

Katsaus

# Tuttu tutkimaton

## Ruotsinlaivat kulttuurisena kokemuksena

**Tiina Männistö-Funk & Riikka Taavetti**

**Tukholman ja Turun sekä Helsingin välillä risteilevät matkustajalaivat, ruotsinlaivat, ovat paljon muutakin kuin kulkuväline. Laivat ovat kulutuksen ja irtioton tiloja, mutta myös kaksikielinen välitila ja silta kotimaiden välillä. Laajasta tunnettuudestaan huolimatta ne ovat jääneet kulttuurintutkimuksessa katveeseen. Tutkimuksessa olisikin tilaa tarkastella laivoilla matkustamisen ja risteilemisen kokemuksia sekä Suomen ja Ruotsin valtaväestön että vähemmistöjen näkökulmasta ja analysoida ruotsinlaivojen kulttuurisia merkityksiä.**

Säännöllinen autolauttaliikenne Suomen ja Ruotsin välillä on niin keskeinen osa suomalaista kulttuuria sekä Suomen ja Ruotsin välisiä suhteita, ettei sitä ole välttämättä helppo hahmottaa omaksi, kansainvälisesti katsoen melko erikoiseksi ilmiökseen. Keskeisen matkustusreitit sekä tärkeän rahtiväylän lisäksi risteilyt ruotsinlaivoilla ovat tunnistettava osa suomalaista vapaa-ajan viettoa – sekä risteilyt, joilla mennään päiväksi esi-

merkiksi Tukholmaan, että sellaiset, joilla laivasta ei edes poistuta. Risteilyillä on merkitystä erilaisten kohtaamisten ja tapahtumien mahdollistajina sekä saavutettavana tapana tuoda omaan arkeen pientä luksusta. Esimerkiksi juuri ennen koronapandemiaa, kesäkaudella 2019, Suomesta tehtiin Ruotsiin 250 000 risteilyä ja 100 000 päiväristeilyä tai muuta vapaa-ajan päivämatkaa. Nämä muodostivat reilusti yli puolet Ruotsiin suun-

tautuneista vapaa-ajan matkoista.<sup>1</sup> Koko vuoden 2019 aikana lähdettiin Suomesta noin 1 100 000 kertaa sellaiselle vapaa-ajanristeilylle, jonka aikana yövyttiin vain laivassa.<sup>2</sup> Voikin sanoa, että ruotsinlaivat ovat oleellinen osa suomalaista kulttuuria ja lähes jokaisella on ainakin jonkinlainen käsitys siitä, milaista laivoilla on. Suomalaisessa kulttuurissa ja viihteessä viittaukset laivoihin ovat yleisiä, ja laivat toimivat myös

fiktiivisissä kuvauksissa erilaisten tapahtumien näyttämöinä ja artistien esiintymislavoina.

Huolimatta ruotsinlaivojen merkityksestä yhtäältä Suomen ja Ruotsin välisille yhteyksille ja toisaalta suomalaisen vapaa-ajalle ja kulutuskulttuurille, niitä on tutkittu kulttuurisessa ja historiallisessa mielessä varsin vähän. Ainoa varsinainen tieteellinen ruotsinlaivoja käsittelevä antologia on *Färjefart: Historiska och etnologiska perspektiv på färjefarten mellan Finland och Sverige*. Sen johdannossa teoksen toimittaja Kasper Westerlund (2012) toteaa tutkimuksen yleisen vähäisyyden lisäksi, että erityisesti matkustajat ja se, mitä tapahtuu laivalla, ovat olleet tutkimuksessa unohtettu alue. Näin vaikuttaa olevan edelleen, yli vuosikymmen myöhemmin. Esitämme lisäksi, että ruotsinlaivojen kulttuurinen merkitys ja laivojen representaatiot on tutkimuksessa toistaiseksi sivuutettu.

Tässä katsauksessa kuvaamme, millaisia teemoja ruotsinlaivaliikenteestä on tutkittu ja hahmottelemme, millaisia tutkimuskysymyksiä olemassa olevan kirjallisuuden vähäisyyden sekä laivojen kulttuurisen merkityksen välinen ristiriita auttaa kehittämään. Ruotsinlaivoja koskevan tutkimuksen kokonaiskuvan piirtämistä vaikeuttaa se, että tutkimus on hyvin monitieteistä ja hajanaista: laivoja ja risteilyjä on usein

tarkasteltu osana jotain muuta teemaa tai ilmiötä. Lisäksi suuri osa tutkimuksesta on erilaisten instituutioiden, kuten museoiden tai laivayhtiöiden, tuottamaa, ja varsinaista akateemista tutkimusta on vähän. Rajaamme käsittelymme tutkimuksiin, jotka käsittelevät laivoja sekä laivamatkustusta kulttuurisena ilmiönä ja käytäntönä, sekä historiallisesti että nykyajassa, painottuen akateemiseen tutkimukseen. Sellaista tutkimusta, jossa laivoja käsitellään talouden tai tekniikan näkökulmasta, on verrattain paljon (esim. Andersson 2005; Eriksson 2012). Vaikka laivat näyttäytyvät usein hauskanpidon paikkoina, niillä on suuri merkitys Suomen kansainvälisessä tavaraliikenteessä, ja tämän takia valtio niitä myös tukee huomattavilla summilla. Tämä keskustelu jää kuitenkin katsauksemme ulkopuolelle.

Tutkimus ruotsinlaivojen kulttuurisesta merkityksestä on keskittynyt Tukholman ja Turun tai Helsingin välillä kulkeviin linjoihin, vaikka Suomen ja Ruotsin välisiä linjoja on ja on ollut useita muitakin. Tämä katsauskin käsittelee lähinnä juuri Tukholman, Turun ja Helsingin välillä liikenneöiviä Silja Linen<sup>3</sup> ja Viking Linen autolauttoja, joihin viittaamme puhekielessä yleisesti käytössä olevalla yleisnimityksellä ”ruotsinlaivat”. Katsauksemme keskittyykin suomalaisesta näkökulmasta erityiseen kulttuuri-

seen ilmiöön, jonka merkityksestä omalta osaltaan kertoo se, että suomenkielinen nimitys ruotsinlaiva ja suomenruotsalainen nimitys *sverigebåt* ovat muuttuneet yleiskäsitteiksi.<sup>4</sup> Sama pätee myös Ruotsissa näistä laivoista käytettyyn nimitykseen *Finlandsfärja*. Kyseessä ei ole siis vain Ruotsiin tai Suomeen menevä kulkuväline, vaan nimityksiin sisältyy laajempi käsitys näistä laivoista paikkoina ja ilmiöinä. Samalla termeistä käy ilmi laivojen olemus kahden maan välisinä kaksi- tai monikielisinä tiloina.

Käsittelemme katsauksessamme ensin ruotsinlaivoina nykyisin tunnetun ilmiön historiallista kehitystä sekä sitä koskevaa tutkimusta. Sitten paneudumme ruotsinlaivoihin laajemman risteilyturismin tutkimuksen näkökulmasta sekä siihen vähäiseen tutkimukseen, joka koskee laivoja kulttuurisena ja koettuna ilmiönä. Katsauksemme lopuksi hahmottelemme tulevia tutkimussuuntia aiemman tutkimuksen varjoon jääneiden teemojen osalta.

## Ruotsinlaivojen historia

Suomen ja Ruotsin välisen laivaliikenteen kehitys on ollut kiinteässä suhteessa suomalaisen yhteiskunnan toisen maailmansodan jälkeisiin muutoksiin. Helsingin olympialaiset vuonna 1952 osoittivat tarpeen paremmille kulkuyhteyksille

Suomeen. Pohjoismainen passivapaus vuonna 1954 taas satoi Suomen tiiviimin osaksi Pohjoismaita ja teki liikkumisesta helpompaa. Ruotsinlaivat ovat siis myös osa pohjoismaisen integraation ja yhteistyön historiaa. Etenkin ennen 1980-lukua laivaliikenteen koordinaatio oli tärkeä teema Pohjoismaiden neuvostossa (Eriksson 2012).

Seuraavalla vuosikymmenellä, 1960-luvulla, elintason nousu, kaupungistuminen ja siirtyminen viisipäiväiseen työviikkoon lisäsivät suomalaisten vapaa-aikaa sekä mahdollisuuksia käyttää rahaa vapaa-ajan viettoon, esimerkiksi matkustamiseen. Samaan aikaan teknologinen kehitys mahdollisti nykyisen kaltaiset autolautat, joihin autot voitiin lastata ajamalla ne sisään aiemman hankalan nostamisen sijaan. (Cronholm 1995; Värjö 2015.)

Laaja siirtolaisuus Suomesta Ruotsiin erityisesti 1960- ja 1970-luvuilla on ohittamaton osa ruotsinlaivojen historiaa. Siirtolaisuuden myötä nopeasti kasvaneesta ruotsinsuomalaisesta väestöstä muodostui laivojen keskeinen asiakasryhmä, ja samalla vaivaton liikkuminen maiden välillä oli osaltaan mahdollistamassa siirtolaisuutta sekä siirtolaisten yhteydenpitoa entiseen kotimaahansa (esim. Meinander 2019, 276–285). Laivojen merkityksestä ruotsinsuomalaisille kertoo esimerkiksi se, että Ruot-

sinsuomalaisten keskusliiton kokouksia ja juhlia on järjestetty laivoilla ahkerasti ja laivayhtiöt ovat myös tukeneet liiton toimintaa.<sup>5</sup> Liiton 35-vuotisjuhlapurjehduksella vuonna 1992 pari tuhatta ruotsinsuomalaista matkasi Silja Linen laivalla Tukholmasta Helsinkiin (Pekka 2007, 228–229).

Siitä huolimatta, että ruotsinlaivolla on likeinen suhde yhteiskunnalliseen kehitykseen, laajemmat historialliset tutkimukset ovat toistaiseksi tarkastelleet laivaliikennettä taloushistoriallisesti tai keskittyneet laivayhtiöiden historiaan. Laivayhtiöiden historiaa käsittelevät teokset antavat yleiskuvan yhtiöiden ja laivaliikenteen kehityksestä, mutta ovat tyypillisesti luonteeltaan yhtiöiden itsensä julkaisemia juhlakirjoja (keskeisimpinä esim. Malmberg & Stampehl 2007; Sjöström & Brzoza 2009; Id 2014). Niiden taustalla olevan tutkimuksen hyödyllisyyttä muille tutkijoille vähentää lähdeviitteiden puuttuminen sekä arkistolähteiden erittelemätön käyttö. Laivayhtiöiden historioiden lisäksi on julkaistu teoksia myös yksittäisten reittien ja laivojen historiasta (esim. Pokki 2017). Yksittäisten laivojen tarinat muistuttavat, että laivat ovat käytössä hämmästyttävän pitkään ja että samat laivat saattavat vuosikymmenten mittaan seilata useilla reiteillä ja nimillä.

Vaikka säännöllistä höyrylaivaliikennettä Suomen ja Ruotsin välillä oli ollut jo 1800-luvun lopulta alkaen (esim. Värjö 2015, 10), ruotsinlaivalla matkustaminen, sellaisena ilmiönä kuin nyky-suomalaiset sen tuntevat, kehittyi 1970- ja 1980-luvuilla. Tuolloin kaksi suurta yhtiötä kilpailivat matkustajista lippujen hinnoilla ja kehittivät laivojen tarjontaa houkutelukseen asiakkaita myös kesäsesongin ulkopuolella (Värjö 2015, 15). Alkoholin korkea verotus sekä Suomessa että Ruotsissa loi omanlaisensa kimmokkeen matkailulle ja korosti verovapaan myynnin merkitystä laivayhtiöiden talouden kannalta. Öljykriisi puolestaan suuntasi kehitystä kohti harvempia mutta suurempia aluksia, kun polttoainekustannuksia pyrittiin kattamaan suuremmilla matkustajamäärillä. (Bergenek & Brogren 2006.) Tärkeiksi osiksi laivamatkaa tulivat yökerhot, viihdetarjonta, lasten leikkialueet ja tax free-kaupat. Yhtiöt korostivat näitä uusia houkutus- ja mukavuuksia alkamalla markkinoida laivamatkoja risteilyinä.

Kun merkittävä osa tuloja saatiin laivalla tapahtuvasta myynnistä ja huvittelusta, oli mahdollista ja loogista myydä matkalippuja entistä edullisemmin. Näin laivoista itsestään muodostui matkakohteita varsinaisen matkakohteen rinnalle tai tilalle. (Sjöström 2012; Värjö 2015.) Tämän kehityksen huipentu-

mana voidaan pitää 1980-luvun jälkipuoliskolla tilattuja ja 1990-luvun alussa valmistuneita Silja Serenadea ja Silja Symphonya, jotka olivat ennennäkemättömän suuria ja joiden sisätiloja halkoo näyttävä ostoskatu eli bulevardi (Malmberg & Stampehl 2007). Laivoilla tapahtuvan kuluttamisen keskeisyyttä laivayhtiöille ja laivamatkailulle alleviivaa se, että tax free -oikeuksien säilyttäminen Suomen liittyttyä Euroopan unionin jäseneksi näidenkin laivojen reitille Helsingistä Tukholmaan lisättiin pysähdys Maarianhaminassa. Ahvenanmaan erityisasema mahdollisti verovapaan myynnin jatkumisen (Karlsson 1999). Kuten edeltävästä käy ilmi, tunnetaan ruotsinlaivojen historia pääpiirteittäin, ja niitä käsitelläänkin usein osana merenkulkuhistorian yleisesityksiä (esim. Bergenek & Brogren 2006; Dumell 2008).

Aihe, jota tutkimuksessa myös on tarkasteltu verrattain paljon, on ruotsinlaivoilla tehtävä työ. Laivoilla työskenteleviä on haastateltu sekä Suomessa että Ruotsissa ja laivatyötä on havainnoinut etnografisesti. Aineistoja on osin käytetty tutkimuksessa, mutta osa aineistoista on kerätty myöhempää tutkimuskäyttöä varten (esim. Ala-Pöllänen 2012). Ruotsalaisessa etnografisessa tutkimuksessa kerättiin laaja havainnointi- ja haastatteluaineisto työstä Sil-

jan Silvia Regina -aluksella 1980-luvun lopussa. Aineistoon perustuva teos dokumentoi merityön muutosta (Engman ym. 1992). Vuonna 2021 taas Bodil Lindberg (2023) toteutti nykydokumentointiprojektin Viking Amorella -aluksella ennen sen myyntiä ja poistumista ruotsinlaivaliikenteestä yli kolmen vuosikymmenen jälkeen. Tulokset kuvastavat laivatyön muutosta sekä koronapandemian vaikutusta laivalla työskenteleeseen. Koronapandemialla olikin valtaisa vaikutus laivamatkustukseen, kun etenkin alkuvaiheessa risteilyt näyttäytyivät yhtenä keskeisistä epidemian leviämisen alustoista. Marjo Keiramo ja Salla Siivonen (2021) ovat käsitelleet artikkelissaan yleisesti koronakriisin vaikutusta risteilyihin, ja aivan samat teemat matkustamisen terveysturvallisuudesta ovat olleet esillä ruotsinlaivojen osalta.

Työtä ruotsinlaivoilla on myös tarkasteltu osana laajempaa merityön historiaa. Esimerkiksi Sari Mäenpää (2007) on analysoinut, miten matkustaja- ja risteilylaivojen yleistymisen on vaikuttanut merityön naisvaltaistumiseen. Agneta Karlsson (2020) puolestaan on painanut laivayhtiöiden merkitykseen erityisesti ahvenanmaalaisten naisten työllistäjinä haastatteleamalla laivoilla vuosina 1959–1985 työskennelleitä naisia. Tutkimus keskittyy laivatyön arkeen sekä esimerkiksi työn ja perheen yhdis-

tämisen kysymyksiin ja naisten laivatyötä koskeviin asenteisiin. Lisäksi yhtä laivatyön erityispiirrettä, suomen ja ruotsin kielen sekoittumista ja samanaikaista läsnäoloa, on tutkittu ainakin maisterintutkimusmatasolla (esim. Hakamäki 2013).

### **Ruotsinlaivat risteilytutkimuksessa**

Risteilyturismin tutkimus on sekä historiallisesti että nykykulttuurin osalta kansainvälisesti laajaa (ks. esim. Dowling & Weeden 2017; Berger 2004; Dickinson & Vladimir 1997). Vaikka ruotsinlaivojen tutkimus on toki yhteydessä tähän tutkimuskenttään, niillä matkustaminen edustaa poikkeuksellista risteilytyyppiä. Itse asiassa ruotsinlaivojen pisimmilläänkin kahden yön ja yhden päivän mittaiset matkat eivät edes täytä yleisimpiä risteilyn määritelmiä, jotka edellyttävät pidempää kestoa tai vierailuja useammissa satamissa. Itämerellä liikkuu myös varsinaisia risteilyaluksia, jotka käyvät useissa satamissa ja joissa matkustajat viettävät useita päiviä. Näitä risteilyjä on tutkittu osana kansainvälistä risteilytutkimusta, ja ne ovatkin ruotsinlaivoista erillinen ilmiö. Eri maiden satamakaupunkeineen Itämeren risteilytoimintaa on verrattu esimerkiksi Adrianmeren risteilyihin maiden välillä (Serry 2020, 283). Itämeren

risteilyjä koskevassa tutkimuksessa toisinaan (esim. Lundgren 2006; Kizielewicz 2019) sekoitetaan varsinaiset risteilyt lyhyisiin, yhden tai kahden yön mittaisiin ruotsinlaivaristeilyihin tavalla, joka vaikeuttaa molempien ilmiöiden ymmärtämistä.

Ruotsinlaivaristeilyillä kohteita on vain yksi ja kyseessä voidaankin ajatella olevan eräänlainen risteilyn ja laivamatkustuksen välimuoto: samoja laivoja käytetään sekä meren yli matkustamiseen että siihen, mitä Suomessa ja Ruotsissa – muista maista poiketen (Värjö 2015) – kutsutaan risteilyksi (ruotsiksi *kryssning*), eli laivalla olemiseen ilman poistumista välillä satamaan tai siten, että kohdekaupungissa vietetään vain päivä.<sup>6</sup> Ilmiön ainutlaatuisuutta ei ole kuitenkaan syytä liioitella, sillä muidenkin maiden välillä on olemassa vastaavanlaista laivaliikennettä, vaikkakin usein hieman pienimuotoisempaa, Itämerellä esimerkiksi Ruotsin ja Saksan sekä Tanskan välillä. Kulttuurimaantieteilijä Bradley Rink (2020) on tutkinut hieman vastaavaa ”risteily ei-minnekään” -ilmiötä (*“cruises to nowhere”*) Etelä-Afrikassa, missä on järjestetty kahden yön bileristeilyjä ilman vierailuja satamissa. Rinkin mukaan kyseessä on harvinainen risteilymuoto, josta ei juuri ole olemassa tutkimusta. Ruotsinlaivat ovat siis kansainvälisestikin kiin-

toisa tapaus, jota kuitenkin myös voidaan vertailla muiden maiden ja alueiden laivamatkailuun.

Ruotsinlaivat eivät tiukasti tulkiten ole risteilyaluksia ja niillä matkustamisessa on selkeitä eroja varsinaisiin risteilyihin, joihin kansainvälinen tutkimus on keskittynyt. Ilmiöissä on kuitenkin myös yhteisiä piirteitä. Ruotsinlaivalla matkustamistakin voi luonnehtia ajatuksella liminaalitalasta, joka on irrallaan niin ajasta kuin paikastakin ja jossa arkiset säännöt eivät päde. Samoin laivoihin on koko nykyaikaisen matkustajalaivaliikenteen yli 60-vuotisen historian ajan liittynyt kokemus luksuksesta ja ajan myötä myös luksuksen demokratisoituminen, sen tuominen massojen ulottuville.

Maija Mäkikalli (2006) on verrannut 1930-luvun valtameriristeilijöiden sekä vuonna 1938 Turun ja Tukholman väliseen liikenteeseen valmistuneen Bore II -aluksen tarjoamia tiloja ja kokemuksia. Vaikka mittakaava ja matkan kesto olivat Bore II:lla vaatimattomampia kuin suurten merien risteilijöillä, tavoissa tarjota modernin luksuksen kokemuksia ja esimerkiksi erotella eri matkustajaryhmiä toisistaan oli paljon samaa. Ruotsinlaivoissa on myös fyysisinä tiloina samankaltaisuutta pidempiä risteilyjä tekevien alusten kanssa. Osin samankaltaisuus johtuu siitä, että samat

suomalaiset telakat ovat rakentaneet monia suuria risteilyaluksia kansainväliseen liikenteeseen ja ruotsinlaivaliikenteen suhde erityisesti suomalaiseen telakateollisuuteen on ollut kiinteän vastavuoroinen (yleiskatsauksena risteilylaivojen rakentamisen ja ruotsinlaivojen<sup>7</sup> yhteyksiin 1960-luvulta alkaen ks. Peter 2020 sekä suomalaisesta telakateollisuudesta ja risteilylaivojen rakentamisesta Id & Peter 2017). Jotkin kansainvälisesti risteilylaivoille levinneet rakenteelliset ratkaisut, kuten laivan keskellä kulkeva boulevard, on otettu ensin käyttöön ruotsinlaivoilla, eli jo mainituilla Siljan Serenade- ja Symphony-laivoilla.

Kansainvälisessä risteilytutkimuksessa on kiinnitetty paljon huomiota siihen, miten laivoista itsessään on tullut kohteita ja samalla satamat, joissa vierailullaan, ovat muuttuneet toissijaisiksi (Rink 2020, 393; Weaver 2005). Tämä on tyypillistä myös ruotsinlaivoilla, varsinkin sellaisilla risteilyillä, joilta ei tarjota lainkaan pääsyä maihin. Toisaalta erona Rinkin (2020) kuvailemiin, täysin suljettuihin risteilyihin on se, että satamassa kuitenkin otetaan mukaan lisää matkustajia, joten täydellistä kuplautumista ja ulkomaailmasta eristäytymistä ei ruotsinlaivojen risteilyillä saavuteta, mahdollisesti teemaristeilyjä lukuun ottamatta. Ruotsin- ja Viron-laivoilla 1990-luvun loppupuolelta alkaen yleis-

tyneitä teemariesteilyjä on toistaiseksi tutkittu varsin vähän (opinnäytetöistä ks. kuitenkin Silvennoinen 2010).

### **Koettu ja kuvattu ruotsinlaiva tutkimuksen katveessa**

Siinä missä ruotsinlaivalla työskenteilyä on tutkittu jonkin verran, matkustajien kokemuksia koskeva tutkimus on ollut varsin vähäistä. Oletettavasti kokemuksissa on merkittäviä eroja kansainvälisen risteilytutkimuksen kuvailemiin matkustuskokemuksiin. Kun varsinaisten risteilyalusten matkustajat ovat tyypillisesti keski-ikäisiä ja tulotasoiltaan keskiluokkaan tai ylempää keskiluokkaan kuuluvia pariskuntia (Berger 2004, 43), ruotsinlaivoja kansoittaa huomattavasti monipuolisempi otos väestöstä. Ruotsinlaivakokemuksista on kerätty muistitietoaineistoa, mutta toistaiseksi vain ruotsiksi.<sup>8</sup> Myös kokemusten ajallinen muutos, eli se, millaista matkustaminen on ollut eri vuosikymmeninä, on toistaiseksi tutkimatta, ja tämän näkökulman tavoittamiseen muistitietokeruu olisi erinomainen tutkimusmuoto. Vaikka kokemukset laivamatkustamisesta ovat epäilemättä muuttuneet ajan myötä, ruotsinlaivoihin liittyy myös tietynlaista nostalgiaa ja pysyvyyttä. Kuten Tuomas Värjö (2015, 20) huomauttaa, risteilymatkustamisen konsepti syn-

tyi jo 1970-luvun alussa ja on siitä saakka säilynyt varsin tunnistettavana.

Eri alojen tutkimuksissa ruotsinlaivoja on käsitelty alkoholinkäytön paikkana (Törrönen & Maunu 2006) sekä kulutuksen näkökulmasta. Oskar Korkman (2006a ja 2006b) on tarkastellut tutkimuksissaan, miten ruotsinlaiva ohjaa matkustajien kuluttamisen käytäntöjä. Tutkimus on toteutettu etnografisesti ja se keskittyy lapsiperheisiin laivamatkustajina. Ruotsinlaivat nousevat esiin myös tutkimuksissa, jotka käsittelevät suomalaisten lomamatkailun yleisty- mistä (esim. Anttila 2013) ja siihen liittyviä erityisiä ilmiöitä, kuten suomenruotsalaisten kokemuksia matkustamisesta Suomen ja Ruotsin välillä (Henriksson & Österlund-Pötzsch 2024). Ruotsinlaivoilla tapahtuvaa väkivaltaa, joka on jossain määrin ollut julkisen keskustelun kohteena,<sup>9</sup> ei ole toistaiseksi tutkittu.

Myös ruotsinlaivojen kulttuurinen representaatio on käytännössä tutkimatonta aluetta, vaikka laivat nousevat esiin monenlaisessa suomalaisen ja suomenruotsalaisen kulttuurin tutkimuksessa kiinteänä osana arkea ja vapaa-ajan viettoa.<sup>10</sup> Esimerkiksi Mervi Tervon ja Juha Ridanpään (2016) tutkimuksessa suomalaisista rap-lyriikoista ruotsinlaivat (ja Tallinnan-laivat) näyttäytyvät karnevalistisena tilana, jossa arkielämän rajoitukset eivät ole voimassa. Ruotsinlai-

vojen olemuksella tilana kahden maan välillä on puolestaan erityinen merkitys ruotsinsuomalaisille. Laivaa on käytetty kuvaamaan ruotsinsuomalaisten identiteettiä, jolle tärkeitä ovat molemmat maat (Pekkala 2007, 228). Ruotsinlaivaan siltana identiteetin eri osien välillä on viitannut muun muassa ruotsalainen kirjailija Nina Wähä.<sup>11</sup> Suomenruotsalainen sarjakuvataiteilija Edith Hammar puolestaan työstää teoksessaan *Homo Line* (2020) ruotsinlaivan kautta ulkopuolisuuden ja kuulumisen kaipuun tunteita. Laivalla voi tuntea koti-ikävä kumpaakin maata kohtaan, vaikkei kumpikaan niistä tuntuisi täysin kodilta. Väitöskirjassaan toisen polven ruotsinsuomalaisen identiteetin rakentumisesta Tuire Liimatainen (2022) käsittelee laivamatkan kuvausten merkitystä ruotsinsuomalaisten sosiaalisen median sisällöissä, mutta muuten tämäkin puoli ruotsinlaivojen kulttuurisista merkityksistä odottaa yhä tutkijaansa.

Helposti saatavilla oleva tutkimusaihe olisi ruotsinlaivojen käsittely mediassa eri näkökulmista, mutta toistaiseksi tällaista tutkimusta ei ole ainaakaan kattavasti tehty. Myös laajemmin kulttuurissa ja erimuotoisessa fiktiossa runsaasti esiintyviä ruotsinlaivakuvaus- sia on käsitelty huomattavan vähän. Eri- tyisesti populaarikulttuurin kuvaukset osaltaan myös vaikuttavat ruotsinlaiva-

matkustuksen kokemiseen, ja kokemukset laivoilta taas tarjoavat pinnan, johon kulttuurisia kuvitelmia ja jaettuja käsityksiä voidaan peilata. Ruotsinlaivojen kulttuurisen merkityksen tutkimukselle voikin löytää näkökulmia kansainvälisestä tutkimuksesta, jossa on tarkasteltu sitä, miten risteilykokemukset syntyvät medioituneesti erilaisten kulttuuristen kuvien kehystäminä (Lester 2011; 2017).

### **Tulevia tutkimuskohteita**

Kaikkea ruotsinlaivoihin liittyvää on syytä tutkia lisää, mutta erityisen vähän on tutkimusta matkustajien kokemuksista. Matkustajakokemus on juuri se näkökulma ruotsinlaivoihin, joka on suomalaisille laajimmin tuttu ja johon lähes jokaisella on jonkinlainen kosketus. Arkipäiväisyydestään huolimatta, tai juuri sen takia, matkustus ruotsinlaivoilla on myös olennainen osa Suomen ja Ruotsin suhteita. Olemassa olevan tutkimuskirjallisuuden avulla hahmottuukin, miten tätä aihetta voisi lähteä lähestymään.

Huomionarvoista on myös, että vaikka laivakokemus on monessa mielessä kulttuurisesti jaettu, kokemusten välillä on myös eroja. Nähdäksemme ruotsinlaivojen erityispiirteisiin kuuluukin, että laiva on tiettyssä mielessä kaikkien. Se on Suomessa lähes jokaisen tuntema ja erityisesti monien eteläsuomalaisten

kokema matkustuksen ja vapaa-ajanvieton muoto, eräänlaista demokraattista luksusta. Samalla kokemus ruotsinlaivoista on myös moninainen ja eriytynyt. Esimerkiksi erilaisten vähemmistöjen tai marginalisoitujen ihmisryhmien kokemus laivasta ei ole välttämättä kovinkaan samanlainen kuin enemmistöjen, joita ajatellen laivat on suunniteltu.

Varsinkin siirtolaistausta ja suvun tai perheen jakautuminen Ruotsiin ja Suomeen on voinut tehdä laivoista erityisen merkityksellisiä paikkoja. Esimerkiksi osaa Ruotsiin muuttaneiden Suomen romanien lapsista on jopa kuvailtu ”laivala kasvaneiksi” perheiden elämäntapaan kuuluneen jatkuvan laivapendelöinnin takia (Tervonen & Jeskanen 2021, 234). Sekä ruotsinsuomalaisten että suomenruotsalaisten ja ahvenanmaalaisten merkitys ruotsinlaivaliikenteen kehityksen kannalta on niin merkittävä, että heidän kokemuksiaan laivoista olisi ensiarvoisen tärkeää tarkastella. Laivoilla kohtavat myös muut kieli- ja kulttuurivähemmistöt, ja laivat toimivat yhä yhtenä maa- ja muuttoväylystä. Samoin, vaikka laivojen merkitys on erityisen suuri suomalaisten ja vähemmässä määrin ruotsalaisten matkustuskokemuksissa, laivoilla kulkee paljon myös turisteja, jotka vieraillevat useissa Itämeren alueen maissa. Heidän kokemuksensa on epäilemättä erilainen kuin ruotsinlaivojen kulttuu-

risten kuvien ja käsitysten keskellä kasvaneiden ja eläneiden.

Vaikka laivoilla työskentelyä on tutkittu jonkin verran, myös siitä löytyy edelleen tutkittavaa. Erityisesti sellaiset työntekijäryhmät, joiden työ ei ole perinteisessä mielessä merityötä, ovat jääneet tutkimuksen katveeseen. Näihin kuuluu esimerkiksi laivamatkailun kannalta hyvin olennaisia ryhmiä, kuten satamissa työskentelevät laivasiivoojat tai laivojen esiintyjät. Lisäksi jo olemassa olevaa aineistoa voisi käyttää uudenlaiseen tutkimukseen. Koska laivalla työskentelystä on kerätty etnografista aineistoa useilla vuosikymmenillä, näiden aineistojen uudelleenlukeminen mahdollistaisi historiallisen tutkimuksen sekä työntekijöiden kuvausten käyttämisen myös matkustajien kokemusten jäljittämiseen.

Käsitlemämme tutkimus on valtaosin suomalaista ja ruotsalaista, eikä ruotsinlaivailmiötä koskevaa tutkimusta ole julkaistu englanniksi juuri lainkaan. Tämä tarkoittaa sitä, että ruotsinlaivat ovat kansainvälisessä tutkimuskeskustelussa varsin tuntemattomia. Erityisen risteilyilmiön analyysillä voisi olla paljon annettavaa keskustelulle risteilymatkustuksen menneisyydestä ja nykypäivästä. Kansainvälisessä tutkimuskeskustelussa keskeisiä teemoja ovat myös ympäristökriisi ja kysymys laivamatkustamisen vastuullisuudesta tule-

vaisuudessa: tässäkin ruotsinlaivat ovat hivinen erityinen tapaus, koska ne ovat suomalaisille keskeinen ja ainakin tois-  
taiseksi lähes välttämätön yhteys muual-  
le Eurooppaan.

## VIITTEET

1. Matkat Viroon ja Ruotsiin matkatyyppin mukaan touko-elokuussa 2019–2021. Tilasto-keskus. [https://stat.fi/til/smat/2021/14/smat\\_2021\\_14\\_2021-10-21\\_tau\\_006\\_fi.html](https://stat.fi/til/smat/2021/14/smat_2021_14_2021-10-21_tau_006_fi.html)
2. Yöpymisen sisältäneet matkat matkatyypeit-  
tään, 1991–2023. Tilastokeskus. [https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_\\_smat/statfin\\_smat\\_pxt\\_12qp.px](https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin___smat/statfin_smat_pxt_12qp.px)
3. Silja Line on Tallink Silja -yhtiön markkinoin-  
tinimi, jolla yhtiö liikennöi Suomen ja Ruotsin  
välisillä reiteillä (Malmberg & Stampehl 2007, 9).
4. Vrt. Tallinnan-laiva, jossa erisnimiosa on  
säilynyt. Ks. esim: [https://kielikello.fi/merenkul-  
kusanasto-kummastuttaa/](https://kielikello.fi/merenkul-<br/>kusanasto-kummastuttaa/)
5. Kenties yllättävin tuen muoto koettiin vuonna  
1984, kun Tukholman Rinkebyn lähiön suomalai-  
set perheet menivät moniivikkoiseen koululak-  
koon puolustaakseen suomenkielistä perusope-  
tusta. Laivayhtiöt lahjoittivat lakkoilijoille kyniä  
ja lehtiöitä kotipetuksen tueksi. (Ks. Jonasson &  
Kejonen 2025).
6. Tutkimuksessa lyhyitä, alle kahden vuorokau-  
den ruotsinlaivareisteilyjä on kutsuttu myös mini-  
reisteilyiksi (Jokinen, Keiramo, Kivistö ja Palonen  
2020, 135). Tämä termi on esiintynyt myös lai-  
vayhtiöiden reisteilymarkkinoinnissa 1970-luvun  
alkupuolelta alkaen (Värjö 2015, 15–16).
7. Risteilylaivoista käytetään englanninkielisessä  
kirjallisuudessa nimitystä *cruising ship* ja esimer-  
kiksi ruotsinlaivoina liikennöivistä autolautoista  
taas *ferry* (esim. Peter 2020).
8. Keruun toteutti vuonna 2003 Åbo Akademin  
etnologinen arkisto: [https://www.abo.fi/wp-con-  
tent/uploads/2021/06/Fragelista-66.pdf](https://www.abo.fi/wp-con-<br/>tent/uploads/2021/06/Fragelista-66.pdf)
9. Esimerkiksi Riku Rantalan suosittu M/S  
Mystery -podcast Ylellä vuosina 2022–2024 sekä  
samanniminen tv-sarja vuonna 2025.
10. Toisaalta Kirsi Uola on väitöskirjassaan toden-  
nut, ettei matkustajalaivoille sijoitettava merikirjal-  
lisuutta ollut Suomessa julkaistu vielä tutkimuk-  
sen tekoaikaan mennessä (Uola 2006, 57).

11. Wähä on puhunut aiheesta liittyen Tuk-  
holman Dramaten-teatterissa keväällä 2023  
esitetyyn näytelmäänsä M/S Tiamantti, jossa  
suomalaispariskunnalle Ruotsissa syntyneet  
kolme aikuista tytärtä kuljettavat laivalla  
aitinsa tuhkaurnaa ja pohtivat suhdettaan  
suomalaisuuteen. [https://via.tt.se/presmed-  
delande/3343072/nina-waha-och-anna-taka-  
nen-gar-ombord-pa-dramaten-med-ms-tiamant-  
ti?publisherId=1706167](https://via.tt.se/presmed-<br/>delande/3343072/nina-waha-och-anna-taka-<br/>nen-gar-ombord-pa-dramaten-med-ms-tiamant-<br/>ti?publisherId=1706167)

## LÄHTEET

- Ala-Pöllänen, Anne (2012) Sjömanskultur på  
Sverigebåtarna. Teoksessa Kasper Westerlund  
(toim.) *Färjefart: Historiska och etnologiska per-  
spektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige*.  
Turku: Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi,  
119–131.
- Andersson, Lars-Fredrik (2005) *Bilateral shipping  
and trade: Swedish-Finnish experiences in the post-  
war period*. Uumaja: Uumajan yliopisto.
- Anttila, Anu-Hanna (2013) Leisure as a matter  
of politics: the construction of the Finnish demo-  
cratic model of tourism from the 1940s to the  
1970s. *Journal of Tourism History* 5(3), 325–345.
- Bergeneck, Anders & Brogren, Klas (2006) *Pas-  
sagerare till sjöss: den svenska färjesjöfartens historia*.  
Halmstad: Shippax information
- Berger, Arthur Asa (2004) *Ocean Travel and Cruis-  
ing: A Cultural Analysis*. Oxford: Routledge.
- Cronholm, Nils (1995) Färjetrafiken på norra  
Östersjön. Teoksessa Lars-Erik Åse (toim.)  
*Kommunikationernas Europa*. Stockholm: Svenska  
Sällskapet för Antropologi och Geografi, 55–72.
- Dumell, Matts (2008) *Meritie Ruotsiin*. Suom.  
Seppo Hyrkäs & Arto Häälä. [Sjövägen till Sverige,  
2007.] Helsinki: Schildt.
- Dickinson, Robert H. & Vladimir, Andrew N.  
(1997) *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise  
Industry*. New York: Wiley.
- Dowling, Ross Kingston & Weeden, Clare  
(2017) *Mediating the Cruise Experience*. Teok-  
sessa Ross Kingstom Dowling & Clare Weeden  
(toim.) *Cruise ship tourism*. Second edition.  
Wallingford: CABI Publishing, 188–204.
- Dowling, Ross Kingston & Weeden, Clare, toim.  
(2017) *Cruise ship tourism*. Second edition. Wall-  
ingford: CABI Publishing.
- Engman, Jonas, Pia Frände, Anna-Clara Hellstadi-  
us & Eva Hesselgren (1992) *Färjefolk: Arbetsliv på  
en finlandsfärja*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Eriksson, Martin (2012) A Regime of Coordina-  
tion and Integration: The Swedish-Finnish Ferry

Traffic within the Nordic Cooperation Arrange-  
ments, 1961–1983. Kasper Westerlund (toim.)  
*Färjefart: Historiska och etnologiska perspektiv på  
färjetrafiken mellan Finland och Sverige*. Turku:  
Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, 65–81.

Hakamäki, Laura (2013) *Språkliga attityder,  
språkbruk och självbedömning: en fallstudie av finsk-  
språkiga anställdas språkkunskaper i och attityder  
till svenska inom Viking Line i Helsingfors*. Helsinki:  
Helsingin yliopisto.

Henriksson, Blanka & Österlund-Pötsch,  
Susanne (2024) Sverige som ett förlängt finlands-  
svenskt rum. Teoksessa Lena Marander-Eklund,  
Blanka Henriksson & Sofie Strandén (toim.)  
*Hemma, borta, bortom: Vardagens föränderliga  
rum under 1900-talet* 3. red. av Helsinki: Svenska  
litteratursällskapet i Finland, 248–270.

Id, Kalle (2014) *Silja Line: From De Samseglande  
to Tallink =Yhteisliikennevarustamoista Tallinkiin*.  
Ramsey: Ferry Publications.

Jokinen, Leena, Keiramo, Marjo, Kivistö, Pauli &  
Palonen, Tuire (2020) Past, present and future  
of cruise ship concept design. The perspective  
of Finnish cruise ship industry. Teoksessa Kirsi  
Keravuori & Sari Mäenpää (toim.) *Merenkulun  
riskit ja resurssit*. Helsinki: Suomen merihistorial-  
linen yhdistys, 132–155.

Jonasson, Ali & Mats Kejonen (2025) *Finnkam-  
pen: Sverigefinnarnas illustrerade historia*. Tukhol-  
ma: Verbal Förlag.

Karlsson, Agneta (2020) *Åländska kvinnor i fär-  
jederiernas tjänst: om kvinnorna i serviceverksam-  
heten ombord 1959–1985*. Turku: Sjöhistoriska  
institutet vid Åbo Akademi.

Karlsson, Thomas (1999) A Tax Paradise in  
the Making? Alcohol Regulations in the Åland  
Islands. *Contemporary Drug Problems* 26(1), 3–30.

Keiramo, Marjo & Siivonen, Salla (2021) Tauteja  
ja terroria: erilaisten katastrofien vaikutukset  
risteilytoimintaan. Teoksessa Sari Mäenpää,  
Tutta Tomberg, Malena Torvalds-Westerlund  
ja Heidi Granqvist (toim.) *Lähestyvä horisontti:  
Tähystyksiä meren ja ihmisten suhteisiin*. Turku:  
Forum Marinum, 168–203.

Kizielewicz, Joanna (2019) *Prospects of develop-  
ment of the cruise ship tourism market – the case  
study of the Baltic Sea region*. Prace Naukowe  
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
63(7), 244–255.

Korkman, Oskar (2006a) Aikuisten imitointi ja  
muita kuluttamisen käytäntöjä ruotsinlaivalla.  
Teoksessa Heidi Grönman, Ilpo Koskinen ja  
Petteri Repo (toim.) *Innovaatioiden kotiutumisen:  
Kuluttajatutkimuskeskuksen vuosikirja 2006*.  
Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus.

Korkman, Oskar (2006b) *Customer Value Formation in Practice: A Practice-Theoretical Approach*. Helsinki: Svenska handelshögskolan.

Lester, Jo-Anne Marie (2011) *Tourism and Film: Real, 'Reel' and Imagined Spaces of Cruise Ships*. Cardiff: University of Wales.

Liimatainen, Tuire (2022) *Finnishness in Sweden: The Discursive Construction of Ethnicity in the Landscape of Social Media*. Helsinki: Helsingin yliopisto.

Lindberg, Bodil (2023) Amorella – berättad och upplevd av sjöfarare. Sjömanskulturens förändring, Amorellas biografi som flytande historiskt föremål, och sjöfararnas förhållande till fartyget Amorella. Teoksessa Pirita Frigren & Mikko Aho (toim.) *Merihistoria ja elämäkerrat*. Helsinki: Suomen merihistoriallinen yhdistys ry, 77–92.

Lundgren, Jan O. (2006) Spatial and Evolutionary Characteristics of Baltic Sea Cruising: A Historic-geographical Overview. Ross Kingston Dowling (toim.) *Cruise Ship Tourism*, First Edition. Wallingford: CABI, 131–44.

Malmberg, Thure & Stampehl, Marko (2007) *Siljan viisi vuosikymmentä*. Suomentanut Anne Sjöström. [Femtio år med Silja, 2007.] Espoo: Tallink Silja.

Meinander, Henrik (2019) *Samaan aikaan: Suomi ja maailma 1968*. Helsinki: Silta.

Mäenpää, Sari (2008) Naisten merityön rajoittaminen ja matkustajalaivaliikenteen kehitys Suomessa 1900-luvun alusta lähtien. Teoksessa Sari Mäenpää, Johanna Aartomaa ja Ismo Malinen (toim.) *Täällä, koneessa ja byssassa: Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. Kotka: Suomen merimuseo, 52–63.

Mäkikalli, Maija (2006) Laivalla. Teoksessa Leila Koivunen, Ilse-Mari Söderholm, Kalervo Hovi, Taina Syrjämaa (toim.) *Turistin tilat: tilallisuus modernin matkustajan kokemuksena*. Turku: Turun historiallinen yhdistys ry, 51–72.

Pekkala, Risto (toim.) (2007) *50 täysillä – RSKL puoli vuosisataa*. Tukholma: Ruotsinsuomalaisten keskusliitto. RSKL.

Peter, Bruce (2020) Miten suomalainen lautasuunnittelu on vaikuttanut risteilyalusten suunnitteluun ja päinvastoin. Teoksessa Sari Mäenpää (toim.) *Luksusta luomassa: 50 vuotta risteilyalusten suunnittelua*. Turku: Forum Marinum.

Peter, Bruce & Id, Kalle (2017) *Innovation and specialisation: the story of shipbuilding in Finland*. Lyngby: Nautilus Forlag.

Pokki, Juha (2017) *GTS Finnjet: Itämeren superkulkija*. Vaasa: Viipalemediat Oy.

Rink, Bradley (2019) Liminality At-Sea: Cruises to Nowhere and Their Metaworlds. *Tourism Geographies* 22(2), 392–412.

Serry, Arnaud (2020) Shipping in Peripheral Seas: The Case of Baltic Sea Region and Adriatic Sea. *19th International Conference on Transport Science: ICTS 2020, Slovene Association of Transport Sciences; University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies and Transport; University of Split, Faculty of Maritime Studies, Portoroz, Slovenia*, 281–287.

Silvennoinen, Karoliina (2010) *Palveluympäristön rooli asiakkaiden palvelukokemuksen muodostumisessa: Case Tallink Silja bilieristely*. Tampere: Tampereen yliopisto.

Sjöström, Pär-Henrik & Brzoza, Krzysztof (2009) *Tie meren yli: uranuurtajasta markkinajohtajaksi*. Göteborg: Breakwater.

Sjöström, Pär-Henrik (2012) Pionjäranda övergick i storindustri: 1970-talets expansion inom färjetrafiken Finland-Åland-Sverige. Teoksessa Kasper Westerlund (toim.) *Färjefart: Historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige*. Turku: Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, 83–98.

Tervo, Mervi & Ridanpää, Juha (2016) Humour and parody in Finnish rap music videos. *European Journal of Cultural Studies* 19(6), 616–636.

Tervonen, Miika & Jeskanen, Inka (2021) Satumaa vai umpikuja? Suomen romanien siirtolaisuus Ruotsiin. Teoksessa Miika Tervonen & Johanna Leinonen (toim.) *Vähemmistöt muuttajina: näkökulmia suomalaisen muuttoliikehistorian moninaisuuteen*. Turku: Siirtolaisuusinstituutti, 225–238.

Törrönen, Jukka & Maunu, Antti (2006) Pihvin pariin punaviini, raju ryyppäys risteilyllä: juomistilanteiden lajityypit ja sukupuolisidonnainen säätely. *Yhteiskuntapolitiikka* 71(5), 499–514.

Uola, Kirsi (2004) *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari: suomalainen merikirjallisuus - oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Värjö, Tuomas (2015) Hymyilevä hylje ja iloinen viikinki: Suomalaisen risteilykäsitteksen alkulähteillä. Teoksessa Jarmo Saarinen (toim.) *Näkökulmia risteilymatkustuksen historiaan*. Turku: Forum Marinum, 9–21.

Weaver, Adam (2005) Spaces of Containment and Revenue Capture: "Super-Sized" Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves. *Tourism Geographies* 7(2), 165–84.

Westerlund, Kasper (2012) Från rationalism till den uppochnedvända världen: Den finsk-svenska färjefarten i fokus Teoksessa Kasper Westerlund

(toim.) *Färjefart: Historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige*. Turku: Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, 7–12.

**Tiina Männistö-Funk** on tekniikan historian dosentti ja toimii akatemiaturkijana Suomen historian oppiaineessa Turun yliopistossa. Lisäksi hän johtaa Koneen Säätiön rahoittamaa hanketta *Keiden kaupunki*, jossa tarkastellaan kaupunkitilan historiaa oikeudenmukaisuuden näkökulmasta, ja on mukana Uppsalan yliopistosta johdetussa hankkeessa *Gränsföretagande: Finsk-svenska relationer och färjetrafikens flytande köpcentrum*.

**Riikka Taavetti** on yhteiskuntahistorian dosentti ja työskentelee sukupuolentutkimuksen yliopistonlehtorina Turun yliopistossa. Hänen tutkimuksensa käsittelevät seksuaalisuuden historiaa, muistitietoa ja muistin politiikkaa. Hän työskentelee tutkimushankkeessa *Cruising the Baltic Sea Nation, Gender and Sexuality in pleasure-based ferry traffic between Finland, Åland and Sweden* (hankkeen johtaja Katarina Mattsson, Södertörnin yliopisto, rahoitus Östersjöstiftelsen 2023–2025).