

Merenkulun riskit ja resurssit

Nautica Fennica 2020

TOIMITTANEET
KIRSI KERAVUORI JA SARI MÄENPÄÄ



SUOMEN MERIHISTORIAALLINEN YHDISTYS RY
SÖHISTORISKA FÖRENINGEN I FINLAND RF
PL 134, 00171 HELSINKI
www.suomenmerihistoriallinenyhdistys.fi



Museovirasto
Museiverket
Finnish Heritage Agency

Helsinki 2020

Toimittajat/redaktörs/editors: Kirsi Keravuori ja Sari Mäenpää

Kuvatoimitus: Sari Mäenpää

Toimituskunta:

professori emeritus Yrjö Kaukiainen (puheenjohtaja)

FT Anne Ala-Pöllänen

dosentti Tapio Bergholm

ST Ove Enqvist

FT Kirsi Keravuori

FT Minna Koivikko

PhD Sari Mäenpää

professori Jari Ojala

FT Tytti Steel

Tiivistelmien käännökset:

Heidi Granqvist, englantia

Malena Torvalds-Westerlund, ruotsi

Julkaisija: Museovirasto ja Suomen merihistoriallinen yhdistys

Paino: Grano Oy

Taitto: Antero Airos

ISBN: 978-951-616-304-1

ISSN: 2243-1357

Museoviraston julkaisuja 13

Helsinki 2020

Kannen kuva: Merimies Hedbergin muotokuva Forum Marinumin kokoelmasta. Hän oli kotoisin Turusta. Kuvasta ilmenevät hänen syntymä- ja kuolinaikansa. Kuva on väritetty MyHeritagen botilla. Kuvaus ja käsittely: Jorma Kontio.

Sisällys

TIINA MERTANEN

Suomen merimuseon tervehdys 5

KIRSI KERAVUORI JA SARI MÄENPÄÄ

Merenkulun riskit ja resurssit 6

YRJÖ KAUKIAINEN

Borstön hylky ei ollutkaan St. Mikael 12

Sammandrag: Borstövraket var inte St. Mikael. 26

Summary: The shipwreck at Borstö was not the St. Mikael after all 27

MIKKO HUHTAMIES

Mikä laivoissa maksoi?

Hylkytavaran huutokaupat 1700-luvun puolivälin Helsingissä 28

Sammandrag: Vad var värdefullt på fartyg? Vrakgodsauktionerna i Helsingfors
i mitten av 1700-talet 48

Summary: Which parts of ships were expensive? Auctions of shipwreck goods
in Helsinki in the mid-18th century 49

JUHA-MATTI GRANQVIST

Onnellisesti ja onnettomasti.

Haaksirikot ja Helsingin laivanvarustus 1700-luvun loppupuolella 50

Sammandrag: Lyckosamt och olyckligt – Om skeppsbrott och rederiverksamheten
i Helsingfors under senare delen av 1700-talet 62

Summary: Fortunate and unfortunate – Shipwrecks and shipping in 18th-century Helsinki... 63

SILJA VUORIKURU

Turmasta myytiksi, myytistä runoksi.

V. A. Koskenniemen Titanic-aiheinen runo "Mister Hartley" 64

Sammandrag: "I natten klingar livets hela kör" – V.A.Koskenniemi's dikt "Mister Hartley"
som tidig finsk text med Titanic-tema. 84

Summary: V. A. Koskenniemi's poem "Mister Hartley" as an early Finnish
Titanic-themed text 85

ELINA MAANIITTY

**Taudit, sairastaminen ja kuolema merellä.
Merihistorian ja lääketieteen historian yhtymäkohtia ja
tutkimusmahdollisuuksia 86**

Sammandrag: Sjukdomar, ohälsa och död till sjöss110

Summary: Diseases, illness, and death at sea 111

JONNA LAINE

Merenkulun riskit ja resurssit filippiiniläisille merimiehille 112

Sammandrag: Sjöfartens risker och möjligheter för filippinska sjömän 130

Summary: Risks and resources in shipping for Filipino seamen.131

LEENA JOKINEN, MARJO KEIRAMO, PAULI KIVISTÖ, TUIRE PALONEN

**Past, present and futures of cruise ship concept design:
From the perspective of Finnish cruise ship industry 132**

Tiivistelmä: Risteilylaivojen konseptisuunnittelun menneisyys, nykyisyys ja tulevaisuus 156

Sammandrag: Konceptplanering av kryssningsfartyg – i går, i dag och i framtiden157

Suomen merimuseon tervehdys

Museoviraston vuonna 2019 julkaiseman Suomen merellisen kulttuuriperinnön tilannekuvauksen johdannossa todetaan: ”Meritiedolle on kysyntää. Kansainvälisesti puhutaan jopa ”sinisestä hetkestä” ja ”sinisestä käänteestä”. Taustalla vaikuttavat muun muassa merien lisääntyneet käyttöpaineet, merialuesuunnittelu, uudet vedenalaiset tekniikat ja myös ilmastomuutos.” Näkemys tukee tämän julkaisun toimittajien kirjan johdannossa esittämiä näkemyksiä ja arvioita siitä, että monialaiselle merihistorian tutkimukselle on kasvavaa kysyntää.

Nautica Fennica -sarjan historia 1970-luvulta alkaen heijastaa, mitä muuta, kuin aikansa toimintamalleja. Tänä päivänä verkostojen ja ihmisten välisten suhteiden voima on auktoriteetteja ja yksittäisiä organisaatioita suurempaa. Tulkitsen, että Nautica Fennican kyky uudistua ja löytää aikansa parhaat kumppanit ja kirjoittajat merihistorian julkaisun sisältöjen tuottamiseen ovat pitäneet sen voimissaan. Suomenkielinen, tieteelliset kriteerit täyttävä merihistorian julkaisu on merkittävä jo itsessään pienellä kielialueella. Julkaisu on löytänyt myös lukijansa, ja painokset on pääosin myyty loppuun. Merelliselle kulttuuriperintötyölle museoissa julkaisun arvo on erittäin suuri. Saatavuutta ja saavutettavuutta tulee parantamaan se, että kirja on jatkossa saatavissa myös sähköisenä julkaisuna.

Tätä kirjoitettaessa elokuussa vuonna 2020 elämme covid-19-pandemian keskellä. Merenkulun riskit ja resurssit -julkaisun teema on voitu todeta erittäin ajankohtaiseksi ja vaikuttavaksi myös suuren yleisön näkökulmasta. Muun muassa Elina Maanittyn tutkimusteema tautien historiasta on ollut esillä tiedotusvälineissä. On helppo ennustaa, että pandemian vaikutukset risteilymatkailuun, tavaravirtoihin, laivanrakennusteollisuuteen, miehistöjen kammottaviin olosuhteisiin eristetyissä aluksissa ilman mahdollisuutta päästä kotiin sekä kriisin pitkäaikaiset taloudelliset vaikutukset ovat tulevien seminaarien ja julkaisujen riskit ja resurssit -analyysien aiheita.

Kiitos kirjoittajille, toimituskunnalle ja Suomen merihistorialliselle yhdistykselle tuloksellisesta yhteistyöstä.

Tiina Mertanen

Suomen kansallismuseon museopalvelujohtaja

Merenkulun riskit ja resurssit

KIRSI KERAUVUORI JA SARI MÄENPÄÄ



"Sailor's Grave", merimiehen hauta, on ollut suosittu merimiesten tatuointiaihe. Kuva: Elina Maaniityn kokoelmat.

NAUTICA FENNICA 2019–2020 avaa seitsemän näkökulmaa merenkulkuun 1700-luvulta nykypäivään. Teemana on kaksi ensisilmäyksellä vastakkaiselta näyttävää, mutta teoksen artikkelien lukemisen myötä yhä tiiviimmin toisiinsa kietoutuvaa teemaa: riskit ja resurssit.

Merenkulun riskit liikkuvat laajalla skaalalla alkaen laivanvarustajien kärsimistä taloudellisista tappioista ja päätyen riskeistä kaiken suurimpaan, ihmishenkien menetykseen. Kirjan artikkelit tunnistavat myös niitä moninaisia ja keskenään hyvin erilaisia resursseja, joiden avulla menestyksenkäs merenkulun harjoittaminen on eri aikoina ollut mahdollista. Osa niistä liittyy aluksiin ja lasteihin, osa taas ihmisiin ja heidän toimintaansa. Riskit ja resurssit eivät ole toistensa vastakohtia, vaan ne voivat olla näkökulmia saaman tapahtumaan: kun yhden osapuolen riski toteutuu, lopputulos voi muodostua toiselle resurssiksi. Esimerkiksi haaksirikkoutuneen aluksen hylky – laivanvarustajan toteutunut riski – voi olla resurssi monella aikatasolla. Hylkytavaraa ovat käyttäneet hyväkseen niin saaristolaiset, lähialueiden laivanvarustajat kuin pelastuskompaniatkin. Myöhemmin hylystä voi tulla tärkeää tutkimusaineistoa meriarkeologiselle ja merihistorialliselle tutkimukselle.

Klassinen, taloushistoriallisesti suuntautunut merihistorian tutkimus keskittyi kaupamerenkulkuun ja merisotahistoriaan. Sen rinnalle nousi 1960-luvulta lähtien sosiaalihistoriallisesti painottunut merenkulkijoiden tutkimus. Viime vuosikymmeninä merellisen menneisyyden tutkimus on laajentunut ja monitieteistynyt entisestään: uusina näkökulmina mukaan ovat tulleet kulttuurihistoria, sukupuolentutkimus, merelliset yhteisöt, satamakaupunkien tutkimus ja viimeisimpänä ympäristöhistoria. Tutkimusotteen laajeneminen näkyy tämänkin *Nautica Fennican* kirjoittajakaartissa, jonka tausta-aloina ovat Suomen ja Pohjoismaiden historia, taloushistoria, etnologia, kirjallisuudentutkimus, insinööritieteet, taloustiede ja valtiotieteet.

Riskit ja niihin kietoutuvat tutkimukselliset resurssit

Kirjan ensimmäinen osa keskittyy haaksirikoihin ja hylkyihin. Dosentti **Mikko Huhtamies** tarkastelee 1700-luvun puolivälin Helsingin huutokauppoja, joissa myytiin hylkytavaraa. Rannikon asukkaiden vanha oikeus kerätä itselleen hyllyistä meren rannoille ajamaa tavaraa oli lakannut, ja Pohjoinen pelastus- ja sukelluskomppania oli saanut monopolin haaksirikkoutuneiden alusten pelastamiseen. Helsingiläiset laivanvarustusta harjoittavat porvarit hankkivat huutokaupoista edullisesti itselleen kunnostettavia aluksia tai niiden osia. Haaksirikoista syntyi Helsinkiin kierrätykseen perustuva laivanvarustus. Huhtamies tutkii artikkelissaan sukellusraporttien ja huutokauppapöytäkirjojen haaksirikoista antamaa tietoa sekä hylkytavarankysyntää ja hintoja. FT **Juha-Matti Granqvistin** artikkeli *Onnellisesti ja onnettomasti – Haaksirikot ja Helsingin laivanvarustus 1700-luvun loppupuolella* täydentää Huhtamiehen artikkelia tarkastelemalla haaksirikkojen kahdensuuntaisia vaikutuksia myöhäisempinä vuosikymmeninä sekä niistä kärsineiden että hyötyneiden näkökulmasta. Haaksirikko oli uhka niin laivalle ja sen lastille kuin merimiesten hengellekin. Se saattoi tuhota laivanvarustajan talouden ja pahimmillaan aiheuttaa yleisen hätätilan, jos esimerkiksi kaupungin asukkaiden talven varalle tarvitsema suola upposi meren pohjaan. Granqvist arvioi artikkelissaan toisaalta helsinkiläisten alusten haaksirikkojen määrää, toisaalta kaupungin edustalla haaksirikkoutuneiden alusten hylkytavarankäytön vaikutusta kaupungin laivanvarustuksen ja erityisesti valtamerilaivojen rakentamisen kasvuun.

Emeritusprofessori **Yrjö Kaukiais**en artikkeli käsittelee *St. Mikaelina* tunnetun Bors-tö 1 -hylyn identiteettiä. 1700-luvun puolivälissä Bors-tön Ytterskärin luona uponneesta "aarrelaivasta" on myöhemmin nostettu muun

muassa kultaista ja hopeisia ylellisyytesineitä sekä Meissenin posliinia. Arkistolähteistä ei löydy itse haaksirikosta minkäänlaisia tietoja. Juutinrauman tullitilien ja muiden lähteiden perusteella alus identifioitiin jo viisikymmentä vuotta sitten hollantilaiseksi *St. Mikaeliksi*. Kaukiaisien uudet arkistolöydöt osoittavat kuitenkin identiteetin virheelliseksi. Paitsi Borstö 1 -hylystä, artikkeli kertoo siitä sitkeästä ja tarkasta arkistotyöstä, jonka avulla meren pohjasta löytyviä hylkyjä tunnistetaan.

Haaksirikot dramaattisine vaiheineen ovat myös kulttuurituotteiden raaka-ainetta. Kirjallisuustieteilijä **Silja Vuorikuru** tarkastelee artikkelissaan varhaisimpiin suomalaisiin *Titanic*-aiheisiin kaunokirjallisiin teksteihin kuuluvaa V. A. Koskenniemen runoa ”Mr. Hartley”, jossa näkökulma haaksirikkoon on laivan orkesteria johtaneen viulistin. Runo on osa eri puolilla läntistä maailmaa rakennettua kulttuurista kertomusta, *Titanic*-myyttiä. Vuorikuru tarkastelee Koskenniemen tekstiä kansallisuuden ja luokan kautta, osana myyttiin kuuluvaa ”gentlemanihyveiden” ja uhrautuvaiden englantilaisten sankarimiesten kuvausta. *Titanicin* haaksirikko nähtiin myös apokalyptisenä tapahtumana, eri aikakausien välisenä vedenjakajana. Haaksirikot ovat nousseet resurssiksi myös viitteellisissä kulttuurituotteissa, kuten yli sata vuotta sitten ilmestyneet arkkiveisut ja menestyneet katastrofielokuvat esimerkiksi *Titanicista* osoittavat. Silja Vuorikurun *Titanic*-artikkelissa nousevat tarkastelun kohteeksi myös mieheys, maskuliinisuus ja sankaruuskäsitykset mahdollisina merenkulun riskeinä. Kulttuuriset käsitykset miehisyydestä ja sankaruudesta esiintyvät artikkelissa yhtenä maailman kuuluisinta haaksirikkoa selittävänä tekijänä. *Titanic*-myyttiä rakennettaessa sankareiksi nimettiin valkoiset ylä- ja keskiluokkaiset miehet. Vuorikurun mukaan sankarimiesmyytin rakentamisella siirrettiin yleisön huomio pois näiden ”sankarimiesten” piittaamattomuudesta, joka tosiasiasa aiheutti onnettomuuden.

Haaksirikko on perinteisesti ollut merenkävijöiden ja laivanomistajien suurin yksittäinen pelko. Se konkretisoi monia merenkulun uhkakuvia ja riskejä, jotka nousevat esiin Granqvistin, Huhtamiehen, Kaukiaisien ja Vuorikurun artikkeleissa. Etenkin yölliset purjehdukset, pimeä ja myrskyinen syksy sekä saariston rantaviivan rikkonaisuus ovat muodostaneet selkeän riskin merenkulkijoille.

Hiukan paradoksaalisesti hylt nousevat artikkeleissa myös yhdeksi keskeiseksi 1700-luvun suomalaisen merenkulun resurssiksi. Hyllyistä oli hyötyä niin kauppiaille, pelastuskomppanioille kuin saaristolaisillekin. Hylkyjen lastit ja hyllyn osat saatettiin kaupata eteenpäin raaka-aineeksi uusille laivoille. Kierrätetyt purjeet, ankkurit, köydet ja takila muodostuivat siten resurssiksi laivanvarustajille. Hylkyjen asema on tärkeä myös merenkulun historian ja arkeologian tutkimuksessa, kuten esimerkiksi Huhtamiehen artikkeli osoittaa. Esimerkiksi huutokauppapöytäkirjat ovat hyödyllisiä tietolähteitä, jotka antavat monenlaista tietoa olosuhteista, jotka olivat johtaneet alusten onnettomuuksiin. Riikka Alvikin ja Yrjö Kaukiaisien viimeaikaiset tutkimukset Borstö 1:n hylystä osoittavat, kuinka arkistolähteet yhdistettynä hyllyistä nostettujen esineiden tutkimukseen valaisevat 1700-luvun merenkulkua ja tavaravirtoja. Haaksirikkojen avulla voidaan siis tutkia kulttuurivaikutteiden leviämistä ja niiden kautta kauppiaiden verkostoja.

Kirjan toisessa osassa riskit ja resurssit näyttäytyvät meriammatin kautta. Väitöskirjatutkija **Elina Maaniitty** yhdistää merihistoriallista tutkimusotetta lääketieteen ja tautien historiaan tarkastellessaan terveydenhoitoa, sairastamista ja kuolemaa merellä. Yhtä aikaa eristäytyneet ja liikkuvat laivayhteisöt ovat lääketieteen historialle kiinnostava tutkimuskohde muun muassa tartuntatautien leviämisen näkökulmasta. Maaniitty tarkastelee laivalääkärin tai -väliskärin antamaa terveydenhoitoa, jota voi pitää työterveyshuollon

edelläkävijänä. Raskasta ja vaarallista työtä tekevien merimiesten elämään kuului kuolemanvaara, jota pyrittiin hallitsemaan rituaalien ja tapakulttuurin avulla. Kuten Maaniitty osoittaa, taudit, sairastaminen ja kuolema olivat tuttuja riskejä 1700-luvun merimiehille. Maaniityn artikkeli valaisee myös, miten merenkulkijoiden eristäytyminen tiiviisiin laivayhteisöihin ja toisaalta liikkuvuus muodostivat molemmat riskin sekä merimiehille että varustajille. Muita työstä johtuvia riskejä merenkulkijoille olivat erilaiset työtapaturmat. Merimiesten ja laivojen liikkuvuus aiheuttivat epidemioita, ja laivat muodostivatkin riskin levittäessään erilaisia tauteja kulkiessaan maailmalla.

Merenkulun globaali luonne ja sen mahdollistama työvoiman maailmanlaajuinen hyödyntäminen ilmenee hienosti myös pääasiassa 2010-luvulle sijoittuvassa väitöskirjatutkija **Jonna Laineen** artikkelissa filippiiniläisistä merimiehistä. Maailman merillä työtä tekevästä merimiehistä noin neljännes on filippiiniläisiä, ja heitä on myös suomalaisilla laivoilla, vaikka heitä harvoin näkyy laivojen ja satamien ulkopuolella. Laineen artikkelissa tarkastellaan haastattelujen kautta heidän työhönsä liittyviä riskejä ja resursseja sekä heidän ammatinvalintansa taustalla olevia taloudellisia, yhteiskunnallisia ja sosiaalisia tekijöitä Filippiineillä.

Kirjan artikkeleista käy monin tavoin ilmi, että riski on usein myös resurssi – ja toisin päin. Esimerkiksi halpatyövoima on taloudellinen resurssi varustamoille, mutta huonot palkat ovat luonnollisesti riski merenkulkijoille, kuten Laineen artikkeli osoittaa. Myös laivojen hierarkkinen organisaatio näyttäytyy riskinä sekä alusten turvallisuudelle että merenkulkijoiden työolosuhteille. Kommunikoinnin vaikeus sekamiehityksissä aluksissa tuottaa konflikteja ja voi aiheuttaa myös turvallisuusriskejä.

Sekamiehitykset ovat yleistyneet myös suomalaisissa varustamoissa. Erityisesti fi-

lippiiniläiset merimiehet ovat suosittua työvoimaa muun muassa alhaisten palkkakustannusten vuoksi, ja heidän tarjoamansa strateginen etu on aihe, josta on tehty runsaasti tutkimuksia. Laineen artikkelin näkökulma kuitenkin poikkeaa useimmista muista julkaisuista tarkastellessaan merenkulkua filippiiniläisten merimiesten näkökulmasta. Merenkulun tarjoamat ansiot muodostavat myös resurssin EU:n ulkopuolelta tuleville merenkulkijoille. Työ ulkomaisilla aluksilla tarjoaa hyvän palkkatason, ruuan, sosiaalisen nousun ja pääomaa perheen liiketoiminnalle kotimaassa. Rekrytointia, työsopimuksia ja työtä laivalla säätelevät kansalliset ja kansainväliset sopimukset, mikä tasapainottaa työhön liittyviä riskejä.

Työ merellä on kuitenkin vaativaa ja vaarallistakin. Kalliin koulutuksen hankkiminen voi kääntyä myös riskiksi, sillä kilpailu hyvisistä työpaikoista on kova. Ala tuottaa haasteita myös yksityiselämälle, sillä filippiiniläisten pitkät, yleensä puoli vuotta kestävät yhtäjaksoiset työjaksot laivoilla aiheuttavat vahvoja psykologisia ja sosiaalisia paineita.

Verkostojen merkitys merenkulun riskien minimoinnissa

Kirjan viimeisessä artikkelissa rakennetaan laivoja. **Leena Jokisen**, **Pauli Kivistön**, **Tuire Palosen** ja **Marjo Keiramon** artikkeli *Past, present and future of cruise ship concept design* tarkastelee suomalaisten risteilyalusten konseptisuunnittelua tulevaisuuteen suuntautuvana toimintana. Artikkeli analysoi risteilyteollisuuden historiaa, alusten konseptisuunnittelun prosessia sekä yhteistyöverkostoja suunnitteluun osallistuvien organisaatioiden ja yksilöiden välillä.

Artikkeli perustuu alan keskeisten toimijoiden identifiointiin ja haastatteluaineistojen tutkimiseen verkostanalyysin kautta. Etenkin henkilökohtaisten verkostojen merkitys

laivanrakennuksessa nousee tarkastelun koh- teeksi. Valtavien risteilijöiden suunnittelussa yhdessä tekeminen on ratkaisevan tärkeää sel- laisella teollisuuden alalla, jossa yksin ei pysty kilpailemaan globaaleilla markkinoilla. Mer- kittäväksi aineettomaksi resurssiksi luotta- muksen ohella artikkelissa nostetaan kyky en- nustaa tulevaisuutta. Erityisesti sosiaaliset yh- teistyöverkostot ja tulevaisuuden suunnittelu nimetään tärkeiksi voimavaroiksi risteilyalus- ten suunnittelussa. Koska risteilyalusten koko ja varustelutaso ovat olleet voimakkaassa kas- vussa, on risteilyalusten rakentaminen vuosia kestävä prosessi. Siksi kyky ennustaa tulevai- suuden trendejä on oleellinen kilpailuvaltti.

Jokisen, Kivistön, Palosen ja Keiramon artikkelissa onkin pyritty tunnistamaan ver- kostoanalyysin menetelmillä niitä avaintoi- mijoita, joiden ympärille risteilyteollisuuden verkostot ovat rakentuneet. Henkilökohtai- set verkostot, avoin innovointi ja luottamuk- sellinen yhteistyö ovat kasvattaneet sosiaali- ta pääomaa, joka osaltaan selittää suomalai- sen laivanrakennusteollisuuden, erityisesti Wärtsilän, vahvan aseman 1960-luvulta läh- tien. Risteilyalusten konseptisuunnittelun re- surssit liittyvät erityisen paljon inhimilliseen osaamiseen ja kykyyn luoda uutta.

Tieto ja etenkin pääsy luotettavan infor- maation lähteille on ilmiselvästi ollut tärkeä voimavara myös merenkulussa. Epämuodol- lisista ihmisten välisistä suhteista muodos- tuneet verkostot ovat kaikkina aikoina olleet tehokas tapa saada tietoa. Tieto on resurssi, jonka avulla ihminen voi vahvistaa omaa ase- maansa verkostossa, ja verkoston toisten jä- senten kautta hän myös saa lisää ammatin har- joittamisessa vaadittavaa tietoa. Verkostoihin liittyvä luottamus on tärkeä liiketoimintaa ja resurssien maksimointia ohjaava tekijä, ja se auttaa myös minimoimaan riskejä. Laivanra- kennuksen ja kauppamerenkulun historias- sa myös laivanisännistöt ovat toimineet riski- en minimoijina ja resurssien kokoajina. Sen lisäksi, että laivanisännistöt pystyivät yhdes-

sä keräämään riittävästi varoja laivan raken- tamiseen, ostamiseen ja varustamiseen, yh- teistyömuoto toimi eräänlaisena vakuutuk- sena. Haaksirikon sattuessa tappio jakautui suuremmalle joukolle, ja kun monet omisti- vat osuuksia useista laivoista, yksi onnetto- muus ei kaatanut koko taloutta. Laivanisän- nistöjä muodostivat kaupunkien porvareiden lisäksi myös talonpoikaispurjehdusta harjoit- tavien pitäjien isännät, ja yhteisomistusta käy- tettiin myös pienissä aluksissa.

Merihistorian haasteet ja mahdollisuudet tulevaisuudessa

Suomessa merihistorian opetus erillisenä op- pialana on lopetettu Helsingin yliopistossa, mutta aivan viime vuosina Turun yliopistos- sa on noussut uusi monitieteinen kulttuuri- nen merentutkimus, jonka piirissä on tutkittu meren merkityksiä ihmisten mielissä ja kult- turissa.

Suomalaiset merihistorioitsijat ovat pit- kään tehneet hedelmällistä yhteistyötä niin meriarkeologien, merietnologien kuin mu- seoammattilaistenkin kanssa. Suomen meri- historiallisen yhdistyksen, Suomen meriar- keologisen seuran ja merimuseoiden välisen monivuotisen yhteistyön näkyvin tulos on joka toinen vuosi järjestettävät Merihistori- an päivät ja sen kanssa vuorovuosin ilmes- tyvä Suomen merimuseon vuosikirja *Nauti- ca Fennica*, jonka merihistoriallinen yhdistys toimittaa ja Museovirasto julkaisee. Tämän- kin vuosikirjan artikkelit perustuvat vuonna 2019 Merikeskus Forum Marinumissa järjes- tettyihin Merihistorian päiviin.

Turussa pidettyjen Merihistorian päivien keynote-puhuja oli professori Amélia Poló- nia Porton yliopistosta. Toisin kuin kirjan ar- tikkeleissa, Polónian esitelmän painopiste oli merihistorian tutkimuksessa ja sen tulevai- suuden näkymissä. Merihistorialla on kaksi suurta haastetta: selkeiden vastausten anta-

minen ajankohtaisiin yhteiskunnallisiin haas- teisiin sekä avoimempi suhtautuminen dialo- giin muiden oppialojen kanssa. Tutkijoiden pitäisi siis pystyä vastaamaan uusiin kysymy- siin ja ongelmiin sekä ottaa käyttöönsä uu- sia metodeja.

Jääkö merihistoria tulevaisuudessa mo- nitieteisemmän meritutkimuksen oppialan (*maritime studies*) jalkoihin? Akateemisen tutkimuksen elinvoima riippuu Polónian mukaan siitä, kuinka relevantteja kysymy- siä se onnistuu esittämään. Toisaalta merihis- toria on jo käsitelty hyvinkin laajoja aihepii- rejä: tutkimuksen kohteiksi ovat viime vuosi- na nousseet entistä vahvemmin muun muassa taloudellinen kasvu, ravinto, hyvinvointi ja su- kupuoli. Etenkin valtameret ovat nousemassa keskeisiksi tutkimuskohteiksi merihistorialli- sessa keskustelussa. Merten sosiaalinen ja ta- loudellinen arvo on ollut menneisydessäkin merkittävä: meri on ollut keskeinen ilmaston määrittäjä ja tuottanut huomattavan määrän maapallon resursseista, kuten luonnonvaro- ja, ruokaa, energiaa ja palveluita turismin ja kauppareittien muodossa.

Amélia Polónian mukaan huoli planeet- tan ja merten tilasta kiinnostaa EU:n tasolla nyt enemmän kuin merihistorian alalla pit- kään tutkitut merelliset yhteisöt tai meritalo- us. Maan ja meren kohtaaminen sekä meret ja ilmastomuutos ovat ajankohtaisia teemo- ja EU:n tutkimuspolitiikassa. Ihmisen toimin- ta on tiedostettu riskiksi ympäristölle, ja ih- misten aiheuttaman riskin torjuminen asettaa merkittäviä haasteita tiedeyhteisöille, joiden pitäisi tuottaa luotettavaa tietoa päätöksente- on tueksi. Ihmisen toimintaa arvioidaan nyt sen mukaan, mikä sen vaikutus on ilmasto- muutokseen, resurssien liikkäyttöön, saas- tumiseen ja ympäristön muutokseen.

Merihistoria on tähänkin mennessä, ta- valla tai toisella, tutkinut ihmisten vaikutus- ta meriin. Esimerkiksi globalisoitumisen pro- sesseissa ihmisten vaikutus merien ekosyste- meihiin on ollut valtava muun muassa kasvien

ja eläinten lajikadon kannalta. Merten tutki- misessa ihmisten vaikutusta ei voi sivuuttaa, ja tässä merihistoria voi Polónian mukaan nous- ta keskeiseen asemaan.

Polónia tähdentääkin, että merihistorian tutkijat voivat vastata riskeihin tieteidenvä- lisyiden, poikkitieteellisyiden ja monitietei- syyden keinoin. Tässäkin teoksessa eri alojen tutkimusmenetelmiä hyödyntämällä on saatu uusia näkökulmia merihistoriaan, kuten esi- merkiksi Maaniityn artikkelissa, jossa on yh- distetty merihistorian, lääketieteen historian ja tautien historian tutkimusta. Laineen ar- tikkeleissa on puolestaan hyödynnetty kansa- tieteen ja folkloristiikan metodeja. Jokinen *et al* on yhdistänyt tulevaisuudentutkimusta ja verkostoanalyysiä sekä Huhtamies ja Kaukiai- nen meriarkeologian ja historian tutkimusta. Vuorikurun artikkeli puolestaan kuuluu kir- jallisuuden tutkimuksen alaan. Monitieteisyys ja tieteidenvälisyys näyttäytyvät siis vahvana tutkimuksen resurssina myös nyt tehtävässä suomalaisessa merihistoriassa.

Tämän julkaisun artikkelit ovat *Nautica Fennica*n toimituskunnan nimeämien tieteel- listen asiantuntijoiden arvioimia. Esitämme parhaat kiitokset kaikille anonyymiksi jääville arvioijille. Haluamme kiittää Museovirastoa artikkelien julkaisemista Suomen merimu- seon vuosikirjassa sekä Merikeskus Forum Marinumia, joka tarjosi puitteet riskien ja re- surssien pohtimiseen Merihistorian päivillä. Samalla kiitämme Jenny ja Antti Wihurin ra- hastoa sekä Tieteellisten Seurain Valtuuskun- taa kirjan toimitustyön tukemisesta.

Borstön hylky ei ollutkaan St. Mikael

YRJÖ KAUKIAINEN

Yrjö Kaukiainen (y.kaukiainen@gmail.com) on Helsingin yliopiston Euroopan historian (aik. talous historian) professori emeritus. Hänen erikoisalojaan ovat 1700-1900-lukujen merenkulun historia, tiedonvälityksen historia 1800-luvulla sekä Vanhan Suomen historia. Hän toimi International Maritime Economic History Associationin puheenjohtajana vuosina 1995-2000.



Borstö I -hylvyn pienoismalli. Kuva: Matti Huuhka, Fingrid Oyj.

SAARISTOMEREN ETELÄLÄIDALLA Borstön saaren lähellä haaksirikkoutunut 1700-luvun kaupalaiva (ns. Borstö I) on pitkään tunnettu nimellä *St. Mikael*. Tuoreiden lähdehavaintojen valossa tämä oletettu identiteetti on kuitenkin osoittautunut vääräksi. Artikkelissa Borstö I:n arvoitusta tarkastellaan Itämeren merenkulun ja tavaravirtojen yleistä taustaa vasten sekä pohditaan, voitaisiinko Pohjois-Saksan merikaupunkien arkistolähteistä löytää parempaa ehdokasta Borstö I:ksi.

Salaperäinen haaksirikko

” – *kaikesta päättäen lepää pohjassa Borstön ulkopuolella todellinen merenkulkuhistoriallinen aarre. Koko Pohjolassa ei ole mitään vastaavaa.*”

(Allan Gustafsson, *Suomen merenkulku* 7-8/1956)

Borstön Ytterskärin luota, lähes 40 metrin syvyydestä, löytyi yli kaksisataa vuotta vanhan

kolmimastoisen kauppalaivan hylky. Se oli ainakin Suomessa lähes yhtä suuri sensaatio kuin Vasa-laiva Ruotsin puolella. Lisää hohtoa löytö sai, kun ruotsalainen sukellusryhmä nosti sieltä 1960-luvun alussa todellisia ”aarteita”: kulta- ja hopeakelloja, kultaisia, kullattuja ja hopeisia nuuskarasioita sekä timantein ja rubiinein koristeltuja viuhkanosia. Lisäksi hylystä löytyi osina pakatut kevyet hevosajoneuvot. Myöhemmin 1990-luvulla sieltä nostettiin vielä suurehko määrä Meissenin posliinia. Borstön hylyn mainetta ainutlaatuisena ”aarrelaivana” haalisti tietysti vähän *Vrouw Marian* hylyn löytyminen kesällä 1999, mutta ainakin jalometalleista tehtyjen ja muiden ylellisyysesineiden suhteen se on yhä omassa luokassaan.¹

Borstön hylyn kiinnostavuutta lisäsi vielä, että sen uppoamisesta ei ole luotettavaa lähdetietoa; siitä eivät tienneet ainakaan viranomaiset. Borstössä oli tosin säilynyt hämärä perimätieto pääsaaren kaakkoispuolella sijaitsevan Ytterskärin luona muinoin tapahtuneesta haaksirikosta: sen mukaan hengissä selvinneet haaksirikkoiset olivat päässeet luodolle mutta menehtyivät sinne, ja heidät haudattiin luodon kivikkorinteeseen². Koska Borstö oli asutettu vasta 1740-luvulla, ei kysymys voinut olla ikivanhasta tarinasta. Jo ensimmäiset sukellukset toivatkin pinnalle esineitä, joista saatettiin päätellä, minne tuo laiva oli ollut matkalla ja milloin se oli uponnut. Erään rasian kannessa oli vielä luettavissa Pietarissa asuneen vastaanottajan osoite, ja kultaesineiden leimoista näkyi, että uusimmat niistä oli valmistettu vuonna 1746 tai 1747. Itse hylystä taas pääteltiin, että kysymyksessä oli todennäköisesti hollantilainen kolmimastoinen galliotti (kaljuutti). Pohjanmeren suunnalta tulleeeseen laivaan viittasi myös se, että useimmat hylystä löydetty kellot olivat niihin tehtyjen kaiverrusten mukaan peräisin Lontoosta. Tässä vaiheessa hylky sai työnimen ”Borstö I”. Järjestysnumero oli tarpeen, koska lähellä oli toinenkin, jou-

lukuussa 1808 uponneen parkki *Nordstier-nanin* hylky.³

Lisätietoja Borstö I:stä koetettiin löytää arkistotutkimuksin, joita suoritti pääasias-
sa maisteri (1995 lähtien tohtori) Christian Ahlström. Ensimmäinen varteenotettava johtolanka löytyi Turun maakunta-arkistosta. Helmikuussa 1748 Turun huutokauppakamarissa⁴ oli myyty varsin laadukkaita vaatekapaleita, jotka olivat olleet Nauvon saaristosta löytyneessä matka-arkussa. Myöhemmin meritullioikeuden istunnossa merkittiin pöytäkirjaan, että arkku oli peräisin edellisen vuoden marraskuussa haaksirikkoutuneesta aluksesta, jonka olivat löytäneet paikallinen sukelluskomppanian päällysmies Björkman ja Borstön rantavouti (saaren ensimmäinen isäntä Abraham Thomasson). Löytö voidaan siis melkoisella varmuudella kytkä Ytterskärin luona uponneeseen laivaan, mutta tiedot siitä ovat niin ylimalkaisia, että ne näyttävät perustuneen pikemminkin päättelyihin kuin näköhavaintoihin. Haaksirikon ajoittaminen lienee siis perustunut vain siihen, että arkku oli löydetty marraskuussa.

Kun haaksirikon ajankohta voitiin ainakin karkeasti rajata, Ahlström lähti Kööpenhaminaan käymään läpi Juutinrauman tullitilejä, joista pitäisi löytyä kaikki Helsingörin ohittaneet laivat. Niistä löytyikin ennen pitkää sopiva ehdokas: amsterdamilaisen (tosin Venäjän lipun alla purjehtineen) Carl Pouls Amielin laiva, joka tullattiin matkalla Pietariin lokakuun 15 päivänä. Matkan myöhäinen ajankohta näytti täsmäävän hyvin Turkuun tuodusta matka-arkusta kirjattujen tietojen kanssa. Tärkeäksi lisätodisteeksi Ahlström löysi tullikamarin käymän kirjeenvaihdon, jolla myönnettiin tullivapaus Amielin kuljettamalle karriolille, koska se oli menossa keisarinna Elisabetille. Kuten edellä mainittiin, tämäntapaiset rattaat oli löydetty Borstön hylystä. Tunnollisena tutkijana Ahlström suoritti vielä lisävarmistuksen: hän kävi läpi vuosien 1748–1752 tullitilit. Kun niistä ei enää löyty-

nyt Amielin nimeä, voitiin olettaa, että hän oli menehtynyt haaksirikossa.

Juutinrauman tullitileissä ei mainittu laivojen nimiä, vaikka niitä käytettiin yleisesti 1700-luvulla. Tämänkin tiedon Ahlström onnistui selvittämään hollantilaisista *galjootsgeld*- eli saattuemaksu-tileistä. Kesällä 1747 Pietarista Amsterdamiin palaava Amiel maksoi niitä laivastaan, jonka nimeksi kirjattiin *Sint Michel* – Pyhä Mikael. Se oli siis yhden arkkienkelin kaima. Noina aikoina, jolloin Juutinrauman tilien valtaisa lähdemassaa ei vielä ollut digitoitu, edellä kuvatut tutkimukset vaativat paljon aikaa ja kärsivällisyyttä. Christian Ahlströmin sitkeyttä kuvaa se, että varsinaisten arkistotutkimusten ohella hän jäljitti hylystä löytyneitä tekstiilien lyijysinettejä eteläranskalaiseen Nimesin kaupunkiin saakka. Oleellisimmat tutkimustuloksensa hän julkaisi 1970-luvun alussa, ja näin Borstön arvoituksellinen hylky oli saanut nimen kymmenisen vuotta sen jälkeen, kun sitä oli ryhdytty tutkimaan.⁵

Uusia lähdetietoja

Christian Ahlströmin tulkinta vakiintui käyttöön välittömästi, ja Borstö I on tunnettu *St. Mikaelina* jo lähes 50 vuotta.⁶ Tämän vuosituhannen puolella kuvaan alkoi kuitenkin ilmestyä säröjä. Meriarkeologi Riikka Alvik, joka valmistelee väitöskirjaa neljän Suomen vesiltä löydetyn 1700-luvun hylyn lastilöydöistä⁷, oli kiinnittänyt huomiota siihen, että ”*St. Mikaelin*” löydöillä oli aika vähän vastavuotta Amielin Helsingörissä ilmoittaman lastin kanssa.⁸ Lisäksi hän oli löytänyt hollantilais-venäläisenä yhteistyönä syntyneen lähdejulkaisun, johon oli listattu tietoja vuosina 1728–1775 Pietarissa (so. Kronstadtissa) käyneistä hollantilaisista laivoista.⁹ Syksyllä 1747 saapuneiden joukossa oli myös ”Amiel, Carl Pouls”, joten tämän mukaan hän olisikin päässyt onnellisesti perille.

Lisää säröjä tuotti Juutinrauman tullausluetteloiden digitaalisen tietokannan avautuminen 2010-luvun alussa.¹⁰ Se helpotti aivan ratkaisevasti tietojen hakemista toista massiivisesta lähdeaineistosta: esimerkiksi tietyn nimisiä päälliköitä voidaan etsiä hyvin nopeasti. Riikka Alvik suorittikin tällaisen haun *St. Mikaelin* päälliköstä Amielista. Aivan kuten Ahlström jo oli todennut, tästä ei löytynyt merkintöjä vuosilta 1748–1752, mutta yllättäen liki sama nimi ilmestyi Juutinrauman tulliluetteloihin kesällä 1755, jolloin ”Carl Paulus Amuel” Edamista purjehti Pietarista Amsterdamiin.¹¹

Nämä kaksi havaintoa antoivat vahvat perusteet epäilyille mutta herättivät myös joitakin kysymyksiä. Lähes saman nimen esiintyminen kahdeksan vuoden välein oli toki kiintoisaa, mutta uusi kotipaikka vähensi havainnon todistusvoimaa. Alankomaalais-venäläisen arkistokeskuksen julkaisu puolestaan ei ollut täydellinen primaarilähteestä tehty kopio: sen tiedot perustuivat venäjänkielisen *Sankt Peterburgskie Vedomosti* -lehden julkaisemiin luetteloihin saapuneista ja lähteneistä laivoista, joista Venäjän Kansalliskirjastossa oli poimittu kaikki hollantilaiset. Kun nämä uudet tiedot näyttivät johtavan vakiintuneen ja uskottavana pidetyn tulokinnon romuttumiseen, oli minun mielestäni vielä syytä etsiä lisävarmistusta alkuperäisistä laivaluetteloista. Kansalliskirjastossa Helsingissä ei valitettavasti ole *Vedomosti*-lehteä, mutta sieltä löytyy mikrofilmeillä saksankielinen rinnakkaisjulkaisu *St. Petersburgische Zeitung*, jonka pitäisi olla sisällöltään yhdenmukainen venäläisen kanssa.¹² Vuoden 1747 *Zeitungin* numeron 86 (27.10.) viimeiseltä sivulta löysinkin tiedon, jonka mukaan saapuneiden listan viimeisenä laivana, numerolla 315, oli Kronstadtissa kirjattu ”Carl Pouls Amiel, von Amsterdam mit Gütern”.¹³ Tämä lyhyt merkintä antoi varmistuksen siitä, että Amiel oli todella päässyt perille kaikkine lasteineen, ja että *St. Mikaelin* sijasta Borstön Yt-

terskärin syvänteessä makaa jokin aivan toinen laiva.¹⁴

Odottamaton sattuma, se että Amiel jäi vuosiksi Pietariin, oli tässä tapauksessa johtanut tutkijaa harhaan.¹⁵ Borstön hylystä löytenyt ajoneuvokaan (jonka laadusta ei itse asiasa ole täyttä selvyyttä)¹⁶ ei ollut niin hyvä tunto-merkki kuin pitkään oletettiin; ilmiselvästi hevosajoneuvoja tuli meritse Pietariin silloin tällöin ja muidenkin kuin keisarinnan käyttöön.¹⁷ Se, että Borstö I ei ollutkaan *St. Mikael*, ei kuitenkaan tee tyhjäksi kaikkia aikaisempia päätelmiä. Kultaleimojen ohella Borstön rantavesistä löytynyt matka-arkku pysyy tärkeänä johtolankana, ja niiden perusteella voidaan edelleen lähteä siitä, että Ytterskärin edustalle upposi ulkomainen laiva viimeistään marraskuussa 1747. Todennäköiseltä tuntuu myös, että Borstön silloiset asukkaat eivät havainneet itse haaksirikkoa vaan näkivät vasta sen jäljet: matka-arkun ja luodolla maanneet vainajat. Säistä riippuen haaksirikkoiset ehtivät sinnitellä luodolla lyhyemmän tai pitemmän ajan ennen kuin menehtyivät – todennäköisimmin hypotermiaan.¹⁸

Se että naapurisaarilla ei ole tunnettu tarinaa Ytterskärin vainajista, tuntuu myös vihaavan, että vain borstöläisillä oli jotain tietoa onnettomuudesta.¹⁹ Tämä oletus tarkoittaa, että haaksirikon ei voi ajatella tapahtuneen ennen silakan syyspyynnin päättymistä: siihen asti ulomman saariston kalamajoilla ja muilla luodoilla olisi liikkunut vielä niin paljon väkeä, että muutkin kuin borstöläiset olisivat havainneet näin dramaattisen tapahtuman. Silakan syyskalastus päättyi normaalisti syyskuun alkupuolella, jolloin saaristolaiset lähtivät Turun syysmarkkinoille pyyntinsä tuloksia myymään. Markkinat kestivät kolme viikkoa (8.–28.9.), ja silloin ulkosaaristossa oli tavallista vähemmän väkeä. Tässä yhteydessä täytyy muistaa, että Ruotsissa oli vielä käytössä juliaaninen kalenteri, joka tuolloin oli jo 11 päivää jäljessä Etelä- ja Keski-Euroopassa sekä Tanskassa käyttöön otetusta grego-

riaanisesta kalenterista. Tämä tarkoittaa, että monet saaristolaiset palasivat Turusta vasta kun modernin ajanlaskun mukaan lähestyttiin lokakuun puoltaväliä. Sen jälkeenkin he liikkuvat vain harvoin ulommilla luodoilla; niille palattiin vasta kun jäät vahvistuivat niin paljon, että päästiin hylkeenpyyntiin.²⁰ Tuntelemattomaksi jäävälle haaksirikolle oli siis hyvät edellytykset tämän väliajan pimeinä ja pitkinä öinä.

Voidaanko hyllylle löytää uusi identiteetti?

Kun Amielin *St. Mikael* on osoittautunut virheelliseksi identiteetiksi, seuraava luonnollinen askel on katsoa, löytyisikö arkistolähteistä parempaa ehdokasta Borstö I:ksi. Kiitos Juutinrauman tietokannan tällainen haku on nykyisin – ainakin Pohjanmereltä tulleiden osalta – monta vertaa helpompaa kuin 1960-luvulla. Varsin yksinkertaisella hakuehdolla²¹ voidaan listata kaikki Helsingörin kautta Pietariin (Kronstadtin) matkanneet laivat. Kiinnostuksen kohteita rajaa vielä pari lisäehto: kysymykseen voivat tulla vain syksyllä 1747 liikkeellä olleet alukset sekä sellaiset, joiden lastissa oli runsaasti niin sanottua kappale-tavaraa (*kiøbmandskaber tai kramerie, saks. stückgut*). Tämän jälkeen listaa voidaan verrata Kronstadtin saapuneiden laivojen luetteloon ja katsoa, onko joku Helsingörissä tullatut alus kadonnut matkalla.

Oheiseen taulukkoon on koottu tiedot 21:stä ehdot täyttävästä, 1.8. (jul. 21.7) tai myöhemmin tullatusta laivasta. Pariissa tapauksessa (Pieter Jantzen ja Heere Laurens Scholl) ”rikkamia” ei ilmoitettu lainkaan tai niiden arvo oli hyvin vähäinen. Tästä joukosta neljä ei saapunut koskaan Kronstadtin. Yksikään ei kuitenkaan haaksirikkoutunut: de Haen purjehti Pietarin sijasta Stettiniin, Annes otti sahatavaralastin Narvasta ja Jansen sekä Metcalf suuntasivat Königsbergiin.²²

Taulukko 1. Helsingörissä 1.8.1747 ja sen jälkeen tullatut alukset, joilla oli kappaletavaraalastia Pietariin

Päällikkö	Helsingörissä (greg./ jul. pvm.)	"Kauppatavaran" ¹ arvo/koko lastin tulli, rigsdaler	Saapunut Kronstadtin (jul.) ²
Escke Hilckes de Haen, Harlingen	4.8./24.7.	6000/96,5	ei saapunut
Jörgen Andresen, Hamburg	5.8./25.7.	950/45,5	31.7.–4.8. (no. 242)
Jacob Theunis Smith, Hamburg	15.8./4.8.	2620/85,5	11.–22.8. (no. 254)
Gerbrand Annes, Mackum	15.8./4.8.	1606/170,2	ei saapunut
Johannes Jansen, Amsterdam	16.8./5.8.	845/56,2	ei saapunut
Pieter Jantzen, Amsterdam	30.8./19.8.	–/26,1	23.–28.8. (no. 263)
Wiibe Backer, Amsterdam	30.8./19.8.	60/128,5	28.8.–7.9. (no. 268)
John Glegg, London	31.8./20.8.	2220/110,5	28.8.–7.9. (no. 266)
Andreas Narnack, Lybeck	31.8./20.8.	628/18,3	28.8.–7.9. (no. 276)
Thomas Baylay, Lontoo	1.9./21.8.	568/ 23,75	28.8.–7.9. (no. 269)
Benjamin Metcalf, Hull	1.9./21.8.	1720/ 55,4	ei saapunut
Pietro Smechia, Venetsia	4.9./24.8.	1060/127,5 ³	6.–27.10. (no. 314)
Leonard Betzer, Lontoo	9.9./29.8.	971/ 25,4	8.–15.9. (no. 279)
Stephen Reed, Lontoo	10.9./30.8.	2156/ 47,2	8.–15.9. (no. 280)
Thomas Woodroffe, Lontoo	10.9./30.8.	2090/ 39,5	8.–15.9. (no. 285)
Tierd Jauckes, Harlingen	10.9./30.8.	1130/116,0	8.–15.9. (no. 296)
Jacob Bartels, Stavern	11.9./31.8.	5268 ⁴ / 58,1	8.–15.9. (no. 291)
Heere Laurens Scholl, Ameland	11.9./31.8.	120/ 38,4	8.–15.9. (no. 293)
Reindert Albert Reyter, Vlieland	10.10./29.9.	3242/107,9	6.–27.10. (no. 310)
Jan Hendrich Smith, Ameland	12.10./1.10.	3050/182,8	6.–27.10. (no. 313)
Carl Pouls Amiel, "Pettersborg"	15.10./4.10.	1322/ 27,25	6.–27.10. (no. 315)

¹ "Kiøbmandskaber" tai "kramerie". Tullia kannettiin yleensä noin 1 prosentti lastin arvosta, joten lastille saadaan likiarvo kertomalla maksettu tulli sadalla.

² Tarkat päivämäärät puuttuvat tämän ajan laivalistoista – niissä kerrotaan vain, minkä jälkeen saapuneista laivoista on kyse. Toinen päivämäärä kertoo lehden ko. numeron ilmestymisajan. Sulkeissa Kronstadtin saapuneiden alusten juokseva numero.

³ Suolalasti purettu Tallinnassa, saapui Kronstadtin painolastissa.

⁴ "Træverk og provision", Kronstadtissa "eichenholz".

Lähde: Sound Toll Registers Online (www.soundtoll.nl/index.php/en/, luettu lokakuu 2019); Kansalliskirjasto, mikrof. 736, *St. Petersburgische Zeitung*, Kronstadtin saapuneet ja lähteneet laivat.

Kaikki kiinnostavat lastit saapuivat siis onnellisesti perille. Luettelossa on tosin huomiota herättävä aukko syyskuun 10. ja lokakuun 11. päivän välisenä aikana, mutta silloinkin Helsingöriin saapui Pietariin matkaavia laivoja. Ne olivat kuitenkin painolastissa – olivat siis menossa hakemaan hamppu-, tali-, rauta- tai puutavaralasteja – tai kuljettivat sillin ja suolan kaltaisia ”bulkkilasteja”. Varmuuden vuoksi tarkastelin myös laivoja, joiden määränpääksi ilmoitettiin vain ”Itämeri”, mutta niiden joukosta ei löytynyt ainuttakaan kiinnostavaa tapausta.

Kun Juutinraumassa tullatuista laivoista ei löytynyt yhtään varteenotettavaa haaksirikkoehdokasta, todennäköisimmäksi johtopäätökseksi jää, että Borstö I ei purjehtinut Juutinrauman läpi vaan tuli jostakin Itämeren-satamasta. Tämä mahdollisuus on toistaiseksi jäänyt vähälle huomiolle,²³ vaikka Pohjois-Saksan ja Preussin rannikkokaupungeista, Lyypekistä, Rostockista, Stettinistä ja Danzigista tuli jatkuvasti laivoja Kronstadtiin. Vuosina 1744–1748 preussilaisten ja saksalaisten Itämeren-satamien osuus Kronstadin tuontilasteista oli lähes 40 prosenttia, ja niistä saapui enemmän lastattuja laivoja kuin Britanniaasta ja Hollannista yhteensä. Vuoteen 1748 jatkunut Itävallan perimyssota saattoi tietysti vaikuttaa lukuihin, mutta vielä rauhantultuakin saksalaiset ja preussilaiset merikaupungit säilyttivät vahvan asemansa Pietarin tuonnissa.²⁴ Kiintoisaa kyllä, myös Borstö I:n tunnetuimmat lastilöydöt ovat sellaisia, jotka viittaavat pikemmin Keski-Eurooppaan kuin Hollantiin tai Britteinsaarille. Kuvaa vahvistavat myös matka-arkusta löytyneet kirjat: saksankieliset rukouskirja ja virsikirja sekä ranskankielinen psaltnari (psalmit).

Edellä mainittiin, että hylystä nostettu- ja taskukelloja pidettiin aluksi niihin kaiverrettujen signeerausten perusteella Lontoossa valmistettuina. Myöhemmin muutamat vanhoihin kelloihin perehtyneet ruotsalaiset ja suomalaiset kellosepät, ennen muuta Albin

Schaeder, ovat tulleet siihen tulokseen, että signeeraukset ovat kahta lukuun ottamatta väärennöksiä. Aitoina pidetään yhtä Pariisissa ja yhtä Hessenin Friedbergissä valmistettua kelloa, mutta ainakin kaikki lontoolaisiksi signeeratut ovat Schaederin tulkinnan mukaan friedbergiläisiä ”piraatteja”.²⁵

Kaikkien hylystä nostettujen nuuskarasoiden alkuperää ei ole voitu määrittää, mutta ainakin kultaiset on leimojen perusteella valmistettu Pariisissa, kolme vuosina 1745/46 ja kaksi vuosina 1746/47. Ranskalaisiksi arvellaan myös papier-maché- eli massapaperirasioita sekä joitakin emalirasioita, joskin jälkimmäisten joukossa voi olla myös hollantilaisia. Vielä kauempaa etelästä olivat puolestaan ne koneella kudotut sukat, jotka voitiin lyijyplombien avulla jäljittää provencelaiseen Nimesin kaupunkiin.²⁶ Ranskalaisia tuotteita olisi tietysti voitu laivata hollantilaisesta satamasta, mutta Itävallan perimyssodan (1740–1748) takia se ei juuri tuolloin ollut riskitöntä – Ranska ja Hollanti kun olivat konfliktissa vastakkaisissa leireissä.

Kellojen, nuuskarasoiden tai sukien kaltaisia kevyitä ja arvokkaita tavaroita olisi tietysti voitu kuljettaa kohtuullisin kustannuksin jopa maanteitse. Logistisessa suhteessa merkittävämpiä ovat posliiniesineet: vaikka nekin olivat suhteellisen kevyitä arvotavaroita, ne olivat myös helposti särkyviä, joten pitkiä maantiekuljetuksia kannatti välttää, vallankin jos kysymyksessä oli Borstö I:stä löytyneen kaltainen suurehko erä (144 esinettä). Vesikuljetuksia ajatellen Meissen sijaitsevan erinomaisella paikalla, Elben rannalla noin 25 kilometriä Dresdenin alapuolella. Näin tehtaan tuotteita voitiin viedä helposti vesitse sekä Hampuriin että myös Lyypekkiin – Lauenburgista päästiin näet Trave-joelle jo keskiajalla kaivettua Stecknitzin kanavaa pitkin. Lyypekki olikin Hampuria edullisempi vaihtoehto silloin, kun vietiin tavaroita Pietariin tai moniin muihin Itämeren satamiin: merimatka oli paljon lyhyempi, eikä lastista tarvinnut maksaa

Juutinrauman tullia. Tosin Elbeltä saattoi kulkea myös Stettiniin sen jälkeen, kun Berliinin lähistöltä kaivettiin (30-vuotisessa sodassa tuhotun väylän sijoille) Oderille johtava Finowin kanava, mutta se saatiin liikennöitävään kuntoon vasta kesällä 1746. Läntisen Saksan tuotteiden laivaamiseen se oli kuitenkin huono vaihtoehto, koska Stettinin laivat joutuivat pitkään kulkemaan Itämerelle Ruotsille kuuluneen Wolgastin kautta ja maksamaan siellä tullia.²⁷

Arkistotutkimusten kannalta saksalainen vaihtoehto on siinä suhteessa hankala, että näistä satamista ei ole Juutinrauman tietokannan kaltaista kaikenkattavaa lähdeä – päinvastoin niiden aineisto on hajanaista ja siinä on suuria aukkoja.²⁸ Kronstadin laivalistojen avulla voidaan kuitenkin hahmotella karkea kuva siitä, millaisia lasteja mistäkin eteläisen Itämeren rannikkokaupungista tuli Pietariin. Oheinen taulukko 2 osoittaa, että vuonna 1747 ja myöhemminkin Lyypekki oli selvä ykkönen. Lastien lukumäärässä (19) ero Rostockiin (13) ei juuri tuona vuonna ollut kovin suuri, mutta todennäköisesti jälkimmäisen omenoita ja päärynöitä kuljettaneet alukset olivat selvästi lyypekkiläisiä pienempiä.²⁹ Sitä paitsi enimmäkseen rostockilaisten lastit olivat peräisin pienen Warnow-joen ympäristön hedelmätarhoista, kun taas ”kappaletavarat” ja ”tavaroiden” kaltaiset nimikkeet viittaavat monipuolisempiin ja laajemmasta takamaasta koottuihin, todennäköisesti myös arvokkaampiin lasteihin. Niiden suhteen Lyypekki olikin ylivoimainen: kymmenen täyttä ja yhdeksän vajaata (painolastin ohella tuotua) lastia, kun kaikkien muiden taulukon satamien yhteenlasketut luvut (omena- ja päärynälasteja lukuun ottamatta) olivat vain kuusi ja kolme.

Näistä havainnoista voi vetää sen johtopäätöksen, että kaikkein todennäköisin lähtösatama Borstö I:n kaltaiselle, Meissenin posliinia sekä muuta saksalaista ja ranskalaista arvotavaraa kuljettaneelle laivalle olisi Lyy-

Taulukko 2. Itämeren etelärannikon satamista Pietariin tuodut lastit vuonna 1747

Kielistä: Ostereita ja sitruunoita 1, Tavaraita ja ostereita 1; Yhteensä 2 (Painolasteja 1)
Lyypekistä: Kappaletavaraa 3, Tavaraita 6, Omenia ja tavaraita 1, Hevosia, matkatavaroita (bagage) ja painolastia 1, Tavaraita ja painolastia 6, Omenia ja painolastia 2; Yhteensä 19 (Painolasteja 6)
Rostockista: Omenia ja päärynöitä 11, Lasia ja pulloja 1, Pulloja ja painolastia 1; Yhteensä 13 (Painolasteja 1) Wolgastista: Hevosia ja matkatavaroita (bagage) 1; Yhteensä 1
Stettinistä: Lasia ja pulloja 1, Tavaraita ja painolastia 1; Yhteensä 2 (Painolasteja 2)
Danzigista: Kappaletavaraa 1, Tavaraita 2, Tavaraita ja painolastia 1; Yhteensä 4 (Painolasteja 1)

Lähde: Kansalliskirjasto, mikrofilmi 736, *St. Petersburgische Zeitung* 1747, Kronstadin saapuneet ja lähteneet laivat.

pekki. Laivan ei silti tarvinnut olla lyypekkiläisessä omistuksessa, sillä kaupungista kuljetettiin rahtia myös vieraila kauppa-aluksilla. Toki mahdollisuuksien rajoissa on myös, että lähtösatama olisi ollut Stettin, mutta Danzigin kautta edes arvotavaroiden kuljetus Elbeltä tai lännempää ei 1740-luvun oloissa tunnu mahdolliselta.

Lyypekistä lähteneistä laivoista ei ole painettuja listoja ennen vuotta 1751 (jolloin kaupungin ensimmäinen sanomalehti alkoi ilmestyä),³⁰ mutta Lyypekin kaupunginarkistossa on kaksikin lähdesarjaa, jotka valaisevat kaupungin merenkulkua 1700-luvulla: *Zulagezoll*- eli tuulaakitilikirjat sekä Venäjän-purjehduksen osalta *Novgorodfahrer*-killan tulitilit. Molemmista on kuitenkin usean vuoden aukot 1740-luvulla, ensin mainituissa (lähteneet laivat) 1741–49 ja jälkimmäisessä 1739–47, joten niistä ei löydy tietoja Borstö I:n haaksirikkovuoden liikenteestä.³¹ Onneksi *Novgorodfahrerien* arkistossa on myös melko täydellinen sarja ns. proomukirjoja (*prahm-*



Meissenin valmistama Villisikauros-aiheinen posliinikoriste 1740-luvulta. Esine nostettu Borstö I -hyllystä. Kuva: Museoviraston kuvakokoelmat.



Johann Friedrich Böttgerin suunnittelemat, Meissenin tehtaan vuonna 1722-1747 valmistamat posliinikupit. Esineet nostettu Borstö I -hyllystä. Kuva: Museoviraston kuvakokoelmat.



Johan Friedrich Ebelinin vuonna 1745-1747 suunnittelema pienoispatsas, joka nostettiin Borstö I -hyllystä. Kuva: Museoviraston kuvakokoelmat.

bücher), joihin on tallennettu Venäjälle purjehtineisiin laivoihin lastattujen tavaroiden vastaanottajat ja tavaramerkit.³² Vaikka laivoista mainitaan vain päällikön nimi, saadaan näin selville ainakin kaikki Pietariin lähteneet alukset ja voidaan katsoa, löytyvätkö ne kaikki myös Kronstadtin laivalistoista.

Näiden kahden lähteen vertailu tuotti sen tuloksen, että kaikki Lyypeistä Pietariin lastissa lähteneet laivat yhtä lukuun ottamatta pääsivät onnellisesti perille. Tämä ainoa poikkeus oli lyypekkiläisen Johan Pingelin alus, jonka lasti rekisteröitiin proomukirjaan elokuun 4. päivänä.³³ Kun siitä ei löydy jälkeäkään Kronstadtin laivalistoilta, on hyvin todennäköistä, että laivan matka päättyi haaksirikkoon. Oletusta kohtalokkaasta haaksirikosta tukee myös se, että Johan Pingelistä ei tämän jälkeen löydy tietoja sen paremmin Kronstadtin laivalistoista kuin Juutinrauman tietokannasta.³⁴ Mahdollinen haaksirikko saattoi tietysti tapahtua missä tahansa matkan varrella, mutta ainakaan Ruotsin sukelluskomppanian haaksirikkoluetteloista tai virolaisesta *Shipwher*-haaksirikkotietokannasta tätä laivaa ei löydy – sen purjehdus on siis voinut päättyä vaikka Saaristomeren etelälaidan karikkoihin.³⁵ Kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä ei negatiivisten todisteiden puuttumisesta voi kuitenkaan vetää. Toistaiseksi ei ole löytynyt myöskään yksiselitteisiä todisteita, jotka sitoisivat tämän laivan Borstön Ytterskärin hylkyyn. *Prambüchiin* kirjatusta lastiluettelosta ei ainakaan voida todeta kiistattomia vastaavuuksia Borstö I:n hylkylöytöihin, mutta itse lähteen luonteesta seuraa, että sellaisia ei voikaan löytyä. Proomukirjoissa kuvattiin etupäässä lastikollien ulkoisia ominaisuuksia (laatikoi- ta, tynnyreitä, paaleja ym.) sekä niihin tehtyjä tunnusmerkkejä mutta ei niiden sisältöä. Tässä tapauksessa luettelosta käy ilmi vain, että 11 tynnyrissä oli sokeria ja 13 laatikossa sitruunoita. Ainakin tynnyreitä Borstön hyllyn yläruumasta on löytynyt. Sukeltajien mukaan

ne olivat pystyasennossa tiiviisti viere vieressä ja niissä oli ollut ”nestettä tai liukenevaa materiaalia”, ehkä sokeria.³⁶

Johan Pingel ei ollut aivan kokematon merenkulkija, sillä hän purjehti laivanpäällikkönä ainakin kerran Biskajanlahdelle saakka: Juutinrauman tietokannan mukaan hän vei loppuvuodesta 1744 puutavaralastin Stettinistä Bordeaux'hon ja palasi sieltä viini- ja sokerilastissa seuraavan vuoden elokuussa. Kesällä 1746 hän vei myös yhden lastin Kronstadtin ja palasi sieltä syys-lokakuun vaihteessa.³⁷ Juutinrauman tullilaskelmasta näkyy, että laivassa oli kotimatalla vuonna 1745 noin 130 tonnin lasti, eli se oli varsin normaalikokoinen ”länsimeren” purjehtija. Tämä tarkoittaa myös, että se oli suunnilleen samaa kokoluokkaa kuin Borstön Ytterskärin hylky³⁸ ja sopisi ainakin tässä mielessä Borstö I:ksi. Pingelin laivan purjehdusaika on kuitenkin ristiriidassa sen kanssa, mitä tähän mennessä on päätelty Ytterskärin haaksirikosta. Jos matkaan tosiaan lähdettiin heti elokuun alussa, olisi Itämeren pohjoislaidalle ehditty viikossa tai ainakin parissa, siis hyvissä ajoin ennen Turun syysmarkkinoiden alkua (8/19.9.) – ja ainakin elokuun lopulle asti ulkoluodoilla olisi ollut vielä väkeä. Turun tullioikeudessa taas haaksirikon oletettiin tapahtuneen vasta marraskuussa. Vaikka tämä ajoitus kertoo lähinnä siitä, milloin Turkuun tuotu matka-arkku oli löydetty, kannattaa kysyä, olisiko arkku voinut säilyä haaksirikon jälkeen kolmatta kuukautta edes suojaisen lahden pohjukassa.

Teoriassa voidaan tietysti ajatella, että Pingelin laiva olisi kokenut matkallaan niin paljon epäsuotuisia tuulia tai muita vastoinkäymisiä, että se olisi ehtinyt Saaristomeren äärelle vasta kun syyskuu oli jo pitkällä. Joka tapauksessa hänellä olisi ollut silloin paljon huonompi onni kuin muilla lyypekkiläisillä kippareilla. Arkisempana viivästyksen syynä olisi puolestaan voinut olla se, että laiva haki lisää lastia jostain toisesta satamasta, esimer-

kiksi Wismarista, Rostockista, Wolgastista tai Stettinistä (josta Pingel oli vienyt vuonna 1744 puutavaralastin Bordeaux'hon). Kahdesta satamasta tuotuja lasteja löytyykin silloin tällöin Kronstadtin saapuneiden laivojen listoilta, vaikka kovin yleisiä ne eivät olleet. Tässä tapauksessa jonkinlaisena viitteenä toisesta lastaussatamasta voisi pitää sitä, että Lyypekin otettu lasti vaikuttaa melko pieneltä: proomukirjassa se mahtui yhdelle sivulle, kun eräiden toisten Pietariin tai Tallinnaan lähteneiden laivojen lastiluettelo vaati kaksi tai kolme sivua. Mahdollisesti matkustajiaakin haettiin vielä muualta, sillä noina aikoina Pietari houkutteli siirtolaisia Keski-Euroopasta.³⁹ Toisessa lastaussatamassa käynti olisi joka tapauksessa vienyt sen verran aikaa (esimerkiksi *Vrouw Mariaa* lastattiin Amsterdamissa elokuussa 1771 kolme viikkoa),⁴⁰ että laiva olisi ehtinyt Itämeren pohjoislaidalle vasta syyskuun puolella. On kuitenkin syytä korostaa, että Pingelin tapauksessa lisälastista ei ole ainnuttakaan lähdetietoa.

Taulukko 3. Pingelin laivan sopivuus Borstö I:ksi

Positiivisia piirteitä:	Pingel lähtenyt todennäköisimmästä satamasta eli Lyypekiä
	Laivat suunnilleen samankokoisia
	Ei saapunut Kronstadtiin
	Ei tiedetä haaksirikkoutuneen jossain muualla
	Johan Pingelistä ei lähdehavaintoja elokuun 1747 jälkeen
Negatiivisia piirteitä:	Pingelin lähtöaika liian varhainen
	Lastiluettelo ei anna positiivisia tuntomerkkejä

Oheiseen taulukkoon on koottu pelkistetty vertailu Pingelin laivaa ja Borstö I:tä koskevista lähdetiedoista ja hylkyhavainnoista. Osa positiivisista piirteistä kertoo itse asiassa vain poissulkevien tietojen puuttumisesta. Se että tynnyreitä löytyy sekä lastiluettelosta että hylystä ei ole sellainen yhtäläisyys, josta voisi

vetää vakavasti otettavia johtopäätöksiä. Väisätämättömäksi yleisarvioksi jääkin, että Pingelin laiva on kyllä mahdollinen mutta ei kovin todennäköinen ehdokas. Todennäköiseksi se nousisi vasta sitten, jos voitaisiin todeta, että muista pohjoisen Saksan kaupungeista ei löydy toista syksyllä 1747 Pietarin-matkalla kadonnutta laivaa – tai että Pingel täydensi lastiaan jossain toisessa satamassa. Etsintää olisi siis syytä jatkaa muiden Saksan Itämeren-kaupunkien arkistoissa. Tuollaisten todistusten etsiminen voi kuitenkin osoittautua sekä työlääksi että epäkiitolliseksi: on hyvin todennäköistä, että 1700-luvun alkupuolen merenkulkua riittävästi valaisevia lähteitä ei löydy moinien hansakaupunkien arkistoista.

Arkistotutkimusten ohella myös itse Borstö I:tä olisi syytä tutkia lisää. Tähänastisissa sukelluksissa siitä on paljastunut yksi erityisen mielenkiintoinen seikka: laivan pohja- ja kylkilaidoitus on kaksinkertainen.⁴¹ Normaaleja pituussuuntaisia laitalankkuja on toisin sanoen kahdessa kerroksessa, todennäköisesti niin, että ulommat peittävät sisempien saumat. Tällainen rakennustapa kehitettiin Hollannissa 1600-luvun lopulla, ja sen tavoitteena oli sekä parantaa rungon lujuutta ja tiiviyttyä että vähentää laivamatojen aiheuttamia vahinkoja. Lankkukertojen väliin levitetty piki tai muut väliaineet saattoivat hidastaa matojen etenemistä, ja joka tapauksessa vaurioitunut ulkokerros voitiin helposti uusua.⁴² Kaksinkertainen laidoitus tuli tietysti yksinkertaista kalliimmaksi, joten sitä käytettiin lähinnä tropiikin ja laukean vyöhykkeen meriä kulkevissa laivoissa. Itämeren-purjehtijoihin sellaista tuskin kannatti varta vasten rakentaa, mutta toisaalta ”länsimeren” purjehtijat toivat säännöllisesti lasteja myös Juutinrauman itäpuolelle. Esimerkiksi vuonna 1747 Helsingörissä tullattiin 31 Bordeaux’sta tai Portugalin suolasatamista Lyypekkiin purjehtivaa lyypekkiläistä laivaa. Bordeaux’sta viinilastissa tulleet olivat järjestyksessään samaa kokoluokkaa, 70–100 lästiä, kuin

Borstö I, ja joissain niistäkin saattoi olla kaksinkertainen kylkilaidoitus.⁴³

Rakennustavan perusteella laivaa ei voi yksilöidä, ei edes määrittää sen kansallisuutta tai kotipaikkaa. Borstö I saattoi olla Hollannista ostettu vanha alus, mutta mahdollista on myös, että samanlaisia laivoja oli tehty Lyypekin seuduilla.⁴⁴ Runkomuodoltaan ja kansirakenteiltaan se ei näytä juuri eroavan hollantilaisista gallioteista, mutta aivan yhtä paljon se muistuttaa preussilaista vuonna 1738 rakennettua, vähän kookkaampaa *Stadt Elbingiä*.⁴⁵ Rakennusaika ja paikka voidaan todennäköisesti selvittää ottamalla hyllyn järeistä puuosista näytteitä dendrokronologista analyysia varten. Toistaiseksi sellaista ei ole yritetty.

VIITTEET

1 Löytöhistoriasta katso Nurmio-Lahdenmäki 2005. Museoviraston rekisterin perustiedot: <https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.1648> (luettu tammikuussa 2020).

2 Zilliacus 1975, 44; Kaukiainen 2018, 20–22.

3 Katso esim. Zilliacus 1975, 46; Kaukiainen 2018, 97–99.

4 Nykyisin sen arkisto on Turun kaupunginarkistossa.

5 Ahlströmin keskeisistä tutkimustuloksista katso Ahlström 1972; Ahlström 1995, 152–166; Ahlström 2005, 84–100.

6 Itsekin uskoin tähän identifiointiin vielä keväällä 2018, jolloin viimeistelin *Aarrelaivat ja harhatulet* -kirjan käsikirjoituksen.

7 Väitöskirjan yhtenä keskeisenä teemana on hyllystä löydettyjen esineiden ja raaka-aineiden sekä itse hyllyn tunnistamisen metodiikka; vertaa esimerkiksi Alvik 2013.

8 Helsingörissä tehdyssä lastiluettelossa ei mainita sen paremmin kultaesineitä kuin posliineja. Niiden on oletettu joko sisältyneen tarkemmin erittelemättömään ”kauppatavaraan” (*kiobmandskaber*), olleen keisarilliselle hoville menneitä tullivapaita tavaroita tai suorastaan salakuljetustavaraa. Amielin lastin arvo ei kuitenkaan ollut erityisen suuri – ei edes ”kauppatavaran” osalta (katso jäljempänä taulukko 1).

9 Scheltjens en van Koningsbrugge 2003.

10 Katso esim. *Sound Toll Registers Online*, About the project.

11 STR online, recordid. 483784/27.5.1755.”Amuel” on tallentajien tulkinta, mutta alkuperäinen käsikirjoitettu nimi on epäselvä ja voidaan yhtä hyvin lukea ”Amiel”.

Tällä hetkellä on vielä epävarmaa, pystytäänkö Borstö I:tä koskaan luotettavasti identifiomaan. Toisaalta voi kysyä, kuinka tärkeä tällainen uusi nimilappu on. Hylystä nostetuille museoesineille sellainen tietysti antaa lisäväriä, mutta tutkimuksen kannalta tärkeintä on, että löydölle voidaan määrittää oikea historiallinen konteksti. Borstö I:lle tässä hahmoteltu uusi konteksti on siinä mielessä parempi kuin vanha, 1970-luvulla luotu, että se on sopusoinnussa hylystä tähän mennessä nostettujen Keski-Eurooppaan viittaavien esineiden kanssa. Meissenin posliinit, friedbergiläiset kellot ja vieläpä ranskalaiset nuuskarasiat sopivat paljon loogisemmin Lyypekiä kuin Amsterdamista purjehtineen laivan lastiin.

12 *Vedomosti*-lehti syntyi Pietari I:n käskystä vuonna 1703 ja painettiin aluksi Moskovassa. Vuoden 1711 jälkeen se yleensä painettiin Pietarissa. Pietari I:n kuoleman jälkeen lehden toimittaminen siirtyi Venäjän tiedeakatemialle vuonna 1728, ja se ilmestyi siitä lähtien sekä venäjän että saksan kielillä. Katso *Sankt-Peterburgskie Vedomosti*, en.wikipedia.org/wiki/Sankt-Peterburgskie-Vedomosti; *Saint Petersburg Encyclopaedia: Sankt Peterburgskie Vedomosti*, www.encyclopedia.ru/object/2855713551?lc=en (luettu 7.9.2019). Sisällön yhdenmukaisuus ei kuitenkaan koske *Zeitungen* saksankielisiä ilmoitusliitteitä.

13 Kansalliskirjasto, mikrof. 736, *St. Petersburgische Zeitung* 86/1747 (27.10.). Päiväys on vanhan juliaanisen kalenterin mukainen.

14 Tämän jälkeen kysymys siitä, oliko Kronstadtiin vuonna 1747 saapunut Amiel sama henkilö kuin sieltä vuonna 1755 lähtenyt ”Amuel” ei ole kovin relevantti. Mahdollisesti Carl Pouls (jonka kotipaikaksi tätä ennen merkittiin Amsterdam) aikoi ryhtyä kauppiaksi Pietarissa ja oli siksi hankkinut Venäjän kansalaisuuden. Hän näyttääkin viihtyneen siellä runsaat seitsemän vuotta ennen kuin palasi Hollantiin – nyt Edamin porvarina. Moinen liikkuvuus saattaa heijastaa sitä, että Amielin suku oli Provençen hugenotteja, jotka olivat Nantesin ediktin kumoamisen (1685) jälkeen paenneet Hollannin tasavaltaan, mutta eivät täysin kotiutuneet sinne.

15 Christian Ahlström ei ilmeisesti tiennyt *St. Petersburgische Zeitungin* laivaluetteloista, mutta 1960-luvulla niitä ei myöskään olisi päässyt helposti tutkimaan – mikrofilmit saatiin Kansalliskirjastoon vasta 1970-luvun jälkipuolella (filmeihin liitetyt ko-

- piot venäjänkielistä lomakkeista osoittavat, että 1700-luvun vuosikerrat on kuvattu vuonna 1976). Tätä ennen Kansalliskirjastossa (Helsingin yliopiston kirjastossa) oli *Zeitungen* vuosikertoja ainoastaan 1800-luvulta.
- 16 Alvik 2013, 121.
- 17 Ajoneuvojen tunnistusta on merkkejä myös *St. Petersburgische Zeitungin* ilmoituksissa: esimerkiksi 25.8. ja 4.9.1747 myytiin nelipaikkaista ”Berliner Wagenia”, ajopeliä jonka nimi viittaa brandenburgilaiseen alkuperään, ja 20.10.1769 myytävänä oli ”Französische Staats-Wagen”. Anton Friedrich Büschingin julkaiseman tilaston mukaan Pietariin tuotiin vuonna 1749 vaunuja ja valjaita (”Waagen et Paarde Geschirt”) yli 6000 ruplan arvosta; Büsching 1769, 345.
- 18 *Estonia*-katastrofissa, joka tapahtui syyskuun lopulla, monet pelastusautoille päässeet menehtyivät hypotermiaan.
- 19 Sen sijaan paljon vanhempi tarina hylkeenpyynnissä olleiden saaristolaisten menehtymisestä Skadahaarunilla tunnettiin niin Vänössä, Jurmossa kuin muillakin saarilla. Zilliacus 1975, 39–40.
- 20 Katso esimerkiksi Kaukiainen 2018, 60–64.
- 21 Kun laivoja etsitään määräsätaman perusteella, merkittävä ongelma on paikannimien vaihteleva kirjoitusasu. Tämän takia hakuheito on syytä kirjoittaa ns. wildcardeja käyttäen. Tässä tapauksessa Pietaria (St. Petersburg, Pettersborg jne.) etsittiin hakusanalla ”*pet*b*rg”. Kronstad/Kronstadt (määräsätamana) esiintyy koko tietokannassa vain 10 kertaa, eikä yksikään tapaus ole vuodelta 1747.
- 22 STR online, ko. laivojen tullaukset matkalla länteen 2.11., 17.11. ja 26.12.1747 sekä 20.5.1748.
- 23 Christian Ahlström tosin viittaa siihen mahdollisuuteen, että laivan lastia olisi täydennetty Lyypekissä, joskin piti sitä epätodennäköisenä. Hän kertoo vierailleensa Lyypekin kaupunginarkistossa, mutta tuloksenä oli vain ”villospår”; Ahlström 1995, 154, 156.
- 24 Kansalliskirjasto, *St. Petersburgische Zeitung*, mf., Kronstadtin laivaluettelot ko. vuosilta. Saapuneista laivoista on vähennetty painolastissa tulleet. Vielä vuosina 1749–1752 Saksan ja Preussin satamista tuli vähän enemmän lasteja kuin Hollannista ja Britannia (keskimäärin 67/65 laivaa). Jälkimmäiset saattoivat tietysti olla kookkaampia.
- 25 Nurmio-Lahdenmäki (toim.) 2005, 198–225.
- 26 Nurmio-Lahdenmäki (toim.) 2005, 14–115; Ahlström 1995, 154.
- 27 Kanavista katso esimerkiksi Kikuchi 2018, 114, 384; Turnock 1989, 58. Uudenkaupungin rauhassa Ruotsi joutui luovuttamaan Preussille Etu-Pommerin itäosan: Stettinin sekä Wolinin ja Usedomin saaret, mutta Stettinin liikenteen Itämerelle oli kuljetettava Peenestromin (Wolgastin) kautta. Käytännössä vasta seitsenvuotisen merisodan jälkeen Stettinin laivat pääsivät kulkemaan Itämerelle Swinemundin (nyk. Świnoujście) salmen kautta. Katso esimerkiksi North 2015, 147–148; *History – Świnoujście – The*

Land of 44 Islands (www.swinoujscie.pl/en/, luettu 29.12.2019).

- 28 Katso Bes, Brand, Frankot (eds.) 2007, erityisesti osat I,III.
- 29 Myös Kielin osterialusten voi olettaa olleen varsin pieniä.
- 30 Lyypekin kaupunginkirjaston entiseltä johtajalta, Dr Robert Schweitzerilta saatu tieto.
- 31 Stadtarchiv Lübeck, Alte senatsarchiv, Zoll und zulage; Private archive: Novgorodfahrerkompanie, Contoingelder.
- 32 Stadtarchiv Lübeck, Novgorodfahrerkompanie, Prahmbücher und Prahmschreiberzettel (1629–1786).
- 33 Novgorodfahrerkompanie, Prahmbüch 1747, St. Petersburgische Zeitung (mikrof.) 1747. Saapuneiden laivojen listoissa on tosin pieni aukko juuri alkusyksyllä 1747: 8.9. ja 15.9. (greg. 19.9. ja 26.9.) julkaistujen listojen välistä puuttuvat numerot 277 ja 278. Jos Pingel olisi lähtenyt heti 4.8. jälkeen matkalle, hän olisi kyllä voinut ehtiä perille vielä saman kuun aikana – 11 päivää myöhemmin *prahmbüchiin* merkitty Asmus Michelsenin laiva saapui Kronstadtin pian 23.8. jälkeen numerolla 259. Kun Pingeliä ei myöskään löydy lähteneiden alusten listoilta, voidaan pitää varmana, että hänen laivansa ei ollut kumpikaan puuttuvista.
- 34 *St. Petersburgische Zeitungin* listat käytiin systemaattisesti läpi elo-lokakuulta 1747 sekä vuosilta 1748–1752 ja 1756 (Kansalliskirjaston mikrofilmeistä puuttuvat vuodet 1753–1755 ja 1757–1760).
- 35 Mikko Huhtamiehen kokoama Itämeren haaksirikotietokanta; *Shipwher – Vrakiregister* (<https://register.muinas.ee>., luettu 10.1.2020).
- 36 Museovirasto, Gösta Bojnerin raportti 1962, s. 1 ja liite D3.
- 37 STRO 1744 ja 1745; *St. Petersburgische Zeitung*, Kronstadtin laivalistat 1746 (Kansalliskirjasto, mf. 735).
- 38 *Sound Toll Registers Online* (www.soundtoll.nl/index.php/en/, luettu 10.1.2020), rekordid. 1745057 ja 472760. Muita mainintoja Johan Pingelistä ei tietokannasta löydy. Pingelistä yritettiin löytää tietoja myös paikallisen laivurikillan (*Schiffergesellschaft*) arkistosta, mutta tältä ajalta siellä ei ole minkäänlaisia matrikkeleita vaan ns. *Bruderbüch* on ainoastaan jäsenmaksujen kuittauskirja.
- 39 Tässä yhteydessä kannattaa muistaa Borstössä säilynyt tarina, jonka mukaan Ytterskärillä haaksirikkoutuneessa laivassa oli ollut ”kaksikymmentä morsiusparia”. Kimmokkeena on saattanut olla havainto, että menehtyneiden joukossa oli ollut myös naisia, ei pelkkiä merimiehiä.
- 40 TKA, Maistr. ptk. 14.10.1771, 814v.
- 41 Nurmio-Lahdenmäki (toim.) 2005, 64.
- 42 Bruijn, Gaastra and Schöffers 1987, 51; Duirenvoorde 2015, kappale 5. Kaksinkertainen laidoitus kävi tarpeettomaksi, kun 1700-luvulla laivojen vedenalaisia osia alettiin sivellä talilla, johon oli sekoitettu kalkkia, rikkiä ja/tai arsenikkia, ja kun laivojen

pohjia alettiin 1780-luvulta alkaen vuorata ohuilla kuparilevyillä.

- 43 Juutinrauman tullaustiedoissa ei mainita laivojen lästilukua, mutta se voidaan arvioida melko tarkasti lastin määrästä: esim. suolan mittana oli lästi ja viinin mittana useimmiten *fad*, joka vastaa noin 950 kiloa (0,5 lästiä). Vertailuaineistona on käytetty Haminan laivanmittaajan kirjoja 1720- ja 1730-luvulta (Mikkelin maakunta-arkisto). Niistä löytyvät alusten päämitat, joiden perusteella lästimäärät voidaan suhteuttaa Borstö I:n kokoon.
- 44 Esimerkiksi Haminassa mitattiin vuonna 1737 hie-
man Borstö I kookkaampi (80 lästiä kantava) kolmimastoinen galliotti *Eendracht*, joka oli rakennettu Lyypekissä 1733 (Haminan laivanmittaajan kirjat).
- 45 Nämä johtopäätökset perustuvat Suomen merimuseossa olevaan pienoismalliin. Katso esimerkiksi Nurmio-Lahdenmäki (toim.) 2005, kuvat 1, 15 ja 16. *Stadt Elbingistä* on korkeatasoinen, alkuperäisten rakennuspiirustusten mukaan tehty pienoismalli (www.modelships.de), katso Kaukiainen 2018, 35.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Arkistolähteet ja tietokannat

Stadtarchiv Lübeck, Altes senatsarchiv 05: Private Archive

Novgorodfahrerkompanie, Prahmbücher und Prahmschreiberzettel (1629–1786).
Schiffergesellschaft, Bruderbüch 1600–1831.

Mikkelin maakunta-arkisto, Haminan raastuvanoikuden arkisto, Db1, Mätebref å fartyg 1724–40.

Turun kaupunginarkisto, Turun maistraatin pöytäkirjat 1771.

Kansalliskirjasto, *St. Petersburgische Zeitung*, mikrofilmit.

Museoviraston rekisteriportaali <https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.1648>

Mikko Huhtamiehen kokoama Itämeren haaksirikotietokanta (kokoojan hallussa).

Shipwher – Vrakiregister, <https://register.muinas.ee>

Sound Toll Registers Online (www.soundtoll.nl/index.php/en/).

Internet-lähteet

Historische Shiffsmodelle, Segelshiffsmodelle, <https://www.modelships.de>.

History – Świnoujście – The Land of 44 Islands, www.swinoujście.pl/en/.

Saint Petersburg Encyclopaedia: Sankt Peterburgskie Vedomosti, <https://www.encyclsp.ru/object/2855713551?lc=en>.

Sankt-Peterburgskie Vedomosti, <https://en.wikipedia.org/wiki/Sankt-Peterburgskie-Vedomosti>.

Kirjallisuus

Ahlström, Christian 1972. Arkivforskning och sjöhistoria. *Forum Navale* 27. Stockholm.

Ahlström, Christian 1995. *Spår av hav, yxa och penna. Historiska sjöolyckor i Östersjön avspeglade i marin-
arkeologiskt källmaterial* (akad. avhandling). Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 148. Finska Vetenskaps-Societeten: Helsingfors.

Ahlström, Christian 2005. Johtolankoja maalta ja mereltä: arkistotiedot ja hylkylöydöt auttoivat tunnistamaan S:t Mikaelin. Teoksessa Anna Nurmio-Lahdenmäki (toim.), *S:t Mikael 1747*. Helsinki: Fingrid Oyj.

Alvik, Riikka 2013. Things on Board. The Interpretation of Three 18th Century Shipwrecks from the Gulf of Finland. Teoksessa Jonathan Adams & Johan Rönnby (toim.), *Interpreting Shipwrecks. Maritime Archaeological Approaches*. Southampton : Highfield Press..

Bes, Lennart, Brand, Hanno & Frankot, Edda (toim.) 2007. *Baltic connections: archival guide to the maritime relations of the countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800*. Leiden: Brill.

Bruijn, Jaap R., Gaastra, Femme S. & Schöffers, Ivo 1987. *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th Centuries*. Leiden: Nijhoff.

Büsching, Anton Friedrich 1769. *Magazin für die neue Historie und Geographie*. Halle.

van Duirenvoorde, Wendy 2015. *Dutch East India Company Shipbuilding: The Archaeological Study of Batavia and Other Seventeenth-Century VOC Ships*. Texas A&M University Press.

Gustafsson, Allan 1956. Aarre meren pohjassa. *Suomen merenkulku / Finlands sjöfart* 7–8 1956.

Harder, Elisabet 1960. Seehandel zwischen Lübeck und Russland im 17./18. Jahrhundert nach zollbüchern der Novgorodfahrer. *Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 40/1960. Lübeck.

Kikuchi, Yuta 2018. *Hamburgs Ostsee- und Mitteleuropahandel 1600–1800: Warenaustausch und Hinterlandnetz*. Böhlau Verlag.

Kaukiainen, Yrjö 2018. *Aarrelaivat ja harhatulet*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

North, Michael 2015. *The Baltic, A History*. Harvard University Press.

Nurmio-Lahdenmäki, Anna (toim.) 2005. *S:t Mikael 1747*. Helsinki: Fingrid Oyj..

Scheltjens, Werner & van Koningsbrugge, Hans (toim.) 2003. *Van onze reporter ter plaatse: Russisch-Nederlandse betrekkingen in de Sint-Petersburgse Tijdingen*. Groningen: Nederlands-Russisch Archieffcentrum.

Turnock, David 1969. *Eastern Europe: An Historical Geography 1815–1945*. Routledge.

Zilliacus, Benedict 1975. *Utöar*. Helsingfors: Söderström & C:o.

Sammandrag

Borstövraket var inte St. Mikael

På 1950-talet påträffades ett välbevarat vrak av ett handelsfartyg från 1700-talet nära Borstö i södra Skärgårdshavet. Dykarna som undersökte det i början av 1960-talet fann högst uppseendeväckande föremål ombord: guldklockor, snusdosor av guld och silver och andra lyxartiklar; och trettio år senare bärgades en fin kollektion Meissen-porslin ur vraket.

Vraket antogs vara av holländskt ursprung och efterforskningar i Öresundsregistret (Köpenhamn) i början av 1970-talet pekade på en sannolik träff: galljoten *Sint Michel* (S:t Mikael), kapten Carl Pouls Amiel, som anlöpte Helsingör den 15 oktober 1747. Nyligen upptäckte man emellertid att kapten Amiel och hans skepp, enligt fartygsförteckningar publicerade i S:t Petersburgstidningar, de facto hade anlänt oskadade till Kronstadt två eller tre veckor efter avfärden från Helsingör. Träffen visade sig vara en miss.

En ny sökning i Öresundsregistret (numera tillgängligt som databas på nätet) gav inte en enda träff: alla fartyg som hösten 1747 passerade genom Öresund med så kallad allmän last och var destinerade till Kronstadt nådde sin destination. Det blev

uppenbart att Borstöfartyget inte alls hade seglat genom Öresund, utan snarare kom från någon av sjöstäderna vid Östersjön, mest troligt en i norra Tyskland. På 1740-talet hade dessa (och särskilt Lübeck) regelbundna handelsförbindelser med den ryska huvudstaden. De "skatter" man funnit i vraket pekade likaså snarare mot Tyskland och Frankrike än mot Förenade Nederländerna. Guldlockorna är faktiskt tillverkade i Hessen och porslinet naturligtvis i Meissen; den senare varan kunde med lätthet transporteras nerför Elbe och Stecknitzkanalen till Lübeck. Snusdosorna av guld var däremot från Paris, men år 1747 då österrikiska tronföljdskriget alltjämt pågick, var det tryggare att till exempel exportera dem via Lübeck än via fiendehamnar i Nederländerna.

En sökning i Lübecks stadsarkiv nyligen gav vid handen att ett fartyg (kapten Johan Pingel) på väg till S:t Petersburg år 1747 aldrig nådde sin destination. Tyvärr är de uppgifter man hittat oerhört knapphändiga och eftersom den nya upptäckten saknar positiva identifikationsmarkörer måste den snarare betraktas som en möjlig än som en bekräftad träff.

Summary

The shipwreck at Borstö was not the St. Mikael after all

In the 1950s a well-preserved wreck of an 18th-century merchant vessel was found near Borstö island at the southern rim of Turku archipelago. The divers who visited it in the early 1960s found quite sensational items onboard: gold watches, gold and silver snuff-boxes and other luxury product; and, thirty years later, a fine collection of Meissen porcelain was rescued from the wreck.

The wreck was presumed to be of Dutch origin, and research in the Sound Toll records (Copenhagen) in the early 1970s suggested a plausible match: the galliot *Sint Michel* (St. Michael), captain Carl Pouls Amiel, who arrived at Elsinore in October 15, 1747. However, quite recently it was found, according to ship-lists published in St. Petersburg newspapers, that captain Amiel and his ship actually arrived unharmed to Kronstadt two to three weeks after leaving Elsinore. The match had proved a miss.

A fresh search in the Sound Toll records (now available as an online database) did not result a single hit: all ships passing the Danish Sound in the autumn of 1747, with so-called general cargo and aiming to Kro-

nstadt, reached their destination. It became obvious that the Borstö-ship had not sailed through the Sound at all but rather came from a Baltic, most probably North German seaport. In the 1740s, these (and in particular) Lübeck, had regular trade connections with the Russian capital. Even the "treasures" found in the wreck rather point to Germany and France than the Dutch republic. Gold watches have actually been made in Hessen and the porcelains, of course, in Meissen; the latter could easily be carried down the Elbe and the Stecknitz Canal to Lübeck. Golden snuff-boxes, on other hand, were from Paris, but in 1747, with the War of Austrian Succession still going on, it was safer to export them via e.g. Lübeck than hostile Dutch ports.

Recently a search was made in the city archives of Lübeck and it was found that one ship (captain Johan Pingel) which sailed for Kronstadt in 1747 never reached its destination. Unfortunately, the data found are extremely scanty and, therefore, failing positive marks of identification, the new finding must rather be regarded a potential than confirmed match.

Mikä laivoissa maksoi? Hylkytavarahan huuto-kaupat 1700-luvun puolivälin Helsingissä

MIKKO HUHTAMIES

Mikko Huhtamies (mikko.huhtamies@helsinki.fi) on Pohjoismaiden historian dosentti Helsingin yliopistossa. Hän on erikoistunut kartografiaan ja merihistoriaan pääasiassa ennen vuotta 1800. Huhtamiehen erikoisalaa ovat haaksirikot ja niihin liittynyt pelastustoiminta. Merihistoriaa hän on popularisoinut kirjassaan *Pohjolan Atlantis – uskomattomia ideoita Itämerellä* (2014) sekä viimeistelyvaiheessa olevassa *Seitsemäs vyöhyke – Pohjoista merihistoriaa. Kartat, merenkulku, riskit ja yhteydet (1100–1600)*.



Flöitti oli hollantilainen Itämeren liikenteeseen jo 1500-luvun lopulla suunniteltu paljon viljalastia vetävä alus. Se tarvitsi vain vähän miehistöä eli se oli kustannustehokas. Kuva: John Nurmisen kokoelmat.

Keskusjohtoinen sukellusmonopoli ja sen arkistolähteet

Jo muinaisista ajoista lähtien meri on siunannut hylkytavaralla rantojensa asukkaita.¹ Merenkulkijan riski oli saaristolaisen, tai kuten tämä artikkeli osoittaa, helsinkiläisen laivanvarustajan resurssi. Ruotsin ja siihen vuoteen 1809 asti kuuluneen saarimaisten Suomen merialueet olivat poikkeuksellisen hankalia navigoida, mikä johti vuosittaisiin haaksirikkoihin.²

Siitä, kenelle hylkytavaraa kuului, oli eri aikoina vaihtelevia käsityksiä. Katolinen kirkko tuomitsi ja kumosi rantaoikeuden ja hyllynryöstön barbaarisena kirkolliskokouksessaan vuonna 1110. Ruotsin vuoden 1667 merilain mukaan hylkytavaraa, jota sen laillinen omistaja ei vuoden ja päivän määräajan sisällä vaatinut, jäi kokonaan kruunulle.³ Pe-

lastajalle kuului vain kohtuullinen pelastuspalkkio. Tämä oli kuitenkin helpommin säädetty kuin tehty. Hylkytavarasta syntyi lukuisia oikeustapauksia vuosisatojen aikana. Suurin osa niistä liittyi juuri kohtuullisen pelastuspalkkion määräämiseen. Hylkytavarahan vapaa keräily, vanha jokamiehen oikeus, päättyi maalle ajautunutta tavaraa lukuun ottamatta virallisesti vuonna 1729, kun Pohjoinen sukellus- ja pelastuskomppania ruotsalaisen keksijän Märten Triewaldin aloitteesta perustettiin.⁴ Valtakunnallisen yhtiön toiminta-alue ulottui Etelä-Ruotsin Blekingestä Suomen itärajalle Loviisan kohdalle. Komppania sai vuoteen 1802 asti monopolin Ruotsin merialueilla haaksirikoutuneiden alusten pelastamiseen.⁵

Yksi sen paikallisosastoista toimi Helsingissä. Osaston johdossa oli sukelluskomissaari, ja sen vastuualue ulottui Venäjän rajalta Hankoniemeen. Siitä alkoi Turun vastuualue.

Komppanian Helsingin-osaston tärkein toiminta-alue oli 1703 perustetun Pietarin vilkkaan liikenteen takia Suomenlahti sekä karikkoinen Helsingin–Porkkalan–Tammisaaren riskialtis merialue. Tätä merilinjaa pitkin kulki merkittävä osuus Eurooppaan merivaltujen *naval stores* -tavarasta eli laivanvarustuksen tarpeista.⁶ Vaikka Suomenlahti oli tärkeä liikenneväylä, oli Riika kuitenkin tämän globaalin tarveaineen tärkein vientisatama. Aina 1780-luvulle asti Riian osuus kaikista Juutinrauman läpi Itämereltä tulleista laivoista oli noin puolet. Riika oli Pietariakin merkittävämpi. Esimerkiksi vuosina 1761–1763 Pietariin tuli 332 laivaa ja Riikaan 957. Vasta 1770-luvulla Pietari kasvoi Riian tasolle. Kumpaankin tuli vuosina 1773–1777 keskimäärin 730 laivaa.⁷

Haaksirikkoalus, sen lasti tai juokseva takila (*taclage*) myytiin pelastusoperaation jälkeen yhteistoiminnassa lähimmän kaupungin huutokauppakamarin (Helsingin lähialueella Helsingfors auctionskammare) järjestämässä tilaisuudessa. Huutokaupoista kuulutettiin kirkoissa laajalla alueella, sillä huutokauppakamari pyrki saamaan paikalle mahdollisimman paljon rahakkaita asiakkaita. Yleensä huutokauppatilaisuuksien vakiovieraita olivat lähikaupunkien porvarit, joilla oli suunnitelmassa tai jo käynnissä oma laivanvarustustoiminta.⁸ Hylkyliiketoiminta oli pääasiassa porvariston oman piirin hallinnassa. Sukelluskomppanian oma henkilöstö oli tilaisuuksien vakiovieraita. Jääviysongelmia ei ollut – sekä myyjät että ostajat sulautuivat ilman selvää rajaa toisiinsa. Pelastustoiminta oli osa riskinhallintaa, eräänlainen vakuutus, jonka seurauksena varustaja sai huutokaupan tuotolla ainakin osan menetyksestään takaisin.

Helsingille haaksirikot olivat resurssi, jonka porvaristo jakoi keskenään huutokauppojen kautta. Täysin uuden aluksen rakentaminen oli 1700-luvun pääomaköyhässä ja sodan tuhoamassa Helsingissä aluksi jopa vaikeaa.⁹ Helsinkiläisvarustajat panostivat käytettyihin

aluksiin tai merestä pelastettuihin kunnostettaviin kokonaisiin hylkyihin tai niiden osiin. Tällainen maailmanmittakaavassa erikoinen kierrätyslaivanvarustus perustui hylkytavarakeräilyyn huutokaupoista. Kyse oli samalla vanhan rannikkoperinteen jatkamisesta uudessa organisoidussa muodossa. Ankkurit, purjeet ja köydet olivat osa riskinhallintaa. Purjeita repeili, ankkureita katosi ja köydet kuluivat. Laivoissa olikin usein varapurjeita ja -köysiä sekä useampi ankkuri. Laivanvarustaja tarvitsi varastoon näitä kulumiselle ja hävikille alttiita tarvikkeita, ja hylkyhuutokaupoissa pystyi tekemään poikkeuksellisen edullisia hankintoja. Meri siunasi myös Helsingin laivanvarustajia.

Pohjoisen sukelluskomppanian keskusjohtoisen monopolin takia käytettävissä on maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen lähdesarja, neljännesvuosittain laaditut *sukellusraportit* (*Dykerirapporter*) ajanjaksolta 1745–1802, sekä niitä täydentävät *huutokauppapöytäkirjat* (*auctions protokoll*).¹⁰ Nämä *haaksirikkodokumentit* ovat tämän artikkelin lähtökohtat. Sukellusraportit kertovat kapteenin nimen, lähtö- ja tulostataman, lastin laadun, haaksirikon ajankohdan sekä sen, oliko yö vai päivä. Lisäksi niissä on lyhyt tapahtumakuvaus, jossa yleensä mainitaan myös aluksen tyyppi ja nimi. Kaikkein kiinnostavin tieto eli haaksirikkopaikka kerrotaan usein ylimalkaisesti mutta toisinaan kohtuullisen tarkastikin. Tämän tiedon perusteella hylkyä on hankala muttei kuitenkaan mahdoton löytää. Huutokauppapöytäkirjat puolestaan kertovat yksityiskohtaisesti myynnissä olleen laivatavaran laadun, kunnon, mitat, valmistusmaan, ostajat sekä lähtö- ja vasarahinnan. Niistä selviää yksityiskohtaisesti myös lasti, joka puolestaan paljastaa usein aluksen määränpään.¹¹ Laivanrakennustavara oli aina matkalla idästä länteen, luksustavara lännestä itään. Kirjalista lähdeaineistoa täydentää ainutlaatuinen meriarkeologinen jäämistö. Itämeressä ei ole laivamatoa (*Teredo navalis*), joten myös hy-

lyt ovat muihin merialueisiin verrattuna erinomaisessa kunnossa. Tässä on kuitenkin ilmastomuutoksen seurauksena omat uhkakuvansa.

Tutkimuskysymykset

Tarkastelussa ovat haaksirikot ja niiden huutokaupat Helsingin alueella vuosina 1744–1754. Kyseessä on tärkeä murrosajanjakso, jonka taustalla oli Helsingin oman laivanvarustuksen alkaminen vuoden 1724 purjehdussäännön ja vuonna 1747 käynnistyneiden Viaporin ja pienemmän Svartholman rakennustöiden vauhdittamana. Pohdin seuraavia kysymyksiä:

- 1) Hylkytavarankysyntä ja hinnat Helsingin hylkyhuutokaupoissa 1744–1754.
- 2) Huutokauppapöytäkirjojen tarjoama tekninen tieto aluksista.
- 3) Haaksirikkodokumenttien (sukellusraportit ja huutokauppapöytäkirjat) ja muiden lähteiden epäsuora informaatio haaksirikosta, kun meriselitystä ei ole.
- 4) Mitä hylkydokumentit kertovat yleisesti merenkulun riskeistä ja resursseista?

Esitän näkökohtia, joiden avulla haaksirikkodokumentteja sekä karttoja ja nimistötutkimusta hyödyntäen voi paitsi saada lisätietoa haaksirikosta itsestään, myös edetä hylky-yksilöinnissä. Tässä voidaan käyttää apuna hylkyjen 3D-malleja tai niistä otettuja kuvia, tekniikkaa, joka viime aikoina on kehittynyt merkittävästi.

Aiempi tutkimus sekä aiheen temaattinen hierarkia

Hierarkkisesti aihe voidaan luokitella seuraavasti:

- 1) haaksirikot
- 2) hylkypelastusoperaatiot

- 3) hylkyhuutokaupat
- 4) viime mainituista saatu merihistoriallinen informaatio.

Haaksirikoista on tehty varsinkin yksittäistutkimuksia, mutta kohdat 2, 3 ja 4 ovat tutkimattomia. Vertailuja muihin tutkimuksiin ei juuri voi tehdä, ja siksi artikkelini on luonteeltaan empiirinen ja metodologinen.

Ruotsin merialueilla 1700-luvulla tapahtuneita haaksirikkoja on tutkittu kattavasti Helsingin yliopistossa vuosina 2014–2020 toteutetussa Koneen Säätiön ja Suomen Akatemian rahoittamassa tutkimushankkeessa. Akatemiaprojekti Apua, liiketoimintaa vai merirosvoutta? Laivahylkyjen pelastustoiminta varhaismodernin yrittämisen muotona 1700-luvun Suomenlahdella (2015–2019) on ensimmäinen, joka on tutkinut haaksirikkoja isona joukkona. Keräsin sen puitteissa sukellusraporteista 1 300 haaksirikon tiedon kannan lähinnä 1700-luvun jälkipuoliskolta ja lisäksi tietokannan keskiajan haaksirikoista Itämerellä (n=60). Kollegani FT Juha-Matti Granqvist on tutkinut hylkyhuutokauppoja Helsingissä ja Gotlannissa.¹² Meriarkeologi ja Museoviraston intendentti Minna Koivikko on tehnyt meriarkeologian alan väitöskirjan laivojen kierrätyksestä käyttäen aineistonaan Suomenlinnan merilinnoituksen rantavesien hylkyjä. Koivikon luokittelua käyttäakseni 1700-luvun kierrätys kuului kategoriaan taloudellinen, vaikka myös muunlaista kierrätystä (taktinen, symbolinen) oli tuolloin olemassa. Projektiimme liittyen olen tutkinut yhdessä intendentti Riikka Alvikin kanssa erästä juhtinahkaa kuljettanutta haaksirikkoalusta Porkkalan Juktenskobbenilla.¹³ Uusia kiinnostavia hylkyjä on löytynyt viime aikoina, kuten vuonna 1744 kokonaisena jossain Helsingin länsipuolella uponnut brittialus, snau *Charming Molly*. Koska se meni pohjaan heti, ei sitä voitu pelastaa. Meriarkeologisesti se on lupaava kohde, vaikka sen lasti lienee ollut pääasiassa hamppua.¹⁴

Laajemmassa kontekstissa haaksirikkoja on tutkittu ja popularisoitu pääasiassa kahdella tapaa. On ensinnäkin selvitetty, usein museologisesta tai meriarkeologisesta näkökulmasta, eräiden tunnettujen hylkyjen, kuten sotalaivojen haaksirikkoja ja niihin liittyviä nosto-opeeraatioita (Ruotsissa sotalaivat *Mars*, *Vasa* ja *Kronan*). Toiseksi merimuseoissa on koottu laajoja hylkytietokantoja, jotka hyödyntävät paikkatieto-ohjelmia. Tietokannat ovat olleet museojohtoisia hankkeita, mutta resurssien puutteessa aktiiviharrastajilla on ollut tärkeä osa niihin liittyvissä kenttätöissä. Suomenlahden kohteissa tätä työtä ovat tehneet Suomen meriarkeologinen seura, sukellusseura H2O, Immi Wallinin sukellusyritys SubZone sekä Richard Ellerin vedenalaiskuvauksiin erikoistunut Cerella Oy. Mainittakoon myös innostuneet yksittäisharrastajat, kuten aktiivisukeltajat Timo Laaksonen ja Ari Kapanen. Hylkytietokantoja on tehty eri maissa. Näistä ovat artikkelini kannalta keskeisiä Suomen hylt.net-sivusto, Viron Shipwher-projekti ja sen Wreck register-tietokanta sekä Ruotsin Sjöhistoriska museets vrakregister.¹⁵ Suomessakin ovat niin harrastajat kuin ammattitutkijatkin selvittäneet yksittäisiä merkittäviä haaksirikkoja. Merkittävyuden kriteerinä on pitkään ollut lasti ja aluksen koskemattomuus.

Tämä artikkeli on eniten velkaa alan uranuurtajan, Christian Ahlströmin 1990-luvulla tehdyille tutkimuksille, joissa identifioitiin hylkyjä Suomessa ja Ruotsissa asiakirjalähteiden avulla. Ahlström on kirjassaan *Looking for Leads. Shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and the archaeological record* (1997) käyttänyt sukellusraportteja ja huutokauppapöytäkirjoja.¹⁶ Ahlströmin jännittävien arkistotutkimusten kohteena ovat olleet 1700-luvun kauppalaivat, kuten ns. Borstö I -hylky (joka virheellisesti identifioitiin venäläiseksi *St. Mikaeliksi*) ja hollantilainen *Vrouw Maria*.¹⁷ Viimeksi mainitun aluksen varsinainen löytäjä oli suomalainen ammattisukeltaja Rauno Koivusaari. Ahlströmin

aktiivivuosien jälkeen digitointi ja vedenalaiskuvaus ovat edistyneet merkittävästi. Lähteitä, kuten karttoja, on saatavissa verkon kautta kotikoneelle, eikä hylkyjä enää tarvitse piirtää, kiitos 3D-mallien.

Ahlströmin perinteen jatkajana professori Yrjö Kaukiainen Helsingin yliopistossa on tutkinut muun tutkimuksensa ohella rantarosvoutta itäisellä Suomenlahdella ja Gotlannissa ja palannut uusimmassa kirjassaan Borstö I -hylvyn ja *Vrouw Marian* jännittävin teemoihin. Hänen tutkimuksensa tuovat jatkuvasti uutta kiinnostavaa tietoa.¹⁸

Oman ryhmänsä muodostavat haaksirikkoja käsittelevät ulkomaiset tutkimukset sekä teemaan liittyvä runsas fiktio, kuten kirjat, tv-sarjat ja elokuvat.¹⁹ Rantarosvous on erittäin elinvoimainen yleismaailmallinen teema. Yleensä aina, kun pidän aiheesta esitelmän, esitetään yleisökysymys rantarosvoudesta ja ”harhatulista” eli tahallaan laivojen hämäämiseksi karille sytytetyistä tulista. Vastaan tähän yleensä, ettei tämän myytin tueksi juuri löydy dokumentteja. Haaksirikkoja on tarkasteltu myös pitkän aikavälin narratiivina esimerkiksi Newfoundlandin alueella.²⁰

Haaksirikkohuutokaupat

Avoimiin huutokauppoihin osallistumista rajoitti vain varakkuus sekä mahdollisuus matkustaa huutokauppapaikalle, joka saattoi olla kaukana ulkosaaristossa. Yleensä huutokaupat pidettiin lähellä onnettomuuspaikkaa sopivien veneyhteyksien päässä, jossa voitiin levittää nähtäville kokonaisen aluksen irtaimisto. Myyntipaikkoina mainitaan Uudella maalla mm. Porkkalan kylä sekä Danskogin rustholli Tammissaarella, Mäkiluodon saari sekä Viapori ja Helsingin laivalaituri. Tarvittaessa huutokauppakamari matkusti paikan päälle, karilleajopaikalle, kuten vuonna 1746 Espoon saaristoon Smålandsgrund-nimiselle luodolle, jossa oli haaksirikkoutunut *Pat-*

riarh Jacob -niminen alus ruislastissa.²¹ Venäjältä tullutta alusta kipparoi Thomas Loman-niminen kapteeni.

Huutokauppa pidettiin toisinaan viikkoja tai jopa kuukausia haaksirikon jälkeen, minkä johdosta sukelluskomppanian tehtäviin kuului myös tavarain asianmukainen säilyttäminen (*conservering*). Oli tietysti huutokauppakamarinkin etu, että tavara oli myyntihetkellä mahdollisimman hyvässä kunnossa, jotta sille voitiin antaa kunnollinen lähtöhinta mahdollisimman korkean vararahinnan saamiseksi. Haaksirikkoja oli taajaan, joten sukelluskompanialla on täytynyt olla melkoiset varastot ja säilytystilat eri paikoissa. Esimerkiksi purjeet, raakahamppu, vilja ja köydet oli voitava varastoida niin, etteivät ne homehtuneet.

Huutokaupasta tehtiin kohteittain numeroitu pöytäkirja, jossa oli myös arvioitsijoiden määräämät lähtöhinnat. Tavallisesti laivanosat lueltiin pöytäkirjoissa seuraavasti: köysistö, purjeet, ankkurit ja muu irtaimisto. Huutokaupoissa huudettiin joskus kokonainen laivakin, jonka sama henkilö tai ryhmä osti kokonaan sovittuun hintaan tarjouksen perusteella, mutta siitä ei ole tietoa, millainen tarjouskilpailu tähän liittyi. Yleensä huutokaupoissa myytiin massatavaraa, kuten hampua, sahatavaraa ja viljaa, mutta myös arvokkaampia tuotteita, kuten nahkaa tai kankaita. Voidaan kysyä, mitä tapahtui hyljistä löydetuille mausteille, hedelmille, alkoholille, kahville, sokerille, norsunluulle, musiikki-instrumenteille, rahalle ja muulle arvotavaralle. Näistä tavaroista, joita tiedetään Suomenlahdelle kuljetetun, on huutokauppapöytäkirjoissa vain poikkeuksellisesti mainintoja mutta tämän artikkelin aineistossa ei kertaakaan.

Pelastustoiminta ja huutokaupat olivat liiketoimintaa mutta varustajalle eräänlainen vakuutus. Sukelluskomppania otti pelastuspalkkion huutokaupatun tavarain arvosta (n. 20–30 %) ja sen kanssa yhteistyössä toimiva huutokauppakamari palkkionsa (3 %) vararahinnan kokonaisarvosta. Esimerkiksi 7 000

kuparitaalerin loppuhinnasta se sai itselleen eräiden pikkumaksujen lisäksi 210 taaleria. Se ei ollut mikään iso summa, mutta huutokauppoja oli taajaan, sillä samaa alusta saatettiin myydä 3–4 eri huutokaupassa. Lisäksi emme voi tietää, kuinka paljon tavaraa myytiin pimeästi. Varustajataho sai korvauksena menetyksistään loput huutokaupan tuotosta. Jos tällaista käytäntöä ei olisi ollut, ei varustaja olisi saanut mitään. Ainoa mahdollisuus olisi ollut saada agentti ajamaan asiaa ja myymään aluksen pelastaminen urakkana jollekin lähikaupungin ad hoc -pohjalta toimivalle porvarille. Näin oli menetelty jo keskiajalla. Se oli paljon vähemmän läpinäkyvä, hitaampi, epävarmempi ja vaikeammin ennustettavissa oleva tapa kuin organisoitu sukelluskomppania-huutokauppakamarimalli, jonka toiminta perustui vakiintuneisiin sääntöihin ja taksoihin.

Syksyisen meren vaarat, kevään huutokaupat

Ylivoimaisesti suurin osa haaksirikoista sattui syksyllä ja pimeässä. Silloin merenkulun riski oli korkein, mutta toisaalta merenkulun resurssien uusjako oli samaan aikaan meneillään. Noin 25 prosenttia Pohjoisen sukelluskomppanian 1745–1802 raporttoimista haaksirikoista sattui yöllä. Tämän takia vastaavasti tärkeimmät huutokauppakaudet olivat loppusyksy ja kevät, jolloin porvarien oma merenkulkutoiminta oli kirjaimellisesti jäissä. Erityisesti pimeys vaikeutti navigointia, sillä näihin aikoihin pohjoisella Itämerellä tai Suomenlahdella ei ollut Hiidenmaan Köpua lukuun ottamatta muita valomajakkoja (*fyrbåk*) kuin Utö (1753), Suursaaren Pohjoiskorkea ja Seiskari (1720-luvulla) sekä Narvi (1700-luvun lopulla).²² Syksyisin tuulet olivat kovia ja aallokko esimerkiksi Hiidenmaan kohdalla korkea. Haaksirikkopaikat olivat paljolti samat jo keskiajalta lähtien ja ovat tavallaan vie-



Näytteenottoa Jussarössä sijaitsevasta hylystä. Näytteenottopaikat on merkitty hylkyyn naulatuin muovilapuvin. Kuva: Minna Koivikko, Museoviraston kuvakokoelmat.

lä nykyäänkin: matkustajalaiva Estonian merionnettomuus tapahtui juuri Utön ja Hiidenmaan välisellä merialueella vuonna 1994.

Tietyt alueet olivat erityisen riskialttiita. Hyvin usein alus haaksirikkoutui Suomenlahdella Porkkalassa, Jussarössä tai Hangossa. Itämerellä puolestaan Öölanti ja varsinkin Gotlanti olivat liikenteen solmukohtina pahimmat paikat.²³ Helsingissä toimivan sukelluskomppanian kannalta oli hyödyllistä, että sen alueella oli keskelle Suomenlahtea työntyvä karikkoinen Porkkalanniemen ”pyydys”. Sen uloimpia karikoita ei ollut merkitty mitenkään merellä, ja kartoissa reimareiden tilalla oli vain tyrskyistä (*bränningar*, engl. meriselityksissä *broken water*) varoitava kirjallinen merkintä. Ne nähtiin vain päivänvalossa. Asiaan yritettiin saada parannus, ja Porkkalan merialueen kartoitukset aikoivat vuonna 1750 ruotsalaisen luotsipääjohtaja Jonas Hahnin johdolla. Hänen karttansa ovat hyvin tarkkoja, jopa nykyaikaisia, mutta ne eivät levinneet painettuina tai kopioina vaan jäivät keskusjohdon käyttöön.²⁴

Viisi epäonnista alusta

Tarkastelen seuraavaksi viittä erimaalaisia alusta, jotka haaksirikkoutuivat Helsingin merialueella noin 20 merimailia leveällä rannikkokaistaleella. Haaksirikot sattuivat vuosina 1743–1754. Tarkasteluun otetut haaksirikkokalukset ovat hollantilainen *Casper et Georg*, englantilainen *Providence*, danzigilainen *Junge Gottfried* (1752), saksalainen *De Hoffnung* sekä tanskalaisnorjalainen *Concordia*.²⁵ Lisäksi tarkastelen eräiden muiden kysymysten osalta seuraavia aluksia: danzigilainen *St. Georg*, helsinkiläinen *St. Johannes*, tanskalainen *Enigheten*, saksalainen *Wind Hunden* sekä venäläiset *Patriarh Jacob* ja *St. Alexander*. Näitä kaikkia ei yhteismitattomuuden takia ole voitu tarkastella samoissa kaaviossa.²⁶

Hollantilaisalus *Casper et Georg* ajoi karille joskus myöhään syksyllä vuonna 1743, mikä voidaan päätellä siitä, että sen huutokauppa pidettiin 17.4.1744.²⁷ Kapteenina oli Johan Paulus. Aluksen nimi viitanee sen kahden hengen varustamoon. Kapteenista emme tie-

dä paljoakaan, koska häntä ei löydy Juutinrauman tullitileistä useiden Paulus-sukunimien kapteenien joukosta. Muut Paulukset olivat erikoistuneet Itämeren-liikenteeseen.²⁸ Haaksirikkoon nähden sopivaa tullausrekisteröintiä Juutinrauman ohituksesta ei löydy. Ehkä Johan Paulus toimi suvussaan Itämeren sisäisessä liikenteessä eikä siten jättänyt jälkeä juutintileihin. Aluksen tyyppiä, josta käytetään nimitystä *skepp*, ei kerrota tarkemmin. Palaan alustyyppiin ja haaksirikkopaikkaan myöhemmin varustusta kuvaavan huutokauppaluettelon avulla.

Sukelluskomppanialla ja huutokaupparilla piti kiirettä, sillä seuraavana syksynä 1744 englantilainen hukkeri (huukkari) *Providence* kapteeninaan lontoolainen Esekiel Hubbard ajoi karille Porkkalan Kallbådan luona. Kapteeni ja miehistö säilyivät hengissä. Hubbardin urasta ennen ja jälkeen onnettomuuden löytyy tietoja Juutinrauman tullitileistä. Ne kertovat hänen urastaan ja kokemuksestaan. Juutinrauma-aineiston mukaan Hubbard kävi jollain aluksella Riassa vuonna 1717, Narvassa vuonna 1736 ja Pietarissa vuonna 1737. Viimeinen Juutinrauma-maininta hänestä on vuodelta 1747. Tämän perusteella hänellä ei ollut kovinkaan paljoa kokemusta Suomenlahden pohjoispuolisesta merialueesta.²⁹ Haaksirikon tarkka ajankohta ei ole tiedossa, mutta koska ensimmäinen huutokauppa pidettiin 22.10.1744, lienee haaveri sattunut lokakuun alkupuolella.³⁰ Aluksen lastina oli hamppua, joka oli vielä huutokaupatessa märkää, mikä sekin kertoo haaksirikon läheisestä ajankohdasta. Hamppua myytiin pitkin kevättä. *Providence* oli viemässä lastiaan Pietarista Lontooseen. Pelastusoperaatiosta on maistraatin arkistossa laaja pöytäkirja.³¹ Todennäköisesti alus on luovunut länteen ja joutunut monen muun aluksen tavoin liikaa sivuun kurssistaan. Lloyds List kertoo tapahtuneesta sille ominaiseen lakoniseen tapansa: ”The ship was driven ashore near Helsingfors, Finland before 26 October.”³²

Sanaa *stranded* (ruots. *stranda*) käytettiin rantautumisista, joissa alus jäi karin päälle, jolloin sen lasti ja takila voitiin pelastaa. Se tarkoitti myös enemmän tai vähemmän hallittua ajoa rantaan aluksen pelastamiseksi uppoamiselta. Usein miehistökin pelastui. Kyseessä oli, kuten tässäkin tapauksessa, vain osittainen tuho, vaikka aluksen runko menetettiin. *Providence* oli vakuutettu, ja sen lasti sekä aluksen juokseva takila huutokaupattiin. Juoksevaan takilaan kuuluivat purjeet (*segel*), köysistö (*tågverk*), staakit ja köysivantit sekä plokkit. Kuten edellä todettiin, yleensä vain juokseva takila oli huutokaupassa mukana, eivät mastot, puomit tai raakapuut. Lisäksi myyntiin tulivat ankkurit (*ankare, järn sorter*) muuta (*diverse sorter*) irtaimistoa, kuten navigointi- ja ruuanlaittovälineistöä sekä kajuuttatavaraa.

Helsingin edustan Isosaaren (Miölö) luona haaksirikkoutuneen saksalaisen *Junge Gottfried* -kaljuutin huutokauppa pidettiin 25.11.1751.³³ Aluksen kotisatama oli Stettin ja kapteeni Christian Berndt. Koska lastista ei ole tietoa, ei myöskään aluksen suuntaa tiedetä. Kyseessä oli pieni alus. Haaksirikkopaikkana Isosaari oli sivussa kansainvälisestä väylästä, minkä perusteella on mahdollista, että alus oli menossa tai tulossa Helsinkiin.

Saksalaisen Albert Simensin kipparoiman *De Hoffnung* -kaljuutin ensimmäinen huutokauppa pidettiin Porkkalan kylässä 15.11.1753 ja seuraavat 31.5.1754 ja 2.6.1754.³⁴ Myynnissä oli hamppua 5 ja 10 leiviskän tasaerissä. Haaksirikkopaikaksi ilmoitettiin Porkkalan saaristo. Haaksirikosta käytettiin nimityksiä *förolyckade* ja *strandade*, minkä lisäksi itse pelastusoperaation perusteella voi päätellä, että alus jäi karin päälle. Onnettomuus oli sattunut jälleen joskus syksyllä 1753. Lastista päätellen alus oli tulossa idästä. Huutokauppoja pidettiin tässäkin tapauksessa useita sitä mukaa kun hamppua saatiin kuivaksi. Säilytys-tilat eivät siis olleet parhaat mahdolliset, sillä esimerkiksi toukokuun huutokaupassa hamppu oli vielä vasta puolikuivaa.

Vuonna 1753 syksyllä Porkkalassa – paikkaa ei tarkemmin kerrota – haaksirikkoutunut Norjan Bergenistä tullut *Concordia* oli kallein Helsingissä huutokaupattu alus. Kapteenin nimi oli Peter Mommesson. *Concordia* oli uusi ja hyväkuntoinen kolmimastoinen laiva (*skepp*). Se oli sukelluskomppanialle ja Helsingille merkittävä kohde, koska se voitiin kunnostaa omaan käyttöön. Erityisen houkuttelevaksi aluksen teki se, että kotimaisille tasa-osaumaisille, riittävän pitkille aluksille myönnettiin verohelpotus. Alus sai uuden nimen, *Augustin Ehrensward*, Viaporin komendantin mukaan. Lasti, joka käsitti kelluvia ja siksi helposti poissiirrettäviä palkkeja ja lautoja, saatiin talteen. Lastin perusteella alus oli tulossa todennäköisesti joko Loviisasta tai Venäjän puolelta Haminasta tai Viipurista.

Köysistö oli arvokkain

Ilman takilaa alus oli pelkkä hyödytön runko. Käytettävissä ei ole sopivaa 1700-luvun esimerkkiä, mutta professori Jan Gleten mukaan ruotsalaisessa sotalaivassa vuodelta 1574 (900 tonnin uppouma) tarvittiin köyttä 17,5 tonnia, mikä merkitsi kahden prosentin osuutta uppoumasta. 1500-luvulta alkaen köysien lujuuksi voitiin parantaa ja köysistä tehdä ohuempia, mikä vähensi painoa. Toisaalta takilan monimutkaistuminen ja tykkien määrän kasvu lisäsivät tarvittavan köyden määrää (tykkien liikutteluun ja rekyylin kompensointiin tarvittiin köysitaljoja).³⁵

Köysiä tarvittiin kauppalaivoissakin miltei yhtä paljon, ja niistä maksettiin huutokaupoissa eniten. Köysistön suuri määrä ja kokonaispituus aluksessa nostivat sen Helsingin huutokaupoissa varustajan suurimmaksi yksittäiseksi menoeräksi. Köydet olivat usein aluksen arvokkain osa, jos lastia ei huomioida. Kauppalaivan köysistä arvokkain oli ankkuriköysi, joita oli erilaisia. Pisin, paksuin ja tärkein oli pääankkurin (*pliktankare*, *livanka-*

re) köysi. Ne olivat Itämerellä liikkuvissa aluksissa noin 170–200 metrin pituisia ja 10 tuumaa ympärysmitaltaan. Näin pitkissä köysissä oli pelivaraa, ja alus voitiin ankkuroida syvälekin, niin että köyden kulma oli riittävän loiva. Rauta-ankkurit eivät puutukkeineen olleet kestävyydeltään ja pidoltaan tietenkään samaa luokkaa kuin myöhemmät laiva-ankkurit, vaikka muoto ja toimintaperiaate olivat samat. Ankkuriköyden paksuus oli, kuten Glete on todennut, suoraan verrannollinen aluksen kokoon ja usein ainoa laivan koosta kertova indikaattori, jos muita lähteitä ei ollut.³⁶

Huutokaupoissa köyden kuluneisuus arvioitiin murtoluvulla (1/2–1/4 kulunut, *sliten*), mikä vaikutti lähtöhintaan. Lisäksi köysille arvioitiin hinta per leiviskä. Tarkka kuvaus kertoo köyden arvosta, käyttöhistoriasta ja odotettavissa olleesta käyttöajasta. Uusi 100 sylen pituinen ankkuriköysi maksoi noin 750 taaleria, mutta hinta saattoi nousta lähelle 1 000:ta taaleria ja ylikin.³⁷ Jos köysi oli paksumpi, esimerkiksi 17 tuumaa, kuten *Concordian* tapauksessa, saattoi hyvän köyden vasarahinta olla lähes 2 000 taaleria. Tällöin puhutaan jo porvaristalon ja tontin hinnasta Helsingissä.³⁸ Vertailun vuoksi Herttoniemen kartanon hinta vuonna 1750 oli 20 000 ja vuonna 1762 jo 66 000 kuparitaaleria. Nämä hinnat puolestaan vastasivat huutokaupatun laivan hintaa.³⁹ *Concordian* järeä ankkuriköysi kertoo siitä, että se oli selvästi keskivertoalusta suurempi. Lisäksi se oli tulossa Pohjanmereltä, missä köydeltä vaadittiin enemmän lujuuksi. (Taulukko 1).

Suurin piirtein samaa kokoluokkaa oli ankkuriköyden perusteella venäläinen kolmimastoalus (myöskin *skepp*) *St. Alexander*, jonka ”raskain” ankkuriköysi oli 15 tuumaa paksu ja 110 syltä pitkä sekä puoliksi (½) kulunut. Köysi oli jo pitkällä elinkaarensa. Se painoi 14 leiviskää (119 kg) ja maksoi 60 taaleria per leiviskä. Lähtöhinnaksi tuli näin 840 taaleria. Aluksessa oli saman pituinen ”*daglig ankartåg*”, joka oli 10 tuumaa paksu. Pääankkuriköyden lisäksi laivoissa oli varaköysiä



Köydenpunontarata ja sen välineistöä Diderot'n Ensyklopediassa. Köysiä tehtiin kotimaisesta ja venäläisestä hampusta, minkä lisäksi sitä saatiin haaksirikkoaluksista. Silti se oli huutokaupoissa erittäin arvokasta. Lapsityövoima oli tärkeä osa köysituotantoa. Kuva: Mikko Huhtamiehen kokoelmat.

sekä kaapeleita (köysiä) hinaukseen ja varppaamiseen – koko muun juoksevan takilan kymmenien köysien (barduunat, staakit, vantt, tikkaat jne.) ja lippunaruja ynnä muiden lisäksi. Aluksia liikuteltiin varppaamalla ja hinaamalla esimerkiksi satamissa ja kareilta.

Köysistö kertoo aluksen varustuksen tasosta mutta samalla myös varustajan varallisuudesta, riskinoton asteesta tai halusta investoida tiettyyn, tietylle alueelle lähtevään alukseen. *Providencen* ankkuriköysi oli kahdessa osassa. Alus oli köysistön ja muunkin varustuksen perusteella melko huonosti varustettu. Sen köysistön huutokauppa käsitti 21 kohdetta. Kallein oli kahden ankkuriköyden kokonaisuus, lähtöhinta 225 taaleria, vasarahinta 340 taaleria. Halvin taas oli ”ale-kasa” erilaisia köydenpätkiä (*diverse stumppe*), 2 taaleria. Huutokaupassa oli jokaiselle jotakin, minkä

takia niihin osallistui suurporvariston lisäksi toisinaan alemman säädyn edustajia. *Providencen* köydet olivat nekin kuitenkin haluttuja, sillä köysistön kokonaishinta lähes kaksinkertaistui nousten 544 taalerista 1 057 taaleriin. Helsingissä ja Suomenlahdella tämän kokoluokan alukset olivat yleisiä, ja niiden varusteille oli siksi kysyntää (Taulukko 1).

Edellä sanotun perusteella kaikenlaisista köysistä oli Helsingissä vuosisadan puolivälin paikkeilla pulaa. Niitä tarvittiin laivojen lisäksi kaikkialla, missä käytettiin mekaanisia taljoja, kuten satama- ja nostolaitteissa. Tärkeät kysyntäkeskittymät olivat Viaporin ja Svart-holman kivityömaat sekä linnoitukseen suojiin rakenteilla oleva kaleeritelakka. Tavarantoimituksista linnoitustyömaalle vastasi ns. hankintadeputaatio, jonka jäsenet olivat huutokauppojen vakioasiakkaita.⁴⁰



Köydenpunontalaite. Rautainen köydenkiertämiskone puisella kelkkamaisella alustalla. Koneessa on iso hammasratas, joka pyörittää alapuolella varren päässä olevaa koukkua, johon hamppu- tai muut säikeet on kiinnitetty kiertämistä varten. Hammasratiaan pyörityskampi puuttuu, samoin kuin toinen ja kolmas koukku (jos sellaisia on ollut). Kuva: Suomen merimuseon kokoelmat.

Purjeetkin olivat kysyttyjä

Huutokaupoissa purjeet olivat toiseksi yleisin hankintakohde. Niiden yhteenlaskettu aluskohtainen hinta oli toiseksi suurin. Kaaviossa 1 on kuvattu kolmen aluksen huutokauppa kolmen kohteen osalta. Mitä suurempi kolmio, sitä suurempi kokonaistuotto. Köysistöjen kolme huutokauppaa tuottivat vasarahinnoissa eniten. Purjeet ja ankkurit, tässä järjestyksessä, tuottivat vähemmän. Aluksessa tuli olla riittävän hyväkuntoiset purjeet, koska purjeiden repeytyminen johti todennäköisesti haaksirikkoon, mikä voitiin estää enää ankkureilla. Purjeiden arvoa alensi se, että ne repeytyivät usein haaksirikossa, mutta tämä ei koskenut säästyneitä varapurjeita. Varsinkin pitkänmatkan aluksissa tuli olla varapurjeita. Tämä korostui erityisesti 1700-luvun puolivälin Helsingissä, joka oli aloittamassa omaa kaukopurjehdustaan Espanjan ja Portugalin suolasatamiin. Varapurjeet olivat osa riskin-

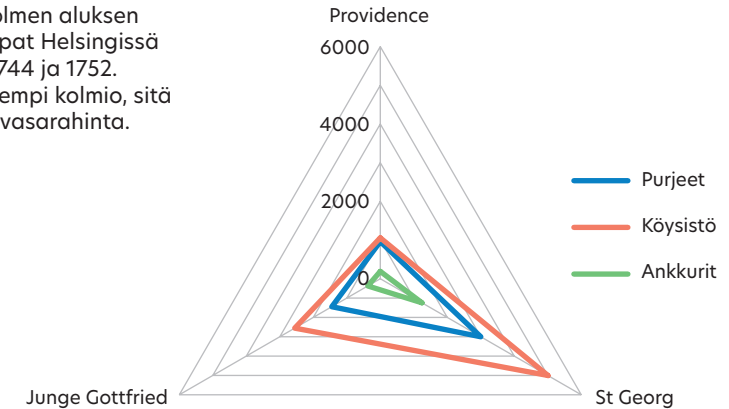
hallintaa ja pieni menoerä verrattuna siihen, että alus menetti purjeensa myrskyssä. Kolmimastoisten, täystakiloitujen alusten yleistyminen vuosisadan loppua kohti ja purjepinta-alan kasvu lisäsivät purjeiden kysyntää. Helsingin huutokaupoissa myytiin hollantilaisia, venäläisiä ja pommerilaisia purjeita, jotka olivat samalla eräänlaisia tuotemerkkejä. Hollantilainen purjekangas oli yleisin huutokauppaluetteloissa, sitten venäläinen. Hollantilaispurjeet olivat pitkään parhaita ja ainoita.

Hollannin purjeneulonta oli keskittynyt Zaandamin alueelle, jossa valmistettiin kangaspuilla tasalaatuista, valkoista ja valikoidusta raaka-aineesta valmistettua purjekangasta. Ala työllisti tuhansia.⁴¹ Myös Ruotsissa valmistettiin purjeita. Helsingiläisten kannalta lähin purjeiden valmistaja oli Tukholman Drottningatanilla sijainnut orpolasten ja irtolaisnaisten pakkotyölaitos Barnhus. Silloin kun purjeen valmistusmaata ei lähteissä ilmoiteta, saattoi kyseessä olla ruotsalainen tuote. Lisäksi Venäjällä oli useita suuria purjekangastehtaita.⁴²

Samassa aluksessa oli toisinaan eri maissa valmistettuja purjeita, mikä viittaa kierrätykseen ja purjeiden uusimiseen. Englantilaisesta purjekankaasta ei tutkittuna aikana ole eksplisiittisiä mainintoja Helsingin huutokaupoissa. Oletettavasti sitä oli kierrossa, koska brittialuksia haaksirikkoutui kaupungin vesillä, kuten edellä kerrottiin.⁴³

Kolmimastoalus *Concordiassa* oli 19 erilaista purjetta hollantilaisesta tai venäläisestä kankaasta. *St. Georgen* isoprämipurje ja klyyvari puolestaan olivat pommerilaista kangasta. Uusi fokka (15 *duk* leveä, 11,5 kyynärää syvä) hollantilaisesta kankaasta maksoi 258 taaleria (lähtöhinta), mutta puoliksi kulunut samanlainen 172 taaleria. Purjeet menettivät arvoansa nopeasti, ja lopulta ne olivat purjeina käyttökeltottomia. Hinta putosi käytön mukaan toisin kuin ankkureiden kohdalla. Myös purjeet määriteltiin köysien tapaan tarkoin. Kokoa ei nykytapaan määritelty

Kuvio 1. Kolmen aluksen huutokaupat Helsingissä vuosina 1744 ja 1752. Mitä suurempi kolmio, sitä suurempi vasarahinta.



Taulukko 1. Viiden aluksen varustuksen huutokaupat sekä lähtö- ja vasarahinnat Helsingissä ja Tammisaareissa vuosina 1744–1760.

		Köysistö	Purjeet	Ankkurit	Irtaimisto	Yhteensä	Vasarahinta yht.	Provisio 3 %
Casper et Georg	Lähtöhinta	3102	1378	486	2826	4690		
	Vasarahinta	3003	2032	561	5315	7908	15816	655
Providence	Lähtöhinta	544	556	81	126	763		
	Vasarahinta	1057	960	190	376	1526	3052	155
Junge Gottfried	Lähtöhinta	1811	1017	269	173	1459		
	Vasarahinta	2549	1312	642	187	2141	4282	281
De Hofnung (Siemens)	Lähtöhinta	2408	943	255	108	1306		
	Vasarahinta	2658	1068	309	166	1543	3086	252
Concordia	Lähtöhinta					30815		
	Vasarahinta					46831	46831	1405
Provisio yht.								2748

Lähde: Helsingin maistraatin huutokauppakamarin pöytäkirjat 1744–1760. Viljanhinnat (kuparitalareita) Petri Talvitie, HY.

Ruistynnyrin hinta Helsingissä ajanjaksolla 1744–1760 oli noin 19 taaleria.

Concordia myytiin kokonaisuena.

purjepinta-alana vaan leveytenä ja syvyytenä, mikä kertoo siitä, miten purjeita tarkasteltiin. Niiden koko ilmoitettiin leveytenä purjekankaan standardikaistaleiden (*duk*) lukumäärien sekä korkeuden (*djup*) mukaan. Purjeiden ohella huutokaupoissa myytiin myös lippuja ja viirejä. Lipun koko ilmoitettiin samoin *duk*-lukumääränä mutta korkeus sanalla *lång*. Esimerkiksi *Concordian* puna-valkoinen Tanskan lippu oli 11 *duk* leveä ja 15 *aln*

lång. Voidaan tietysti kysyä, mitä helsinkiläinen porvari teki esimerkiksi Tanskan ja Hollannin lipuilla. Niiden hankinta huutokaupoista saattaa viitata ulosliputukseen, siis siihen, että maksuja voitiin kiertää käyttämällä ulkomaista alusta bulvaanina.

Purjeiden perusteella voidaan vahvistaa, että *skepp Casper et Georg* tosiaan oli kolmimastoinen. Sen purjevalikoimaan kuului nimittäin mesaani etumärssy- sekä isomärssy-

purjeen lisäksi. Ne olivat hollantilaista kangasta. Myös *De Hofnungissa* oli isomaston lisäksi mesaani, eli se oli kaksimastoinen. Myös *Junge Gottfried* oli purjeiden perusteella kaksimastoinen ja siinä oli niin ikään mesaani. Purjeisiin kuului myös bonettipurjeita eli alaliikkiin lisättyjä jatkokappaleita, jotka kovalla tuulella irrotettiin reivaamisen sijasta. Ne olivat venäläistä kangasta.

Ankkuri - periaatteessa pitkäaikaisinvestointi

Aluksessa oli yleensä neljästä viiteen ankkuria eri tarkoituksiin. Nimitykset suurimmasta pienimpään olivat *pliktankare*, *daglig ankare*, *tojankare* sekä *varpänkare*. Paapuurin puolella keulassa oli *daglig ankare*, styyrpuurin *töjankare*. Nimitykset olivat käytössä jo 1500-luvulla. *Vaasa*-laivassa oli siinäkin *pliktankare*, kaksi *daglig ankare*a ja kaksi varppiankkuria. Varppiankkuri oli kaksisakarainen. *Daglig ankare* oli nimensä mukaisesti jokapäiväisessä käytössä ollut perusankkuri, *plikt ankare* taas kovan kelin ankkuri – aluksen viimeinen oljenkorsi.

Ankkurit olivat arvokkaita ja aluksen tärkein turva myrskyssä. Mitä raskaampi ankkuri sen kalliimpi se oli (kaavio 2). Huutokaupoissa myydyt ankkurit olivat alkeellista mallia, eivätkä ne olleet kalliita. Huutokaupoissa ilmoitettiin ankkurin paino ja hinta per leiviskä. Ankkureissa kuluneisuus ei ollut oleellista, sillä ne eivät juuri kuluneet muutoin kuin tukin osalta. Ankkuri säilytti arvonsa toisin kuin purjeet ja köydet, edellyttäen ettei sitä hukattu – niin kuin usein kävi. Sen arvo ei nousut huutokaupoissa yhtä paljon kuin köysien. Ankkureista ei vallinnut samanlainen niukuus ja kysyntä kuin köysistöstä. Kuitenkin isoista, kolmimastoisten alusten ankkureista oli Helsingin seudulla pulaa. Helsingissä ei ollut kuin pari suurta alusta, eikä niihin sopivia ankkureita ollut varastossa. Meren-

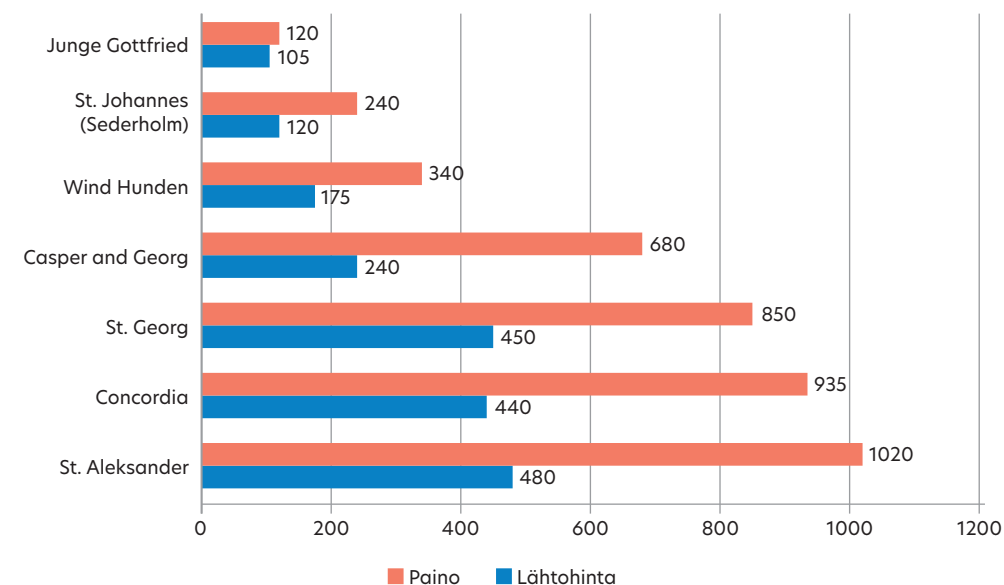
pohjassa niitä sen sijaan oli Helsingin alueella useita, tavoittamattomissa, kuten 3D-kuvien perusteella voi nähdä esimerkiksi Porkkalan ns. Juktenskobbenin hylän perusteella (enemmän jäljempänä). Raskaiden ankkureiden nosto syvästä merestä oli kuitenkin hankalaa. Kysynnän laimeuteen vaikutti myös se, että ankkurit eivät olleet kallista tuontitavaraa, vaan niitä valmistettiin malmirikkaan Ruotsin ankkuripajoissa, kuten Söderforsissa Uppsalan läänissä. Helsingin etu oli, että Länsi-Uudenmaan rautaruukkialue oli lähellä. Siellä valmistettiin myös ankkureita. Amiraliteetti teetti valtakunnan ankkuripajoissa omien sotalaivojensa ankkurit. Sillä oli lisäksi sukelluskello arvokkaiden ankkureiden nostamiseksi.

Samoin kuin köyden, myös ankkurin paino kertoo aluksen koosta. Taulukosta 1. nähdään, että neljä ylintä alusta oli selvästi suurimpia, kaikki kolmimastoaluksia. Painoero oli merkittävä esimerkiksi Johan Sederholmin *St. Johannes* hukkerettiin verrattuna.

Huutokauppadokumenteissa ankkurien alkuperämaata ei erotella. Muista lähteistä ilmenee, että ankkureissa oli kansallisia tyyppieroja. Hollantilaisen maneerin eli mallin mukaan valmistettu ankkuri kuului parhaimpiin. Niin sanottu hollantilainen ankkuri saattoi kuitenkin olla valmistettu Ruotsissa, jossa oli hollantilaisomisteisia rautaruukkeja, kuten esimerkiksi Hendrik Trippin Julitabruk Södermanlannissa. Kansallisuus on tässäkin asiassa huonosti toimiva käsite.

Ankkureiden loppuhinnat olivat pienempiä kuin köysien ja purjeiden, ja sen takia ne tuottivat provisioina vähiten huutokaupparille. Hyvin varustetussa *Casper et Georges*-sa oli kuusi ankkuria: *livankare*, *daglig ankare*, varppiankkuri, pienempi varppiankkuri sekä kaksi naara-ankkuria (*dragankare*, nelisakarainen naara-ankkuri). Ankkurin painon perusteella alus oli keskikokoinen. *St. Georges*-sa oli viisi ankkuria: *pliktankare*, *daglig ankare*, *tojankare*, *warp ankare* sekä samanlainen pienempi. *Providencessä* oli vain kolme ank-

Kuvio 2. Pääankkureiden painoja ja lähtöhintoja Helsingissä ajanjaksolla 1744–1759



kuria: *daglig ankare*, varppiankkuri ja pieni *dragg ankare*. *Providencen* huonosta varustuksesta kertoo sekin, että ankkurit olivat huutokauppapöytäkirjan mukaan ”hyvin ruosteisia”. *Junge Gottfried* oli ankkurin painon perusteella pieni alus. Siinä oli kolme ankkuria, iso ja pieni ankkuri, kummassakin tukit sekä pienempi varppiankkuri tukilla. *Providence*, *Wind Hunden*, *St. Johannes*, *Junge Gottfried* olivat pieniä saman kokoluokan aluksia.

Mastot ja pyöröpuut vain harvoin myynnissä

Huutokaupattavaan takilaan kuului tutkittavana aikana mastot vain yhdessä tapauksessa, ja ne esiintyvät muutenkin tuskin koskaan huutokauppadokumenteissa. Johan Sederholmin Helsingin lähivesillä haaksirikkoutuneen *St. Johanneksen* mastot myytiin huutokaupassa. Ne menivät halvalla 36 kuparitaalerin hinnalla. Aluksen mastot olivat kuusta. Kyseessä oli tavanomainen kotimainen kuusi eikä

kysytty laadukas mastopuu, sitkeä lehtikuusi, joka oli esimerkiksi briteille tärkeä Baltiasta, erityisesti Riiasta saatu laivanrakennustarve.

Mastojen ja muiden pyöröpuiden vähäisyyteen myyntikohteina oli selityksiä. Mastojen irrotus haaksirikkopaikalla ja poiskuljetus oli hankalaa, usein mahdotontakin. Lisäksi oli hyvin tavallista, että mastot kaadettiin myrskyssä aluksen kaatumisen estämiseksi. Alusten vakiovarusteisiin kuului huutokauppapöytäkirjojen mukaan kirves, jonka yksi käyttötarkoitus oli juuri mastojen kaataminen. Sen sijaan on useita tapauksia, joissa sukelluskomppania löysi rantaan ajautuneen maston tai muita takilan osia. Ne kertoivat haaksirikosta, mutta yleensä jäi selvittämättä, missä se oli sattunut. Mastopuulle ei myöskään Ruotsissa ollut samanlaista kysyntää kuin esimerkiksi Hollannissa ja Englannissa. Lähteiden puuttuessa ei voida sanoa, kuinka paljon esimerkiksi Riiasta tai muualta Englantiin toimitetun mastopuun joukossa oli sukelluskomppanian välityksellä saatua käytettyä mastopuuta.

Laivaveneiden kunto vaihteli

Alusten varustukseen kuului yleensä laivavene. Laivaveneiden hinnat vaihtelivat huutokaupoissa suuresti, 12–250 taalerin välillä. *St. Georgen* tamminen laivavene maksoi vaivaiset 12 taaleria. Se oli kertoman mukaan jonkin verran rikkoutunut mutta ”kapteenin itsensä korjaama”. Jöns Collinin *St. Johannes* -hukkerissa ei ollut laivavennettä ainakaan huutokaupassa. Albert Siemensin *De Hoffnungin* ”vanha tamminen laivavene peräsimellä” arvioitiin 24 taalerin arvoiseksi. Se ei huutokaupassa herättänyt kiinnostusta ja myytiin lähtöhinnalla. Laivaveneissä oli yhtälailla suuria hintaeroja kuin itse laivoissakin tai niiden rungoissa. Laivaveneetkin olivat kierrätystavaraa, ja niillä saattoi olla jo pitkä historia takanaan eri aluksissa.

Concordiassa oli 200 taalerin arvoinen laivavene, jossa oli isopurje ja fokka, kummatkin paksua hollantilaista kangasta. Lisäksi huudettavana oli erikoinen kohde, norjalainen jolla, jossa oli puoliksi kulunut isopurje ja fokka hollantilaiskangasta, hinta 120 taaleria. Sederholmin *St. Johanneksen* huutokaupassa oli vanha mäntyinen laivavene, jossa oli peräsin ja aiopari, arvo 36 taaleria. Usein laivaveneet olivat vanhoja ja todennäköisesti kierrätystavaraa (eräs kriteeri on, oliko laivavene samaa puuta kuin emoalus, katso Ahlström 1997). Laivaveneitä oli helppo siirtää laivasta toiseen, minkä lisäksi niitä löytyi rannoilta. Ne olivat kansitavaraa ja huuhtoutuivat myrskyssä mereen. Usein onnettomuudesta kertoi vain rannalta löytynyt hylätty laivavene.

Navigointivälineet sekä kajuutta- ja kapyysitavarat

Navigointivälineistä oli osa aluksen huutokaupattavaa irtaimistoa, ja sitä sai halvalla. Navigointivälineistöön kuluivat kompassit, luodit, tiimalasit sekä peltiset äänitorvet.

Myös liput myytiin tässä osastossa. Sen sijaan yhdestäkään kartasta, harpista, viivaimesta, kaukoputkesta, ilmapuntarista tai reittioppaasta en ole löytänyt mainintoja. Niitä ei aluksissa vielä ollut, tai mikä todennäköisempää, ne olivat kapteenille kuuluvaa välineistöä. Kun kapteeni kuoli, ne huutokaupattiin perunkirjoituksen yhteydessä. Toisinaan mainitaan aluksessa olleet harvat kirjat, joihin kuului muun muassa rukouskirjoja. *Providencessa* oli mukana käsiaseita. Se joutui kulkemaan jonkun matkaa Englannin kanaalissa, jossa oli kaappausvaara. Aseita tarvittiin myös Hiidenmaan rantarosvojen varalta.

St. Georgen kuusi kompassia myytiin yhteishintaan 18 taalerilla. *Finska Post* -aluksen neljä kompassia koteloihinsa maksoivat yhteensä 12 taaleria. Kompassimalleista mainitaan mm. *hängkompass*, riippukompassi. Kompassissa oli valo sekä kompassisuoja (*nakterhus*). *Casper et Georg* -aluksen huutokaupassa tällainen myytiin. *Providencen nakterhusin* lähtöhinta oli vain kolme kuparitaaleria, josta se nousi kahdeksaan. Huutokaupoissa myytiin myös aluksen kajuuttaan kuuluneita pöytiä, tuoleja ja pöytäliinoja. Yksityiskohtana mainittakoon, että danzigilaisen *St. Georg* -aluksen kajuutan pöytäliina oli punavalkoinen, saman värinen kuin Danzigin lippu.

Tiimalaseja oli neljän, kahden ja puolen tunnin versioita. Alus mittasi muun muassa luovinsa pituuden niiden perusteella. Niillä mitattiin kuljettu matka, kun nopeus oli arvioitu kapteenin tuntuman perusteella.

St. Georgessa oli luoteja 20 ja 8 paunan painoisina (8,5 kg ja 3,4 kg). Raskaampi luoti sujahti pohjaan nopeammin, kun aluksella oli vauhtia. Pohjanmereltä tullessa *Concordiassa* oli 25 naulan luoti ja siihen 100 sylen (170 m) luotinaru (*djup lodlina*). Luotinarujen pituus oli samaa luokkaa kuin ankkuriköysien. Tämän lisäksi aluksessa oli käsiluoti, 10 naulaa ja 16 syltä (27,2 m) narua.

Oma lukunsa olivat laivapuusepän työkalut sekä keittiövälineet. Niihin kuului rautaisia

ja kuparisia pannuja ja kattiloita. *St. Georges* oli runsaasti keittiövälineitä: useita kuparikattiloita, voipannu, paistinpannuja, messinkinen kalakattila, kuparinen voi- ja kalakauha, rautainen lihahaarukka, hiilihanko, kolmijalka, kirves, rautavanteisia vesiämpäreitä sekä rautainen lihavati. Irtaimistosta myytiin lisäksi peltinen teekannu sekä kuusi lautasta. Voinnee päätellä, että aluksessa oli kuuden hengen miehistö. Kapyysihelloja ei ollut huutokaupoissa. Laite oli raskas ja käytännössä mahdoton irrottaa.

Huutokauppadokumenttien epäsuora informaatio onnettomuudesta

Huutokauppapöytäkirja antaa parhaimmillaan epäsuoraa tietoa itse onnettomuudesta. Ensinnäkin se tarkentaa tiedoillaan haaksirikkopaikkaa. Esimerkiksi *Casper et Georgen* haaksirikkopaikkaa ei tarkenneta, mutta huutokaupan pitopaikka kertoo siitä jotain. Pöytäkirjan perusteella haaksirikkopaikka oli jossain Porkkallassa, sillä huutokauppapaikkana kerrotaan olleen ”Porkkala och Råmbosby” (paikka on nykyinen Rembas, jossa oli luotsikylä). Tämän perusteella voidaan olettaa, että haaksirikko on sattunut jossain Porkkalan kärjen itäpuolisella merialueella, koska täältä oli selkein ja lyhyin matka mainittuun huutokauppapaikkaan. Onnettomuudesta itsestään voidaan todeta, että se oli rantautuminen, jossa aluksen takila ja irtaimisto ehdittiin ottaa talteen. Runko jäi ilmeisesti sen verran paljon veden alle, ettei lastia pystytty pelastamaan, koska siitä ei puhuta mitään. Kajuutoista sen sijaan saatiin tavaraa, esimerkiksi keittiövälineet.

Sukellusraporttien ja huutokauppapöytäkirjojen ylimalkainen kuvaus haaksirikkopaikasta voidaan yhdistää luotojen ja karien nimistön kautta aluksen kapteenin, kotisataman tai kotimaan nimeen tai lastin laatuun ja selvittää tätä kautta tarkka haaksirikkopaikka.

Esimerkkinä mainittakoon Porkkalan Jukenskobben, joka on saanut nimensä noin 30 metrin syvyydessä olevan juhtinahkaa sisältävän hyllyn lastista. Sukelsimme osana Helsingin yliopiston rahoittamaa projektia tähän hylkyyn toukokuussa 2018 ja nostimme kaksi juhtirullaa jatkotutkimuksiin. Alusta ei ole vielä pysytty yksilöimään. Sen sijaan on varmaa, että Johan Sederholmin *St. Johannes* törmäsi kapteeninsa Mathias Mathiesenin ohjaamana Mathiesengrund-nimiselle kivelte Helsingin Gråskärsbådanin luona ja Bergenistä kotoisin oleva *Concordia* puolestaan Bergensgrund-nimiselle kivelte Porkkalan Mickelskärin luona.

Jos ankkuria ei huutokaupassa ollut, se oli jäänyt liian syvälle tavoittamattomiin ja menetetty joko haaksirikkotilanteessa tai pelastusoperaatiossa. Ankkurin puuttuminen tai mukana olo hyllyssä on keino yksilöidä alus: jos ankkurit olivat mukana huutokaupassa, voidaan hyllyt, joissa on ankkurit, tietysti poissulkea. Osasta ankkureita niiden puiset tukit olivat rikki. On mahdotonta sanoa, missä vaiheessa ne olivat hajonneet, mutta tässä saattaa olla yksi haaksirikon loppuvaiheen syy: aluksen ajautumista karille ei voitu estää.

Hyväkuntoisen *Concordian* kaikki ankkurit päätyivät huutokauppaan. Alus oli ajanut yllättäen karille eikä ajalehtinut sille. Tämä sopii oletukseen, että kari on 1800-luvun kartoissa näkyvä Bergensgrund⁴⁴. Se on pieni, syrjäinen kari, joka oli haaksirikon aikaan nykyistä matalampi. Kari on ollut sellaisessa syvyydessä, ettei se rikkonut alusta. Alus jäi karille kiinni pohjastaan, joten ankkureita ei ollut syytä laskea tai jos ne laskettiin, saatiin ne matalalta helposti ylös. *Concordian* ankkurivarustus oli normien mukainen: *plikitankare*, *daglig ankare*, *tojankare*, *varpankare* sekä *dragg ankare*. Myös *Concordian* päätyminen huutokauppaan ehjänä tukee käsitystä, että alus jäi turvallisesti karin päälle ja oli tässä mielessä pelastajille kiitollinen kohde.

Venäläisessä saman kokoluokan *St. Alexander* -aluksessa oli vastaava ankkurivarustus.

Sekin ajoi kivelle yllättäen eikä ajelehtinut sille, mikä voidaan todentaa huutokauppapöytäkirjan lisätietojen perusteella. Alus oli törmännyt kahteen vedenalaiseen kiveen ja pysynyt kivillä kertoman mukaan viisi viikkoa ”avomerellä”, mikä auttaneen paikanmäärityksessä. Haaksirikkopaikka oli ulkona Porkkalan kärjessä. Lisätietona kerrotaan, että alus oli rungoltaan kaksiosainen, kölistä vesirajaan tasasaumainen mutta siitä reelinkiin limilau-doitettu mäntyalus.

Johan Sederholmin *St. Johanneksen* purjeet olivat kuluneet ja paikatut (*lappad*). Köysistö oli sekin kulunutta, ja esimerkiksi laivan ainoan kompassin lasi oli rikki. Ei ole varmaa, oliko se hajonnut karilleajon yhteydessä. Aluksessa oli huutokaupassa kaksi vanhaa ankkuria, joista vain toisessa oli tukki. Alus oli siis varsinkin takilan osalta huono, ja tässä oli mielestäni ratkaiseva syy siihen, miksi se ei pystynyt luovimaan eteenpäin matkallaan Stralsundiin. Meriselityksen mukaan aluksen matka oli outo, jopa surkuhupaisa. *St. Johannes* lähti Viaporin rediltä ja purjehti yön yli Naissaaren luokse, niin lähelle ”että Toompean tornit näkyivät”. Koska tuuli oli jälleen vastainen, se joutui ottamaan uuden luovin takaisin Helsinkiin, jossa se ajoi karille edellä kuvatussa paikassa kaupungin edustalla, siis lähellä lähtöpaikkaansa. Tästä se ajautui muutaman merimailin päässä olevan Kuivasaaren rantakallioihin ja hajosi kappaleiksi. Sen ankkurit eivät siis pitäneet. Miksi alus ei sitten jäännyt Naissaaren luokse ankkuriin? Yksi selitys ovat aluksen huonot ankkurit sekä se, että Naissaari on matala, suojaa huonosti tuulelta ja sen kohdalla tuulee usein voimakkaasti. Alus oli mitä ilmeisimmin koottu kierrätysosista. Se oli huonokuntoinen, ja juuri siksi se uskallettiin lähettää Stralsundiin Pommerin sotanäyttämölle, jota huollettiin siis myös Helsingistä käsin. Myös *Providence* oli varustukseltaan huonokuntoinen: sen ankkurit olivat ruostuneita, köysistö kulunutta ja jatkettua ja purjeet kuluneita. Se ei kestänyt tuulta.

Jos laivavenettä ei ollut huutokaupassa, kertoo se siitä, että miehistö oli jättänyt laivan ja tullut sillä rantaan omin avuin. Se ei tällaisessa tapauksessa enää kuulunut haaksirikkoaluksen irtaimistoon. Jos sillä oli jätetty alus ja päästy rantaan, se ei enää ollut hylkytavaraa. Mikäli se haaksirikkoutui, tuli siitäkin hylky.

Rungot tuhoutuivat usein haaksirikossa. Jos alus saatiin irti karilta, ei huonokuntoisesta aluksesta maksettu paljoakaan. *St. Georgesta* kerrottiin, että ”hylkyä tuskin saadaan karilta pois eikä sitä voida kunnostaa. Peräsin, mastot ja raakapuut sekä rautaosat myytiin yhteishintaan 250 taaleria”. Jöns Collinin *St. Johanneksen* vanha runko myytiin 750 taalerilla.⁴⁵

Riskistä resurssiksi

Varhaismoderni purjealus oli oman aikansa teknisesti monimutkaisin, sadoista osista koostuva kokonaisuus. Tämä päti vielä enemmän sota-aluksiin mutta myös kauppalaivoihin. Merenkulkuun liittyi aina riskejä eikä haaksirikoilta välttytty. Helsingille haaksirikot oli pelastustoiminnan kautta kasvualue vuosisadan loppua kohti lisääntyneen Pietarin, Viipurin ja Narvan meriliikenteen takia. Asiaa tasapainotti se, että myös omat alukset haaksirikkoutuivat.

Haaksirikot synnyttivät Helsingissä kierretykseen perustuvan laivanvarustuksen, joka oli olemassa jossain muodossa monin paikoin vielä myöhemminkin. Sen merkitys oli erityisen tärkeä ja suotuista Helsingin kaltaisille omaa laivanvarustustaan aloitteleville kaupungeille hankalan Pietarin-väylän tuntumassa.

Sodissa pahoin kärsineen Helsingin jälleenrakennukseen kuului myös kauppalaivasto. Varoja syöneen ja riskialttiin laivanvarustuksen esteenä oli vähäinen pääomanmuodostus ja riippuvuus hollantilaispääomasta ja rahtikuljetuksista. Vähitellen tilanne muuttui vuoden 1724 purjehdussäännön ja siihen

liittyvien, omaa kauppalaivastoa tukevien verohelpotusten (suuret tasasaumaiset alukset) takia, joiden turvin kauppamerenkulun kotimaisuusaste lisääntyi. Myös pääomaa, niin osaamista kuin rahaa, alkoi siirtyä Helsinkiin Haminasta muuttaneiden, usein entisten nyeläisen porvareiden mukana.

Helsingiläisporvariston varallisuuden kasvun ja laivanvarustusboomin taustalla oli purjehdussäännön lisäksi kaksi tekijää: 1700-luvun alkuvuosina alkanut hienoterätekninen sahateollisuus ja vienti, jotka edellyttivät merikuljetuksia, sekä vuonna 1747 käynnistynyt Viaporin rakennustyömaa, jonne voitiin myydä huutokaupoista saatua tavaraa. Kuvaavaa on, että esimerkiksi Helsingin sukelluskomissaari Hans Sund oli paitsi laivanvarustaja myös sahanomistaja. Kysyntää oli erityisesti paljon lastia ottaville aluksille, koska niillä voitiin viädä sahatavaraa Espanjaan ja tuoda vastineena suolaa. Se oli tuottoisaa kauppaa.

Aluksissa oli 1700-luvulla suuria eroja, mikä näkyi varusteiden huutokauppahinnoissa. Hintahaitarit olivat laajoja ja alusten kunto vaihteli suuresti. Joidenkin tavaroiden kysyntä selittyy Helsingin paikallistarpeesta käsin. Köysillä, purjeilla ja ankkureilla sukelluskomppaniaan kytköksissä oleva huutokauppakamari teki eniten voittoa. Köysien kysyntä oli suurta jo pelkästään siksi, että niitä tarvittiin paljon. Kotimainen talonpoikainen hampuntuotanto ja Helsingin alimittaiset köy-

denpunontaradat eivät voineet tätä kysyntää tyydyttää. Riittävän suuret köydenpunontaradat olivat Tukholmassa, Karlskronassa ja Viaporissa ja varattu laivaston käyttöön. Suomen etuna oli, että köysien kyllästämiseen tarvittu terva, muualla kallis tuontitavara, saatiin omasta takaa.

Huutokauppakamarin provisio oli pieni. Suurin hyöty oli, että saatiin edullisia osia jake-luun. Rauta ja muut metallit olivat aina arvokkaita – myös kaivosmaa Ruotsissa. Ankkurit ja muut metalliosat säilyttivät arvonsa ja olivat siirrettävissä toisiin aluksiin. Niiden elinkaari oli pidempi kuin köysien ja purjeiden. Ank-kureiden elinkaarta ei kuitenkaan voitu jatkaa muussa käytössä. Myös köydet kuuluivat käyttökeltvottomiksi. Sen sijaan purjeiden elämää voitiin vielä jatkaa ”laputuksin”, ja niitä voitiin uusiokäyttää esimerkiksi teltoissa, peitteinä ja tuulimyllyjen siivissä. Kompassit olivat verraten halpoja. Hylyistä saatu lastitavara oli eräänlaista epävirallista tuontia. Viime aikoina purjekankaan uusiokäyttö on huomattu osana kierrätysboomia. Käytöstä poistetut purjeet ovat valtava materiaalivarasto.

Riski kuului aina merenkulkuun ja sen hallitsemiseksi helsinkiläisporvarit hankkivat laivoihinsa varalle varusteita. Varsinkin tuottoisaa pitkänmatkanpurjehdus edellytti aiempaa enemmän varapurjeita ja muuta varustusta laivoissa. Ulkomaisen varustajan riski oli helsinkiläisporvarin resurssi.

VIITTEET

- 1 Duncan & Gibbs, 2015.
- 2 Huhtamies 2018, 17–59. Huhtamies 2014, 139–162. Merikartoista ja väylistä katso Ehrensward ja Zilliacus 1997. Ruotsin merenkulun historian uudempi yleiskatsaus Müller et al., 2016.
- 3 Kaukiainen 2006, 26–27. Niitemaa, 1967.
- 4 Pohjoisen komppanian rinnalla, alueenaan Etelä-Ruotsi, toimi vähän varhaisempi Eteläinen sukelluskomppania aina vuoteen 1802, jolloin siihen asti eriliset komppanijat yhdistettiin. Ruotsin puolella uusi yhdistynyt komppania toimi vuoteen 1831, mutta Venäjään liitettyä Suomessa kenraalikuvernööri Sprengporten kielsi sen toiminnan vuonna 1808.
- 5 Märten Triewaldista katso Lindqvist 1984. Triewald 1734, Triewald 1741. Huhtamies 2018 (b), 98–129.
- 6 Ahlström 1983. Harder 1961.
- 7 Katso Storch 1803.
- 8 Granqvist 2016, Granqvist 2018, 147–149. Ojala 2002.
- 9 Pääomaa tuli Helsinkiin Haminasta paenneiden porvareiden mukana. Näistä monet olivat alun perin Nyenistä. Heistä voidaan mainita mm. Carl Clayhills ja Jacob Tesche, kummatkin hylkyhuutokauppojen vakioasiakkaita. Kuisma 1991, 36–37.
- 10 Amiralitetskollegium, Lotskontoret, Inkomna skrivelser serie VI, Dykerihandlingar 1745–1766 (–1802), Krigsarkivet, Stockholm. Sarja jakautuu

- kahteen osaan: Lotskontoret, Dykerihandlingar 1745–1797 ja Förvaltningen av sjöärenden (sarja E III), Dykerimål 1798–. Katso. myös Frihetstidens utskottshandlingar, militieutskottets sjömilitedeputation (vol. 48 nro. 2789), jossa muutamia satunnaisia aiempia vuosia 1730-luvulta. Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatti huutokauppakamarin pöytäkirja Ca:1.
- 11 Ahlström 1997, 166.
- 12 Huhtamies ja Granqvist 2018, eri kohdin.
- 13 Koivikko 2017. Kaukiainen 2006. Ojala & Räihä 2017. Hell 2013. Spooner 1983. Helsingin yliopiston Tulevaisuusrahaston rahoittama Juhtinahka-projekti vuonna 2018.
- 14 Charming Mollyn tapaus katso Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatin tuomiokirja 8.10.1744 (digitoidut sivut 12/51–13/51). Katso. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_the_1740s. ”The ship was lost near Helsingfors, Finland before 16 November. She was on a voyage from Saint Petersburg, Russia to London”. Lloyd’s List (No.38). Lloyd’s of London. 16 November 1744.
- 15 <https://www.abc.se/~pa/uwa/wreckbas.htm>
- 16 Ahlström 1997.
- 17 Ehanti ym. 2012.
- 18 Kaukiainen 2018.
- 19 Pearce 2010.
- 20 Baehre 1999.
- 21 Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatti, huutokauppakamarin pöytäkirja, Patriarkh Jacobin huutokauppa 24.5.1746.
- 22 Majakoista katso Laurell 1999.
- 23 Huhtamies 2018, 27–31.
- 24 Jonas Hahnin kartat teoksessa Ehrensvärd & Ziliacus 1997.
- 25 *Junge Gottfried*, Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatti, huutokauppakamarin pöytäkirja 25.22.1751, *De Hoffnung* 20.6.1754, *Concordia* 22.7.1754.
- 26 St. Georg, Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 24.4.1744, Finska Post 12.10.1745, *St. Johannes* (Collin) 23.7.1754, *Enigheten* 24.3.1750, *St. Alexander* 18.10.1756, *Wind Hundén* 12.7.1757, *St. Johannes* (Sederholms) 24.6.1759.
- 27 Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 17.4. 1744. Ca:1.
- 28 Sound Toll Registers Online (STR), haku Shipmasters ja siinä nimi ”Paulus”.
- 29 STR. Shipmaster ”Hubbard”.
- 30 Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 22.10.1744. Ca:1.
- 31 Helsingin kaupunginarkisto. Maistraatin tuomiokirja 6.10.1744-3.11.1744, siinä alkaa digitoitu sivu 16/51–19/51. Jatkuu 24.11.1744 sivut 12/62-.
- 32 https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_the_1740s. Lloyds List, no. 932, Friday, October 26. 1744, Ship News
- 33 Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 25.11.1751, 18.1.1752, 23.5.1752, 1.6.1752. Ca:1.

- 34 Katso viite 23.
- 35 Glete 2010, 456.
- 36 Glete 2010, 455.
- 37 Hintatiedot ovat edellä mainituista huutokauppakirjoista.
- 38 Åkerman 1937.
- 39 Kuisma 1991, 122.
- 40 Gustafsson 2015, 103-117.
- 41 Davis 2008, 178–180.
- 42 Riksarkivet, Stockholm. Kommerskollegium. Huvudarkiv. Särskilda utredningar och berättelser 1731–1746. Convolut angående Ryska handels och Manufakturväsendet. Segelduks Fabriquer.
- 43 Katso Ericson 1984, 72–73.
- 44 Karta öfver Finlands södra skärgård från Porkkala-Helsingfors-Willinge utgifven år 1880 af K.G. Ekebom. Merikeskus Vellamon arkisto, Kotka.
- 45 Edellä mainitut haaksirikdokumentit.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Arkistolähteet

Krigsarkivet, Stockholm
Amiralitetskollegium, Lotskontoret, Inkomna skrivelser serie VI, Dykerihandlingar 1745–1766 (–1802).

Riksarkivet, Stockholm
Kommerskollegium, Huvudarkiv, Särskilda utredningar och berättelser 1731–1746, Convolut angående Ryska handels och Manufakturväsendet, Segelduks Fabriquer.

Helsingin kaupunginarkisto
Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirjat 1744–1760.

Maistraatin tuomiokirjat

Merikeskus Vellamo, Kotka
Karta öfver Finlands södra skärgård från Porkkala–Helsingfors–Willinge utgifven år 1880 af K.G. Ekebom.

Verkkolähteet

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_the_1740s [viitattu 30.6.2020]

Kirjallisuus

Ahlström, Christian 1983. Aspects of commercial shipping between St. Petersburg and Western Europe 1750–1790. J. W. Wieringa (toim.) *The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic Region 1400–1800*. Leiden: Martinus Nijhoff.

Ahlström, Christian 1997. *Looking for Leads. Shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and archaeological record*. Helsinki: The Finnish Academy of Science and Letters.

Baehre, Rainer K. (toim.) 1999. *Outrageous Seas. Shipwreck and Survival in the Waters of Newfoundland, 1583–1893*. Kanada: Carleton University Press.

Davis, Karel 2008. *The Rise and Decline of Dutch Technological Leadership: Technology, Economy and Culture in the Netherlands, 1350–1800*. Vol. 2. History of Science and Medicine Library 7. Leiden: Brill.

Duncan, Brad & Gibbs, Martin 2015. Please God Send Me a Wreck: Responses to Shipwreck in a 19th Century Australian Community. *When the Land Meets the Sea*. Vol. 3. New York: Springer.

Ehanti, Eero & Aartomaa, Johanna & Lounatvuori, Irma & Tirkkonen, Erik 2012. *Mereen menetetyt, uudelleen löydetty*. Helsinki: Museovirasto.

Ericson, Lars 1984. En svensk industrispion i industrilismens vagga. Kring Bengt Ferners skildring av segeldukstillverkning i England 1760. *Forum Navale* 40. Tukholma: Sjöhistoriska Samfundet.

Ehrensvärd, Ulla & Ziliacus, Kurt 1997. *Farlederna berättar. Gamla sjökartor över Finlands skärgård*. Helsinki: Konstsamfundet & Söderströms.

Gustafsson, Sofia 2015. *Leverantörer och profitörer. Olika geografiska områdets och sociala grupps handel med fästningsbygget Sveaborg under den första byggnadsperioden 1748–1756*. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 196. Helsinki: Finska Vetenskaps-Societeten.

Harder, Elisabeth 1961. Seehandel zwischen Lübeck und Russland in 18. Jahrhundert, *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*. Band 41.

Granqvist, Juha-Matti 2016. Helsingin porvaristo Viaporin rakennuskaudella (1748–1808). *Historiallisia tutkimuksia Helsingin yliopistosta XLVII*. Helsinki: Helsingin yliopisto.

Granqvist, Juha-Matti 2018. Hylkytavarain jättijako. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.): *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hell, Maarten 2013. Unfortunate Dutch Vessels in Baltic Waters (1700–1800). Roio, Maili (toim.) *Shipwreck Heritage. Digitizing and Opening Access to Maritime History Sources*. Tallinna: Muinsuskaitseamet.

Huhtamies, Mikko 2014. *Pohjolan Atlantis. Uskomattomia ideoita Itämerellä*. Helsinki: John Nurmisen Säätiö.

Huhtamies, Mikko 2018. Kolme mailia Helsingin poikista merelle. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.) *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Huhtamies, Mikko 2018 (b). ”Vedenalaiset konstit”. Captain mechanicus Mårten Triewald ja valtakunnallisen pelastusmonopolin synty Ruotsissa. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.): *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kaukiainen, Yrjö 2006. *Rantarosvojen saaristo. Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kaukiainen, Yrjö 2018. *Aarrelaivat ja harhatulet. Turunmaan ulkosaaristo 1700-luvulla*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Koivikko, Minna 2017. *Recycling Ships: Maritime Archaeology of the UNESCO World Heritage Site, Suomenlinna*. Helsinki: Helsingin yliopisto

Kuisma, Markku 1991. *Helsingin pitäjän historia III. Isostavihasta maalaiskunnan syntyyn 1713–1865*. Vantaa: Vantaan kaupunki.

Laurell, Seppo 1999. *Suomen majakat*. Helsinki: Nemo ja Merenkulkulaitos.

Lindqvist, Svante 1984. *Technology on Trial: The Introduction of Steam Power Technology into Sweden, 1715–1736*. Uppsala: Almqvist & Wiksell.

Müller, Leos & Hallén, Per & Lennerfors, Thomas Taro 2016. Handel och sjöfart. Ekström, Simon & Müller, Leos & Nilson, Tomas (toim.) *Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar*. Forum Navale skriftserie 56. Malmö: Universus Academic Press.

Niitemaa, Vilho 1967. *Rantaoikeus varhaiskeskiaikaisen oikeuskäsitteen kuvastajana Pohjois-Euroopassa*. Oulu: Oulun yliopisto.

Ojala, Jari 2002. The Problem of Information in Late Eighteenth and Early Nineteenth-Century Shipping: A Finnish Case. *International Journal of Maritime History*, vol. XIV, No. 1.

Ojala, Jari & Räihä, Antti 2017. Navigation Act and the Integration of North Baltic Shipping in the Early Nineteenth Century. *International Journal of Maritime History*, vol. XXIX, No. 2.

Pearce, Cathryn J. 2010. *Cornish Wrecking. Reality and Popular Myth 1700–1860*. Woodbridge: Boydell and Brewer.

Spooner, Frank C. 1983. *Risk at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766–1780*. Cambridge: Cambridge University Press.

Storch, Heinrich 1803. *Historisch-Statistisches Gemälde des russischen Reichs, Supplementband*. Riga: Hartknoch.

Triewald, Mårten 1734. *Konsten att lefwa under watn eller kort beskrivning om de påfunder, machiner och redskap hwar på Dykeri- och Bärnings-Societetens Privilegier äro grundade, etc*. Tukholma: Benj. Gottl. Schneider.

Triewald, Mårten 1741. *Plägning till Konsten att lefwa under Watn eller Kort Beskrifning om de Påfunder, Machiner och Redskaper som Norra Dykeri-och Bergnings-Societeten sedad det. Anställte Profwet under 1731 års Riksdag, lätit förfärdiga, och nu med scalla af deras storlek i koppar sticka lätit*. Tukholma: eter Jör. Nyström.

Åkerman, Birger 1937. *Bouppteckningar i Helsingfors stad 1679–1808*. Helsinki: Suomen sukututkimusseura.

Sammandrag

Vad var värdefullt på fartyg? Vrkgodsauktionerna i Helsingfors i mitten av 1700-talet

När ett handelsfartyg på 1700-talet förlis-
te (eller strandade) i Finska viken gjord man
ett försök att rädda det, antingen genom att
vinscha det av grundet eller, vilket var van-
ligare, genom att bärga fartyget och dess
last. I Sverige hade Norra Dykeri- och Bär-
gningskompaniet (1729–1802) på 1700-ta-
let monopol på all bärgning. Skriftliga källor
från bärgningsoperationer nämner sällan
människor. Bärgning var affärsverksamhet,
liksom ibland också det att låta ett fartyg ha-
verera. Denna handel försiggick på offentli-
ga auktioner. I Helsingfors hölls årligen fle-
ra auktioner som besöktes av tiotals borgare
från staden. Bärgningsdokument är använd-
bara källor, inte bara när man vill studera

efterfrågan på fartygsdelar, utan också vid
identifiering av fartyg och när man vill be-
skriva sjöolyckor i gången tid. Detaljerad
teknisk information i auktionsprotokoll ger
oss kunskap om fartyg och deras utrustning
på Finska viken i tidigmodern tid. Många
fartyg var destinerade till S:t Petersburg (gr.
1703) därifrån man hämtade skeppsbygg-
nadsmaterial till Europa, men ett stort an-
tal förliste vid den steniga kusten utanför
Helsingfors. Detta gav upphov till en an-
norlunda form av sjöhandel som byggde på
slumpartad införsel och användning av åter-
vunnet material, som tågvirke, segel och an-
kare från stränder som välsignats med vrak
av olyckliga skepp.

Summary

Which parts of ships were expensive? Auctions of shipwreck goods in Helsinki in the mid-18th century

When a merchant ship was wrecked (or
stranded) in the Gulf of Finland in the
eighteenth-century, an attempt was made to
save it, either by winching it off the rocks,
or, more usually, by salvaging the ship to-
gether with its cargo. In 18th century Swe-
den salvage was the monopoly of Northern
Diving and Salvage Company (1729–1802).
The document sources on salvage opera-
tions seldom mention people. Salvage, and
sometimes even wrecking, was business.
This trade was carried out in public auc-
tions. In Helsinki several auctions were held
yearly with tens of local burghers as cus-
tomers. Salvage documents are useful sourc-

es not only for investigating the demand
of ship parts but also for identifying ships
and explaining past marine accidents. De-
tailed technical knowledge provided by auc-
tion protocols gives us insight to ships and
their equipment in the early modern Baltic.
Many ships were on their way to St. Peters-
burg (est. 1703), the homeport of European
naval stores, but a great amount of them
wrecked at the rocky coasts of Helsinki. This
gave rise to a strange kind of shipping based
on random import and use of recycled cord-
age, sails and anchors from the shores bless-
ed by unfortunate ships.

Onnellisesti ja onnettomasti. Haaksirikot ja Helsingin laivanvarustus 1700-luvun loppupuolella

JUHA-MATTI GRANQVIST

FT Juha-Matti Granqvist (juhamatti.granqvist@gmail.com) väitteli tohtoriksi vuonna 2016 Helsingin yliopistosta Helsingin 1700-luvun porvaristoa käsittelevällä väitöskirjalla. Vuosina 2014-2019 hän toimi tutkijana Koneen Säätiön ja Suomen Akatemian rahoittamassa projektissa, joka tutki haaksirikkoja ja pelastustoimintaa 1700-luvun Itämerellä.



Le Havren satama (1835), missä fregatti Anders Johan Nordenskiöld haaksirikkoutui vuonna 1786. Kuva: Kansallisarkisto, Public Domain.

MARRASKUUN 19. PÄIVÄNÄ vuonna 1786 helsinkiläinen fregatti *Anders Johan Nordenskiöld* haaksirikkoutui Le Havren satamassa Ranskassa.

Nordenskiöld oli yksi Helsingin espanjanpurjehtijoista, jotka veivät kaupungin menestyvän sahateollisuuden tuotteita maailmalle ja toivat paluulastissa Välimeren suolaa. Oman aikansa kauppalaivaksi se oli pitkäikäinen. Vuonna 1758 Helsingin telakalla rakennettu ja silloisen maaherran mukaan nimetty *Nordenskiöld* oli kyntänyt meriä melkein kolmekymmentä vuotta. Siitä oli tullut kaikkien aikojen ensimmäinen Atlantin ylittänyt suomalaisalus, kun se vuonna 1769 purjehti Kuubaan.¹ Sen kohtaloksi koitui kuitenkin lopulta arkinen puutavaranvientimatka Ranskaan.

Haaksirikossa ei menetetty ihmishenkiä. Laivan kapteeni Mathias Mattheiszen jäi Le Havreen hoitamaan asioita paikallisen Ruotsin konsulin Nicolaus Ranicken avustuksella. Miehistölleen hän järjesti kyydin kotiin kaljaasilla *Gud Mitt Hopp*, joka oli matkalla Göteborgiin. Matka talvisilla merillä oli hidas, ja haaksirikosta oli kulunut jo melkein neljä kuukautta, kun perämies Carl Gustaf Castergren maaliskuun 1787 puolivälissä tuli Helsingin pormestarin ja raadin eteen antamaan selonteon tapahtuneesta.²

Nordenskiöldin haaksirikko aiheutti paljon paperitöitä Helsingin viranomaisille, kun merimiehet karhusivat maksamatta jääneitä palkkojaan kauppiaas Johan Sederholmin johtamalta varustamoyhtiöltä.³ Vasta vuoden



Vapaaherra Anders Johan Nordenskiöld (1738–1796), jonka mukaan nimettiin ensimmäinen suomalainen Atlantin ylittänyt suomalaisalus. Kuva: Kansallismuseo, Historialliset kokoelmat.

1787 viimeisenä päivänä tapaukselle voitiin lyödä muodollinen piste. Tuolloin kapteeni Mattheiszen jätti Helsingin merimieshuoneelle *Anders Johan Nordenskiöldin* päästökatselmusluettelon, jossa listattiin kotiin palanneet merimiehet ja heille maksetut palkat.

Merimieshuone käytti kaavakkeita päästökatselmusten tekemiseen. Niissä oli valmiiksi painettu teksti, johon kapteeni täydensi laivan tiedot. Kaavakkeet oli kuitenkin tehty onnistunutta merimatkaa varten, joten painetussa tekstissä luki, että alus oli tullut kotisatamaan *lyckeligen*, onnellisesti. Mattheiszen korjaili sanaa mustekynällä muotoon *olyckad*, onnettomasti, ja kirjoitti rivien väliin tiedot haaksirikosta.⁴

Haaksirikon kärsijät ja hyötyjät

Merimieshuoneen päästökatselmuskaavake kertoo paljon 1700-luvun merenkulun realiteeteista. Jos alus palasi kotiin vaurioitta, oli syytä erikseen korostaa, miten onnekas tapahtuma oli kyseessä. Toisaalta onnettomille merimatkoille ei ollut omaa kaavaketta. Ehkäpä erillisten haaksirikkokaavakkeiden painattamista olisi pidetty pahan onnen manauksena.

Myös merihistoria on perinteisesti suhtautunut haaksirikkoon vain onnettomuutena. Se oli alati vaaniva uhka laivalle ja lastille, merimiesten hengelle ja laivanvarustajan toimeentulolle. Pahimmillaan se saattoi laukaista laaja-alaisen taloudellisen katastrofin. 1700-luvun Suomessa talven elintarvikehuolto perustui siihen, että suolalaivat kuljivat häiriöttä ja maaseudun asukkaat saivat ostaa kauppiailta ruoan säilömistä varten tarvitsemansa suolan. Jos suuri suolalaiva upposi merenpohjaan, kyseessä oli elintarvikekriisi.

Helsingissäkin koettiin useita tällaisia kriisejä, niistä pahin vuonna 1756, kun fregatti *Generalguvernören von Rosen* menetettiin Viron rannikolla täydessä suolalastissa. Tilanteesta selvittiin vähin vaurioin ja ilman viranomaisten väliintuloa vain sen ansiosista, että kaksi paikallista kauppiasta onnistui suhteidensa avulla ostamaan suuren suolaläpän Göteborgista.⁵

Haaksirikolla oli kuitenkin myös kääntöpuolensa. Se, joka korjasi talteen haaksirikkoaluksen lasteineen, saattoi saada merionnettomuudesta suuren taloudellisen edun. Mitä vilkkaampaa meriliikenne oli ja mitä enemmän haaksirikkoja tapahtui, sitä arvokkaampi oli oikeus hylkytavarain talteenottoon.

1700-luvun Helsingissä paikallinen porvaristo sekä kärsi että hyötyi haaksirikoista poikkeuksellisen paljon. Kaupungin kauppalavasto kasvoi vuosisadan aikana nopeasti, ja samalla lisääntyivät helsinkiläisalusten haaksirikot. Samaan aikaan Helsinki oli yksi valta-

kunnallisen Sukellus- ja pelastuskomppanian asemakaupungeista, ja siellä pyörivät vilkkaat pelastetun hylkytavarain markkinat.⁶

Edellisessä, Mikko Huhtamiehen kirjoittamassa artikkelissa käsitellään yksityiskohdista sukelluskomppanian toimintaa, sen pelastusoperaatioita ja sen järjestämiä hylkyhuutokauppoja. Tässä artikkelissa tarkasteltavana on haaksirikkojen laajempi merkitys Helsingin kehittyvälle merikaupalle. Tarkastelun kohteena on, olivatko helsinkiläiset haaksirikkojen kärsijöitä vai hyötyjiä: saivatko he haaksirikkotavarain hyödyntämisestä niin suurta etua, että se ylitti ne vahingot, jotka omien alusten merionnettomuudet heille aiheuttivat?

Helsingin laivanvarustus 1700-luvulla - pääpiirteet

Suurimman osan 1700-lukua Ruotsin kruunu vannoni merkantilistisen talouspolitiikan nimiin. Merkantilismi korosti valtakunnan omavaraisuuden merkitystä kaikessa, myös merikaupassa. Hollantilaiset, jotka olivat aiemmin hoitaneet Ruotsin merirahdit Itämeren ulkopuoliseen maailmaan, karkotettiin kieltojen ja korotettujen tullien avulla ruotsalaissatamista. Samalla kruunu tuki kotimaisten kauppiain laivanrakennusta.

Tämä politiikka kantoi hedelmää hitaasti mutta varmasti. Ruotsin valtakunnan kauppalavaston yhteenlasketun kantokyvyn on arvioitu kolminkertaistuneen 1720-luvulta 1800-luvun alkuun.⁷ Vuosisadan loppupuolella ruotsalaiset ja suomalaiset laivanvarustajat, jotka olivat aiemmin olleet riippuvaisia hollantilaisista vuokratrahteista, alkoivat itse ajaa vuokratrahteja Euroopan satamien välillä. Yhdysvaltain vapaussodan (1775–1783) aikana koettiin todellinen vuokratrahtibuumi, kun sota halvaannutti suurvaltojen merikaupan ja vain Ruotsin kaltaisten puolueettomien maiden alukset kykenivät operoimaan vapaasti

merillä. Vastaava nousu tapahtui myös vuonna 1792 alkaneiden Ranskan vallankumoussotien aikana.⁸

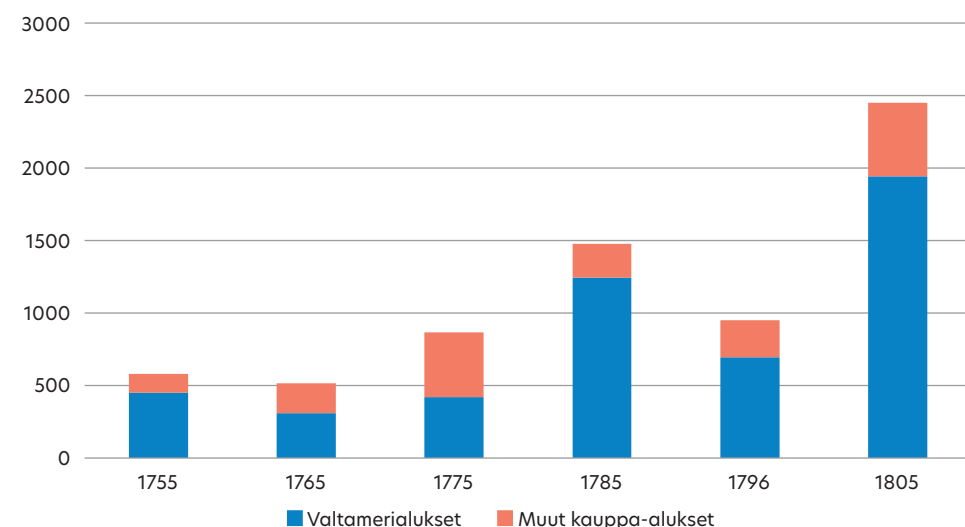
Helsinki oli vielä 1700-luvun alkupuolella valtakunnan tapulikaupungeista pahanpohjimmaisista mitä merikaupan vilkkauteen tuli. Kaupunki oli jouduttu rakentamaan kokonaan uudelleen suuren Pohjan sodan täystuhoon jäljiltä, ja se oli pieni, köyhä ja pääomaton.

Vuonna 1747 kruunu keräsi ensimmäisen vertailevan tilaston kaupunkien kauppalavastoista. Helsingissä oli tuolloin yksitoista kauppalavasta, joiden yhteenlaskettu kantokyky oli hieman yli 500 lästiä (1 lästi = 2 448 kg). Kaikki alukset olivat pienikokoisia Itämeren-purjehtijoita; kaukopurjehdukseen kelpaavia laivoja kaupungissa ei ollut ainuttakaan. Valtakunnan itäosan johtavassa merikaupungissa Turussa oli samaan aikaan kahdeksantoista kauppalavasta, joukossa useita valtamerialueisia fregatteja, yhteenlasketulta kantokyvyltään lähes 1 400 lästiä.⁹

Kesällä 1807, viimeisenä purjehduskauteen ennen vanhan Ruotsin valtakunnan hajoamista, tilanne oli täysin toinen. Kauppakollegion tilastoissa Helsingin ulkomaanliikenteessä purjehtivan laivaston määräksi ilmoitettiin 28 alusta ja kantokyvynä 3 195 lästiä. Alusten lukumäärässä kaupunki oli valtakunnallisen tilaston seitsemäs. Helsinkiläiset omistivat kuitenkin keskimääräistä suurempia kauppalavastoja, sillä laivaston yhteenlasketussa kantokyvystä se oli tilaston neljäs, edellään vain Tukholma, Göteborg ja Gävle. Turku oli jäänyt kaikilla mittareilla Helsingin selän taakse viidellätoista laivallaan ja 2 446 lästillään.¹⁰

Helsinki siirtyi omaan kaukopurjehdukseen ja omaan laivanrakennukseen vuosisadan puolivälissä. Kaupunki oli saanut uuden, entistä kannattavamman vientituotteen, kun sahateollisuus levisi alueelle 1730-luvulla ja vanha palkkikauppa korvaantui sahatun puutavarain viennillä. Koska hollantilaisrahtien käyttö oli tehty mahdottomaksi, oli oman kauppalavaston kasvattaminen ainoa keino

Kaavio 1. Helsingin kauppalaivasto vuosina 1755–1805, kantokyky lästeinä



Kaavion lähteet: Helsingin satamamaksuluettelot 1755, 1765, 1775, 1785, 1795 ja 1805. Helsingin kaupunginarkisto, Kaupunginkassan arkisto, Ga:48 (1755), Ga:61 (1765), Ga:81 (1775), Ga:92 (1785), Ga:105 (1796) sekä Kaupungin tilit 1805. Katkeamattoman sarjan tekeminen on mahdotonta lähdeaineiston aukollisuuden takia, joten tarkastelu on rajattu otantavuosiin. Vuosi 1795 oli poikkeusvuosi, jolloin yksikään kaukopurjehtija ei maksanut satamamaksua, joten taulukkoon on otettu vuosi 1796, joka on tilastollisesti edustavampi.

saada sahatavara maailmalle. Kaupungin telakka perustettiin vuonna 1746, ja seuraavana vuonna laskettiin vesille ensimmäinen fregatti, *Generalguvernören von Rosen*. 1750-luvun lopulle tultaessa Helsingissä vakiintui tilanne, jossa varustajilla oli kaksi tai kolme omaa kaukokauppa-alusta.

Helsinki pääsi mukaan vuokrarahtimarkkinoille sekä Yhdysvaltain vapaussodan että Ranskan vallankumoussotien aikana. 1780-luvun alussa kaupungissa rakennettiin muutamassa vuodessa viisi fregattia. Sodan loppuessa kolme niistä jäi rakentajiansa käsiin, mikä näkyy kaaviossa 1. laivaston kantokyvyn nopeana kasvuna. Kantokyky laski 1790-luvulla, kun ylimääräisistä laivoista hankkiuduttiin eroon mutta se nousi jälleen nopeasti 1800-luvun alussa uuden nousukauden seurauksena.¹¹

Suuret kauppalaivat hallitsivat kehitystä. Pienempi kauppalaivasto, joka hoiti merili-

kennettä Tukholmaan, Tallinnaan ja Itämeren satamiin, joutui tarvittaessa joustamaan. Vuosisadan puolivälissä telakan perustaminen ja ensimmäisten fregattien rakentaminen nielivät kaikki kauppiaskunnan liikenevät rahat. Sen seurauksena pienempien kauppalaivojen määrä romahti väliaikaisesti 1750-luvulla.¹² Sama ilmiö näkyy kaaviossa 1. 1780-luvun laivanrakennusboomin aikana.

Merikaupunkina Helsinki oli poikkeuksellisen omavarainen. 1750- ja 60-luvuilla enemmistö kaupungin kauppalaivoista oli rakennettu sen omalla telakalla tai lähiseudun laivanveistämöillä.¹³ Vuosisadan loppupuolella omavaraisuusaste laski laivojen määrän kasvaessa, mutta suurten kauppalaivojen suhteen Helsinki pysyi lähes omavaraisena. Kaikista sen espanjanpurjehtijoista vain muutama oli rakennettu muualla.¹⁴

Oma sahateollisuus tarjosi helsinkiläisille sekä vientituloja että laivanrakennusmate-

riaalia. Kauppalaivaston nopea kasvu ei olisi kuitenkaan ollut mahdollinen ilman toista ratkaisevaa taustatekijää. Vuonna 1748 alkaneet Viaporin merilinnoituksen rakennustyöt toivat köyhään kaupunkiin uusia pääomia. Helsingin laivanvarustajakauppiat toimivat linnoitustyömaan alihankkijoina ja saivat tuloja, jotka he kykenivät sijoittamaan laivanrakennukseen.¹⁵

Helsinki haaksirikkojen kärsijänä

Mikä sitten oli haaksirikkojen rooli tässä kehityksessä? Kuinka paljon helsinkiläisälusten haaksirikot hidastivat merikaupan nousua, ja kuinka paljon sukelluskomppanian myymä haaksirikkotavaran hyödyntäminen nopeutti sitä? Ensimmäiseen kysymykseen vastaaminen on haastavaa, sillä mikään lähdesarja ei kerro luotettavasti, paljonko helsinkiläisaluksia 1700-luvulla haaksirikkoutui. Kauppalaivan merivahinko oli periaatteessa laivanvarustajan yksityinen ongelma, eikä se suoraan kuulunut millekään viranomaiselle.

Suurimman osan 1700-lukua Helsingin kaupunginhallinnolla ei ollut kunnollista käsitystä edes siitä, mitä aluksia kaupungin kauppalaivastoon kuului. Kaupungin virkamiehet tiedostivat tämän itsekkin, ja kun laivasto alkoi kasvaa, he tekivät useita yrityksiä tilanteen korjaamiseksi. Ensimmäinen niistä oli vuonna 1750 aloitettu laivaluettelo, joka kuitenkin laadittiin vain kolmena vuonna ja sitten unohdettiin. Noina vuosina luetteloon merkittiin yksi haaksirikkoutunut kauppa-alus kunakin vuonna.¹⁶

Seuraava, paljon tehokkaampi toimenpide oli Helsingin merimieshuoneen perustaminen vuonna 1759. Jokaisen helsinkiläisen kauppalaivan oli merille lähtiessään jätettävä merimieshuoneelle miehistöluettelonsa ja kotiin palattuaan päästökatselmusluettelonsa.¹⁷ Päästökatselmus tehtiin myös, jos alus oli haaksirikkoutunut matkalla, kuten *Anders Jo-*

han Nordenskiöldin tapaus osoittaa. Vuosina 1764–1797, joilta luettelot ovat säilyneet, niissä mainitaan yksitoista haaksirikkkoa.¹⁸ Luettelot eivät kuitenkaan ole täydellisiä, sillä niistä puuttuu lukuisia haaksirikkoja, jotka mainitaan muissa lähteissä.

Myös kruunu alkoi vuosisadan lopulla kerätä säännöllisiä tilastoja valtakunnan kauppalaivastosta. Kauppallegio laati vuodesta 1783 eteenpäin kaupunkikohtaisia tilastoja kauppalaivoista, ja näihin tilastoihin merkittiin myös haaksirikkotapaukset. Helsingin kohdalle kirjattiin tilaston aloittamisen ja Suomen sodan välisenä aikana 19 merionnettomuutta. Merkantilistisen talouspolitiikan portinvartijana kollegiota kiinnostivat kuitenkin vain ulkomaankauppaa käyvät laivat. Kotimaan reiteillä purjehtivia laivoja ja niiden haaksirikkoja ei tilastoitu.¹⁹

Ainoan kokonaisarvion 1700-luvun Helsingin haaksirikkomäärästä on esittänyt Ismo Malinen, jonka mukaan kaupungissa haaksirikkoutui vuosina 1744–1772 ainakin 21 alusta. Tämä luku perustuu haaksirikkomaintoihin, jotka Malinen on löytänyt eri aineistoista käydessään läpi Helsingin laivanvarustukseen liittyvää materiaalia.²⁰ Kun tähän lisätään merimieshuoneen päästökatselmuksissa ja kauppallegion tilastoissa mainitut haaksirikot, jotka puuttuvat Malisen aineistosta, voidaan arvioida, että helsinkiläisaluksille sattui 1700-luvun jälkipuoliskolla ainakin neljäkymmentä haaksirikkkoa.

Kaupungissa oli samaan aikaan 130–140 kauppalaivaa, mikä merkitsi, että noin 30 prosenttia helsinkiläislaivoista haaksirikkoutui.²¹ Koska luku perustuu epätäydellisiin lähteisiin ja satunnaismaintoihin, se on todennäköisesti jonkin verran liian alhainen.

Suurten kaukopurjehtijoiden haaksirikkoja on helpointa seurata. Nuo laivat veivät maailmalle Helsingin tärkeimmän vientituotteen, sahatun puutavaran, ja toivat paluulastissa elintärkeän suolan. Niiden matkat ja niiden kärsimät merivahingot olivat suuria taloudel-



Viaporin linnoituksen vuonna 1748 alkaneet rakennustyöt vilkastuttivat Helsingin meriliikennettä. Näkymä Viaporista 1760-luvulta; kuvassa Susisaari ja eskadeerisatama. Kuva: Aadolf Erik Geete, Historian kuvakokoelma, Museovirasto.

lisiä kysymyksiä. Aluksista laadittiin huolelliset päästökatselmukset, ja niiden haaksirikot kirjattiin muistiin sekä maistraatissa että kauppakollegiossa.

Helsingin laivanvarustajat rakennuttivat tai ostivat vuosina 1747–1807 kaikkiaan 29 kaukopurjehtijaa. Koska laivaston kasvu painottui voimakkaasti vuosisadan vaihteeseen, noista laivoista neljatoista oli käytössä vielä Suomen sodan syttyessä. Lopuista viidestätoista neljä oli haaksirikkoutunut, yksitoista joko myyty tai poistettu käytöstä huonokuntoisina.²² Suurista aluksista haaksirikkoutui siis 27 prosenttia. Molemmat prosenttiluvut vastaavat toisiaan niin hyvin, että voitaneen todeta hieman alle kolmanneksen helsinkiläisaluksista poistuneen kauppalaivastosta haaksirikon vuoksi.

Helsinki haaksirikkojen hyötyjänä

Vuosien 1744 ja 1808 välillä Sukellus- ja pelastuskomppania myi Helsingin huutokaupakamarissa kaikkiaan 66 haaksirikosta pelastettua tavaraa. Yhdessätoista tapauksessa kaupan oli koko alus runkoineen, mastoineen, takiloineen, purjeineen, ankkureineen ja irtaimistoineen. Suomen saaristossa tapahtunut haaksirikko kuitenkin vaurioitti hyvin usein laivaa niin pahasti, ettei sen myyminen eteenpäin korjauskelpoisessa kunnossa ollut mahdollista.²³ Neljässäkymmenessä huutokaupassa myytiin hyllystä pelastettuja laivanosia. Ainoastaan viidessätoista myynnissä oli ainoastaan lastitavaraa, eli haaksirikosta ei ollut saatu pelastettua lainkaan laivanosia.²⁴

Kokonaisina myydyt alukset, jotka liitettiin korjaustöiden jälkeen sellaisinaan Helsingin kauppalaivastoon, on suhteellisen helppo identifioida. Helsingissä oli mainittuina vuosina ainakin kahdeksan tällaista tapausta²⁵:

Vuosi	Alus
	<i>Uusi nimi</i>
1747	venäläinen kaljuutti [ei nimeä] <i>Fred och Lycka</i>
1754	venäläinen huukkari <i>St. Johannes</i> <i>St. Johannes</i>
1754	norjalainen fregatti <i>Concordia</i> <i>Augustin Ehrensverd</i>
1759	venäläinen kaljuutti <i>St. Alexander</i> <i>Prinz Carl</i>
1767	tanskalainen kaljuutti <i>Elisabet</i> <i>Elisabet Amalia</i>
1785	ruotsalainen kaljuutti <i>Andreas</i> <i>Andreas</i>
1793	ranskalainen priki <i>Le Ferdinand</i> <i>Eva Catharina</i>
1796	tanskalainen flöitti <i>De Vrede</i> <i>Freden</i>

Kokonaisina myydyt alukset olivat kuitenkin vähemmistönä. Useimmissa huutokaupoissa kaupan oli hyllyistä irrotettuja laivanosia, joiden yhteys Helsingin kauppalaivaston kehitykseen on paljon vaikeampi todentaa. Jos laivanvarustaja osti huutokaupasta takilan, purjeet ja ankkurit ja siirsi ne sellaisenaan omaan rakenteilla olevaan laivaansa, aluksesta oli uutta ainoastaan runko. Asiakirjoihin se kuitenkin merkittiin uudeksi ja oman kaupungin telakalla rakennetuksi, eikä kiertäytösien käytöstä jäänyt mainintoja.

Selvin yhteys huutokauppojen ja laivanrakennuksen välillä on kauppias Johan Sederholm. Hän oli huutokauppojen aktiivisin asiakas, joka osti tavaraa kaikkiaan 24 haaksirikosta 1750-luvun alusta 1800-luvun alkuun. Samana aikana hän nousi vähä vähältä Helsingin telakan yksinvaltiaaksi ja kaupungin ylivoimaisesti suurimmaksi laivanvarustajaksi.



Huutokauppojen aktiivinen asiakas, laivanvarustaja ja kauppias Johan Sederholm vuonna 1780. Kuva: Antellin kokoelmat / Wadströmin kokoelma. Historian kuvakokoelma, Museovirasto.

Sederholm oli aluksi vain yksi telakan monista osakkaista, mutta hän osti vuosikymmenten mittaan pois kaikki muut osakkaat tai heidän kuolinpesänsä. Hänen omistukseensa telakka laajensi toimintaansa: oman kaupungin alusten rakentamisen ja korjaamisen lisäksi se alkoi valmistaa kauppalaivoja suoraan myyntiin. 1780-luvun alussa, Yhdysvaltain vapaussodan aikaisen laivanrakennuskuumeen aikana, Sederholm oli jo Suomen johtavia kaupallisia laivanrakentajia.²⁶

Suorin ja selvin kytkös, jonka voi johtaa huutokaupoista Sederholmin kautta laivanrakennukseen, on artikkelin alussa mainittu fregatti *Anders Johan Nordenskiöld*. Kaksi vuotta ennen aluksen vesillelaskua, vuonna 1756, Sederholm osti huutokaupasta haaksirikkoutuneen venäläisen fregatin *St. Alexanderin*.²⁷ Kirjallisia todisteita näiden kahden aluksen välisestä yhteydestä ei ole, mutta voidaan melkoisella varmuudella olettaa, että Sederholm hyödynsi ostamansa kauppalaivan *Nordenskiöldin* rakentamisessa.

Haaksirikkoalukset ja kaukopurjehdus

Vaikka haaksirikot vauhdittivat Helsingin laivanvarustuksen kehitystä, olisi liioittelua väittää niiden olleen ratkaisevassa roolissa. Kaupungissa oli 1700-luvun jälkipuoliskolla 130–140 kauppalaivaa, ja niistä haaksirikkoutui arvion mukaan noin kolmannes eli 40–50 alusta. Samaan aikaan kauppalaivastoon liitettiin kokonaisina kahdeksan entistä haaksirikkoalusta, ja neljästäkymmenestä haaksirikosta peräisin olleita laivanosia hyödynnettiin uusien alusten rakentamisessa.

Valtakunnan yleinen merenkulkupoliitiikka, merikaupan kansainväliset suhdanteet ja Viaporin linnoitustöiden tuomat pääomat ovat kehityksen tärkeimmät selittäjät. Haaksirikkoalusten hyödyntämisellä oli parhaimmillaankin toisarvoinen vaikutus. Yhdessä asiassa haaksirikkoaluksilla oli kuitenkin suuri merkitys. Kun Helsingin kauppiaat 1700-luvun puolivälissä aloittivat valamerikelpoisten laivojen rakentamisen, olisi kehitys ollut paljon hitaampaa ilman onnekkaita mahdollisuuksia hyödyntää hylkytavaraa.

Ensimmäisen kaupungissa rakennetun espanjanpurjehtijan, vuonna 1747 vesille laske-
tun fregatti *Generalguvernören von Rosenin* rakennuttaminen oli valtava projekti. Edes Helsingin kaikkien kauppiaiden yhteenliittymä ei riittänyt sen rahoittajaksi, vaan lisärahaa piti houkutella Tukholmasta asti.²⁸ Kaksi seuraavaa kaukopurjehtijaansa helsinkiläiset saivat huomattavasti halvemmalla onnekkaiden merivahinkojen avulla.

Vuonna 1755 Porkkalassa haaksirikkoutui norjalainen fregatti *Concordia*, ja kauppias Zacharias Goviniuksen johtama kauppiaiden yhteenliittymä osti sen hylyn huutokaupasta. Alus oli haaksirikkoutunut niin vähin vaurioin, että se voitiin nopeiden korjausten jälkeen laskea uudelleen vesille Ullanlinnan telakalta nimellä *Augustin Ehrensward*.²⁹ Vain

pari vuotta myöhemmin samalla telakalla rakennettiin jo useasti mainittu fregatti *Anders Johan Nordenskiöld*, jossa lähes varmasti hyödynnettiin venäläisfregatti *St. Alexandrin* kierrätysosia.

Ilman haaksirikkohuutokauppoja helsinkiläisillä ei olisi ollut varaa rakennuttaa kolmea fregattia peräperää. *Generalguvernören von Rosen* oli ollut kaupungin omien kauppiaiden voimavarat ylittänyt ponnistus. *Augustin Ehrenswardin* ja *Anders Johan Nordenskiöldin* he sen sijaan kykenivät rakentamaan ilman ulkopuolista rahoitusta.

Vieraiden alusten haaksirikot auttoivat helsinkiläisiä selviämään omien alusten haaksirikoista. Kohtalonhetki kaupungin laivanvarustuksen kehitykselle oli vuosi 1756, kun *Generalguvernören von Rosen* upposi. Jos helsinkiläisillä ei olisi ollut toista espanjanpurjehtijaa, kaupungin juuri käyntiin saatu kaukokauppa olisi halvaantunut. Heillä oli kuitenkin *Augustin Ehrensward* ja pian myös *Anders Johan Nordenskiöld*. Lisäksi kaljuutti *Fred och Lycka* teki pienestä koostaan huolimatta muutamia Välimeren-purjehduksia heti *von Rosenin* haaksirikon jälkeen. Sekin oli haaksirikkoalus, vuonna 1747 kunnostettu entinen venäläislaiva.

Yhteenveto

1700-luvun loppupuolisko oli Helsingin laivanvarustuksen suuri nousukausi. Vuosisadan alkupuolella se oli Ruotsin valtakunnan tapulikaupungeista kituliaimpia, vuosisadan lopussa yksi sen suurimpia merenkulkukaupunkeja.

Ainakin kahdeksan helsinkiläistä kauppalaivaa oli kunnostettuja haaksirikkoaluksia. Lisäksi haaksirikkotavaran huutokapassa oli tarjolla pelastettuja takilanosia, purjeita, ankkureita ja muuta irtaimistoa, ja vaikuttaa ilmeiseltä, että niitä hyödynnettiin määrätietoisesti laivanrakennuksessa. Yksinomai-



Helsingin laivatelakan konttori (vas.) ja satama-aitat Eteläsatamassa 1870-luvulla. Kuva: Historian kuvakokoelma, Museovirasto.

sena selittäjänä Helsingin merenkulun nousuun haaksirikkoja ei sen sijaan voida pitää. Se tarjosi lähinnä tukea kehitykselle, jonka tärkeimmät taustatekijät olivat valtakunnan talouspolitiikka, merikaupan suhdanteet ja Viaporin rakennustyöt.

Sen sijaan näyttää siltä, että Helsingin Välimeren-purjehdus lähti liikkeelle nimenomaan haaksirikkoalusten voimin, sillä kaupungin kolmesta ensimmäisestä fregatista kaksi rakennettiin haaksirikkotavaraa hyödyntäen. Hylkytavarahuutokaupat näyttävät siis tarjonneen Helsingin kauppiaskunnalle mahdollisuuden ryhtyä nopeasti ja tehokkaasti kaukokauppiaksi. Helsinkiläinen kaukopurjehdus olisi epäilemättä alkanut ilman haaksirikkota-

varaakin, mutta luultavasti paljon hitaammin ja vaatimattomammin. Hylkytavaraa hyödyntämällä paikalliset kauppiaat ponnistivat suoraan valtakunnallisiksi suurpelureiksi.

Historian ironiaa on, että haaksirikot auttoivat helsinkiläisiä monessa pulassa, johon haaksirikot olivat heidät saattaneet. Kun *Generalguvernören von Rosen* upposi, helsinkiläiset piti pinnalla se, että he olivat saaneet haaksirikon kautta omistukseensa *Augustin Ehrenswardin*. Pitkäikäisen *Anders Johan Nordenskiöldin* taival sekä alkoi että loppui haaksirikolla. Helsinkiläisille haaksirikot olivat sekä onnettomuus että onni, mutta kokonaisuutena he kuuluivat haaksirikoista hyötyjiin.

VIITTEET

- 1 Hornborg 1950, 332–333.
- 2 Helsingin kaupunginarkisto, Maistraatin arkisto Ca:53, perämies Carl Gustaf Castegrenin selonteko fregatti *Anders Johan Nordenskiöldin* haaksirikosta Helsingin maistraatin pöytäkirjassa 10.3.1787.
- 3 Helsingin kaupunginarkisto, Maistraatin arkisto Ca:53, Helsingin maistraatin pöytäkirja 19. ja 26.3.1787.
- 4 Helsingin kaupunginarkisto, Merimieshuoneen arkisto II Bd:3, fregatti *Anders Johan Nordenskiöldin* päästökatselmusluettelo 31.12.1787.
- 5 Hornborg 1950, 317.
- 6 Itämeren meriliikenteen ja haaksirikkotilanteen kehityksestä 1700-luvulla katso Huhtamies 2018, passim.
- 7 Högberg 1969, 30–31.
- 8 Alanen 1957, 346–359; Högberg 1969, 28; Ojala 1999, 50–63; Kaukiainen 2004, passim; Kaukiainen 2008, 115–154.
- 9 Tilasto julkaistu teoksessa Almqvist 1949, 378–382.
- 10 Riksarkivet, Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser om handelsflottan 1807, *Sammandrag af de Sjömanshus Förslag som till Kongl. Commerce Collegium inkommit öfwer nedannämnde Städernas Fartyg och Tjenstbart Sjömanskap för Åhr 1807* [ei sivunumeroita].
- 11 Hornborg 1950, 327–348, 423–446.
- 12 Vuonna 1751, jolloin säilyneet satamamaksuluettelot alkavat, Helsingin kauppalaivastoon kuului yksi fregatti ja kymmenen pienempää alusta. Alin taso saavutettiin vuonna 1755, jolloin kauppalaivastossa oli kaksi fregattia mutta vain neljä pienempää alusta. Helsingin kaupunginarkisto, Kaupunginkassan arkisto Ga:43–48, *Journal öfwer Hamn och Bro Penningar* 1751–1755.
- 13 Malinen 1997, 35–39.
- 14 Helsingin kaupunginarkisto, Maistraatin arkisto ArV:1, Helsingin laivanmittauskirja 1779–1812. Laivanmittauskirjaan on merkitty kaikki Helsingin kauppalaivastoon vuonna 1779 kuuluneet ja siihen tuon vuoden jälkeen liitetyt alukset, joten sen voidaan katsoa antavan kattavan kuvan kustavilaisen ajan kauppalaivastosta.
- 15 Helsingin kauppiaiden roolista Viaporin tavarantoinnista katso Gustafsson 2015, passim.
- 16 Helsingin kaupunginarkisto, Kaupunginkassan arkisto Ga:43–45, *Förteckning uppå Helsingfors stads Egne Borgares samt härwistande Stånds Personens Fahrtyg* 1750–1752. Vuonna 1752 luettelointiin kaupalaivojen lisäksi myös pienten rahdinkuljetusalus-ten (*skut* tai *lådja*) haaksirikot, joita oli peräti seitsemän. Luultavasti Viaporin rakennustyöt rasittivat Helsingin merikuljetuskapasiteetin äärimmilleen, mikä näkyi myös pikkualusten haaksirikkoluvuissa.
- 17 Helsingin merimieshuoneen perustamisesta ja tehtävistä katso tarkemmin Mattila 1954, 76–83.
- 18 Helsingin kaupunginarkisto, Helsingin merimieshuoneen arkisto Bb:1–3, Päästökatselmusluettelot 1764–1797.

- 19 Riksarkivet, Kommerskollegium, Kammarkontoret, Årsberättelser om handelsflottan 1783–1807, Helsingfors. Tilastojen suomalaiskaupunkia koskevat numerotiedot on julkaistu teoksessa Alanen 1957, Beilage Nr. 1.
- 20 Malinen 1997, 61–62. Malinen kertoo lähteikseen kaupungin tilit, huutokauppakamarin pöytäkirjat sekä raastuvanoikeuden ja maistraatin pöytäkirjat.
- 21 Arvio Helsingin kauppa-alusten lukumäärästä perustuu kaupungin satamamaksuluetteloista kerättyihin tietoihin. Helsingin kaupunginarkisto, Kaupunginkassan arkisto Ga:43–116, *Journal öfwer Hamn och Bro Penningar* 1751–1807.
- 22 Hornborg 1950, 327–335, 423–431.
- 23 Pelastettujen haaksirikkolaivojen kunto Suomen rannikolla oli merkittävästi huonompi kuin esimerkiksi Gotlannissa tai Baltiassa, missä yleisin merionnettomuus oli rantautuminen. Katso Granqvist 2018, 150–152.
- 24 Granqvist 2018, 150–156.
- 25 Alukset on identifioitu Helsingin laivanmittauskirjan ja satamamaksuluetteloiden sekä Eirik Hornborgin ja Ismo Malisen tutkimusten avulla. Katso tarkemmin Granqvist 2018, 157–158.
- 26 Hornborg 1950, 335–337.
- 27 Helsingin kaupunginarkisto, Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirja 8.10.1756.
- 28 Helsingin kaupunginarkisto, Maistraatin arkisto Cb:26, Maistraatin pöytäkirjan liitteet 1747. Luettelo *Generalguvernören von Rosenin* osakkaista 28.3.1747.
- 29 Hornborg 1950, 330.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Arkistolähteet

- Riksarkivet, Tukholma
Kauppallegion arkisto
Helsingin kaupunginarkisto
Huutokauppakamarin arkisto
Kaupunginkassan arkisto
Maistraatin arkisto
Merimieshuoneen arkisto

Kirjallisuus

- Alanen, Aulis J. 1957. *Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert*. Annales Academiae Scientiarum Fennicae B:103. Helsinki: Suomalainen Tiedeakatemia.
- Almqvist, Daniel 1949. Tillståndet i Sveriges städer 1747. *Historisk Tidskrift* 4/1949.
- Granqvist, Juha-Matti 2018. Hylkytavarannäyttäjäksi. Haaksirikkohuutokaupat 1700-luvun Suomessa. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.) *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Historiallisia tutkimuksia 279. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Gustafsson, Sofia 2015. *Leverantörer och profitörer. Olika geografiska områdets och sociala grupper handel med fästningsbygget Sveaborg under den första byggnadsperioden 1748–1756*. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 196. Helsinki: Finska Vetenskaps Societeten.

Hornborg, Eirik 1950. *Helsingin kaupungin historia II: Ajanjakso 1721–1808*. Helsinki: Helsingin kaupunki.

Huhtamies, Mikko 2018. Kolme mailia Helsingin poikasta merelle. Itämeren ja Suomenlahden haaksirikot Viaporin perustamisesta Suomen sotaan. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.) *Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot ja pelastustoiminta Itämerellä 1600–1800-luvuilla*. Historiallisia tutkimuksia 279. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Högberg, Staffan 1969. *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*. Tukholma: Bonnier.

Kaukiainen, Yrjö 2004. Dutch Shipping and the Swedish Navigation Act (1724). A Case Study. Lars U. Scholl & Merja-Liisa Hinkkanen (toim.) *Sail and Steam. Selected Maritime Writings of Yrjö Kaukiainen*. Research in Maritime History No. 27. St. John's: International Maritime Economy History Association.

Kaukiainen, Yrjö 2008. *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1155. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Malinen, Ismo 1997. *Varakuus ja valta. Varhaiskapitalistinen laivanvarustus Helsingissä 1700-luvun puolivälissä*. Suomen ja Skandinavian historian pro gradu. Helsingin yliopisto.

Mattila, Tapani 1954. Helsingin merimieshuone ja kaupungin merenkulkijaväestön sosiaalinen turva vv. 1760–1937. *Kauppiaiden ja merenkulkijain Helsinki*. Entisaikain Helsinki V. Helsinki: Helsinki-seura.

Ojala, Jari 1999. *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa. Purjemerenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700–1800-luvuilla*. Bibliotheca Historica 40. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Sammandrag

Lyckosamt och olyckligt – Om skeppsbrott och rederi-verksamheten i Helsingfors under senare delen av 1700-talet

Sjöhistorien har av tradition betraktat skeppsbrott uteslutande som olyckor, som ett hot mot fartyget och lasten, mot sjömännens liv och skeppsredarens utkomst. Ett skeppsbrott hade trots allt också en annan sida: den som bärgade ett havererat fartyg med last kunde få stor ekonomisk fördel av en sjöolycka.

På 1700-talet var borgarna i Helsingfors särskilt hårt drabbade av haverier, men de drog också speciellt stor nytta av sådana. Stadens handelsflotta växte snabbt under det här seklet och samtidigt råkade allt fler fartyg från Helsingfors ut för haverier. Vid den här tiden var Helsingfors en av de städer där det riksomfattande Dykeri- och bärgningskompaniet hade en station och där pågick en livlig handel med bärgat vrakgods.

Under andra hälften av 1700-talet hade Helsingfors 130–140 handelsfartyg, av vilka uppskattningsvis 40–50 led skeppsbrott. Vid

den här tiden anslöts åtta havererade fartyg i sin helhet till flottan och vrakdelar från tiotals förlisningar användes när nya fartyg byggdes. Med stöd av dessa uppgifter vore det en överdrift att påstå att skeppsbrotten spelade en avgörande roll. Rikets allmänna sjöfartspolitik och sjöhandelns internationella konjunkturer är de viktigaste anledningarna till utvecklingen, och att man använde vrakgods från havererade fartyg hade i bästa fall en sekundär inverkan.

I ett avseende hade havererade fartyg trots allt stor betydelse. Köpmännen i Helsingfors tvingades från och med mitten av 1700-talet starta egen djupsjöfart, då kronan inte godkände befraktning. Ett av stadens tre första djupsjöfartyg var ett skepp som hade förlist och vid bygget av ett annat fartyg för djupsjöfart användes vrakdelar. Utvecklingen hade skett mycket långsammare utan de lyckosamma tillfällena att använda vrakgods.

Summary

Fortunate and unfortunate – Shipwrecks and shipping in 18th-century Helsinki

Maritime history has traditionally regarded a shipwreck solely as an accident, as a threat to the ship and its freight, to the lives of the seamen and to the profitability of the shipping company. However, there was another side to shipwrecks; those who salvaged the shipwrecked vessel and its load could gain a substantial financial advantage from the sea accident.

The local bourgeoisie of 18th-century Helsinki both suffered and profited from shipwrecks to an exceptional extent. The city's merchant fleet grew rapidly during the century, and the shipwrecks of Helsinki-based ships increased accordingly. At the same time, Helsinki was one of the bases of the nationwide diving and salvage company, and had a lively market for shipwrecked goods.

During the latter half of the 18th century there were 130–140 merchant vessels registered in Helsinki, and of these approximately 40–50 were shipwrecked. In the same period, eight entire shipwrecked vessels were

added to the navy, and material from tens of shipwrecked vessels were used in the building of new ships. In the light of these numbers, it would be an exaggeration to claim that shipwrecks played an essential role. The general shipping policy of the Swedish kingdom and trends in international maritime trade were the main factors impacting on its development, and the utilisation of shipwrecked vessels was at most of secondary significance.

Nevertheless, shipwrecked vessels were of great importance for one aspect of development. From the mid-18th century onwards, merchants in Helsinki had to start their own long-distance shipping operations, as the Swedish kingdom forbade the use of chartered freights. Of the first three long-distance merchant ships in the city, one was a repaired shipwreck and one was built using parts from shipwrecks. The development would have been much slower without the fortunate opportunities to utilise shipwrecked materials.

Turmasta myytiksi, myytistä runoksi. V. A. Koskenniemen Titanic-aiheinen runo ”Mister Hartley”

SILJA VUORIKURU

FT, kirjallisuudentutkija Silja Vuorikuru (silja.vuorikuru@helsinki.fi), Helsingin yliopisto, SKS:n tutkimusosasto. Tärkeimmät julkaisut väitöskirja *Kauneudentemppelin ovella. Aino Kallaksen tuotanto ja raamatullinen subteksti* (Helsingin yliopisto 2012) sekä kirjailijaelämäkerta *Aino Kallas. Maailman sydämessä* (SKS 2017, vironnos Aino Kallas. *Maailma sydämes Varrak* 2018). Tutkimus *Murheen laivalla Kultalaan. Titanicin haaksirikkoo käsittelevät varhaiset suomalaistekstit 2019–2022*, Suomen Kulttuurirahasto (2019–2020).



Kehystetty painokuva Chris Maygerin maalauksesta, joka esittää uppoavaa HMS Titanicia. Kuva: Suomen merimuseon kokoelmat.

KULTTUURILEHTI AIKA JULKAISI toukokuussa 1912 (5/1912) V. A. Koskenniemen kirjoittaman runon ”Mister Hartley”. 26-vuotias runoilija oli ajan hermoilla: runo käsitteli valtamerilaiva *Titanicin* onnettomuutta, joka oli tapahtunut vain muutamaa viikkoa aiemmin. Runon nimi- ja keskushenkilöksi oli valittu todellinen historiallinen henkilö ja *Titanicin* onnettomuuden uhri, laivassa viulistina ja soitonjohtajana toiminut englantilainen Wallace Henry Hartley, joka oli kuollessaan 33-vuotias.

”Mister Hartley” lienee varhaisin suomalainen *Titanic*-aiheinen kaunokirjallinen teksti. Hyvin pian kuvaamansa tapauksen jälkeen syntyneenä, kohdettaan kunnioittavasti muistelevana ja aihevalinnaltaan Koskenniemen tuotannossa ainutkertaisena runona ”Mister Hartley” kantaa monia tilapäärinoudelle tyypillisiä piirteitä. Tilapäärinoudous määritellään

”julkista tilaisuutta tai tiettyä tarkoitusta varten kirjoitetuksi runoudeksi”, käyttölyriikaksi, jonka alalajeja ovat esimerkiksi onnittelurunot ja kuolemantapauksen vuoksi esitetyt valitusrunot.¹ Koskenniemi hallitsi lajin: hän kirjoitti erilaisia tilaustöitä ja esimerkiksi juhlarunoja läpi tuotantonsa.²

Mikä tahansa tilapäärinoudus ”Mister Hartley” ei kuitenkaan ollut, vaan sen kirjoittaminen ja julkaiseminen heti onnettomuuden jälkeen merkitsi osallistumista *Titanicin* turman muotoilemiseen kulttuuristen kertomusten ja niitä hyödyntävän fiktion aiheeksi, mitä tehtiin samaan aikaan ympäri läntistä maailmaa. Erilaisia fiktiivisiä ja dokumentaarisia tulkintoja haaksirikosta, sen vaiheista ja onnettomuutta selittävästä tekijöistä alkoi syntyä käytännössä välittömästi turman tapahtuttua.³ Turmasta oli ehtinyt kulua vasta alle kaksi viikkoa, kun saksalainen elokuvayhtiö

Mister Hartley.

On kaikunut käsky kapteenin:

„Alas naiset ja lapset venheihin!”

Joka gentleman, joka Brittein mies

hän tehtävänsä ties.

Hätämerkkien keskellä, ryskeen ja pauhun

ja lasten itkun ja naisten kauhun

myös mister Hartley hiljalleen

käy soittolavalle miehineen.

Ken on soittajaks luotu, hän soittakoon,

vaikk' allaan syvyydet auetkoon!

Niin tähtiä täynnä on Atlantin yö.

Ens tahdit mister Hartley lyö,

ja kuin nyyhkien kielistä viulujen

käy saatot sävelle.

Ikimennehet päivät ken mielehen johti?

Ne astuvat unhosta tähtiä kohti,

ne hiipii, ne marssii, ne karkeloi.

Koko elämän kuoro yössä soi.

Ja mister Hartley ihmeissään

hän katsoo, kuuntelee miehiään.

Mister Hartley.

Niin aavistuksia täynnä on yö.

Yhä mister Hartley tahtia lyö.

Ilon, ikävän vuodet taistoineen

hän elää uudelleen.

Ja mister Hartley hän riemuiten kuulee, —

oman sydämensä hän laulavan luulee —

miten tänä yönä viulut soi,

miten unet ja muistot kukkuroi:

hän on ehtinyt määrään elämän,

hän on taidenieikka, mestari, hän.

Taas johtajapuikkonsa nostaissaan

hän — keksiikin Kuoleman rinnallaan.

Sen on silmissä hymyä hyytävää.

Sydän Hartleyn sytkähtää.

Mut ei pyydä hän henkeään kerjätä, ostaa, —

hän Kuoleman valtikan tempaa, nostaa:

tänä yönä hän, Hartley, johdattaa!

Soi kielistä „Lähemmäs Jumalaa . . .“ —

Niin odotuksen-tyyni on yö.

Yli laivan aallot yhteen lyö.

V. A. Koskenniemi.

V.A. Koskenniemen runo Mister Hartley. Julkaistu Aika-lehdessä 5/1912. Kuva: V. A. Koskenniemen perikunta.

jo ilmoitti julkaisevansa aiheesta elokuvadramatisoinnin, jonka oli määrä ilmestyä touku-kuun 1912 aikana.⁴ Aiheesta syntyi nopeasti myös joukko enemmän tai vähemmän dokumentaarisia kirjoja, joista osa käännettiin pian suomenkin kielelle.⁵

Aika-lehteä vuodesta 1912 alkaen päätoimittaneelle Koskenniemelle tutuksi tuli epäilemättä myös suomalaisissa sanomalehdissä runsas ja ajantasainen *Titanic*-uutisointi.⁶ Suomalaisen sanomalehtien uutiset *Titanicin* turmasta olivat pitkälti suoria tai lähes suoria käännöksiä englantilaisten ja amerikkalaisten sanomalehtien uutisoinnista,⁷ joka ei kaikin osin vastannut nykyisen uutisviestinnän totuudellisuusvaateita vaan jos-

sa myös vahvistamattomia tarinoita esitetiin faktoina.⁸

Millainen V. A. Koskenniemen runo ”Mister Hartley” on varhaisena *Titanic*-aiheisena kaunokirjallisena tekstinä? Miten runo kuvaa kirjoittajalleen ajankohtaista historiallista onnettomuutta ja millaisia yksityiskohtia siitä nostaa esiin? Millä tavoin runo käyttää ja muuntelee kirjoittamisaikanaan vasta rakentumassa olleita kulttuurisia kertomuksia *Titanicin* haaksirikosta? Millaisia kirjoittamisaikansa kotimaiselle kirjallisuudelle ja omalle tuotannolleen yleisemmin tyypillisiä piirteitä Koskenniemi käyttää kuvatessaan *Titanicin* haaksirikkoa runon keinoin? Nämä ovat tämän artikkelin keskeisimmät kysymykset.⁹

Sankarilliset Brittein miehet

On kaikunut käsky kapteenin:

”Alas naiset ja lapset venheihin!”

Joka gentleman, joka Brittein mies

hän tehtävänsä ties.

[--]¹⁰

”Mister Hartleyn” käynnistää uppoavan *Titanicin* kapteenin käsky toimittaa naiset ja lapset pelastusveneisiin ennen miehiä. Englantilaiset herrasmiehet tiedostavat yhtenä joukkona velvollisuutensa jäädä laivaan ja tarjota pelastautumisen mahdollisuutta ensiksi naisille ja lapsille. Velvollisuudentuntoisin ja samalla urhoollisin kaikista on runon nimihenkilö mister Hartley, joka ei hätkähdä ympärillään kasvavaa kaaosta vaan astuu esiin ja ryhtyy tyynesti johtamaan orkesterin soittoa:

Hätämerkkien keskellä, ryskeen ja pauhun

ja lasten itkun ja naisten kauhun

myös mister Hartley hiljalleen

käy soittolavalle miehineen.

[--]

V. A. Koskenniemen elämäkerran jo vuonna 1935 julkaissut runoilija-kriitikko, kirjallisuudentutkija Lauri Viljanen luonnehtii ”Mister Hartleyn” olevan ”*Titanicin* haaksirikon inspiroima ylistys gentlemannihyveelle ja taiteilajakutsumukselle”. Viljanen myös arvosti ”Mister Hartleyta” suuresti: elämäkerrassa hän toteaa runon tosin olevan ”hiukan yksinäinen” Koskenniemen lyriikassa, mutta runona silti ”niin ylen virtuoosimainen ’loistoaaria’”.¹¹

Itse *Titanic*-aiheeseen Koskenniemi ei todella toistamiseen tarttunut, mutta Viljasen esiin tuoma ”gentlemannihyve” ei sen sijaan ole poikkeus Koskenniemen tuotannossa. Esimerkiksi Pekka Mattila nimeää ”miehisen uljauden ja uskalluksen” suorastaan Koskenniemen lyriikan keskeiseksi tunnetilaksi – tuolloin, 1980-luvun puolivälissä, varsin kiittävään sävyyn.¹² Mattila ei siltäaikaan mainit-

tua lyriikan piirrettä kirjailijan myöhempiin (erityisesti poliittisiin ja kulttuuripoliittisiin) kirjoituksiin, jotka ovat aiheellisesti langettaneet varjon Koskenniemen kirjailijakuvan ylle: 1930-luvulla Koskenniemen kirjoituksissa vankistuu maskuliininen nationalistinen ideologia, joka myös yhdistyy 1930-luvun Saksan poliittisten tavoitteiden (muun muassa suurmieskultin) sympatisointiin.¹³ ”Mister Hartleyn” edustama urhean sankarimiehen tyyppi saa sekä Koskenniemen lyriikasta että muustakin kirjallisesta tuotannosta useita rinnastumiskohteita.

”Mister Hartleyn” sankarimiesten kuvaus ei kuitenkaan selity vain Koskenniemen kirjailijakohtaista poetiikkaa vasten, vaan uhrautuvien herrasmiesten kuvaus on myös mitä keskeisin osa niin kutsuttua *Titanicin* myyttiä, joka ”Mister Hartleyn” kirjoittamisaikana oli vasta rakenteilla. Kulttuurihistorioitsija Richard Howells määrittelee *Titanicin* haaksirikon synnyttämät, vakiintuneet ja laajalti levinneet kertomukset ensimmäistä maailmansotaa edeltäneen ns. myöhäisedvardianin ajan ja sen kulttuurin luomaksi moderniksi myytiksi, joka heijastaa syntyänsä ja ympäristönsä arvoja ja käsityksiä. *Titanicin* myyttiä rakensi hänen mukaansa vahvasti juuri onnettomuuden jälkeen syntynyt varhainen materiaali – esimerkiksi postikortit, sanomalehtiuutiset, kirjat ja valokuvat aiheesta.¹⁴ Howells erottaa toisistaan ”fyysisen *Titanicin*” – todellisen *Titanic*-laivan sekä *Titanicin* onnettomuuden historiallisena tositapah- tumana – ja ”myyttisen *Titanicin*” eli *Titanicin* turman kulttuurisesti vakiintuneiden kertomusten, uskomusten ja vertauskuvien kohteena. Siinä missä *Titanicin* turma yksinoma- sesti historiallisena tapahtumana on hänen mukaansa pidempiaikaisilta vaikutuksiltaan kohtalaisen vähämerkityksinen, ”myyttinen *Titanic*” on osoittautunut elinvoimaiseksi ja paljastaa paljon kulttuureista, arvoista ja ideologioista, joissa sitä on rakennettu ja edelleen rakennetaan.¹⁵ Samalla on pohdinnan arvois-



Nuori V.A. Koskenniemi 1901-1907.
Kuva: Museoviraston kuvakokoelmat.

ta, mistä eri syistä juuri *Titanicin* haaksirikko kiteytyi eri puolilla maailmaa tunnetuksi moderniksi myytiksi, kun moni muu, samanai-kainenkin merionnettomuus on jäänyt vähälle huomiolle – kuten esimerkiksi höyrylaiva *Empress of Irelandin* uppoaminen vuonna 1914.¹⁶

Ajatus *Titanicin* kannella naisten ja lasten edestä sivuun väistäneistä urhoollisista miehistä toistui monissa varhaisissa *Titanic*-representaatioissa: velvollisuutta ”kuolla kuin miehet” tai peräti ”kuolla kuin herrasmiehet” kuvattiin myös kansainvälisessä, varhaisessa *Titanic*-aiheisessa lyriikassa.¹⁷ Periaate ”naiset ja lapset ensin” ymmärrettiin ”meren säännöksi”, josta kirjoitettiin myös varhaisessa *Titanic*-aiheisessa tieto- ja tutkimuskirjallisuudessa laajasti, kuten Toni Lahtinen on to-

dennut.¹⁸ Kun Koskenniemi kuvasi vastuunsa ja velvoitteensa tuntevia ”Brittein miehiä” ja heillekin esikuvallista soitonjohtajaa mister Hartleyta uppoavan *Titanicin* kannella, hän toisin sanoen tukeutui syntymässä olevaan *Titanicin* myyttiin, joka käytännössä alusta asti rakentui transnationaalisesti eli kansallisuuksien rajoja ylittäen ympäri läntistä maailmaa.¹⁹

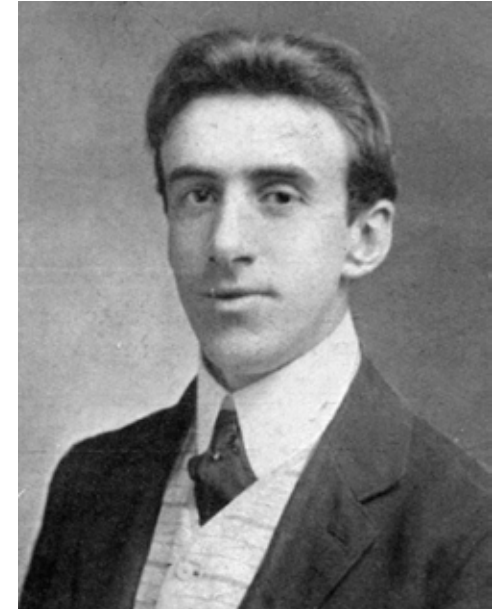
Sekä mainittu ”meren sääntö” että itse *Titanicin* sankarimiesten kuvaus kytkeytyvät sukupuolen ohella tiiviisti kysymyksiin kansallisuudesta ja luokasta. *Titanicin* sankareiksi nimettiin ennen kaikkea yläluokkaiset tai ylä- ja keskiluokan välimaastoon sijoittuvat valkoiset miehet, jotka mieluiten puhuivat äidin kielenään englantia.²⁰ Laivan kapteenin Edward J. Smithin – peräti hetkiä ennen laivan uppoamista lausumaksi – käskyksi on väitetty esimerkiksi määräystä ”be British”, ”olkaa englantilaisia”, tällä odottamattomalla ja käsittämättömän suuren hädän hetkelläkin.²¹ Englantilaista yläluokkaa edustavien sankarimiesten vastakohdaksi asetettiin esimerkiksi ajan sanomalehtikirjoittelussa tiettyjen muiden kansallisuuksien edustajia, joista ei puhuttu mairittelevasti: esimerkiksi italialaisuuteen liitettiin pelkuruuden, huonon käytöksen ja miehelle kavahdettavan feminiinisyiden määreitä.²²

Samoja kansallisia stereotypioita poimittiin myös varhaiseen *Titanic*-aiheiseen kaukokirjallisuuteen, jonka keskeinen lähde ajan sanomalehtiutiset olivat – ja joita monet *Titanicista* kirjoittaneista aikalaiskirjailijoista käyttivät varsin kritiikittömästi, kuten Peter Björkfors on todennut.²³ Björkfors soveltaa *Titanicin* sankarimiesten kuvauksiin George Bernard Shaw’n luomaa termiä ”romanttisesta valheesta”, jonka keinoin hirvittäväkin tuho voidaan kääntää voitoksi. *Titanicista* selviytyneiden kokemuksesta haluttiin tehdä sankaritarina, mihin ajatus ”avuttomien” lasten ja naisten pelastamisesta ennen itsensä uhraavia englantilaisia sankarimiehiä sopi erinomaaisesti.²⁴ Richard Howells kuvaa saman-

suuntaisesti itse *Titanicin* myytin syntyprosessia: todellisesta historiallisesta tapauksesta, *Titanicin* onnettomuudesta, tehtiin myyttisen transformaation keinoin tragedia, jonka ytimestä nousee voitto.²⁵

Samalla tiettyjen miesten – kuten kapteenin ja laivan miehistön muiden jäsenten – sankarillisuuden korostaminen oli pian onnettomuuden jälkeen keino siirtää huomiota pois kaikesta siitä piittaamattomuudesta, joka tosiasiallisesti aiheutti onnettomuuden.²⁶ Sama painotus jätti sivummalle sen tosiseikan, että selviytymisprosentti vaihteli jyrkästi laivan matkustajaluokan mukaan: siinä missä *Titanicin* ensimmäisen luokan matkustajista pelastui 61 prosenttia, kolmannen luokan matkustajien selviytymisprosentti oli ainoastaan 24.²⁷ Toisaalta myös itse periaate ”naiset ja lapset ensin” on syntyperältään yhdistetty amerikkalaisuuteen ja Yhdysvaltojen sisällissotaa edeltäneeseen aikaan, jossa sillä oli merkitys kansallisen yhtenäisyyden ideaalin lujittajana ja moraalin mittarina vähitellen individualisoituvassa maailmassa.²⁸

”Mister Hartleyn” miehisen sankaruuden kuvaus toistaa toisin sanoen sekä Koskenniemen tuotannolle että muille varhaisille *Titanic*-aiheisille representaatioille tyypillistä retoriikkaa ja tematiikkaa. Voidaan ajatella niinkin, että kertomukset sankarillisista miehistä uppoavan *Titanicin* kannella olivat aihe, johon nuori runoilija tarttui mielellään siitä syystä, että se sopi niin saumattomasti osaksi hänen omaa, vähitellen rakentuvaa kirjailijakohtaista poetiikkaansa. Lehtimiehenä uraa luonut Koskenniemi oli arvatenkin sanomalehtiutisensa lukenut: hänen runossaan ja lustalle nostetaan ”joka gentleman, joka Brittein mies” sekä ”mister Hartley”, jonka kansallisuudesta ja yhteiskuntaluokasta vihjataan jo runon otsikossa. Kuvatessaan *Titanicin* orkesterin johtajaa hän ei myöskään ollut yksin, vaan Wallace Hartleysta kirjoitettiin onnettomuuden jälkeen olennaisesti runsaammin kuin laivalla työskennelleistä seitsemästä



Wallace Hartley (1878-1912), HMS *Titanicin* orkesterin johtaja. Kuva: The Illustrated London News, Wikimedia Commons.

muusta soittajasta.²⁹ Koskenniemi valitsi *Titanic*-aiheisen runonsa pää- ja nimihenkilöksi yhden niistä englantilaismiehistä, joiden harteille suurin sankaruus säilytettiin jo varhaisessa *Titanic*-aiheisessa kirjoittelussa, niin sanomalehtikirjoittelussa kuin esimerkiksi kaunokirjallisissa kuvauksissa.

”Ken on soittajaks luotu, hän soittakoon”

”Mister Hartleyn” aiheena on varhainen, laajalle levinnyt ja toistettu *Titanicin* tarina: kertomus laivan soittajista, jotka jatkoivat soittoaan läpi haaksirikkoyön ja päättivät soiton virrensäkeeseen. Tarinat soittajista ja ”viimeisestä virrestä” syntyivät ja tulivat kansainvälisestikin tunnetuiksi käytännössä välittömästi onnettomuuden jälkeen.³⁰ Niitä on toistettu, muunneltu ja tulkittu nykypäiviin asti³¹ – siitä huolimatta, että tarinoiden todenperäisyyttä

on kyseenalaistettu perinpohjaisesti jo vuosikymmenien ajan.³² ”Titanicin hymniksi” nimetty virsi ”Nearer, my God, to Thee” sai uuden elämän myös Suomessa, kun Aune Krohn laati siitä uuden suomennoksen *Titanicin* onnettomuuden jälkeen: tämä ”Sua kohti, Herrani” -virsikäännös syntyi jo onnettomuusvuonna 1912.³³ ”Titanicin hymnin” sanoja painettiin vaihtelevilla sanoituksilla myös suomalaisiin *Titanic*-arkkiveisuihin, joissa aihetta käsiteltiin runsaasti etenkin vuosien 1912–1914 aikana.³⁴

”Mister Hartley” ei ole kuitenkaan yksinomaan runo *Titanicin* onnettomuudesta tai edes *Titanicin* soittajista. Se kertoo myös soittamisesta ja musiikin tekemisestä. Jo runon keskeinen sanasto on musiikin sanastoa: mister Hartleyn kerrotaan kuuntelevan, ”miten tänä yönä viulut soi” ja toisaalta, kuinka vielä viulujakin voimallisemmin ”koko elämän kuoro yössä soi”. Uppoavan laivan kannelta kantautuva viulunsoitto ja kuolemaa pelkävien ihmisten hätä myös sekoittuvat runossa toisiinsa. Viulut soivat ”kuin nyyhkien”, minkä ohella viulunsoitto luo tyynen, jylhän taustan onnettomuusyön kaoottiselle äänimaisemalle: ”hätämerkkien keskellä, ryskeen ja pauhun” esiin astuu mister Hartley soittajineen ja aloittaa soiton. Vaikka tuhoa ei pystytty estämään eikä edes hidastamaan, kaoottisten tapahtumien keskelläkin mister Hartley edelleen ”tah-tia lyö” ja nostaa ”johtajanpuikkoaan” vielä silloinkin, kun kuolema ilmestyy hänen vierelleen. Viimeiseksi hän johdattaa soittokuntansa ja epätavallisen yleisönsä – haaksirikkoiset, hukkuvat, epätoivoisesti omasta pelastumisestaan kamppailevat ihmiset – vielä virteen, jonka avulla saattelee itsensä, muut soittajat ja valtaosan kuulijoistaan kohti tuonpuoleista. ”Soi kielistä: Lähemmäs Jumalaa...”

Runon jokaisen säkeistön avaava jambisäe sekä loppusointuisuus osin täydellisine riimeineen (”mies” – ”ties”, ”yö” – ”lyö”) tekevät ”Mister Hartleysta” voimakkaasti rytmisen runon. Rytmisyyttä rakentavat myös läpi

runon kertautuvat allitteraatiot, aina avaus-säkeestä lähtien (”On *kaikunut käsky kapteenin*”, kursivointi SV), runossa toistuva muu äänteellinen toisto (”mut ei pyydä hän hen-*keään* kerjätä, ostaa”) sekä kokonaisten sanojen toisto (”hätämerkkien keskellä, ryskeen *ja* pauhun / *ja* naisten itkun *ja* lasten kauhun”). Koskenniemi tavoitteli tätä rytmisyyttä ilmeisen tietoisesti: hänen on kerrottu pyytäneen muita hyräilemään ”*Titanicin* hymniä”, jotta osaisi luoda ”Mister Hartleylle” haluamansa rytmin³⁵. Anekdootti ei tosin paljasta, mihin tämän virren sävelmistä kirjailija tukeutui – ”*Titanicin* hymnistä” oli käytössä ainakin kolme eri melodiasä³⁶ – mutta kertoo yhtä kaikki rytmisyydestä kirjailijan tietoisesti runolleen rakentamana elementtinä.

Rytmisyyden tunnisti myös aikalaisvas-taanotto, sillä ”Mister Hartleyta” on esitetty nimenomaan lausuttuna erittäin paljon erilaisissa tilaisuuksissa ilmestymisvuodestaan vielä 1920-luvun lopulle asti.³⁷ Runon mitä ilmeisimmin ajateltiin soveltuvan hyvin lausuttavaksi, minkä ohella lausuntaesitysten suosiota todennäköisesti lisäsi myös runon aihevalinta – kyse oli lähihistorian järkyttävästä, kohutusta ja laajasti uutisoidusta tapauksesta, johon yleisö arvatenkin eläytyi voimakkaasti. *Nuori Voima* -lehdessä julkaistiin 20.4.1928 jopa kokonainen ”lausunnallinen tutkielma” ”Mister Hartleysta”. Matti Aron kirjoittamassa tekstissä annetaan konkreettisia, yksittäisiin säkeisiin asti ulottuvia ohjeita runon esittämiseksi oikein ja todetaan muun muassa, että ”Kiitolinen tehtävä on ”Mister Hartley” esittäjälleen, mutta myös vaativa”.³⁸

Rytmisyys ei ole yksinomaan rakenteellinen, vaan myös runon tulkintaan ja merkitysisältöön vaikuttava piirre. ”Mister Hartleyn” voimakas, iskevä rytmi vahvistaa itse runon sisältöä. Rytmii vankistaa mielikuvaa horjumattomasta, katkeilemattomasta soitosta uppoavan *Titanicin* kannella.

Runon luja poljento on sopusoinnussa tah-tipuikkoaan nostavan, empimättömän soiton-

johtaja mister Hartleyn kanssa ja asettuu tämän henkilökuvauksen taustaksi.

”Mister Hartley” on toisin sanoen runo *Titanicin* haaksirikosta sekä runo musiikin tekemisestä ja soittamisesta. Erityisesti kahden jälkimmäisen kannalta olennaista on läpi runon kulkeva, voimakas rytmisyys. Samalla runo piirtää kirkkaasti näkyviin myös itse soittaja-soitonjohtajan, jonka kuvaus tulkintani mukaan tukeutuu erityisesti kirjoittamisai-kansa, 1900-luvun vaihteen, taiteilijakuvausseen. Tarkastelen tätä piirrettä seuraavaksi.

”Mister Hartley” kuvaa soittamisen soittajalle synnynnäisesti langenneena elämänosana ja kohtalona, jota tämän ei käy väistämisen edes kuoleman uhatessa. ”Ken on soittajaks luotu, hän soittakoon / vaikka allaan syvyudet auetkoon!”, kuuluvat runon avaus-säkeistön kaksi viimeistä, loppusoinnalla toisiinsa kytkettyä säettä.

Jo romantiikan kuvastossa taiteilijaa on kuvattu inspiraation johtamaksi neroksi ja itsensä taiteelle uhraavaksi hahmoksi. Usko taiteeseen hallitsi romantiikan taiteiden ajatusmaailmaa.³⁹ Koska ”Mister Hartleyn” kirjoittaja on klassisesta traditiosta ja antiikin mytologiasta ammentanut Koskenniemi, runon taiteilijakuvausta on perusteltua peilata romantiikan kuvastoa vasten. Samalla ajatus taiteen tekemisestä taiteilijalle langetettuna elämänkohtalona oli keskeinen myös runon synty-ajan eli vuosisadanvaihteen kotimaisessa kirjallisuudessa, jota nykytutkimuksen mukaan määrittivät voimakkaasti symbolismin ja dekadenssin yhtäaikainen läsnäolo ja vaikutus.⁴⁰ Esimerkiksi Hanna Karhu on todennut Otto Mannisen lyriikan yhteydessä, että taiteilija kuvataan poikkeusyksilöksi, jota taide pitää kohtalonomaisesti vallassaan – niin hyvässä kuin pahassa. Taiteilija on samanaikaisesti jumalaan vertautuva luojahahmo sekä oman kohtalonsa vanki ja orja.⁴¹

Myös Koskenniemen mister Hartley jatkaa orkesterinsa johtamista ja koko soittokunta soittoaan siitä huolimatta, että heitä ympäröi-

vät kauhistuttavat tuhon näkymät – sysimusta yö, alapuolella avautuvat meren syvyydet sekä kuolemankauhuaan itkevien ihmisten joukot.

Mister Hartleyta ja hänen soittokuntaansa ajaa soittolavalle paitsi taiteilijakutsumus, myös velvollisuudentunto. Ympäriällä itketään ja huudetaan, hätämerkit välähtelevät taivaalla ja laivan rakenteet romahtavat yksi kerrallaan, mutta miehet jatkavat tyynesti soittoaan. Laivassa soittaminen on heidän työtehtävänsä, josta he eivät väisty edes tuhon hetkillä. Kuten edellä tuotiin esiin, ajatus miehisistä sankareista uppoavan laivan kannella on osa *Titanicin* myyttiä. Monet näistä sankariker-tomuksista yhdistettiin nimenomaan laivan miehistöön, ja jopa konkreettisia tekoja olennaisempaa oli korostaa miesten tyyntä asennetta tuhon ja kuoleman uhatessa.⁴² Samalla ajatus velvollisuutensa tuntevista ja täyttävistä soittajista on yhdistettävissä myös 1900-luvun vaihteen kirjallisuuden taiteilijakuvausseen. Tämän taiteilijaestetiikan mukaisesti taiteilijakutsumus sekä kuuluu tyypillisesti juuri miehiselle sankarihahmolle että myös tuo mukanaan suuria vaatimuksia.⁴³ Hanna Karhu toteaa Otto Mannisen ”Sodomasta”-runoa analysoidessaan, että taiteilija vertautuu tässä vuosisadanvaihteen taiteilijakuvausta kertavassa runossa *Raamatun* Loottiin, jolta Jumala edellyttää ehdotonta kuuliaisuutta.⁴⁴ Koskenniemen mister Hartleyn ja hänen soittajien-sa kuuliaisuus kohdistuu kahtaalle: yhtäältä heidät tehtävänsä nimittäneelle laivayhtiölle, toisaalta sille ylimalleiselle taholle, joka on lahjoittanut heille taiteilijuuden erityislaatu-isen ja paljon velvoittavan kohtalon.

Symbolismi kuvasi taiteilijan myös tien-näyttäjäksi, välittäjäksi ja näkijäksi, jonka tehtävänä oli sekä liikuttaa taiteellaan ihmisiä että toimia tulkkina tuonpuoleisen kanssa.⁴⁵ Taiteilija saattoi olla jopa kuin shamaani, luomakuntaan, jumalolentoihin tai esimerkiksi Platonin puhtaaseen, kauniiseen toiseen todellisuuteen yhteydessä oleva maagisten voimien kantaja, joka oli varustettu epätavalli-

sin lahjoin ja jolla oli kykyä vajota ekstaatti- seen tilaan.⁴⁶

Ihmeellistä ja ylimaallista on myös ”Mister Hartleyn” soittokunnan soitto. Se kutsuu esiin pian taakse jäävän elämän, joka nousee näkymättömyydestä kohti taivaan korkeuksia: ”Ikimennehet päivät ken mielehen johti? / Ne käyvät piilosta tähtiä kohti”. Mister Hartley, orkesterin johtaja, elää ”ilon, ikävän päivät riemuineen” uudelleen soittoa johtaessaan ja jatkaessaan. Hänen johtamansa soitto asettaa rinnakkain esiin kutsumansa menneisyyden sekä hirvittävän nykyhetken, jonka jälkeistä tulevaisuutta ei ole olemassa.

Ihmeellinen soitto lumoo kuulijansa, myös soittoa johtavan mister Hartleyn itsensä: ”Ja mister Hartley ihmeissään / hän katsoo, kuuntelee miehiään”. Taiteelle annettu tehtävä liikuttaa ihmismieliä toteutuu myös orkesterin johtajan sisimmässä. ”Ja mister Hartley hän riemuiten kuulee -- / oman sydämensä hän laulavan luulee -- / miten tänä yönä viulut soi, / miten unet ja muistot kukkuroi”.

Mister Hartleyta ja hänen soittajiaan käy luonnehtiminen symbolismin taiteilijäkäsitystä vasten kauneusunien luojaksi ja tietäjäksi, joka tavoittaa ”näkyvän maailman heijastuksista näkymättömän ikuisen todellisuuden”.⁴⁷ Samalla hän on herooinen hahmo, jolle yö uppoavan *Titanicin* kannella on taiteilijanosan ja jopa koko elämän täyttymys: ”Hän on ehtinyt määrään elämän, / hän on soittoniekka, mestari, hän!” Soitollaan hän piirtää itsensä näkyväksi osaksi maailmaa ja historiaa.⁴⁸ Mister Hartley johtaa onnettomuusyönä orkesteriaan, mutta johtaa vertauskuvallisesti myös koko kaoottisen turmayön tapahtumia. Samalla hän on myös tiennäyttävä kohti näkymätöntä, tuonpuoleista maailmaa – toisin sanoen tehtävässä, joka symbolismin poetiikan mukaan niin ikään kuului taiteilijalle. Kun kuolemaa ei enää käy välttäminen, mister Hartley johdattaa orkesterinsa viimeiseen soittoon, virteen, jossa ihminen astuu tuonpuoleiseen, kuoleman ja Jumalan eteen. ”Tänä

yönä hän, Hartley, johdattaa! / Soi kielistä: ”Lähemmäs Jumalaa...” Virsisitaatti (”Lähemmäs Jumalaa”) on merkityksellinen paitsi itse runon aiheen eli *Titanicin* haaksirikon tekstissä myös yhdistettynä runon taiteilijakuvaukseen: virsi kertoo laulamisesta kuoleman edessä,⁴⁹ mihin runon taiteilijahahmo johdattaa kuulijansa.

Symbolistiselle taiteelle ominainen on ajatus kadotetusta ideaalista ja rappeutuneesta reaali maailmasta.⁵⁰ Nämä kaksi kontrastoituvat myös ”Mister Hartleyssä”. Runon maisemana on synkkä, suuren tuhon kuvittama reaalityodellisuuden yö. Siitä kykenee irtautumaan yksinomaan taiteilijahahmo, jonka symbolismin poetiikan mukaisesti kuvataan kurkottavan tuonpuoleiseen. Taiteilijan – sekä mister Hartleyn itsensä että hänen soittajien – ihmeellinen soitto kutsuu synkän todellisuuden keskelle näkymättömiin vajonneen menneisyyden ja samalla kurkottaa kohti iäisyyttä ja kuolemanjälkeistä elämää tuonpuoleisessa. Taiteen tekeminen on keino piirtää näkyväksi ikuinen todellisuus, joka muutoin ja muille on näkymätön.

Millaisen taiteilijahahmon Koskenniemi hahmottelee uppoavan *Titanicin* kannelle? ”Mister Hartleyn” nimihenkilöä voidaan verrata Koskenniemen lyriikan muihin soittajahahmoihin. Antiikin mytologiasta runoudessaan runsaasti ammentanut kirjailija kuvaa useampaan otteeseen esimerkiksi Pania, musiikkiin ja soittamiseen yhdistettyä jumalhahmoa, joka kuvataan usein huilunsoittajaksi. ”Pan ja vuohipaimenet”- ja ”Panin kaipaus”-runojen ohella esimerkiksi *Elegioja* -kokoelman (1917) runo ”Endymion” kuvaa Panin huilua.⁵¹ Syntymässä määrätynyt, kuolemaakin uhmaava taiteilijakutsumus esiintyy jo romantiikan kuvastossa sekä vahvistuneena ja uudistuneena 1900-luvun vaihteen kirjallisuudessa. Samalla ”Mister Hartleyn” taiteilijakuvaus pohjaa – alkuaan tosina – kerrottuihin tarinoihin *Titanicin* haaksirikosta, jotka alkoivat levitä kutakuinkin välittömäs-

ti onnettomuuden jälkeen. *Titanicin* muusikot, Wallace Hartley etunensä, ovat saaneet vuosien ja vuosikymmenten kuluessa lukuisia muistomerkkejä, niin aineellisia kuin aineettomia.⁵²

Samalla ”Mister Hartleyn” keskushenkilö on mitä koskenniemeläisin hahmo. Mister Hartley on uljas, miehin sankari – mutta samalla hänelle asetetun velvollisuuden kuuliaisesti täyttävä ja hädän hetkellä luojansa puoleen nöyrästi kääntyvä hahmo. Urhoollista sankaruutta ja ”hiljaista, nöyrää hartautta” on luonnehdittu Koskenniemen tuotannossa toistuviksi, keskenään jossain määrin jännitteiksi piirteiksi, joiden on nähty sulautuvan saumattomasti toisiinsa ainoastaan runoilijan isänmaanrakkauden kuvauksissa.⁵³

Kontrastien poetiikkaa

”Mister Hartley” rakentuu voimakkaiden kontrastien varaan. Soittajien ympärillä läsnä olevan tuhon yön vastakohtaksi asettuvat ”ikimennehet päivät”, jotka ihmeellinen soitto kutsuu karkeloimaan. Tyyni viulunsoitto kontrastoi pelkäävien ihmisten itkun ja huutojen kanssa. Vastatusten asetetaan yhtäältä urhoollisten miesten sekä pelkäävien, avuttomien naisten ja lasten joukot, toisaalta kaksi erilaista ääntä yössä: kaunis, lumoava viulunsoitto sekä ihmisten itku ja huuto kuoleman uhatessa. Yössä kaikua ”koko elämän kuoro” viittaa näihin kumpaankin ääneen haaksirikoutuvan laivan kannella. ”Elämän kuoron” vastakohtaksi ilmestyy myös ihmiskasvoiseksi ja suurta alkukirjainta käyttämällä personoitu kuolema, jota mister Hartley ei voi olla huomaamatta. ”Taas johtajanpuikkonsa nostaissaan / hän keksiikin Kuoleman rinnaltaan. / Sen on silmissä hymyä hyytävää”. Yössä soiva ”elämän kuoro” vaihtuu vain hetkissä kuolinvirren soittoon. Samalla hirviömaisesti hymyilevä kuolema saa kontrastikseen Jumalan, jota kohden kuolevat ihmiset virrensoiton

tukemina pyrkivät. Siinä missä meri alhaalla nielee laivaa ja ihmisiä kohti tuhoa, ”ikimennehet päivät” nousevat ylös taivaalle, kirkkaana loistavien tähtien rinnalla. Tähtikirkas taivas saa vastakohtakseen meren syvyydet, jotka aukeavat soittajien jalkojen alla.

Nämä voimakkaat vastakohtaparit – meri ja sen syvyys / taivas ja sen korkeus, miehet / naiset ja lapset, tyyni soitto / turmayön kaoottiset äänet, itku ja huuto, menneet päivät / ympärillä läsnä oleva yö, elämä / kuolema, elämän kuoro / kuolinvirsi, hirviömainen Kuolema / kuolevia vastaanottava Jumala – luovat keskeisen osan ”Mister Hartleyn” dramaattisesta tunnelmasta. Urhoollisten miesten soitto pysäyttää ajan, houkuttaa menneen elämän keskelle hirvittävää nykyhetkeä ja saattaa siten kohti kuolemaa ja tuonpuoleista. Toisaalta runon rakentaminen voimakkaiden vastakohtaparien varaan on myös Koskenniemen lyriikalle tyypillinen piirre. Antto Leikola on luonnehtinut Koskenniemen runoudelle ominaiseksi vastakohtaisuutta elottoman, fysikaalisen luonnon (kuten ”kylmän, kovan tähti-taivaan, pimeyden, kuoleman”) ja biologisen elämän (”myös inhimillisen hengen edustaman elämän”) välillä.⁵⁴ ”Mister Hartleyssä” kontrastien poetiikka on viety yksityiskohtiin saakka, koska suurin osa runon motiiveista saa runossa myös vastinparin.

”Mister Hartley” kuvaa *Titanicin* haaksirikkoyön maisemaa uskollisena tiedoille, jota jo varhaisissa sanomalehti uutisissa annettiin. Yö oli tähtikirkas, joten runossakin ”[n]iin tähtiä täynnä on Atlantin yö”. Merta kuvattiin jälkikäteen epätavallisen tyyneksi, mitä pidettiin jopa osasyynä onnettomuuteen: jäävuorten havaitseminen vaikeutui tynnellä säällä, koska aallot eivät lyöneet niitä vasten⁵⁵. Koskenniemen runossa meren tyyneys on tyyntä myrskyn edellä, tulevan tuhon enne: ”Niin aavistuksen-tyyni on yö”. Lisäksi meren tyyneys ja uppoavan laivan kannella soittavien miesten tyyneys rinnastuvat toisiinsa: meri heijastaa sen yläpuolella soittavien mies-

ten mielenmaisemaa. Samalla tyyneksi kuvattu meri on mitä tuhoisin, upottava ja surmaa-va elementti.

Toisaalta *Titanicin* todellisen haaksirikko-yön maisema pimeällä taivaalla sädehtivine tähtineen sopi kuin valettuna koskenniemeläisen runon maisemaksi. Jo Lauri Viljanen on kiinnittänyt huomiota tähtimotiiviin Koskenniemen tuotannossa kertautuvana elementtinä.⁵⁶ Myös Markku Envall luonnehtii tähtiä Koskenniemen lyriikan keskeiseksi runokuvaksi: tähdet loistavat pimeällä taivaalla, mutta ovat samalla itse suunnaton määrä valonlähteitä.⁵⁷ Tämä kuvaus tuo hyvin esiin samaa kontrastisuutta, joka ”Mister Hartleyssä” on suorastaan hallitsevaa. Tähdet kukittavat runossa meren ylle avautuvaa sysipimeää yötä, ollen samalla se kirkkaus, jota kohti menneen elämän päivät kohoavat laivan kannelta kantahtuvan soiton voimasta.⁵⁸

Envall yhdistää Koskenniemen lyriikassa toistuvat tähdet myös raunioihin, joita hän pitää kuvana kulttuurin lopputuloksesta. Tässä maisemassa – keskellä äärettömyyttä edustavan avaruuden tähtikirkasta maisemaa ja keskellä raunioita – ihminen kuvataan Envallin mukaan kapinalliseksi, ”tähän kylmään tietoon” alistumattomaksi olennoiksi, joka kapinoi, uhmaa ja kyselee sydämessään.⁵⁹ Envall ei viittaa analyysissään ”Mister Hartley”-runoon, mutta myös se voidaan nähdä kuvaukseksi luhistuvista raunioista tähtikirkkaassa maisemassa. Raunioita edustaa itse uppoava Titanic, joka pian onnettomuuden jälkeen sai kantaakseen maailman suurimman, ylellisimmän ja uppoamattoman laivan määreit.⁶⁰ Runon päähenkilö mister Hartley kieltäytyy nöyrytmästä vääjäämättömän kuoleman edessä, vaan kokee oman elämänsä täyttymyksen haaksirikkoutuvan laivan kannella ja johdtaa orkesterinsa soiton loppuun saakka, kahtaamatta vierellään hyytävästi hymyilevää kuolemaa.

Koskenniemeläinen rauniomotiivi on kytkettävissä myös kaunokirjalliseen ”korkean

paikan” motiiviin, joka esiintyy jo romantiikassa⁶¹ mutta myös vuosisadanvaihteen symbolismissa. Viimeksi mainitussa ”korkea paikka” yhdistyy yhtäältä maan ja taivaan, toisaalta langenneen dekadentin maailman ja ideoiden puhtaan maailman väliseen kaksijakoisuuteen, joka on olennainen osa symbolismin repertoaaria.⁶² Mister Hartley kaltaiseen sankarillisine soittajamiehineen seisoo *Titanicin* kannen edustamalla ”korkealla paikalla” ja kamppailee ympäröivän yön uhkia sekä itse kuolemaa vastaan aseenaan soitto, taiteen tekeminen. Heidän yläpuolelleen kaartuu tähtikirkas taivas, jonne onnellisen elämän muistot kiirivät. ”Korkean paikan” ja heidän jalkojensa alla puolestaan saartaa pilkko-pimeä meri kauhua herättävine syvyyksineen.

”Mister Hartleyssä” kuvattu meri on vastakohta ”korkean paikan” motiiville, minä ohella se kytkeytyy ihmismielen liikkeen kuvaukseen. ”Odotuksen-tyyni” yö Atlantilla rinnastuu runossa soittajien, ennen kaikkea nimihenkilö mister Hartleyn mielen tyyneyteen. Ihmissielu rinnastettiin (esimerkiksi virtaavaan) veteen toistuvasti jo romantiikan kuvastossa,⁶³ mikä kertautui ja uudistui vuosisadanvaihteen taiteissa. Siinä missä veden pinta yhdistettiin ihmismielen tietoiseen pintapuoleen, veden syvyydet kuvastivat tiedostamattomia viettejä, alkukantaisia vaistoja ja alitajunnan voimia.⁶⁴ Samalla merisymboliikka oli keskeistä ajan taiteilijakuvaukselle. Ajan taiteessa liikuttiin toistuvasti ”yöllisellä sisäisyyden merellä”, jossa primitiiviset vaistot ja alitajunnan voimat riehuvat – ja joita kohden taiteilijasankarin tulee mennä, koska kyseessä on hänelle ainut mahdollinen tie. Monessa ajan teoksessa eletään kuoleman saartamassa maailmassa, josta pyritään vapauteen uskon, ideoiden ja luomiskyvyn siivin – tai itseään kuolemaa uhmaamalla. Paikotellen taiteilija kuvataan jopa kristushahmoksi, joka etsii elämää tuonelan syvyyksistä Eino Leinon *Tuonelan joutsenen* tavoin.⁶⁵ Myös mister Hartleyn ja hänen soittokuntan-



HMS Titanicilla soittanut orkesteri. Kuva: The Illustrated London News, Wikimedia Commons.

sa ihmeellinen soitto kumpuaa elämän ja kuoleman leikkauspisteestä, tämän- ja tuonpuoleisen rajanpinnoilta. Kun kuolema ilmestyy mister Hartleyn rinnalle, hän oivaltaa aiempaa kirkkaammin asemansa soiton johtajana ja virittää virren, jolla suorastaan riistää valan kuolemalta ja sen pelolta.

Mut ei pyydä hän henkeään kerjätä, ostaa, hän Kuoleman valtikan tempaa, nostaa: tänä yönä hän, Hartley, johdattaa! Soi kielistä »Lähemmäs Jumalaa...»

Samalla runon merisymboliikka on ja pysyy kaksijakoisena. Miesten soitto loihtii menneisyyden muistot näkyviksi taivaan korkeuksiin, kuolinvirsi saattelee kohti iäisyyttä ja näkymätöntä maailmaa, mutta samalla soittajat vajoavat hetki hetkeltä kohti tuhoavan meren syvyyksiä. Lopulta meri nielee yhtäläisesti kauhuaan itkevät lapset ja naiset, uljaat tyynnet soittajat sekä musiikin, joka kantautuu uppoavasta laivasta sen viimeisiin hetkiin saakka. Runon loppukuvan vaiheilla (”Niin odotuksen-tyyni on yö. / Yli laivan aallot yhteen lyö.”) liikutaan lähellä sitä pessimististä mielenmaisemaa ja maailmankatsomusta, jota Markku Envall on luonnehtinut Koskenniemen tuotannolle ominaiseksi. Hänen mukaansa sekä kirjailijan lyriikan että aforismituotannon tärkein tunne on ajatus ”kaiken ihmillisen” katoavuudesta, ”jonka lopullisesti sinetöi kosminen näkökulma ihmiselämään. Mitään ei jää jäljelle, kaiken nielaisee kitaansa avaruuksien kylmä yö, ihmisen ja hänen luomustensa lopullinen kohtalo on ikuinen unohdus ja kuolema”⁶⁶. ”Mister Hartleyssä” tämänkaltaista pessimististä loppunäkymää valaisevat kuitenkin läpi runon kulkevat näkemykset taiteilijasta iäisyyden tulkkina sekä taiteen tekemisestä keinona taistella kuoleman voimia vastaan.

Apokalyptinen Titanic

Kun *Titanicin* onnettomuutta alettiin jäsentää yleisesti tunnetuksi kulttuuriseksi kertomukseksi, ”*Titanicin* myyiksi”⁶⁷ syntyi pian myös ajatus *Titanicin* haaksirikosta eri aikakausien välisenä vedenjakajana. Oli olemassa aika ennen *Titanicia* ja aika sen jälkeen.⁶⁸ Retrospektiivisesti *Titanicin* haaksirikko on ymmärretty esimerkiksi 1800-luvulta periytyneen maailmanjärjestyksen päätepisteeksi ja ensimmäisen maailmansodan alkusoihtoksi.⁶⁹ Ajatus tietyn aikakauden lopusta löysi varhain ja herkästi tulkintakehykseen apokalyptisin. Uuteen maailmaan matkalla ollut laiva ei koskaan saavuttanut päämääräänsä vaan vajosi keskelle rannatonta merta. Apokalyptisyys oli jossain määrin läsnä jo *Titanicin* turmaa aiemmissa siirtolaisuuskuvauksissa ja siirtolaiskirjallisuudessa: esimerkiksi Amerikan vakiintunut nimittäminen ”uudeksi maailmaksi” ja ”uudeksi maaksi” on yhdistetty *Uuden Testamentin* ainoan apokalyptisen kirjan eli Johanneksen ilmestyksen (Ilmestyskirja) kuvauksiin ”uudesta maasta ja uudesta taivaasta”, jotka on määrä luoda nykyisen maailman tuhoutumisen jälkeen.⁷⁰ *Titanicin* kohtaloa myös selitettiin jo tuoreeltaan onnettomuuden jälkeen Jumalan, kohtalon tai luonnonvoimien rangaistukseksi sokeaan hybriikseen vajonnutta ihmiskuntaa kohtaan. Syvästi vertauskuvalliseksi ymmärrettiin myös laivan nimi, joka viittasi antiikin mytologiaan: vihas-tuneet jumalat syöksivät ylpistyneet titaanit syvyyksiin.⁷¹ Apokalypsina *Titanicin* haaksirikko ajoi lukuisat ihmiset uhkaaviin, epä-tavallisiin olosuhteisiin, joista ainoastaan harvat selviytyivät. Onnettomuus katkaisi ajan kahtia; sen jälkeen alkava aika oli kehityksen aikaa.⁷²

Vaikka kaikki nämä vertauskuvalliset merkitykset eivät olleetkaan syntyneet vielä toukokuussa 1912, myös ”Mister Hartleyn” maisema on apokalyptinen eli maailmanlopun tapahtumien hetkiä muistuttava. Runon nä-

kymiä ovat pimeä, yksinomaan tähtien valaisema yö, upottava meri ja sen syvyyksiin vääjäämättä vajoava laiva. Runon äänimaisemaan sisältyvät niin hätämerkkien äänet, ihmisten nyyhkytykset kuin kuolinvirren soitto. Runossa eletään tuhon hetkiä aivan kuoleman kynnyksellä. Kuolevien ihmisten joukkoon ilmestyy viime hetkillä vielä itse ihmishahmoinen Kuolema, joka vaatii säälimättömästi saaliinsa.

Titanicin haaksirikkokuvauksiin käytännössä välittömästi ja eri kulttuureissa kiertyneet apokalyptiset motiivit kertautuvat myös tässä varhaisessa suomalaisessa *Titanic*-aiheisessa runossa. Koskenniemi käytti synty-mäisillään olevan *Titanicin* myytin aineksia ilmeisen tietoisesti. Samalla hän rakensi *Titanic*-runoan oman kirjailijakohtaisen poetiikkansa keskeisistä aineksista. Syntyi runo tähtien valossa romahtavasta *Titanicista* ja sen mukana raunioituvasta kehitysoptimismista – sekä soittajahahmoisista sankarimiehistä, joiden uljaus ei horju kuoleman edessäkään.

Rappion ja tuhon tunnelmat ovat kuitenkin myös osa 1900-luvun vaihteen kirjallisuuden mielenmaisemaa. Kulttuurien rappion ja tuhon kuvaukset saivat ajan kirjallisuudessa vankan jalansijan, mihin osasyynä oli tieto vuosisadan vaihtumisesta siihen yhdistyneine maailmanlopun pelkoineen ja uhkakuvi-neen. Apokalyptiset tuhokuvat nousivat osaksi ajankohdalle yleisiä kulttuurisia puhetapoja sekä esimerkiksi historian, yhteiskunnan, luonnon, teknologian kehityssuuntien ja tulevaisuusvisioiden antamia virikkeitä. Kuten Pirjo Lyytikäinen toteaa, ajan symbolistisessa kirjallisuudessa tuhon näyttäminen on usein myyttinen tai myyttishistoriallinen, kotimaisessa kirjallisuudessa esimerkiksi *Kalevalan* maailma. Länsimaisen yhteiskunnan oletettua rappiota kuvattiin vakiintuneesti myös esimerkiksi *Raamatun* Ilmestyskirjaa vasten.⁷³

”Mister Hartleyn” apokalyptista todellisuutta voidaan kuvata paitsi Koskenniemen omaa tuotantoa ja rakentumassa ollutta *Tita-*

nicin myyttiä vasten, myös kytköksissä ajan taiteiden ja etenkin kirjallisuuden keskeisiin virtauksiin. Ajatusta voidaan laventaakin: vuosisadanvaihteen kirjallisuuden kulttuuripessimistiset tunnelmat⁷⁴ – myös muussa kuin suomalaisessa viitekehyksessä – sopivat hyvin kuvaamaan *Titanicin* haaksirikkoo. *Titanicin* onnettomuus oli kuin konkreettinen vastaus niille uhka- ja tuhokuville, joita ajan kulttuurissa oli maalailtu 1800-luvun lopulta lähtien. Onnettomuus tulkittiin yleisesti varoitukseksi modernisaation hedelmänä syntyneitä kehitysoptimismia vastaan – mutta kehitysoptimismi oli säröillyt jo edellisen vuosisadan puolella ja yhä rajummin 1900-luvun puolelle siirryttäessä.⁷⁵ Modernisaatioon liitetty ahdistus oli aikakaudelle ominainen tunnetila,⁷⁶ jonka *Titanicin* uppoaminen osoitti perusteluksi: haaksirikko konkretisoi ne pelot, uhkakuvat ja riskit, joita modernisaation oli jo pitkään ajateltu sisältävän.⁷⁷

”Mister Hartley” ja muut varhaiset Titanic-aiheiset suomalaistekstit

”Mister Hartley” ilmestyi *Aika*-lehden ohella myös Koskenniemen kolmannessa runokokoelmassa *Hiilivalkea ynnä muita runoja*, joka julkaistiin joulukuussa 1913. Osa aikalaisarvioista mainitsi ”Mister Hartleyn” erikseen. Runosta kirjoitti innostuneesti esimerkiksi professori, kulttuurintutkija Eliel Aspelin-Haapkylä, joka toteaa ”Mister Hartleyn” saavan ”meidät todella tuntemaan *Titanic*-yön kaameuden ja samalla ihailemaan jalon ihmistahdon suuruutta”.⁷⁸ ”Mister Hartleyn” todettiin niin ikään olevan ”erinomaisesti luotu kohtaus *Titanicin* katastrofista” (”en öfverlägset gifven scen ur *Titanic*-katastrofen”).⁷⁹ Yksimielisesti kriitikot eivät kuitenkaan Koskenniemen *Titanic*-runoon ihastuneet, vaan muun muassa sen kuolemakuvastoa moitittiin kuluneeksi.⁸⁰ Myös itse kokoelmaa kiiteltiin useissa arvioissa (esimerkiksi *Aamuleh-*

ti 21.12.1913, *Uusi Suometar* 286/7.12.1913), vaikkakaan kriittisiltä äänenpainoilta ei täysin välttytty (*Helsingin Sanomat* 18.12.1913, *Karjalan lehti* 10.12.1913).

Tätä nykyä ”Mister Hartley” on melko unohtunut runo, josta harvemmin kirjoitetaan kiittävään sävyyn – runon sankariromantiikka tuntuu ummehtuneelta ja ”ajan kangistamalta”, kuten Toni Lahtinen on luonnehtinut.⁸¹ Koskenniemi on kirjailijana vajonnut kotimaisen kirjallisuuden kaanonin laitamaille, ja nykytutkimus tarttuu hänen tuotantonsa harvakseltaan. Syynä ovat kirjailijan tuotannon traditionalismin ohella epäilemättä myös Koskenniemen 1930-luvun teksteistä luettava kiihkokansallinen ideologia sekä hänen osoittamansa sympatiat tuolloisen Saksan poliittisia tavoitteita, Saksan kansallissosialismia ja Italian fasismia kohtaan.⁸²

Kuten artikkelin alussa todettiin, ”Mister Hartley” on luultavasti ensimmäinen suomalainen kaunokirjallinen kuvaus *Titanicin* haaksirikosta. Se sai kuitenkin pian seuraajia. Eino Leino julkaisi runon ”Titanic” niin ikään jo vuonna 1912. ”Mister Hartleyn” tavoin myös ”Titanic” tukeutui tarinaan *Titanicin* soittajista ja ”viimeisestä virrestä”. Myös se eli vahvasti lausuttuna: runo oli Leinon syksyllä 1912 toteuttaman kiertueen jokailtaisen päätösnumero, minkä myös aikalaisarvioijat panivat merkille – yleensä myönteisesti.⁸³ Runo sisältyi myös Leinon loppuvuodesta 1912 julkaisemaan kokoelmaan *Tähtitarha*, jonka arvioissa se nostettiin esiin erikseen ja enimmäkseen kiittävään sävyyn,⁸⁴ samaan tapaan kuin ”Mister Hartley” *Hiilivalkea*-kokoelman runona.

Hieman Koskenniemeä ja Leinoa myöhemmin *Titanic*-aiheeseen tarttui Aino Kallas, jonka *Seitsemän. Titanic-novelleja* ilmestyi alkuvuodesta 1914. Siinä missä Koskenniemen ja Leinon *Titanic*-tulkinnat keräsivät kiitosta, *Seitsemää* kritisoitiin jyrkkäsanaisesti. Esimerkiksi kriitikko Anna-Maria Tallgren – sittemmin Kallakselle läheinen kollega ja ystävä –

oudoksui jo itse aihevalintaa, murhenäytelmää lähimenneisyydestä.⁸⁵ On merkilepantavaa, että kovasanaisimmin *Seitsemää* kuitenkin suomi V. A. Koskenniemi itse. *Valvoja*-lehdessä vuonna 1914 hän moittii kirjailijan henkeä ”rikkiviisaaksi” ja arvioi kirjailijan käsittelevän aihetta ”aivan epämaisellisesti kylmäverisyydellä”.⁸⁶ *Seitsemän* viljeli symbolismin tematiikkaa, kuvastoa ja keinovallikoimaa, mikä on useampaan otteeseen tuotu esiin tutkimuksessa – myös osaselityksenä nuivalle aikalaisvastaanotolle.⁸⁷ Vaikka Koskenniemi itsekin ammensi symbolismin ja yleisemmin vuosisadanvaihteen kirjallisuuden aiheistosta ja tematiikasta, syystä tai toisesta hän ei lämmennyt Kallaksen symbolistiselle *Titanic*-tulkinnalle.⁸⁸

Titanicista kirjoittivat tuoreeltaan myös vähäisemmin tunnetut ja tätä nykyä lähestulkoon unohtuneet suomalaiset kirjailijat. Vuonna 1912 ilmestyivät sekä kirjailijapseudonyymi Esko Waltalan (myös Esko Virtala, oik. Edvin Calamnius) romaani *Titanicin perikato. Romantillinen kuvaus Titanic-laivan haaksirikosta yöllä vasten 15 päivää huhtikuuta 1912*⁸⁹ että Toivo Waltarin osin dokumentaarinen, osin uskonnollinen kertomuskokoelma *Titanic’in häviö. Liikuttavia kertomuksia Titanic-laivan matkustajain onnettomasta kohtalosta*. Vaikka nämä teokset tuntuvat nykypäivänä kuriositeeteilta, ilmestymisaikanaan ne herättivät suurta huomiota: esimerkiksi Toivo Waltarin teos oli bestseller, jota painatettiin 15 000 kappaletta.⁹⁰ Aihe kiinnosti lukijoita, mihin sekä ajan tunnetut ja arvostetut että tuntemattomat kirjoittavat myös tarttuivat.

Kaikkein eniten *Titanicista* kirjoittivat kuitenkin suomalaiset arkkiveisuntekijät. Kirjoitajastatukseltaan he olivat kutakuinkin vastakohtaisia maisterintutkinnon suorittaneeseen, kirjailijanuransa ohella toimittajana ja kriitikkona ansioituneeseen Koskenniemeen nähden. Oppimattomia arkkiveisunikkareita ei pidetty kunnollisina kirjailijoina, ja heidän kirjalliset tuotoksensa saivat osakseen sivistyneistön väheksyntää, jopa halveksuntaa.⁹¹ Määrällisesti he kuitenkin tuottivat suurimman osan suomalaisista *Titanic*-aiheisista teksteistä ja saavuttivat kansan keskuudessa myös erittäin suurta suosiota.⁹²

Arkkiveisuja luonnehditaan usein kaupalliseksi, myyntiä varten kirjoitetuksi kirjallisuudeksi, jonka lajityyppillinen sensaatiohaluisuus on ollut paheksunnankin aihe.⁹³ Voidaan kuitenkin kysyä, eikö samansuuntaista kritiikkiä voida kohdistaa myös arvostettujen kirjailijoiden teksteihin. Oliko *Titanicista* kirjoittaminen myös keino tavoitella huomiota ja näkyvyyttä kirjailijana? Voidaanko tuoreesta, laajalti uutisoidusta onnettomuudesta kirjoittamista pitää suorastaan helppona tapana herättää yleisössä suuria tunteita, liikuttuneisuutta ja järkytystä? Näitä tunteita koettiin myös yhteisesti, koska sekä Koskenniemen että Leinon *Titanic*-aiheisia runoja esitettiin runsaasti lausuttuina. Niin erilaisia kirjoittajia kuin suomalaiset 1900-luvun alun arkkiveisunikkarit Koskenniemeen ja Leinoon verrattuna olivatkin, *Titanic*-aiheen näkökulmasta heitä käy kuitenkin vertaileminen: niin *Titanic*-arkkiveisut kuin *Titanic*-runot syntyivät pian onnettomuuden jälkeen, kuvasivat aiheitaan tunnepitoisesti ja elivät suullisesti esitettyinä vähintään siinä missä painettuna teksteinä.

Lopuksi

V. A. Koskenniemen ”Mister Hartley” on varhainen suomalainen runo *Titanicin* onnettomuudesta. Samalla se on hyvin koskennieläinen runo sankarillisista miehistä siinä tähtikirkkaassa rauniomaisemassa, jota on kuvattu kirjailijan lyriikan keskeiseksi miljööksi. Virsisitaatteineen ja kuvauksena soittamisen aktista ”Mister Hartley” myös kytkeytyy kysymyksiin kirjallisuuden ja musiikin monisäikeisestä suhteesta.⁹⁴

Antiikin kuvastosta toistuvasti ammentaneen, klassisen tradition tuntijana ansioituneen Koskenniemen *Titanic*-aiheisessa runossa heijastuu romantiikan eetos. ”Mister Hartley” kietoutuu tiiviisti myös kirjoittamisaikansa eli 1900-luvun alun keskeisiin taiteellisiin virtauksiin ja ajan taiteissa korostuneisiin tunnetiloihin. Symbolismin poetiikka ja vuosisadanvaihteen kirjallisuudelle ominaiset apokalypsin tunnot kertautuvat runossa.

Suomalaisista tunnetuista kirjailijoista Koskenniemi oli ensimmäinen *Titanicin* onnettomuuden kuvaaja. Heti hänen jälkeensä aiheeseen tarttui Eino Leino, niin ikään *Titanicin* ”viimeisen virren” inspiroimalla runolla, jota ”Mister Hartleyn” tapaan myös esitettiin julkisesti. Tämä on kiinnostavaa, koska ajan kirjallisella kentällä Koskenniemi ja Leino asettuivat tiettyyn kilpailuasetelmaan. Koskenniemen luotsaaman *Aika*-lehden piirissä Leinoon suhtauduttiin epäluuloisesti ja kritisoitiin.⁹⁵ Kilpailivatko runoilijat kenties myös *Titanic*-tulkintoillaan? Yhtä lailla kiinnostava on Koskenniemen ja *Titanicista* niin ikään kirjoittaneen Aino Kallaksen suhde. Vaikka Koskenniemen oma *Titanic*-runo ammensi vuosisadanvaihteen kuvastosta ja tematiikasta, Kallaksen vahvasti symbolistinen *Seitsemän* herätti kirjailijaan muutoinkin varautuneesti suhtautuneessa Koskenniemessä voimasta torjuntaa. Tämän ohella voidaan myös kysyä, tarjosiko 1900-luvun vaihteen symbolistinen ja apokalyptinen kuvasto yleisemmän kehysten *Titanic*-aiheiselle kirjallisuudelle myös muualla kuin Suomessa.

Tiedonvälitys oli vuonna 1912 jo verrattain nopeaa ja tehokasta, minkä osoittaa *Titanicin* onnettomuusutisten ja uutisoinnin liepeillä syntyneiden tarinoiden leviäminen ympäri läntistä maailmaa varsin pian turman jälkeen. Myös ”Mister Hartleyn” syntymä vain muutamia viikkoja onnettomuuden tapahduttua kertoo siitä, että esimerkiksi tarinat *Titanicin* legendaarisista soittajista kuuluisaa johtajahahmo Hartleyta myöten tunnet-

tiin Suomessakin lähes välittömästi. Toki on syytä muistaa, että toimittajana uraa luoneella Koskenniemellä oli myös muita paremmat mahdollisuudet päästä onnettomuusutisten yksityiskohtien äärelle.

Titanicin onnettomuus jäi historiaan uh-riluvultaan hyvin suurena, lukuisten väärrien toimintatapojen ja inhimillisten erehdysten aikaansaamana katastrofina. Se vaikutti merenkulun turvallisuuskäytäntöihin ja asettui vertailukohteeksi myöhemmille merionnet-

tomuuksille. Silti tuntuu perustellulta todeta kulttuurihistorioitsija Richard Howellsia myö-täillen, että *Titanicin* onnettomuuden suurin merkitys on sen asema vakiintuneiden kult-tuuristen kertomusten joukkona, modernina myytinä, jota alettiin muotoilla heti onnet-tomuuden jälkeen. *Titanicin* turma osoittau-tui hedelmälliseksi tarina- ja aihevarannoksi, josta on ammennettu onnettomuusvuodesta 1912 alkaen aina näihin päiviin asti.

VIITTEET

- 1 Tieteen termipankki, katsottu 16.09.2019: Kirjalli-suudentutkimus:tilapäärunous. (<https://tieteen-termipankki.fi/wiki/Kirjallisuudentutkimus:tilapäärunous>.) Katso myös Hosiaisuus 2003, 932.
- 2 Katso aiheesta esim. Viljanen 1935, 123–124 ja Erho 1965, 132–149.
- 3 Bergfelder & Street 2004, 2–3; Hill 2004, 15.
- 4 Wedel 2004, 97.
- 5 Esimerkiksi Beesley 1912. Lawrence Beesley oli yksi Titanicista selviytyneistä, ja hänen teostaan on pidetty keskeisenä ja vaikutusvaltaisena lähteenä Tita-nicin onnettomuudesta. Kirjan suomennos ilmestyi jo vuonna 1913.
- 6 Aika-lehden päätoimittajuudesta ja Koskenniemes-tä journalistina katso esim. Viljanen 1935, 38–46, 69–70.
- 7 Björkfors 2004, 59.
- 8 Katso aiheesta esimerkiksi Howells 1999, 125–129.
- 9 Artikkelin on osa tekeillä olevaa, kotimaisen kirjalli-suuden tutkimuksen alaan kuuluvaa post doc -tut-kimustani Murheen laivalla Kultalaan. Titanicin haaksirikon varhaiset suomalaistekstit. Tutkimus on aloitettu keväällä 2019 Suomen Kulttuurirahaston rahoituksella. Tutkimus keskittyy Suomessa vuosina 1912–1914 kirjoitettuihin kaunokirjallisiin teks-teihin (runot, novellit, romaanit ja arkkiveisut), joi-den aiheena on Titanicin onnettomuus. Pientä osaa tutkimusaineistoon kuuluvista teksteistä ja teoksista on tarkasteltu aiemminkin tutkimuksessa, mut-ta pääosin aineisto ja itse tutkimuskysymys ovat en-tuudestaan kartoittamattomia. Aiemmasta tutki-muksesta katso Esko Waltalan [Edvin Calamnius] Titanicin perikato (1912) katso Björkfors 2004, 53–62; Aino Kallaksen Seitsemän. Titanic-novelleja (1914) katso Laitinen 1973, 203–214; Vuorikuru 2012, 110–117; Vuorikuru 2017, 105–111; Lahtinen 2018, 259–282. Toivo Waltarin Titanic’in häviö. Liikuttawia kertomuksia Titanic’in tuhosta (1912) katso myös Siirtolaisuusinstituutin [www-sivut](http://www.migrationinstitute.fi/fi/Titanic) <http://www.migrationinstitute.fi/fi/Titanic>

- 10 Runon typografinen asettelu ja välimerkkien käyt-tö ovat sekä tämän artikkelin sitaateissa että sen lo-pussa Aika-lehden (5 / 1912) version mukaiset. Hii-livalkea-kokoelman versio poikkeaa näiltä osin hie-man Aika-lehden versiosta.
- 11 Viljanen 1935, 123.
- 12 Mattila 1985a, 64.
- 13 Karkama 1999, 322–323.
- 14 Howells 1999, 3–4, 11.
- 15 Howells 1999, 1.
- 16 Katso aiheesta esim. Creighton 2000.
- 17 Howells 1999, 60.
- 18 Lahtinen 2018, 261.
- 19 Titanicin myytistä katso Howells 1999, 3–4. Titani-cin myytistä ”transnationaalisena” myytinä, mut-ta ei varsinaisesti universaalina katso Hill 2004, 15; Bergfelder & Street 2004, 3. Voidaan tosin kysyä, ei-vätkö tarinat Titanicista ole 1990-luvun lopulta läh-tien nousseet niin suureen suosioon, etteikö niitä tunneta ympäri maailmaa.
- 20 Howells 1999, 60, 79, 99.
- 21 Howells 1999, 99–102.
- 22 Howells 1999, 105.
- 23 Björkfors 2004, 59.
- 24 Björkfors 2004, 60.
- 25 Howells 1999, 4.
- 26 Howells 1999, 67–68.
- 27 Katso esim. <https://titanicfacts.net/titanic-survivors/>
- 28 Miskolc 2007, xvi, 26, 33, 41.
- 29 Howells 1999, 124. ”Titanicin orkesterin” epähisto-riallisuudesta katso myös Howells 1999, 125, 127.
- 30 Wedel 2004, 98.
- 31 Yhtenä esimerkkinä norjalaisen Erik Fosnes Han-senin romaani Viimeiseen soittoon (1992, alkuteos Salme ved reisens slutt).
- 32 Howells 2004, 124–125, 127.
- 33 Virrestä lisätietoa Howells 2004, 128–135. Aune Krohnista tämän virren kääntäjänä ja hänen suhteet-taan Titanic-aiheeseen Vuorikuru 2017, 109–111. Virsi oli käännetty suomeksi jo aiemmin, mutta Krohnin suomennos muotoutui tunnetuimmaksi.

- 34 Katso Vuorikuru 2019.
- 35 Rojola 1985, 65.
- 36 Howells 1999, 126.
- 37 Mm. Ylioppilaslehti 7.2.1915, Etelä-Savo 8.4.1924, Uusi Suomi 7.12.1926, Aamulehti 14.9.1929.
- 38 Nuori Voima 20.4.1928.
- 39 Abrams 1953, 187–198, Rosenthal 2008, 8.
- 40 Lyytikäinen 1997, 9–13; katso aiheesta myös esim. Parente-Čapková 2019, 210.
- 41 Karhu 2012, 161, 164, 167–168.
- 42 Howells 67–68, 104–105, 119.
- 43 Esimerkinä Volter Kilven Parsifal, Lyytikäinen 1997, 58.
- 44 Karhu 2012, 167.
- 45 Sarajas 1966, 52; katso myös Karhu 2012, 235, 239.
- 46 Buchwald 1996, 93, 101.
- 47 Lyytikäinen 1997, 38, 42.
- 48 Symbolismin taiteilija sisäisestä ammentavana, it-sensä luomistyöllään maailmaan luovana hahmona katso. esim. Hirsh 2004, 29.
- 49 Howells 1999, 132.
- 50 Lyytikäinen 1997, 118.
- 51 Mattila 1985b, 120–121.
- 52 Katso Titanicin muusikoista esimerkiksi Hammond 2004, 25–36.
- 53 Mattila 1985a, 63.
- 54 Leikola 1985, 8.
- 55 Titanicin onnettomuutta edeltävän illan ja onnetto-muusyön säätilasta katso esim. Barczewski 2011, 12 ja Lord 1955 / 1998, 21–22, 133–134.
- 56 Esim. Viljanen 1935, 127–128.
- 57 Envall 1985, 210–212.
- 58 Sekä tähtimotiivin että ”elämän kuoron” ajatuksen kannalta ”Mister Hartleyta” voidaan verrata myös Koskenniemen runoon ”Planeettain laulu”, joka on syntynyt vain hieman myöhemmin (1914) ja joka niin ikään edustaa tilapäärunoutta, promootioruno-na. Katso runosta tarkemmin myös Erho 1965, 136.
- 59 Envall 1985, 211–212.
- 60 Näiden määreiden epähistoriallisuudesta – ”Titani-cista tuli uppoamaton laiva vasta upottuaan”, katso Howells 1999, 4.
- 61 Esimerkiksi vuorelle kiipeäminen ja vuorenhuiput englantilaisen romantiikan kaunokirjallisessa ku-vastossa katso Bainbridge 2020, 1–15.
- 62 Rossi 2009, 222; aiheesta Otto Mannisen lyriikassa Karhu 2012, 254.
- 63 Abrams 1953, 61.
- 64 Lyytikäinen 1997, 67. Samankaltaisesta vesisymbo-liikasta Aino Kallaksen Titanic-aiheisessa Seitse-män-novellikokoelmassa katso Lahtinen 2018, 260.
- 65 Lyytikäinen 1997, 62–64, 67–68.,
- 66 Envall 1985, 210–211.
- 67 Katso aiheesta esim. Björkfors 2004, 57.
- 68 Bergfelder ja Street 2004, 1, vrt. Howells 1999, 3.
- 69 Bergfelder ja Street 2004, 1.
- 70 Sipilä 2002, 335–336.
- 71 Foster 2004, 37.
- 72 Björkfors 2004, 56–57.
- 73 Lyytikäinen 1999, 206–207, 211.
- 74 Rojola 1999, 108.

- 75 Rojola 1999, 108.
- 76 Lyytikäinen 1997, 10.
- 77 Bergfelder & Street 2004, 1.
- 78 Aika 11–12 / 1913.
- 79 Hufvudstadsbladet 24.12.1913.
- 80 Karjalan lehti 10.12.1913.
- 81 Lahtinen 2018, 262.
- 82 Karkama 1999, 323.
- 83 Leinon runoa kiittelivät esimerkiksi Etelä-Suomi 17.10.1912, Helsingin Sanomat 27.10.1912, Karja-la-lehti 13.11.1912, Wiipuri 16.11.1912 ja Uusmaa-lainen 29.11.1912. ja. Kriittisemmin runoa arvioi Aamulehti 25.10.1912.
- 84 Esimerkiksi Kai Laitinen nimittää ”Titanicia” vielä vuonna 1973 ”mahtavaksi runoksi” (Laitinen 1973, 166).
- 85 Helsingin Sanomat 2.4.1914. Katso aiheesta myös Vuorikuru 2017, 109.
- 86 Valvoja 1914, 210.
- 87 Katso Laitinen 1973, 193–214; Vuorikuru 2012, 9, 116; Lahtinen 2018, 259–282.
- 88 Koskenniemi kritisoi useita Kallaksen teoksia ja an-toi täyden tunnustuksensa kirjailijalle vasta vuosi-kymmenten kirjailijatyön jälkeen (katso Vuorikuru 2017, 148, 171, 191).
- 89 Aiheesta ja teoksen esikuvana toimineesta, Willy Grebstin kirjoittamasta ruotsalaisteksestä Döds-färden katso Björkfors 2004, 53–62.
- 90 Merimiespappina toimineen Toivo Waltarin (Mika Waltarin sedän) kirjoittaman teoksen suosiosta kat-so Rajala 2008, 37.
- 91 Hakapää 2013, 243–245.
- 92 Hakapää 2013, 221–222.
- 93 Katso aiheesta esim. Moon 2014, 231.
- 94 Esim. Kainulainen, Steinby ja Välimäki 2018.
- 95 Grünthal 1999, 211.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Sanomalehdet

Aika 5/1912.
Aika 11–12/1913.
Aamulehti 25.10.1912.
Aamulehti 21.12.1913.
Aamulehti 14.9.1929.
Etelä-Savo 8.4.1924.
Etelä-Suomi 17.10.1912.
Helsingin Sanomat 27.10.1912.
Helsingin Sanomat 18.12.1913.
Helsingin Sanomat 2.4.1914.
Hufvudstadsbladet 24.12.1913.
Karjala-lehti 13.11.1913.
Karjalan lehti 10.12.1913.
Nuori Voima 20.4.1928.
Uusi Suomi 7.12.1926.
Uusmaalainen 29.11.1912.
Valvoja 1914.
Wiipuri 16.11.1912.
Wiipuri 9.10.1913.
Ylioppilaslehti 7.2.1915.

Kirjallisuus

Abrams, M. H. 1953. *The Mirror and the Lamp. Romantic Theory and the Critical Tradition*. New York: Oxford University Press.

Bainbridge, Simon 2020. *Mountaineering and British Romanticism. The Literary Cultures of Climbing 1770–1836*. Oxford: Oxford University Press.

Beesley, Lawrence 1912. *The Loss of the S. S. Titanic. Its Story and Its Lessons*. University of Michigan: Houghton Mifflin. [Suomennos *Titanic*. 1913]

Barczewski, Stephanie 2011. *Titanic: A Night Remembered*. New York: Continuum.

Bergfelder Tim & Street, Susan 2004. Introduction. Bergfelder, Tim & Street, Susan (toim.) *Titanic in Myth and Memory. Representations in Visual and Literary Culture*, s. 1–14. London: I. B. Tauris.

Björkfors, Peter 2004. The Titanic Disaster and Images of National Identity in Scandinavian Literature. Bergfelder, Tim & Street, Susan (toim.) *Titanic in Myth and Memory. Representations in Visual and Literary Culture*, s. 53–62. London: I. B. Tauris.

Buchwald, Eva 1996. Taiteilija ja hänen muusansa. Luova uudelleensyntyminen Aleksandr Blokin ja Eino Leinon tuotannossa. Kalliokoski, Jyrki & Kantokorpi, Mervi & Lyytikäinen, Pirjo (toim.) *Katsomuksen ihannuus. Kirjoituksia vuosisadanvaihteen taiteista*, s. 91–107. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Creighton, David 2000. *Losing the Empress: a Personal Journey. The Empress of Ireland's Enduring Shadow*. Toronto, Ontario: Dundurn Press.

Envall, Markku 1985. Rauniot tähtivalossa. V. A. Koskenniemi aforistikkona. Siltala, Touko (toim.) *Kurkiaan varjo. Esseitä V. A. Koskenniimestä*, s. 206–224. Helsinki: WSOY.

Erho, Elsa 1965. V. A. Koskenniemi akateemisena juhlarunoilijana. *Sananjalka* 7 /1965. Turku: Suomen Kielen Seura ry.

Fosnes Hansen, Erik 1992. *Viimeiseen soittoon*. [Salme vid reisen slutt, suom. Tuula Tuuva.] Helsinki: Otava.

Foster, John Wilson 2004. The Titanic Disaster: Stead, Ships and the Supernatural. Bergfelder, Tim & Street, Sarah (toim.) *The Titanic in Myth and Memory. Representations in Visual and Literary Culture*, s. 37–52. London: I. B. Tauris.

Grebst, Willy 1912. *Dödsfärden. En romantiserad skildring af Titanic's undergång*. Mölnlycke: Elanders.

Grünthal, Satu 1999. Vapautuva runokieli. Rojola, Lea (toim.) *Suomen kirjallisuushistoria II*, 202–209. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hakapää, Jyrki 2013. Arkkiveisut. Laitinen, Lea & Mikola, Kati (toim.) 2013. *Kynällä kyntäjät. Kansan kirjallistuminen 1800-luvun Suomessa*, s. 221–256. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hammond, Michael 2004. 'My Poor Brave Men' time, space and gender in Southampton's memory of the Titanic. Bergfelder, Tim & Street, Sarah (toim.) The Ti-

tanic in Myth and Memory: Representations in Visual and Literary Culture, s. 25–36. London: I.B. Tauris.

Hill, John 2004. The Relaunching of Ulster Pride: The Titanic, Belfast and Film. Bergfelder, Tim & Street, Susan (toim.) *The Titanic in Myth and Memory. Representations in Visual and Literary Culture*, s. 15–24. London: I. B. Tauris.

Hirsh, Sharon 2004. *Symbolism and Modern Urban Society*. Cambridge: Cambridge University Press.

Hosiaislouma, Yrjö 2003. *Kirjallisuuden sanakirja*. Helsinki: WSOY.

Howells, Richard 1999. *The Myth of the Titanic*. Basingstoke, Hampshire [Englanti]: Macmillan.

Kainulainen, Siru & Steinby, Liisa & Välimäki, Susanna (toim.) *Kirjallisuuden ja musiikin leikkauspintoja*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kallas, Aino 1914. *Seitsemän. Titanic-novelleja*. Helsinki: Otava.

Karhu, Hanna 2012. *Säkeiden synty. Geneettinen tutkimus Otto Mannisen runokäsikirjoituksista*. Väitöskirja, Helsingin yliopisto.

Karkama, Pertti 1999. V. A. Koskenniemi kulttuuripoliittikkona. Lea Rojola (toim.) *Suomen kirjallisuushistoria 2. Järkiuskosta vaistojen kapinaan* 1999, s. 322–323. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kilpi, Volter 1902. *Parsifal. Kertomus Graalin ritarista*. Helsinki: Otava.

Koskenniemi, V. A. 1913. *Hiilivalkea ynnä muita runoja*. Helsinki: Werner Söderström.

Koskenniemi, V. A. 1917. *Elegioja ynnä muita runoja*. Helsinki: Werner Söderström.

Lahtinen, Toni 2018. Hukkuvan ääni valtamerellä. Haaksirikon ja meren merkityksistä Aino Kallaksen novellikokoelmassa *Seitsemän*. Lehtimäki, Markku & Meretoja, Hanna & Rosenholm, Arja (toim.) *Veteen kirjoitettu. Veden merkitykset kirjallisuudessa*, s. 259–282. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Laitinen, Kai 1973. *Aino Kallas 1897–1921. Tutkimus hänen tuotantonsa päälinjoista ja taustasta*. Helsinki: Otava.

Leikola, Antto 1985. V. A. Koskenniemi – runoilija ja aikansa ihminen. Siltala, Touko (toim.) *Kurkiaan varjo. Esseitä V. A. Koskenniimestä*, s. 5–21. Helsinki: WSOY.

Leino, Eino 1912. *Tähtitarha. Runoja*. Helsinki: Kirja.

Lord, Walter 1955/1998. *Titanicin kohtalonyö*. [A Night to Remember. Suomentanut Olli Nuorto.] Helsinki: WSOY.

Lyytikäinen, Pirjo 1997. *Narkissos ja sfinksi. Minä ja Toimen vuosisadanvaihteen kirjallisuudessa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Lyytikäinen, Pirjo 1999. Lopun aikojen kirjallisuutta. Tuomas M. S. Lehtonen (toim.) *Lopun leikit. Uskon, tieteen ja historian eskatologiat*, s. 206–221. Helsinki: Gaudeamus.

Mattila, Pekka 1985. Näkymiä V. A. Koskenniemen arvomaailmaan. Siltala, Touko (toim.) *Kurkiaan varjo. Esseitä V. A. Koskenniimestä*, s. 45–65. Helsinki: WSOY.

Mattila, Pekka 1985(b). Klassillisten vesiteiden takaa. Kolme V. A. Koskenniemen runoa. Alhomäki, Pirkko & Katajamäki, Sirkka & Saarenheimo, Kirsti (toim.) *Runoilijan monet kasvot. Kirjoituksia V. A. Koskenniimestä*, s. 117–128. Turku: Turun yliopisto.

Miskolcze, Robin 2004. *Women & Children First: Nineteenth-century Sea Narratives & American Identity*. Lincoln: University of Nebraska Press.

Moon, Nicolas 2014. 'This is Attested Truth.' The Rhetoric of Truthfulness in Early Modern Broadside Ballads. Fletcher, Puck & Davies, Simon F. (toim.) *News in Early Modern Europe. Currents and Connections*, s. 230–249. Leiden: Brill.

Parente-Čapková, Viola 2019. Vanhan naisen hahmo 1800- ja 1900-lukujen vaihteen kirjallisuudessa: kansanrunouden ja sen tekstualisaatioiden kaikuja. Hämäläinen, Niina; Karhu, Hanna & Vuorikuru Silja (toim.) *Satuperinteestä nykyrunoon. Suullisen perinteen ja kirjallisuuden yhteyksiä*, s. 209–236. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Rajala, Panu 2008. *Unio Mystica. Mika Waltarin elämä ja teokset*. Helsinki: WSOY.

Rojola, Lea 1985. Säveltäjän muotokuva runoilijasta. Yrjö Kilpisen laulusarja V. A. Koskenniemen runoihin. Alhomäki, Pirkko & Katajamäki, Sirkka & Saarenheimo, Kirsti (toim.) *Runoilijan monet kasvot. Kirjoituksia V. A. Koskenniimestä*, s. 163–175. Turku: Turun yliopisto.

Rojola, Lea 1999. Vastakohtien sekasortoinen maailma. Rojola, Lea (toim.) *Suomen kirjallisuushistoria 2. Järkiuskosta vaistojen kapinaan*, s. 108–135. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Rossi, Riikka 2009. Särkyvä arki. *Naturalismin juuret suomalaisessa kirjallisuudessa*. Helsinki: Gaudeamus.

Sarajas, Annamari 1966. *Suomen varhaisymbolismi ja sen lähteet. Tutkielma Suomen maalaustaiteesta 1891–1895*. Helsinki: Otava.

Sipilä, Juhani 1994. *Johannes Hakalan ilmestyskirja. Antti Tuurin Uuden Jerusalemin ja Maan avaruuden tekstienväliset kytkennät Raamattuun*. Helsinki: Helsingin yliopisto.

Viljanen, Lauri 1935. V. A. Koskenniemi: hänen elämänsä ja hänen runoutensa. Helsinki: WSOY.

Vuorikuru, Silja 2012. *Kauneudentempelin ovella. Aino Kallaksen tuotanto ja raamatullinen subteksti*. Väitöskirja, Helsingin yliopisto.

Vuorikuru, Silja 2017. *Aino Kallas. Maailman sydämesä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Vuorikuru, Silja 2019. Murheen laiva, kuolon pursi. Suomalaiset Titanic-arkkiveisut. *Ennen & Nyt* 4/2019.

Waltala, Esko [Calamnius, Edvin] 1912. *Titanicin perikato. Romantillinen kuvaus ”Titanic”-laivan haaksiri-*

kosta yöllä vasten 15 päivää huhtikuuta 1912. Helsinki: Kirjakustantamo Into.

Waltari, Toivo 1912. *Titanic'in häviö. Liikuttawia kertomuksia Titanic-laiwan matkustajain onnettomasta kohdalosta*. Wisconsin: Turtle Lakes. Suomen merimies-lähetysseura.

Wedel, Michael 2004. Early German Cinema and the Modern Media Event: Mime Misu's Titanic – In Night and Ice (1912). Bergfelder, Tim & Street, Susan (toim.) *The Titanic in Myth and Memory. Representations in Visual and Literary Culture*, s. 97–110. London: I. B. Tauris.

Muut lähteet

<http://www.migrationinstitute.fi/fi/titanic> (Siirtolaisuusinstituutin ylläpitämiä Titanic-aiheisia tekstejä, luettu 25.9.2019.)

Tieteen termipankki. <https://tieteentermipankki.fi/>
<https://titanicfacts.net/>

Sammandrag

"I natten klingar livets hela kör" – V.A.Koskenniemi's dikt "Mister Hartley" som tidig finsk text med Titanictema

Artikeln behandlar V. A. Koskenniemi's dikt "Mister Hartley" (1912) vars tema är hämtat från *Titanic* och som publicerades bara några veckor efter *Titanic*'s undergång. Motivet i dikten är musikerna på *Titanic*, med orkesterledaren, violinisten Wallace Hartley som titel- och centralperson.

Dikten granskas här som en tidig finsk skönlitterär text med Titanictema, rentav den allra första. I artikeln tillämpas begreppet "Titanicmyten" som använts bland annat av kulturhistorikern Richard Howells: *Titanic*'s undergång visade sig vara en källa till otaliga historier och föreställningar som spreds transnationellt, alltså över nationsgränserna, över den västliga världen. Diktens beskrivning av de hjältemodiga engelska musikerna och hur de spelade till sista stund med dödspsalmen som avslutning, upprepar och varierar denna moderna myt som vid tiden för diktens uppkomst alltjämt var under konstruktion.

Samtidigt är "Mister Hartley" såväl en för tillkomstperioden typisk dikt och en dikt som är trogen sin upphovsmans så kallade författarspecifika poetik. I artikeln avhandlas särskilt diktens kopplingar till de litterära strömningarna vid sekelskiftet 1900 samt den centrala bildvärlden och miljön i Koskenniemi's lyrik. Vid sidan av *Titanic*'s förlisning beskriver "Mister Hartley" också konstnärskapet.

Artikeln belyser den roll som *Titanic*'s katastrofala och vida kända förlisning kom att spela som betydande motiv- och berättelse-reserv för litteraturen, utnyttjad under olika tider av skribenter av vitt skilda slag. Analysen av V. A. Koskenniemi's dikt med Titanicmotiv visar också hur uppgifterna om *Titanic*'s undergång började förvandlas till ett skönlitterärt tema, och på vilka olika sätt temat snart efter olyckan behandlades även i Finland.

Summary

V. A. Koskenniemi's poem "Mister Hartley" as an early Finnish Titanic-themed text

This article is about the *Titanic*-themed poem "Mister Hartley" by V. A. Koskenniemi, published in 1912 just a few weeks after the sinking of the *Titanic*. The theme of the poem is the *Titanic*'s musicians, with the bandmaster, violinist Wallace Hartley as its title and central character.

The poem is here analysed as an early, even the first, Finnish fictional text with the *Titanic* as its subject matter. As used earlier by, among others, the cultural historian Richard Howells, the article applies the concept of 'the myth of the *Titanic*': the sinking of the *Titanic* proved to be the source of numerous stories and beliefs, which spread transnationally; that is, across national borders all over the Western world. Describing the heroic musicians and their final performance, ending in a hymn, "Mister Hartley" echoes and extemporises on this modern myth, which was only beginning to be formed at the time when the poem was written.

At the same time, "Mister Hartley" is a poem typical both of its time and of its author's specific poetic style. The article particularly discusses the poem's connections to literary trends of the turn of the 20th century, and to the central imagery and environment of Koskenniemi's poetry. In addition to the accident of the *Titanic*, "Mister Hartley" also depicts artistry.

The article illuminates the role of the disastrous, famous accident of the *Titanic* as a significant reserve of themes and stories for literature, which vastly different writers have made use of at various times. The analysis of V. A. Koskenniemi's *Titanic*-themed poem shows how information on the sinking of the *Titanic* began to be turned into fictional material, and also in what ways the subject was treated in Finland soon after the accident.

Taudit, sairastaminen ja kuolema merellä. Merihistorian ja lääketieteen historian yhtymäkohtia ja tutkimusmahdollisuuksia

ELINA MAANIITTY

Elina Maaniitty (elina.maaniitty@helsinki.fi) on historioitsija, joka toimii tällä hetkellä tohtorikoulutettavana Helsingin yliopistossa sekä työskentelee *Agents of Enlightenment* -hankkeessa Turun yliopistossa. Työn alla olevassa väitöskirjassaan hän käsittelee tautiepidemioita ja niiden ehkäisyä sekä lääketieteellisen tiedon muutoksia pitkällä 1700-luvulla Ruotsissa ja Suomessa. Maaniitty on erityisen kiinnostunut merihistoriasta ja lääketieteen historiasta. Hän on kirjoittanut myös Helsingin paikallishistoriasta ja prostituution historiasta.



Vegan miehistö Napolin satamassa vuonna 1880. Kuva: Museoviraston kuvakokoelmat.

Johdanto

Tämän artikkelin tarkoituksena on toimia keskustelunavauksena merihistorian, lääketieteen historian ja tautihistorian yhtymäkohdista ja tutkimusmahdollisuuksista.¹ Miksi laivat ja merenkulku ovat lääketieteen ja tautien historian tutkimuksen kannalta hedelmällisiä kohteita? Entä mitä uutta lääketieteen historialle ominaiset näkökulmat ja kysymyksenasettelut voivat antaa ymmärryksemme merenkulun, laivoilla tehdyn työn sekä merellisten yhteisöjen menneisyydestä? Tarkastelen näitä kysymyksiä yhtäältä liikkuvuuden ja eristyneisyyden paradoksin, toisaalta riskien ja resurssien kautta.

Merellistä tautien ja lääketieteen historiaa tai lääketieteellisesti orientoitunutta merihistoriaa on tehty harvakseltaan, eikä aiheita laajasti käsitteleviä yleistejä juuri löydy. Molemmissa tapauksissa toinen tutkimustraditio on useimmiten mukana eräänlaisena vä-

lineellisenä lisänä. Merihistorian klassikoissa tauteja ja terveydenhoitoa laivoilla käsitellään yleensä lähinnä pienenä osana miehistön elin- ja työolojen tutkimusta. Vastaavasti tautien ja lääketieteen historiassa merinäkökulma otetaan mukaan lähinnä silloin, kun halutaan kartoittaa tietyn tautiepidemian leviämistä tai tarkastella vaikkapa laivavälskärin merkitystä kirurgian kehityksessä. Erityisesti vanhempi lääketieteen historia niin Suomessa kuin muuallakin on painottunut vahvasti yksittäisiin henkilöihin ja näiden saavutuksiin sekä lääketieteen merkittävänä edistysaskeleina pidettyihin tapahtumiin.

Lääketieteen historiaa ja merihistoriaa yhdisteleviä teoksia on kuitenkin jonkin verran. David Boyd Haycockin ja Sally Archerin toimittama *Health and Medicine at Sea, 1700–1900* (2009) lähestyy teemaa yhdeksän tutkimusartikkelin ja kolmentoista kirjoittajan voimin. Sisältö on varsin monipuolinen, joskin vahvasti Brittiläiseen imperiumiin

keskittyvä. Artikkeleiden aiheet painottuvat voimakkaasti laivastoon ja laivaston välskäri-kirurgeihin, mutta mukana on myös esimerkiksi siirtolaisuutta ja orjakauppaa käsittelevää tutkimusta. Laivastoon ja imperiumin sisäisiin kysymyksiin keskittyvä merihistoria on perinteisesti ollut Britanniassa hallitsevaa, mikä näkyy myös kiinnostuksessa laivaston terveydenhoidon historiaan. Niin ikään brittiläisen Kevin Brownin teos *Poxed and Scurvied. The Story of Sickness and Health at Sea* (2011) keskittyy myös pitkälti Britanniaan ja Brittiläiseen imperiumiin. Niin aikarajaus kuin aihevalikoimakin ovat kuitenkin laajoja, ja teos nostaa esiin huomattavan määrän mikrohistoriallisia tapahtumia ja yksittäisiä henkilöitä. Varsin tuore esimerkki on Sowande' M. Mustakeemin mittava ja yksityiskohtainen *Slavery at Sea. Terror, Sex, and Sickness in the Middle Passage* (2016). Teos käsittelee Atlantin ylittävää orjakauppaa huomioiden kiitettävässä määrin myös taudit ja sairauden kokemukset orjiksi myytyjen keskuudessa. Suomalaista tai pohjoismaistakaan lääketieteen historiaa ja merihistoriaa yhdessä käsittelevää laajempaa tutkimusta ei liiemmästi ole kirjoitettu.

Ilmeisin yhtymäkohta merihistorian ja lääketieteen historian välillä ovat erilaiset tartuntatautiepидemiat ja merenkulun rooli niiden leviämisessä. Tämä on erittäin tärkeä tutkimuskohde, mutta tutkimustraditioiden yhdistäminen luo myös paljon muita, monisysteemisiä mahdollisuuksia. Laivayhteisön ja laivan – erityisesti purjelaivakauden laivan – keskeisiä piirteitä ovat liikkuvuuden ja eristyisyyden paradoksi, yhteisön totaalisuus ja tiiviys, vahva hierarkia sekä ympäröivien olosuhteiden voimakas vaihtelu. Nämä kaikki tekevät siitä lääketieteen ja tautien historian kannalta erittäin kiinnostavan, monessa suhteessa poikkeuksellisen ja toistaiseksi aivan liian vähälle huomiolle jääneen kohteen.

Tartuntatautien ja epidemioiden historian tutkimuksen kannalta oleellinen on laivojen

rooli eri maiden, satamien ja tautiympäristöjen yhdistäjänä. Merihistoriassa on perinteisesti käsitelty runsaasti merta itseään sekä yhdistävänä että erottavana tekijänä; sama tematiikka toimii myös suhteessa tauteihin. Laivojen mukana levinneiden tartuntatautien tutkimus liittyy läheisesti kolonialismin historian tutkimukseen. Tunnettuja teemoja ovat esimerkiksi Amerikkojen alkuperäiskansojen kokemat katastrofaaliset väestöromahdukset eurooppalaisten tuomien tautien, etenkin isorokon, seurauksena. Tällaiset tapahtumat ovat puolestaan vaikuttaneet tautien muuntumiseen ja mutatoitumiseen, joista saadaan jatkuvasti lisää tietoa arkeologisten ja paleopatologisten tutkimusten avulla.²

Historiallisten epidemioiden kautta avautuu myös monipuolisia näkökulmia kriisitilanteissa käyttöön otettujen toimenpiteiden ja näihin liittyvien käytännöllisten ja eettisten ristiriitojen sekä erilaisten valtasuhteiden käsittelyyn. Karanteenit, joita toimeenpantiin esimerkiksi ruttoepidemioiden ehkäisemiseksi, olivat vaikeasti toteutettavia ja toimivuudestaan huolimatta monille aikalaisillekin moraalisesti ongelmallisia. Erilaisten tuontirajoitusten kohdalla jouduttiin puolestaan tasapainoilemaan riskien ja resurssien välillä; kuinka toimia tilanteessa, jossa esimerkiksi katovuosien aikaan elintärkeä, muualta tuotu viljalasti saattoi tuoda mukanaan myös ruton? Valtasuhteet puolestaan näkyvät hyvin esimerkiksi sukupuolitauditarkastusten kohdalla. Kun pelätyn kupan leviämistä koettiin ehkäistä, alistettiin tarkastuksille ennen kaikkea epäilyttävinä pidettyjä, ”epäsäännöllistä” elämää viettäviä ihmisryhmiä. Tässä yhteydessä olennaisiksi nousevat jälleen merellisten ammattien historiassa paljon käsitellyt kysymykset meriväen toiseudesta ja merielämään liitetyistä ennakkoluuloista.

Runsaasti tutkittavaa on myös laivoilla harjoitetun terveydenhoidon ja lääkintätoimen historiassa. Tässäkin olennaista on huomioida laivayhteisön ja merellisen ympäristön

erityisyys. Pitkillä merimatkoilla oli osattava suunnitella ja seurata mukana olevan ruoan ja ruuan määrää ja laatua sekä niiden vaikutusta miehistön terveyteen eri tavalla kuin maissa. Laivalääkärin tai -välskärin työnkuvaan kuului paitsi tapaturmien hoito ja lääkkeiden valmistus, myös rajatun ihmisryhmän pitkäaikainen ja yksityiskohtainen havainnointi.³ Näistä syistä merellistä terveydenhoitoa voidaan hyvällä syyllä pitää nykyisen työterveyshuollon edeltäjänä, mikä on verrattavissa merenkulun keskeiseen rooliin eläkejärjestelmien⁴ muotoutumisessa. Merimiesten ja laivaston terveydestä huolehtimiseen myös panostettiin monia muita ryhmiä enemmän. Valtioita kannustivat siihen niin meriherruuden tavoittelu kuin pyrkimys tehokkaaseen ja voitolliseen kauppamerenkulkuunkin. Merimiesten terveys ja keinot sen ylläpitämiseksi olivat keskeisiä resursseja, sairaudet ja kuolema puolestaan vakava ja jatkuva riski. Koska näitä kysymyksiä pidettiin tärkeinä, on myös lähdeaineistoa runsaasti saatavilla.

Sairastamiseen ja kuolemaan liittyvillä kokemuksilla ja laivaelämän riskeillä on tärkeä osa myös meriperinteessä. Koska laivayhteisö oli tiivis ja hierarkkinen ja työ myös henkisesti raskasta, oli työtoverin – joka oli laivoissa yleensä myös läheinen asuintoveri – kuoleman kaltaisista kokemuksista eteenpäin siirtyminen koko yhteisön selviytymisen ja koossapysymisen kannalta ensiarvoisen tärkeää. Tässä erilaisilla rituaaleilla ja tavoilla oli tärkeä rooli, ja erityisesti kunnollisina pidettyjen hautajaisten merkitys oli suuri. Sellaisten järjestäminen ei kuitenkaan aina ollut helppoa, ja etenkin pitkillä merimatkoilla ja kuumissa ilmanaloissa jouduttiin turvautumaan merihautaukseen, johon suhtauduttiin ristiriitaisesti. Alituinen kuolemanvaara ja sen käsittely näkyvätkin monin tavoin merellisessä uskomusperinteessä ja tapakulttuurissa.

Seuraavassa pyrin kuvaamaan tarkemmin erilaisia tutkimusmahdollisuuksia sekä antamaan esimerkkejä mahdollisista aiheista ja

lähdeaineistoista. Tarkastelen ensiksi sairastamiseen ja kuolemaan liittyviä kokemuksia sekä niiden käsittelyä ja näkymistä meriperinteessä. Tämän jälkeen siirryn tartuntatauti-epidemioiden historian ja merihistorian yhtymäkohtiin, joista käytän esimerkkinä kahta 1700-luvulla Itämeren piirissä koettua tautiepидemiaa, vuosien 1709–1713 ruttoepidemiaa sekä Kustaan sodan pilkkukuumepidemiaa 1780- ja 1790-lukujen vaihteessa. Lopuksi käsitelen terveydenhuoltoa merillä sekä laivalääkäreiden ja -välskäreiden työnkuvaa.

Sairastamisen ja kuoleman kokemukset

Sairastamisen voi perustellusti sanoa olleen purjelaivalla kokonaisvaltaisempaa kuin maisa. Vaikka taudit ja oireet olivat samoja, tekivät meriympäristön realiteetit sairastamisen kokemuksista usein raskaampia ja monien tautien kohdalla todennäköisesti myös vaarallisia. Riippumatoissa ja lattioilla sairastuneina maanneet ihmiset joutuivat varsinaisten tautioireiden lisäksi kestämaan kosteutta tai suoranaisesti kastumaan meriveden päästessä sisätiloihin. Tilat olivat ahtaita, ja laivan liikahtelut pahensivat moniin tartuntatauteihin liittyvää pahoinvointia ja oksentelua. Pitkien, kuukausia tai vuosia kestäneiden matkojen aikana sama laiva miehistöineen kulki toisistaan rajusti poikkeavien olosuhteiden läpi, mikä sekin vaikutti sairastamisen kokemuksiin ja alttiuteen sairastua. Yhden matkan aikana saatettiin kokea sääoloja aina pohjoisten merien lumimyrskyistä ja jäätyneistä takiloista tuulettomiin pysähdyksiin trooppisten leveysasteiden polttavassa auringossa. Vaatteiden ja vuodevaatteiden vaihto, puhtaanapito ja kuivattaminen oli haasteellista. Vaihtelevat olosuhteet yhdessä laivan sisätiloihin tulvivan veden, huonosti kuivuvien vaatteiden, ahtaiden, kosteiden ja tunkkaisten asuintilojen sekä puutteellisen hygienian kanssa vai-

kuttivat monin tavoin laivaväen yleiseen terveydentilaan ja vastustuskykyyn.

Puutteellisen hygienian keskellä rajatuissa tiloissa taudit levisivät nopeasti ja saastuttivat helposti myös aluksen juoma- ja ruokavarastot. Enimmäkseen äärimmäisen eristyneessä tilassa elävä miehistö kohtasi lisäksi satamissa käydessään vieraita, toisistaan huomattavasti poikkeavia bakteeri- ja viruskantoja ja tautiympäristöjä. Omat riskinsä piilivät myös vaihtuvissa lasteissa ja laivojen pilssivesissä; molemmissa kulki mukana maasta ja mantereelta toiselle myös erilaisia taudinaiheuttajia ja muita terveydelle mahdollisesti haitallisia tekijöitä, kuten homeita ja vaarallisia aineita. Pisaratartuntana tai ulosteiden ja eritteiden välityksellä leviävien tautien päästessä laivaan sairastui tavallisesti koko miehistö. Tällaisissa tilanteissa laivan tärkeimpienkin töiden suorittaminen kävi vaikeaksi jollei mahdolltomaksi, ja toipilaat joutuivat parhaansa mukaan huolehtimaan itsestään ja toisistaan, tekemään töitä puolikuntoisina ja hankkiutumaan eroon mahdollisista ruumiista.

Työ oli raskasta niin henkisesti kuin fyysisestikin, ja veden pyyhkimällä kannella sekä säiden armoilla olevassa takilassa työskentelemiseen liittyi luonnollisesti myös merkittävä tapaturmariski ja käytännössä jatkuva kuolemanvaara. Purjelaivan arkiseen todellisuuteen, kuten modernia lääketiedettä edeltävien yhteisöjen todellisuuteen ylipäättään, kuuluivatkin luonnollisena osana erilaiset kumuloituvat vammat ja sairaudet. Ennen nykyisenkaltaista, mikrobiologiaan perustuvaa ymmärrystä taudinaiheuttajista ja niiden toiminnasta sekä antibiootteja ja muita nykyisiä hoitomuotoja sairastaminen ja siihen suhtautuminen olivat erilaisia kuin mihin olemme nykyisin tottuneet. Pienikin haava saattoi johtaa verenmyrkytykseen ja äkkikuolemaan. Tulehdukset ja kuoliot sekä niiden leviämisen estämiseksi suoritettut amputaatiot olivat laivalääkäreille ja -välskäreille tavanomaista työsarkaa. Anestesiaa ei tunnettu, ja kivunlie-

vittäjänä käytettiin pääsääntöisesti alkoholia, toisinaan myös esimerkiksi oopiumia. Osittain parantuneet, vastustuskykyä alentaneet ja uusille taudinaiheuttajille altistaneet sairaudet olivat osa jokapäiväistä elämää samoin kuin tapaturmien seurauksena enemmän tai vähemmän oikeisiin asentoihin parantuneet luut ja jäsenetkin. Esimerkiksi *Wasa*-laivan miehistön jäsenten jäänteistä on arkeologisissa tutkimuksissa löydetty merkkejä muun muassa elämän eri vaiheissa koetusta aliravitsemuksesta ja luunmurtumista sekä mädän muodostumisesta leukojen alueelle pitkäaikaisen tulehdusten seurauksena.⁵

Miehistön sairastuminen ja toimintakyvyn aleneminen olivat vakava riski niin kyseessä olevan laivan kuin sen omistaneen laivanvarustajan tai vaihtoehtoisesti laivastonkin kannalta. Yhtä lailla riskinä voidaan tarkastella myös laivayhteisön kannalta elintärkeiden hierarkian ja yhteisön koheesion järkkymistä. Laivayhteisön totaalisuus ja hierarkisuus ovat merihistoriassa runsaasti käsiteltyjä aiheita. Laivan väki muodosti tiiviin yhteisön, joka saattoi säilyä pitkälti samana kuukausien tai jopa vuosien ajan. Työ, lepo ja vapaa-aika jaettiin jatkuvasti samojen ihmisten kanssa, ja laivan yleensä hyvin jäykässä hierarkiassa jokaisella oli tarkoin määritelty paikkansa. Perinteisenä vertailukohtana on käytetty armeijaa. Raskas työ ja usein pelkästään miehistä koostuva yhteisö johtivat perinteisesti maskuliinisina nähtyjen ominaisuuksien ja käytäytymistapojen korostamiseen.⁶

Verrattain pienissä laivayhteisöissä yhteisön jäsenen kuolema oli vakava kokemus. Raskaan työn ja alituisen kuolemanvaaran aiheuttamaa kauhua ja työtoverien menettämisestä johtuvaa surua käsiteltiin esimerkiksi tapakulttuurin, taikauskon ja rituaalien avulla. Laivalla koettuihin kuolemantapauksiin, tautiepidemioihin tai muihin kriiseihin saattoi liittyä myös henkiin jääneiden kokemaa syyllisyyttä omasta selviytymisestäään.⁷ Pitkään jatkuva, voimakas sureminen ei kuitenkaan ollut



Hautajaiset merellä. Englantilainen painokuva 1800-luvulta. Kuva: Elina Maaniityn kokoelma.

kovan työn määrittämässä ja maskuliinisuutta korostavassa kulttuurissa suotavaa, sillä töiden oli jatkuttava ja yhteisön jäsenten hoidettava omat tehtävänsä.⁸

Asianmukaisesti suoritettulla hautaamisella oli tärkeä rooli jäsenen kuolemasta johtuneen yhteisön järkkymisen käsittelyssä, eteenpäin siirtymisessä ja yhteisön koheesion turvaamisessa. Hautajaisten järjestäminen oli kuitenkin vaikeaa erityisesti pitkällä merimatkoilla. Mikäli matka oli lyhyt tai laiva oli lähellä rannikkoa, pyrittiin vainajat hautaamaan ensisijaisesti maalle. Tähän liittyy maan kokeminen fyysisenä rajana ja esteenä, joka erotti elävät ja kuolleet toisistaan; maahan hautaaminen takasi vainajan pääsyn lepoon, pois elävien maailmasta. Pitkillä merimatkoilla, etenkin kuumissa ilmanaloissa, joissa vainajan säilyttäminen laivalla oli ilmeinen terveysriski, jouduttiin kuitenkin usein turvautumaan meri-

hautaukseen. Siihen suhtautuminen vaikuttaa olleen kaksijakoista. Yhtäältä mereen hautaaminen voitiin kokea oikeana ja sopivana, sillä merta voitiin pitää merimiehen todelliseksi ”kotimaana”, hänen omana elementtinään. Toisaalta veteen hautaamista, erityisesti vainajan mahdollista kellumaan jäämistä tai pintaan nousemista kammoksuttiin. Vesi ei muodostanut samanlaista fyysistä rajaa kuin maa, minkä lisäksi hautausmaan, ”siunatun maan”, ulkopuolelle jättäminen saattoi olla uskonnollisista syistä ahdistavaa. Meriperinteessä tavalliset kummitustarinat liittyivät usein merihautauksiin tai hukkumiskuolemiin; mereen joutuneen vainajan ajateltiin jäävän rauhatomaksi sieluksi, joka saattoi haikailla entisen elämänsä perään ja siten pyrkiä seuraamaan laivaansa. Myös tällaisiin aaveisiin suhtautuminen oli kaksijakoista, sillä vaikka niitä pidettiin pelottavina, saatettiin niiden myös aja-



Erilaisia *sailor's grave* -tatuointeja. Peter Gerd sin merellistä tatuointikulttuuria käsittelevän *Anker, Kreuz und flammend Herz* -teoksen esimerkkejä aihepiiristä. Kuvat: Elina Maaniityn kokoelma.

tella yrittävän auttaa ja suojella omaa laivaansa ja sen väkeä.⁹

Kuolemaan, merihautauksiin ja merimiesten aaveisiin liittyvä uskomusperinne on rikkasta. Monilla romantisoituilla ja populaarikulttuurissa yksinkertaistetuilla meriperinteen aspekteilla oli – ja osin on edelleen – todellinen funktio osana vaikeista kokemuksista selviytymistä. Tällainen on esimerkiksi tunnettu ajatus albatrossin tappamisesta tabuna. Uskomuksella tai myytillä, jossa kuolleen merimiehen sielu siirtyy suureen ja elintavoiltaan erityisen merelliseen lintuun, on voitu paitsi hakea lohtua merihautauksen ja hukkumiskuolemien aiheuttamaan suruun ja vainajan sielusta koettuun huoleen, myös koettaa ottaa pelottava, vaarallinen ympäristö haltuun. Myös merellisessä tatuointiperinteessä tavalliset *sailor's grave* -aiheet¹⁰, jotka nimensä mukaisesti esittävät meren sopivana viimeisenä leposijana, voidaan nähdä ilmentyminä keinoista, joilla työhön ja joka-päiväiseen elämään liittyviä pelottavia ja uhkaavia elementtejä on pyritty käsittelemään ja ottamaan omiksi, ehkä myös hallitsemaan. Tässä yhteydessä on kuitenkin huomioitava ylitulkintojen vaara; Mikko Helseniuksen ja Jari Ruotsalaisen *Merimiestatuoinnit*-teoksen (2020) mukaan tatuoinnit valittiin usein nopeasti ja sattumanvaraisesti.¹¹ Tatuointien merkitystä kantajilleen onkin hyvin vaikea arvioida vailla suoria kuvauksia näiden omista kokemuksista ja ajatuksista. 1900-luvun merenkulkijoiden tatuointikulttuuri ei välttämättä myöskään ole suoraan verrannollista vanhempaan tatuointiperinteeseen ja siihen kuului merkityksiin.

Tapakulttuuriin kuuluikin olennaisesti myös sellaisten asioiden ja tekojen välttäminen, joiden ajateltiin johtavan onnettomuuksiin, myrskyyn ja epäonneen. Merelliset rituaalit, myytit ja tapakulttuuri liittyvätkin usein juuri tuntemattoman ja pelottavan kohtaamiseen ja hallintaan sekä lohtuun. Koska yhteisön toimintakyky ja koossapysyminen

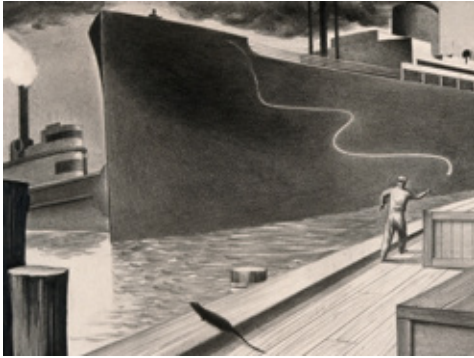
olivat merellä välttämättömiä, ovat laivayhteisön rakenne ja resilienssi sekä meriperinne ja rituaalit itsessään tässä suhteessa nähtävissä resursseina, strategioina ja riskien hallintana. Sosiaalisilla, kulttuurisilla ja psyykkisillä resursseilla ja riskeillä oli merkittävä vaikutus yhteisölle ja sen toiminnalle siinä missä ravinnon riittävyyden kaltaisilla konkreettisilla tekijöilläkin.

Merenkulkuun, meriympäristöön ja merellisiin yhteisöihin liittyvä perinne sekä tapa- ja uskomuskulttuuri on tyypillisesti melko samankaltaista eri puolilla maailmaa, eikä se rajoitu pelkästään menneisyyteen. Haaksirikon kokeneen merimiehen tuntema syyllisyys omasta selviytymisestäään työtovereiden menettäyttyä, kokemukset varoittavista etiäisistä sekä meriperinteen tapojen oikea noudattaminen nousevat esille eräissä varsin tuoreissakin tapauksissa, jota on tutkinut Anne Ala-Pöllänen.¹²

Tartuntatautiepidemiot merihistorian kontekstissa

Meren ja merenkulun rooli laajojen tautiepidemioiden leviämässä on kiistaton. Yhteyttä on käsitelty runsaasti esimerkiksi ruttoepidemioiden ja kolonialismiin kytkeytyneiden, erityisesti Amerikoissa tapahtuneiden katastrofaalisten väestöromahdusten kohdalla. Laivoilla matkustaneet rotat ja niiden mukana kulkeneet kirput ja taudinaiheuttajat ovat tuttua kuvastoa kaunokirjallisuudessa ja populaarikulttuurissa. Tämä yhteys on myös pitkälti hallinnut merellisten aihepiirien käsittelyä lääketieteen ja tautien historiassa.

Epidemioiden, väestöromahdusten ja taudinaiheuttajien siirtymisen seurauksena tapahtuneiden tautien muuntumisten kaltaiset teemat liittyvät erottamattomasti laivan rooliin erilaisten, hyvin kaukaistenkin ympäristöjen yhdistäjänä. Laivayhteisö itsessään oli verrattain pieni ja hyvin rajatussa tilassa pitkiä ai-



Viiden kuvan sarja havainnollistaa rottien läsnäoloa ja liikkumista laivoilla ja satamissa sekä tautien siirtymistä niiden mukana uusiin maihin. Albert Lloyd Tarterin piirroksia luultavasti vuosien 1940–1949 väliltä. Kuvat: Wellcome Collection.

koja elävä populaatio, joka altistui kuitenkin jatkuvasti hyvin vaihteleville ympäristöolosuhteille, bakteerikannoille ja taudinaiheuttajille. Niinpä uusien ympäristöjen ja vaarallisen työn ohella myös satamat ja paikasta toiseen siirtyminen itsessään muodostivat miehistön kannalta monenlaisia terveysriskejä. Samoin lastina kuljetetut tuotteet ja muu tavara sekä pilssivesi saattoivat toimia otollisena maaperänä bakteereille, viruksille, alkueläimille ja sienille. Tässä suhteessa esimerkiksi muonavarastojen ja lastin kaltaiset keskeiset resurssit olivat yhtä aikaa myös riskejä. Tuttuna esimerkkinä toimivat erityisesti lastin joukossa viihtyneet laivarotat, joiden turkeissa siirtyivät myös ruttobakteeria levittävät kirput. Taudinaiheuttajien levittäjänä eli vektorina saattoi toimia myös miehistö: esimerkiksi pilkkukuumel levisi vaatetain välityksellä. Koska laivoilla kuljetettiin usein myös eläimiä, sekä ravinnoksi että lemmikkeinä, matkasivat aalloilla myös eläinten taudit, jotka puolestaan saattoivat tiiviin yhteiselon myötä muuntua toisiin eläimiin ja ihmisiin tarttuviksi.

Koska laivat liikkuivat erilaisten ympäristöjen välillä ja kuljettivat mukanaan taudinaiheuttajia, ovat nekin nähtävissä riskeinä laajemmassa kontekstissa. Näin oli erityisesti silloin, kun uuden populaation keskelle saapui tauteja, joihin väestö ei ollut aiemmin ollut kosketuksissa. Amerikkojen alkuperäisväestöjen valtavat väestökriisit, jopa kokonaisten kansojen tuhoutuminen, selittyvät pääasiassa eurooppalaisten mukanaan tuomilla taudeilla, jotka olivat paikallisille täysin uusia eikä heillä siten ollut niitä vastaan minkäänlaista immuniteettia. Keskeinen rooli on todennäköisesti ollut isorokolla.¹³

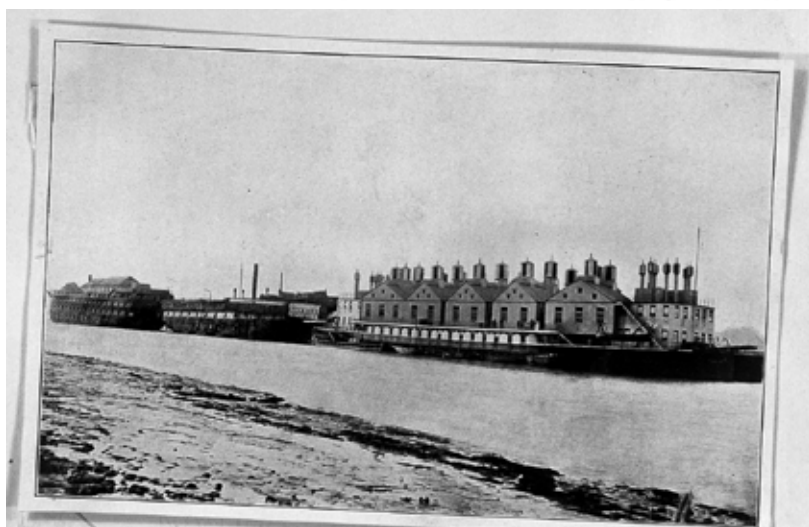
Isorokon historia avaa kiinnostavia kysymyksiä merenkulun roolista tautien muuntumisessa. Euroopassa ja muualla ”Vanhas maailmassa” isorokkoa vaikuttaa esiintyneen ainakin antiikin ajoista, todennäköisesti paljon pidempäänkin. Vielä keskiajalla ja 1500-luvulla *variola major*- ja *variola minor*

-virusten aiheuttaman isorokon katsotaan olleen yleinen ja melko lievä lapsuusajan tauti, jota voisi verrata vaikkapa nykypäivän vesirokkoon. Tilanne kuitenkin muuttui draamatisesti 1600-luvulla, ja 1700-luvulla isorokosta tuli niin vakava ja runsasta tuhoa aiheuttava, että sitä on nimetty aikakauden kansantaudiksi. Se sai kyseisellä vuosisadalla myös monisyisiä kulttuurisia merkityksiä. Isorokosta tuli pelätty vitsaus, jonka vastustamiseen panostettiin lääketieteessä, mikä johti ensin rokonistutuksen eli inokulaation käyttöönottoon ja aivan vuosisadan lopussa turvallisemman, lehmärokkoa hyödyntäneen rokotuksen kehittämiseen. Isorokosta tulikin 1900-luvun lopulla ensimmäinen ihmiskunnan hävittävä tauti.¹⁴

Isorokon vaarallisuudessa 1600-luvulla tapahtuneen muutoksen syitä on tutkimuksessa käsitelty runsaasti. 1600-luvulta tunnetaan tapauksia, joissa aiemmin lähes vaarattomana pidetty lastentauti niitti tuhoa aikuisväestön keskuudessa: esimerkiksi Ranskan laivasto kärsi taudista huomattavasti. Sairastuneet olivat joko selvinneet lapsuusiästään vailla kosketusta isorokkoon, tai sitten lapsuudessa saatu immuniteetti ei jostain syystä enää riittänyt suojaamaan taudilta. 1700-luvulla isorokko herätti kauhua myös siksi, että se iski kaikkiin asemasta riippumatta, ja useiden eurooppalaisten kuningashuoneiden jäseniä menehtyi siihen.¹⁵ Viime aikoina alan tutkimuksessa on saanut runsaasti suosiota selitysmalli, jonka mukaan isorokko olisi Amerikkoihin siirryttyään ja siellä valtavaa tuhoa aiheutettuaan mutatoitunut ja muuttunut virulensiltaan eli taudinaiheuttamiskyvyltään. Siitä siis olisi tullut vakavampia oireita aiheuttava, aiempaa tappavampi ja mahdollisesti myös tarttuvampi tauti, jolta varhaisempien viruskantojen antama immuniteetti ei enää suojannut. Hiljattain arkeologisessa ja paleopatologisessa tutkimuksessa on saatu tuloksia, jotka tukevat tätä teoriaa.¹⁶ Samankaltaisia muutoksia on voinut tapahtua monissa muissa-



THE SMALLPOX HULKS, ATLAS AND ENDYMION, AT DEPTFORD DOCK.—SEE PAGE 74.



THE OLD SMALLPOX HOSPITAL SHIPS

MAB Records

The two vessels on the left ('Atlas' and 'Endymion') were acquired in 1881 and moored in the Thames off Deptford. Subsequently they were moved down river to Long Reach, together with the third vessel ('Castalia'), a twin-hulled vessel of unusual design on the deck of which buildings were erected. The hospital ships were not used after 1904.

Tartuntatautien ja merenkulun historian yhtymäkohtiin kuuluvat myös erilaiset sairaalalaivat. Ne palvelivat karanteenissa olevia, sairaita merimiehiä turvallisen välimatkan päässä satamasta. Sairaalalaivoja käytettiin myös eristyskeinona muillekin sairastaville, esimerkiksi isorokkotartunnan saaneille tai vastikään rokonistutuksen tai rokotuksen läpikäyneille. Kuvissa isorokkosairaaloina käytettyjä laivoja Britanniassa 1800-luvun lopulla. Kuva: Wellcome Collection.

kin tartuntataudeissa. Esimerkiksi kupan eli syfiliksen taustat ovat edelleen osin ratkaisemattomia. Tiedetään, että tautia alkoi esiintyä Euroopassa aivan 1400-luvun viimeisinä vuosina, mikä viittaisi jonkinlaiseen yhteyteen kupan leviämisen ja niin sanottujen löytöretkien välillä.¹⁷ Myös keltakuumeen leviämässä ja taudissa mahdollisesti tapahtuneissa muutoksissa Afrikan, Amerikkojen ja Euroopan välinen liikkuvuus on ollut keskeinen tekijä. Erään flaviviruksen aiheuttama ja *Aedes aegypti* -hyttyslajin levittämä tauti on nykytutkimuksen mukaan peräisin Afrikasta, josta se siirtyi Amerikkoihin uuden ajan alussa orjakaupan myötä aiheuttaen sille aiemmin altistumattomissa väestöissä huomattavaa tuhoa. Taudin kulkusuunta oli pitkään epäselvä, ja sen arveltiin olevan amerikkalaista alkuperää.¹⁸

Tartuntatautien leviämiseen uusille alueille liittyy monia tekijöitä, jotka ovat huomattavasti monisyisempiä ja vaihtelevampia kuin perinteinen ajatus siitä, että uudet taudit tuhoavat niille ennestään altistumattomia populaatioita samalla kun tietyillä, altistuneilla alueilla väestö on niille immuunina. Tähän liittyy juuri tautien ja taudinaiheuttajien muuntuminen sekä toisaalta monimutkaiset kysymykset erilaisista kohtaamisen ja altistumisen tavoista. Suuriin epidemioihin liittyi usein myös muita tekijöitä, kuten äkillisesti kasvanutta liikkuvuutta, yhteiskunnallisia muutoksia ja esimerkiksi sodankäyntiä tai nälänhätää.¹⁹

Väestöromahdukset ja ylipäätään tartuntatautien leviäminen sitovat merellisen lääketieteen historian tiiviisti kolonialismin, eriarvoisuuden ja valtasuhteiden historiaan. Sosiaalisen eriarvoisuuden huomiointi onkin myös tautihistoriallisessa tutkimuksessa tärkeää. Esimerkiksi höyrylaivakauden suurilla valtamerialaivoilla kaikki olivat kyllä kirjaimellisesti ”samassa veneessä”, mutta vaikkapa ensimmäisen luokan matkustajan ja jatkuvassa kuumuudessa raskasta työtä tekevän hiilen-

lappaajan todellisuudet laivalla poikkesivat toisistaan radikaalisti. Tällä oli tietysti vaikutuksensa myös heidän terveydentilaansa sekä heidän mahdollisuuksiinsa saada vaivoihinsa hoitoa. Ihmisten liikkumista käsiteltäessä on miehistöjen lisäksi huomioitava myös hyvin monenlaiset matkustajat sekä Atlantin yli kulkenut massiivinen orjakauppa. Eurooppalaiset eivät levittäneet Amerikkoihin pelkästään omia taudinaiheuttajiaan, vaan ”Uuteen maailmaan” kuljetettiin valtavat määrät Afrikan eri osista riistettyjä ihmisiä, joilla oli omat sairauksensa ja tautiympäristönsä. Erittäin ahtaissa ja epäinhimillisissä oloissa kuljetettujen orjien terveydentila heikkeni usein rannalla merimatalla nopeasti, ja heidän kuolleisuutensa oli suurta. Tavallisia laivaympäristöjä huonommat olosuhteet, puutteellisempi hygienia sekä orjien terveydestä huolehtimisen vähäisyys tai olemattomuus johtivat moniin erilaisiin sairauksiin, ja epidemiat olivat yleisiä.²⁰ Amerikkoihin saavuttaessa ja kauppatavarana kohdeltuja ihmisiä eteenpäin kuljetettaessa taudit levisivät edelleen, ja vastaavasti jatkuva orjakauppa altisti Afrikan rannikot Euroopasta ja Amerikoista saapuneille taudeille.

Uudet tartuntataudit eivät olleet uhka ainoastaan ”Uudessa maailmassa”, vaan taudit levisivät laivojen mukana niin Atlantilla ja Tyynellämerellä kuin Välimerellä ja Itämerelläkin. Vaarassa olivat etenkin eristyksissä eläneet, immunitettiltaan ja sairaushistorioiltaan homogeeniset populaatiot. Esimerkiksi isorokko aiheutti 1700-luvulla dramaattisia väestökriisejä Islannissa ja Grönlannissa kulkeuduttuaan alueille merenkulun myötä. Islantiin kesällä 1707 saapunut isorokkoepidemia tappoi arviolta neljänneksen väestöstä kahden vuoden aikana. Aikalaislähteiden mukaan tauti saapui Kööpenhaminassa vierailleen, kotimatalla menehtyneen ja mereen haudatun islantilaisen kautta. Ennen hautaamistaan sairastunut oli ehtinyt tartuttaa taudin miehistöön tai muihin matkustajiin. Iso-

rokkoa oli tavattu Islannissa viimeksi 1670-luvun alussa, eikä suurella osalla väestöstä siten ollut immunitaattia. Epidemia levisi erittäin nopeasti.²¹

Tartuntataudit ja niiden leviäminen olivat merenkulun ja sitä harjoittavien tahojen kannalta erittäin konkreettisia ja vakavia riskejä. Niiden vaarallisuutta lisäsi se, että niitä oli vaikea ennakoita tai ehkäistä ja epidemian alettua vielä vaikeampi hillitä. Ennen 1800-luvulla tapahtunutta niin sanottua mikrobiologista vallankumousta eli modernin biolääketieteen syntyä ja ymmärrystä taudinaiheuttajien mekaniikasta sekä 1900-luvulla käyttöön otettuja antibiootteja olivat karanteenit ja tuontirajoitukset käytännössä ainoa keino ehkäistä tautiepidemioita ja estää niiden leviämistä laajemmalle. Laivanvarustajan tai esimerkiksi laivaston johdon oli aina otettava huomioon hyvin todellinen riski miehistön sairastumisesta. Samoin laivan päällystön oli koetettava varautua mahdolliseen miehistön toimintakyvyn jyrkkäänkin laskuun. Karanteenit ja niihin kulunut pitkä aika sekä erilaisten tuotteiden tuonnin rajoitukset puolestaan saattoivat merkitä laivanvarustajalle merkittäviä taloudellisia tappioita.

Karanteeneihin ja tuontirajoituksiin liittyi eettisiä ongelmia, jotka tekivät niiden käytöstä aikalaisille vaikean kysymyksen. Vaikka kyse oli suurten ihmisjoukkojen suojelusta ja kauhua herättävien tautien torjumisesta, ei päätös evätä laivan ja mahdollisesti apua tarvitsevan, sairastuneen miehistön pääsy satamaan ollut helppo. Samoin kaupunkien sulkeminen niin ulos kuin sisäänkin pyrkiviltä tai ääritapauksissa sairastuneiden ihmisten telkeäminen koitehinsa kuolemaan olivat keinoja, joihin ryhdyttiin yleensä vain äärimmäisessä hätässä. Laivat, joiden pääsy satamaan evättiin eri paikoissa kerta toisensa jälkeen, eivät pystyneet myöskään täydentämään juoma- ja ruokavarustaan, joten viime kädessä kyse oli laivan väen jättämisestä oman onnensa nojaan odotamaan lähes varmaa kuolemaa. Alus, jonka

miehistö oli menehtynyt, saattoi jäädä ajelutimaan. On mahdollista, että tällaisia tapauksia on myös meriperinteessä tavallisten aave-laivakertomusten taustalla.

Myös tuontirajoitukset olivat ristiriitaisia toimenpiteitä, joiden käyttöönotto vaati riskien ja resurssien suhteen huolellista punnitsemista. Erityisesti sotien tai nälänhätien aikana muualta laivattu vilja oli kirjaimellisesti elinehto. Mukana saattoi kuitenkin saapua väestön tilannetta nopeasti ja peruuttamattomasti pahentava rutto tai muu kulkutauti. Sodat tekivät muutenkin karanteenien ja tuontirajoitusten noudattamisesta käytännössä mahdotonta, sillä sodankäynti vaati esimerkiksi Itämeren alueella jatkuvaa joukkojen, varusteiden ja ruuan kuljetusta. Samalla siviilit pakenivat taisteluja ja joutuivat, kuten sotilaatkin, usein viettämään aikaa ahtaissa, väliaikaisissa ja hygienialtaan puutteellisissa tiloissa. Sekä sotilaat että muu sotien vuoksi liikkuva väki levittivät usein tauteja, kuten ruttoa tai pilkkukuumetta. Tautiepidemiat saattoivat niin perustellusti kuin perusteettakin johtaa tilanteisiin, joissa sotaa tai tauteja pakenevia tai nälän vuoksi kaupunkeihin pyrkiviä ihmisiä pelättiin ja heidän liikkumistaan rajoitettiin. Seurauksena oli ennakkoluuloja ja tiettyihin ihmisryhmiin kohdistunutta kontrollia.

Valtasuhteet, toiseus ja tiettyjen ihmisryhmien pitäminen riskinä muiden terveydelle näkyvät myös toisen, usein juuri meriväkeen liitetyn, tartuntataudin kupan eli syfiliksen kohdalla. Suomessa piirilääkärit määrättiin 1800-luvun puolivälistä alkaen tekemään säännöllisiä kuppataarkastuksia sellaisille ihmisryhmille, joita pidettiin epäilyttävinä ja taudin todennäköisinä levittäjinä. Ryhmien määrittelystä näkyy, että kontrolli ja epäluulot kohdistuivat varsinkin yhteiskunnan marginaalissa eläviin tai muutoin elämäntavoiltaan normaalina pidetystä poikkeaviin ihmisiin. Näitä ryhmiä olivat ”irstaat” eli seksin myynnistä epäillyt naiset, kulkukauppiat (etenkin

arkangelilaiset ”laukkuryssinä” tunnetut kiertävät kauppiaat), kerjäläiset, sotilaat, Pietarista palanneet matkailijat ja erityisesti siellä imettäjänä työskennelleet naiset sekä ulkomaisissa laivoissa toimineet merimiehet. Tällaiset ihmisryhmät oli helppo nähdä valtaväestön ja lääketieteen ammattilaisten näkökulmasta ”toisina” ja siten tautien leviämisen kannalta erityisinä riskeinä.²² Merimiesten toiseuttaminen ja merellä tehtäviin töihin kohdistetut ennakkoluulot ja stereotypiat ovat merihistoriallisessa ja merietnologisessa tutkimuksessa paljon käsiteltyjä teemoja, joihin on syytä kiinnittää huomiota myös tarkasteltaessa lääketieteen ja tautien historiaa merellisissä yhteyksissä.

Vaikka piirilääkäreille annetuissa määräyksissä mainittiin meriväestä suoraan vain ulkomaisten laivojen miehistö, tehtiin tarkastuksia myös suomalaisille merimiehille silloin kun se koettiin tarpeelliseksi. Merimiesten ja päällystön sekä laivojen varustajina toimineiden tai niiden lasteista riippuvaisten porvareiden keskuudessa epä säännölliset ja mahdollisesti mielivaltaisiksi koetut tarkastukset herättivät ärtymystä ja turhautumista, etenkin jos tarkastusta odottamaan määrättyssä laivassa jouduttiin viipymään sataman edustalla pitkää aikoa ennen mahdollisuutta päästä maihin ja vaihtaa lasti uuteen.²³

Sotaa, laivoja ja tautiepidemioita 1700-luvun Itämerellä

Itämeren piirissä koettiin 1700-luvulla kaksi merkittävää tautiepidemiaa, jotka liittyivät olennaisesti merenkulkuun ja erityisesti merisodankäyntiin. Käsittelen niitä tässä luvussa esimerkkeinä meritse tapahtuneen ihmisten, tavaroiden ja taudinaiheuttajien liikkuvuuden muodostamasta riskistä. Itämeren piirin viimeinen, noin vuosiin 1709–1713 ajoittunut ruttoepidemia liittyi kiinteästi sodankäyntiin.²⁴ Meneillään ollut Suuri Pohjan sota

(1700–1721) ajoi liikkeelle suuria ihmisjoukkoja, niin sotilaita kuin siviilejäkin, sekä maisa että merellä. Kustaan sodan (1788–1790) pilkkukuumepidemia puolestaan oli suoraan seurausta laivaston joukkojen sairastumisesta.

Yersinia pestis -bakteerin aiheuttama paiserutto leviää bakteerin sairastuttaman kiripun pureman välityksellä. Hoitamaton paiserutto johtaa nykytietojen valossa kuolemaan 30–90 prosentissa tapauksista, ja kuolema tapahtuu yleensä noin kymmenen päivän kuluessa sairastumisesta. Paiserutto ei tartu ihmisestä toiseen. Bakteeri voi kuitenkin sairastuneessa ihmisessä muuntua keuhkorutoksi, joka puolestaan tappaa potilaan huomattavasti paiseruttoa nopeammin, muutamassa päivässä, ja leviää tehokkaasti pisaratartuntana. Kolmas muoto, harvinainen septinen rutto, puolestaan syntyy ruttobakteerin siirtyessä verenkiertoon. Tällaisissa tapauksissa kuolema seuraa yleensä vuorokauden kuluessa oireiden alkamisesta. Ilman nopeaa nykyaikaisista hoitoa keuhkorutto johtaa aina ja septinen rutto lähes aina kuolemaan.²⁵ Rutto aiheutti rankkojen oireiden, korkean kuolleisuuden ja äkillisesti alkaneiden ja levinneiden epidemioiden vuoksi suurta kauhua. Järjestelmälliset karanteenit kehitettiin juuri ruttoepidemioiden ehkäisemiseksi. Termi itsessään viittaa siihen, että epäilyksenalaisten laivojen tuli odottaa sataman edustalla neljäkymmentä päivää (italiaksi *quaranta giorni*) ennen miehistön pääsyä maihin ja lastin purkamista. 1500- ja 1600-luvuilla ruton leviäminen oli meritse liikkuneessa kaupankäynnissä lähes jatkuva riski.

1600-luvun lopulla ruttoepidemiat kuitenkin vähenivät Euroopassa tuntuvasti. 1700-luvun alussa niitä ei ollut nähty Ruotsin valtakunnassa pitkään aikaan, sitten vuosien 1653–1657. Poikkeuksena oli Gotlannissa vuonna 1662 koettu epidemia. 1700-luvun alkuvuosina oli siis ehtinyt syntyä noin kaksi sukupolvea, joilta puuttui omakohtainen kokemus ru-

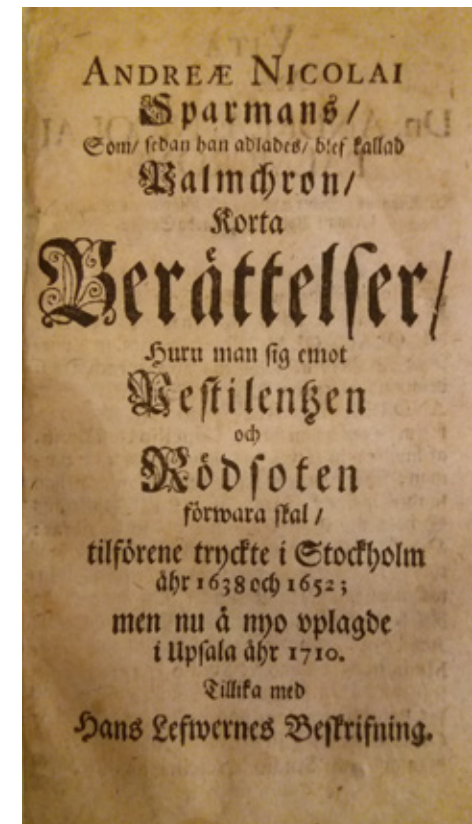
tosta. Tämän rauhallisen jakson ja myös laajemmalla eurooppalaisella tasolla nähtävissä olevan ruttoepidemioiden vähenemisen taustalla oli todennäköisesti karanteenitoimien tehokkuus. Edellisellä vuosisadalla ja 1600-luvun alkupuolella rutto oli Ruotsinakin huomattavasti tavallisempi vieras, sillä vuosien 1547 ja 1657 välillä valtakunnassa ehdittiin kokea yksitoista epidemiaa. Nämä osuivat pitkälti samoihin ajankohtiin muualla Pohjois- ja Keski-Euroopassa koettujen epidemioiden kanssa, mikä viittaa siihen, että tauti levisi tavallisimmin nimenomaan meritse. Myös tämä tukee käsitystä karanteenien merkityksestä epidemioiden vähenemisessä 1600-luvun puolenvälin jälkeen.²⁶ Sotakoina karanteenien ylläpitäminen oli yleensä erittäin vaikeaa tai käytännössä mahdotonta. 1700-luvun alun ruttoepidemiasta tuskin olisi tullut läheskään yhtä tuhoisaa ilman samanaikaisesti käynnissä ollutta sotaa.

Itämeren piirin viimeinen ruttoepidemia oli erittäin raju. Se liittyi laajaan, Keski-Aasiassa ja Euroopassa levinneeseen epidemiaan, joka saapui Puolaan 1700-luvun ensimmäisinä vuosina. Suuren Pohjan sodan edistämänä epidemia levisi Itämeren saksankielisille rannikoille, Baltiaan ja Ruotsiin.²⁷ Vaikka esimerkiksi ruotsalaisiin satamakäytöihin tieto ruton leviämisestä saapui tavallisesti ennen ruttoa, jäivät varsinaiset epidemian ehkäisykeinot vähäisiksi. Karanteeneja ja tuontikieltoja yritettiin panna toimeen, mutta käytännössä sodankäynti teki ne usein tyhjiksi. Sen sijaan monissa kaupungeissa panostettiin valmistautumiseen: koska ruton saapuminen nähtiin todennäköisenä tai lähes varmana, kaupungit määräisivät perustettaviksi lisää lääkärinvirkoja sekä palkkattaviksi erilaisia järjestyksenvälöntä harjoittavia viranomaisia turvaamaan yleistä järjestystä ja keräämään ruttoepidemiasta väistämättä seuraavia ruumiita ja kuljettamaan ne pois kaupungista. Myös epidemioiden aikana tyyppillisten uusien hautausmaiden ja jouk-

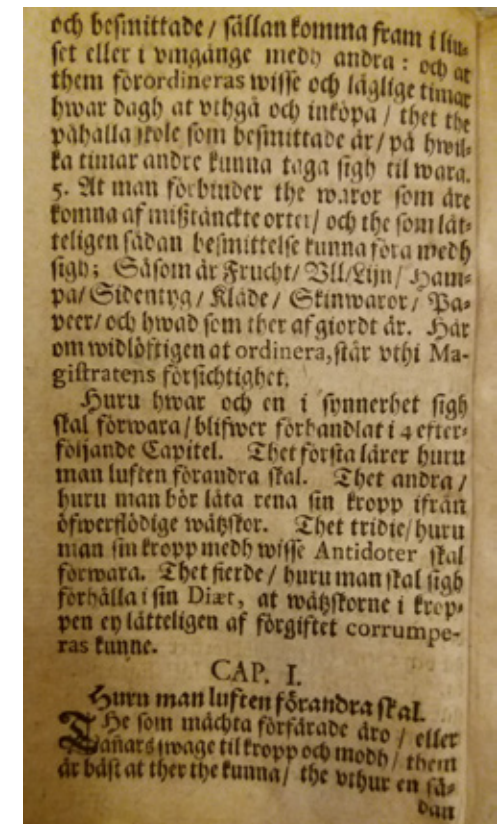
kohauta-alueiden perustaminen kuului valmistautumiskeinojen valikoimaan.²⁸ Päätökset olivat pragmaattisia: kun ruton torjunnan mahdollisuuksiin ei uskottu, keskityttiin varautumaan siihen mahdollisimman hyvin rakentamalla infrastruktuuria, joka helpottaisi selviytymistä ja edes jonkinlaista jokapäiväisen arjen toimimista katastrofin keskellä.

Koska ruttoa ei ollut Ruotsissa kohdattu puoleen vuosikymmeneen, oli kokemus varautumis- ja hoitokeinoista vähäistä. Kriisitilanteessa turvauduttiin vanhoihin tietoihin. Kiinnostava esimerkki tästä on ruotsalaisen lääkärin Andreas Sparmanin (myöhemmin aateloituna Palmkron, 1609–1658) ruttoa ja punatautia, niiden ehkäisyä sekä hoitokeinoja käsittelevä teos. Pieni kirjanen julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 1638. Uusi painos otettiin ruttoepidemian alla 1652, jolloin tieto aiheesta oli jälleen tarpeellista. Vuonna 1710 otettiin vielä kolmas painos, sillä uusi ruttoepidemia oli jälleen tehnyt teoksesta ajankohtaisen. Sparmanin teoksessaan esittelemiin ruttoepidemioiden ehkäisykeinoihin kuuluvat olennaisina tiukat tuontirajoitukset. Hän kehottaa kieltämään kaiken tuonnin alueilta, joilla epäiltiin esiintyvän ruttoa, ja muuten kiinnittämään erityistä huomiota ”tuotteisiin, jotka helposti voivat sellaisen tartunnan mukanaan kantaa; jollaisia ovat hedelmät, villa, pellava, hamppu, silkkikangas, vaatteet, nahkatuotteet, paperi ja se mikä on niistä tehtyä”.²⁹ Kaikki listassa mainitut tuotteet olivat todennäköisesti rottien mieleen, ja niitä kuljetettiin yleensä juuri meritse pitkien matkojen takaa. Niitä kuljettavat laivat olivat ehkineet pysähdellä monissa satamissa ja muodostivat siten ilmeisen tautiriskin.

Suomeen rutto levisi todennäköisimmin ensimmäisenä Helsingin kautta, jonne tauti puolestaan vaikuttaisi päässeensä Tallinnasta meritse saapuneiden pakolaisten mukana.³⁰ Tuhot olivat paikallistasolla erittäin mittavia, ja säilyneistä seurakuntien kuolleiden ja haudattujen luetteloista piirtyy esiin synkkä kuva.



Andreas Sparmanin ruttoa ja punatautia käsittelevän teoksen nimiölehti. Kolmas painos Itämeren piirin viimeisen ruttoepidemian ajoilta. Ruttoepidemioiden ehkäisyä koskevassa osiossa Sparman muun muassa luettelee sellaisia tuotteita, joiden tuontia tulisi rajoittaa tai kokonaan kieltää silloin, kun ruttoa tiedettiin esiintyvän muualla.



Ruttoon menehtyi kerralla kokonaisia perhekuntia ja talouksia, taloja autioitui eli muuttui veronmaksukyvyttömiksi, ja monilla paikkakunnilla kului vuosia tai vuosikymmeniä ennen kuin väestön määrä palasi ruttoa edeltäville tasoille. Erot paikkakuntien välillä olivat suuria, ja siinä missä joissain seurakunnissa näyttäisi menehtyneen valtaosa väestöstä, saatettiin naapuripiirissä selvitä hyvinkin pienillä tuhoilla. Tähän ovat todennäköisesti vaikuttaneet paitsi asuinalueiden eristyisyys ja silkka sattuma, myös mahdolliset toimenpiteet ruton leviämisen estämiseksi.³¹ Helsingistä ei ole ruttoepidemian ajalta säilynyt kuol-

leiden luetteloita, joista taudin etenemistä tai uhrien tarkkaa määrää voisi selvittää. Muista lähteistä selviää kuitenkin ruton riehuneen kaupungissa talvella 1710–1711. Tutkimus on perinteisesti arvioinut siihen menehtyneen noin kolmanneksen Helsingin silloisesta väestöstä. Pahimmassa vaiheessa loppusyksyllä 1710 kaupungin alueelta kuljetettiin päivittäin pois 20–30 ruumista.³²

Toinenkin 1700-luvulla Itämeren piiriä koetellut tautiepidemia liittyi läheisesti merenkulkuun ja sotaan, erityisesti meritaisteluihin. Vuosina 1788–1790 Ruotsin ja Venäjän välillä käyty Kustaa III:n sota johti väes-



Pilkkukuumeen eli tyypuksen oireet ovat rankkoja ja kestävät pitkään. Noël Dorvillen litografia todennäköisesti vuodelta 1901. Kuva: Wellcome Collection.

tökriisiin, jonka ensisijaisena aiheuttajana oli raju kuumetauti, joko pilkkukuume tai toisintokuume tai nämä yhdessä. Taudilla oli huomattava vaikutus paitsi siviiliväestöön, myös molempien osapuolten armeijoiden ja laivastojen kuntoon sodan loppuvaiheissa.

Pilkkukuume (*Typhus exanthematicus*) on *Rickettsia*-bakteerin aiheuttama tauti. Se leviää niveljalkaisen, yleensä vaatelain mutta mahdollisesti myös päätin pureman kautta. Epidemioita on syntynyt etenkin oloissa, joissa yleinen siisteystaso järkkyy ja suuria määriä ihmisiä kerääntyy ahtaisiin tiloihin. Erityisesti sodat ovat tarjonneet runsaasti tilaisuuksia pilkkukuumeen leviämislle, ja myös kasarmit, vankilat ja vankileirit on yhdistetty tautiin. Oireet ovat rajuja: kymmenisen päivää kestävästä itämisajan jälkeen sairastuneelle ilmaantuu korkea kuumetta, sekavuutta ja lihaskipuja. Taudin edetessä potilas kärsii tajunnanhäiriöistä, elimistön kuivumisesta, verenvuodoista ja iholle nousevista punais-

ta läikistä, jotka usein märkivät ja kuolioituivat. Potilaan yleiskunto romahtaa. Kuolleisuus on pilkkukuume-epidemioissa vaihdellut 10 ja 40 prosentin välillä. Henkiin jääneiden toipuminen vie viikkoja, ja tauti alentaa vastustuskykyä, mikä puolestaan altistaa muille sairauksille.³³

Kustaan sodan epidemian alku on merihistoriallisesti varsin kiinnostava ja kuvaa osuvasti merenkulun ja meritaisteluiden roolia tautiepidemioiden leviämislle, jopa yksittäisten laivojen muodostamia merkittäviä riskejä sekä sitä, kuinka helposti ja sattumanvaraisesti väestökriisit saattoivat saada alkunsa. Heinäkuun 17. päivänä 1788 käydyin Suursaa-
ren meritaistelun jälkeen kumpikin osapuoli, sekä Ruotsi että Venäjä, juhli aluksi voittoa. Ruotsin laivasto oli onnistunut valtaamaan venäläisiltä *Vladislav*-nimisen linjalaivan miehistöineen, ja tämä sotasaalis kuljetettiin yllpeästi laivaston tukikohtaan Viaporiin. Laivan miehistöön oli alkujaan kuulunut noin 700 henkeä. Helsingin edustalle saavuttaessa heistä parisataa oli menehtynyt, miehistö vaikutti yleisesti huonokuntoiselta ja laivan siisteystaso huomattiin puutteelliseksi. Syyksi paljastui ankara kuumetauti, joka levisi nopeasti ensin Viaporiin ja ruotsalaisiin sotilaisiin, sitten edelleen mantereelle Helsinkiin ja Helsingistä muualle sisämaahan. Tästä huolimatta *Vladislav* päätettiin edelleen kuljettaa Karlskronaan, jossa tauti levisi entistä tehokkaammin armeijan ja laivaston keskuudessa. Siviilit ja kotiseuduilleen palaavat sotilaat kuljettivat taudin yhä kauemmas maaseudulle ja sisämaahan.³⁴

Kustaan sodan tautiepidemian kuolleisuus oli korkea, ja monista muista tartuntataudeista poiketen siihen menehtyivät varsinakin työikäiset. Esimerkiksi Helsingissä tauti kirjattiin kuolinsyyksi vuosina 1788–1790 yhteensä 238 helsinkiläiselle vainajalle. Todellisuudessa vaikutus oli todennäköisesti suurempi, sillä esimerkiksi pienten lasten kuolinsyy jätettiin usein määrittelemättä. Pahin oli vuo-

si 1789, jolloin helsinkiläisiä menehtyi yhteensä 303 eli 11,1 prosenttia kaupungin silloisesta väestöstä. Näistä kuolemista 118 kirjattiin suoraan pilkkukuumeen aiheuttamiksi.³⁵ Muualla Suomessa sen sijaan epidemian pahin huippu koettiin vuonna 1790³⁶. Tauti oli saapunut ensiksi Helsinkiin, joten epidemia myös saavutti siellä huippunsa ja loppunsa aiemmin. Pilkkukuume-epidemian laannuttua väestökriisi jatkui ja sai uusia muotoja. Vuoden 1790 kesä oli kolea ja sateinen, mikä johti huonoihin satoihin ja sitä kautta pilkkukuumeen jälkivaikutuksia pahentaneeseen aliravitsemukseen. Vastustuskyvyltään heikentynyt väestö kärsi muutaman vuoden ajan tavallista enemmän muista taudeista, kuten punataudista, eri rokkotaudeista, hinkuyskästä, malariasta ja tuberkuloosista.³⁷ Epidemia ja sen pitkäkestoiset seuraukset ovat hyvin voimakas esimerkki merenkulkuun ja merisotaan liittyvien tautiriskien toteutumisesta.

Terveystenhoito merillä

Tärkeä osa merellistä lääketieteen historiaa ovat myös merillä toimineet lääketieteen ammattilaiset, laivalääkärit ja -välkärit, sekä näiden työnkuva. Nämä ovat kiinnostavia paitsi laivayhteisöjen terveyden historian, myös lääketieteen kehityksen kannalta. Esimerkiksi laivavälkäreiden työ ja heidän siitä kirjoittamansa kuvaukset olivat tärkeässä osassa kirurgian kehityksessä, samoin kuin sotalääketiede. Tarve hoitaa nopeasti ja tehokkaasti monenlaisia vammoja epävakaisissa oloissa ja puutteellisin varustein johtivat työn vaativuuden kautta asiantuntemuksen kasvuun ja uusiin innovaatioihin.

Oleellista pyrkimyksissä huolehtia laivayhteisön terveydestä oli suunnitteluun ja ennaltaehkäisyyn panostaminen. Sen merkitys kasvoi entisestään, kun merimatkat niin sanottujen löytöretkien ja tutkimusmatkojen myötä pitivät valtavasti ja suuntautuivat yhä vai-

keampiin olosuhteisiin. Laivaa varustettaessa jouduttiin pohtimaan, kuinka vähin varustein ja muonin ihmiset pystyisivät elämään ja kuinka kauan – ja millä hinnalla. Ruuan sekä veden tai muun juoman määrä oli kauppamerenkulussa suhteutettava rahaa tuovan lastin määrään, sillä ruumatilaa oli rajatusti. Liian vähäiset varusteet merkitsivät riskiä miehistön sairastelusta tai pahimmillaan menehtymisestä, lastin määrän rajoittaminen puolestaan taloudellisia tappioita. Pitkillä merimatkoilla, joiden tavoitteena oli ”uusien” alueiden ja kulkuväylien etsintä, jouduttiin lasti suunnittelemaan jopa vuosiksi eteenpäin vailla takeita siitä, milloin laiva pääsisi täydentämään varastojaan, kotiinpaluusta puhumattakaan.

Suunnittelu, ennaltaehkäisy ja varautuminen kuuluivat laivan lääkintähenkilöstönkin toimiin. Tehtäviin kuului paitsi miehistön terveyden seuraaminen ja vammojen ja sairauksien hoitaminen, myös laivan apteekin varustelutasosta huolehtiminen sekä lääkkeiden valmistus. Lääkeaineiden lisäksi laivalla oli syytä olla saatavilla suuri joukko kirurgisia instrumentteja, usein varmasti myös lääketieteellistä kirjallisuutta. Tyypillisiä arkisia työtehtäviä olivat laivaoiloissa yleisten tapaturmien, kuten kaatumisten ja putoamisten, ensiapu. Siihen sisältyi muun muassa haavojen puhdistus, sitominen ja tarvittaessa ompelu sekä nyrjähdysten ja venähdysten korjaus ja luunmurtumien hoito. Pidemmällä matkoilla laivalääkäri kohtasi paljon laajemman kirjon erilaisia vaivoja ja sairauksia. Laivaston palveluksessa toimivat lääkärit ja välkärit joutuivat meritaistelujen yhteydessä hoitamaan myös taisteluissa saatuja vammoja, ja myös kauppalaivoilla jouduttiin suorittamaan vaativiakin leikkauksia niin sairauksien kuin tapaturmienkin seurauksena.³⁸

Pitkillä merimatkoilla laivalääkäreiden ja -välkäreiden oli mahdollista tarkkailla ja havainnoida samaa, rajattua ihmisryhmää tarkasti ja pitkäjänteisesti. Tämä johti monenlaisiin käytännön havaintoihin ihmisten tervey-



Englantilainen laivakorppu vuodelta 1875. Kyseinen laivakorppu kuului laivapusepän varusteisiin HMS Alert- ja HMS Discovery -aluksilla tehdylle tutkimusretkellä arktisille alueille. Laivakorput olivat kovaa, ravintoarvoltaan niukkaa muonaa, jonka massa-valmistuksessa saatettiin käyttää viljan jatkeena jopa sahajauhoa. Kuva: Wellcome Collection.

dentilan muutoksista ja erilaisten ulkoisten tekijöiden vaikutuksesta siihen sekä sairauksien etenemisestä. Kiinnostusta herätti etenkin keripukki, jonka yhteys merimatkoihin oli tunnettu vuosisatojen ajan. Taudin syitä ei kuitenkaan tiedetty. Kyseessä on puutostauti, joka johtuu C-vitamiinin saannin vähäisyydestä. Oireet ovat moninaisia ja johtavat hoitamattomana lopulta kuolemaan. Tunnettuja keripukin seurauksia ovat muun muassa ikenien muutokset ja verenvuodot, hampaiden putoaminen, voimakas väsymys sekä raajojen ihomuutokset. Loppuvaiheessa oireisiin voi lukeutua myös sisäisiä verenvuotoja.³⁹

Keripukki oli purjelaivakauden merenkulkijoille erittäin merkittävä uhka. Tavallista oli,

että pitkiltä merimatkoilta palasi kotiin vain murto-osa miehistöstä muiden menehdyttyä keripukkiin. Vaikka taudin arveltiin johtuvan puutteellisesta ravitsemuksesta, ei siihen löydetty minkäänlaista hoitokeinoa ennen 1700-luvun puoliväliä. Niin oppineet lääkärit kuin erilaiset kansanparantajat ja puoskaritkin tarjosivat tuloksetta merimiehille keripukin torjuntaan monenlaisia lääkkeitä, rohtoja ja taikakaluja. Kun ratkaisu lopulta löytyi, oli keskeisessä osassa laivaympäristön poikkeuksellisuus. Suljettu yhteisö, sen havainnointi ja kontrolloidut olosuhteet mahdollistivat lääketieteen historian ensimmäiset verrokkiryhmillä toteutetut kliiniset kokeet.

James Lind (1716–1794), Britannian laivaston skottilaissyntyinen välskäri-kirurgi, kiinnostui keripukista 1740-luvun lopulla ja arveli kyseessä olevan ravitsemuksesta aiheutuva ammattitauti. Hän testasi mahdollisia hoitokeinoja vuonna 1747 jakamalla palvelupaikkanaan toimineen laivan, HMS Salisbury, keripukista kärsineet miehistön jäsenet ryhmiin, joista kullekin hän antoi eri ravintolisää.⁴⁰ Kokeiltavina olivat etikka, siideri, vihtirillinä tai vitriolina tunnettu sulfaatti, merivesi sekä appelsiinien ja sitruunoiden yhdistelmä. Sitrushedelmiä nauttineet merimiehet paranivat täysin tai lähes täysin muutamassa päivässä, kun taas muiden tilassa ei havaittu muutoksia. Lind julkaisi raportin kokeilusta vuonna 1753 ja suositti sitrushedelmien lisäämistä kaikkien merimiesten ruoka-annoksiin.⁴¹ Tämä oli kuitenkin käytännössä vaikeaa ja kalliina pidettyä, ja Britannian laivastossakin kattava, säännöllinen sitrushedelmien mehun tarjoaminen miehistölle aloitettiin vasta vuonna 1795. Tämän jälkeen keripukia ei enää tavattu Britannian laivastossa, mikä oli Britannialle huomattava vahvuus sodankäynnissä ja meriherruuden taistelussa.⁴²

Laivalääkärin työhön saattoi kuulua myös tutkijan ja luonnontieteilijän rooli ja sen kautta paitsi uusien lajien kuvaaminen, myös



James Lind (1716–1794). Kuva: Wikimedia Commons.

aiemmin tuntemattomien lääkekasvien etsiminen. Esimerkiksi monet Carl von Linnén (1707–1778) oppilaat pestautuivat pitkille merimatkoille etenkin brittiläisille laivoille päästäkseen tutkimaan kaukaisten alueiden luontoa, lajistoa ja toisinaan myös alkuperäiskansojen kulttuureja.⁴³ Tällöin saatettiin ottaa oppia alkuperäiskansojen ja muiden vieraiden kulttuurien parantamistraditioista, jotka puolestaan saattoivat ottaa käyttöönsä piirteitä länsimaisesta lääketieteestä. Tätä kulttuurivaihtoa ja eri parannustraditioiden yhdistelyä ja kierrätystä kutsutaan lääketieteen hybridisaatioksi.⁴⁴ Kiinnostavia esimerkkejä siitä löytyy myös arktisten tutkimusmatkojen ja retkikuntien parista. Arktisilla alueilla, joilla retkikunnat joutuivat usein viettämään laivalla tai muussa leirissä kuukausiakin odotellessa jäiden sulamista tai muita matkanteon jatkamisen mahdollistavia muutoksia, olivat keripukki ja muut puutteellisesta ravinnosta ja ankarista olosuhteista aiheutuneet taudit jatkuvana uhkana. Parhaiten selvisivät ne retkikunnat, joiden jäsenet hakivat apua ja neuvoja alueen alkuperäiskansalta eskimoilta. Näiltä opitu-

ta selviytymiskeinoista keskeisin oli raa'an lihan tai veren, tarvittaessa jopa laivasta löytyvien rottien, nauttiminen, joka ehkäisi tehokkaasti keripukia.⁴⁵

Eristyneisyyden ja liikkuvuuden paradoksi näkyy kiinnostavasti laivalääkäreiden ja välskäreiden kohdalla. Työ oli pääsääntöisesti yksinäistä ja hyvin itsenäistä, ja siihen sisältyi suuri vastuu. Tässä suhteessa laivoilla toimineet lääketieteen ammattilaiset vertautuvat esimerkiksi ruotsalaisiin ja suomalaisiin piirilääkäreihin, joilla oli vastuu hyvin suurista, usein harvaan asutuista ja pitkien välimatkojen leimaamista lääkeripiireistä. Vastuulliseen tehtävään siirryttiin yleensä suoraan yliopistosta vastavalmistuneena nuorena lääkärinä. Yliopistolla kollegoiden tarjoama vertaistuki ja yhteisö olivat itsestäänselvyksiä, mutta piirilääkäreillä mahdollisuudet vaihtaa ajatuksia virkaveljien kanssa olivat hyvin vähäisiä. Kirjeenvaihto ja lääketieteelliset aikakauskirjat nousivat keskeiseen rooliin ammatillisen tuen ja yhteisöllisyyden välittäjinä.⁴⁶ Myös merillä toimineille lääkäreille ja välskäreille kirjeenvaihdon ja ammattikirjallisuuden merkitys oli todennäköisesti suuri. Jatkuva liikkeelläolo ja hyvin etäisissä satamissa vierailu mahdollistivat kuitenkin tapaamiset ja ajatus-tenvaihdon erimaalaisten kollegoiden kanssa sekä tutustumisen eri alueiden sairaaloihin ja lääketieteelliseen kulttuuriin tavalla, josta kotimaissaan pysyneet lääkärit ja välskärit eivät päässeet osallisiksi. Tästä tiedonvälityksestä ja vuorovaikutuksesta hyötyivät myös satamakaupunkien sairaalat ja lääketieteelliset piirit. Esimerkiksi Lissabonin vuoden 1755 maanjäristyksen jälkeen perustetussa Hospital de São Josén sairaalassa, jonka yhteyteen kuului myös kirurgian opetus, vieraili ja työskenteli 1700-luvulla lukuisia erimaalaisia lääkäreitä, jotka laivojensa lähtöä odottaessaan käyttivät ajan hyödyksi.⁴⁷

Terveystenhoito laivoilla on hedelmällinen tutkimuskohde, jota olisi syytä lähestyä aiempaa monipuolisemmista näkökulmista. Laiva-

yhteisöjen tiiviys ja erillisyys sekä tarkkaan, pitkäaikaiseen yksilöiden havainnointiin perustuvat lähdeaineistot luovat yhtäläisyyksiä sairaaloiden ja parantoloiden sekä niiden potilaiden historian tutkimiseen. Valtasuhteet, hierarkiat sekä potilas- ja sairastamiskokemukset ovat tällä hetkellä tärkeä osa lääketieteen historiaa. Tällaisilla lähestymistavoilla olisi paljon annettavaa myös merihistorialle ja laivayhteisöjen ymmärtämiselle ja tosinpäin.

Kohti monipuolisempaa tutkimusta

Merihistorian yhdistäminen lääketieteen ja tautien historiaan luo monipuolisia tutkimusmahdollisuuksia, joita on toistaiseksi hyödynnetty turhan vähän. Tähän saattaa olla osasyynä ”kolminkertaisen” monitieteisyyden haastavuus; tutkijan olisi hallittava sekä historian tutkimus että runsaasti niin merenkulkuun kuin lääketieteeseenkin liittyviä ajattelutapoja ja termejä. Haasteellisuudestaan huolimatta monitieteinen, tieteidenvälinen tai poikkitieteellinen tutkimus on kannustettavaa, sillä sen kautta voidaan saavuttaa huomattavasti syvempi kokonaiskuva tutkitavasta aihepiiristä ja katsoa sitä uudella tavalla. Tällä hetkellä paljon esillä olevan ja esimerkiksi kriittisen eläintutkimuksen piirissä runsaasti käytetyn posthumanistisen lähestymistavan kautta tauteja ja niiden aiheuttajia voitaisiin tarkastella historian toimijoina. Vastaavasti Manchesterin yliopiston kesäkuussa 2019 järjestämän, uusia näkökulmia merihistoriaan etsivän *Shaped by the Sea* -konferenssin⁴⁸ loppukeskustelussa pohdittiin myös mahdollisuutta nähdä meri toimijana.

Lääketieteen ja tautien historia tulisi ymmärtää selvemmin tärkeäksi osaksi meren-

kulun ja merellisten yhteisöjen historiaa. Lääketieteen ja tautien historian tutkijoiden puolestaan olisi syytä rohkeasti tarttua merihistoriaan ja sen huomattaviin mahdollisuuksiin, laajemminkin kuin tutkittavia tauteja leviittäneiden laivojen jäljittämisen muodossa. Laiva – tai laivayhteisö – ei ole vain taudin aiheuttajien kuljettaja. Sen kiinnostavimmat tutkimusmahdollisuudet avautuvat sen omasta erityisyydestä tiiviinä yhteisönä ja suljettuna ympäristönä, joka on samanaikaisesti sekä äärimmäisen eristyksissä että alati liikkeessä ja alttiina toisistaan rajusti poikkeaville olosuhteille ja vaikutteille ja joka toimii lisäksi kaikkien näiden erilaisten, toisistaan kaukaisten ympäristöjen ja tekijöiden yhdistäjänä.

Tätä artikkelia viimeisteltäessä uuden koronaviruksen aiheuttama covid-19-tauti on vaikuttanut mullistavasti miljardien ihmisten elämään kaikilla mantereilla. Verkottuneisuuden tuomat riskit ja liikkuvuuden ja eristyneisyyden väliset ristiriidat ovat jälleen ajankohtaisia. Karanteenit ja muut draamatisetkin rajoitukset ovat palanneet, samoin satamaan pääsyä anovat laivat. Nykytilanteessa kyse on yleensä suurista luksuristeilijöistä, jotka nostavat jälleen esiin kiperiä kysymyksiä matkustajien ja työntekijöiden hyvin erilaisesta asemasta sekä siitä, onko moraalisesti hyväksyttävää kieltää sairastuneita kuljettavaa laivaa rantautumasta satamaan. Samalla ovat palanneet – tai tulleet näkyvämmiksi – myös vieraisiin, taudinkantajina pidettyihin ihmisryhmiin kohdistuneet pelot ja ennakkoluulot sekä syntipukkien etsiminen. Merenkulun, liikkuvuuden ja tautien yhteisen historian monipuolinen tarkastelu voi antaa meille välineitä omankin aikamme ja ympäristömme riskien tunnistamiseen ja niiden toteutumiseen varautumiseen.

VIITTEET

- 1 Tämä artikkeli on tehty osana Suomen Akatemian rahoittamaa tutkimushanketta *Agents of Enlightenment: Changing the Minds in Eighteenth-Century Northern Europe*, 2017–2021, hankenumerot 307668 ja 326253. Olen erittäin kiitollinen kahdelle anonyymille vertaisarvioijalle, joiden kommentista ja näkemyksistä on ollut runsaasti hyötyä artikkelin saattamisessa lopulliseen muotoonsa.
- 2 Hyvä esimerkki tautien muuntumista koskevasta paleopatologisesta tutkimuksesta isorokon kohdalla on Duggan 2016.
- 3 Laivalääkäreiden työnkuvasta katso esim. Isotupa ja Haycock 2009.
- 4 Merellisten ammattien eläkejärjestelmien historias- ta Suomessa katso Hoffman 1974.
- 5 *Wasa*-laivan miehistöstä Brown 2011, 34.
- 6 Katso esim. Weibust 1976.
- 7 ”Survivor guilt” eli eloonjääneiden kokemaa syyllisyy- syä on yleisestikin varsin tavallista vakavien tauti- epidemioiden ja luonnonkatastrofien yhteydessä ja toisaalta myös esimerkiksi syöpäpotilaiden keskuu- dessa. Aiheesta on viime aikoina julkaistu runsaasti tutkimusta, esimerkiksi Wang et al. 2018.
- 8 Pitkään jatkuneen, ylenpalttisenä pidetyn suremi- sen sopimattomuudesta laivayhteisöön Rediker 1987, 196.
- 9 Merihautauksista ja hautaamisen rituaalisista mer- kityksistä Reid 2011 sekä Stewart 2005 ja 2009, eri kohdin.
- 10 Perinteisistä merellisistä tatuoinneista Gerds 1989. Esimerkkejä *sailor’s grave* -tatuoinneista sivuilla 42–43.
- 11 Helsenius ja Ruotsalainen 2020.
- 12 Ala-Pöllänen on käsitellyt kyseistä tapauksesta esi- merkiksi esitelmässään ”Merionnettomuus ja kuole- ma merimiehen muistelmissa”. *Merihistorian päivät 2019*. 22.–24.3.2019. Forum Marinum.
- 13 Isorokosta Amerikoissa Hays 2005, 153–154. Väes- töromahduksista yleisemmin Jutikkala 1987, 55–58.
- 14 Isorokosta yleisesti ibidem. Kulttuurisista merkityk- sistä katso esim. Hopkins 2002.
- 15 Esim. Hays 2005, 153–154.
- 16 Esim. Duggan 2016.
- 17 Kupan historiasta katso Forsius, ”Kuppataudin his- toriaa”.
- 18 Chippaux and Chippaux 2018, 4.
- 19 Epidemioiden syntymisen ja niiden vaikutusten monimutkaisuutta Pohjois-Amerikan alkuperäis- väestöjen kontekstissa on tutkinut esimerkiksi Paul Kelton vuonna 2009 ilmestyneessä teoksessaan *Epi- demics and Enslavement. Biological Catastrophe in the Native Southeast, 1492–1715*.
- 20 Orjen olosuhteista laivoilla ja erilaisista taudeista Mustakeem 2016, eri kohdin; erityisesti 131–156.
- 21 Hays 2005, 131–133.
- 22 Vuorinen 2006, 149, 160.
- 23 Ibidem.
- 24 Epidemiasta ja sen suhteesta sotaan tarkemmin Frandsen 2010.

- 25 Ruton eri muodoista *Managing epidemics* 2018, 182, 186 ja Kallioinen 2005, 20–23.
- 26 Vuorinen 2007, 54–55.
- 27 Epidemian kulusta yleisesti katso Frandsen 2010.
- 28 Ruttoepidemiasta ja siihen valmistautumisesta eri- tyisesti Skoonessa katso Persson 2001.
- 29 Sparman 1710, 8 laskettaessa nimiölehdestä lähtien. Niteessä ei ole sivunumeroita.
- 30 Aalto 2015, 492.
- 31 Kuolleiden ja haudattujen luettelot Nurmijärveltä (1700–1750), Lapinjärveltä (1700–1713) ja Pusulas- ta (1700–1711).
- 32 Aalto 2015, 493.
- 33 Forsius, ”Pilkukukumeen historiaa”.
- 34 Epidemian alkamisesta esim. af Hällström 2007, 46–47. Epidemiasta yleisesti ibidem, eri kohdin. So- dan kulusta ja epidemian vaikutuksista sotaväkeen Johnsson 2010, erit. 136–138 ja 148–153.
- 35 Maaniitty 2015, 76–77.
- 36 Turpeinen 1981, 16 ja 24.
- 37 Turpeinen 1981, 23–24 ja Maaniitty 2015, 78–81.
- 38 Laivalääkäreiden työn monipuolisuudesta ja näil- le suunnatuista ohjekirjoista sekä työtä säädelleistä määräyksistä 1800-luvulla katso Isotupa.
- 39 Keripukin taudinkuvasta katso esim. Forsius, ”C-vi- tamiini ja keripukki”.
- 40 Vuorinen 2002, 84.
- 41 Lind 1753, The James Lind Library ja Forsius, ”C-vitamiini ja keripukki”.
- 42 Forsius, ”C-vitamiini ja keripukki”.
- 43 Katso esim. Hodacs 2007.
- 44 Lääketieteen hybridisaatiosta katso Hokkanen 2007. Aihetta käsitellään johdantoartikkelissa ja muuten- kin teoksessa monista näkökulmista.
- 45 Lainema 2001, 243–245, 251–252.
- 46 Ruotsissa keskeisiä julkaisuja olivat *Vetenskapsaka- demiens Handlingar* ja *Wecko-Skrift för Läkare och Naturforskare*, jotka julkaisivat paitsi uusia lääke- tieteellisiä artikkeleita, myös uutisia eri puolilta Eu- rooppaa, piirilääkäreiden raportteja omista piireis- tään, yksittäisten lääkäreiden julkista kirjeenvaihtoa sekä pitkiä tapauksertomuksia ja näistä käytyjä kes- kusteluja.
- 47 Ulkomaalaisten lääkäreiden ja välskäreiden toimin- nasta ja näiden merkityksestä sairaalalle: suullinen tiedonanto sairaalan henkilökunnan ja kongressin järjestäjien vetämällä vierailulla São Josén sairaa- laan 5.9.2019. *46th Congress of the International So- ciety for the History of Medicine*. 3.–7.9.2018. Lissa- bon.
- 48 *Shaped by the Sea. Histories of Ocean Science, Medicine and Technology*. 27.–28.6.2019. Centre for the History of Science, Technology & Medicine. University of Manchester.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Arkistolähteet

Kansallisarkisto, Lapinjärven seurakunnan arkisto, Kuolleiden ja haudattujen luettelot, 1700–1713.

Kansallisarkisto, Nurmijärven seurakunnan arkisto, Kuolleiden ja haudattujen luettelot, 1700–1750.

Kansallisarkisto, Pusulan seurakunnan arkisto, Kuolleiden ja haudattujen luettelot, 1700–1711.

Painetut lähteet

Lind, James 1753. *A Treatise of the Scurvy. In Three Parts. Containing An inquiry into the Nature, Causes, and Cure, of that Disease*. Edinburgh: Printed by Sands, Murray, and Cochran, For A. Kincaid & A. Donaldson.

Sparman (myöh. Palmkron), Andreas 1710. *Korta Berättelser / Huru man sig emot Pestilentzen och Rödsoten förwara skal*. Uppsala.

Kirjallisuus

Aalto, Seppo 2015. *Kruununkaupunki. Vironniemen Helsinki 1640–1721*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Brown, Kevin 2011. *Poxed and Scurvied. The Story of Sickness and Health at Sea*. Barnsley: Seaforth Publishing.

Chippaux, Jean-Philippe and Chippaux, Alain 2018. Yellow Fever in Africa and the Americas: a historical and epidemiological perspective. *Journal of Venomous Animals and Toxins including Tropical Diseases*, vol. 24, Article number 20 (2018).

Duggan, Ana T. et al. 2016. 17th Century Variola Virus Reveals the Recent History of Smallpox. *Current Biology*, vol. 26, Issue 24, 2016, s. 3407–3412.

Frandsen, Karl-Erik 2010. *The last plague in the Baltic region 1709–1713*. Kööpenhamina: Museum Tusculanum Press.

Gerds, Peter 1989. *Anker, Kreuz und flammend Herz*. Hampuri: Ernst Kabel Verlag.

Haycock, David Boyd & Archer, Sally (toim.) 2009. *Health and Medicine at Sea, 1700–1900*. Woodbridge: The Boydell Press.

Hays, J. N. 2005. *Epidemics and Pandemics. Their Impacts on Human History*. Santa Barbara: ABC-CLIO.

Helsenius, Mikko ja Ruotsalainen, Jari 2020. *Merimies-tatuoinnit*. Helsinki: SKS.

Hodacs, Hanna & Nyberg, Kenneth 2007. *Natural-historia på resande fot. Om att forska, undervisa och göra karriär i 1700-talets Sverige*. Lund: Nordic Academic Press.

Hoffman, Kai 1974. *Merimieskirstusta eläkelaitokseen. Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936*. Merimieseläkekassan julkaisuja IV. Helsinki: KK:n kirjapaino.

Hokkanen, Markku & Kananoja, Kalle (toim.) 2017. *Kiistellyt tiet terveyteen. Parantamisen monimuotoisuus globaalihistoriassa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Hopkins, Donald R. 2002. *The Greatest Killer. Smallpox in History*. Chicago: University of Chicago Press.

Hornborg, Eirik 1950. *Helsingin kaupungin historia II. Ajanjakso 1721–1809*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

af Hällström, Magdalena 2007. *En sjukdom af högst elakt släckte. Återfallsfebern på Sveaborg och 1788–1790*. Pro gradu –tutkielma. Helsingin yliopisto.

Isotupa, Kauko sine anno. Terveystenhoito laivalla 1800-luvulla. *Uudenkaupungin merihistoriallisen yhdistyksen vuosikirja 2017–2018*. Raisio: Uudenkaupungin merihistoriallinen yhdistys, s. 20–53.

Johnsson, Raoul 2010. *Kustaa III ja suuri merisota. Taistelut Suomenlahdella 1788–1790*. Helsinki: John Nurmisen säätiö.

Jutikkala, Eino 1987. *Kuolemalla on aina syynsä. Maailman väestöhistorian ääriiviivoja*. Porvoo: WSOY.

Kallioinen, Mika 2005. *Rutto ja rukous. Tartuntataudit esiteollisen ajan Suomessa*. Jyväskylä: Atena.

Kelton, Paul 2009. *Epidemics and Enslavement. Biological Catastrophe in the Native Southeast, 1492–1715*. Lincoln: University of Nebraska Press.

Lainema, Matti & Nurminen, Juha 2001. *Ultima Thule. Arctic Explorations*. Helsinki: John Nurminen Foundation.

Maaniitty, Elina 2015. *Kuolleisuus Helsingissä 1700-luvun jälkimmäisellä puoliskolla*. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto.

Mustakeem, Sowande' M. 2016. *Slavery at Sea. Terror, Sex, and Sickness in the Middle Passage*. Urbana: University of Illinois Press.

Persson, Bodil E. B. 2001. *Pestens gåta. Farsoter i det tidiga 1700-talets Skåne*. Malmö: Studia Historica Lundensia.

Rediker, Marcus 1987. *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*. Cambridge: Cambridge University Press.

Reid, Kirsty 2011. Ocean funerals: the sea and Victorian cultures of death. *Journal for Maritime Research*, vol. 13:1, 2011, s. 37–54.

Stewart, David J. 2009. Burial at Sea. Bryant, Clifton D. and Peck, Dennis L. (toim.) *Encyclopedia of Death & the Human Experience 1*. Los Angeles: SAGE, s. 123–125.

Stewart, David J. 2005. Burial at sea: Separating and placing the dead during the age of sail. *Mortality*, 10:4, 2005, s. 276–285.

Turpeinen, Oiva 1981. Mortalitetskrisen i Finland åren 1788–1791. *Historisk Tidskrift för Finland*, Årg. 66, 1981. Helsinki: Historiska Föreningen.

Vuorinen, Heikki 2007. History of Plague Epidemics in Finland. Signoli, Michel et al. (toim.) 2007. *Peste: entre épidémies et sociétés. Plague: epidemics and societies*. Firenze: Firenze University Press, s. 53–56.

Vuorinen, Heikki 2002. *Tauti(n)en historia*. Tampere: Vastapaino.

Vuorinen, Heikki S. 2006. *Tautinen Suomi 1857–1865*. Tampere: Tampere University Press.

Wang, Wenchao & Wu, Xinchun & Tian, Yuxin 2018. Mediating Roles of Gratitude and Social Support in the Relation Between Survivor Guilt and Posttraumatic Stress Disorder, Posttraumatic Growth Among Adolescents After the Ya'an Earthquake. *Frontiers in Psychology*, vol. 9, Article 2131, November 2018.

Weibust, Knut 1976. *Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology*. 2nd edition. Nordiska museets Handlingar 71. Tukholma: Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner.

World Health Organization 2018. *Managing epidemics. Key facts about major deadly diseases*. Geneve: World Health Organization.

Internet-lähteet

Forsius, Arno. C-vitamiini ja keripukki. Julkaistu kirjoittajan lääketieteen historiaa käsittelevillä internet-sivuilla. http://www.saunalahti.fi/arnoldus/c_vitam.html. Viitattu 6.10.2019.

Forsius, Arno. Kuppataudin historiaa. Julkaistu kirjoittajan lääketieteen historiaa käsittelevillä internet-sivuilla. <http://www.saunalahti.fi/arnoldus/syfilis.html>. Viitattu 6.10.2019.

Forsius, Arno. Pilkkukuumeen historiaa. Julkaistu kirjoittajan lääketieteen historiaa käsittelevillä internet-sivuilla. http://www.saunalahti.fi/arnoldus/typh_exa.html. Viitattu 6.10.2019.

The James Lind Library. <https://www.jameslindlibrary.org/> Viitattu 5.10.2019.

Sammandrag

Sjukdomar, ohälsa och död till sjöss

Sjöhistorien, den medicinska historien och sjukdomarnas historia har otaliga beröringspunkter som tillsvidare behandlats rätt sparsamt såväl i inhemsk som i internationell forskning. I den här artikeln presenteras olika forskningsvägar och -teman som kunde användas för att närma sig den sjukdoms- och medicinhistoria som rör livet till sjöss. Behandlingen av dessa teman bygger på en granskning av risker, resurser och därmed förknippade strategier – i det här fallet bland annat sjukdomar, proviant, instrument och hälsovård. Kontexten är sjöfarten under segel, särskilt under 1700-talet.

Det första temat är erfarenheter av sjukdom och död till havs och deras betydelse för maritima seder och traditioner. Det andra temat som behandlas är farsoter på fartyg, den roll sjöfarten spelade för deras spridning samt försöken att hindra och

kontrollera epidemier. Det tredje temat är hälsovården på fartyg, dess betydelse för den medicinska vetenskapens utveckling samt skeppsläkarens och -fältskärens arbete. Dessa tre teman ger många möjligheter att också behandla hierarkier och olika maktförhållanden inom gemenskapen ombord. En central aspekt i alla dessa teman är det exceptionella i segelfartygserans gemenskap ombord och mer allmänt, det exceptionella i havsmiljön: rörlighetens och isoleringens paradox. För medicin- och sjukdomshistorien är denna paradox mycket intressant.

Artikeln syftar till att öppna en diskussion om teman som förenar sjöhistorien och den medicinska historien och resonera kring hur dessa forskningstraditioner kunde dra nytta av att, mer än tidigare, använda också varandras typiska infallsvinklar.

Summary

Diseases, illness, and death at sea

There are numerous points of contact between maritime history, the history of medicine, and the history of diseases, which have so far not been studied to any greater extent in either Finnish or international research. This article presents various opportunities and themes for research through which the maritime history of diseases and medicine could be approached. The point of departure for exploring the themes is the study of risks and resources – in this case illnesses, food supplies, instruments and health care – and strategies pertaining to these in the context of the Age of Sail, particularly seafaring in the 18th century.

The first theme is the experience of illness and death at sea, and the impact of these on maritime habits and traditions. The second theme to be explored is epidemic diseases on board ships, and the role of seafaring in spreading epidemics, as well

as attempts to prevent and control epidemics. The third theme is health care on board ships, its impact on the development of medicine, and the work of doctors and field-shers on ships. These three themes also offer many opportunities for studying the hierarchies and various power relations within the communities on board ships. Central to all the themes is the exceptional nature of the ship's community and the maritime environment in general during the Age of Sail; that is, the paradox between mobility and isolation. This paradox is very interesting from the perspective of the history of medicine and diseases.

The aim of the article is to open up a discussion on themes connecting maritime history and the history of medicine, and to reflect on how these respective research traditions could benefit from increasingly applying each other's typical approaches.

Merenkulun riskit ja resurssit filippiiniläisille merimiehille

JONNA LAINE

Jonna Laine (jonna_laine@yahoo.co.uk), FM, on merietnologi, joka valmistelee väitöskirjaansa filippiiniläisistä merimiehistä Jyväskylän yliopistossa. Jonna rakastaa merta ja Kotkan saaristoa sekä omistaa vanhan keskimoottoriveneen m/s Kertun.



Filippiiniläisiä merimiehiä Kemi-Tornion merimieskirkolla vuonna 2019. Kuva: Sanna Rasi, Suomen merimieskirkko.

Johdanto

Merimiesten työn tuloksena saamme suurimman osan päivittäin käyttämistämme tarvikkeista, sillä noin 90 prosenttia maapallon tarvarakuljetuksista tapahtuu laivoilla. Filippiineillä on tarjota merenkulun globaaleille työmarkkinoille runsaasti koulutettua, kielitaitoista, sopeutuvaista sekä ennen kaikkea työvoimakustannuksiltaan edullista väkeä. Riskitekijöitäkin heidän palkkaamiseen saattaa ajoittain liittyä, mutta taloudelliset hyödyt varustamoille ovat johtaneet siihen, että 442 820¹ eli noin 25 prosenttia merimiehistä on filippiiniläisiä.² Filippiiniläiset merimiehet ovat nykypäivänä tärkein yksittäinen henkilöstöresurssi kansainvälisessä meren-

kulussa. Kansainväliseen työskentelyyn totuneet filippiiniläiset tekevät laivoille yleensä 6–9 kuukauden työsopimuksen ja liikkuvat merten globaaleina pätkätyöläisinä eri lippumaiden ja varustamoiden välillä, palaamatta useinkaan samalle alukselle uudelleen.

Tarkastelen tässä artikkelissa rahtilaivoilla työskenteleviä filippiiniläisiä merimiehiä ja heidän näkemyksiään siitä, mitä merityö heille tarjoaa, hyvässä ja pahassa. Mitä resursseja ja riskejä merenkulkuun ja merimiehen ammattiin liittyy filippiiniläisen merimiehen kannalta? Käsittelen etnologisesta näkökulmasta sitä, mitkä taloudelliset, yhteiskunnalliset sekä sosiaaliset seikat Filippiineillä vaikuttavat merimiehen ammatinvalintaan ja mitä he kertovat koulutuksestaan, työnhausta sekä

elämästään merillä. Artikkelia voi luonnehtia yhteiskuntaetnologiseksi tutkimukseksi, sillä makrotasolta ruohonjuuritasolle ulottuva tarkastelu tuo esille myös yksittäiset ihmiset hallintorakenteiden, tilastojen ja virallisen datan takana.³ Etnografinen materiaali koostuu merimiesten haastatteluista, jotka tein ollessani vuonna 2012 kenttätöissä sekamiehitetyllä suomalaisella rahtilaivalla, jossa puolet kahdenkymmen hengen miehistöstä oli filippiiniläisiä.⁴ Toinen tärkeä aineisto koostuu Filippiineille syksyllä 2018 suuntautuneen kenttätömatkani tuloksista, jotka hankin haastattelemaan ja havainnoimalla merenkulun eri alojen toimijoita Metro Manilassa⁵.

Tärkein metodini tutkimuksessa ovat haastattelut. Haastattelutilanteista kehittyi yleensä (niiden tallentamisesta huolimatta) vapaamuotoisia keskusteluja, elämänkerrallisia kokemuskertomuksia. Kokemuskertomuksilla tarkoitan merimiesten omiin kokemuksiin ja omaan elämään perustuvia kertomuksia.⁶ Niiden avulla pyrin artikkelissani esittämään merimieheyttä yksittäisen henkilön näkökulmasta. Etnologi Helena Ruotsala määrittelee haastattelun sosiaalisesti vuorovaikutustilanteeksi, jolla saadaan tietoa tutkimusaiheesta. Haastattelun ongelma on, että se on ainutkertainen ja järjestetty tilanne, jota ei voi toistaa.⁷ Olen itsekin myöhemmin huomannut monta asiaa, joista mielelläni kuulisin haastateltaviltani lisää mutta joista en ole osannut siinä tilanteessa kysyä. Kontaktitietojen puuttuessa en kuitenkaan pysty tällä hetkellä haastattelemaan laivalla tapaamiani merimiehiä uudelleen.

Kaikki tapaamani merimiehet puhuivat niin haastatteluissa kuin epävirallisissa keskusteluissa heille tärkeistä asioista eli koti-ikävästä ja perheestään. Haastatteluissa korostuvat myös merimiehille tyypilliset teemat, kuten pitkät työperiodit, ”onnellisen laivan” (happy ship⁸) käsite sekä lause ”Laivalla jokainen päivä on maanantai – Same shit dif-

ferent day (SSDD).” Samat teemat toistuvat myös aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa, ja minusta tuntui ajoittain, että merimiehet toistavat näitä jostain selkäyttimeen iskostuneita fraaseja konemaisesti. Etenkin Filippiineillä korostui myös se, että ”ulkomaat” oli useille vain käsite paikasta, jossa tienataan rahaa ja josta palataan kotiin. Ulkomaan sijainnilla tai laivan lipulla ei tuntunut olevan suurta merkitystä.

Filippiiniläisistä merimiehistä on tehty merihistoriallista ja etnologista tutkimusta sekä Filippiineillä että maailmanlaajuisesti.⁹ Etnologiset tutkimukset toistavat kuitenkin yleensä samaa etnografisen tutkimuksen kaavaa: Tutkija hakeutuu rahtilaivalle, jonka miehistö on ympäri maailmaa mutta etupäässä Filippiineiltä. Kerätyn aineiston pohjalta syntyy monografia, tarina merimatkasta, joka muistuttaa ajoittain seikkailukertomusta, jossa tutkija reflektoi omia tuntemuksiaan rahtilaivalla olosta. Oma tutkimukseni eroaa perinteisestä, sillä vaikka etnologina en voi sivuuttaa refleksiivisyyttä, omat kokemukseni tai laivalla olemiseni ja sen merkitys eivät korostu.

Aineistonhallinnassa pyrin siihen, että tutkimusaineistot ja niihin liittyvä kuvaileva tieto on luotu, tallennettu ja järjestetty siten, että aineisto säilyy käyttökuntoisena ja luotettavana ja että tietosuoja sekä tietoturva on varmistettu aineiston koko elinkaaren ajan. Luovutan keräämäni aineistot arkistoitavaksi valvottuun jatkokäyttöön tutkimuksen valmistuttua. Sitoudun kaikessa toiminnassani Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK) laatimiin Hyvän tieteellisen käytännön periaatteisiin.¹⁰

Merimiesten koulutus ja työnhaku

Filippiiniläisten historia merenkulkijoina juontaa juurensa espanjalaisten valtakaudelle ja sen aikaiseen Manila–Acapulco-reittiin. Filippiineiltä vietiin muun muassa silkkiä, puuvillaa, norsunluuta sekä mausteita, ja ta-



Merimiehiä m/s Estradenin messissä vuonna 2018. Kuva: Pekka Karppanen, Merimiespalvelutoimisto.

kaisin tuotiin meksikolaista hopeaa.¹¹ Amerikkalaiset siirtomaaisännät toivat lähes neljäsataa vuotta myöhemmin tullessaan kielen lisäksi myös orastavaa teollisuutta. Filippiinien talous ei kuitenkaan lähtenyt toivottuun nousuun, eikä kansallinen merenkulku tai oma kauppalaivasto kehittynyt. Toisen maailmansodan (ja amerikkalaisten lähdön) jälkeen merenkulkijoiden määrä kuitenkin kasvoi, sillä filippiiniläisille tuli mahdollisuus liittyä USA:n laivastoon. Moni lähteneistä jäi komennuksen jälkeen jatkamaan merityössä.¹²

Presidentti Ferdinand Marcos lupasi vaalipuheessaan vuonna 1965 nostaa maan uuteen kukoistukseen: ”This nation can be great again!”¹³ Lupa piti paikkansa, ei kuitenkaan aivan toivotulla tavalla. Hänen valtakautensa (1965–1986) ja erityisesti 1970-luvulla ulkomailla työskentely yleistyi, mihin oli syynä Filippiinien heikko taloustilanne ja siirtolaisuutta suosiva politiikka. Toisin sanoen Filippiineistä kehittyi kontrolloidusti (halpa) työvoiman tuottaja kansainvälisille markki-

noille. Aiemmin etupäässä yksittäisten henkilöiden itse itselleen järjestämä muutto ulkomaille sekä työpaikka muuttuivat 1970-luvulta alkaen Filippiinien valtion säätelemäksi ja organisoimaksi politiikaksi. Työpaikat olivat aluksi pääasiassa Lähi-idän rakennustyömailla, mutta vähitellen myös merenkulusta tuli tärkeä työn ja toimeentulon lähde monille filippiiniläisille.¹⁴

Työskennelläkseen merimiehenä filippiiniläiseltäkin vaaditaan tutkinto merikoulusta. Päälystöllä tämä on suomalaista AMK-koulutusta vastaava alempi korkeakoulututkinto kansi- tai konepuolelta, ja miehistöllä merimiesammattikoulua vastaava perusmerimieskurssi. Kouluja on tällä hetkellä noin sata, ne sijaitsevat eri puolilla maata ja ovat hyvin eritasoisia opetuksessa sekä kustannuksissa. Päälystön koulutus kestää kolme vuotta, jonka lisäksi vietetään vuosi laivalla kadettina.¹⁵ Suomalainen, kansainvälisillä laivoilla uransa luonut ja filippiiniläisten kanssa työskennellyt päälystön jäsen kertoo:

Arviolta kahdesta neljään tehdyn työjakson (yleensä noin yhdeksän kuukautta kerrallaan) jälkeen on miehellä mahdollisuus saada ylennys varsinaiseksi matruusiksi (Able Seaman). Tässä vaiheessa perämieheksi tai konemestareiksi yrittävät yleensä eroavat porukasta ja alkavat opintonsa jossain maan monissa upseeriakatemoista, jos säästöt vain riittävät. Onnistuminen riippuu kaverista, hänen säästöistään, mutta myös hyvin paljon hänen suhteistaan ja laivoilta lähetetyistä arviointiraporteista.¹⁶

Koulujen tasoissa on eroja, joitain niistä kutsutaan ”diplomimyllyiksi” (diploma mills). Pari vuosikymmentä sitten koulujen taso oli huono ja niistä valmistuivat kaikki loppuenttiä yrittäneet, ja myös lahjonta oli yleistä. Tämän seurauksena filippiiniläisten merimiesten tutkintoja ei enää hyväksytty kaikissa maissa ja koulut joutuivat korjaamaan työskentelytapojaan.¹⁷ Maine huonosta koulutuksesta ja ostetuista todistuksista elää vielä edelleenkin kansainvälisillä laivoilla.

Tutustuin merimiesten koulutukseen Manilassa Asian Institute for Maritime Studies (AIMS) -oppilaitoksessa, jossa koulutetaan päällystöä laivoille. Kokemus oli ristiriitainen, ja opiskelijoiden ulkoisen olemuksen korostaminen tuntui olevan tärkeimpiä prioriteetteja. Jo portilla oli opastaulu, jossa kerrottiin tarkka pukeutumiskoodi ja sallittu hiusmalli. Opiskelijat olivatkin pukeutuneet Manilan paah-teessa viimeisen päälle siistiin valkoiseen uniformuun sekä koppelakkiin. Opetuksen teknisestä tasosta taas kertoo jotain se, että tämän arvostetun oppilaitoksen edustaja kertoi yllpeänä simulaattorista, jolla voi harjoitella käytännön työtä. Valkopukuisten kadettien teh-dessä kunniaa, tutustuin 25 vuotta seilanneen entisen poosun ylläpitämään kohteeseen. Se oli lavastettu laivan kansi, jossa oli kompassi, mininosturi ja muita antiikkisia mutta toki hyödyllisiä välineitä. Kooltaan simulaattori oli noin 15 x 15 metriä, enkä ymmärtänyt, miten

sillä voidaan tarjota käytännön opetusta nykypäivän merenkulkijalle (tai mikä teki siitä simulaattorin). Oppilaitos oli kuitenkin vaikuttanut simulaattoristaan ja sen tarjoamista mahdollisuuksista.

Eräs mahdollisuus koulutuksen kehittämiseen voisi olla länsimaisten varustamoiden ylläpitämä merenkulun oppilaitos, jossa standardit olisivat vaatimuksia vastaavat. Tämä vaatisi kuitenkin sijoittamista taloudellisesti ja poliittisesti epävarmaan maahan, jossa byrokratia on jäykkää. Koulutuksen tulisi myös olla ilmaista tai edes edullista, mutta varustamot ovat liikeyrityksiä, joilla tuskin on mielenkiintoa kyseiseen kehitysaputyöhön. Ulkomailla työskentelyyn vaaditaan koulutuksen lisäksi rekisteröityminen merimieheksi ja merimiespassi, englannin kielen taito, erilaisia turvallisuuskursseja, terveystarkastus sekä vähintään vuoden työkokemus.¹⁸ Kauppa-aluksille on 18 vuoden alaikäraja, mutta toisin kuin risteilijöille, yläikää ei ole määritelty. Ammattiyhdistys United Filipino Seafarer kritisoi verkkosivuillaan merimieskoulujen rekrytointia ja usein käytettyä fraasia: ”Earn dollars, see the world for free and have a girl in every port.” Todellisuus on kuitenkin toinen, sillä merimiesten kysynnässä ja tarjonnassa on suuri ero; Filippiineillä valmistuu vuosittain noin 20 000 merimiestä, mutta töitä on ammattiyhdistyksen mukaan tarjolla vain heistä 5 000:lle.¹⁹

Filippiineillä on edelleen voimassa kadettijärjestelmä, jota voi verrata suomalaisten käytäntöön purjelaivojen aikakaudella. Paikallisilla, kuten myös isoilla kansainvälisillä varustamoilla, on Manilassa omia välitysfirmeja, joiden kautta vastavalmistuneita merimiehiä rekrytoidaan usein vain pienellä rahallisella korvauksella ja ruokapalkalla. Koska merimiehistä on ylitarjontaa, monet ovat valmiit tähän raskassoutuiseen prosessiin, sillä kotimaassa töitä ei ole tarjolla ja palkka on ulkomailla parempi.²⁰ Suomalainen haastateltavani kertoi kokemuksistaan japanilaisen



Merimiehiä m/s Kumpulän edustalla vuonna 2018. Kuva: Pekka Karp-panen, Merimies-palvelutoimisto.

varustamonsa välitysfirmasta ja sen tavoista palkata filippiiniläisiä:

*Ura alkaa apupojan 2–4 kuukauden pestillä varustamon konttorissa Manilassa, ja palkka on käytännössä talon tarjoama lounas ja halpa asuntolamajoitus. Kaverit yleensä laih-tuvat sudenlaihoiksi, jos heillä ei ole omaa rahaa päivälliseen. Heitä on satoja jono-sa odottamassa paikkaa laivoille, odotusaika saattaa olla vuosia. Jos apupoika hyväksi ha-vaitaan, niin hänet lähetetään parin sadan dollarin kuukausipalkalla laivapojaksi lai-vaan. Poikia tulee yleensä 2–4, saavat sitten ensikertalaisina hieman turvaa toisistaan. Laivassa he sitten mättävät ruokaa toden-teolla, koska se kuuluu luontaisetiuhin, ja tie-tysti lihovat takaisin ja ylikin. Tämä ensi-mäinen varsinainen pesti on paperilla kuusi kuukautta, mutta käytännössä usein pitempi. Jos mies katsotaan kelvolliseksi, tästä voi al-kaa urakehitys merimiehenä.*²¹

Töitä kotimaassa ei ole tarjolla, ja vaikka pai-kan saisi, palkka ja olosuhteet ovat huo-not. Eräs haastateltavani kertoi, että pieniin filippiiniläisiin rannikkorahtareihin piti viedä

jopa omat eväät eli riisit.²² Toinen kertoi työs-kennelleensä filippiiniläisellä aluksella, joka kuljetti tukkeja Filippiineiltä Taiwaniin. Hä-nen mukaansa laiva oli todella huonossa kun-nossa ja myrskyissä lasti usein liikkui aiheut-taen todellisia vaaratilanteita. Lastin mukana laivaan tuli myös käärmeitä, rottia ja skorpio-neja, joita merimiehet yrittivät pyydystää.²³

Vuonna 2016 Filippiinien omaan kauppa-laivastoon kuului 14 336 alusta, joista noin 4 300 oli rahtilaivoja tai tankkereita, kontti-aluksia oli vain kaksi. Näistä suurin osa on Filippiineillä saarten välillä kulkevia pieniä rannikkorahtajia, ja ulkomaan liikenteessä seilaavia aluksia oli vain 119. Laivaston kun-nosta kertoo jotain se, että vuonna 2016 vaka-via onnettomuuksia sattui yhteensä 160 kaup-pa-alukselle.²⁴ Kotimaisilta laivoilta saa kui-tenkin haluttua työkokemusta, joten kilpailu niillekin on kovaa. Manilassa sijaitsevan me-rihistoriallisen Museo Marinon kuraattorin mukaan omaa laivastoa ei suuremmassa mit-takaavassa ole ja alukset ovat vaatimattomia, sillä saariston vedet ovat matalia ja isoihin-kaan satamiin ei pääse yli 120-metrillä aluk-sella. Filippiiniläisten varustamoiden resurssit

eivät hänen mukaansa riittä suurten laivojen ylläpitoon kansainvälisillä vesillä, ja tilannetta vaikeuttaa myös maassa rehottava korruptio sekä byrokratia. Filippiinien tuonti ja vienti hoidetaan muiden maiden aluksilla. Isot laivat tulevat avoimille vesille, josta *feederit* eli syöttöalukset hakevat lastin maihin. Näin monet filippiiniläiset merimiehet näkevät laivaltaan ikävöidyn kotimaansa horisontissa, mutta eivät pääse käymään siellä.²⁵

Antropologi Clifford Geertzin mukaan kulttuurien tutkimuksessa on huomioitava myös ihmisten valintojen taustalla vaikuttavat yhteiskunnalliset sekä taloudelliset elementit, kuten ihmisten alhainen elintaso tai työttömyys.²⁶ Poliittinen epävakaus, sisäiset konfliktit, korruptio sekä säännöllisesti toistuvat luonnonkatastrofit ylläpitävät Filippiinien taloudellista epävakautta ja ajavat yhä uudet ihmiset hakemaan työtä ulkomailta.

Työnhaku ulkomaisille laivoille tapahtuu välitysfirman kautta. Joillain firmoilla on nettisivut, joiden kautta voi löytää työtä, jotkut hakevat työtä suoraan välitysfirmasta. Joskus varustamot haluavat hyväksi havaitun merimiehen takaisin ja välittäjä tarjoaa pestiä suoraan. Merimiesten ei tulisi maksaa välitysfirmalleen palkkiota työpaikan saatuaan, vaan varustamon tehtäviin kuuluu hoitaa se. Lahjonta eli *Lagay*-systeemi on lain mukaan kiellettyä, ja filippiiniläiset kiistivät käytännön olemassaolon. He sanoivat kaikkien osapuolten joutuvan vaikeuksiin, jos lahjuksia antaa tai ottaa niitä vastaan.²⁷ Filippiiniläisen siirtolaisuustutkimuskeskus Scalabrini Migration Centerin (SMC) tekemän tutkimuksen mukaan merimiehet eivät juurikaan saa tukea tai ohjeistusta välitysfirmoiltaan. Ennen lähtöä vain harvat näkevät vaivaa selittääkseen työsopimuksen ehdot tarkemmin tai kertovat oloista ja mahdollisista ongelmista tulevalla laivalla. Erään haastatellun mukaan ainoat hänen välitysfirmalta saamansa ohjeet olivat, että älä juo, älä käytä huumeita, älä valita, tee työsi. Välittäjiä ei myöskään kiinnos-

ta se, miten laivalla menee, ja tukea tai tietoa on merellä vaikea tai mahdotonta saada. Merimiesten yleisin kritiikin aihe on tutkimuksen mukaan ruoka: joko sitä ei ole riittävästi, ruokailut viivästyvät töiden vuoksi tai ruoka on syömäkelvotonta. Muita ongelmia olivat laivan huono ilmapiiri ja suhteet etenkin muihin kansallisuuksiin. Samoin viivästyneet palkanmaksut perheille kotimaahan aiheuttivat ongelmia ja huolta.²⁸

Rekrytointia tapahtuu kuitenkin paljon myös Rizal Parkissa, paikallisten mukaan Lunetassa, Calaw Avenuen varrella sijaitsevalla ”merimiesmarkkinatorialueella”. Tämä Seafarers’ market tarjoaa kaikkea edullisista SIM-korteista vaatteisiin ja uppopaistetusta ruuasta majoitukseen. Tärkein toiminta on kuitenkin työnvälitys. Välitysfirmojen edustajat, usein kadetit, esittelevät pahvikylteille kirjoitettuja työpaikkailmoituksia: *Master urgently needed for tanker! Oiler wanted now!* Ei muuta informaatiota, mutta jos kiinnostuu, todistuksiaan mukanaan kantava merimies lähtee esittelijän mukaan välitysfirman toimistolle, paperit hoidetaan ja lähtö laivalle voi olla heti. Sanotaan, että Lunetasta töitä etsivät vain epätoivoisimmat, mustalle listalle eri syistä joutuneet ja huonon ammattitaidon tai työkokemuksen omaavat. Manilassa tapaa-
mani merimiehet sanoivat kuitenkin, että käytäntö on yleinen ja on aivan normaalia ja lailista etsiä töitä tältä kadunpätkältä.

Työnhaku ja tarvittavat paperit tulee hoitaa Manilassa, joten sinne matkustetaan odottamaan pestiä ja lähtöä, johon voi mennä useita-
kin kuukausia. Keskimäärin kolmen kuukauden lomasta saattaa kulua viikkoja vaadittujen todistusten hankintaan. Lunetassa tapaamani kakkosperämies Norbert kertoi etsineensä puiston laidalta työtä muutaman viikon ajan. Hän oli kotoisin etelästä Mindanaon saarelta ja asui yhdessä alueen sadoista merimieskodeista, joissa pestiä odottavat voivat yöpyä edullisesti monen hengen makuusaleissa. Norbert oli suorittanut kaikki vaadittavat



Rizal Park Manilassa. Kuva: Wikimedia Commons.

kurssit sekä tarkastukset ja oli valmis lähtemään laivalle vaikka heti. Tapasin miehen uudelleen noin viikkoa myöhemmin Lunetassa. Hän näytti väsyneeltä ja odotti edelleen pestiä, rahatkin alkoivat loppua. Hymyä ja vaatimusta saada tarjota kahvit epävarma tulevaisuus ja tilanne ei kuitenkaan poistaneet.²⁹

Merimiehen työ: I'm already five months and... eleven days!

Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan filippiiniläisen merimiehen koulutus ja työnhaku ovat perheyritys.³⁰ Useat merikoulut ovat maksullisia, ja vaikka koulutus olisikin ilmaista (kuten esimerkiksi ammattiyhdistys AMOSUP:in kouluissa), asuminen, ruoka ja eläminen maksavat. Lisäksi tuleva merimies ei tienaa säännöllisesti opintojensa aikana, joten sitä varten otetaan usein kallista lainaa. Laivalle päästyään merimiehen velvollisuus on maksaa lainat ja velat takaisin sekä jatkossa elättää myös koulutuksen kustannuksiin osal-

listuneet. Filippiiniläiset merimiehet puhuvat avoimesti uhrautumisesta, he uhraavat itsensä lasten koulutuksen, parempien asuinolojen, terveydenhuollon ja yleensäkin muiden läheistensä hyvinvoinnin puolesta.

Koti-ikävä on kaikkien filippiiniläisten merimiesten mainitsema ongelma, jota pyritään helpottamaan etenkin internetin välityksellä aina kun se on mahdollista. Filippiiniläiset merimiehet ovat poissa perheensä sekä sukulaisien ja ystävien luota pitkiä aikoja. He eivät siten jaa näiden arkisia kokemuksia tai ole osa paikallista jokapäiväistä sosiaalista ja kulttuurista kontekstia. Iloit ja surut he joutuvat seuraamaan sivusta. Monet haluaisivat asua ja tehdä töitä kotimaassaan, mutta tämä ei ole yleensä taloudellisesti mahdollista.³¹ Useat haastattelemani merimiehet puhuivat uhrautumisesta, esimerkkinä noin 30-vuotias pienen tytön isä:

You want to be close to your family first. But the problem is you don't have any more money, so you need to sacrifice more. Better

*to save some money first and afterwards if you have some savings it's up to you if you want to shift to another course or to other profession.*³²

Merenkulku on resurssi myös köyhälle ja kehittyvälle valtiolle. Vuonna 2018 ulkomaila työskentelevät (*Overseas Filipino Worker, OFW*³³), lähettivät kotimaahan 28 943 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.³⁴ Vuonna 2018 merimiesten rahalähetykset virallisia kanavia myöten olivat noin kuusi miljardia Yhdysvaltain dollaria, mikä tekee 20 prosenttia kaikista noin kymmenen miljoonan OFW:n lähetyksistä.³⁵

Raha on useimmille tärkein syy lähteä kerta toisensa jälkeen kuukausiksi pois kotisaarilta. Useimmat ulkomaila työskentelevät filippiiniläiset lähettävät vapaaehtoisesti palkastaan merkittävän osan kotiin, mutta merimiehillä tämä kuuluu työsopimukseen. Kansainvälisille laivoille lähtevä merimies sitoutuu Philippine Overseas Employment Administrationin (POEA)³⁶ sääntöjen mukaan lähettämään kotimaahansa, filippiiniläiselle pankkitilille ja valitsemalleen henkilölle kuukausittain vähintään 80 prosenttia palkastaan. Varustamo hoitaa rahansiirrot, joista tutkimuksen mukaan puolisolalle suuntautuu 63 prosenttia ja vanhemmille 34 prosenttia.³⁷ Vain prosentti merimiehistä lähettää palkkansa muualle kuin perheelleen, esimerkiksi omalle tililleen. Kysyin Filippiineillä eri tahoilta, onko mahdollista lähettää rahat itselleen, omaa tulevaisuutta varten. Perhekeskeisessä maassa vastauksena oli yleensä tyrmistynyt katse tai kysymystäni ei edes ymmärretty.

Lähetettyjen rahojen toivotaan menevän tarkoitettuun ja ennalta sovittuun kohteeseen, tosin merimiehen on usein mahdotonta valvoa sen käyttöä. Suurin osa ulkomaila työskentelevien lähettämistä rahasummista käytetään yksityiseen kulutukseen, kuten perustarpeisiin, koulutukseen ja asumiseen. Varta vasten suunnitelluissa *balik bayan* -laatikois-

sa³⁸ lähetetyt lahjat ovat ulkomaila valmistettuja. Ne mielletään paremmiksi kuin kotimaiset ja siten nostavat perheen statusta muiden silmissä.³⁹ Kotimaahan saapuvan merimiehen odotetaan myös järjestävän juhlia naapurustolle näyttääkseen menestyksensä maailmalla. Monet totesivatkin, että ”olet rikas kaksi päivää kotiinpaluun jälkeen.” Lamvik mainitsee tutkimuksessaan myös kotiin palaavalta merimiehiltä odotetut lahjat maailmalta. Nämä lähipiirille annetut matkamuistot (*pasalubonga*) voivat olla mitä vain rihkamasta t-paitoihin, tärkeintä on ajatus muistamisesta.⁴⁰

Voi käydä niinkin, että merimies ei koskaan pääse itse nauttimaan ansaitsemistaan rahoista. Merimiehen työperiodin loputtua perhe on usein kuluttanut saamansa rahat elämiseen, lasten koulutukseen ja terveydenhuoltoon, joten paluu merelle on edessä jo muutama kuukauden, jopa viikkojen kuluva. Pahimmassa tapauksessa rahat ovat kadonneet turhuuteen: ”Kun palaan kotiin, rahaa ei ole enää jäljellä. Vaimo on tuhlanut kaiken kasinolla, joten minun pitää taas lähteä.”⁴¹ Tämän tarinan päälle filippiiniläiselle tyypillinen nauru kuulostaa jotenkin väkinoiseltä. Haastatellut korostavatkin hyvän taloudenpidon merkitystä. On tärkeää, että vaimo (tai muu vastaanottaja) osaa hoitaa raha-asiat oikein. Sanotaankin, että merimiehen vaimon tulee olla hyvä taloudenhoitaja, vaimo, äiti sekä isä. Rahaa liikenee joskus jopa säästöön tulevaisuutta varten, ja useimmilla merimiehillä on tavoitteena jäädä maihin ja hankkia lavataksi eli *jeepney*, tai perustaa pieni ravintola kotimaahan. Yleensä tämän toivotaan tapahtuvan ”heti seuraavan työrupeaman jälkeen”, useimmiten näin ei kuitenkaan tapahdu ja matka jatkuu. Mikäli bisneksen onnistuu hankkimaan, se tuo taloudellista turvaa uutta työperiodia odotellessa sekä työllistää perhettä merimiehen poissa ollessa.

Merenkulkijoiden perhe-elämä koostuu eroista sekä jälleennäkemisestä. Filippiineillä työpaikkaa voi joutua odottamaan pitkään,

ja laivalle päästyä alkaa pitkä odotus kotiin pääsystä.⁴² Koska filippiiniläisten merimiesten maine hyvinä merenkulkijoina halutaan säilyttää, heiltä vaaditaan nykyisin jatkuvaa kouluttautumista. Yleensä tämä tapahtuu omalla ajalla (ja kustannuksella), joten muutaman kuukauden lomasta voi helposti kulua puolet vaadittavien kurssien suorittamiseen ja todistusten hankkimiseen. Kun merimies saapuu lomalleen, perheenjäsenillä menee usein hetki tottua toistensa läsnäoloon. Yhteiselo ei kuitenkaan kestä kauaa, sillä pian merimies lähtee jälleen. Filippiinit on katolinen maa, ja avioerot ovat virallisesti kiellettyjä. Pitkät erot läheisistä aiheuttavat kuitenkin myös eroja puolisoitten välillä, ja monilla on virallisen perheen lisäksi uusi perhe lapsineen.⁴³

Filippiinin kielessä ja maan ulkomaalaispolitiikassa on omat virastot sekä termit ulkomaila pysyvästi asuville tai kausiluontoisesti työskenteleville, hetkeksi kotimaahan palaaville kansalaisille (myös ex-kansalaisille). *Balik Bayan* tarkoittaa kirjaimellisesti ”kotimaahan palaavaa sankaria”. Kyseinen sankari voi olla myös virallisen statuksen omaava OFW, *Overseas Filipino Worker*, jolla on tiettyjä etuoikeuksia esimerkiksi raja- ja tullimuodollisuuksissa. Nykyisin käytetään myös termiä *Bagong Bayani* eli ”uusi sankari”, mutta sana on enemmän symbolinen, jopa propagandistinen. Sillä halutaan lähinnä kohottaa siirtolaisten itsetuntoa ja omatunnonarvoa, eikä termiin liity valtion virallista statusta, etuoikeuksia tai velvollisuuksia.⁴⁴

Töihin lähtiessään merimies toivoo, että olosuhteet laivalla ovat hyvät. Koska kilpailu työpaikoista on kovaa, on pakko ottaa tarjottu pesti ja lähteä vaikka heti, jos niin määrätään. Yleensä filippiiniläiset eivät hanki tietoa kohteestaan etukäteen, ja eräs haastateltavani totesikin lakonisesti, että laivan tietää sitten kun sinne pääsee. Usein vasta paikan päällä selviää, ovatko aluksen kunto, ruoka ja muu miehistö siedettäviä. Mikäli näin ei ole, on vain sopeuduttava ja tehtävä työnsä, sillä asioihin

ja olosuhteisiin on lähes mahdotonta vaikuttaa ilman rettelöitsijäksi leimautumisen pelkoa. Uusi tulokas löytyy heti tilalle, jos merimies poistetaan alukselta.⁴⁵

Filippiiniläiset noudattavat turvallisuusohjeita pilkulleen, sillä pahinta mitä merimiehelle voi laivalla tapahtua on työkyvyn menetyks. Laivoilta saaduilla arvioilla on myös suuri merkitys filippiiniläisten tulevaisuudelle merimiehinä ja siksi käyttäytyminen on yleensä sen mukaista, eikä huonoistakaan olosuhteista valiteta:

*If you don't behave well and if you don't work hard, don't do well, you don't work well, they don't hire you again. Of course they will give you bad remarks. And this bad remarks, what we call confidential report, if the crewing manager read it, he will not let you go again on this ship. They will change you again. It is not why we Filipinos... it's not only the contract we use to finish here, it is also our behavior, and how we treat officers and do we get along with them, how do we work. That is really, really complicated. Once you make little bit mistakes, you will no longer be hired again.*⁴⁶

1:1-vuorottelusysteemi⁴⁷ ei yleensä kosketa filippiiniläisiä, ja siihen perustuu myös heidän ”halpuutensa” työvoimana. Määräaikaisilla törneillä (työjaksolla) eri laivoille ja varustamoille laivaan ei synny samanlaista kiintymystä kuin sillä säännöllisesti seilaavilla, joten ulkopuolisuuden tunne korostuu ja laiva on filippiiniläiselle vain yksi työpaikka muiden joukossa. Samoin ystävyudet ja kontaktit jäävät lyhyiksi, sillä merimiesten törnit päättyvät usein eri aikoihin ja miehistö vaihtuu säännöllisesti. Ihmissuhteita laivalla voi kuvata paljonkäytetyllä fraasilla ”Ystävyys loppuu laakongilla”. Antropologi Gunnar Lamvikin mukaan elämää merellä voidaan kutsua poikkeustilaksi. Laiva on epänormaali ja äärimmäinen paikka elää, ja sille on lähes mahdotonta löytää vertailukohdetta muualta.



Merimiehet Ryan ja Edmond m/s Finnhawkillä vuonna 2015. Kuva: Pekka Karppanen, Merimiespalvelutoimisto.

Laivan sosiaaliset suhteet ovat erikoiset, sillä merenkulun ammattilainen elää pitkiäkin aikoja pienessä ja suljetussa yhteisössä, tavallisesta poikkeavassa todellisuudessa.⁴⁸

Aikaisemmin satamavierailut olivat monelle merille lähteneistä tärkeä syy hakeutua alalle; työn ohessa näki maailmaa. Vielä 1900-luvun loppuvuosikymmeninä monet kapteenit järjestivät miehistölle kiertoaajeluja satamapysähdysten aikana. Työtahti on kuitenkin kiristynyt ja väki laivoilla vähennetty minimiin, joten mahdollisuudet tutustua satamakaupunkeihin ovat nykyisin vähäiset. Vähäinen vapaa-aika käytetään mieluummin lepoon ja nukkumiseen. Satamat sijaitsevat usein kaukana kaupunkien keskustoista, joten etenkin iltaisin niihin on vaikeaa ja kallista päästä.⁴⁹ Satamat itsessään eivät palveluja tai viihdettä tarjoa. Ne ovat yleensä ulkopuolisilta suljettuja alueita täynnä nostureita, kontteja sekä muuta rah tia, ja monissa liikkuminen on rajoitettua, lähinnä turvallisuussyistä. Etnologi Peter Du Rietz kertoo aiheesta etnografisessa tutkimuksessaan. Hänen mukaansa aasialaiset pysyivät laivalla siksi, että satamat

olivat yleensä kaukana kaupunkien keskustoista ja taksimatka sinne maksoi filippiiniläisittäin paljon. Kaupunkien keskustoissa oli kallista, joten monet säästivät mieluummin nämäkin rahat.⁵⁰

Ongelmia ja keinoja ehkäistä niitä

Suurin ongelma filippiiniläisille tuntuu tällä hetkellä olevan pelko työpaikkojen vähenemisestä. Muista Aasian maista on tarjolla vieläkin halvempaa työvoimaa, ja heidän pelätään valloittavan työmarkkinat. Filippiineillä panostetaan koulutukseen, mikä tarkoittaa välitysfirmojen järjestämiä pakollisia ja maksullisia kursseja. Filippiiniläisillä on kuitenkin paljon etuja puolellaan. Heillä on merikouluissa opetuskielenä englanti, jota osataan ainakin auttavasti. Filippiiniläiset ovat tottuneet kansainväliseen työskentelyyn, ja heillä on oman käsityksensä mukaan siirtomaa-ajoilta opittu sopeutuva ja uhrautuva luonne. Mielenkiintoisin kuulemani positiivinen seikka tuli kuitenkin suomalaisen merimiehen esittämänä. Hänen mukaansa filippiiniläiset ovat hyviä, koska heidän ruokansa ei haise. ”Ajattele nyt vaikka intialaisia, koko laiva haisisi currylle...”

Merimiesten työoloja ja oikeuksia pyritään parantamaan ja valvomaan kansainvälisillä sopimuksilla. Filippiiniläisiä seilaa kuitenkin eniten mukavuuslippujen alla, jotka eivät ole useinkaan ratifioineet ITF:n (The International Transport Workers’ Federation) sopimuksia, joten niihin liputetut laivat ovatkin järjestön tarkkailussa. Suurin ITF:n havaitsema ongelma ovat maksamattomat palkat, mutta sen keinot parantaa tilannetta pysyvästi ovat rajalliset.⁵¹ Vuonna 2006 ILO (The International Labour Organization) julkaisi sopimuksen, jolla pyritään suojelemaan merimiehiä hyväksikäytöltä ja turvallisuusriskeiltä. MLC (Maritime Labour Convention) vastaa merenkulun

työntekijöiden globaaleihin haasteisiin asettamalla säännöt työ- sekä elinoloille laivalla. Sopimus pitää sisällään vaatimukset merimiehen pätevydestä, työsopimusehdoista, asumisesta sekä ravitsemuksesta laivalla, terveydenhuollon sekä sosiaaliturvan. Siinä myös määritellään, miten sopimuksen noudattamista valvotaan. Vuonna 2018 tämän sopimuksen on ratifioinut 88 maata eli 93 prosenttia maailman lippuvaltioista. Vaikka MLC:tä on kritisoitu hampaattomaksi, se on kuitenkin askel parempaan tavoitteenaan paremmat olosuhteet ja hyväksikäytön minimointi.⁵²

Periaatteessa filippiiniläisillä merimiehillä on parempi oikeusturva ja työolojen valvonta kuin maissa työskentelevillä siirtotyöläisillä. Rekrytointi, työsopimukset ja työ laivalla on kontrolloitu kansallisten sekä kansainvälisten sopimusten mukaisesti, ja ideaalitapauksissa näitä myös noudatetaan. Kaksoiskirjanpito on varustamoiden keino kiertää maksuissa. Töihin pyrkivä merimies allekirjoittaa kaksi tyhjää työsopimusta, jotka myöhemmin muotoillaan etenkin ITF:n tarkastajia varten. Vääristetty kirjanpito koskee myös maksettua ja palkkoja, eikä kukaan varsinaisesti tarkasta, onko kirjanpitoon merkityt palkat todella maksettu tai onko tehty työtunnit kirjatut oikein.⁵³

Ammattiyhdistys on länsimaissa totuttu väylä oikeuksien vaatimiselle ja niiden toteutumisen varmistamiselle. Filippiineillä asiaan suhtaudutaan toisin ja jäsenyys voi olla jopa riski, eli ongelma työtä hakiessa. Ammattiyhdistykseen kuuluminen tai sen kautta oikeuksien vaatiminen voi johtaa pelätylle mustalle listalle joutumiseen, mikä tarkoittaa, että töitä ei ole enää tarjolla. Arviolta 25 prosenttia merimiehistä kuuluu AMOSUP:iin, maan suurimpaan ammattiyhdistykseen. Aasialaisittain luku on suuri. Manilassa tapaamani merimiehet kertoivat kuuluvansa liittoon, mutta syyksi he kertoivat, että AMOSUP:ilta saa edullisia lainoja, joita he joutuvat usein ottamaan seuraavaa tönniä odotellessaan. Ammattijärjestö

tarjoaa myös ilmaisia terveystarkastuksia, joihin on ”korttelin jono”, mutta kun tarjolla on tietoa merimiesten oikeusturvasta tai sopimusehdoista, paikalle ei saavu ketään. Jäsenmaksuja maksetaan työssäoloajalta. 40 prosenttia niistä menee liitolle ja loput merimiehen omaan ”säästökassaan”, josta tämä voi nostaa rahat tarvittaessa. Yleensä jäsenmaksu otetaan palkasta suoraan, eikä merimies voi itse valita, kuuluuko liittoon vai ei. Merimiehet ovat yleensä nuoria ja köyhiä ja heillä on sukuhuollettavanaan, joten on ymmärrettävää, että he elävät tässä hetkessä murehtimatta tulevaisuuttaan tai oikeuksiaan.⁵⁴

Merimiesunionin Simo Zittingin mukaan filippiiniläiset merimiehet kuuluvat Suomessa ammattiyhdistykseen ja heillä on samat oikeudet kuin suomalaisilla merimiehillä. Varustamo hoitaa jäsenmaksun, joten monet miehistöstä eivät välttämättä edes tiedä olevansa Merimiesunionin jäseniä. Zittingin mukaan sitä harvemmin myöskään mainostetaan. Filippiiniläiset eivät yleensä ole liittoon yhteydessä ongelmissaan, ja esimerkiksi sen tarjoamat edut, kuten lomamökit, eivät ole kiinnostaneet heitä.⁵⁵ Laivalla haastattelemani merimies oli epävarma jäsenyydestään suomalaisella aluksella:

*I don't know if you are the member of the union, I don't know here. Not like Swedish, we are members of the SEKO, the biggest SEKO union. And the retirement, I'm actually qualified for retirement there. But here I don't know if we are member of the union. I don't think so, I never read it.*⁵⁶

Filippiiniläiset tekevät yleensä kuudesta yhdeksään kuukautta kestävän työsopimuksen. Työperiodin kesto ja muutokset siihen sovitetaan aina merimiehen ja varustamon kesken, mutta törnin pituuden ei tulisi ylittää 12:ta kuukautta. Usein merimiehellä ei kuitenkaan ole muuta vaihtoehtoa kuin jatkaa työskentelyä vastentahtoisestikin määräajan jo umpeuduttua. Pitkän työperiodin jälkeen



Matruusi Blockboy Godwin Nicolas (Win), kuvassa keskellä, merenkulkijakollegoidensa kanssa kotonaan Metro Manilassa vuonna 2018. Kuva: Jonna Laine.

ylimääräinen viikkokin tuntuu kuukaudelta. Jos merimies itse olosuhteiden niin vaatiessa keskeyttää työperiodinsa ja palaa kotiin, hän joutuu POEA:n (Philippine Overseas Employment Administration) säädösten mukaan maksamaan paitsi oman kotimatkinsa, myös tilalleen palkattavan merimiehen matkan laivalle.

Jokainen päivä on työpäivä, joka koostuu pitkälti samoista rutiineista ja työajoista. Työajat eivät mahdollista kansipuolen merimiehille tarvittavan pitkiä yhtenäisiä yöunia, vaan lepo koostuu pätkistä. Monia vaivaakin krooninen väsymys, joka nukutaan pois vasta kotona. Väsymys ja usein vähäinen liikunta sekä työstä ja koti-ikävästä aiheutuva stressi ovat terveysriski. Merimiehillä näistä johtuvat sydän- ja verisuonisairaudet ovatkin valitettavan yleisiä. Myös samat tilat ja samat naamat päivästä toiseen aiheuttavat väistämättä tylsistymistä.

Museo Marinon edustaja kertoi, että ennen laivalle lähtöä tehtävissä terveystarkastuksissa merimiesten yleisemmät havaitut ongelmat ovat korkea verenpaine, kolesteroli sekä veren sokeri, siis länsimaissakin yleiset ja usein itseaiheutetut ”elintasosairaudet”.⁵⁷ Filippiiniläistutkimuksen mukaan 6 759 merimiestä kotiutettiin vuosina 2010–2014 laivoilta lääketieteellisin perustein. Noin viidesosalla oli syynä tapaturma, ja lähes yhtä moni kärsi selkärangan ja eri lihasten vaurioista. Vatsan- ja ruuansulatuselimistön ongelmat tulivat kolmantena kotiutusperusteena ja sydän- sekä verisuonisairaudet neljäntenä. Kotiutuksen jälkeen merimies on velvollinen ilmoittautumaan välitysfirmalleen 72 tunnin kuluessa tai tarpeen vaatiessa hänet viedään suoraan kentältä sairaalaan. Filippiiniläiset pyritään hoitamaan mahdollisuuksien mukaan kotimaassaan. Vaurustamolle kuuluu hoitaa sairaalan kulut, korvaus pysyvistä vammasta ja palkka sairausajalta. Ideaalitulanteissa näin tapahtuukin.⁵⁸

Aluksen turvallinen operointi vaatii tehokkaan sekä kielellisesti, kulttuurisesti että henkilötasolla toimivan kommunikoinnin. Kulttuuriset seikat tulisi ottaa huomioon jo koulutuksessa. Tutkimuksen mukaan tärkeimpiä syitä toimimattomaan kommunikointiin merenkulussa ovat kielimuuri, kulttuurierot, psykologiset esteet, persoonallisuus ja henkilöstön väliset suhteet.⁵⁹ Jan Horckin mukaan kommunikoinnissa käytetään tiettyjä tiedostamattomiakin signaaleja ja koodoja. Jos toisen käyttämät koodit ovat vieraita, on kommunikaatio vaikeaa ja voi syntyä sekaannuksia tai väärinymmärryksiäkin. Kommunikointiin kuuluva sanaton viestintä eli ilmeet, eleet, äänenpainot sekä se miten asia ilmaistaan tekevät osaltaan ihmisestä tietyn kulttuurin edustajia. Nämä ongelmat voivat johtaa väärinymmärryksiin, epäluottamukseen ja jopa eri kulttuureista tulevien välisiin konflikteihin, jotka ilmenevät työssä, jokapäiväisessä elämässä ja etenkin hätätapauksissa. Sanonnan mukaan ”jokainen panikoi omalla



Matruusi Blockboy Godwin Nicolas (Win) perheineen Metro Manilassa vuonna 2018. Kuva: Jonna Laine.

kielellään”, ja hätätilanteessa sekamiehitetyllä laivalla tämä voi tarkoittaa melkoista kielten sekamelskaa.⁶⁰

Se ettei tunneta toisten kulttuurista, historiallista ja sosiaalista taustaa voi aiheuttaa väärinymmärryksiä ja ristiriitoja miehistön keskuudessa. Väärinymmärrykset johtuvat usein siitä, ettei tunneta toisten tapoja ja tottumuksia, ajattelutapoja, tapoja ilmaista itseään, ruumiinkieltä, käytöskoodoja ja sosiaalisia arvoja. Filippiinit ovat aasialaisia, ja heidän kulttuuriinsa kuuluu, että kasvojaan ei saa menettää tai sanoa ei, en tiedä tai etten ymmärrä (”yesyes-kulttuuri”).⁶¹ Äänen korottamista tai riitelyä vältetään, sillä ”...with Filipinos, if you are shouting, if you are fighting, you are not a good guy.”⁶²

Filippiiniläiset kertovat olevansa joustavia ja sopeutuvaisia. He odottavat sitä myös muilta, mutta rasismi ei ole harvinaista merimiestenkään keskuudessa:

The most important thing is the relationship onboard. It is, even though it's big salary, but let's say the crew is not nice, it's useless... Because if you have nine months contract, let's say. And if it is the environment; the crew is nice, everybody is nice, you can't feel this

nine months onboard. But if you have only three months contract, if the environment is not good, you feel like one year onboard.

It's not important where the crew is from, it's important how to communicate. Every nation has different ideas, traditions and we need to respect them how to communicate. But of course there's different nationalities, I don't need to mention... discriminating people. Especially British, I don't like... They discriminate us, really, most of them, German, Norwegian...

*British people is very hard to make... You make soup, you make entrees, you make main course and you have to serve one by one. And let's say here's a glass of water. The messman will come and pour the water. That's how they live on the ships.*⁶³

Luonnonolosuhteet ovat laivalla samat kaikille. Filippiiniläisillä murehdittavaa riittää myös kotona odottavien hyvinvoinnin vuoksi, sillä saaristo on jatkuvien hirmumyrskyjen, rankkasateiden, tulivuorten purkauksien ynnä muiden luonnonmullistusten riivaama. On vaikea keskittyä työhön, kun uutisissa kerrotaan maata lähestyvistä taifuunista ja itse on tuhansien kilometrien päässä kyvyttömä-

nä suojelemaan perhettään. Myös Filippiinien poliittinen tilanne on pitkään ollut epävakaa. Presidentti Ferdinand Marcosin vuonna 1972 julistama poikkeustila johtui kommunismin leviämisen pelosta. Nykyinen presidentti Duterte keskittyy etenkin huumeidenvastaiseen taisteluun, jossa julmat otteet koettelevat etenkin pikkurikollisia tai niiksi epäiltyjä eli köyhää väestöä. Ammutuksi voi joutua kuka vain. Duterten kahden ensimmäisen työvuoden aikana ruumiita oli tullut jo 27 000. Filippiineillä huumeiden sanotaankin olevan uusi kommunismi.⁶⁴

Luonnonoikkujen lisäksi myös ihmiset aiheuttavat riskejä merenkulkijoille. Aasiasta tullessa Suezin kanava on oikotie Eurooppaan ja Atlantille. Itäisen Afrikan vesillä merirosvous on pitkään ollut turvallisuusriski laivoille ja niiden miehistöille. Suomalainen merimies kirjoittaa kirjeessä kotiin:

Somalian vaarallisille vesille tullaan perjantaina 11. pv. Silloin pääkoneen kierrokset nostetaan maksimiin ja vahti nousee arviolta 16 solmuun. Somalian rannikko on kuitenkin lähes 700 mailia pitkä joten sitä ajaa lähes kaksi vrk. Ovet lukitaan ja valmiutta nostetaan, eli yritetään olla valmiita mahdollisille tunkeutujille. Suoraan sanottuna Somalian vesillä kuuluisi saada ns. sotalisää, kaksinkertaista liksaa. Sitä ei kuitenkaan saada koska aluetta ei ole virallisesti julistettu sotatoimialueeksi.

*No, kyllä me siitä selvittääm, alan miehet. Mutta ei sinne kuitenkaan kukaan mielikseen mene. Tämä on nyt vähän eri juttu kun Malakan salmi, täällä saattaa tulla singolla ulkosivuun jos et pysähdy ryöstettäväksi? Onneksi ollaan telakan jäljiltä kaasuvapaita joten ei ole edes aikomusta pysähtyä.*⁶⁵

Rose George haastatteli filippiiniläistä matruusia merirosvoihin liittyen. Tämä kertoi ystävästään, joka oli ollut merirosvojen vankina kolme kuukautta. Yllättäen se oli matruusista

vain hyvä asia, sillä siltä ajalta kidnapattu sai tuplapalkan ja kolmen kuukauden palkallisen loman asian selvittyä.⁶⁶ Tämä mielestäni kertoo osuvasti siitä, miten filippiiniläiset suhtautuvat eri tavalla riskeihin ulkomaankomenuksillaan kuin me länsimaalaiset. Kuvaavaa on myös se, että Lähi-idän rakennustyömaille, Saudi-Arabian kotitalouksiin tai mukavuuslippulaivoille löytyy aina halukkaita työntekijöitä, vaikka riskit joutua hyväksikäytetyksi ja jopa riistetyksi ovat tiedossa. Manilassa tapaamani merimies ihmetteli, että olin huolissani ja kiinnostunut heidän työoloistaan ja sopimuksistaan laivoilla. Köyhyys kotimaassa on heille todellisuutta, ulkomailla (joksi myös laivat luetaan) saa rahaa ja sinne on helppo lähteä. Työ on työtä ja rahan tienäminen pääasia.

Loppupäätelmät

Sosiologi Steven McKay on tarkastellut filippiiniläisten vahvaa asemaa merenkulun halpatyövoiman tuottajana. Hän mainitsee suosion tärkeäksi syyksi Filippiinien valtion tarkoituksella luoman kuvan ahkerista, luotettavista sekä alistuvaisista työntekijöistä.⁶⁷

Mitä resursseja ja riskejä merenkulkuun ja ammattiin liittyy filippiiniläisen merimiehen kannalta? Merille lähtö perustuu yleensä taloudellisiin seikkoihin köyhässä, poliittisesti epävakaaassa ja luonnonmullistusten säännöllisesti runtelemassa maassa. Kansainvälisille laivoille hakeudutaan paremman elämän ja sosiaalisen nousun toivossa. Onnistuessaan merimies voikin palkallaan elättää laajan suvun, kouluttaa lapset ja rakentaa hulppean talon kotikyläänsä. Vaikka filippiiniläisten palkat ja työehdot ovat esimerkiksi eurooppalaisiin verrattuna huonommat, Filippiineillä merimiehet ovat tienesteineen ylempää keskiluokkaa ja arvostettuja ihmisiä.

Merenkulun riskit liittyvät etenkin ongelmiin, jotka syntyvät filippiiniläisten mon-

ta kuukautta kestävän sosiaalisen ja fyysisen eristyksen vuoksi. Laivalta tai satamista kommunikointi perheenjäsenten kanssa on usein vaikeaa ja kallista, joten osallistuminen arkeen ja juhlaan kotimaassa on mahdotonta pitkien törnien aikana. Riskit liittyvät myös merimiesten värväykseen, esimerkiksi petolisiin työnvälitysfirmoihin Filippiineillä, kalliisiin, tosin laittomiin välityspalkkioihin sekä ongelmiin palkanmaksussa ja työajoissa.

Filippiiniläisten tunnettu ja mainostettu sopeutuvaisuus saattaa myös olla riski, sillä kehnosta työolosuhteista tai työturvallisuudesta ei usein valiteta. Hankalan merimiehen maine voi aiheuttaa töiden loppumisen, ja tietoisuus siitä, että kotimaassa tulijoita ulkomaisille laivoille riittää reilusti yli kysynnän, pitää filippiiniläiset merimiehet jopa terveytensä uhallä hiljaisina. Filippiiniläisiä merimiehiä ei yleensä kohtaa satamien tai laivojen ulkopuolella, joten he ovat jääneet useimmille näkymättömiksi sekä tuntemattomiksi. Tämä näkymättömyys on myös riski, sillä ei tiedetä mitä laivoilla, etenkin mukavuuslippujen

alla, tapahtuu ja millaiset työolot merimiehillä siellä on.

Tulevaisuudessa suurin riski filippiiniläisille merimiehille voivat kuitenkin olla muut halpatyövoimaa tarjoavat maat. Toistaiseksi filippiiniläiset pärjäävät lähinnä maineensa perusteella, mutta uusia tulokkaita on odotamassa. Etenkin Vietnamia ja Kambodžaa pidetään uhkana, sillä sieltä saatava työvoima on filippiiniläisiä edullisempaa. Filippiiniläisten etuina ovat kuitenkin kielitaito, heidän itsensäkin mainostama sopeutuva asenne, pitkät perinteet ulkomailla työskentelystä sekä yllättävän usein esiin nouseva kristinusko.

Olen kuullut suomalaisilta merimiehiltä arvosteluakin siitä, että filippiiniläisten pitkiä törnejä korostetaan sekä pidetään epäinhimillisinä: ”Mitä ihmeellistä siinä on? Meillä Suomessa oli ihan sama systeemi purjelaiva-aikaan ja vielä pitkälle 1900-luvun puolivälin jälkeen.” Ihmeellistä mielestäni on se, että kyseinen käytäntö on mahdollista vielä nykyäänkin, tosin lähinnä kehittyvien maiden merimiehille.

VIITTEET

- Näistä runsaasta 400 000 merimiehestä noin 150 000 työskenteli vuonna 2015 laivoilla muissa kuin merenkulun perustehtävissä, esimerkiksi risteilyaluksilla asiakaspalvelussa, ravintoloissa sekä hotellipuolella. <http://www.poea.gov.ph/ofwstat/compendium/2015.pdf>.
- <http://www.poea.gov.ph/ofwstat/compendium/2015-2016%20OES%202.pdf>.
- Fingerroos et al 2017, 17.
- Helsingin yliopistossa vuonna 2015 hyväksytysä kansatieteen pro gradussani *Filippiiniläis-suomalaista yhteiseloä. Sekamiehitys suomalaisella rahtilavalla* tarkastelin kulttuurien kohtaamista sekamiehityllä aluksella.
- Metro Manila on yhtenäinen alue, joka muodostuu Filippiinien pääkaupungin ohella viidestätoista eri kaupungista tai kunnasta, niistä suurimpana on Quezon City, joka on maan suurin kaupunki ja entinen pääkaupunki.
- Katso esimerkiksi Fingerroos 2014; Chase 2005.
- Ruotsala 2005, 65–66.
- Anne Ala-Pöllänen mainitsee väitöskirjassaan Happy Shipin olevan purjelaiva-ajoilta periytyvä käsite,

- joka kertoo laivan miehistön henkisen ja sosiaalisen tilan eli työilmapiirin tyytyväisyyden. Ala-Pöllänen 2017.
- Katso esimerkiksi Ala-Pöllänen 2017; Acejo 2013; Lamvik 2002; Du Rietz 2001; katso myös George 2013.
- <https://www.tenk.fi/fi/hyva-tieteellinen-kaytando>.
- Malmström 2016.
- <https://www.iom.int/files/live/sites/iom/files/Country/docs/CMReport-Philippines-2013.pdf>.
- ”Mandate for Greatness.” Presidentti Ferdinand E. Marcosin virkaanastujaispuhe 30. joulukuuta 1965.
- Laine 2019.
- Haastattelu: MM.
- Haastattelu: S–1.
- Battistella 2017, 554.
- Bignotia 2006, 23.
- <http://unitedfilipinoseafarers.com.ph/fake-promises-and-broken-dreams-2/>.
- Fajardo 2011, 118–119.
- Haastattelu: S–1.
- Haastattelu: S–1.
- Haastattelu: F–3.
- https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2018/08/statistical-report-2012-2016_final.pdf.

25 Haastattelu: MM.
 26 Geertz 1973, 361.
 27 Asis & Go 2014, 72–73.
 28 Asis & Go 2014, 2.
 29 Haastattelu: F–2.
 30 Lamvik 2002.
 31 Fajardo 2011, 128, 147.
 32 Haastattelu: F–4.
 33 Termi on yleisesti käytössä ja Filippiineillä sitä näkee useissa eri yhteyksissä. OFW:t jaetaan merellä ja maissa työskenteleviin, maissa työskentelevät lisäksi ”esiintyviin artisteihin ja muihin”.
 34 <http://www.bsp.gov.ph/statistics/keystat/ofw.htm>.
 35 https://www.hellenicshippingnews.com/filipino-seamen-despite-powering-global-trade-face-growing-threats-to-their-livelihoods/?fbclid=IwAR0ePYrc3vvsLZC_D8njmr6bM-teTM-EuUzUbS3429UnbREA63KMB69ltUg4.
 36 POEA on vuonna 1982 perustettu Filippiinien työministeriön alainen virasto, jonka tehtävänä on organisoida sekä kontrolloida siirtotyöläisyyttä.
 37 Battistella 2017, 561.
 38 *Balik Bayan Box* on Filippiineille verovapaasti lähetettävä pahvilaatikko, jonka voi täyttää haluamillaan tavaroilla. Painorajaa ei ole, vain tila on rajana. Yleensä se täytetään krääsällä, mutta tärkeintä paketeissa ei ole sisältö, vaan ajatus muistamisesta.
 39 Katso esimerkiksi Vaittinen, 2017.
 40 Lamvik 2002.
 41 Haastattelu: F–3.
 42 Laine 2015.
 43 Asis & Go 2014, 74–75.
 44 Esim. Mitra 2016.
 45 Haastattelu: F–1.
 46 Haastattelu: F–3.
 47 1:1 vuorottelusteemi tarkoittaa sitä, että yhtä työntekijää aluksella seuraa yhtä pitkä vapaa-ajanjakso. Työ on jaettu kahdelle henkilölle, jotka vuorottelevat tehtävässä.
 48 Lamvik 2002, 66.
 49 Gerstenberger 2008, 25–27.
 50 Du Rietz 2001, 164.
 51 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-manila/documents/publication/wcms_173266.pdf.
 52 <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/page/files/2017%20ITF%20MLC%20Guide%20EN.pdf>.
 53 Asis & Go 2014, 72–73.
 54 Haastattelu: MM.
 55 Haastattelu: SZ.
 56 Haastattelu: F–3.
 57 Haastattelu: MM.
 58 Abaya *et al* 2015, https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/view/IMH.2015.0038/30578.
 59 Wang & Gu 2005, 341, 343.
 60 Horck 2006, 59, 61.
 61 Wang & Gu 2005, 344–345.
 62 Haastattelu: F–3.
 63 Haastattelu: F–3.
 64 Haastattelu: TFDP.

65 Haastattelu: S–1.
 66 George 2013, 116.
 67 McKay 2007, 617–633.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Haastattelut

- MM Museo Marinon edustaja. All Japan Seamen’s Union – Associated Marine Officers & Seamen’s Union of the Philippines – Museo Marino, Malate, Manila. Marraskuu 2018.
 TFDP Task Force Detainees Philippines -järjestön edustajan haastattelu. Quezon City, Metro Manila. Marraskuu 2018.
 SZ Simo Zitting, Suomen Merimiesunioni. Loka-kuu 2018.
 S–1 Suomalainen, päällystöön kuuluva merimies (eläkkeellä). 2018.

Filippiiniläisten merimiesten haastattelut, tekijän hallussa:

- F–1 Matruusi, Manila. Marraskuu 2018.
 F–2 Työtä etsivä merimies, Rizal Park, Manila. Marraskuu 2018.
 F–3 Laivakokki. Syksy 2012.
 F–4 Toinen perämies. Syksy 2012.

Painamattomat lähteet

Laine, Johanna (Jonna) 2015. *Filippiiniläis-suomalais-ta yhteiselo: Etnografia sekamiehityksestä suomalaisella rahtilaivalla*. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Humanistinen tiedekunta, Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos.

Kirjallisuus

- Abaya, A. & Roldan, S. & Ongchangco, J. & Ronquillo-Sarmiento, R. & Sarmiento R.F. 2015. *Repatriation rates in Filipino seafarers: a five-year study of 6,759 cases*. International Maritime Health. 2015; 66 (4):189–95. <https://journals.viamedica.pl>. Luettu 20.10.2019.
 Acejo, Iris 2013. *Filipino seafarers and transnationalism*. PhD Thesis, Cardiff University.
 Ala-Pöllänen, Anne 2017. *Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla*. Kansatieteellinen arkisto 57. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
 Asis, Maruja & Go, Stella 2014. *An Assessment of the Philippine Overseas Employment Administration’s (POEA) Agency Performance Awards*. A report submitted by the Scalabrini Migration Center to the International Labour Organization Country Office for the Philippines. International Labour Organization ILO. Country Office for the Philippines. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-manila/documents/publication/wcms_316229.pdf. Luettu 14.7.2019.
 The Bangko Sentral ng Pilipinas (BSP), verkkosivut. *Overseas Filipino Remittances*. www.bsp.gov.ph. Luettu 20.9.2019.

Battistella, Graziano 2017. Filipino Seafarers and Their Families: Social and Pastoral Considerations. 208 Studi Emigrazione. *International Journal for Migration Studies*. Rooma: Fondazione Centro Studi Emigrazione.

Bignotia, Carmela 2006. *Work Abroad! Filipinos’ guide to working and succeeding abroad*. Philippines: Quantum X. Inc.

Chase, Susan E. 2005. Narrative Inquiry: Multiple Lenses, Approaches, Voices. Denzin, Norman & Lincoln, Yvonna (toim.) *The Sage Handbook of Qualitative Research. Third Edition*. Thousand Oaks: Sage Publications, s. 651–680.

Du Rietz, Peter 2001. *Isolde av Singapore: på världsomsegling med bilar i lasten*. Sjöhistoriska museets rapportserie; 45. Tukholma: Sjöhistoriska museet.

Fajardo, Kale Bantigue 2013. *Filipino Crosscurrents: Oceanographies of Seafaring, Masculinities, and Globalization*. University of Minnesota Press.

Fernandez, Basco & Krootjes, Roos 2007. Seafarers – Invisible Part of the Filipino Diaspora in Europe: Scenarios from Onboard Research. Hogsholm, Filomenita (toim.) *In De Olde Worlde. Wiews of Filipino Migrants in Europe*. Philippine Social Science Council, s. 48–74.

Fingerroos, Outi & Lundgren, Majja & Lillbroända-Annala, Sanna & Koskihaara, Niina (toim.) 2017. *Yhteiskuntaetnologia*. Helsinki: SKS.

Fingerroos, Outi 2014. *Somaliperheen paradoksaalisuus*. Kulttuurintutkimus no. 31 (4). Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, s. 16–29.

Geertz, Clifford 1973. *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books, cop.

George, Rose 2013. *Ninety Percent of Everything. Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*. New York: Picador.

Gerstenberger, Heide 2008. Odotuksia ja pettymyksiä. Merimiesten satamakäyntien historiasta. *Täkillä, koneessa ja byssassa. Merenkulkijan elämää ennen ja nyt*. Nautica Fennica 2007–2008. Helsinki: Museovirasto.

Hellenic Shipping News -verkkosivut. *Filipino seamen, despite powering global trade, face growing threats to their livelihoods*. 10.6.2019. www.hellenicshippingnews.com. Luettu 27.9.2019.

Horck, Jan 2006. *A mixed crew complement – A maritime safety challenge*. Malmö Studies in Educational Sciences: Licentiate Dissertation Series 2006/3.

International Labour Organization, verkkosivut www.ilo.org. Luettu 24.10.2019.

International Organization for Migration (IOM). *Country Migration Report: The Philippines* 2013, 3. www.iom.int. Luettu 20.9.2019.

The International Transport Workers’ Federation (ITF), verkkosivut www.itfglobal.org. Luettu 25.9.2019.

Laine, Jonna 2019. Filippiiniläiset nykyajan merellisinä siirtotyöläisinä. Frigren, Pirta (toim.). *Merenkulkijoiden siirtolaisuus. Näkökulmia 1700-luvulta nykypäi-*

vään, s.77–95. Turku: Siirtolaisuusinstituutti. <https://siirtolaisuusinstituutti.fi/wp-content/uploads/2019/12/pirta-frigren-toim-merenkulkijoiden-siirtolaisuus.pdf>.

Lamvik, Gunnar 2002. *The Filipino Seafarer. A Life Between Sacrifice and Shopping*. Department of Social Anthropology. Norwegian University of Science and Technology.

Malmström Rognes, Åsa 2016. *Family Matters. Essays on Families, Firms and Funding in the Philippines 1850–2014*. Uppsala Studies in Economic History.

McKay, Steven 2007. *Filipino Sea Men: Constructing Masculinities in an Ethnic Labour Niche*. Journal of Ethnic and Migration studies, N:o 33, vol 4.

Mitra, Titon 2016. *United Nations Development Programme*. <http://www.ph.undp.org/content/philippines/en/home/ourperspective/ourperspectivearticles/2016/12/30/the-bagong-bayani-of-the-philippines.html>. Luettu 13.9.2019.

Philippine Overseas Employment Administration (POEA), verkkosivut www.poea.gov.ph. Luettu 9.11.2017.

Philippine Overseas Employment Administration (POEA) tilastot 2016. www.poea.gov.ph. Luettu 1.9.2019.

Republic of the Philippines. Department of Transportation. Maritime Industry Authority. Tilasto 2012–2016. www.marina.gov.ph. Luettu 20.7.2019.

Ruotsala, Helena 2005. Matkoja, muistoja, mielikuvia – kansatieteilijä kentällä. Korkiakangas, Pirjo & Olsson Pia & Ruotsala, Helena (toim.) *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos toimitte 11, 2005. Helsinki: Ethnos ry.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta (TENK), verkkosivut www.tenk.fi. Luettu 20.6.2019.

United Filipino Seafarers, verkkosivut www.unitedfilipinoseafarers.com. Luettu 15.8.2019.

Vaittinen, Tiina 2017. Filippiinien työperusteinen siirtolaisuus kehityspoliittisena kysymyksenä. *Siirtolaisuus–Migration*, 4/2017, s. 7–12.

Y. Q. Wang & P. Gu 2005. *Reducing intercultural communication barriers between seafarers with different cultural background*. Maritime security and MET: Sixth Annual General Assembly (AGA) of the International Association of Maritime Universities, hosted by the World Maritime University. Malmö, Sweden. Southampton & Boston: WIT Press.

Sammandrag

Sjöfartens risker och möjligheter för filippinska sjömän

25 procent av de sjömän som branschen behöver på världens hav kommer från Filippinerna. Landet är världens största enskilda producent av sjöarbetskraft och har tillhandahållit billig, kompetent och relativt språkkunnig arbetskraft alltsedan lågkonjunkturen efter 1970-talets oljekris, då kostnaderna för sjötransporter steg. Huvudorsaken till att filippinska sjömän söker sig till utländska fartyg är ekonomisk. Lönenivån är betydligt högre än i hemlandet och arbetet möjliggör i bästa fall ett socialt lyft som annars är svårt att uppnå i det fattiga landet. Går det bra kan en sjöman faktiskt försörja en hel släkt på sin lön, låta barnen gå i skola och bygga ett flott hus i sin hemby. Även om de filippinska lönerna och arbetsvillkoren är sämre i jämförelse med exempelvis europiska motsvarande, hör sjömän med sina inkomster till övre medelklassen och är ansedda personer på Filippinerna.

Filippinska sjömän mönstrar för en tid på i medeltal sex till nio månader på ett fartyg. Utöver att arbetet är krävande och ibland också farligt innebär det även många ekonomiska risker. Utbildningen och de

fortbildningskurser som senare krävs är dyra och många förmedlingsfirmor är opålitliga eller kräver olagliga avgifter av sökande. Sjömannen måste också lita på den person till vilken rederiet skickar hans lön, så att arbetsförtjänsten går till rätt adress. En person som tillbringar flera månader på ett fartyg känner också psykiskt och socialt tryck, isolerad från den övriga världen och avskild från sin familj. Det innebär ständig hemlängtan och oro för de närmaste. Nationella och internationella fackorganisationer försöker övervaka arbetsförhållandena på fartygen men i praktiken är det svårt eller omöjligt att uppnå bestående förbättringar. Det viktigaste för en filippinsk sjöman är ändå att lönen utbetalas som avtalat, att det serveras mat och att förhållandena ombord är drägliga. En för undersökningen intressant iakttagelse är att man sällan möter filippinska sjömän utanför hamnar eller fartyg, vilket har gjort dem osynliga och okända för de flesta. För dem som arbetar inom sjöfarten eller forskar om den är filippinierna ändå en grupp som är känd över hela världen.

Summary

Risks and resources in shipping for Filipino seamen

Approximately 25 per cent of all seamen needed in the global maritime industry come from the Philippines. The country is the world's single largest provider of maritime labour force. An inexpensive and competent labour force with a relatively good knowledge of languages has been employed from the Philippines since the 1970s oil crisis, which caused a recession and a rise in maritime transport costs. Financial considerations are also the main reason why Filipino seamen seek employment on foreign ships. Salary levels there are significantly higher than in their home country and, in the best case, working on foreign ships enables them to improve their social position, which is difficult to achieve in the poor and developing country. With the salary they receive successful seamen can provide for their extensive families, educate their children, and build a lavish house in their home village. Although the Filipino seamen's international salaries and terms of employment are poor compared to, for example, those of Europeans, in the Philippines their income gives them the status of middle-class and esteemed people.

On average, Filipinos enter an employment contract for six to nine months on board a ship. In addition to demanding and

sometimes even dangerous work, there are many risks pertaining to the financial aspects. Training and subsequently required additional courses are expensive, and some crewing agencies are unreliable, and they may charge illegal fees to applicants. The seamen must also trust the person to whom the shipping company sends their salary, in order for the fruits of their labour to reach the correct destination. Spending several months on a ship isolated from the rest of the world and far away from one's family also causes psychological and social tensions, as well as homesickness and worry about near and dear ones. National and international trade unions aim at monitoring working conditions on board ships, but in practice it is often difficult or impossible to achieve permanent improvements. Nevertheless, the most important factors for Filipino seamen are that their salary is paid as agreed, food is served and the conditions on board are acceptable. It is interesting from the viewpoint of the study that Filipino seamen are rarely encountered outside ports and ships, so they have remained invisible and unknown to the general public. For those working within or doing research on seafaring, however, seamen from the Philippines are a globally known group.

Past, present and futures of cruise ship concept design: From the perspective of Finnish cruise ship industry

LEENA JOKINEN, MARJO KEIRAMO, PAULI KIVISTÖ, TUIRE PALONEN

Leena Jokinen (leena.jokinen@utu.fi), kauppatieteen lisensiaatti ja valtiotieteen maisteri, työskentelee koulutuspäällikkönä Turun yliopiston kauppakorkeakoulussa sijaitsevassa Tulevaisuuden tutkimuskeskuksessa. Hänen viimeaikaiset tutkimuksensa liittyvät erityisesti risteilylaivojen suunnitteluun ja siihen liittyvään tulevaisuuden ennakkointiin. Jokisen tutkimustyö liittyy ennakkointiverkostoihin ja niiden toimintaan sekä ennakkoinnin toteutumiseen käytännön työn tasolla sekä meriteollisuuden vastuullisuuteen.

Marjo Keiramo (marjo.keiramo@aalto.fi), DI, on tohtoriopiskelija Aalto-yliopiston insinööritieteiden osaston meriteknikan laitoksella. Tutkimustyössään hän keskittyy risteilyalusten konseptisuunnitteluprosessien arviointiin ja kehittämiseen. Marjolla on kahdenkymmenen vuoden kokemus erilaisista projektitehtävistä laivanrakennus- ja veneteollisuudessa. Tällä hetkellä hän työskentelee Royal Caribbean Cruises Ltd. -varustamossa uudisrakennusprojektien parissa.

Pauli Kivistö (pauli.kivisto@forum-marinum.fi), FM, työskentelee tutkijana Merikeskus Forum Marinumissa Turussa. Hänen erikoisaloihinsa kuuluvat erityisesti matkustajalaivaliikenteen ja laivanrakennuksen historia. Viime vuosina hän on ollut mukana risteilyalusten konseptisuunnittelua tarkastelevassa tutkimushankkeessa. Hän on aiemmin kirjoittanut osuuksia ja artikkeleita useisiin kirjoihin, aikakausjulkaisuihin ja lehtiin.

Tuire Palonen (tuipalo@utu.fi), dosentti, KT, valt. lis., työskentelee Turun yliopiston opettajankoulutuslaitoksella. Hän on myös osakkaana Spindel Oy:ssä, joka tekee työorganisaatioille sosiaalista verkostoaanalyysejä yhteistyössä Turun yliopiston toimijoiden kanssa. Tuire Palosen erityiset kiinnostuksen kohteet liittyvät sosiaaliseen verkostoaanlyysiin sekä ammattiteissa ja työpaikoilla tapahtuvaan oppimiseen.



Costa Smeralda. Image: Meyer Turku/ Lavea Media.

Introduction

The concept design process and designers' vision are two of the most important factors that have contributed to the evolution of cruise ship builds, but only a relatively limited amount of research has been done in this area. The importance of documenting the early planning phase of this process has been examined in an early study on the subject,¹ but Finnish shipyards' role in cruise ship construction remains underrepresented in the literature. This study endeavours to remedy this shortcoming by contributing a discussion on collaboration's role in concept development, as well as central actors' forward-looking visions, with a view toward identifying and analysing how collaboration has been constructed

at the social network level. This article focuses specifically on the historical development of the concept design process, ideation's role and the networks of designers, architects and other experts involved in these processes. This discussion aims to provide an overview of influential ships, planning process innovations and actors who have contributed to Finnish-built ships' reputations as modern and innovative products. This study examines cruise ships built in Finland from the 1960s to the present.

The primary motivation to carry out this research has been the lack of comprehensive historical studies into the evolution of Finnish cruise ship design. Thus, in the interviews that our team conducted, one of the key aims has been to examine the history of the concept design for cruise ships by documenting

and collecting interviewees' memories of and perspectives on developments in ship concepts and design processes since the 1960s.

The shipbuilding industry is networked and project-based, with networks evolving from project to project. A ship is sold to a customer as an outline and draft, and the detailed design is collaborative and ongoing during the construction process. Cruise ships' conceptual designs are products of a demanding process involving large networks of designers, naval architects, engineers and other experts seamlessly working together towards the best concepts. Within the maritime industry, innovation and research have focussed more on technical and process innovations or relatively large regional networks, rather than networks and collaborations between people and firms. However, in a recent study within the marine transport sector, open innovation and value co-creation networks have been viewed as social capital for a joint development.² We discuss collaborative social networks and their actors as resources for the shipbuilding industry, particularly in the Finnish maritime sector.

This article is structured as follows: First, we provide a historical overview of the development of cruise ships through expert interviews with key actors in their fields and personal networks. Collaborations between firms and individuals, as well as forward-looking practices, will be analysed on the basis of empirical evidence. We hope to provide new insights on the evolution of the concept design process and how visionary innovations have emerged over time.

A historical overview of the development of the cruise industry

The nature of passenger ship traffic changed fundamentally in the 1960s. This era was characterised by increasing passenger volume,

breakthroughs in ferry operations and, due to expanding airline services, a decline in traditional transoceanic ship travel, during which the era of 'classic' ocean liners ended. One of the most far-reaching changes was the beginning of considerable growth in the international cruise industry's significance. Gradually, cruise products became a leisure activity available to the wider public, becoming a significant part of the maritime industry.

The roots of cruise-type travel can be traced back to the mid-19th century, when British and German steamship operators, among others, started to arrange regular excursion voyages, which subsequently evolved into longer leisure cruises. Ship owners typically used the same vessels for liner operations. Initially, this mode of travel was viewed mainly as a complement to route traffic, primarily as a luxury that only very few wealthy people could afford.

From the 1960s onwards, vacation cruises, particularly in the Caribbean and the Mediterranean, increased significantly. Furthermore, new and old companies focussed solely on cruise activities and holiday travel, while eliminating route transportation from their operations. The advent of modern cruising coincides with the decline of ocean liners and conventional passenger ships, many of which were used for cruise traffic.³ The industry evolved from being a niche passenger shipping operation into a discrete and complex vacation business that has expanded in recent decades.⁴

Since the 1960s, the cruise industry worldwide has evolved from a rather insignificant sector to one that serves around 30 million passengers per year. The cruise concept varies depending on the context. On a fundamental level, a *cruise* can be defined as 'a trip by sea in a passenger ship for pleasure, usually calling at a number of ports'.⁵ From another perspective, a cruise normally should last at least two or three days (on a ship that does

not carry any commercial freight) and have several different ports of call.⁶

However, the typical concept of short and inexpensive ferry cruises (i.e., mini-cruises) in the northern Baltic Sea area, usually lasting less than 48 hours, may differ significantly from the previously described definition, but it is not a completely unique phenomenon. For example, short cruises on ferries have been popular in some areas outside the Baltic Sea as well, even in the US. According to Bruce Peter, the design of short-sea passenger ships and ferries, which also are used for cruising, has influenced the development of modern mass-market cruise ships remarkably. The design of ferries and cross-fertilisation between the two ship types also can be viewed as important factors in enabling Finnish shipyards to gain leading expertise in building cruise vessels.⁷

The breakthrough in cruising led to the introduction of a new ship type, built and designed specifically for mass-market cruise activities. The first purpose-built modern cruise vessels were constructed in the 1960s, even though the earliest ships built solely for cruise operations already had emerged before World War II. As a result of the changes in concept design, a passenger ship was no longer viewed as merely a means of transport. Modern cruise ships have been characterised as floating hotels, or more recently, floating resorts that imitate their land-based counterparts, with amenities that include restaurants, bars, sports facilities, shopping centres and entertainment venues.⁸ This kind of development has come to be reflected in the idea of 'ship as a destination', which is described later in this article.

The growing cruise sector profoundly impacted the shipbuilding industry in Finland from the late 1960s onwards. Finnish shipyards were among the first to build modern passenger ships designed exclusively for cruise purposes and soon gained an international

reputation as premier cruise ships builders. The breakthrough in cruising into the mass market enabled the Finnish shipbuilding industry to develop a new area of specialisation, as the company Wärtsilä became a world-leading producer of cruise ships as early as the late 1960s.

The shipping company Royal Caribbean Cruises ordered the first generation of cruise ships, which Wärtsilä built at its Helsinki shipyards. The first in a series of three vessels was the *Song of Norway*, which was ordered in the mid-1960s and delivered in the autumn of 1970. Sister ships *Nordic Prince* and *Sun Viking* were completed over the next two years. These vessels, designed in collaboration with the Danish Knud E. Hansen company, were around 170 metres long, weighed more than 18,000 gross tons and had berths for approximately 700-900 passengers. This series of three fully developed cruise ships was preceded by two smaller ships, which could be described as 'half-cruise ships': the *Bohème*, based on a car ferry and built in Turku in 1968, and the expeditionary passenger vessel *Lindblad Explorer*, delivered from Uusikaupunki in 1969.

The 1970s brought further cruise ship orders to the Finnish shipyards. Another significant order comprised a series of three large cruise vessels (*Royal Viking Star*, *Royal Viking Sky* and *Royal Viking Sea*), each with a length of almost 180 metres, built in Helsinki for the Royal Viking Line's worldwide operations. Other major clients later included Royal Caribbean Cruises Ltd. and Carnival Corp. and its various brands, and more recently, Germany's TUI Cruises company. Bridging the 1980s and 1990s, another important order was the Fantasy-class series (260 metres, approximately 70,000 gross tons and 2,600 passengers), comprising eight ships that the Helsinki shipyards delivered to Carnival Cruise Line by 1998.

One of the decisive turning points was the ships that the Turku shipyards built for Royal

Caribbean Cruises in the late 1990s and early 2000s, starting with the five 310-metre-long Voyager-class vessels. The escalating dimensions of this class clearly indicate the trend toward increasingly larger-capacity cruise ships. *The Oasis of the Seas* and the *Allure of the Seas*, built in 2009-2010, at the time were not only revolutionary, but also the world's largest passenger ships, with each ship measuring over 360 metres long, weighing around 225,000 gross tons and able to accommodate about 5,500 passengers. They remain the largest cruise vessels ever built in Finland.

Typically, cruise ships have been built in series of several vessels, with succeeding generations becoming both larger and more advanced in terms of design. However, several one-off cruise vessels also have been constructed in Finland that do not represent any series or particular generation. Some of these also have contained important new and innovative design features, such as the *Royal Princess* (1984), described later in this article.

The process of designing a ship

During the concept design phase, the main features of a ship's architectural and technical design are defined and developed. The whole design phase can last for many years, and the ship's life cycle is expected to span several decades. Thus, futures thinking is paramount in the development of new ship concepts. The concept design phase's goal is to develop the concept in more detail after 'dreaming', with design documentation prepared for the design phases that follow. The size and overall arrangement of the vessel are specified, the main components are defined and project risks are assessed carefully, along with cost estimates. Ship concept design is an iterative process and a significant first step in ship design; it is the stage during which design issues regarding the ship's main dimensions, as well

as its technical and architectural solutions and their integration, are worked out interactively to produce the best possible ship concept. Large-scale conceptualisation projects require a knowledgeable network comprising a variety of actors, including naval architects and engineers, technical design and architectural design experts, owners' representatives, classification societies and various other specialists.

A classical approach to communicating a ship's concept design is illustrated in Evans⁹ design spiral, in which design issues are evaluated and elaborated sequentially and iteratively. This method's harmonious and balanced end result may require several design rounds.

The concept design phase is the most innovative stage of a ship's design process and always requires input from an experienced ship designer.¹⁰ With advances in information technology, more reliable alternative technical and architectural designs have become available on short notice. Through new modelling technology, expected outcomes, the ship design's quality, and even its cost can be better monitored during the design process, as a large part of a ship's cost is determined during the concept phase.

During the early design phase, it is recommended that several conceptual options be generated, the best of which will be selected for further development. According to Andrews (2011), these alternative plans typically comprise a final ship concept that commits the parties to the design and construction phases.

Concept Design Phase

The concept phase is intensive and creative, during which the new ship's principal parameters are defined, as well as, more detailed technical specifications and general arrangement, including technical areas, staterooms and public spaces for passengers and crew. During this stage, structural design, model tests and various other analyses ranging from wind tests



Rendering Aqua Theatre Oasis of the Seas. Image: Royal Caribbean Cruises Ltd.

to people- and goods-flow modelling, among many others, are conducted intensively. Particular attention is paid to the synchronisation of architectural solutions and technology, energy consumption and emissions from the ship, as well as long-term usability and maintenance, from an environmental and sustainable development perspective.

It should be noted that in addition to ship specifications, the general arrangement is the most important document in ship design, as it binds all ship design and features together. The general arrangement determines the ship's principal dimensions, including length and width; cabin sizes; and the number of passengers that can be accommodated. The document contains all ship facilities and logistics, people and material flow, and related design solutions as a whole. Other architectural and technical documentation support everything defined in the general arrangement.

Development of the Classical Design Approach

Increasingly, innovation is viewed as being applicable to the development of new service offerings, business models, pricing plans and routes to market, as well as new management practices. Companies increasingly are rethinking the fundamental ways in which they generate ideas and bring them to market, harnessing external ideas while leveraging their in-house R&D capabilities on projects outside their current operations.¹¹ Many ship owners and shipyards, together with their partner networks, collectively are developing more efficient ways to collaborate throughout the initial design phase. This approach requires trust, commitment, perseverance, resources concerning product and process innovation capabilities, and absorptive capacity while mapping out needs, ideas and future trends in new ship concept development.

The concurrent design approach, in contrast to the sequential process of traditional shipbuilding, is designed to ensure that guests on the ship will benefit from the latest innovations and technologies, not just those from the previous decade. Group members enter each project acknowledging that the industry is dynamic and that the industry tends to change based on the competition, economic environment and customer value trends.

Over the past five decades, complex expectations for ships' passenger services have increased significantly. The design and building time for these increasingly grand cruise ships ranges from three to seven years, with construction typically beginning when a ship's basic design is still progressing. Constant pressure exists to progress from design to revenue-generating vessel in ever shorter timeframes, but cutting back on the time allotted for work to be carried out requires significant improvements in process efficiency and leadership quality. Collaborative practices and group dynamics among partners participating in project work must be preserved to maintain productive relationships and expertise. Greater design maturity and quality, as well as a deeper understanding of costs, also would be needed during the project's early stages.

Furthermore, the dialogue level required during the conceptual stage increases exponentially with the rising multiplicity of partners having sustained involvement in the project. All areas of expertise, especially with a cruise ship, must fit together and be independent, shaped and refined collectively to achieve cutting-edge design and innovations. The concept design process descriptions also must be developed and formulated further in the continuously changing context and environment. This dynamic process increases workload and requires dialogue between partners. Maintaining competitiveness would require a focus on the development of new operating models and processes, as well as enhancement of capabil-

ities related to the adoption of creative design processes and collaboration models. According to Baldwin,¹² collaborative open innovation systems seem to be a commonly shared way of conducting innovation strategies.

Forward-looking practices in concept design

Forward-looking concept design and orientation toward the futures

The approach used in this study was practical and views futures thinking and acting as development and applications, rather than foresight epistemology or process.¹³ This study was future-focussed and concentrated on activities in the concept design processes. A ship's concept design can be viewed as a structured process, but we argue that forward-looking actions within concept design happen in wider contexts that cannot be structured unambiguously. Forward-looking actions need not be part of a structured foresight process. Instead, forward-looking actions are creative, indeterminate perceptions of multiple futures possibilities.

Forward-looking concept design within shipbuilding is defined here as a multitude of future-focused actions and thinking that take place in the open-ended domain of concept creation. We understand forward-looking concept design as actions on the periphery of practical visions, inspiration, open innovation and reworking beyond earlier concepts' limitations. The time perspective in forward-looking action is flexible, varying from short- to long-term futures. It can be anything from one year to decades, and we think in the short and long terms simultaneously. However, the long-term perspective is more relevant when analysing sources or repositories in concept creation. Even though forward-looking design is a fuzzy concept, it describes the dynam-

ic and open system of creating ideas for new ships. Forward-looking concept design involves action-based projections on the future in a social context.

The need to analyse forward-looking and foresight practices on individual and operational levels recently has been discussed in future-focussed research literature.¹⁴ Forward-looking practices seem to rest on utilitarian use of futures visions and experimental learning-by-doing approaches, rather than concentrating on foresight systems or formal futures studies methods. Attila Havas and Matthias Weber (2017) use the term *forward-looking analysis* (FLA) to analyse technology development from a futures perspective. They highlight the complex nature of forward-looking analysis and highlight several theories that underpin forward-looking practices. Among theoretical approaches are, e.g., evolutionary innovation, actor-network theories, cooperation and participation, as well as future-focused methods and techniques.¹⁵

The concept of forward-looking practices has not yet attained clear meaning in academic discourses and is used to refer to various operations, thinking and acting, which are significant from a futures perspective. The futures can be understood from short-, medium- or long-term perspectives using methodologies that can be based on future-focussed studies or other disciplines. To understand forward-looking practices within a ship concept design, particularly operational-level practices to grasp the futures, we need to analyse and describe operations linked to the concept design process and futures thinking and acting.

Forward-looking practices in a ship concept design

Our aim is to frame operational-level areas in the concept design, in which the futures perspective has gained substantial meaning. As

discussed above, orientation toward the futures is an inherent characteristic of concept design because a shipbuilding process itself takes several years, and ships are designed to be used for decades. The cruise ship is an individually designed product with high process flexibility and the integration of different systems and actors. We argue that the concept design phase in particular combines innovativeness relatable to forward-looking practices. Here, we make a basic assumption that concept creation is innovative and involves long-term futures thinking and perceptions of the futures. This assumption will be tested and validated through inductive analysis of the data gathered from the interviews.

While we analyse new idea generation and turning points in concept design, we also need to examine the dynamics of concept design processes and mechanisms to show how diffusion and integration of technologies and practices, as well as broader ideas – e.g., from hospitality services – have emerged in ideation. Using open innovation discourse, relevant variables such as performance, personal relationships, skills, collaborations and organisational forms can be used to create an overall picture of forward-looking concept design practices.¹⁶

The contemporary principle of the concept design process, i.e., the double-design spiral (see Figure 3), seamlessly connects the initial vision with the actual concept design phase. At the beginning of the vision phase, various long-term futures analyses are processed and ideas are gathered and generated using, e.g., the open innovation method.¹⁷ Work teams can comprise both internal and external members, and the more diverse their background, the more versatile the ideas that are generated. The ideas then will be introduced to larger groups for further evaluation before being summarised and submitted for development during the concept design phase. During this phase, the selection of ideas will

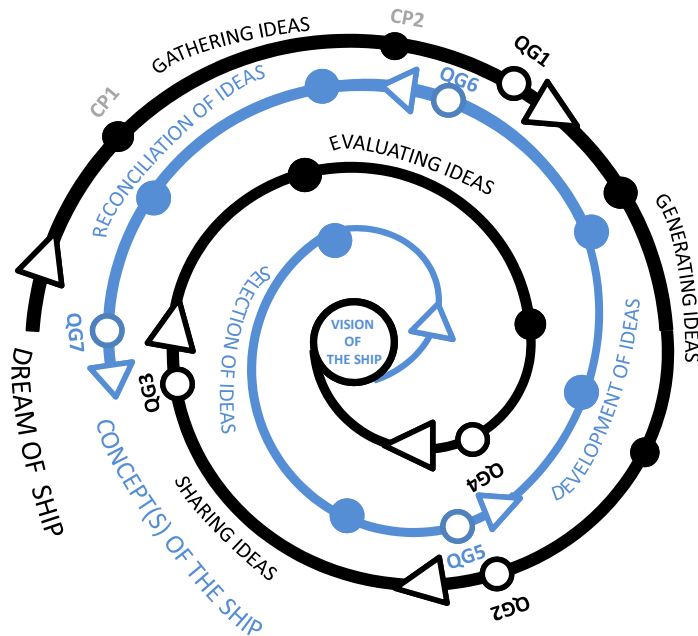


Figure 1. The double-design spiral principle is a contemporary design approach that guides the integrative path from a vision to a concept.¹⁸

be studied, developed and evaluated further based on different ship design aspects before the final reconciliation of the ideas and innovations that form the principal conceptual idea of the ship.

The new state-of-the-art model brings required transparency for the whole design development of new concepts. For each area, regular checkpoints are programmed with key performance indicators defined on top of the higher-quality gate reviews. If issues are pending in joint reviews, necessary actions must be taken and issues resolved before moving on in the process. The more structured way to work from the very beginning would secure a more solid and timely approach during the project's later stages.

We focus on actions that shape the futures and are connected to specific concept creation functions. New ideas and innovation gener-

ation typically are analysed in a framework of innovation systems, but we argue that forward-looking activities occur in other business functions as well. We recognise innovation's systemic nature and its links to other business systems, but in our case, we do not try to analyse research and development and innovation systems. Rather, we concentrate on product and service ideation, which involves strategies and interpretations of futures expectations and possibilities, as well as key players in concept design. Like innovation systems, forward-looking actions and their impacts are complex in nature, the analyses are context-specific and very diverse methods can be applied to describe the processes in question.¹⁹ In our case, we examined business functions, which are significant for concept design, to get an overall picture of how concept design has emerged over the decades since the 1960s. We

analysed key players' orientation toward the futures and their relationships with concept design. We described strategic issues, as well as innovative turning points, in ship concepts. At this stage, the study is descriptive and does not aim to construct a new theory or build a theoretical framework of a historical cruise ship concept design. However, several possible paths can be taken to enter a theoretical frame concept design phase, e.g., prerequisites for collaborative working procedures.

Materials and methods

The views presented here are based on semi-structured interviews conducted in 2018-2019 by the researchers from Forum Marinum, the University of Turku, Finland Futures Research Centre and through a doctoral dissertation project at Aalto University. The participants chosen for the study comprise individuals from Finland and other countries. The views presented in this article are based on these individuals' personal thoughts and memories, and the results are descriptions of concept design that these particular individuals have experienced.

Research methods

Retrospective semi-structured face-to-face interviews and tools developed through social network analysis were integrated to understand the role of personal characteristics and variables regarding social context in the development of expertise in the concept design domain. Retrospective analyses help trace long-term development, which distinguishes the most forward-looking steps in the concept design process to see how the experts were coupled with each other. The most important actors in the field were traced, i.e., the most prominent and influential players regarding cruise ship concept design in Finland.

The name-generator technique was employed, and social network analysis (SNA) was conducted to map the network's actors. Furthermore, the methodology links community-level actions to the individual agency.

The sample and interviewees

Altogether, 16 people representing contemporary actors in the field of concept design have been interviewed. The interviewees have been selected using the so-called snowball method, in which key people are asked to identify other people who worked with a concept design. The data gathering began by selecting four pioneers in the field, and then the researchers selected eight persons who are working currently in the field, in addition to four people who were representatives of sub-contractors to cover full scope more completely, making a total of 16 interviewees. Finally, all the names cited during the interviews were listed. Altogether, 79 people were nominated as pivotal actors in the concept design. Among the interviewees, five were retirees, and 11 were employed. Only two of the respondents were females. To protect participants' anonymity, some of the information gathered from the participants has been left out.

The interviews focussed on the term *concept design* and its background, the development of concept design processes, significant turning points in cruise ship concept design, recognising the most influential planners in the field and visions of the concept design futures. The researchers used pre-interviews, which made it possible to modify and refine interview topics and questions. Altogether, the interviews aimed to describe the development of the accumulation of knowledge and expertise in the field of modern cruise ship building design in Finland. The interviews lasted from 41 to 139 minutes each, depending on the relevance of the particular interviewee's career and his or her articulateness level. The inter-

views were transcribed and analysed qualitatively using NVivo12 software, which helps organise transcripts into categories.

The content analysis was done inductively, based on the data. First, relatively broad coding keywords were used by defining the codes for the aspects relevant to concept design processes and key actors involved in them. The data were analysed several times to identify important notions and to organise these according to the order of how the questions were asked during the interviews. Next, the findings were reorganised based on selected keywords. The most relevant and commonly mentioned thematic categories formed the basis of the keywords, which were: 1) concept design definitions; 2) key actors and stakeholder groups; 3) development and turning points in concepts; 4) forward-looking actions; 5) collaboration descriptions; and 6) named vessels. Researchers worked independently during the first phase, but the results were discussed jointly later. Quotations were selected during researchers' meetings to describe the findings using the respondents' own words.

The most commonly used social network data-gathering technique, i.e., the name generator, was used to list important people from the past. This method comprised free recall questions to help interviewees remember as many names as possible. According to Marsden,²⁰ name-generating questions elicit only a fraction of respondents' social contacts. However, this approach's advantages include identification of specific content areas and the mapping of the context, locations and characteristics, including social resources, embedded in the actor network. The disadvantages include a bias towards inclusion of the most prominent names in the community, i.e., stronger ties.²¹

The interview topics were: 1) Ask interviewees how they would define *concept design*; 2) ask interviewees to describe the concept

design process and its development, as well as a process for producing novel ideas; 3) ask interviewees to identify which innovations or changes they view as turning points in concept design; 4) ask interviewees to nominate prominent individuals in ship-planning processes; and 5) ask interviewees to highlight the notions that are relevant to the future development of concept design, as well as the domain as a whole.

Results

Major turning points in the development of cruise ship concepts

Regarding the history-based questions, the aim was to nominate the most remarkable cruise vessels delivered from Finnish yards and the development of the concept design methods among these. The focus was particularly on the main turning points in the development of cruise ship concepts and design innovations. The interviewees include key actors with an exceptionally long career in the industry, including representative designers from the generations involved with the earliest cruise vessels built in Finland.

Based on the analysis of the interview materials gathered, it was possible to determine six significant turning points suggestive of major breakthroughs:

1. The first deliveries of purpose-built cruise ships from the Wärtsilä Helsinki shipyards in the early 1970s. This initial phase was characterised by collaboration with foreign design companies and is viewed as the starting point in the development of Finnish cruise ship concept design. Some interviewees described these first steps taken in constructing cruise vessels as a learning process.
2. The all-outside-cabin concept, first launched with the single cruise ship



Oasis Class, *Symphony of the Seas* inside balconies and abyss.
Image: Marjo Keiramo.

3. Since the 1970s, there has been significant development in the tools used for design, with a gradual transition from manual methods towards computer-based modelling, which has enabled the design of new kinds of solutions, such as the use of 3D technologies. Several interviewees described this as a radical change and believed that these new, better tools for analysing and simulating concepts have raised the industry to a new level.
4. The open-plan promenade running through the interior of the ship was a revolutionary interior layout and a dramatic change compared with previous designs. This type of construction was first launched with the passenger car ferries *Silja Symphony* and *Silja Serenade* in the early 1990s and proved to be an important Finnish shipbuilding innovation. Starting at the end of the 1990s, the layout arrangement with a promenade has been adopted on many cruise ships. These Silja Line ferries are also a significant example of how ferry construction has influenced cruise ship design, as exemplified in Bruce Peter's research.²² Apart from these ships, the interviewees did not emphasise ferry designs' role in general clearly.
5. During the past two decades, cruise ships' size and complexity have increased signif-

icantly. The interviewees specifically mentioned the *Voyager*, *Freedom* and *Oasis* class series built by the Turku shipyards in 1999–2010 as being groundbreaking vessels in terms of size and complexity, posing new challenges for ship designers.

6. The aforementioned three series of cruise ships also were viewed as contributing to the development of the 'ship as a destination' concept. In the 2000s, concept designers increasingly paid attention to passengers' expectations and perceptions. The ship itself had to be sufficiently attractive to be a principal reason for taking a cruise.

Some interviewees who represented older designer generations had been involved in a few or even several of the projects that they viewed as important breakthroughs, but their younger colleagues also often identified the same ship designs and evolutions as remarkable developmental turning points. The experienced designers and architects' perceptions of the field's history, apparently partly influenced by schooling and accumulated expertise, show that the described stages commonly are viewed as crucial changes that still define the cruise ship concept design today.

With the last of the identified turning points, the cruise ship itself came to be viewed as the focal point of the entire cruise and travel experience for many passengers, becoming a kind of floating leisure centre, and the experiences and entertainment that it offered could be viewed as more important than the actual destinations.²³ This extract neatly emphasises this key turning point in the history of cruise ship design:

Interviewee 4: So, when you are pondering over this development of [cruise ship] concepts, the biggest change really took place when we, in a way, stopped thinking like shipbuilders. Instead, we started to think about what being a passenger actually means.

Processes and mechanisms in concept design

Key questions in concept design are related to idea description, customer identification, visualisation of the idea and service design of the end product. While conceptual design is essential for highlighting an idea's potential, it is equally important to evaluate the risks associated with competition, as well as the feasibility of the concept analysed, considering both short- and long-term business opportunities. The conceptual design phase's importance is undisputed from a strategic perspective and viewed as an essential element in the process of designing a new ship. The following quotes collected from expert interviews emphasise this view and highlight the importance of seamless collaboration between multiple parties in large networks:

Interviewee 1: Concept development is very responsible work that involves a lot of risk management from different aspects. Developing a top-level concept requires people who are in control of the ship's three-dimensional world and operational know-how, i.e., how the ship is operated. Then, of course, an important part is architecture, world-class designers and architects, which are an essential part of creating the concept.

Interviewee 2: Together with a customer, it is attempted to map customer needs and size of a ship, amount of passengers, customer segment and operating area the ship would be suitable for.

Interviewee 6: Many things have been solved happily because even after the controversy, there is a feeling of togetherness, and often after agreement with subcontractors, we have jointly succeeded, even though the shipyards trying to push back. Then these subcontractors have offered solutions. It shows that the message was understood,

however, that at the end it is ultimately about the common interests.

Strategic thinking and interpretations of future development

Foresight activities are viewed as embedded in individual-level prospective ponderings and sense making, as well as multi-lateral conversations within teams and groups about futures possibilities, along with application of future-focussed techniques and methodologies. These practices are intertwined and interconnected in complex relationships.²⁴ Most corporate foresight research tends to focus on controlling uncertainty and managerial decision-making. Instead, this study has focused on identifying both forward-looking practices on an informal and unstructured level of managerial strategic interpretations of changes and futures possibilities, as well as creative thinking.

For a business to be successful, continuous renewal of its product portfolio is a requirement, one that every forward-looking company must embrace. For companies in the cruise industry, new product and service innovations are keys to success in a rapidly evolving world. Customer expectations, especially among well-travelled and mature groups, also pressure companies further to respond to increasingly rising demands. A corporate strategy to invest in conceptual designs of new products and services often improves business opportunities, especially during a period of business growth. Conceptualising a new ship is a major strategic decision for a shipping company in terms of investment and resource allocation:

Interviewee 7: In the mid-1980s, shipyards still had a lot of general understanding of cruise operations, which was often better than shipping companies themselves had. But then, the development of the industry was so dynamic and so strong that the ship-

yards lagged behind.... Now it has come to the point where that kind of innovation and product development, and partly concept design, has passed on to ship owners.

The initiative for launching a conceptual design can be the need to fill a hole in the product portfolio identified during a strategic review, create a new solution made possible by technical progress or fulfil identified user needs. The design of emerging concepts, including research and prototyping activities, is often a long-term process in which projects can last months or even years. While emerging concepts are based on very realistic assumptions about the future development of markets and technology, other concepts go one stage further and include factors that may not be impossible, but have not been proven to be feasible yet. These concepts are sometimes developed to support the company's strategic decision-making by outlining the futures beyond the range of product development and research activities.²⁵

Earlier in this article, concept creation was introduced as an innovative process that involves long-term future-focussed thinking and perceptions (see Section 4.2). Our data imply that forward-looking actions are embedded in the concept design process, although futures perspectives are not exposed explicitly. Novel ideas are sought from fairs and expert magazines, and from visiting hot spots in the hospitality and entertainment industry. Innovation strategies seem to follow evolutionary principles, rather than radical innovations:

Interviewee 2: It could be a result of a longer-term development process, in that there has not been a sudden flashing lightbulb, like, 'Oh boys, now we are doing it like this', but those also occur ... those sudden flashing lightbulbs do not occur so often, so they are more like results of incremental development.

Collaboration in forward-looking concept design activities

The foundations in collaborative networks are based on an authentic co-creation of value and long-term knowledge transfer between partners.²⁶ Collaborative interaction comprises knowledge flow, interpersonal trust building and cooperative tasks such as communicating across organisational and disciplinary boundaries.²⁷ In the context of forward-looking practices, key actions are ideation of novel solutions, establishment of social relations and trust building between collaborators. Connections and interdependence among actors are the focus of this study to see how forward-looking ideas are transmitted and how significant trajectories are described in practice. Thus, connections between significant initiators and idea transmitters are viewed as central factors in the development of forward-looking actions in the shipbuilder network.

A personal network approach using Social Network Analysis (SNA) was selected to identify central actors, such as managers and directors, as well as project leaders and designers in the concept design process. Our analysis determines which individuals or organisations are located at the core of the processes and occupy recognised positions. Furthermore, we aim to understand what kinds of personal features are appreciated by colleagues and collaborators in the context of concept creation. It is expected that personal inter-organisational connections between key players are significant elements in becoming a recognised expert in the field of concept design.

In organisational literature, networks have been viewed as a third organisational form between markets and hierarchies. Inter-organisational collaboration, in the form of horizontal networks, plays a pivotal role in knowledge exchange, process optimisation and new product and service development.

One of the principal characteristics of networks is the coexistence of different kinds of relationships, both personal and professional, among others. The role that personal relationships play in networks has been indicated in various contexts.²⁸

Coexistence of personal and professional relationships shapes a context that alters the usual dynamics of knowledge exchange. Strategic and innovative activities often take place in different networks: The *locus* of innovation is not the *locus* of strategy. Innovative activities are distributed widely within networks involving multiple network dimensions.²⁹ The transmission of knowledge and novel ideas is connected to organisational or technological brokering, which facilitates innovative and novel perspectives. In practice, these types of actions involve deliberate networking and the formation of personal ties that extend beyond organisations or units' borders, as well as the ability to interact across disciplines.³⁰

Central organisations and individuals in the concept design process

Almost all the interviewees emphasised collaboration's impact between two central individuals representing a shipyards and a shipping company, namely naval architect Kai Levander and maritime design executive Harri Kulovaara, both of Finnish origin. Levander in particular was viewed as having a uniquely varied perspective as a naval architect in designing ships because he brought both the owner and end-user perspectives to the concept design process. Levander was described as a person who understood both the economics of a cruise company, as well as a cruise guest's experience during a trip. The concept design network in Finnish cruise shipbuilding seems to revolve around the aforementioned two key actors.

In addition, many of the interviewees represent experienced experts who have been in-



Kai Levander. Image: Jouni Saaristo.



Harri Kulovaara. Image: Jouni Saaristo.

involved in concept design since the mid-1990s. Figure 7 depicts the nominations of interviewed persons (black ovals) and actors whom they have nominated (white ovals). Lines between ovals include both incoming (received) and outgoing (given) nominations. The central people – i.e., those with the highest number (four or more) of incoming nominations – are marked by grey highlighted ovals, and the two most central people (more than seven incoming nominations) are marked with highlighted octagons.

Certain central actors' roles – managerial leaders, interior designers and naval architects – in concept creation unquestionably have been prominent in the Finnish cruise ship industry. The central people and major design firms have been of Nordic origin. Focal firms, particularly the Danish design firm led by Knud E. Hansen and the Swedish design firm led by Robert Tillberg, have played a prominent role in the Finnish cruise ship in-

dustry. The interviewees recognised Knud E. Hansen as a leading naval architect worldwide. On the other hand, designer Joseph Farcus was viewed as one of the most prominent designers, especially for Carnival Cruise Line ships, together with Maurizio Cergol. Other pivotal interior designers mentioned were Njål Eide, Scott Butler, Scott Wilson and Tom Wright, who were important collaborators for Royal Caribbean Cruises. Nominated leaders in management and directors at design firms who have impacted concept design in the form of leading innovation include Ted Arison of Carnival Cruise Line and Olav Nils Sunde of Colour Line in Norway.

Interviewee 2: Really, if we think about Song of Norway [1970], for example, it [the concept idea] did not start from the shipyards, but it included the involvement of Knud E. Hansen. I would say the '70s in full, and long into the '80s, Knud E. Hansen was the clear

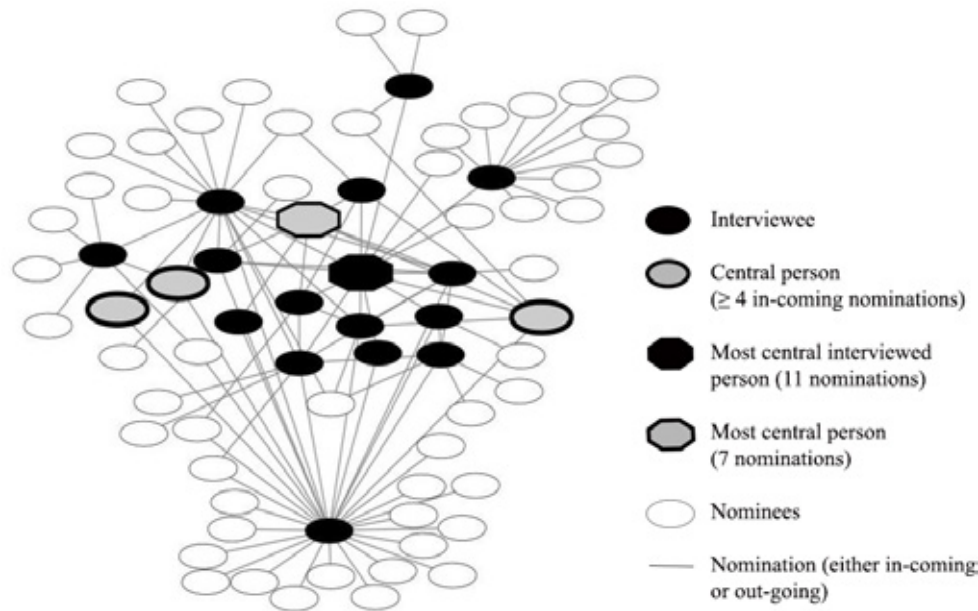


Figure 2. The community of most central actors based on interviews and nominations.

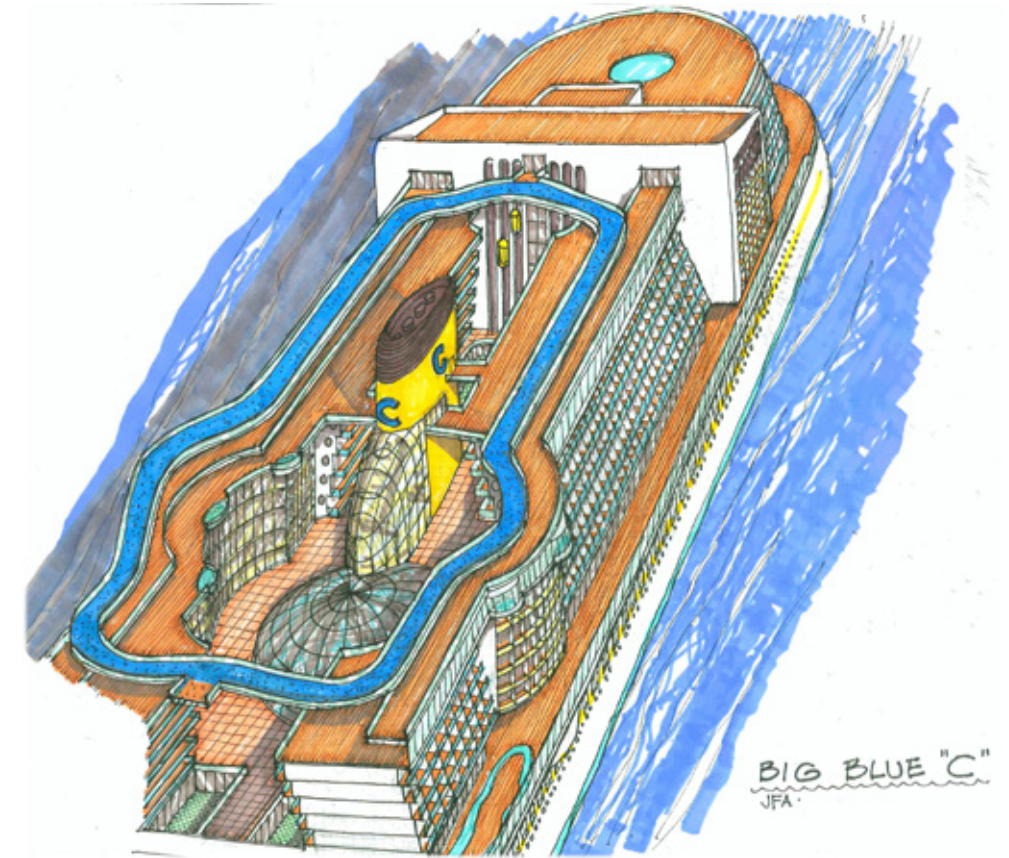
number one choice. All shipyards would use him, and from there, this concept design came to shipyards, and the shipyards would just start taking that onwards, so that they could realise that ship.

Interviewee 10: Carnival's Joe Farcus, he has really created the whole Carnival, the architecture. An amazing guy. [...], draws in free hand these unfathomably fine, an unbelievable guy.

Collaboration

Inter-organisational collaboration is organised around the shared goal of fulfilling the shipowner and end customers' expectations. Collaboration between different groups has not been problem-free or consistently harmonious. Many of the interviewed experts particularly noted the difficulty of coordinating architects' visions with the technical planning of the ship. Concerns were raised over archi-

tects and builders' divergent views, particularly technical designers' attitudes towards architects' understanding of ship performance and requirements, as well as economic performance. However, the long-term experience of cooperation has increased understanding on both sides. Contemporary views on operating practices also emphasise the importance of flexible collaboration in building a successful end product. A cruise ship's initial planning phase involves large inter-organisational networks of designers, naval architects, engineers and other experts who work together towards an overall goal. Strong collaborative ties have been based on personal-level trust and, at least partially, on previous cooperation. The dense group of central actors with strong collaborative ties across the firms were found in the data (see Figure 7). These collaborative ties are based partly on long-term professional relationships and interpersonal connections. We argue that collaboration between stakeholders



Example of an individual designer's style (Joseph Farcus; Big Blue "C" rendering).
Image: Joseph Farcus

has been a transversal tradition and a specific characteristic of the shipbuilding industry.³¹

Some of the actors changed employers at different times, or they might have worked both in the yard and at a shipping or supplier company. Of course, this engenders a profound understanding of how the ship initially is designed and what aspects need to be considered. In addition to mutual trust between individuals, the ability to see things from another professional's perspective is the basis for smooth collaboration and interaction. Knowledge intermediaries and interpreters' roles in networks are important, especially when developing new solutions and innovations.

The principal motivation for collaboration between partners has been willingness to pursue shared goals and engage in dynamic progression towards moving targets to produce high-quality work. Such willingness, equal relationships and collaborative abilities form the most significant basis for collaboration:

Interviewee 2: [construction process] Kinda forces in a way to that seamless cooperation and better processes, and faster.... Shipyards have, of course, accepted that, so they do not even try to rule the roost in every subject.

Interviewee 3: A prerequisite for the success of that collaboration has been on both sides that people have wanted to do good work, and many matters have been solved happily because despite arguing, there has still been this feeling of collaborating together.

It is difficult to assess the nature of cooperation accurately because personal thoughts and experiences influence it strongly. Collaboration also varies depending on different ship projects. Only a few excerpts from key experts' perspectives have been presented here. It is evident that the role of collaboration has been a significant part of concept design, and its role seems to be strengthening in the futures. The core finding on the collaborative mode of working is the notion that all ship designers and builders are highly motivated to cooperate, at least in principle and in the way they talk to the general public.

Communication, interaction and trust between partners

Collaborative ties between experts from different organisations and bodies of expertise also are viewed as a key aspect of communication among central people within a network.³² Communication during the concept design phase might require fewer collective actions and coordinated joint activities than the construction phase. Still, the creation of new designs requires communication and interaction between designers and technical project leaders. Ship concept development is a joint process at the operational level, in which an authentic co-creation between partners plays a crucial role.³³ The ability to communicate with people from different organisations and fields of expertise is highlighted in the data. Trust between partners and inter-organisational communication are intricately linked together. Appreciation of a concept designer's work is based on the designer's profes-

sional knowledge and broad understanding of the ship's operation and usage. Acting as a member of a group and mediating between different groups of international players are core competencies within the profession.

Essentially, interaction between partners was based on long-term relationships between firms and individuals. Inter-organisational collaboration in forward-looking development and concept creation is, more or less, a collaborative process. Initial concept creation may start from discussions in a small group, then later in a larger group, as experts are brought into the process. The ability to communicate new concept ideas in a multi-vocational community was viewed as a key competency for concept designers:

Interviewee 4: The majority of the ship concepts ... they are supposedly collaboration projects. There is, of course, this creation of trust, and through that, improvement of communication.

Interviewee 8: It could be that one of the guys, or three or four guys, can create the concept very easily ... And once we start to have that concept ready, so that we can proceed to discuss it in more detail, then more people may come from there to think about how to refine that concept.

Interviewee 14: So that the [concept designer] is able to bring those ideas to the forefront ... but that she/he can present those thoughts to the customer, and can then, through discussions with the customer, integrate the wishes of the customer into the product.

Interviewee 11: A customer's wishes [should be] read and kept in mind without putting down either of the parties. But you have to be able to, in a way, anticipate that, like what things the customer is interested in.

Trustworthiness is a critical mechanism underlying the exchange of knowledge. Trust

correlates with effective knowledge transfer. While benevolence-based trust improves the usefulness of both tacit and explicit knowledge exchange, competence-based trust is especially important for tacit knowledge exchange.³⁴ Personal relationships can build trust, reduce relational stress and increase innovation-related activities' intensity. A crucial distinction exists between formal organisational structures and complex informal social networks through which knowledge flows in practice. Rather than being designed or imposed in a top-down manner, these structures have developed organically over time. As informal networks extend across organisational boundaries, they include working relationships, collaborations and exchanges of knowledge between individuals, which are the result of employees' personal initiatives.³⁵

Trust between partners builds through long-term close ties that develop among individuals, including personal-level trust and relationships that are created among key players in Finnish cruise ship design:

Interviewee 5: I suppose there is, in all its simplicity, this thing that both parties think passionately about their work. Then through that, both have had a level of professional competency made of iron, and a mutual respect, so then it will carry itself from that point onward.

Interviewee 5: But of course, if you know each other over the years, you know what the other is offering and what do they want. So then it is much easier to discuss and trust. So it does have a real impact, that personal relationship.

Forward-looking actions in concept design

Collaboration between actors and organisations is a prominent characteristic of forward-looking actions in the context of concept design, as described in Chapter 3. At the group

and network level, forward-looking actions are based on the notion that futures thinking is 'the fundamental human activity of looking into the futures, which becomes a social activity when the future is shared among different members of an organisation'.³⁶ Furthermore, the social aspect of futures thinking has been emphasised more recently³⁷ by those who consider foresight to be a participatory process among members of one or more organisations. Communicative and collaborative sense-making, as a key part of being oriented towards the futures, has been highlighted.³⁸

Contemporary forward-looking actions in concept design seem to be collaborative. The ideation of novel concept designs occurs at the intersection of communities of actors operating in inter-organisational settings. In our case, the yard and shipping companies are operating at the leading edge of collaborative practice, developing radical innovations and incrementally developed solutions through new ways of working. The starting point for envisioning a new concept commonly begins with interactions involving the ship owner's basic specifications and external inspirational sources' basic specifications, often found in the entertainment and hospitality industries. The interviewees stressed that boldness is necessary to create something entirely new and to elevate ideas from initial conception to concrete solutions. A ship's concept design phase is a particularly open energising and idea-generating activity stage to which all actors can contribute:

Interviewee 5: [novel ideation] So, we actually tried to do thing that they [the ship owner] were not as familiar with. And then we, of course, needed support from them for that, as if it would be possible to do this kind of a ship.

Interviewee 8: Many things were entirely remade, like things that have never existed in the world before.

Interviewee 4: Not many can do that, so it has really been an exceptional trick also, really took an unprecedented degree of freedom there. Really fine concept ships came from there.

Interviewee 2: Yes, this is in that sense very rewarding work, that it is easy to get people excited about it, and everyone puts their best effort in it, so I would say that it is what really builds a team. That feeling of succeeding together and noticing that, oh, this turned out pretty good.

Our data do not allow for deep analysis of futures images of concept design, but we can highlight collaborations and personal relationships' importance in forward-looking actions.

Conclusions and further research

Our aim has been to describe concept design development in cruise ships built in Finland. We focussed on Finnish-built ships and ship series from the late 1960s to the present day, the concept design process and collaborations between key players in the field. In addition, we examined the orientation toward the futures and forward-looking actions within the concept creation process. This article's general purpose has been to document and analyse memories of collaborations in creating novel ship concepts among people who played pivotal roles in these ships' concept design. We warmly thank all the interviewees for their cooperation. Concept design has not been studied very closely in Finland, and research on forward-looking actions in particular has been relatively infrequent in futures studies literature.

One of this article's motivations has been a desire to understand the evolution of the cruise ship concept design process during the past 50 years. We strived to increase under-

standing of the drivers for development and principal turning points in cruise ship concepts. We analysed interviewees' memories, how they reflected on interactions between different partners and how past lessons introduce possible new forms of collaboration in the futures. Also, the analytical framework was studied, allowing us to further develop the conceptual design process that reflects today's needs in a more collaborative environment. Another important research topic would be to understand how the concept creation process has developed and impacted other design parts, how information coordination is managed and how partnerships are developed, as well as their impact on further development of collaborations, especially during the concept design phase.

This research approach is part of the long-term development and evolution of the conceptual design of cruise ships as a natural creative process. This article aimed to present observations based on expert interviews that epitomise the features and importance of collaborative and integrative design models that contribute to the entire process of designing and building cruise ships.

According to our research, a few focal visionary and respected individuals and their teams or collaborators have played an active and forward-looking role in concept development. Likewise, international design agencies have played a significant role in the development of ship concepts, and international architects and design agencies appear to have remained key creators of concept design with a similar futures focus. Notably, the Finnish players operating on the periphery of design, planning and construction have had the motivation and abilities to seek understanding of the cruise business as a whole, and not just from the perspective of the ship construction process. This might not be a unique Finnish feature in the field of cruise shipbuilding, but it appears to be a meaningful part of the col-

laboration between the ship owner, design company and individuals. One possible background variable for Finnish cruise shipbuilding success could be employment continuity, i.e., retention of stable design teams, thereby preserving necessary knowledge capital and establishing relationships among collaborators. Our results validate, at least partially, the assumption that concept creation is innovative and involves long-term futures thinking and perceptions of the futures. Forward-looking actions are embedded in operational-level practices and collaboration practices.

This study is a work in progress, and we aim to continue gathering data to cover the topic

more comprehensively. The concept design process remains a relatively under-researched area, and we also aim to analyse any new data that we collect in more detail.

The international network of actors within the field is relatively small and dense, with those of Finnish descent comprising a large chunk of the industry. For example, we suggest that further research be conducted on the topic to examine Finnish experts' role and professional development in the global shipbuilding network.

ENDNOTES

- 1 Peter & Id 2017, 5.
- 2 Rupo et al. 2018, 729.
- 3 Mc A. Baker 2016, 144.
- 4 Brida & Aguirre 2009, 206.
- 5 Dowling 2006, 3.
- 6 Research Centre for Coastal Tourism 2012, 3–4.
- 7 Peter 2020, 84.
- 8 Dowling 2006, 3 and passim.
- 9 Evans 1959, 672.
- 10 Andrews & Pawling 2008.
- 11 Broberg et al. 2011, 464.
- 12 Baldwin & Hippel 2011, 1399.
- 13 Piirainen & Gonzales 2015, 191.
- 14 Tapinos & Pyper 2018, 292–293.
- 15 Havas & Weber 2017, 327.
- 16 Homburg 2015, 47.
- 17 Chesbrough 2006, 34–35.
- 18 Keiramo et al. 2018, 193.
- 19 Havas & Weber 2017, 327.
- 20 Marsden 2002, 408.
- 21 Lin 1999, 467.
- 22 Peter 2020, 84.
- 23 Dowling 2006, 3.
- 24 Iden, Methlie et al. 2017, 89.
- 25 Homburg 2015, 47.
- 26 Rupo et al. 2018, 729.
- 27 Hytönen 2016, 12.
- 28 Ceci & Iubatti 2012, 566; Rupo et al. 2018, 729.
- 29 Ceci & Iubatti 2012 566; Rizova 2006, 49.
- 30 Sverrisson 2001, 313.
- 31 Teräs 2017, 193–194.
- 32 Hytönen 2016, 15.
- 33 Rupo et al. 2018, 729.
- 34 Levin & Cross 2004, 1477.

- 35 Allen, James & Gamlen 2007; Cross & Parker 2004, 178.
- 36 Slaughter 1990, 801.
- 37 Miles et al. 2008, 7.
- 38 Könnölä et al. 2012, 223.

REFERENCES

- Agogue, Marine 2017. Explicating the Role of Innovation Intermediaries in the 'Unknown': A Contingency Approach. *Journal of Strategy and Management*. 10(1), pp. 19–39.
- Allen, James & James, Andrew. D. & Gamlen, Phil 2007. Formal versus informal knowledge networks in RandD: A case study using social network analysis. *RandD Management*, 37(3), pp. 179–196.
- Andrews, David J. & Pawling, Richard G. 2008. A case study in preliminary ship design. *International Journal of Maritime Engineering*. 150, pp. 45–68
- Andrews, David J. 2011. 150 years of ship design. *International Journal of Maritime Engineering*. 153, pp. 55–61.
- Baldwin, Carliss & von Hippel, Eric 2011. Modelling a Paradigm Shift: From Producer Innovation to User and Open Collaborative Innovation. *Organisation Science*, Vol. 22(6).
- Bravo, Francisco 2019. The Disclosure of Financial Forward-Looking Information. *Gender in Management: An International Journal* 34 (2): pp. 140–156. doi: 10.1108/GM-09-2018-0120.
- Brida, Juan Gabriel & Aguirre, Sandra 2009. Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmen-

- tal Impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*. Vol. 1, No. 3, 2010, pp. 205–226.
- Broberg, Ole & Andersend, Vibekke & Seim, Rikke 2011. Participatory ergonomics in design processes: The role of boundary objects. *Applied Ergonomics* 42(3): 464–472. doi: 10.1016/j.apergo.2010.09.006.
- Cassingena Harper, Jennifer & Luke Georghiou 2005. The Targeted and Unforeseen Impacts of Foresight on Innovation Policy: The eFORESEE Malta Case Study. *International Journal of Foresight and Innovation Policy* 2(1). doi:10.1504/IJFIP.2005.007597.
- Ceci, Frederika & Iubatti, Daniela 2012. Personal relationships and innovation diffusion in SME networks: A content analysis approach. *Research Policy*, 41(3), pp. 565–579.
- Chesbrough, Henry W. 2006. The era of open innovation. *Managing Innovation and Change*, 127(3), pp. 34–41.
- Cross, Rob & Parker, Andrew 2004. Charged up: Creating energy in organisations. *Journal of Organisational Excellence*, 23(4), pp. 3–14.
- Dowling, Ross K. 2006. The Cruising Industry. Dowling, Ross K. (Ed.): *Cruise Ship Tourism*. Joondalup: Edith Cowan University, pp. 3–17.
- Evamy, Michael 1998. Looking Forward to Getting It Right. *Design Week* 13 (42). pp. 16–17.
- Evans, J. Harvey 1959. Basic Design Concepts, *Naval Engineers Journal*, Vvl. 21, Nov.
- Havas, Attila & Weber, K. Matthias. 2017. *The fit' between Forward-Looking Activities and the Innovation Policy Governance Sub-System: A Framework to Explore Potential Impacts*, vol. 115. doi://doi.org/10.1016/j.techfore.2016.07.016.
- Homburg, Christian 2015. New Product Design. *Journal of Marketing* 79 (3): pp. 41–56. doi:http://www.econis.eu/PPNSET?PPN=861412664.
- Hytönen, Kaisa & Palonen, Tuire & Hakkarainen, Kai 2014. Cognitively central actors and their personal networks in an energy efficiency training programme. *Frontline Learning Research*, 2, pp. 15–37. doi: http://dx.doi.org/10.14786/flr.v2i2.90.
- Hytönen, Kaisa 2016. *Bridging Academic and Working Life Expertise in Continuing Professional Education: A Social Network Perspective*. Turku: University of Turku.
- Iden, Jon & Leif B. Methlie & Gunnar E. Christensen. 2017. The Nature of Strategic Foresight Research: A Systematic Literature Review. *Technological Forecasting & Social Change* 116: 87–97. doi:10.1016/j.techfore.2016.11.002.
- Keiramo, Marjo & Heikkilä, Emma & Jokinen Leena & Romanoff, Jani 2018. A concept for collaborative and integrative process for cruise ship concept design – from Vision to Design by using Double Design Spiral. *Marine Design XIII*, Kujala and Lu (Eds.) London: Taylor and Francis Group,
- Könnölä, Totti et al. 2012. Facing the Future: Scanning, Synthesising and Sense-Making in Horizon Scanning. *Science and Public Policy* 39 (2), pp. 222–231. doi:10.1093/scipol/scs021.
- Levin, Daniel. Z. & Cross, Rob 2004. The strength of weak ties you can trust: The mediating role of trust in effective knowledge transfer. *Management Science*, 50 (11), pp. 1477–1490.
- Lin, Nan 1999. Social Networks and Status Attainment. *Annual Review of Sociology* 25 (1): pp. 467–487. doi:10.1146/annurev.soc.25.1.467.
- Marsden, Peter V. 2002. *Egocentric and Sociocentric Measures of Network Centrality*. Vol. 24. doi:https://doi.org/10.1016/S0378-8733(02)00016-3.
- Mc A. Baker, David 2016. The Cruise Industry: Past, Present and Future. *Journal of Tourism Research*, Vol. 14, Issue 1, pp. 141–153.
- Miles, Ian & Cassingena, Jennifer & Georghiou, Luke & Keenan, Michael & Popper, Rafael 2008. New frontiers: Emerging foresight. Georghiou, L., Cassingena, J., Keenan, M., Miles, I. and Popper, R. (Eds), *The Handbook of Technology Foresight*, Edward Elgar: Aldershot.
- Peter, Bruce & Kalle Id 2017. *Innovation and Specialisation: The Story of Shipbuilding in Finland*. 1st edition. Lyngby: Nautilus Forlag.
- Peter, Bruce 2020. How ferries have influenced cruise ships and vice versa. – Mäenpää, Sari (ed.), *Luksusta luomassa: 50 vuotta risteilyalusten suunnittelua*. Turku: Forum Marinum, pp.72–113.
- Piirainen, Kalle & Rafael Gonzalez 2015. Theory of and Within Foresight - What Does a Theory of Foresight Even Mean? *Technological Forecasting and Social Change* 96 (C): 191–201. doi:10.1016/j.techfore.2015.03.003.
- Research Centre for Coastal Tourism 2012. *Cruise Tourism from a broad perspective to a focus on Zealand*, vol. 4. Breda: Research Centre for Coastal Tourism.
- Rizova, P. S. 2006. Are you networked for successful innovation? *MIT Sloan Management Review*, 47(3), pp. 49–55.
- Rohrbeck, René 2015. Corporate Foresight: An Emerging Field with a Rich Tradition. *Technological Forecasting and Social Change* 101 (C), pp. 1–9. doi:10.1016/j.techfore.2015.11.002.
- Ruff, Frank 2015. *The Advanced Role of Corporate Foresight in Innovation and Strategic Management — Reflections on Practical Experiences from the Automotive Industry*, vol. 101. doi://doi.org/10.1016/j.techfore.2014.07.013.
- Rupo, Daniela & Perano, Mirko & Centorrino, Giovanna & Alfonso Vargas-Sanchez 2018. A Framework Based on Sustainability, Open Innovation and Value Cocreation Paradigms – A Case in an Italian Maritime Cluster. *Sustainability* 10(3): 729. doi:10.3390/su10030729.
- Slaughter, Richard A. 1990. The Foresight Principle. *Futures* 22 (8), pp. 801–819. doi:10.1016/0016-3287(90)90017-C.
- Sverrisson, Árne 2001. Translation Networks, Knowledge Brokers and Novelty Construction: Pragmatic Environmentalism in Sweden. *Acta Sociologica* 44 (4): 313. doi:10.1177/000169930104400403.
- Tapinos, Efstathios & Pyper, Neil 2018. Forward Looking Analysis: Investigating How Individuals 'do' Foresight and Make Sense of the Future. *Technological Forecasting and Social Change* vol. 126. pp. 292–302. doi://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.04.025.
- Teräs, Kari 2017. From war reparations to luxury cruise liners: Production changes and labour relations at the Turku shipyard (Finland) between 1950 to 2010. Varela, Raquel & Murphy, Hugh & van der Linden, Marcel (eds.): *Shipbuilding and Ship Repair Workers Around the World: Case Studies 1950–2010*. Amsterdam: Amsterdam University Press, pp. 193–219.
- von der Gracht, Heiko A. & Christopher Stillings 2013. An Innovation-Focussed Scenario Process – A Case from the Materials Producing Industry. *Technological Forecasting and Social Change* vol. 80 (4) pp 599–610. doi: //doi.org/10.1016/j.techfore.2012.05.009.
- Xue, Xiaolong & Zhang, Ruixue & Yang, Rebecca & Dai, Jason 2014. Innovation in Construction: A Critical Review and Future Research. *International Journal of Innovation Science* 6 (2): pp. 111–125. doi:10.1260/1757-2223.6.2.111.

Tiivistelmä

Risteilylaivojen konsepti-suunnittelun menneisyys, nykyisyys ja tulevaisuus

Tässä artikkelissa keskitytään Suomessa rakennettujen risteilylaivojen konseptisuunnitteluun ja sen kehitykseen. Aikaisemmat konseptien kehittämiseen liittyvät tutkimukset ovat koskeneet suunnittelun teknistä kehitystä. Konseptisuunnittelua, siihen liittyvää innovointia ja tulevaisuusajattelua on tutkittu suhteellisen vähän inhimillisen toiminnan näkökulmasta, vaikka konseptisuunnittelun resurssit nojaavat pääosin inhimilliseen osaamiseen ja kykyyn luoda uutta. Tutkimuksemme koostuu 16 henkilön puolistrukturoidusta haastattelusta ja niiden analysoinnista. Keskitymme kuvaamaan konseptisuunnittelua erityisesti tulevaisuuteen suuntautuvana toimintana. Kuvaamme konseptisuunnittelun prosessia ja sen kehitystä 1960-luvulta lähtien päätyen nykyiseen toimintatapaan. Pyrimme myös löytämään keskeisiä käännekohtia sekä teknisissä toteutuksissa että suunnitteluprosesseissa. Tavoitteena on kartoittaa merkittäviä toimijoita sekä heidän ajatuksiaan ja mieltöjään konseptisuunnittelusta. Tutkimme toimijoiden välisiä yhteistyösuhteita ja löy-

simme keskeisiä henkilöitä, joilla on ollut ratkaiseva merkitys uusien laivakonseptien suunnittelussa.

Laivan määrittely risteilijäksi on monitahoinen kysymys, eikä risteilylaivan erottaminen autolautasta tai linjalaivasta ole yksinkertaista. Kuvaamme konseptisuunnittelua osana alusten rakentamisprosessia tavalla, joka mielestämme tuo esiin risteilylaivan erityispiirteitä ja tarjoaa hyvän pohjan tarkastella konseptisuunnittelun keskeisiä osa-alueita. Keskeinen havaintomme on, että konseptisuunnittelu on ytimeltään yhteistyötä eri organisaatioiden ja yksilöiden välillä. Haastateltavien mielestä konseptkehityksen käännekohtia ja merkittäviä innovaatioita ovat olleet erityisesti ulkohyttien määrän lisääminen ja jaettu kansirakennus. Lisäksi haastateltavat korostavat ”ship as a destination” -ajattelun tärkeyttä muutoksena suunnittelun lähtökohtana. Tulevaisuuden ennakkointi on ollut osa konseptisuunnittelua, mutta se on ilmeisesti ollut uusien ajatusten ja inspiraation etsintää enemmän kuin systemaattista ennakkointityötä.

Sammandrag

Konceptplanering av kryssningsfartyg – i går, i dag och i framtiden

I den här artikeln ligger fokus på konceptplanering av finskbyggda kryssningsfartyg och utvecklingen inom detta område. Tidigare forskning om konceptutveckling har gällt planeringens tekniska utveckling. Konceptplaneringen, den därmed förknippade innovativa verksamheten och framtidsstämningen har i relativt liten grad studerats med mänskliga insatser i blickfånget, trots att konceptplaneringens resurser i huvudsak bygger på mänskligt kunnande och förmåga till nyskapande. Vår undersökning består av halvstrukturerade intervjuer med 16 personer och en analys av dessa. Vi koncentrerar oss på att beskriva konceptplanering som en verksamhet speciellt inriktad på framtiden. Vi beskriver konceptplaneringens process och dess utveckling från 1960-talet till i dag. Vi försöker också hitta viktiga vändpunkter i fråga om såväl tekniskt genomförande som planeringsprocesser. Avsikten är att kartlägga betydande aktörer, deras idéer och hågkomster om konceptplanering. Vi undersöker samarbetsrelationer mellan aktörer och har hittat viktiga personer som spelat avgörande roller i planeringen av nya fartygs-koncept.

Vad som definierar ett fartyg som ett kryssningsfartyg är en komplex fråga, och det är heller inte enkelt att skilja mellan kryssningsfartyg och bilfärjor eller linjefartyg. Vi beskriver konceptplanering som en del av processen att bygga ett fartyg, på ett sätt som enligt vår mening visar vad som är utmärkande för ett kryssningsfartyg och ger en god grund för att studera de centrala delområdena i konceptplanering. Vår viktigaste insikt är att kärnan i konceptplanering är samarbetet mellan olika organisationer och individer. De intervjuade personerna ansåg att vändpunkterna och de betydande innovationerna i konceptutvecklingen skedde i samband med att antalet ytterhytter utökades och överbyggnaden delades in. Dessutom betonar de intervjuade personerna ”ship as a destination”-tänkandets betydelse som förändrare av planeringens utgångspunkt. I konceptplanering har ingått att göra framtidsprognoser, men av allt att döma snarare i form av letande efter nya idéer och inspiration än som systematiskt prognosarbete.

