. Arbetets förvandlingar i 1900-talets storindustri*. Göteborg: Korpen.
- Aukia, Markku 2010. *Lapset olkoot ihmisiksi. Suomen talonpoikaiskotiön hiljainen kasvatus. Kansatieteellinen tutkimus*. Turku: Turun yliopisto. <<http://www.utupub.fi/handle/10024/52564>>
- Auvinen, Visa 2002. ”Suomen Joutsen, onnekas satavuotias. Valtameripurjehdukset mukana olleiden ketomana”. (Toim.) Visa Auvinen. Turku: Suomen Joutsenen Valtameripurjehdus Perinneyhdistys ry ja TS–Yhtymä Oy.
- Backman, Jussi 2010. Heidegger ja fenomenologian asia. *Fenomenologian ydinkysymyksiä*. (Toim. Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joona Taipale). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Bagh, Peter von 1998. *Elokuvan historia*. Helsinki: Otava.
- Baker, Paul & Jo Stanley 2015 [2003]. *Hello Sailor. The hidden history of gay life at sea*. London & New York: Routledge Taylor & Frances.
- Beck, Ulrich 1992. *Risk Society: Towards a New Modernity*. Trans. M. Ritter. London: Sage;
- Beckman, Rudolf 1940. *Finlands sjöriätt. Föreläsningar*. Helsingfors: Söderström & Co.
- Beckman, Rudolf 1957. *Merioikeuden käsikirja*. Toinen uusittu painos. Helsinki.
- Berg, Kerstin G:son 1984. *Redare i Roslagen: Segelfartygsrederier och deras verksamhet i gamla Vätö socken*. Nordiska museets Handlingar 100. Stockholm: Nordiska museet.

- Berger, Peter L. & Thomas Luckmann 1998. *Todellisuuden sosiaalinen rakentuminen. Tiedonsosiologinen tutkielma*. Suomentanut ja toimittanut Vesa Raiskila. Jälkisanat Tapio Aittola ja Vesa Raiskila. Helsinki: Gaudeamus.
- Bergholm, Tapio 1988. Facklig verksamhet bland sjömän i Finland fram till år 1924. *Historisk Tidskrift för Finland* 3, 1988, s. 591–607. Helsingfors: Historiska föreningen r.f.
- Bergholm, Tapio 1996. *Halpatyövoimasta hyvinvointiin – Suomen merimiesten ammattiyhdistystoiminta 191–1996*. Helsinki: Suomen Merimies-Unioni.
- Berkman, Paul L. 1946. Life aboard an armed guard ship. *Human Behavior in Military Society*. American Journal of Sociology 51 (5), 380–387. The University of Chicago Press Journals.
- Blackman, Lisa & Couze Venn 2010. Affect. *Body and Society* Vol 16 (1) 7–28.
<<https://doi.org/10.1177/1357034X09354769>>
- Bourdieu, Pierre 1977. Outline of a theory of practice. Translated by Richard Nice. *Cambridge studies in social and cultural anthropology* 16. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bourdieu, Pierre 1998. *Järjen käytännöllisyys: Toiminnan teorian lähtökohtia*. Alkuteos: Raisons pratiques: Sur la théorie de l'action. Paris: Éditions du Seuil 1994. (Suom.) Mika Siimes. Tampere: Vastapaino.
- Brubaker, Rogers & Cooper, Frederic 2013. Identiteetin tuolle puolen. Toim. Petri Ruuska, Jarno Valkonen. *Etnisyys ilman ryhmiä*. Tampere: Vastapaino.
- Bunn, Stephanie 1999. The importance of materials. *Journal of Museum Ethnography* 11: 15–28. Published by Museum Ethnographers Group (U.K.). <<https://www.jstor.org/stable/40793620>>
- Butler, Judith 2006. *Hankala sukupuoli: feminismi ja identiteetin kumous*. (Suomentaneet Tuija Pulkkinen & Leena-Maija Rossi). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Börman, Jan-Erik 1979. *Åboländsk bygdeseglation 1850–1920. Farkoster, redare, resor och ekonomi*. Helsingfors: J-E Börman.
- Carman, Taylor 2012. Foreword, p. vii–xvi. Maurice Merleau-Ponty 2012. *Phenomenology of perception*. Translated by Donald A. Landes. Abington: Routledge; Florence: Taylor and Francis.
- Clerc, Louis 2019. Hyvät ja pahat merimiehet Suomen Ranskan konsulaattien valokeilassa, 1919–1960. *Merenkulkijoiden siirtolaisuus. Näkökulmia 1700-luvulta nykypäivään*. Pirta Frigren (toim.). Siirtolaisuusinstituutti, Tutkimus 5, 197–210. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Comstock, Gary 2013. Research Ethics. *A Philosophical Guide to the Responsible Conduct of Research*. New York: Cambridge University Press.
- Coons, Lorraine 2008. From ”Company Widow” to ”New Woman”: Female Seafarers aboard the ”Floating Palaces” of the Interwar Years. *International Journal of Maritime History*, Vol. XX No. 2 December 2008, 143–174.
- Creighton, Margaret S. 1990. Fraternity in the American Forecastle 1830–1870. *The New England Quarterly* Vol. 63, No 4, s. 531–557.
- Damasio, Antonio 2003. *På spaning efter Spinoza*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Davis, Ralph 2012. *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Research in Maritime History, No. 48. (Ed. Lewis R. Fischer) St. John’s, Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- Douglas, Mary 1995 [1966]. *Purity and Danger. An Analysis of the concepts of pollution and taboo*. London & New York: Routledge.
- Douglas, Mary 2000. *Puhtaus ja vaara. Rituaalisen rajanvedon analyysi*. Suomentaneet Virpi Blom ja Kaarina Hazard. Tampere: Vastapaino.
- Dreyfus, Hubert 1991. *Being-in-the-world*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren 2004. *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerups.
- Ehn, Bill & Orvar Löfgren 2006 [2001]. *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerups Utbildning.
- Ehn, Billy, Orvar Löfgren & Richard Wilk 2016. *Hidden Worlds. Exploring Everyday Life. Strategies for Ethnography and Cultural Analysis*. Lanham, Boulder, New York, London: Rowman & Littlefield.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren 2020 [2012] *Kulturanalytiska verktyg*. Malmö: Gleerups.

- Eidson, John R. 2019. *The Concept of Identity in the Ethnology and Social Anthropology of the Nineteenth and Early Twentieth Centuries – a preliminary report*. Max Planck Institute for Social Anthropology Working Papers. Working Paper No. 196. Halle/ Saale: Max Planck Institute for Social Anthropology.
- Ekenstam, Claes 2006. Män, manlighet och omanlighet i historien. *Män i Norden. Manlighet och modernitet 1840–1940*. Jørgen Lorentzen och Claes Ekenstam (red.). Möklinta: Gidlunds.
- Ekestam, C, & J. Lorentzen 2006. Inledning. *Män i Norden. Manlighet och modernitet 1840–1940*. Jørgen Lorentzen och Claes Ekenstam (red.). Möklinta: Gidlunds.
- Eklund, Holger E. 1978. *Merenkulkualan sanakirja/ Sjöfartslexikon/ Maritime Dictionary*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Eldh, Christer 2004. *Den riskfyllda gemenskapen: att hantera säkerhet på ett passagerarfartyg*. Lund: Arkiv AB, 2004.
- Enges, Pasi, Tiina Mahlamäki & Timo J. Virtanen 2015. *Arki, juhla ja pyhä. Askel kulttuurien tutkimukseen*. (Toim.) Jaana Kouri. Scripta Aboensia 3. 3. painos. Turku: Folkloristiikka, kansatiede ja uskontotiede, Turun yliopisto.
- Eriksen, Thomas Hylland 1993. *Ethnicity and Nationalism. Anthropological Perspectives*. London & Boulder, Colorado: Pluto Press.
- Eriksen, Thomas Hylland 2009 [1992]. *Us and Them in Modern Societies. Ethnicity and Nationalism in Mauritius, Trinidad and Beyond*. Oslo: Scandinavian University Press.
- Fast Maija 1993. Mereen hautaus kauppalaivoilla. Marja Pelanne ja Leena Sammallahhti (toim.). *Nautica Fennica 1993*, s. 23–33. Helsinki: Museovirasto ja Suomen Merihistoriallinen yhdistys.
- Fingerroos, Outi 2003. Refleksiivinen paikantaminen kulttuurien tutkimuksessa. *Elore 2/2003*, 10. vuosikerta. Joensuu: Suomen Kansantietouden Tutkijain Seura ry.
URL: <http://cc.joensuu.fi/~loristi/2_03/fin203c.html>
- Fingerroos, Outi ja Jukka Jouhki 2014. Etnologinen kenttätyö ja tutkimus: metodin monimuotoisuuden pohdintaa ja esimerkkitapauksia. *Moniulotteinen etnografia*. Pilvi Hämeenaho & Eerika Koskinen-Koivisto (toim.). Ethnos-toimite 17. Helsinki: Ethnos ry.
- Firth, Raymond 1989 [1967]. Introduction. – Bronislaw Malinowski. *A Diary in the Strict Sense of the Term*. Stanford: Stanford University Press.
- Frigren, Piritä 2016. *Kotisatamassa. Merimiesten vaimot, naisten toimijuus ja perheiden toimeentulo-ehdot 1800-luvun suomalaisessa rannikkokaupungissa*. Jyväskylä Studies in Humanities 277. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Frykman & Gilje 2003. *Being There. An Introduction. Being There. New Perspectives on Phenomenology and Analysis of Culture*. Jonas Frykman & Niels Gilje (eds.). Lund: Nordic Academic Press.
- Frykman, Jonas 2012. *Berörd. Plats, kropp och ting i fenomenologisk kulturanalys*. Stockholm: Carlsons Bokförlag.
- Gadamer, Hans Georg 2001. *Gadamer in conversation*. (Ed. Richard E. Palmer). Yale University Press.
- Gennep, Arnold van 1960. *The rites of passage*. (Les rites de passage 1909). Translated by Monika B. Vizedom and Gabrielle L. Caffee. The University of Chicago Press.
- Gerstenberger, Heide 1996. Men Apart: The Concept of “Total Institution” and the Analysis of Seafaring. *International Journal of Maritime History*, Vol. VIII No. 1, 1996:173–182.
- Gerstenberger, Heide 1998. Roundtable: Notes on W. Jeffrey Bolster, Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail. Cambridge, MA: Harvard University Press. *International Journal of Maritime History* Vol. X No. 2 1998, 255–258.
- Gerstenberger, Heide 2008. Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. (Toim. Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa ja Ismo Malinen). *Nautica Fennica 2007–2008*:18–32. Helsinki: Museovirasto.
- Gilje, Nils 2016. Moods and Emotions. Some Philosophical Reflections on the ‘Affective Turn’. *Sensitive Objects Affect and Material Culture*. Edited by Jonas Frykman & Maja Povrzanović Frykman. Lund: Nordic Academic Press Checkpoint.
- Glasco, Jeffrey D. 2004. “The Seaman Feels Him-self a Man”. *International Labor and Working-Class History* No. 66, Fall 2004, pp. 40–56.

- Goedecke, Klara 2016. Riktiga vänner och andra män. Äkthet, känslor och beröring i mäns vänskapsrelationer. *Tidskrift för genusvetenskap* 37(2), 79–98 / 2016.
- Goffman, Erving 1962 [1961]. *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*. Chicago: Aldine.
- Goffman, Erving 1969; *Minuuden riistäjät. Tutkielma totaalisista laitoksista*. Suom. Auli Tarkka & Riitta Suominen. Helsinki: Marraskuun liike.
- Gorski, Richard 2016. Seafarers, Seafaring and Occupational Identity. 'Jack Tar' and its Contemporary Uses in Britain c. 1815–1914. *Työ merellä*. Nautica Fennica 2015–2016, s. 89–103. (toim. Tapio Bergholm) Helsinki: Museovirasto.
- Hackman, John 1975 [1973]. *Bygdesjöfart i Nagu under 1800-talet. En under-sökning av partrederiorganisationen*. Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi, Rapport 1. Åbo: Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi.
- Hagelstam, Sonja 2014. *Röster från kriget. En etnologisk studie av brevdialoger mellan frontsoldater och deras familjer 1914–1944*. Åbo: Åbo Akademis förlag.
- Hagmark-Cooper, Hanna 2012. *To be a Sailor's Wife*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.
- Hall, Stuart 1992. The Question of Cultural Identity. (Hall, Stuart, Held, David & McGrew, Tony, eds.). *Modernity and its futures*. Cambridge: Polity Press.
- Hall, Stuart 2003 [1995]. Kulttuuri, paikka ja identiteetti. (Suom. Juha Koivisto alkuteos: New Cultures for the Old. Eds. by Doreen Massey & Pat Jess, A Place in the World. Milton Keynes, The Open University). Mikko Lehtonen & Olli Löytty (toim.), *Erilaisuus*, s. 85–128. Tampere: Vastapaino.
- Hannerz, Ulf 1964. Continuities and discontinuities in rural conditioning. *Antropologiskt* 3/1964.
- Hansson, Kristoffer 2011. Inledning – fenomenologins möjligheter i etnologin. (Red. Alftberg, Åsa, Hansson, Kristofer). *Fenomenologins möjligheter i etnologin: Rapport från en nationell workshop*. Olsson, Gunnel, Gunnarson, Martin. Lund: Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds Universitet. <<http://www.lu.se/forskning/avhandlingar-och-publikationer>>
- Hearn, Jeff & Wendy Pakin 2001. *Gender, Sexuality and Violence in Organizations. The Unspoken Forces of Organization Violations*. London: SAGE Publications Ltd.
- Hedaa, Laurids & Jan-Åke Törnroos, 2002. Towards a Theory of Timing: Kairology in Business Networks. Richard Whipp, Barbara Adam & Ida Sabelis (eds.): *Making Time. Time and Management in Modern Organizations*, 31–47. Oxford: Oxford University Press.
- Heidegger, Martin 2000. *Oleminen ja aika*. Suomentanut Reijo Kupiainen. Tampere: Osuuskunta Vastapaino. Alkuperäisteos: Sein und Zeit, 1927.
- Heidegger, Martin 1962 [1927]. *Being and Time*. (Translated by J. Macquarrie and E. Robinson). Oxford: Basil Blackwell.
- Heimerdinger, Timo 2005. *Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844–2003)*. Köln, Weimar, Wien: Böhlau Verlag GmbH. <<https://diglib.uibk.ac.at/ulbtirola/content/tit-leinfo/812739>>
- Heikkinen, Kaija 2007. Naiset, miehet ja sukupuoli etnologiatieteissä. Toimittaneet Pia Olsson & Terhi Willman. *Sukupuolen kohtaaminen etnologiassa*. Ethnos-Toimite 13. Helsinki: Ethnos ry.
- Heinämaa, Sara 1996. *Ele, tyyli ja sukupuoli. Merleau-Pontyn ja Beauvoirin ruumiinfenomenologia ja sen merkitys sukupuolikysymykselle*. Helsinki: Gaudeamus.
- Heinämaa, Sara 2010. Minä, tietoisuus ja ruumiillisuus. *Fenomenologian ydinkysymyksiä*. (Toim. Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joona Taipale). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Heinämaa, Sara 2013. Transcendental Intersubjectivity and Normality: Constitution by Mortals. *The Phenomenology of Embodied Subjectivity*. Rasmus Thybo Jensen & Dermot Moran (Editors). Contributions to Phenomenology, Volume 71, 83–103. (Series Editors: Nicolas de Warren & Dermot Moran). Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht London: Springer. DOI: <10.1007/978-3-319-01616-0_5>
- Henningsen, Henning 1961. *Crossing the Equator. Sailors' baptism and other initiation rites*. København: Munksgaard.

- Henningsen, Henning 1980. Den finske sømand og hans omdømme. *Budkavlen* 1979. Tidskrift för etnologi och folkloristik vid Åbo Akademi. Åbo: Åbo Akademi.
- Henningsen, Henning 1981. *Sømanden og kvinden. Et kapitel af sømandslivet i sejlskibstiden*. Handels- og søfartsmuseet på Kronborg. Søhistoriske skrifter XII. København: Høst & Sons Forlag.
- Hieta, Hanneleena 2016. Kyselyt arkistonhoidollisesta näkökulmasta. *Kirjoittamalla kerrotut: Kansanteelliset kyselyt tiedon lähteinä*. (Toim.) Pirjo Korhokangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala & Anna-Maria Åström. Ethnos-toimite 19: 155–184. Helsinki: Ethnos ry.
- Hilpinen, Leena 1981. *Pihtirasvaa ja vetolaastaria – Suomen teollisuustyöväestön tulokastavaoista 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla*. Scripta Ethnologica 33. Turun yliopiston kansantieteen laitoksen julkaisuja. Eripainos teoksesta ”Sananjalka XXII”. Turku: Turun yliopiston kansantieteen laitos.
- Honko, Lauri 1964. Siirtymäriitit. *Sananjalka* 1964. Vol. 6, Nro 1. Turku: Suomen Kielen Seura ry. DOI: <<https://doi.org/10.30673/sja.86285>>
- Honko, Lauri 1976. Riitien luokituksesta. *Sananjalka* 1976. Vol. 18 Nro 1. Turku: Suomen Kielen Seura ry. DOI: <<https://doi.org/10.30673/sja.86285>>
- Hotanen, Juho 2010. Merleau-Ponty ja ruumiillinen subjekti. *Fenomenologian ydinkysymyksiä*. (Toim. Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joonas Taipale). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Hult, Carl 2012. Summary. *Embarking on the Year of the Seafarer 2010. Swedish Seafarers and Seafaring Occupation 2010. A study of work-related attitudes during different stages of life at sea*. (Ed. Carl Hult). Kalmar Maritime Academy 2012: 1.
- Hult, Carl 2012. Swedish seafaring life in 2009–2010. *Embarking on the Year of the Seafarer 2010. Swedish Seafarers and Seafaring Occupation 2010. A study of work-related attitudes during different stages of life at sea*. (Ed. Carl Hult). Kalmar Maritime Academy 2012: 1, 9–22.
- Husserl, Edmund 1950. *Cartesianische Meditationen und Pariser Vorträge*. Husserliana I. (Hrsg.) Stephan Strasser. Haag: Martinus Nijhoff.
- Husserl, Edmund 1952. *Ideen zu einer Reinen Phänomenologie und Phänomenologischen Philosophie. Zweites Buch: Phänomenologische Untersuchungen zur Konstitution*. Husserliana IV. (Hrsg.) Marly Biemel. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Husserl, Edmund 1954. *Die Krisis der europäischen Wissenschaften und die transzendente Phänomenologie*. Husserliana VI. (Hrsg.) Walter Biemel. Den Haag: Martinus Nijhoff.
- Husserl, Edmund 1973a-b. *Zur Phänomenologie der Intersubjektivität: Erster Teil: 1905–1920 und Zweiter Teil: 1921–1928*. Husserliana XIII und XIV. Ed. Iso Kern. Den Haag: Nijhoff.
- Edmund Husserl 1973c. *Zur Phänomenologie der Intersubjektivität. Texte aus Nachlaß. Dritter Teil 1929–1935*. Husserliana XV. (Hrsg.) Iso Kern. Haag: Martinus Nijhoff.
- Husserl, Edmund 1973d. *Ding und Raum. Vorlesungen 1907*. Husserliana XVI. (Hrsg.) Ulrich Claesges. Haag: Martinus Nijhoff.
- Husserl, Edmund 2006. *Späte Texte über Zeitkonstitution (1929–1934)*. Die C-Manuskripte. Husserliana Materialien, Vol. VIII, (Hrsg.) Dieter Lohmar. Dordrecht: Springer.
- Husserl, Edmund 2008. *Die Lebenswelt. Auslegungen der vorgegebenen Welt und ihrer Konstitution*. R. Sowa (ed.). Texte aus dem Nachlaß (1916–1937), Husserliana Band XXXIX. Dordrecht: Springer.
- Hämeenaho, Pilvi & Eerika Koskinen Koivisto 2014. Etnografian ulottuvuudet ja mahdollisuudet. *Moniulotteinen etnografia*. Pilvi Hämeenaho ja Eerika Koskinen-Koivisto (toim.). Ethnos toimite 17, s. 7–31. Helsinki: Ethnos ry.
- Ihde, Don 1990. *Technology and Lifeworld. From Garden to Earth*. Bloomington. Indiana University Press.
- Ingold, Tim 2011. *Being Alive. Essays on movement, knowledge and description*. Abingdon: Routledge. This edition published in the Taylor & Francis eLibrary, 2011.
- Ingold, Tim & Jo Lee Vergunst 2008. Introduction. *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*. Eds. Tim Ingold and Jo Lee Vergunst. Burlington: Ashgate (Publishing Company).
- Jensen Rasmus Thybo & Dermot Moran 2013. Editors’ Introduction. *The Phenomenology of Embodied Subjectivity*. Contributions to Phenomenology in cooperation with the Center for Advanced Research in Phenomenology. Volume 71. Springer.

- Johansson, Ella 1994. *Skogarnas fria söner. Maskulinitet och modernitet i norrländskt skogsarbete*. Nordiska museets Handlingar 118. Stockholm: Nordiska museet.
- Johansson, Ella 2003 [1989]. Beautiful Men, Fine Women and Good Work People: Gender and Skill in Northern Sweden. *Among Men. Moulding Masculinities*, Volume 1, 66–80. (Edited by Søren Ervø and Thomas Johansson). Aldershot: Ashgate.
- Johansson, Ella 2006. *Arbetaren. Män i Norden. Manlighet och modernitet 1840–1940*. Jørgen Lorentzen och Claes Ekenstam (red.). Möklinta: Gidlunds.
- Jönsson, Bodil 2002 [1999]. *Tio tankar om tid*. Stockholm: Brombergs Bokförlag. ProQuest Ebook Central, < <http://ebookcentral.proquest.com/lib/kutu/detail.action?docID=3125929> >
- Järviluoma, Helmi, Pirkko Moisala & Anni Vilkkö. *Gender and Qualitative Methods*. London: Sage.
- Kaihovirta, Matias 2014. Käsitykset työläisten mieheydestä sisällissodan jälkeen. *Näkymätön sukupuoli. Miehyyden pitkä historia*. (toim. Pirjo Markkola, Ann-Catrin Östman & Marko Lamberg).
- Kallberg, Ulla 1981. *Kustavin talonpoikaispurjehduksesta 1860–1915*. Turun yliopiston Kansatieteen laitoksen toimituksia 8. Turku: Turun yliopiston Kansatieteen laitos.
- Kallberg, Ulla 1884. Seilihanskoja, riitmotteja, malspiikkejä ja muita pryylejä. Poimintoja Turun maakuntamuseon purjeentekijäin työvälineistä. *ABOA. Turun maakuntamuseon, vuosikirja 46/1982*. Turku: Turun maakuntamuseo.
- Kallberg, Ulla 1998. ”Tavallista kotiruokaa” – paikallisuus Merimiesten muistelmat -aineistossa. (Toim. Pekka Leimu, Markku Teinonen, Anu Raula, Timo J. Virtanen). *InformaatioTurun yliopisto, Kansatiede n:o 1/1998* (85), s. 28–34.
- Kallberg, Ulla 2003. Museolaivan sata vuotta – Esinetutkimus ja menneisyyden representaatio museolaivaprojektissa. *Meiltä ja maailmalta. Omistettu professori Pekka Leimulle hänen täyttäänsään 60 vuotta 5.12.2003*. (toim. Helena Ruotsala). Scripta Aboensia 2, Ethnologica. Turku: Turun yliopisto, Kansatiede.
- Kallberg, Ulla 2011. Tiedonkaapparit laivassa. *Forum Marinum vuosikirja 2011*, 4–16. (Toim. Ulla Kallberg). Turku: Forum Marinum -säätiö.
- Karjalainen, Mira 2007. *In the shadow of freedom: life on board the oil tanker*. Diss. Helsinki: Finnish Society of Sciences and Letters. – (Commentationes scientiarum socialium).
- Karjalainen, Mira 2008. Elämää pönttölaivoilla. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. (Toim. Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa ja Ismo Malinen). Nautica Fennica 2007–2008: 68–87. Helsinki: Museovirasto.
- Karttunen, Kaarina 1980. Onks kipinällä ränkylää? *Nautica Fennica 2*. (Toim. Börje Herold). Helsinki: Suomen Merihistoriallinen yhdistys r.y.
- Kaukiainen, Yrjö 1970. *Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuolella (1810–1853)*. Historiallisia tutkimuksia 79. Helsinki: Suomen historiallinen seura.
- Kaukiainen, Yrjö 1988. Från jungman Jansson till Kalle Aaltonen. Sjömän i Finlands handelsflotta 1860–1914 – en kvantitativ översikt. *Historisk Tidskrift för Finland*, 1988:3. Temanummer, sjöfolk. Helsingfors: Historiska föreningen r.f.
- Kaukiainen, Yrjö 2004a. Finnish Sailors, 1750–1870. *Sail and Steam: Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen*. Research in Maritime History, No. 27, 1–20. St. John’s, Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- Kaukiainen, Yrjö 2004b. The Maritime Labour Market: Skill and Experience as Factors of Demand and Supply. *Sail and Steam: Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen*. Research in Maritime History, No. 27, 45–52. St. John’s, Newfoundland: International Maritime Economic History Association.
- Kaukiainen, Yrjö 2008. *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia. Tieto. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kaunisto, Katri 2009. Men at work – forestry work and masculinities. *Gendered Rural Spaces*. Edited by Pia Olsson & Helena Ruotsala. Studia Fennica Ethnologica 12, s. 137–154. Helsinki: Finnish Literature Society.
- Kimmel, Michael S. 2006. *Manhood in America. A cultural history*. New York & Oxford: Oxford University Press.

- Kirby, David & Merja-Liisa Hinkkanen 2000. The Baltic and the North Seas. *Seas in history*, Series editor Geoffrey Scammell. London and New York: Routledge.
- Kirveennummi, Anna 2016. Maaseudun kulttuurisessa tilassa liikkuvat katseet. *Kirjoittamalla kerro-tut: Kansatieteelliset kyselyt tiedon lähteinä*. (Toim.) Pirjo Korkiakangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala & Anna-Maria Åström. Ethnos-toimite 19: 185–226. Helsinki: Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry.
- Kirvesniemi, Tiina & Mäenpää, Sari 2016. Muutoksesta ja pysyvyydestä. Minitieteinen näkökulma suomalaisen merityöhön. *Työ merellä*. Nautica Fennica 2015–2016. (toim. Tapio Bergholm) Helsinki: Museovirasto.
- Knuutila, Seppo 2006. Paikan moneus. Teoksessa Seppo Knuutila, Pekka Laaksonen ja Ulla Piela (toim.) *Paikka: eletty, kuvitelu, kerrottu*. Kalevalaseuran vuosikirja 85. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Kolnar, Knut 2006. Volden. *Män i Norden. Manlighet och modernitet 1840–1940*. Jørgen Lorentzen och Claes Ekenstam (red.). Möklinta: Gidlunds.
- Koponen, J. & Saaritsa, S. 2019. Tie Suomeen: Toinen kertomus. *Nälkämaasta hyvinvointivaltioksi. Suomi kehityksen kiinniottajana*. (Toim.) Juhani Koponen & Sakari Saaritsa. Helsinki: Gaudeamus.
- Koskinen-Koivisto, Eerika 2013. *A Greasy-Skinned Worker – Gender, Class and Work in the 20th Century Life Story of a Female Labourer*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
<<http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5517-5>>
- Korkiakangas, Pirjo 1999. Muisti, muistelu, perinne. *Kulttuuriin muuttuvat kasvat. Johdatusta etnologiatieteisiin*. (Toim. Bo Lönnqvist, Elina Kiuru, Eeva Uusitalo. Tietolipas 155, 151–176. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Korkiakangas & al. 2016. Kirjoittamalla kerrottua. Pirjo Korkiakangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala & Anna-Maria Åström. *Kirjoittamalla kerrotut. Kansatieteelliset kyselyt tiedon lähteinä*. Ethnos-toimite 19: Helsinki: Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry.
- Kuczynski, Anna-Liisa 2017. *Minoritetsgrupper och möten i trängda situationer. Identifikation och kulturell gemenskap*. Åbo: Nordisk etnologi, Fakulteten för humaniora, psykologi och teologi, Åbo Akademi.
- Kuula, Arja 2006. *Tutkimusetiikka. Aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys*. Tampere: Vastapaino.
- Lappi, Tiina-Riitta 2005. Etnologinen tutkimus osana yhteiskunnallista keskustelua. *Polkuja etnologian menetelmiin*. Pirjo Korkiakangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala (toim.). Ethnos-toimite 11. Helsinki: Ethnos ry.
- Lakomäki, Sami, Pauliina Latvala & Kirsi Laurén 2012. Menetelmien jäljillä. *Tekstien rajoilla. Monitieteisiä näkökulmia kirjoitettuihin aineistoihin*. Toim. Sami Lakomäki, Pauliina Latvala ja Kirsi Laurén. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1314, Tiede. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Lee, Robert 2013. The Seafarers' Urban World. A Critical Review. *International Journal of Maritime History* 2013, Vol. XXV No 1. Memorial University of Newfoundland. Maritime Studies Research Unit. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Leete, Art 2015. The Historical-Ethnographic Image of the Drinking Peoples of the North. *Folklore. Electronic Journal of Folklore* 2015, 61, 135–156. <<http://dx.doi.org/10.7592/FEJF2015.61.leete>>
- Leete, Art 2017. Mimetic knowledge in the ethnographic field. *Body, Personhood and Privacy: Perspectives on the Cultural Other and Human Experience*. Edited by Anu Kannike, Monika Tasa & Ergo-Hart Västriik. Approaches to Culture Theory 7, 35–52. University of Tartu Press, Tartu.
- Lefebvre, Henri 1991. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lefebvre, Henri 2004. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. London: Continuum.
- Legrand, Dorothee 2013. Intersubjectively Meaningful Symptoms in Anorexia. *The Phenomenology of Embodied Subjectivity*. Jensen, Rasmus Thybo & Dermot Moran (Eds.). Contributions to Phenomenology in cooperation with the Center for Advanced Research in Phenomenology. Volume 71, 185–201. Springer.
- Lehtola, Titta 2012. Laivojen ja veneiden dokumentointi. *Nautica Fennica* 2011–2012. (toim. Johanna Aartomaa ja Timo Tapani Kunttu. Helsinki: Museovirasto.

- Lehtonen, Juhani U. E. 1974. Fångstlag vid fjärrfångst av säl. *Budkavlen* 1973. Åbo.
- Lehtonen, Juhani U. E. 2005. Kansatieteen tutkimushistoria. Pirjo Korhokangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala (toim.) *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos-toimite 11. Helsinki Ethnos ry.
- Leimu, Pekka 1985. *Pennalismia ja initiaatio suomalaisessa sotilaselämässä*. Kansatieteellinen Arkisto 33. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Leimu, Saressalo & Leimu 1979. Etnologian sanastoa. (T. Leimu–L. Saressalo–P. Leimu). *Turun yliopiston Kansatieteen laitoksen toimituksia* 1. Toinen uudistettu painos. Turku.
- Levy, Donald P. 2005. Hegemonic Complicity, Friendship, and Comradship: Validation and Causal Processes among White, Middle-Class, Middle-Aged Men. *The Journal of Men's Studies*, Vol. 13, No. 2, Winter 2005, 199-224.
- Liliequist, Jonas 1991. Peasants against Nature: Crossing the Boundaries between Man and Animal in Seventeenth- and Eighteenth-Century Sweden. *Journal of the History of Sexuality*, Vol. 1, No. 3 Jan. 1991, 393-423. Published by: University of Texas Press Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/3704309>
- Liliequist, Jonas 2009. Ära, dygd och manlighet. Strategier för social prestige i 1600- och 1700-talets Sverige. *Lychnos, Årsbok för idé- och lärdomshistoria*. Lärdomshistoriska samfundet. <<https://tidskriftenlychnos.se/>>
- Linebaugh, Peter 1992. *The London Hanged, Crime and Civil Society in the Eighteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Linebaugh Peter & Marcus Rediker 2000. *The Many-Headed Hydra*. Boston: Beacon Press.
- Lohmar, Dieter 2003. Husserl's Type and Kant's Schemata: Systematic Reasons for their Correlation or Identity'. Donn Welton (ed.). *The New Husserl: A Critical Reader*. 93—124. Bloomington: Indiana University Press.
- Lundin, Kenneth 1992. Armén i rampljuset. Finlands armé i mellankrigstidens spelfilmer. *Historisk Tidskrift för Finland* 3/1992 årg. 77, 369–401. Helsingfors: Historiska föreningen.
- Luoma-aho, Veera & al. 22.5.2021. Vihaa kohti. *HS Visio. Helsingin Sanomat*. <<https://www.hs.fi/visio/art-2000007977315.html>>
- Lybeck, Jari 2000. "Nyrkki on lyhennetty meriläki". Hierarkia, kuri ja karkaaminen purjelaivoilla 1800-luvun jälkipuoliskolla. Riitta Oittinen ja Marjatta Rahikainen (toim.). *Keulakuvia ja peränpitäjiä. Vanhan ja uuden yhteiskunnan rajalla*. 39–61. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Lybeck, Jari 2012. *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulla*. Turku: Jari Lybeck.
- Löfgren, Orvar 2014. The Black Box of Everyday Life. Entanglements of Stuff, Affects, and Activities. *Cultural Analysis* 13 (2014): 77-98.
- Löfgren, Orvar 2016. Containing the Past, the Present and the Future: Packing a Suitcase. (Sadržavanje prošlosti, sadašnjosti i budućnosti : Pakiranje kofera.) *Narodna Umjetnost* 53/1, 2016: 59–74.
- Massey, Doreen 2005. *For Space*. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Massey, Doreen 2008. *Samanaikainen tila*. (Toim.) Mikko Lehtonen, Pekka Rantanen, Jarmo Valkonen. Käännös Janne Rovio. Tampere: Vastapaino.
- MacAvoy, Leslie 2016. Distanciation and Epoché: The Influence of Husserl on Ricoeur's Hermeneutics. *Hermeneutics and Phenomenology in Paul Ricoeur: Between Text and Phenomenon*. Edited by Scott Davidson, and Marc-Antoine Vallée, p. 13—30. Springer International Publishing AG. DOI <10.1007/978-3-319-33426-4>
- Magra, Christopher P. 2010. The Fraternity of the Sea: Family, Friendship and Fishermen in the Colonial Massachusetts, 1750–1775. *International Journal of Maritime History*, Vol. XXII No. 2: 113–128, December 2010.
- Markkola, Pirjo, Ann-Catrin Östman ja Marko Lamberg 2014. Onko suomalaisella miehellä historiaa? Pirjo Markkola, Ann-Catrin Östman & Marko Lamberg (toim.). *Näkymätön sukupuoli. Mieheyden pitkä historia*. Tampere: Vastapaino.
- Markkola, Pirjo & Ann-Catrin Östman 2019. Ei vain ahkeruudesta. Naiset, työ ja tasa-arvo. *Nälkämaasta hyvinvointivaltioksi. Suomi kehityksen kiinniottajana*. (Toim.) Juhani Koponen & Sakari Saaritsa. Helsinki: Gaudeamus.

- Melucci, Alberto 1995. The Process of Collective Identity. Hank Johnston & Ben Klandermans (Eds.). *Social Movements and Culture* 4, 41–63. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Merleau-Ponty, Maurice 2012a. *Filosofisia kirjoituksia*. (Toim. ja suom. Miika Luoto ja Tarja Roinila). Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Nemo.
- Merleau-Ponty, Maurice 2012b. *Phenomenology of perception*. Translated by Donald A. Landes. Abington: Routledge; Florence: Taylor and Francis.
- Miettinen, Timo 2010. Fenomenologia ja sosiaalisen todellisuuden rakentuminen. *Fenomenologian ydinkysymyksiä*. (Toim. Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joonas Taipale). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Miettinen & al. 2010. Johdanto. Kirjoittajat Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joonas Taipale. *Fenomenologian ydinkysymyksiä*. (Toim. Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joonas Taipale). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Miettinen, Timo 2013. The Body Politic: Husserl and the Embodied Community. *The Phenomenology of Embodied Subjectivity*. (Eds. Rasmus Thybo Jensen & Dermot Moran). Contributions to Phenomenology in co-operation with the Center for Advanced Research in Phenomenology. Volume 71, 329–346. (Series Editors: Nicolas de Warren & Dermot Moran). Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht London: Springer. DOI: <10.1007/978-3-319-01616-0_17>
- Miller, W. I. 1997. *The Anatomy of Disgust*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Mikkola, Kati 2009. *Tulevaisuutta vastaan. Uutuuksien vastustus, kansantiedon keruu ja kansakunnan rakentaminen*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1251, Tiede. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Montin, Kim 1994. The Seaman's Conception of Himself. *Man and the Maritime Environment*. 199–209. (Ed.) Stephen Fisher. Exeter Maritime Studies 9. Exeter: University of Exeter Press.
- Montin, Kim 1997. Den moderna sjömannen. Seminarieret Sjömannen – från livsform till yrke. Red. Nils Stora & Kim Montin. *Meddelanden från Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi*, Nr 20, 49–60. Åbo: Sjöhistoriska museet.
- Moon, Louise 2015. "Sailorhoods: Sailortown and Sailors in the Port of Portsmouth, c. 1885–1900," PhD Thesis, University of Portsmouth. <<http://porttowns.port.ac.uk/>>
- Moran, Dermot 2000. *Introduction to Phenomenology*. [Routledge]. Taylor & Francis Group.
- Moran, Dermot 2011. Edmund Husserl's phenomenology of Habituality and Habitus. *Journal of the British Society for Phenomenology*, Vol. 42, No. 1, January 2011.
- Moran, Dermot 2013. The Phenomenology of Embodiment: Intertwining and Reflexivity. *The Phenomenology of Embodied Subjectivity*. Rasmus Thybo Jensen & Dermot Moran (Editors). Contributions to Phenomenology, Volume 71, 285–303. (Series Editors: Nicolas de Warren & Dermot Moran). Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht London: Springer. DOI: <10.1007/978-3-319-01616-0_15>
- Muulivuori, Jukka 2009. *Historiaa maalta ja mereltä. Konemestari myötä- ja vastavirrassa 1869–2009*. Helsinki: Suomen Konepäällystö liitto ry.
- Mustola, Kati 2006. Homoseksuaalisuus ja sota. Kahden veteraanin tarinat. Tiina Kinnunen ja Ville Kivimäki (toim.). *Ihminen sodassa. Suomalaisen kokemuksia talvi- ja jatkosodasta*. Helsinki: Minerva.
- Mäenpää, Sari 2008. Naisten merityön rajoittaminen ja matkustajalaivaliikenteen kehitys Suomessa 1900-luvun alusta lähtien. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. (Toim. Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa ja Ismo Malinen). Nautica Fennica 2007–2008:52–63. Helsinki: Museovirasto.
- Mosse, George L. 1996. *The Image of Man. The Creation of Modern Masculinity*. New York & Oxford: Oxford University Press.
- Mårtensson, Magnus 2006. *Sjöfarten som ett socialt system. Om handelsjöfart, risk och säkerhet*. Doktorsavhandling L 2006:35. Luleå: Luleå tekniska universitet. Stockholm.
- Mørkegaard, Ole 1993. *Søen, slægten og hjemstavnens. En undersøgelse af livsformer på åbenråegnen 1700–1900*. Etnologiske studier 2. Etnologisk Forum i samarbejde med Aabenraa Museum. Museum Tusulanums forlag.

- Nagel, Erik 2012. *I dialog med muntliga och skriftliga berättartraditioner. En undersökning av svenska sjömäns levnadsberättelser*. Acta Universitatis Stockholmiensis. Stockholm Studies in Ethnology 6. Stockholm: Acta Universitatis Stockholmiensis.
- Nevalainen, Laika 2019. Kodin monet ulottuvuudet merimiesten elämässä 1900-luvun alkupuolella. *Merenkulkijoiden siirtolaisuus. Näkökulmia 1700-luvulta nykypäivään*. 211–229. Pirita Frigren (toim.) Siirtolaisuusinstituutti, Tutkimus 5. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Nielsen, Nils-Kayser 1997. Movement, Landscape and Sport. Comparative Aspects of Nordic Nationalism Between the Wars. *Ethnologia Scandinavica* 27.
- Nieminen, Marjatta 2003. *Suomalaiset merimiehet 1900-luvun Buenos Airesissa ja siirtolaisuus*. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Nilsson, Gabriella 2013. Balls Enough: Manliness and Legitimated Violence in Hell’s Kitchen. *Gender, Work and Organization*. Vol. 20 No. 6 November 2013: 647–663.
<<http://doi.org:10.1111/gwao.12001>>
- Nyky-suomen sanakirja 1–6, 1992. (Toim.) Matti Sadeniemi. Helsinki: WSOY.
- Oesch, Rainer 15.3.2018: Tekijänoikeudellinen käsitys eroaa tieteen etiikan tekijyyksäilyksestä. Vastuullinen tiede. <<https://vastuullinentiede.fi/fi/>>
- Ohvo, Heikki 1989. Laivamiehet Saimaan matkustajahöyrylaivoissa 1900-luvulla. Saimaan purjehdusmuseoyhdistyksen julkaisu nro 4. Savonlinna: Saimaan purjehdusmuseoyhdistys.
- Ojala, Jari, Pirita Frigren & Anu Ojala 2017. The Poor Man’s Goldmine? *Scandinavian Journal of History* 2017: 1–25. DOI:<[10.1080/03468755.2017.1381392](https://doi.org/10.1080/03468755.2017.1381392)>
<<http://www.tandfonline.com/loi/shis20>>
- Olsson, Gunnel 2003. *Mellan Rum. En studie i fysisk och mental utveckling av kommunikation med utgångspunkt i en mellanstadieklass*. Stockholm/Stephag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.
- Olsson, Gunnel 2011. Pockande uppmärksamhet – ett fenomenologiskt krav. (Red. Alftberg, Åsa, Hansson, Kristofer). *Fenomenologins möjligheter i etnologin: Rapport från en nationell workshop*. 9–15. Olsson, Gunnel, Gunnarson, Martin. Lund: Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds Universitet.
<<http://www.lu.se/forskning/avhandlingar-och-publikationer>>
- Olsson Gunnel 2014 [2012]. Sofiero Slottspark. En plats som tar sig en modal ton. *RIG* Vol 95 Nro 4: 210–226, (2012).
- Olsson, Pia 2005. Tutkijan vastuu ja velvollisuus – tutkimuksen eettisiä kysymyksiä. Pirjo Korhokangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala (toim.) *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos-toimite 11, 281–290. Helsinki Ethnos ry.
- Olsson, Pia 2016. Kyselyaineistojen dialogisuus. *Kirjoittamalla kerrotut: Kansatieteelliset kyselyt tiedon lähteenä*. (Toim.) Pirjo Korhokangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala & Anna-Maria Åström. Ethnos-toimite 19: 155–184. Helsinki: Ethnos ry.
- Olsson, Pia 2017. ”Outoa ja merkillistä”. Arkistoidut eronteot. *Rajaamatta. Etnologisia keskusteluja*. Hannelena Hieta, Aila Nieminen, Maija Mäki, Katriina Siivonen ja Timo J. Virtanen (toim.). Ethnos-toimite 20, 68–96. Helsinki: Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry.
- Paaskoski, Leena 2008. *Herrana metsässä. Kansatieteellinen tutkielma metsänhoitajuudesta*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1179 Tiede. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Papp, David 1977. *Åländsk allmogeseglation. Med särskild hänsyn till sjöfarten på Stockholm. Sjöfarten i Lemlands socken 1800–1940*. Stockholm: Rabén & Sjögren
- Pehkonen, Erka 2013. ”Poikasi täältä jostakin”. *Narratiiviset resurssit, diskurssit ja luovuus kirjoittaen kerrotuissa identiteeteissä jatkosodan aikaisissa kirjeissä*. Jyväskylä: University of Jyväskylä.
<<http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-5506-9>>
- Pink, Sarah 2011. Ethnography of the invisible. *Ethnologia Europaea* 41(1) 201, 117–128. – Special Issue: *Irregular Ethnographies*. doi: <<https://doi.org/10.16995/ee.1082>>
- Pink Sarah 2012 [2009]. *Doing Sensory Ethnography*. SAGE Research Methods.
- Poulet, Georges 1969. Phenomenology of Reading. *New Literary History* 1969, Vol. 1, No. 1, 53–68. New and Old History. The Johns Hopkins University Press.
- Povrzanovic Frykman, Maja 2008. Beyond Culture and Identity. *Ethnologia Europaea* 38 (1), 13–23. doi: <<https://doi.org/10.16995/ee.1029>>

- Povrzanovic Frykman, Maja 2020. Aistimuistot ja affektiivinen jatkuvuus humanitaarisen avun esineissä. *Affektit ja tunteet kulttuurien tutkimuksessa*. (Toim. Jenni Rinne, Anna Kajander ja Riina Haanpää. Ethnos-toimite 22, 31–66. Helsinki: Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry.
- Pulkkinen, Simo 2010. Husserlin fenomenologinen menetelmä. *Fenomenologian ydinkysymyksiä*, 25–44. (Toim. Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joonas Taipale). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Pulkkinen, Simo 2013. Lifeworld as an Embodiment of Spiritual Meaning: The Constitutive Dynamics of Activity and Passivity in Husserl. *The Phenomenology of Embodied Subjectivity*. Rasmus Thybo Jensen & Dermot Moran (Editors). Contributions to Phenomenology, Volume 71, 121–141. (Series –Editors: Nicolas de Warren & Dermot Moran). Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht London: Springer. DOI: <10.1007/978-3-319-01616-0_7>
- Sulkeisjärjestysopas 2016, 19. Pääesikunnan Koulutusosasto. Helsinki: Puolustusvoimat. <https://puolustusvoimat.fi/documents/1948673/2258487/PEVIESTOS_sulkeisj%C3%A4rjestysopas>
- Pöysä, Jyrki 1997. *Jätjän synty. Tutkimus sosiaalisen kategorian muotoutumisesta suomalaisessa kulttuurissa ja itäsuomalaisessa metsätyöperinteessä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 669. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Pöysä, Jyrki 2015. *Lähiluvun tieto. Näkökulmia kirjoitetun muistelukerronnan tutkimukseen*. Kultaneito XVII. Joensuu: Suomen Kansantietouden Tutkijain seura.
- Päivike, Heikki 1981. Kauppamerenkulku. *Suomi ja meri*, 11–22. Toim. Eero Pakkala, Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Pärssinen, Tapani 1976. *Merimiesten psyykinen hyvinvointi. Tutkimus merimiesammatin psyykkisestä rasittavuudesta*. Merimieseläkekassan julkaisu VII. Helsinki: Merimieseläkekassa.
- Rahikainen, Marjatta 2000. Yhteisöjen nurja puoli. Nimittely ja pilkkaaminen maalaispitäjässä. Riitta Oittinen ja Marjatta Rahikainen (toim.) *Keulakuvia ja peränpitäjiä. Vanhan ja uuden yhteiskunnan rajalla*. 163–179. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.
- Rediker, Marcus 1989. *Between the Devil and the Deep Blue Sea*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Richardson, Stephen A. 1956. Organizational Contrasts on British and American Ships. *Administrative Science Quarterly*, Vol. 1, number 2 September 1956, 189–207. New York: Cornell University.
- Ricoeur, Paul 1994 [1992]. *Oneself as Another*. Translated by Kathleen Blamey. Chicago and London: The University of Chicago Press. (Käännös teoksesta: Ricoeur, Paul 1990. *Soi même comme un autre*. Paris: Editions du Seuil.)
- Ricoeur, Paul 2006 [2004]. *Memory, History, Forgetting*. (Mémoire, l’histoire, l’oubli /translated by Kathleen Blamey and David Pellauer). Chicago & London: The University of Chicago Press.
- Rinman, Thorsten & Rigmor Brodefors 1982. *Sjöfartens historia*. Göteborg: R & L.
- Rinne, Jenni 2016. *Searching for Authentic Living Through Native Fait. The Mausk movement in Estonia*. Södertörn Doctoral Dissertations 122. Huddinge: Södertörn University.
- Rosenström, Marika 1996. *Fartyget, himlen och havet. Verklighetsuppfattning bland sjömän i lång-fart under segelsjöfartens sista era*. Meddelanden från Folkkultursarkivet 16. Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland.
- Roivainen, Päivi 2016. *Puettu lapsuus. Löytöretkiä lastenvaatteiden saarille*. Kansatieteellinen arkisto 56. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Rubin, Gayle 1975. The Traffic in Women. Notes on the `Political Economy of Sex. *Toward an Anthropology of Women*, 157–210 (Ed.) Rayna R. Reiter. New York: Monthly Review Press.
- Ruotsala, Helena 2002. *Muuttuvat palkiset. Elo, työ ja ympäristö Kittilän Kyrön paliskunnassa ja Kuolan Luujärven poronhoitokollektiiveissa vuosina 1930–1995*. Kansatieteellinen Arkisto 49. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Ruotsala, Helena 2003. Marilainen kylä tiloina ja paikkoina. *Meiltä ja maailmalta. Omistettu professori Pekka Leimulle hänen täyttäänsään 60 vuotta 5.12.2003*. (toim. Helena Ruotsala). Scripta Aboensia 2, Ethnologica, 131–145. Turku: Turun yliopisto, Kansatiede.

- Ruotsala, Helena 2005. Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. Pirjo Korhokangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala (toim.) *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos-toimite 11, 45–76. Helsinki Ethnos ry.
- Ruotsalainen, Jari 2015. *Iholle kaiverrettu. Tatuomisen kulttuurinen murros Suomessa*. Publications of the University of Eastern Finland. Dissertations in Education, Humanities and Theology. Joensuu: University of Eastern Finland.
- Saarikangas, Kirsi 1999. Tila, konteksti ja käyttäjä. Arkkitehtonisen tilan, vallan ja sukupuolen suhteista. (Toim.) Kirsi Saarikangas, *Kuvasta tilaan. Taidehistoria tänään*, 247–298. Tampere Vastapaino.
- Saarikangas, Kirsi 2011. Asuminen, toimijuus, taide: Taidehistorian professorin juhluuento 5.5.2011. *Tahiti: taidehistoria tieteenä 1* (1). <<http://tahiti.fi/01-2011/kentalta-ja-arkistosta/asuminen-toimijuus-taide/>>
- Saarikoski Helena 2011. Menneisyyden ruumiinkokemusten tutkiminen kirjoitetuissa aineistoissa. *Tekstien rajoilla. Minitieteisiä näkökulmia kirjoitettuihin aineistoihin*. (Toim.) Sami Lakomäki, Pauliina Latvala ja Kirsi Laurén. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1314, 117–136. Tiede. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Sallinen-Gimpl, Pirkko 1994. *Siirtokarjalainen identiteetti ja kulttuurien kohtaaminen*. Kansatieteellinen Arkisto 40. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Sammallahti, Leena 1988. Suomalaisen merimiehen ensireissu. *Kotiseutu 1/1988*. Helsinki: Suomen Kotiseutuliitto.
- Sammallahti, Leena 1993. Näkökulmia merimieskulttuurin kansatieteelliseen tutkimukseen Suomessa. *Nautica Fennica 1993*, 5–15. (Toim. Marja Pelanne ja Leena Sammallahti). Helsinki: Museovirasto ja Suomen Merihistoriallinen Yhdistys.
- Sampson, Helen 2014 [2013]. *International seafarers and transnationalism in the twenty-first century*. New Ethnographies. (Series editor) Alexander Thomas T. Smith. Manchester and New York: Manchester University Press.
- Sampson, Helen 2021 [2020]. The Rhythms of Shipboard Life: Work, Hierarchy, Occupational Culture and Multinational Crews. *The World of the Seafarer. Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry*. (Editors) Victor Oyaro Gekara & Helen Sampson. WMU Studies in Maritime Affairs. Volume 9, p. 87–98. Springer.
- Sappinen, Eero 2000. *Arkielämän murros 1960- ja 1970-luvuilla. Tutkimus suomalaisen työväestön elämäntavoista ja niiden paikallisista raumalaisista piirteistä*. Kansatieteellinen Arkisto 46. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Sartre, Jean-Paul 1943. *L'être et le néant. Essai d'ontologie phénoménologique*. Paris: Editions Gallimard.
- Sartre, Jean-Paul. 1986. *Being and nothingness*. (Trans. H. E. Barnes). London: Routledge.
- Selén, Kari 1987. Tasavalta hakee suuntaa. *Suomen historia 7*, s. 122–273. Helsinki: Weilin & Göös.
- Siivonen, Katriina 2008. *Saaristoidentiteetit merkkien virtoina. Varsinaissuomalainen arki ja aluekehitystyö globalisaation murroksessa*. Kansatieteellinen Arkisto 51. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Sintonen, Teppo 1999. *Etninen identiteetti ja narratiivisuus. Kanadan suomalaiset miehet elämänsä kertojina*. SoPhi 40. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Simmel, Georg 1910. "How Is Society Possible?" *American Journal of Sociology* 16.
- Smith, David Woodruff 2018. "Phenomenology". *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Summer 2018 Edition), Edward N. Zalta (ed.). URL = <<https://plato.stanford.edu/archives/sum2018/entries/phenomenology/>>.
- Snellman, Hanna 1996. *Tukkilaisen tulo ja lähtö. Kansatieteellinen tutkimus Kemijoen metsä- ja uittotyöstä*. Oulun Historiasseuran julkaisuja, Scripta Historica 25. Oulu: Pohjoinen.
- Sohlmans Sjölexikon* 1955. (Reds. C.E. Mählén, Axel Gjöres, Eman. Högberg, Sven Ulff, Thure Rinman & Sam Svensson). Stockholm: Sohmans Förlag AB.
- Soukola, Timo 2007. *Järjestö jäänmurtajana. Suomen merimiesunioni työmarkkinaosapuolena ja suomalaisten laivatyöntekijöiden työturvallisuuden vankentajana 1944–1980*. Helsinki: Helsingin yliopisto. <<http://urm.fi/URN:ISBN:978-952-10-3799-3>>

- Spinoza, Baruch 1959. *Spinoza's Ethics: And on the Correction of the Understanding*. Trans. A. Boyle. London: Everyman's Library.
- Stammers, Michael 1994. Sailing Ships, Seafarers and Sea Creatures. *Man and the Maritime Environment*. 144–159. (Ed. Stephen Fisher. Exeter Maritime Studies 9. Exeter: University of Exeter Press.
- Steel, Frances 2008. Women, Men and Southern Octopus: Shipboard Gender Relations in the Age of Steam, 1870s–1910s. *International Journal of Maritime History*, Vol. XX No. 2 December 2008, 285–306.
- Steel, Tytti 2013. *Risteäviä eroja sataman arjessa*. Kansatieteellisiä tutkimuksia Helsingin yliopistossa 17. Helsinki: Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos, Helsingin yliopisto.
- Stewart, Kathleen 2016. Things that shine, in *Companion Pieces Written through Drift* by Lesley Stern & Kathleen Stewart. *Sensitive Objects Affect and Material Culture*, 265–272. Edited by Jonas Frykman & Maja Povrzanović Frykman. Lund: Nordic Academic Press Checkpoint.
- Stier, Jonas 2003. *Identitet. Människans gåtfulla porträtt*. Lund: Studentlitteratur.
- Suopajärvi, Tiina 2009. *Sukupuoli meni metsään. Luonnon ja sukupuolen polkuja metsäammattilaisuudessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1255. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Säteri, Kai 1981. Merimiehen työ ja koulutus. *Suomi ja meri*, 53–80. (toim.) Eero Pakkala. Helsinki: Meriliitto – Sjöfartsförbundet ry.
- Taipale, Joonas 2006. Identiteetin fenomenologiaa: Husserl ja Merleau-Ponty persoonan yhtenäisyydestä. *Ajatus* 63. *Suomen Filosofisen Yhdistyksen vuosikirja 2006*, s. 161–186.
- Taipale, Joonas 2010. Intersubjektivisuus ja normaalius. *Fenomenologian ydinkysymyksiä*, 118–133. (Toim. Timo Miettinen, Simo Pulkkinen & Joonas Taipale). Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.
- Taipale, Joonas 2013. Facts and Fantasies. Embodiment and the Early Formation of Selfhood. *The Phenomenology of Embodied Subjectivity*. Rasmus Thybo Jensen & Dermot Moran (Eds). Contributions to Phenomenology, Volume 71, 241–262. (Series Editors: Nicolas de Warren & Dermot Moran). Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht London: Springer. DOI: <10.1007/978-3-319-01616-0_13>
- Taipale, Joonas 2019 [2017]. The Structure of Group Identification. (Eds.) Andrea Lavazza, Massimo Reichlin, Thomas Szanto, Joel Krueger. *Topoi* 2019, Vol. 38, 1, s. 229–237. Springer. DOI: <10.1007/s11245-017-9463-y>
- Talve, Ilmar 1963. *Suomalainen kansatiede*. Scripta Ethnologica 14. Turku: Turun yliopiston kansatieteen laitoksen julkaisuja.
- Talve, Ilmar 1979. *Suomen kansankulttuuri. Historiallisia päälinjoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Talve, Ilmar 1984. *Turun yliopiston kansatieteen laitos 1958–1983*. Scripta Ethnologica 34. Turku: Turun yliopiston kansatieteen laitoksen julkaisuja.
- Thompson, E. P. 1974 [1963]. *The Making of English Working Class*. Harmondsworth: Penguin.
- Tiili, Miia-Leena 2016. *Ammattilaisen ankkuripaikat. Kinesteettinen ja kulttuurinen tieto Suomenlahden merivartiostossa*. Kansatieteellinen Arkisto 55. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Tikkanen, Salla Maria 1993. Auringon alla. Vapaa-ajan viettoa Suomen Etelä-Amerikan Linjan laivoilla. Marja Pelanne ja Leena Samallahti (toim.). *Nautica Fennica 1993*, s. 40–62. Helsinki: Museovirasto ja Suomen Meri-historiallinen yhdistys.
- Tuan, Yi-Fu 2007 [1977]. *Space and Place. The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Tumarkin, Maria 2013. Crumbs of memory. Tracing the 'more-than-representational' in family memory. *Memory Studies* 6 (3) 310–320. DOI: <10.1177/1750698013482648>
- Tuominen, Heikki 1981. Kauppalaivat ja laivanvarustus. *Suomi ja meri*, 23–52. (toim.) Eero Pakkala. Helsinki: Meriliitto – Sjöfartsförbundet ry.
- Uino, Ari 1987. Aitosuomalaisuus. *Suomen historia* 7, s. 188–189. Helsinki: Weilin & Göös.
- Uola, Kirsi 2004. *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari. Suomalainen merikirjallisuus – oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

- Vakimo, Sinikka 2001. *Paljon kokeva, vähän näkyvä. Tutkimus vanhaa naista koskevista kulttuurisista käsityksistä ja vanhan naisen elämäkäytännöistä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 818. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Vanha-Similä, Maria 2017. *Yhtiöön, yhtiöön. Lapsiperheiden arki Forssan tehdasyhteisössä 1950–1970-luvuilla*. Kansatieteellinen Arkisto 58. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
- Vansina, Jan 1985. *Oral Tradition as History*. London: James Curray.
- Wheeler, Michael 2020. "Martin Heidegger". *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Fall 2020 Edition), Edward N. Zalta (ed.), URL – <https://plato.stanford.edu/archives/fall2020/enries/heidegger/>.
- Weibust, Knut 1958. The crew as a social system. *Båtgransking. Skrift nr. 49*. Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum.
- Weibust, Knut 1976. *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. Nordiska museets Handlingar 71, 2nd edition. Stockholm: Nordiska museet.
- Weibust, Knut 1980. Skolning till sjöman. *Budkavlen* 1979. Åbo 1980: Åbo Akademi.
- Vickers, Daniel & Vince Walsh 2005, 17–18. *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven: Yale University Press.
- Virtanen, Rauli 2018. Riosta Rotterdamiin. Suomalaisten merimiesten satamareissuja. Helsinki: John Nurmisen Säätiö.
- Östman, Ann-Catrin 2006. Bonden. *Män i Norden. Manlighet och modernitet 1840–1940*, 77–111. Jørgen Lorentzen och Claes Ekenstam (red.). Möklinta: Ginlunds
- Örjans, Jerker 2007. *Sigyn, onnekas laiva*. Turku: Museoalus Sigynin Säätiö.
- Åström, Anna-Maria 2005, Det etnologiska forskningsprocessen – en djupdykning i mentala och materiella sfärer. Pirjo Korkiakangas, Pia Olsson, Helena Ruotsala (toim.) *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos-toimite 11, 25–42. Helsinki: Ethnos ry.



**TURUN
YLIOPISTO**
UNIVERSITY
OF TURKU

ISBN 978-951-29-9014-6 (PRINT)
ISBN 978-951-29-9015-3 (PDF)
ISSN 0082-6987 (Print)
ISSN 2343-3191 (Online)