

Laivaetnografian lähteillä

Ala-Pöllänen, Anne 2017: *Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla.*

Helsinki: Suomen muinaismuistoyhdistys. 223 sivua.

Jari Ruotsalainen

Merimiesten elämästä ja työstä on kirjoitettu vuosikymmenten tai oikeammin viimeisen kuluneen vuosisadan saatossa runsaasti erilaisia kulttuurisia hengentuotteita, kuten lauluja, näytelmiä, elokuvia sekä kauno- ja tietokirjallisuutta. Toisinaan näihin on ilmiselvästi lisätty keinoitekoista dramatiikkaa ja merimiehen yksitoikkoista, tarkkojen päivittäisten rutiinien rytmittämää työtä on pyritty liioittelemaan. Merenkulusta kirjoittava on voinut romantisoida kohdettaan esimerkiksi siksi, että hän ei ole koskaan tehnyt merityötä, eikä näin ollen ole todella tuntenut hierarkkisen ja konservatiivisen yhteisön muodostamaa mikromaailmaa ja siihen liittyvää normistoa. Tämän vuoksi Anne Ala-Pöllänen kansatieteen väitöskirjaa tervehtii ilolla.

Ala-Pöllänen positioituu väitöstutkimukseensa siten, että hän on tutkijan uraa edeltäneellä työurallaan työskennellyt aina 1980-luvulta lähtien Suomen ja Ruotsin välisessä matkustaja-autolauttaliikenteessä useilla eri aluksilla molempien maiden lippujen alla. Tämän lisäksi hän on työskennellyt tutkijana Suomen merimuseossa sekä Helsingin yliopistossa merihistorian ja museologian amanuenssina. Nämä työ- ja elämäkokemukset ovat tarjonneet hänelle paitsi merkittävän esiyymmärryksen väitöstutkimuksensa tekemiselle myös hyväksynnän ja hyvän kielellisen yhteyden hänen ja tutkimuskohteidensa välille. Ala-Pöllänen käyttääkin termejä *marginaalinen natiivi*, *mukanatiivi* sekä *tilapäinen natiivi* kuvatessaan laivaelämään osallistumisensa eri asteita tutkimuksensa aikana (s. 32). Tutkimuksensa pontimeksi ja lähtökohdaksi Ala-Pöllänen mainitsee tilaston, jonka mukaan merkittävä osa merenkulkuonnettomuuksista johtuu inhimillisestä virheestä. Hän huomauttaa, että vaikka merenkulku on teknistynyt ja automatisoitunut voimakkaasti, laivat ovat myös niissä työskentelevien asuin- ja elinympäristöjä, joten inhimillisille virheille jää onnettomuuksissa väistämättä tilaa (s. 12). Tämän on todistanut merenkulun verraten nuori onnettomuustutkintajärjestelmä.

”Vademecumia fenomenologialle”

Ala-Pöllänen tarkastelee tutkimuksessaan nykypäivän laivaelämää *sekamiehitetyn* laivan miehistön yhteistyön ja arjen rakentumisen kautta. Keskeisiä tutkimuskysymyksiä on kaksi:



1. Millaisen työelämän päivittäinen yhdessäolo muodostaa sekamiehitetyllä laivalla ja millainen vaikutus sillä on yhteisymmärrykseen, yhteistyöhön sekä laivan sujuvaan ja turvalliseen toimintaan? 2. Millaisen inhimillisen kokonaisuuden laivan tilalliset ja toiminnalliset arjen käytänteet muodostavat ja millaisen vaikutuksen *kulttuurinen diversiteetti* ja merenkulun rakenteellinen hierarkia siihen tuottavat? (s. 13). On selvää, että kysymyksiin vastaaminen kattavasti vaatii kokonaisvaltaista laivan työelämän rakentumisen tarkastelua. Tämän vuoksi Ala-Pöllänen on päätenyt valitsemaan tutkimusmetodiin ja käsitteelliseksi ohjeuorakseen kulttuurianalyysin ja erityisesti ns. *uuden kulttuurianalyysin*, "fenomenologian *Vademecumin*", jossa tilanteisiin mennään niin kuin ne ovat, ilman etukäteen strukturoituja määrittelyjä (s. 23). Valitulla metodilla hän on maininnut (s. 19) pyrkivänsä kenttätyössään sattumanvaraisuuteen, *serendipiteettiin*, jossa tutkimuskohdetta lähestytään ilman valmiita tulkintoja, kuitenkin niin, että omat ennakkokäsitykset tulevat reflektoiduiksi.

Hybridilaiva M/S Martha

Kymmeneksi vuodeksi salassa pidettäväksi määritellyn tutkimusaineistonsa Ala-Pöllänen on kerännyt osallistuvalla havainnoinnilla sekä haastattelemalla (46 kpl, joista 31 päällystön ja 15 miehistön jäseniä) kolmelta sekamiehitetyltä Suomen lipun alla Euroopan liikenteessä operoivalta linja- tai hakurahtiliikennettä harjoittavalta alukselta (pois lukien säiliöalukset, matkustajalaivat, erikoisalukset ja rannikkoliikenteen pientonnisto). Hän vietti yhtäjaksoisesti noin kuukauden jokaisella aluksella. Näillä aluksilla puolet miehistöstä oli filippiiniläisiä ja puolet suomalaisia (s. 61). Tämän kaltaisessa *laivaetnografiassa* tutkija on joutunut huomiomaan joukon tutkimuseettisiä kysymyksiä, kuten esimerkiksi sen, kuinka tutkittavien anonymitteetti turvataan sekä varustamoiden että tutkimusta lukevien suuntaan. Tähän kuuluu luonnollisesti myös se, ettei tutkimuksen kohteina olevien alusten nimiä voitu mainita missään vaiheessa. Suomen kauppalaivasto on kooltaan muutoinkin niin pieni, että aluksia on mahdollista tunnistaa jo pelkästä kuvailusta, ilman alusten nimien mainitsemista.

Ala-Pöllänen onkin päätenyt tutkimuksellisesti kekseliääseen ratkaisuun rakentaessaan kolmesta tutkimuksensa kohteena olleesta aluksesta yhden hypoteettisen "hybridilaivan", jonka hän on nimennyt M/S Marthaksi. Tutkimuksen selkeää kerrontaa kuljetetaan eteenpäin siisiten, että ikään kuin kaikki tapahtumat ja havainnot tutkimuskentillä olisivat tapahtuneet yhdellä ainoalla aluksella (s. 75). Erityisesti tutkimuksen kenttätyöosuutta ja tutkimusmetodeja kuvaileva luku on kirjoitettu todellisella pieteetillä ja mielestäni se voisi huolellisuutensa ja kattavuutensa ansiosta aivan hyvin kuulua esimerkiksi etnografeille pidettävien kenttätyökurssien oppimateriaalien joukkoon. Ala-Pöllänen nimittäin laajentaa ja haastaa kiinnostavasti perinteistä tutkimuskentän käsitettä mainitessaan kuinka kenttä on tarkoittanut myös hänen ja miehistöjen välille muodostunutta vuorovaikutusta sekä niitä tutkimukseen kytkeytyviä moninaisia ajatusprosesseja, joita hän on käynyt läpi maissa ollessaan (s. 28–29).

Sekamiehityksen perusteet

Suomessa merenkulun työntekijäjärjestöt ja erityisesti Merimies-Unioni ovat vastustaneet voimakkaasti laivojen sekamiehityksiä, minkä vuoksi ensimmäiset sekamiehistösopimukset solmittiin Suomessa (viimeisenä maana EU:ssa) vasta vuonna 2009 (s. 18). On kuitenkin muistettava, ettei sekamiehitys suomalaisilla aluksilla ole täysin tuntematon asia. Sekamiehitys



on ollut tavallinen käytäntö etenkin purjelaivojen aikakaudella ja tavallaan sekamiehityksiä voidaan katsoa olleen myös ahvenanmaalaisten varustamoiden aluksilla. Suomalaisia merimiehiä mönstrattiin eli pestattiin aikoinaan suuriin ahvenanmaalaisiin varustamoihin ja vanhemman sukupolven merimiehet ovat tunnistaneet sekä kielellisiä että kulttuurisia, laivojen omistussuhteesta johtuvia vallankäyttöön kytkeytyviä skismoja suomen- ja ruotsinkielisen miehistön välillä. Suomalaiset merimiehet saattoivatkin kutsua ahvenanmaalaisia kollegoitaan negatiivisävytteisillä nimityksillä kuten ”Kongo-Oskari” tai ”kongolainen”, tausta-ajatuksena Ahvenanmaan kiistelty asema eräänlaisena Suomen ”siirtomaana”.

Suomessa alusten sekamiehitys on määritelty siten, että osa miehistöstä voi olla muita kuin EU-kansalaisia (s. 18). Sekamiehityssopimukset, kuten miehityssopimukset yleensä, ovat laivakohtaisia, mutta yleisenä periaatteena on pidetty sitä että miehistöstä maksimissaan kolmasosa saa olla ei-EU-kansalaisia. Terminä ”miehistö” on hieman harhaanjohtava, koska se pitää sisällään kaikki aluksella työskentelevät, myös päällystön. Laivan päällikkyyttä määrittänyt useimmiten EU-lainsäädännön mukaan ja Suomessa vaatimukseksi on asetettu EU-kansalaisuus. Näiden seikkojen vuoksi suomalaisen laivan kapteeni, yliperämies (joka toimii tarvittaessa kapteenin sijaisena) sekä konepäällikkö eivät voi olla EU:n ulkopuolisia kansalaisia. Tämä tekee filippiiniläisen miehistön asemasta väistämättä alisteisen, koska harva työyhteisö on yhtä hierarkkinen kuin laiva. Eikä M/S Martha ollut Ala-Pölläsen havaintojen mukaan mikään kulttuurinen tyhjiö, universaali vailla kotimaata oleva tila, vaan pikemminkin se heijastelee ammatillisia ja kansallisia konteksteja tehden aluksesta dominantisti suomalaisen sekamiehityksen dynamiikassa (s. 179). Tämä on omiaan lisäämään eripuraa miehistön kesken.

Filippiiniläinen merimies diasporassa

Ala-Pölläsen mukaan suomalaiset ovat noudattaneet eräänlaista ”yhteispohjoismaista” esimerkkiä palkatessaan aluksilleen juuri filippiiniläisiä merimiehiä (s. 66). Todennäköisesti keskeinen tekijä on myös raha, sillä filippiiniläiselle merimiehelle maksetaan selvästi alhaisempaa palkkaa verrattuna suomalaiseen kollegaan, jonka lähtökohdat merimiehen uralle ovat huomattavan erilaiset. Keskeistä filippiiniläisessä merimieskulttuurissa on nimittäin se, että merimiesura alkaa jo lapsena. Tämä johtuu siitä, että perhe on se päättävä elin, joka tekee lapsen puolesta hänen tulevaisuuttaan koskevat päätökset (s. 83). Merimieskoulutus on kallista, mutta sen katsotaan olevan sijoitus – eräänlainen lunastamista vaille oleva lottovoitto – perheen tulevaisuuteen ja maksavan itsensä takaisin, kun lapset töihin päästyään lähettävät 80 % palkastaan kotiin. Näillä rahoilla kustannetaan vanhempien, sisarusten ja mahdollisesti myös heidän perheidensä eläminen koko merimiehen työuran ajan, minkä vuoksi filippiiniläisen merimiehen voi ymmärtää olevan eräänlainen perheyritys, missä merille lähtevä tekee suuren uhrauksen perheensä vuoksi. Taloudellisessa mielessä ulkofilippiiniläisillä merimiehillä on varsin suuri merkitys ei pelkästään perheille vaan koko Filippiinien taloudelle, koska he tuovat vuosittain maahan noin kolme miljardia dollaria (vuoden 2000 arvio).

Koska filippiiniläiset merimiehet ovat selvästi suurin kansallisuus maailman merenkulussa, heistä liikkuu luonnollisesti erilaisia käsityksiä ja stereotyyppioita. Tästä esimerkkinä on laivoille jaettu filippiiniläisiä merimiehiä käsittelevä ”käyttöopas”, jossa on käyty läpi heidän kulttuurisia ominaispiirteitään, uskontoa, ruokailutapoja ja kieltä. Tällaisilla näennäisen hyödyllisillä kirjastoilla on suuri riski vahvistaa stereotyyppioita multikulttuurisessa työyhteisössä. Ala-Pölläsen mukaan stereotyyppioista kielivät myös väitteet heidän kyvyttömyydestään itsenäiseen ja



oma-aloitteiseen työskentelyyn, vaikka toisaalta Ala-Pöllänen tekee itsekin havaintoja, joiden mukaan he vaikuttavat epäitsenäisiltä. Filippiiniläisiä kyllä pidetään merityön vaativiini olosuhteisiin hyvin sopeutuvaisina, mutta samalla heitä on arvosteltu varovaisina tai epävarmoina. Tämän on tulkittu johtuvan heidän oletetusta kyvyttömyydestään sanoa ei.

Filippiiniläisten merimiesten yhtäjaksoinen työjakso, törni, voi olla jopa yhdeksän kuukauden mittainen, jonka aikana heillä ei juurikaan ole mahdollisuuksia käydä kotimaassaan. Tällainen diasporassa eläminen aiheuttaa väistämättä koti-ikävää, mikä taas aiheuttaa huolta, stressiä ja väsymystä. Tätä on pidetty yhtenä merkittävänä turvallisuusriskinä.

Happy Ship?

Ala-Pöllänen ei suinkaan ole lähtenyt etsimään mitään yksiselitteisiä ”patenttirikaisuja” merenkulkuonnettomuuksien inhimillisten virheiden poistamiseksi, vaan on pikemminkin kartoittanut niitä lukuisia spatiaalisia, hierarkkisia ja sosiaalisia tilanteita, joissa inhimillisten virheiden on mahdollista ilmetä ja rakentua.

Yksi keskeinen ellei jopa pääasiallinen ongelma sekamiehitetyssä laivassa on käytetty kieli. Englanti on merenkulun *lingua franca* ja M/S Marthallakin *Marine English* oli ainoa yhteinen kieli ja suomalaisille sekä filippiiniläisille toinen ellei jopa kolmas kieli. Tämä moninkertaistaa väärinymmärrykset ja kommunikaatiovaikeudet. Oman kielen puhuminen työtehtävissä aiheutti myös suurta närkästystä ja kiusallisia tilanteita.

Toinen varsin merkittävä seikka inhimillisten virheiden syntymiselle on luottamuksen puute, mikä aiheuttaa epävarmuutta koko miehistössä. On huomioitava, että filippiiniläisillä ei ole samoja mahdollisuuksia vaikuttaa omaan tulevaisuuteensa kuin suomalaisilla. Filippiiniläisillä ensisijalla on – heidän taustansa huomioiden – oman työn jatkuvuuden takaaminen eikä esimerkiksi laivan turvallisuus, koska perheen elanto on riippuvainen merimiehen tuloista. Ala-Pöllänen mukaan tämä voi johtaa epäkohdista tai jopa esimiehen virheistä väkensämenemiseen (s. 172).

Kolmas M/S Marthallakin havaittu merkittävä riski laivan turvallisuudelle on filippiiniläisten riippuvuus ylemmistä päällystön jäsenistä, mikä aiheuttaa laivan päällikölle ja yliperämiehelle ylimääräistä työtä ja häiriintynyttä leporytmiä.

Vaikka inhimillisen virheen osuutta merenkulussa on tutkittu paljonkin, on Ala-Pöllänen väitöstyö kiinnostavaa ja helposti ymmärrettävää luettavaa. Kaikessa monipuolisuudessaan tutkimusta voisivat hyödyntää kaikki ne, jotka työskentelevät kulttuurisen moninaisuuden parissa tai tutkivat sitä. Samoin tutkimusta voivat hyödyntää ne, jotka ovat tekemisissä suljettujen ja hierarkkisten yhteisöjen kanssa. Yhtä lailla etnografiset tutkimukset ovat tietenkin oivia ja tarpeellisia lisiä suomalaisen merenkulun tutkimuksessa. Jäin toisaalta pohtimaan, olisiko tutkimusta kenties voinut elävöittää ja havainnollistaa sellaisilla valokuvilla, jotka eivät vaaranna tutkimuskohteiden anonymiteettiä. Koska Ala-Pöllänen on lainannut tutkimuksensa nimen purjelaivojen aikakaudelta periytyvästä termistä, joka ilmaisee laivan miehistön henkistä ja sosiaalista tilaa, en itse malta olla lainaamatta aihetta kokoavaksi loppukaneetiksi 1900-luvun alkupuolella suomalaisella purjelaivalla seilanneen merikapteenin kuvausta purjelaivasta:



[--] Purjelaivojen herkkä tunnelma, ystävyys ja vihan ilmapiiri, liittyvät purjelaivojen muistoon. Purjelaiva ei ollut mikään sieluton kone, vaan herkästi tunteva elollinen kokonaisuus, minkä muodostivat yhdessä päällystö, miehistö, mastot ja purjeet. Taivaan tuulet puhaltelivat eloa valkeisiin purjeisiin. (TYKL/KYS 19: informantti 83.)

Lähteet

TYKL/KYS/19. Merimiesten muistelmat. Informantti 83.

FT Jari Ruotsalainen kirjoittaa Suomen Kulttuurirahaston myöntämän apurahan turvin kirjaa Suomalaisen Kirjallisuuden Seuralle suomalaisten merimiesten tatuointikulttuurista.