

Kauppiaita ja kaappareita – Itämeren varhainen merihistoria

Mikko Huhtamies:

Seitsemäs vyöhyke. Pohjoista merihistoriaa (1200–1600). Siltala 2022. 270 s. ISBN 978-952-234-987-3.

Antiikin suuri maantieteilijä Klaudios Ptolemaios jakoi maailman seitsemään ilmastovyöhykkeeseen, joista Pohjolassa sijaitseva seitsemäs vyöhyke oli äärimmäisin. Dosentti Mikko Huhtamiehen tuore kirja käsittelee tämän omaleimaisen pohjoisen alueen merihistoriaa keskiajalta uuden ajan alkuun. Kirja keskittyy pääsääntöisesti Itämeren alueen ja etenkin Suomenlahden merelliseen historiaan, kuitenkin Pohjanmerta ja Jäämerta unohtamatta. Toisaalta merenkulku ja kauppavirrat yhdistivät alueen kaukomaihin jo muinaisista ajoista lähtien – idässä Venäjän jokireittien välityksellä Bysantiin ja Persiaan, ja lännessä Atlantin kautta läntiseen Eurooppaan, Iberian niemimaalle ja aina Välimerelle ja Amerikkaan asti. *Seitsemäs vyöhyke* käsittelee pohjoista merihistoriaa osana laajempaa, kansainvälistä kehitystä ja vuorovaikutusta.

Itämerellä on aina ollut tärkeä geopoliittinen merkitys. Tavarat, ihmiset ja ajatukset ovat kulkeneet merellisiä väyliä pitkin. Meri on osaltaan erottanut, mutta myös yhdistänyt alueen väestöä, ja meriväylien hallinta on ollut tärkeää niin poliittisesti kuin taloudellisestikin. Sydänkeskiajalla nämä elementit näkyivät vahvasti itään suuntautuvana muuttoliikkeenä ja ristiretkinä. Tämän seurauksena meriväyliä hyödyntävät saksalaiset ja skandinaavit valtasivat Itämeren itäiset alueet Liivimaan ja Itämaan (nykyiset Baltian ja Suomen alueet) ja integroivat nämä osaksi läntistä kristikuntaa sekä kulttuuria. Ristiretkeläisten vanavedessä saapuivat saksalaiskauppiaat, jotka ottivat tuottoisan Itämeren ja Novgorodin kaupan hallintaansa. Länteen virtasi turkiksia, mehiläisvaha ja maataloustuotteita, joita vastaan itään tuotiin muun muassa kankaita, suolaa, viiniä ja metallituotteita. Näistä etenkin suola muodostui kriittiseksi tuontiartikkeliksi, jota tarvittiin ruoan säilyttämiseksi Pohjolan kasvavan väestön tarpeisiin.

Porvareiden ja kaupunkien yhteenliittymästä Hansasta tuli keskeinen tekijä myöhäiskeskiajalla. Huhtamies käsittelee kirjassaan Hansan merkitystä muun muassa kauppalainsäädännön, kaupungistumisen, merenkäynnin sekä merellisen infrastruktuurin kehityksen kannalta. Uuden ajan alussa Hansan merkitys alkoi kuitenkin hiipua. Itämeren taloudellisesta ja sotilaallisesta herruudesta kamppailivat nyt nopeasti kehittyvät ja voimistuvat kansallisvaltiot Ruotsi ja Tanska-Norja. Idän kauppareille pyrkivät myös hollantilaiset ja englantilaiset kauppiaat, jotka tunkeutuivat Itämerelle sekä kartoittivat uutta, kilpailevaa Jäämeren reittiä.

Kaupankäynnin kehittäminen ja Ruotsin valtakunnan vaurastuttaminen olivat Kustaa Vaasan ja tämän poikien keskeisiä tavoitteita 1500-luvulla. Uusia kaupunkeja perustettiin, ulkomaankauppaa tuettiin ja kauppalaivastoa laajennettiin. Kustaa Vaasa myös rakennutti uuden ja modernin sotalaivaston. Laivaston varustaminen ja kotimaisten telakoiden tukeminen päivätöillä ja apuveroilla olivat kovia rasitteita etenkin rannikkoseutujen väestölle. Tämä johti kapinointiin ja oli Huhtamiehen tulkinnan mukaan tärkeä taustatekijä Nuijasodan syttymiselle. Ruotsista kuitenkin kehittyi merkittävä laivanvarustaja, jolla riitti osaamista ja kapasiteettia varustaa suuriakin laivastoja lyhyessä ajassa.

Ruotsalaisesta puutavarasta, piestä, tervasta sekä idästä hankituista hampusta ja pellavasta kehittyi merkittäviä vientiartikkeleita Atlantin kasvaville merimahdeille. Myös kokonaisia laivoja, aikansa huipputuotteita, vietiin maailmanluokan suurvallalle Espanjalle, joka tuli riippuvaiseksi pohjoisista laivanrakennustarvikkeista. Vaasa-kuninkaiden Espanjan suuntaan harjoittama kauppadiplomatia tuleeikin hyvin esille tässä kirjassa, ja on tervetullut uusi ja aiemmin vähälle huomiolle jäänyt näkökulma perinteisen hollantilaiskeskeisen narratiivin rinnalle.

Kirjan päätepiirteenä toimii Ruotsin 1600-luvulla saavuttama suurvalta-aika. Hajanaisen suurvallan hallinta edellytti vahvaa laivastoa, jonka turvin Ruotsi saavutti Itämerellä hegemonia-aseman ja saattoi puhua alueesta omana merenään (*Mare nostrum*). Jännitteet ja kilpailu kauppavirroista kuitenkin säilyivät, ja unelma särkyi lopullisesti, kun voimistunut Venäjä murtautui Suomen-

lahdelle Suuren Pohjan sodan seurauksena 1700-luvun alussa.

Seitsemäs vyöhyke etenee löyhän kronologisesti esitettyinä temaattisina tarkasteluina. Taloudellisen ja poliittisen kehityksen ohella kirja käsittelee laajasti laivojen teknologista kehitystä, navigoinnin ja kartografian edistyksiä, haaksirikkoja ja merirosvouutta sen eri muodoissa. Rakenne on sinällään toimiva, joskin kirjan punainen lanka karkaa useamman kerran monipuolisten temaattisten tarkastelujen aallokossa. Tiiviit luvut kuitenkin kantavat kerrontaa vuolaasti eteenpäin, ja lopputuloksena on erittäin monipuolinen ja kattava esitys pohjoisten alueiden merellisestä historiasta. Mikro- ja makrotason tarkastelut nivoutuvat sulavasti yhteen, ja Huhtamies onnistuu hienosti punomaan jännittävät ja inhimillistävät yksilötarinat osaksi pitkänlinjan muutosta.

Kirjan kantavana teemana on merenkulun epävarmuus ja tähän liittyvä riskienhallinta. Purjelaivat olivat sään ja pohjoisen ankaran ilmaston armoilla. Sopivaa tuulta jouduttiin usein odottamaan viikkokaupalla, eikä matkan kestosta ollut varmuutta. Tarkkojen karttojen, navigointi- ja luotausvälineiden puuttuessa tutuilta, rantaa myötäileviltä väyliltä ei haluttu poiketa paitsi pakon edessä. Karien ja muuttuvien hiekkasärkkien ohella laivat saivat pelätä meri- ja rantarosvoja. Riskeihin varauduttiin muun muassa laivojen yhteisomistuksella, jakamalla lasti useampaan laivaan, purjehtimalla saattueina ja palkkaamalla osaavia luotseja ja palkkasotilaita laivojen turvaksi. Purjehduspäätös tehtiin kollektiivisesti, harkiten ja riskejä puntaroiden, sekä astrologisia ennusmerkkejä konsultoiden. Merenkäyntiin liittyi paljon taikauskoa ja määränpäässä veisattiin virsiä, joilla kiitettiin jumalaa turvallisesta matkasta.

Haaksirikon riski oli suurinta myöhäissyöksyllä. Kesäisin puolestaan korostui merirosvojen muodostama uhka. Merirosvouden kulta-aika alkoi Itämerellä 1300-luvun puolivälissä laivaliikenteen volyymin ja arvon nousun myötä, ja jatkui pitkälle uuden ajan alkuun. Merirosvous oli Huhtamiehen mukaan yleistä, ja siihen osallistuivat kaikki yhteiskunnan kerrokset porvareista ja rannikon paikallisväestöstä aina aatelisiin kartanonomistajiin ja piispoihiin asti. Jopa kuninkaalliset kuten Kustaa Vaasan tytär prinsessa Cecilia harjoittivat merirosvousta tai astetta virallisempaa, kuninkaan valtuuttamaa kaapparitoimintaa. Valtiollisen ja yksityisen – laillisen ja laittoman – rosvoituksen raja olikin häilyvä. Merirosvous myös jatkui yllättävän kauan, kadoten Itämereltä vasta 1600-luvulla, jolloin kruunu mahtavine sotalaivoineen saavutti väkivallan monopolin myös merellä. Rantarosvous ja laillisempi hylkypelastustoiminta kuitenkin jatkuivat rannikkoväestön tapana ja saavutettuna etuna aina 1800-luvulle saakka.

Seitsemäs vyöhyke pohjautuu Huhtamiehen omiin, vuosien varrella tehtyihin tutkimuksiin pohjoisesta

merenkäynnistä sekä laajaan tutkimuskirjallisuuteen. Kirjaa varten on myös tehty perusteellista arkistotutkimusta, ja kirja ilmentääkin ensiluokkaista lähdeyöskentelyä muun muassa tulli- ja voutintilien, oikeuden pöytäkirjojen, kauppiaiden ja kaupunkien välisen kirjeenvaihdon sekä virallisemmän diplomaattikirjeenvaihdon parissa. Näitä historioitsijoille tyypillisiä aineistoja on täydennetty meriarkeologisilla ja kartografisilla poikkitieteellisillä tutkimuksilla, sekä aktiivipurjehtijana tunnetun Huhtamiehen omakohtaisella kokemuksella alueen purjehdusolosuhteista ja merellisestä paikallistuntemuksesta. Kirjan rikas ja tarkkaan harkittu kuvitus ja yksilölliset esimerkit tukevat kerrontaa erinomaisesti, ja auttavat menneisyyden hahmottamisessa. Kokonaisuutena *Seitsemäs vyöhyke* on hyvin kirjoitettu ja mukaansa tempaava yleistajuinen teos pohjoisen varhaisemmasta merihistoriasta, joka tulee varmasti puhuttelemaan laajaa lukijakuntaa.

Jaakko Björklund, FM, DI
Helsingin yliopisto

Silkkihuiveja ja hevoskauppaa – monipuolista ja monikulttuurista kaupankäyntiä menneisyudessa

Johanna Wassholm & Ann-Catrin Östman (toim.):

Att mötas kring varor. Plats och praktiker i handelsmötet i Finland 1850–1950. Svenska litteratursällskapet 2021. 309 s. ISBN 978-951-583-539-0.

<https://www.sls.fi/sv/utgivning/att-motas-kring-varor>

Suomalaisen elinkeinoelämän tutkimuksen keskiössä on ollut perinteisesti esimerkiksi teollisuus, erilaiset kaupahuoneet ja kauppapurjehdus, jotka on mielletty melko maskuliiniseksi ja porvarilliseksi toiminnaksi. Arkistoisakin yritysten historia koostuu usein paikkakuntien merkittävistä kauppahuoneista ja yrittäjistä, kun taas ne, joiden elinkeinona olivat esimerkiksi kulkukauppa, leivän leipominen, satunnaiset ompelutyöt tai huoneiden vuokraaminen, ovat jääneet nimiksi verotusluetteloihin tai terveystarkastajan papereihin. Yrittäjyys, kulu- tus ja kaupankäynti on kuitenkin ollut moninaisempaa, kuten esimerkiksi Pirita Frigrenin väitöskirja merimiesten vaimoista ja perheiden toimeentulosta osoittaa.¹ Johanna Wassholmin ja Ann-Catrin Östmanin toimittama artikkelikokoelma *Att mötas kring varor, plats och praktiker i handelsmötet i Finland 1850–1950* kertoo juuri tällaisista, elinkeinohistorian katveeseen jääneistä pienimuotoisen kaupan, kuten tori- ja vähittäiskaupan toimijoista antaen heistä monipuolisen, monikulttuuri-