

Kapeat meret, rahakkaat rannat

Haaksirikot ja rantarosvous keskiajan
Itämerellä ja Suomenlahdella
(n. 1300–1560)

MIKKO HUHTAMIES

Tekstinäytteiden käännökset alasaksasta englanniksi
Rogier Nieuweboer, Nykykielten laitos, Helsingin yliopisto.

Tämän artikkelin aiheena ovat keskiajan haaksirikot Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella sekä haaksirikkotavaran takavarikko, ryöstö tai talteenotto, josta käytetään ruotsin kielessä nimitystä *bärgning*. Termille on hankala löytää sen sisältöä hyvin kuvaavaa suomenkielistä vastinetta, sillä kyse ei ollut meripelastustoiminnasta vaan suoraviivaisesta vieraan aluksen lastin omimisesta. Artikkelissa käytetään termiä hylkypelastus.

Hylkypelastus oli vaatimattomimmillaan vain hylkytavaran keräilyä rannalta ja sivutoiminen ansaitsemistapa rannikon asukkailla. Toisinaan se muodostui kuitenkin suoranaisiksi ryöstelyksi, ja saattoi olla tietyllä alueella eräänlainen pääelinkeinokin. Ilmiöön yritettiin puuttua kirjoitetun lain ja Suomenlahdella esimerkiksi Tallinnan ja Raaseporin välisen paikallisdiplomatian keinoin. Suurin osa keskiajan haaksirikkotapauksia koskevasta lähdemateriaalista liittyikin aluksen ja sen lastin pelastamiseen ja pelastuskorvauksiin (*bärgelohn*).

Ruotsin ja saksan kielissä, joilla keskiaikaiset kuvaukset Itämeren haaksirikoista useimmiten on kirjoitettu, erityyppisistä haaksirikoista käytetään vaihtelevia ilmaisuja, jotka antavat viitteitä siitä, millaisesta haaverista oli kyse. *Strandung* eli rantautuminen merkitsi aluksen ajautumista rannalle tai särkälle ja oli usein aluksen kannalta vähävaurioisin vaihtoehto. *Schiffbruch* eli haaksirikko merkitsi karilleajoja ja suurempia vaurioita. Harvoin käytetty *Untergang*, katoaminen, tarkoittaa nopeaa uppoamista.

Yleensä haaksirikkoaluksista saatiin talteen ainakin osa lastista, koska haaksirikot olivat yleensä rantautumisia. Usein pelastettu tavara oli sellaista, jota voitiin ”kalastaa” (*uppfiska*) pinnalta kelluvana, kuten puutavaraa, kankaita ja hamppea, tai naarata

hyllystä. Kovin syväälle ei kuitenkaan pinta-pelastuksen keinoin päästy. Osa haaksirikkotavarasta ajautui rantaan, osa heitettiin mereen myöhempää talteenottoa varten. Tätä hylkytavaraa (*vraggoods*) otettiin talteen rannoilta. Lastin ohella itse hyllystä irrotettiin kaikki mikä saatiin, varsinkin arvokas takila köösiin, purjeineen, jungfruneen ja plopeineen, mikä tapahtui yleensä sahaamalla mastojen köösvantit poikki. Keski-aikaisten koggien ja holkkien yksiosainen paalumasto ei ollut monimutkainen, mikä ei kuitenkaan ollut pelastustoimintaa helpottava vaan hankaloittava tekijä. Ne olivat raskaita ja hankalasti liikuteltavia puuosia. Rautaosien irti saamiseksi hylky usein poltettiin. Tähän saattoi kannustaa myös jälkien hävittäminen sekä muinainen periaate, jonka mukaan tulipalosta saa omistaja, tai tässä tapauksessa sellaisena esiintyvä, ottaa omansa talteen. Polttaminen saattoi siis olla eräänlaista hämäystä.

Keskiajan lähteet ovat tunnetusti vajavaisia ja painottuvat hallinnon ylätasolle, kuten kaupunginraatien ja linnanpäälliköiden kirjeenvaihtoon ja hallinnollisiin määräyksiin. Jos kiinnostus rajataan vain haaksirikkoihin, on lähteitä entistä vähemmän. Tämä koskee erityisesti Suomea, missä lähes kaikki niukka lähdeaineisto on koottu *Finlands medeltidsurkunder* (FMU) -kokoelmaan. Tämän



Olaus Magnuksen Carta Marina vuodelta 1539 oli ensimmäinen Pohjoismaita kuvannut kartta, johon oli merkitty paikannimiä ja paikkojen kuvauksia. Kuva: Kungliga Biblioteket.

takia olen ottanut tarkasteluun koko Itämeren alueen ja käytän Liivinmaan lähdekoelmaa ja Hansaliiton pääkaupungin Lyypekin arkistoon perustuvia lähdekoelmaa. Käyttämäni lähdejulkaisut kuten *Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch* (LEC) -sarja, *Hansarecesse* (HR) -, *Hansisches Urkundenbuch* (HU) -, *Akten und Rezesse der livländischen Ständetage* (AURLS) - sekä *Urkundenbuch der Stadt Lübeck* (UDSL) -sarjat ovat aarrearkkuja keskiajan merenkulun tutkimuksen kannalta. Myös Kustaa Vaasan registratuuraa (GIR) on käytetty. Siinä on kuitenkin käsitelty vain joitakin haaksirikkotapauksia, sillä kuningas puuttui vain tärkeimpiin tapauksiin.

Lähdeaineistosta on kerätty tietokanta, jossa on runsaat 70 haaksirikkotapausta. Näistä useimmista tiedetään parhaimmillaan haaksirikkoapaikka, tai pikemminkin haaksirikkoalue, aluksen lähtösatama ja määrän-

pää, laivuri, omistajat ja lasti. Vain harvoin yhdessä tapauksessa on kuitenkin kaikkea tätä tietoa. Suomenlahden osalta hyödynnän uutta *Diplomatarium fennicum* -tietokantaa ja verkkopalvelua. Muutaman lisätapauksen olen löytänyt Suomen, Ruotsin ja Viron meriarkeologisista tietokannoista, jotka tuovat kahdella tapaa relevanttia tietoa: ne kertovat tarkkaan haaksirikkoapaikan ja aluksen mutta haaksirikkoajankohdan vain summittaisesti, jos ollenkaan.

Tilanne on päinvastainen kirjallisten lähteiden kohdalla. Meriarkeologista tietoa keskiaikaisista aluksista on verraten vähän. Käytössä on kolme hylkytietokantaa: Museoviraston muinaisjäännösrekisteri, hylky.net-tietokanta sekä virolainen Wreck register (*shipwrecks*) -tietokanta. Tutkimuskirjallisuutta keskiajan merenkulusta on runsaasti, mutta aikakauden haaksirikoista ei ole yhtään erillistutkimusta.

RANTAOIKEUDESTA RANTAHERRUUTEEN

Ikivanhan rantaoikeuden mukaan haaksirikkoutunut alus, sen tavara ja jopa sen miehistö kuuluivat rannan omistajalle. Tämä käsitys vallitsi vuosisatojen ajan eri puolilla maailmaa. Euroopassa siitä tuli osa germaanista tapaoikeutta.

Germaanisen oikeuden löytäjä saa pitää -periaate alkoi kuitenkin murentua jo varhain Välimerellä Rooman valtakunnan alueella. Kaupallisesti yhtenäisellä merialueella roomalainen oikeus suojeli epäonnista merenkulkijaa. Rannan yliherruus, rantaherruus, kuului valtiolle eli keisarille. Haaksirikkoaluksen omistajilla säilyi omistusoikeus lastiinsa vielä onnettomuuden jälkeenkin, ja haaksirikkoutujalla oli oikeus pelastaa itse omat tavaransa tietyn määrärajan kuluessa. Tässä normiksi muodostui vuosi ja päivä.

Roomalaisen oikeuden periaatteita täydensi vielä niin kutsuttu laivalaki eli Lex Rhodia. Se jakoi riskiä laivanvarustajien, lastin omistajien ja laivan miehistön kesken niissä tapauksissa, joissa osa lastista oli jouduttu merihädässä heittämään yli laidan aluksen pelastamiseksi.¹ Tällaisen onnettomuuden neljänneksi osapuoleksi laki nimesi sen, joka löysi hylkytavarannalta. Hänelle oli maksettava kohtuullinen pelastuspalkkio tavarannan takaisin saamiseksi.

Itämerellä kirkko pyrki keskiajalla kumoamaan germaanisen rantaoikeuden.² Toiminnan perusteeksi on väitetty halua kitkeä barbaarisina pidettyjä tapoja, mutta todellisuudessa kirkolla oli asiassa omat taloudelliset intressinsä, sillä ristiretkiaikana sillä oli paljon omia merikuljetuksia Baltiaan (käytän tästä myös nimitystä Liivinmaa). Lisäksi kirkon toiminta oli ristiriitaista, sillä se oli mukana haaksirikoissa paitsi kärsivänä myös hyötyvänä osapuolena sekä hylkytavarannan säilyttäjänä. Ainakin Baltiassa piispat ja luostarit pitivät muiden lääninherrojen tavoin

kiinni omasta rantaherruudestaan kirkon virallisista periaatteista välittämättä.³

Pyhän saksalais-roomalaisen keisarikunnan hajanaisuuden takia Saksan rantojen yliherruus ei siirtynyt keisarille, vaan se pysyi pienten territoriaaliruhtinain hallussa. Tämä käsitys rantaoikeudesta siirtyi 1200-luvulla alkaneen saksalaisekspansioon mukana Baltiaan ja juurtui sinne vuosisadoiksi. Baltian rantavesillä paikalliset kartanonherrat ja linnanpäälliköt käyttivät keskusvallan heikkouden ja läänityslaitoksen privilegioiden turvin rajatonta rantaoikeutta.⁴

Pohjoismaissa, joissa kuninkaan valta alkoi 1200–1300-luvuilla voimistua, kehitys kulki päinvastaiseen suuntaan. Ruotsin valtakunnassa rantojen yliherruus siirtyi 1200-luvun puolivälissä kuninkaalle – ainakin periaatteessa.⁵ Hallitsijan valtaa ja siihen liittyviä niin kutsuttuja regaali-oikeuksia vahvisti entisestään 1300-luvun puolivälissä laadittu Maunu Eerikinpojan maanlaki. Ruotsin kuningas ei kuitenkaan ollut vielä pitkään aikaan yksinvaltiainen, ja aluksi regaa-



Ankkuroitu laiva Maarian kirkon holvissa. Ankkuri on keskeinen osa keskiaikaisia meriaiheisia kirkkomaalauksia. Kuvan henkilöiden kädet voidaan tulkita hätämerkiksi. Kuva: P. O. Welin / Museoviraston kuvakokoelmat.

lioikeus rajoittui vain tärkeimpiin vesireitteihin eli niin kutsuttuihin ”kuninkaan virtoihin”, satamiin ja satamien edustoihin.

Germaaninen ranta-oikeus oli ristiriidassa paitsi voimistuvan kuningasvallan myös porvariston ja kauppakaupunkien intressien kanssa. Saksalaisten kauppakaupunkien muodostamalla Hansaliitolla oli johdettava rooli Itämeren kauppamerenkulussa koko myöhäiskeskiajan aina ns. kreivisotaan (1533–1536) asti. Suomenlahdella Lyypekin johtaman Hansan merenkulun vaikutus näkyi erityisesti Tallinnan kaupassa. Hansaliitolle annettiin kuninkaallisilla suojelukirjeillä kaupankäyntiin liittyviä erivapauksia ja suojaa. Näihin kuuluivat muun muassa satamarauha, oikeus kaataa puita tulenteeseen ja aluksen korjaamiseen sekä erilaiset tullihelpotukset.⁶ Myös karirauha, *Grunruhe* tai *Grundrecht*, oli tärkeä myönnytys ja turva. Samalla tavoin kuin roomalainen oikeus Välimerellä, se takasi haaksirikkoiselle oikeuden yrittää itse pelastaa lastinsa ilman ulkopuolista apua.

Karirauha oli Hansan etuoikeuksista tärkeimpiä. Vuonna 1402 Lyypekkiin kokoon-tuneet hansapäivät laativat vetoomuksen kuningatar Margaretalle, joka oli luonut yhteispohjoismaisen Kalmarin unionin yhdistämällä Tanskan, Norjan ja Ruotsin kruunut. Vetoomuksessa toivottiin, että kuningatar pitäisi voimassa merenkulkijoiden oikeuden pelastaa oma haaksirikkotavaransa.⁷

HAARIKKOPAIKAN ALUEELLINEN TARKKUUS

Vaikka tilastotietoa ei ole käytettävissä, on selvää, että keskiajan Euroopassa tavaroiden kuljettaminen maalla, vesistöissä ja merellä oli merkittävin elinkeino- ja yritysmuoto – *industry*, kuten Edwin Hunt ja James Murray sitä kutsuvat.⁸ Kuljetusala sisälsi myös kuljetusvälineiden rakentamisen, vuokraa-

misen, vakuuttamisen ja aseistamisen sekä vesiliikenteen kohdalla esimerkiksi satamatoiminnot.

Merikuljetukset olivat kuljetusmuodoista volyymeiltään suurimmat ja tärkeimmät, mutta samalla riskialteimmat. Haaksirikkojen takia osa tästä merkittävästä liiketoiminnasta valui *windfall*-voittona laivaväylien varrella asuneille ulkopuolisille.

Tietoon tulleet haaksirikot sattuivat lähes aina rannikon tai saarten läheisyydessä, joi-sakin tapauksissa myös satamassa. Avome-rellä merihätään joutuneet alukset katosivat yleensä syvyyksiin jälkiä jättämättä.⁹

Yhdessäkin tapauksessa haaksirikko-paikkaa ei alkuperäislähteissä määritellä sel-laisella tarkkuudella, että tutkija voisi löytää hylyn muuten kuin päätelemällä ja arvaile-malla. Yleensä ne kuvaillaan hyvin ylimal-kaisesti, suurimpien saarten tai rannikko-alueiden tarkkuudella. Luotettavia karttoja, joihin haaksirikkopaiikat olisi voitu merkitä, ei vielä ollut. Ainoastaan laivan miehistö ja mahdolliset silminnäkijät osasivat kuvailla haaksirikkopaiikan tarkasti. Haaksirikko oli ehkä nähty toisesta laivasta, sillä alukset liikkuivat usein saattueina kaappaus- ja haaksi-rikkovaaran takia. Samassa riskinjakamisen tarkoituksessa myös lastia jaettiin eri aluksiin.¹⁰

Tarkalla haaksirikkopaiikalla ei ollut ai-kalaisille suurta merkitystä. Tärkeintä oli ilmoittaa, kenen alueella (*Gebiet*) haaksirikko oli sattunut. Tämä koski erityisesti valtiolli-esti hajanaista Liivinmaata. Lisäksi rahti-maksut määräytyivät tehdyn matkan pituuden mukaan *pro rata itineris* -periaatteella, joten lastitavaran omistajalle oli tärkeää tie-tää, kuinka pitkälle sovitulla reitillään alus oli päässyt. Toisena mahdollisuutena oli, että laivurille maksettiin rahtimaksut vain niis-tä lastitavaroista, jotka oli saatu pelastettua haaksirikosta ja kuljetettua perille määrän-päähän.¹¹

On lisäksi muistettava, että asiat tapah-

tuivat hitaasti. Kun haaksirikkoa käsiteltiin esimerkiksi kaupunkien raatien välisessä kirjeenvaihdossa, oli siitä kulunut todennäköisesti jo aikaa ja aluksen lasti otettu mahdollisuuksien mukaan talteen. Lisäksi kun alusta ei yritettykään nostaa tai hinata pois, ei tarkalla haaksirikkoapaikalla ollut enää merkitystä.

Tietokannassa (ks. liitetaulukko artikkelin lopussa) on esitetty Itämerellä keskiajalla sattuneita haaksirikkoja. Ne keskittyivät niin kutsutuille kapeille merialueille¹², jotka olivat olleet laivojen hautausmaita kautta aikojen. Vaihtoehtoisia väyliä ei juurikaan ollut, joten kaikki Itämeren liikenne keskittyi tiettyihin kapeikkoihin ja liikenteellisiin pulonkauloihin. Vilkas meriliikenne merkitsi myös paljon haaksirikkoja.

Eniten haaksirikkoja sattui Bornholmin, Öölannin ja Gotlannin saarten luona sekä Liivinmaan, Tallinnan ja Uudenmaan rannikon merialueilla. Tavanomaisia paikanilmaisuja haaksirikoista kerrottaessa olivat sellaiset kuin ”vid Bornholm”, ”i Livländska kusten” tai ”på Finska skär”. Eniten haaksirikkoja sattui Gotlannissa, Itämeren merkittävimmissä risteyskohdassa jossa eri laivaväylät kohtasivat. Vastaavanlainen asema oli esimerkiksi Tallinnalla Suomenlahden alueella.

Ilmaus ”Finska skär” käsitti laajimmillaan koko merialueen Hangosta Viipuriin. Usein esiintyvä ”Raseborgs skär” oli jo rajaavampi ilmaus, joka tarkoitti Hankoniemen ja Porkkalanniemen välistä Jussarön merialuetta. Todennäköinen haaksirikkoapaikka näissä tapauksissa oli Jussarön merialueen uloimmaisten kivien (*gaddarna*) lähistöllä. Oli epätodennäköistä, että esimerkiksi Tallinaan tai Narvaan matkalla olleet alukset olisivat harhautuneet sisempään saaristoon.

Erikoistapauksissa haaksirikkoapaikka ilmoitetaan tarkemmin. Vuonna 1502 ”kuninkaan laiva” ajoi karille Rogön (nykyinen Paldiski) luona Liivinmaan rannikolla ja

kärsi pahoja vaurioita. Se saatiin kuitenkin hinattua takaisin Gotlantiin korjattavaksi.¹³ Toisinaan päästään vieläkin tarkempiin paikanmäärittelyksiin. Vuonna 1431 kapteeni Ludeke Groetewal ajoi matkallaan Riikasta Danzigiin ”sokealle kivelle” (*blind sten*) Gotlannin pohjoiskärjessä. Tällainen kivi oli tuntematon ja niin syvällä vedessä, ettei sitä voinut havaita pintakuohujen avulla. Uppomaispaikaksi ilmoitettiin ”twe wecken sees na dem lande” eli ”kaksi meriviikkoa maalta [Gotlannista] merelle”.¹⁴

”May your excellency know that last summer, a couple of ships sailed from Riga, and on their way to Lübeck, they ended up in enemy territory. When they came near the island of Gotland, they saw a ship which had sailed from Sweden. So two ships of their fleet approached the other ship in order to capture it, but when they came closer, [they saw that] it had also sailed from Riga. In the meanwhile, they came off course and sailed upon a hidden rock about 8–10 sea miles from the coast – the ships sank and the seamen had great trouble saving themselves, they came ashore and – our king have mercy – they were hindered (= they were not able to undertake any action), and they gave up the goods and left them there. I however offered the merchants a ship and help to rescue their cargo, if they would be able to save anything, against a possible rescue fee.”*

Meriviikko (*weke sees*) oli keskiajan merenkulun tärkeä matkanmitta. Alun perin se tarkoitti matkaa, jonka soutaluksen miehistö jaksoi yhtäjaksoisesti soutaa. Tämä oli tietenkin hyvin epätarkka mittayksikkö, joka riippui olosuhteista, aluksen koosta ja miehistöstä. 1400-luvun Itämerellä meriviikolla on arvioitu tarkoitettun noin 7,4 kilometrin matkaa.¹⁵ Tämän perusteella kyseinen sokea kivi oli noin viisitoista kilometriä Gotlannista merelle, mikä vastaa hyvin saaren pohjoispuolella olevaa Salvorevet-särkkää.

Pahamaineinen Salvorevet oli tyypilli-

nen haaksirikkopaikka, pitkälle ulos merelle työntyvä vedenalainen niemenkärki, jonka alueella syvyyden arvioiminen tai mittaaminen oli erittäin vaikeaa. Öölannin eteläkärki, josta alkaa pitkä vedenalainen hiekkasärkkä, oli vastaavanlainen haaksirikkopaikka samoin kuin Hiidenmaan Dagerort.

Joskus haveri tapahtui kaupungin sisään-tuloväylällä, joella tai aallonmurtajan tuntumassa. Jokisuiissa virtaukset haittasivat navigointia. Vuonna 1415 Tallinnasta Narvaan suolalastissa purjehtineen aluksen kerrotaan haaksirikkoutuneen Narvajoen suulla, ja vuonna 1491 Kampeniin matkalla ollut alus ajoi karille Weserin suulla. Satama-alueella, jossa käytettävissä oli apua ja muita aluksia, haaksirikkoutunut alus oli joissakin tapauksissa mahdollista nostaa ylös. Esimerkiksi eräs Wisborgista Lyypekkiin purjehtinut alus haaksirikkoutui vuonna 1460 Visbyn sataman aallonmurtajan luona mutta saatiin ylös ja otettiin uusiokäyttöön. Laki määräsi, että satamaan uponnut ja muuta liikennettä häiritsevä alus oli nostettava ylös kesällä kuukauden ja talvella kahden kuukauden kuluessa.¹⁶

HAAKSIRIKKOJEN LUKUMÄÄRISTÄ

Haaksirikkojen vuosimääriä keskiajan Suomenlahdella ei ole mahdollista selvittää kattavasti, sillä yhtenäisiä lähdesarjoja ei ole olemassa. Artikkelin liitteenä olevan tietokannan tiedot on koottu erilaisista ja eriaikaisista lähteistä. Suurin osa Suomeen liittyvistä lähteistä käsittelee Tallinnan, Viipurin tai Narvan reitillä olleita lyypekkiläisaluksia. Painopiste on Lyypekin – Tallinnan-reitillä sattuneissa haaksirikoissa. Lyypekkiläiset Tallinnan-reitin alukset haaksirikkoutuivat usein Tallinnan tai Liivinmaan rannikolla ja ovat siksi lähdeaineistossa hyvin esillä. Tämä ei vääristä kuvaa, sillä Lyypekillä ja Tallinnalla oli johtava rooli kaupparamerenkulussa

aina 1400-luvun loppuun saakka, joten juuri tämän aineiston käyttö on perusteltua.

Ajallisesti tietokanta kattaa parhaiten 1400-luvun, jolta on kohtuullisen hyvin säilynyt Lyypekin merenkulkua valaisevia asiakirjoja. Haaksirikkoja oli vuosittain jossain päin Itämeren, mutta oli ajanjaksoja, jolloin merkittäviä haaksirikkoja ei näytä olleen, tai ne eivät ainakaan ole olleet niin kiistanalaisia, että niistä olisi syntynyt dokumentteja. Lähdeaineiston perusteella yhtenäkkään vuonna ei ollut montaa haaksirikkoa. Vuosina 1410 ja 1431 oli neljä merkittävää haaksirikkoa, vuonna 1551 kolme sekä vuosina 1401, 1402, 1415, 1425, 1460, 1492, 1497 ja 1550 kaksi haaksirikkoa. Muina vuosina haaksirikkoja oli korkeintaan yksi. Merkittävin jakso, jolloin haaksirikkoja ei tietokannan perusteella tapahtunut lainkaan, oli suurin piirtein 1450-luvulta 1480-luvulle. Asia selittyy sillä, että tuolta ajalta on ylipäätään säilynyt hyvin vähän asiakirjoja.

PIMEÄT SYKSYT, KÖMPELÖT LAIVAT

Haaksirikkojen kaksi pääsyitä olivat ylivoimaiset luonnonolosuhteet ja navigointivirheet. Inhimillisen virheen mahdollisuus oli keskiajan merenkulussa suuri jo pelkästään karttojen ja merimerkkien puutteen vuoksi. Suurin osa lähteistä antaa kuitenkin haaksirikkojen syyksi luonnonolosuhteet, kuten pimeyden tai myrskyn.

Navigointivirheeseen ei viitata juuri koskaan, vaan puhutaan esimerkiksi ”pyörivistä tuulista” tai myrskystä, joiden seurauksena tai ajamana jouduttiin väärään paikkaan. Selityksiin väärään paikkaan pääymisestä ei kuitenkaan voi täysin luottaa, sillä esimerkiksi Suomen saaristoon tultiin myös salakuljetustarkoituksessa.¹⁷ Aluksissa oli vikoja ja niihin tuli vuotoja, joiden seurauksena oli mentävä sinne minne päästiin. Navigointivirhe ei ollut haaksirikon edellytys. Alus

saattoi syystä tai toisesta haaksirikkoutua, vaikka sen kapteeni tiesi sijaintinsa tarkkaan.¹⁸

“My friendly greeting, wishing you all the best. Honorable dear neighbours and good friends, informing you friendly, that there was a ship that because of the wind came here in the Vyborg area, which was carrying salt, and the ship had become leaky at sea. Therefore the skipper sailed to Vyborg and thought/hoped that he would be able to hire a ship there, with which he would/could transport the salt to Reval. But at that time there were no ships here which he could get (hire). Therefore I advised him for his benefit that he should unload the salt here. So the salt was weighed and measured by good/trustworthy people and is now lying here, being kept well for the benefit of the person it belongs to, unharmed and without obstructions. Therefore I send you this letter by this ship, asking you politely that you - - - that the letter arrives; and furthermore that you - - - ask whether they want to sell the salt here - - -”

Keskiajan kauppalaivat liikkuivat hitaasti. Jos lyypekkiläisalus lähti keväällä kohti Tallinnaa heti, kun se Suomenlahden jäätilanteen kannalta oli mahdollista, se palasi kotisatamaan vasta loppukesällä tai alkusyksystä. Toisen matkan aloittaminen vielä saman purjehduskauden aikana oli riskialtista valinta, mutta silti aluksia liikkui ja haaksirikkoutui pohjoisella Itämerellä vielä marraskuussakin. Ei ollut tavatonta, että talvi yllätti laivurit kesken purjehduksen ja lasti oli jätettävä matkan varrelle. Esimerkiksi vuonna 1411 eräs Danzigista Turkuun tarkoitettu suolalasti jouduttiin purkamaan talven takia Tallinnan makasiineihin.¹⁹

Merenkulkijat ja laivanvarustajat tiesivät riskit, ja haaksirikkoja yritettiin estää kieltämällä myöhäiset lähdöt. Vuonna 1461 Pärnuun kokoontuneet hansapäivät kehottivat yhteispäätöksessään lyypekkiläislaivoja olemaan lähtemättä arvokkaissa hunaja- ja kangaslasteissa Mikkelinpäivän jälkeen Li-

vinmaalle. Tämä tapahtui vain seitsemän vuotta ennen kuuluisan Hanneke Vromen haaksirikkoa. Aluksessa oli lastina mm. hunajaa ja kankaita.

Maatalouden tuotantosykliä kannustivat omalta osaltaan syyspurjehduksiin, sillä viljaa kuljetettiin idästä länteen satokauden jälkeen syksyllä. Sama koski ainakin jossain määrin metsästystä, kalastusta ja kotieläinteurastusta. Esimerkiksi keskiajalla tärkeän hauen saaliit olivat runsaimmat syksyllä. Sykliä vaikuttivat myös jalostetun raudan ja sahatavaran tuotantoon, sillä rautaruukit ja sahat toimivat vesivoimalla, joka oli runsaimmillaan syysateiden aikana.

Syksy oli sesonkiaikaa senkin takia, että alukset lähtivät satamista kaapparit välttääkseen myöhään syksyllä. Merikapteeni Henrik Vynlender de Refle, joka oli nimestään päätellen tallinnalainen, lähti vuonna 1422 Riiasta kohti Flanderia ja Englantia vielä syyskuun puolivälissä.²⁰

Haaksirikkojen yleisimpänä teknisenä syynä oli keskiajan tyyppialusten, koggien ja holkkien, huono tuuleennousukyky.²¹ Korkean aluksen, jossa oli raskaat paalumastot märssykoreineen, sorto ja kallistuma olivat kovassa merenkäynnissä merkittäviä. Sorto eli sivuttaisliukuma kasvoi aluksen kallistuessa nousukulman pienentyessä, eikä köli enää ”purrut” veteen. Lisäksi koggeihin rakennettiin kaappausvaaran takia korkeita etu- ja takakastelleja, jotka heikensivät niiden purjehdusominaisuuksia.

Yksimastoinen koggin vaikein ja vaarallisin manööveri oli vastakäännös. Se edellytti, että ns. suojan eli leen puolella oli tilaa, koska alus liukui tietyssä vaiheessa käännöstä suojan puolelle ja jopa perä edellä. Yksimastoinen alus oli laskuherkkä, jos masto oli edessä, ja nousuherkkä, jos masto oli takana. Kummassakin tapauksessa alusta jouduttiin korjaamaan voimakkaasti peräsimellä, mikä kysyi voimia ja rasitti peräsintä.²² Kaksimastoisella aluksella käännökset olivat helpom-

pia, sillä toisen maston ja etupurjeen lisääminen helpotti ohjattavuutta.

Parhaimmillaan keskiajan laivat pystyivät nousemaan tuuleen vähäisessä aallokossa noin 60–65 astetta, siis noin 25–30 astetta sivutuulta ylemmäksi; tosin sortuma oli silloin jo 10 asteen luokkaa. Aallokon kasvaessa nousukulma pieneni tuntuvasti. Edellä sanottu on voitu todentaa Saksassa tehdyillä allas- ja tuulitunnelikokeilla sekä laivakopioista saatujen kokemusten perusteella.²³ Nousukulman äkillinen pienentyminen aallokon kasvaessa on varmasti ollut yksi keskiajalla haaksirikkoon johtaneista syistä. Paikanmääritys ja sorron arviointi varsinkin pimeässä on ollut lähes mahdotonta. Luotia ei ole voitu käyttää.

Koggi pysyi kurssissaan parhaiten avo- tuulessa. Myötätuulessa se oli optimaalinen raakapurjeen ansiosta ja varsinkin, jos mastoja oli yksi ja se veti muiden purjeiden häiritsemättä. Koggi käyttäytyi hyvin myös sivumyötäisessä. Tämän takia pyrittiin yleensä purjehtimaan avotuuleen. Luoviminen oli poikkeuksellista, ja siihen turvaututtiin yleensä vain, kun oli pakko. Sopivaa tuulta odotettiin yleensä saarten tai niemien suojissa ankkurissa. Tällaisia saaria ja suojapaikkoja olivat esimerkiksi Riianlahden Ruhnu sekä Hankoniemen Hauensuoli sekä sitä vastaava suojapaikka Viron puolella, Odensholm (Osmussaari).²⁴ Jos tuuli oli satamasta lähdeäessä vastainen, merelle päästiin viemällä soutuveneellä varppiankuri pitkälle aluksen eteen ja vinssaamalla alus ulos syvään veteen. Tuuliin yritettiin vaikuttaa myös rukouksin tai loitsuin.²⁵

Merikelpoisuutta ja iskunkestävyyttä heikensi varhaisten koggien laatikkomainen rakenne. Karilleajotilanteessa kaukalomainen, limisaumainen ja kulkikas koggi oli heikko verrattuna myöhempiin tasasaumaisiin aluksiin, joissa oli kaarien, kilitukkien, pitkittäisjäykistäjien, steevien ja emäpuun muodostama ”luuranko” kokonaisuutta tu-

kemassa. Maston menetys oli kohtalokasta, jos mastoja oli vain yksi.

Alustyyppit kehittyivät 1300-luvun puolivälistä alkaen. Aluksiin tuli lisää mastoja ja tilapäiskastellit mataloituivat ja integroituivat alukseen.²⁶ Alus, jota kutsuttiin holkiksi, yleistyi 1400-luvulla. Kaarevuus eli ketka, myöhempien purjelaivojen tyyppiominaisuus, oli holkille tyypillinen uutuus, joka yleistyi kun koggi ja holkki sulautuivat toisiinsa.²⁷ Selvää eroa koggin ja holkin välillä ei enää 1400-luvun alussa ollut. Purjelaivan kulkimikkuus väheni, runko pyöritysti ja tasapohja syveni keskeltä muodostaen kolin. Se auttoi tuuleen nousussa.

RANNIKOPURJEHDUKSEN RISKIT

Navigointi keskiajan Itämerellä perustui rannikon silmämääräiseen havainnointiin ja syvyyden luotaamiseen. Sijainti määritettiin rannikon korkeita kohtia kuten puita, kirkkoja, saaria ja muita maisemasta erotuvia kohteita tarkkailemalla. Merenkulkija tarkkaili myös pilviä ja lintujen lentoa: mihin hanhiparvet suuntasivat, siellä oli levähdyspaikka. Hänen meteorologinen tietämyksensä perustui perimätietona kulkeneisiin hokemiin. Iltarusko ennakoி hyvää purjehduskeliä, aamurusko huonoa.²⁸

Rannikkopurjehdus lisäsi haaksirikkoja. Etäisyyden arviointi rantaan oli tärkeää. Se voitiin arvioida silmämääräisesti kolmionmittauksen avulla, yksinkertaista trigonometriaa hyödyntäen (ns. ”kipparikolmio”, jonka oletan olleen käytössä jo keskiajalla), kunhan kuljettu matka osattiin arvioida. Lokia ei keskiajalla ollut, ja kuljettu matka arvioitiin laskemalla aika, joka alukselta kului keulasta pudotetun palikan tai muun vastaavan mittauspisteen ohittamiseen. Tärkeimpänä periaatteena oli kuitenkin pitää suojan puolen ranta aina mahdollisimman kaukana varsinkin, jos tuuli kävi rannikkoa kohti tai

jos tehtiin vastakäännöstä. Koggin masto oli noin kaksikymmentä metriä korkea, ja sen huipusta näki kahdeksan merimailin (14,4 km) päässä olevan horisontin.

Vaaratilanteita syntyi etenkin paikoissa, joissa vedenalainen särkkä tai matalikko pakotti laivan niin kauas merelle, ettei rannikko enää kunnolla näkynyt. Varsinainen kaupunkiin tulo tapahtui yleensä luotsien avulla.

Tähystämisen lisäksi tärkein navigoinnin apuväline oli luoti, jonka avulla laivurit määrittivät sijaintinsa tunnustelemalla pohjaa ja sen laatua. Luodin paras valmistusaine oli lyijy. Lyijy upposi nopeasti, ei ollut altis korroosiolle, ja oli sen verran pehmeää, että siihen jäi jälki sen osuttua kivipohjaan.²⁹ Välimerellä portolaanikartta ja kompassi olivat korvanneet luodin jo 1200-luvulla.³⁰ Itämeren laivuritkin tunsivat jo kompassin, mutta kiintopisteiden tähystäminen ja pohjan luotaaminen pysyivät silti vakiomenetelminä läpi keskiajan.

Luotaus oli hankalaa kovassa merenkäynnissä³¹ ja se toimi luotettavana navigoinnin apuvälineenä vain tietynlaisilla vesillä. Se toimi Viron tasaisesti mataloituvalla rannikolla mutta oli epäluotettava Suomen saaristossa, jossa syvyudet vaihtelivat nopeasti ja ennustamattomasti. Luotauksen hallitseva asema navigoinnissa olikin yksi syy siihen, että meriliikenne suosi Viron rannikkoa Suomen rannikon kustannuksella ja että Helsinki pysyi vielä uuden ajan alussa pitkään Tallinnan varjossa merikaupunkina. Syytä oli tietenkin muitakin. Ohjeet paikannääritykseen löytyivät kirjasta *Das Seebuch*. Tämä noin 1450-luvun puolivälissä ilmestynyt teos oli keskiajan tärkein reittikuvaus ja -opas, joka selosti reitin Andalusiasta Suomenlahdelle. Kirjassa luotaus on tärkeässä asemassa.

Edellä kuvatun alusten alhaisen suorituskyvyn takia alukset päätyivät toisinaan täysin vääriin satamiin tuuliolosuhteiden

takia. Vuonna 1431 eräs Danzigista Tukholmaan matkalla ollut, täyteen lastattu alus päätyi Grobinaan nykyisen Latvian rannikolle ”tuulen ja myrskyn takia” (*windes un unwedder wegen*).³² Vuonna 1557 raumalaisen porvarin Danzigiin matkalla ollut alus ajautui Tallinnaan.³³ Ajautua tarkoittaa ensimmäisessä tapauksessa ajalehtimistä, mahdollisesti ohjauskyvyttömänä, jälkimmäisessä hallittua tuloa Tallinnaan.

Vuonna 1438 haaksirikkoutunut kapteeni Tyteke Nevelnick riitaantui luotsinsa kanssa siitä, kumman syytä haaksirikko oli. Tapausta käsiteltiin Saksalaisen ritarikunnan kapteenin Hinrik Fresendorpin johtamassa oikeudenistunnossa Saarenmaan Sonebrochissa. Valaehdoisessa lausunnossaan luotsi kielsi syyttäneensä kapteenia ja totesi, ettei haaksirikko ollut kenenkään vika. Luotsi kertoi luvanneensa ohjata aluksen ”sinne minne ikinä tuuli heidät veisi” ja mainitsi mahdollisiksi määränpäiksi Odensholmin, Runon (Ruhnu) ja Serleorden. Kaikki nämä olivat tunnettuja ankkuripaikkoja, joissa laivat odottivat sopivaa tuulta.

”To all who see this letter or hear it being read, I, Hinrik Fresendorp, a brother of the German Order, captain residing in Soneborch, publicly declare with this letter and bear witness that the captain of the Tyteke Nevelinck, the claimant, appeared before me with his pilot and accused same pilot before me and two other brothers and [some] attendants of our order, that the aforementioned pilot allegedly has said that the ship, God have mercy, sunk, [and that this] was the captain’s fault and not his. [I declare] that before me and the aforementioned other brothers and attendants, the aforementioned pilot answered [his actions] solemnly and solidly and also took an oath, [stating] that he did not speak the mentioned words about the captain and does not have any recollection of this. Furthermore he admitted openly before all of us the aforementioned, without being asked [to do so] and said that it was nobody’s fault

that the ship sank. And furthermore he admitted before us all that the captain wanted to hire a second pilot, and he [the accused] did not want to allow that and said that if another pilot came aboard the ship, he [the accused] would leave the ship, and he promised [swearing] on his life that he would lead the ship wherever the wind would take them, to Odesholme, to Rune or to Serleorde; if he failed to do so, the captain should throw him overboard. At Saint Simon and the eve of [Saint] Jude there was a southwest wind; then the pilot came to the captain in front of the cabin [wheelhouse] and said: captain, ***; then he went to the first mate* and said to him: ***, first mate, ***. And the captain, the first mate and all the sailors said to him, when he went to the sail: Hans, you're going to high into the wind, you're going to near the land; then the aforementioned first mate said: captain, don't fear, don't be afraid, [I swear] on my life, I will take you out of here. All the words and points mentioned here he confirmed before us with his oath. Bearing witness that this is the truth, I, Hinrick Fresendorp, captain, put my official seal on this letter. Oszel, Sunday the ninth day before Saint Elseben in the year [14]38.”

Edellä sanotusta ilmenee samalla yksi keskiajan haaksirikkoja lisännyt tekijä: kapteenilla ei ollut ehdotonta määräysvaltaa aluksessaan vaan päätökset tehtiin kollektiivisesti, jopa äänestäen, jos kyseessä oli esimerkiksi mastojen kaataminen tai lastin laidan yli heittäminen. Alukset olivat usein yhteisomistuksessa ja laivurit omistivat itse ainakin osan laivasta, jossa he olivat kapteenina. 1400-luvulla tämä kollektiivisuus tosin oli jo heikentynyt ja kapteenin arvovalta nousnut, mutta täysin kadonnut piirre se ei kuitenkaan ollut. Kapteeni ei ollut aluksessaan yksinvaltiainen vaan *primus inter pares*, joka joutui ottamaan huomioon muiden mielipiteet.³⁴ Nopeita päätöksiä ei tällä tavalla voitu tehdä, mikä saattoi olla onnettomuustilanteessa kohtalokasta.

OSMUNDRAUDASTA ORAVANNAHKOIHIN

Haaksirikkoutuneen aluksen lasti selostetaan keskiaikaisissa lähteissä yleensä vain, jos kyseessä oli poikkeuksellisen arvokas tavara. Tavanomaisen kauppatavaran (*köpmangods*) kohdalla ei sitä yleensä eritellä. Itämeren merikauppaa käytiin kuitenkin vaikiintuneilla tuotteilla. Idästä länteen vietiin tervaa, puutavaraa, viljaa, kuivattua ja suolattua kalaa (etenkin haukea), osmundrauta, vahaa, hamppua, pellavaa, niintä, talia, turkiksia, kuten oravannahkoja, ja vuotia. Itämerelle ja Suomenlahdelle tuotiin suolaa, rihkamatavaraa, kankaita, silliä ja viiniä.³⁵

Osmundrauta (*osmundjärn*) oli Ruotsissa 1100-luvulla kehitetty rautajaloste, jota pidetään maailman ensimmäisenä valurautana ja joka oli keskiajalla erittäin tärkeä vientiartikkeli. Sitä vietiin pääasiassa Tukholmasta tynnyreissä (*fat*) mutta myös esimerkiksi Turusta Danzigiin vuosina 1474–1476 muun lastin mukana.³⁶ Rauta mainitaan useiden haaksirikkojen yhteydessä, ja sitä myös takavarikoitiin satamiin pääseistä lavoista esimerkiksi velkojen maksuiksi.³⁷

Vuonna 1433 Balgassa, nykyisen Kaliningradin lähistöllä haaksirikkoutui Hans Gestelsonin kipparoima alus matkalla Tukholmasta Weikseliin. Lastina oli 34 tynnyriä osmundrauta, 14 tynnyriä hylkeenrasvaa, 12 tynnyriä voita ja vaatteita.³⁸ Vuonna 1524 Tallinnan raati kirjoitti Kustaa Vaasalle, että tallinnalaisporvarien Iwan Hunninghuseenin, Hans Spikernagelin ja Wilm Wichgerdesin raudalla ja muilla tavaroilla lastatut skuutit olivat haaksirikkoutuneet Raaseporin alueella matkallaan Tukholmasta Tallinaan.³⁹

Raudan lisäksi aluksissa kulki keskiajalla ja 1500-luvulla myös kultaa ja hopeaa.⁴⁰ Vuonna 1514 vietiin Danzigista Tallinaan lyijyä. Olevisten kirkon kattoon tarkoitettua lastia kuljettanut alus haaksirikkoutui Suo-

men saaristossa, ja sen lasti varastettiin.⁴¹

Perinteisiä Venäjän-tuotteita kulki merellä paljon. Vuonna 1493 Tallinnasta Lyypekkiin matkalla ollut alus haaksirikkoutui Gotlannissa. Sen lastina oli pellavaa, vahaa, tuhkaa, talia, traania, hylkeenrasvaa, osmundrautaa, hamppulankaa (*kabelgarn*), nahkaa, vuotia, turkiksia, viljaa, kalaa ja voita.⁴² Turkikset olivat vielä 1500-luvulla tärkeä ja merkittävä osa lastia. Esimerkiksi vuonna 1502 riikalaiskauppias Heinrich Werneken mainitaan vieneen Viipuriin silliä ja suolaa ja palanneen Riikaan mukanaan 10 900 oravannahkaa (*gråverk*).⁴³

TURVALLINEN SUOMI

Haaksirikkaa seurannut hylkypelastus saattoi tapahtua hyvässä yhteisymmärryksessä pelastajien ja laivaväen kanssa. Usein se kuitenkin johti riitaan, omavaltaisuuksiin tai väkivaltaiseen ryöstöön, jopa tappoihin. Esivallan määräyksistä huolimatta kaikkialla Itämerellä eli sitkeästi vanha käsitys hylkyjen ja hylkytavarain kuulumisesta rannanhaltijalle.⁴⁴

Alueelliset erot olivat suuria. Hansakaupunki Tallinna noudatti johdonmukaisesti Lyypekin lakia. Lyypekin laki puuttui kapteenin ja miehistön asemaan ja velvollisuuksiin, rahtimaksuihin matkan katketessa, kolareihin sekä laidan yli heitetyn tavaran omistussuhteisiin sekä haaksirikkoihin ja pelastuspalkkioihin. Tärkeässä osassa oli hylkytavarain takaisin perintä palkkiota vastaan.⁴⁵

Myös Suomenlahden pohjoispuoli oli tiiviisti kytköksissä hansakaupunki Tallinnaan, minkä takia laivoja, joista suuri osa kuului Hansaliitolle, ei voitu kohdella kaltoin niiden haaksirikkoutuessa Suomen rannikolle. Raaseporin linnanpäälliköt ja voudit kävivät vilkasta paikallisdiplomatiaa Tallinnan raadin kanssa, kirjeenvaihto oli vilkasta, ja

tarvittaessa osapuolet kokoontuivat Tallinnan tai Raaseporin linnan lisäksi esimerkiksi Santahaminassa tai Porkkalassa.⁴⁶

Suomen rannikoilla haaksirikkooisia ei ryöstetty eikä tapettu, ja omavaltaisista takavarikoinneista ja lastien pimityksistä joutui pääsääntöisesti vastuuseen. On tosin mahdollista sanoa, kuinka suuri osa tällaisista tapauksista jäi rangaistuksetta. Haaksirikkoutunut laivuri saattoi menettää lastinsa mutta ei henkeään. Karirauhan rikkomiseen syyllistyivät Suomen puolella itsenäisesti toimivat linnanpäälliköt ja muut korkeimmat kruunun virkamiehet.

Vuonna 1336 Florekin-niminen narvalaisporvari haaksirikkoutui Suomen saaristossa paluumatkalla Tukholmasta Narvaan. Kertomansa mukaan hän onnistui suurin vaivoin pelastamaan osan lastistaan, mutta Turun linnan linnanpäällikkö ja drotsi Mathias Kettilmundsson oli takavarikoinut tavarat häneltä.⁴⁷ Vastaavaa sattui muuallakin eri aikoina. Äyräpään vouti Jöns Kartte takavarikoi vuonna 1526 alueelleen rantautuneesta skuutista ankkurin ja köysiä ja toimitti ne Viipurin linnaan.⁴⁸ Vuonna 1535 laamanni Ivar Fleming osti Ahvenanmaalla haaksirikkoutuneesta aluksesta pelastetut viinit ja vaatteet itselleen, perustellen toimintaansa sillä, että viini olisi muuten mennyt pilalle pakkasen takia.⁴⁹

Vuonna 1410 Tallinnan raati vaati ruotsalaiselta linnanpäälliköltä selitystä epäilystä karirauhan rikkomisesta. Erään merikapteenin mukaan Raaseporin linnanpäällikkö Thomas van Vitzen oli estänyt häntä pelastamasta arvokasta lastiaan Skoonen silliä tai pyytämästä apua pelastustöihin alueen talonpojilta. Talvisaikaan sattunut haaksirikko oli ilmeisesti tapahtunut pienin vaurioin, sillä kapteenin mukaan alus oli rantautunut ja täysin pelastuskelpoinen. Hän kertoi menneensä heti onnettomuuden jälkeen kertomaan siitä von Vitzenille, joka oli alueen korkein viranomainen. Haaksirikko oli



Primitiivisesti maalattu laiva liitetään lähetyspyhimys Olaviin, mutta se voi symboloida myös Neitsyt Mariaa, jonka "laiva on lastattu" Jeesus-lapsella. Kuva on Finströmin kirkosta Ahvenanmaalta. Kuva: P. O. Welin / Museoviraston Kuvakokoelmat.

ilmeisesti sattunut hyvin lähellä Raaseporin linnaa, koska kapteeni oli kyennyt menemään linnanpäällikön puheille henkilökohtaisesti.⁵⁰

Tallinnan raati vaati von Vitzeniltä selitystä asiasta. Linnanpäällikkö kiisti kaikki syytökset ja antoi tapauksesta toisenlaisen selityksen. Hänen mukaansa kapteeni oli tullut hänen puheilleen ja kertonut olevansa kyvytön itse pelastamaan lastiaan. Tämän vuoksi von Vitzen oli mennyt alukselle yli neljäkymmenen miehen kanssa ja pelastanut mitä pelastettavissa oli.

Tästä huolimatta kapteenin selitys tapauksesta kuulostaa enemmän ajan yleisen käytännön mukaiselta. Yksittäinen kippiari olisi tuskin rohjennut esittää täysin tekaistuja väitteitä niin korkeaa herraa kuin linnanpäällikköä vastaan. Erityisen paljonpuhuva on yksi kohta von Vitzenin kirjeessä Tallinnan raadille. Siinä hän sanoo palauttaneensa pelastetut tavarat oikeille omistajilleen "hyväntahdoneleenä", vaikka hänellä olisi ollut oikeus pitää kaikki itsellään. Linnanpäällik-

kö katsoi siis vanhan rantaoikeuden olevan edelleen voimassa, vaikka hän edusti Ruotsin kuningasta, joka yritti samaan aikaan kitkeä rantaoikeutta pois valtakunnastaan.

"Kind greetings, I wish you well. Dear gentlemen and good friends. Please know, that – as you will have heard – last winter a ship with whole herring stranded on the shore of Nyland. The skipper came to me and complained about his loss and told me about the ship. I asked him if he could recover the cargo. He answered me that he was not (m.h) able to do so. I asked him if he could hire people to recover the cargo. He answered that he couldn't do anything about it, he just gave up on the cargo. Claus Fleming, judge in Oesterland, Waldemar Deken, captain of Thovesten, and more than 40 other good men were here at the time. I had the cargo recovered, as much as could be recovered, and I sent the goods to the honorable people they belonged to, as an act of neighbourly goodwill, because I would have had the right to keep the goods. Now I have heard that the aforementioned skipper appeared before you and has said that I didn't

allow him to recover the goods and that I forbade the peasants to help him recover the goods. The things the skipper said about me are not true, and the aforementioned gentlemen Claus Fleming and Woldemar and many other good men will testify that everything is exactly as I have written in this letter, and if the skipper claims otherwise, he doesn't speak the truth. That is all, may God keep you in good health, and pray for me and your friends. Written in Raseborg the Thursday after St. Jacob's Day, with my seal."

Vuonna 1511 Tallinnan raati kirjoitti Raaseporin linnaläänin käskynhaltijalle Tönne Erikssonille hänen alueelleen rantautuneesta skuutista ja vaati sen lastia palautettavaksi. Alus oli tullut Narvasta ja oli ilmeisesti matkalla Tallinnaan, koska sen lastina oli tallinnalaisporvareille kuuluvaa tavaraa. Raadin vaatimus viittaa siihen, että se tiesi tai epäili pelastettua lastia pimitettävän Raaseporissa.⁵¹

Raaseporin vouti Krister Klasson Horn puolestaan raportoi vuonna 1513 kirjeessään Tallinnan raadille, että oli valtionhoitaja Sten Sturen määräyksestä antanut danzigilaiselle laivurille Per Alffille ja tämän laivakunnalle (*skeppsalag av köpman*) lastitavarat, jotka oli pelastettu Raaseporissa haaksirikoutuneesta skuutista. Oli siis tarvittu valtionpäämiehen suora määräys ennen kuin haaksirikoutuneet olivat saaneet omaisuutensa. Horn mainitsee, että aluksen kapteeni oli vahvistanut tapahtuneen allekirjoituksellaan.⁵² Se, että kapteenit ja perämiehet olivat luku- ja kirjoitustaitoisia, on hyvin ymmärrettävää, koska he olivat usein porvareita, jotka kuljettivat omaa alustaan.

Samankaltainen tapaus sattui vuonna 1524, jolloin Tallinnan raati valitti suoraan Ruotsin kuninkaalle Kustaa Vaasalle. Valituksen mukaan Raaseporin vouti Olof Larsson ei suostunut palauttamaan alueellaan edellisenä vuonna haaksirikoutuneista skuuteista talteen otettua rautaa ja muita

esineitä, ei edes pelastuspalkkiota vastaan.⁵³ Tapaus kuvaa hyvin sitä, että kuninkaan asema haaksirikkojen ylimpänä auktoriteettina oli vakiintunut.

HENGENVAARALLINEN LIIVINMAA

Liivinmaa oli feodaaliyhteiskunta, jossa kaikki valta oli paikallisilla pikkukherroilla, eikä Ruotsin kuninkaan kaltaista keskusvaltaa ollut. Itämeren alueen rantarosvout oli ehkä räikeimmillään Baltian länsirannikolla, Saarenmaan, Hiidenmaan ja Kuurinmaan alueella.

1600-luvulta eteenpäin Baltian rantarosvouksesta on runsaasti lähdemateriaalia, ja esimerkiksi Muhun saarella sekä Pohjois-Viron Toolsen alueella tiedetään talonpoikien ryöstäneen haaksirikkoutuneita.⁵⁴ Varsinkin 1600-luvun lopulla ryöstelyt olivat erittäin yleisiä.⁵⁵ Tapa eli näillä kartano- ja maaorjuusalueilla hyvin pitkään, aina 1800-luvun alkupuolelle asti. Keskiaikainen lähdeaineisto on niukkaa, mutta siinä kerrotut tapaukset osoittavat, että alueella harjoitettiin jo tuolloin aktiivista rantarosvousta. Vuonna 1482 Tallinnan raati jopa kielsi porvareitaan purjehtimasta Saarenmaalle ja käymästä siellä kauppaa alueen rantarikollisuuden takia.⁵⁶

Vuonna 1425 danzigilainen Peter Glibicz ajautui myrskyssä Kuurinmaan rannikolle ja yritti pelastaa lastiaan. Kuurinmaan käskynhaltijan määräyksestä paikalliset talonpojat ottivat hänet kiinni ja veivät vankina Windauhun.⁵⁷ Liivinmaalla haaksirikoutuneet voitiin ”takavarikoida” eli ottaa vangiksi. Syksyllä 1439 lyypekkiläinen, Tallinnaan matkalla ollut merikapteeni Hindrik Vromen alus ajoi karille Saarenmaalla. Rantaan pelastautuneista osa tapettiin, pelastusvene poltettiin ja lastia ryöstettiin ja piilotettiin. Syyllisiksi nimettiin paikalliset talonpojat ja eräs palkkasotilas (*landsknech*).⁵⁸ Kapteeni

oli ehkä sukua kuuluisalle Hanneke Vromelle, sillä hän kantoi samaa sukunimeä ja oli kotoisin samasta kaupungista eli Lyypekestä.

Vuonna 1441 kartanon palveluväen (*gårdstjänare*) kerrottiin vallanneen venäläisen skuutin ja tappaneen sen miehistön.⁵⁹ Vuonna 1478 Saarenmaan hiipakuntavoudin Henrik Bixhouedennin sanottiin ryöstäneen Kornelius Grelle -nimisen lyypekkiläisporvarin. Voudin esimies oli Saarenmaan-Lännenmaan piispa, joka puolestaan vastasi toiminnastaan Lundin arkkipiispalle. Haaksirikkotavaraa vietiin Viron suuriin luostareihin Padiseen ja Piriitaan.⁶⁰

Vuonna 1505 kerrottiin ”vieraiden talonpoikien” ryöstäneen Hiidenmaalla erään Ruotsin puolelta tulleen porvarin skuutin.⁶¹ Edellisenä vuonna Windaussa oli niin ikään ryöstetty ruotsalaiskuutti.⁶² Syyllisiä ei tässä tapauksessa ilmoitettu, mutta lähes aina tämän alueen rantarosvoina olivat kuvausten mukaan talonpojat tai paikallisten matamiesten käskyläiset, kuten voudit. Nämä tunsivat väylät, ja kun keli oli huono, osattiin haaksirikkojakin odottaa. Käytännössä merialuetta lienee valvottu paikkakunnan ainoasta korkeasta rakennuksesta, kirkontornista. Vuonna 1531 Hiidenmaalle valmistuneella Köpun majakalla oli samanlainen merkitys. Se varoitti Hiidenmaan matalikosta, mutta toimi myös haaksirikkojen tähtytyspaikkana – eikä vain auttamistarkoituksessa.

KOHTUULLINEN PELASTUSPALKKIO

Jo 1300-luvulla lähteissä on mainintoja palkkion maksamisesta haaksirikkotavaran pelastajille, ja seuraavalla vuosisadalla muodostui yleiseksi käytännöksi, että pelastajilla oli oikeus ”kohtuulliseen pelastuspalkkioon” (*skälig bergelohn*). Palkkionmaksun käytännön muodot kuitenkin vaihtelivat, ja se

aiheutti haaksirikkojen yhteydessä jatkuvia riitoja – tutkijan kannalta onnekaasti, sillä pitkälti näiden riitojen ansiosta pelastustointa koskevaa lähdemateriaalia on ylipäättään olemassa. Muuten aiheesta olisi mahdollonta saada juuri mitään tietoja.

Vuonna 1395 Turun linnapäällikkö Jacob Djäkne kertoi kirjeessään Tallinnan raadille Suomen puolelle rantautuneen aluksen pelastustoimista. Djäkne lupasi palauttaa lastin tallinnalaisille omistajille sen, mitä hylystä talteen saatiin, mutta varoitti, että tulossa ei olisi paljoakaan tavaraa. Hiekka ja savi olivat pilanneet suuren osan lastista, ja lisäksi pelastajat ottaisivat osan itselleen pelastuspalkkiona. Tähän palkkionnauttijoiden joukkoon kuuluivat Djäknen ja hänen lähimpien miestensä lisäksi myös paikalliset talonpojat. Linnanvoudin mukaan he olivat uurastaneet kolme viikkoa pelastustöissä ja ansaitsivat siksi osansa palkkiosta.

Djäknen kirjeessä ei kerrota yksityiskohdista haaksirikosta, ei edes sen paikkaa. Rivien välistä voi tulkita yhtä ja toista. Koska lastitavaraa oli pelastettu kolme viikkoa ja osa siitä aiottiin jakaa talonpojille pelastuspalkkiona, kyseessä oli luultavasti varsin suuri alus, jonka lasti oli ainakin pääosin bulkkia eikä arvotavaraa. Hiekan ja saven pilaama lasti taas viittaa siihen, että alus oli rantautunut. Ehkä myrsky oli heittänyt sen rantaan tai se oli tarkoituksellisesti ajettu sinne pelastautumistarkoituksessa. Kapteenista ja miehistöstä kirjeessä ei kumma kyllä puhuta mitään, vaikka yleensä heidän velvollisuutenaan oli pelastaa lasti.

“Dear [friends], etc. Please know, dear mayors, members of the council and good friends, that I have taken note of your letter regarding the goods that sank off the coast of this land, [goods] belonging to your people. Now know that whatever has been salvaged of those goods when the fleet was here, [that] I will return to you [for your sake], minus the fee for the people who rescued the goods; I think these people



Meriaiheita Maarian keskiaikaisen kirkon kattomaalauksissa. Kuvassa 1400-luvun tyyppiä oleva ankkuroitu laiva ja reimari, osmonsolmu, sekä laivan yläpuolella Kristuksen piinavälineet vasara, pihdit ja naulat. Kuva: P. O. Welin / Museoviraston Kuvakokoelmat.

deserve a fee, as they worked for three weeks salvaging the goods. I wish [God had given] that they had continued salvaging longer, I would have wanted that for your sake, and I offered them my lords peasants as assistance, that they would help them to rescue the goods; and they answered me that they hadn't received orders to salvage more of the goods, and they went away and left the shipwreck altogether, and [the wreck] remained untouched for as much as 14 days. I thought the people would come back, but nobody came back. When I saw that, I claimed the goods in my Lord the King's name, because that is the least I could do. Therefore, dear friends, I will not give those goods to anyone unless my Lord the King writes me [to do so], and I must tell you that you won't get much goods back, because much clay and sand was deposited on them, and there is only little left of the goods that were salvaged, as master Johan, servant of my Lady the Queen, will surely confirm. That is all I have to say; please trust me as your friend.” (FMU 1051)

Tapauksesta ilmenee pelastajien riippuvuus paikallisesta väestöstä. Djäknen mukaan hän oli pyytänyt talonpoikia jatkamaan

pelastustöitä kauemmin, mutta nämä olivat vastanneet, että eivät olleet saaneet määräystä pelastaa enempää tavaraa ja palanneet koteihinsa.

Määräysten ja pelastuspalkkiolla houkuttelemisen lisäksi voitiin turvautua myös vuokratyövoimaan. Vuonna 1410 Raaseporissa sattuneen haaksirikon yhteydessä puhutaan pelastustyövoiman palkkaamisesta. Tämä edellytti kuitenkin linnanpäällikön suostumusta. Linnanpäälliköt pystyivät alueellaan vaikuttamaan työvoiman saatavuuteen omaksi edukseen, ja tässäkin tapauksessa työvoimaa ei heti saatu. Sillilasti purettiin kuitenkin lopulta neljäkymmenen miehen voimin.⁶³ Jos pelastusoperaatio oli linnanpäällikön kannalta kannattavaa, esimerkiksi tuntuvan pelastuspalkkion tai muiden etujen takia, oli työvoimaakin saatavilla. Haaksirikkoista voitiin painostaa kieltämällä työvoiman saanti.

Vuonna 1410 Gotlannissa paikallinen vouti oli mukana pelastamassa kapteeni Peter Brunin haaksirikkoutuneen aluksen ja sen Tallinnasta tuodun turkislastian. Lasti palautettiin pelastuspalkkiota vastaan.⁶⁴

Liivinmaan Grobinan luona vuonna 1431 haaksirikkoutuneen (ks. edellä) aluksen lastin pelastuspalkkiosta puolestaan neuvoteltiin. Palkkiokäytäntö vallitsi sielläkin.⁶⁵ Jos pelastuspalkkiota ei haluttu maksaa, saatettiin rantautunut alus jättää takaisin mereen oman onnensa nojaan, kuten tapahtui eräissä tapauksessa vuonna 1431.⁶⁶

Pelastuspalkkioita maksettiin toisinaan myös rannalta kerätystä hylkytavarasta. Vuonna 1424 Tallinnan raati pyysi kirjeitse Viipurin linnan linnapäälliköltä Krister Niklisonilta, että tämä palauttaisi kohtuullista pelastuspalkkiota vastaan rannalta pelastamansa tavaran, joka oli heitetty edellisenä syksynä laidan yli Hansaliiton laivasta. Hansalla oli etuoikeuksia, joihin kuului oikeus saada takaisin haaksirikossa tai laidan yli heitossa menetetty tavara. Mahtava mutta 1400-luvun puolivälistä vähemmän mahtava Hansakin joutui kuitenkin maksamaan pelastuspalkkion.⁶⁷

MISSÄ HANNEKE VROME HAAKSIRIKKOUTUI?

Keskiajan tuhoisin haaksirikko sattui marraskuussa 1468 läntisellä Suomenlahdella. Aluksen nimeä ei tiedetä, mutta sitä kutsutaan kapteeninsa mukaan Hanneke Vromeksi. Kyseessä oli poikkeuksellisen suuri lyypekkiläinen holkki, jonka mukana menehtyi 180 matkustajaa. Heidän joukossaan olivat Raaseporin linnanherran Lars Axelsson Tottin vaimo ja poika sekä näiden turvamiehinä toimineet kolme sotilasta.

Alus lähti Lyypekistä kohti Tallinnaa myöhään syksyllä välttääkseen kaapparit mutta otti samalla syksyn ja pimeyden takia toisen riskin. Matka eteni Suomenlahden länsiosaan, jossa alus joutui ”10 meriviikon päässä Tallinnasta” myrskyyn ja oli pakotettu muuttamaan kurssiaan kohti Suomen rannikkoa. Laivan kerrottaan uponneen Uu-

denmaan rannikolla, Raaseporin linnan luona, ”neljäntoista meriviikon päässä Tallinnasta” (*verteyn weke sees van Revele bi deme slote Rasborge*).⁶⁸ Paikanmäärittämisä on siis kaksi, 10 ja 14 meriviikkoa Tallinnasta. Ensimmäinen koskee paikkaa, jossa alus joutui myrskyyn, jälkimmäinen varsinaista uppomispaikkaa.

Haaksirikkopaikkana on usein pidetty Jussarön merialueen uloimpia kiviä. Alkuperäislähteissä ei kuitenkaan mainita Jussaröä.⁶⁹ Ilmaisen ”Raaseporin linnan luona” ei pidä tässä tapauksessa antaa johtaa harhaan, olihan ”Raseborgs skär” yleisnimi koko Hangon ja Porkkalan väliselle merialueelle. Dokumenteissa puhutaan linnasta luultavasti myös siksi, että se oli ainoa lähistöllä sijainnut paikka, jonka voitiin olettaa olevan tunnettu Lyypekissä asti.

Vaikka haaksirikkopaikka on ilmaistu tyyppillisen epämääräisesti, onnettomuudesta tehty kirjallinen kuvaus on keskiaikaiseksi poikkeuksellisen tarkka ja tarjoaa ainutlaatuista tietoa. Tämä johtuu siitä, että Hanneke Vromen onnettomuus nähtiin toisesta laivasta, joka purjehti yhdessä sen kanssa. Kuvauksen mukaan haaksirikon jälkeen ”alus vajosi kuin silmänräpäyksessä syvyysiin”. Tämä on myös tärkeä tieto, eikä vain maalaileva ilmaus.

Vuonna 1469 Lyypekin raati kirjoitti Ruotsin kuninkaalle pyytäen tätä luovuttamaan ”Uudenmaan saariston Raaseporiin” (*Nulandeschen gebleuen unde to Razeborgh*) rantautunutta tavaraa. Tavara oli peräisin Hanneke Vromesta. Kirjeessä viitattiin Hansaliiton oikeuteen saada hylkytavaransa takaisin pelastuspalkkiota vastaan.⁷⁰ Tavaraa oli ajelehtinut myös Viron puolelle, mistä on todisteena Turun raadin kirje Tallinnan raadille vuonna 1471. Kirjeen mukaan myös turkulaisilla raatimiehillä oli ollut lastitavaraa Hanneke Vromessa, ja he olivat menettäneet onnettomuudessa muun muassa arvokkaita kangaseriä (*laken*) sekä kultarahoja

(*Rinsche gulden*). Turun raati pyysi tallinnalaisia kollegoita auttamaan tavarain saamisesta takaisin kohtuullista pelastuspalkkiota vastaan.⁷¹

Hanneke Vromen lastia saatiin talteen vielä kolme vuotta onnettomuuden jälkeen.⁷² Joukko Hiittisten talonpoikia saatiin kiinni aluksen hylkytavarain varastamisesta ja yrityksistä myydä sitä Piritan luostariin Tallinnaan. Heillä oli hallussaan hopea- ja kultaesineitä ja sahramia.⁷³ Lyypekkiläiset vaativat tavaraa itselleen kohtuullista pelastuspalkkiota (*redlik bärgeleon*) vastaan, mikä johti vilkkaaseen diplomaattiseen kirjeenvaihtoon Lyypekin, Tallinnan, Turun ja Raaseporin sekä Ruotsin kuninkaan Kaarle Knuutinpoika Bonden välillä.

Haaksirikkokuvauksessa Hanneke Vromen uppoamispaikaksi ilmoitetaan neljätoista meriviikkoa Tallinnasta. Koska meriviikon on tulkittu 1400-luvun Itämerellä tarkoittaneen 7,4 kilometriä, kyseessä oli noin 104 kilometrin (58 merimailin) matka. Jos oletetaan että matka on mitattu linnuntietä Tallinnan satamasta, ei päädytä Jussarön alueelle vaan huomattavasti kauemmas länteen Hangon kohdalle. Aluksen lastia myös löydettiin myöhemmin rantaan ajeltineena Hiittisistä, joka sijaitsee Hankonien toisella puolella Jussaröstä katsottuna. Koska alus joutui myrskyyn 10 meriviikon päässä Tallinnasta mutta haaksirikkoutui vasta 14 meriviikon päässä siitä, olisi uppoamispaikka tämän perusteella Hangon eikä Jussarön kohdalla.⁷⁴ Jos otetaan kirjaimellisesti se, että alus painui silmänräpäyksessä syvyyksiin, tämä viittaa siihen, että alus kaatui avomerellä eikä ajanut karille, jolle se olisi jäänyt ainakin vähäksi aikaa.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Haaksirikot olivat osa keskiajan merenkulkua. Merialueet olivat kartoittamattomia ja

alukset kömpelöitä. Aluksen kääntäminen oli hankalaa ja riskialtista. Pahimmillaan laivat olivat meren armoilla, eksyivät luovissaan pimeässä tai joutuivat keskeyttämään matkansa vastatuulen takia. Silloin jäätin ankkuriin odottamaan sopivaa tuulta.

Haaksirikkoapaikat olivat keskiajalla Itämeren *kapeita meriä*, kapeikkoja ja liikenteen pullonkauloja, joita olivat mm. Bornholm, Öölanti, Gotlanti, Hiidenmaa-Saarenmaa sekä Hangon, Raaseporin ja Porkkalan merialueet sekä itäisen Suomenlahden saaret. Haaksirikkoja oli vuosittain, mutta suurin osa laivoista pääsi määränpäähänsä. Muussa tapauksessa maakuljetusten osuus raskaassa tavaraliikenteessä oli lisääntynyt.

Suomenlahden pohjois- ja etelärannikko erosivat navigoinnin ja turvallisuuden kannalta toisistaan. Räävelin puoli oli helpommin navigoitavissa. Helpompien purjehdusolosuhteiden ja vuosisataisen perinteen takia suurin osa keskiajan laivaliikenteestä kulki Suomenlahden eteläreunaa kaartuen Itämereltä tullessa ohi Saarenmaan ja Hiidenmaan. Koska purjehdittiin rannikon tuntumassa, oli haaksirikko varsinkin Hiidenmaan särkkien takia vaarana. Suomen rannikko oli labyrintti, jonne ulkomaisilla aluksilla ei ilman luotsia ollut asiaa. Suomen saaristoon jouduttiin. Näin tapahtui esimerkiksi silloin, kun laivat pyrkivät kiertämään Hiidenmaan riittävän kaukaa, sekä silloin, kun jouduttiin luovimaan vastatuuleen itään.

Valtapolitiittisesti Suomenlahdella oli kolme voimatekijää. Suomenlahden pohjoisrannalla valtaa pitivät Turun, Raaseporin ja Viipurin linnanpäälliköt, joiden mahdin takauksena oli Ruotsin voimistuva kuningasvalta. Suomenlahden eteläpuolella oli hansakaupunki Tallinna, jonka kautta Hansan vaikutusvalta ja Lyypekin lait ulottuivat alueelle. Kolmas valtapolitiittinen tekijä olivat Liivinmaan territorioiden lääninherrat, niin

maalliset kuin kirkollisetkin.

Baltiassa haaksirikkoisia kohdeltiin tylästi ja väkivaltaisesti. Suomen puolella kohtelu oli maltillisempaa ja kontrolloitua. Rantarosvoutta harjoitettiin Suomenlahden pohjoispuolellakin, mutta siihen voitiin puuttua. Rantarosvoutta ei ulottunut ihmisiin vaan

tavaraan, jota voitiin periä takaisin. Raaseporin rannikolla väärinkäytökset ilmenivät takavarikoineina sekä karirauhan rikkomisena. Harhatulista, eli tarkoituksellisesta laivojen karille ohjaamisesta, ei keskiajan Itämereltä ole löytynyt mainintaa. Tarina kuitenkin elää.

VIITTEET

- 1 Niitemaa 1967, erityisesti s. 7.
- 2 Rantarosvoudesta ks. Kaukiainen 2006, 22–28; Riimala 1993, 62.
- 3 FMU 3765.
- 4 Viron maanomistus- ja vaktasuhteista ks. Niitemaa 1959; Zetterberg 2016.
- 5 Ks. Niitemaa 1959, 10–11.
- 6 Saarten puiden kaataminen oli lailla säädeltyä, koska puilla oli tärkeä merkitys navigoinnissa. Niiden perusteella tunnistettiin saaria.
- 7 Niitemaa 1959, 35; FMU 1151.
- 8 Hunt & Murray 1999, 47–48.
- 9 FMU 1051.
- 10 Vuonna 1509 eräs holkki oli saapunut muiden lyypekkiläislaivojen kanssa Lyypekkiin onnistuneesti, mutta saattueen toinen alus, holkki sekini, oli joutunut erilleen laivueesta ja palannut Tallinaan. Alus oli kaapattu (taget) mutta se oli ”tuottanut suurta mieshukkaa hyökkääjilleen”. Grönblad 1509, nro 231.
- 11 Frankot 2013, 29.
- 12 Kapeista meristä ks. Braudel 1949, 108–109.
- 13 Grönblad, 1502, nro 128.
- 14 Dollinger 1970, 146–147.
- 15 Vogel 2013, 518; Kirby & Hinkkanen 2000.
- 16 Frankot 2013, 176.
- 17 Kerkkonen 1959, 70.
- 18 FMU 6261; FMU 6207; Hutchinson 1997, 164.
- 19 FMU 1352.
- 20 FMU 1703.
- 21 Aluksista ks. Dollinger 1970, 141–142; Kirby & Hinkkanen 2000, 86–92; Kaukiainen 2008, 48–49, 53, 57, 61; Konstam 2008, 63–70.
- 22 Hutchinson 1994, 59–61.
- 23 Baumann 1992, 67; Kirby & Hinkkanen 2000, 76–77. Ks. myös Lavery, Brian 1989. Nelson`s Navy, s. 164. Conway.
- 24 Alus nosti ankkurin Runön luona ja pakeni kaappaajia Pärnuun. FMU 2291.
- 25 Henrikin Liivinmaan kronikka, 163–164.
- 26 Ks. esim Hutchinson 1994, 59–64.
- 27 Ungern 1980, 168–171.
- 28 Rose 2007, 42.
- 29 Hutchinson 1994, 175.
- 30 Ungern 1980, 174–175.
- 31 Ks. Dollinger 1970, 414, dokumentti 28.
- 32 HU 6:900.
- 33 Lähteenoja 1946, 165.
- 34 Frankot 2013, 8, 33–34. Ks. myös Kalliainen 2000, 144–146; Rose 2007, 148–149.
- 35 Ruuth 1916, 78–79; Attman 1944, 3–4.
- 36 FMU 3585.
- 37 Raudan takavarikoinnista velan seurauksena ks. FMU 2096 ja 2229.
- 38 HU 6:1077.
- 39 FMU 6166.
- 40 LEC 2. Abtl.Band 2:227.
- 41 FMU 5745.
- 42 Attman 1944, 28.
- 43 FMU 4952.
- 44 Dollinger 1970, 188–189.
- 45 Frankot 2013, 27–52, 200.
- 46 Kokoon tuminen Porkkalahassa tai Santahaminassa FMU 1886, 2007, 2011, 2015.
- 47 FMU 439.
- 48 FMU 6272.
- 49 GIR 1535:334.
- 50 FMU 1332.
- 51 FMU 5526.
- 52 FMU 5696
- 53 FMU 6166.
- 54 Shipwher, wreck register, ID 913.
- 55 Shipwher, wreck register, 1600-luku.
- 56 FMU 3917.
- 57 LEC 7:302.
- 58 HU 7: 572.
- 59 FMU 2406.
- 60 FMU 3765. Tapauksessa ei puhuta mitään haaksirikosta, mutta tulkitseen että tällaisesta oli kyse, sillä muuten on vaikea selittää, miten vouti pääsi tavaroihin käsiksi. Kontekstista päätellen alus purjehti väliä Lyypekki – Viipuri, mutta en tiedä kumpaan suuntaan. Tapauksessa Erik Axelsson Tott, silloinen Viipurin linnan herra, pyysi Lyypekin raatia auttamaan Grelleä tässä asiassa.
- 61 LEC 2. Abtl.Band 2:716.

- 62 AURLS 1504, 28, 17.
 63 FMU 1332.
 64 HU 5:935.
 65 HU 6:900.
 66 LEC 8:525.
 67 FMU 1747; Dollinger 1970, 188–190.
 68 FMU 3365.
 69 Jaakkola 1947; UDSL 10:XIX.
 70 FMU 3379.
 71 FMU 3482.
 72 Jaakkola 1947, 133, 137–138.
 73 HU 9:602; Jaakkola 1947, 137.
 74 Jaakkolakin mainitse Hangon yhtenä mahdollisena haaksirikko paikkana. Jaakkola 1947, 128.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Lähdejulkaisut

Akten und Rezesse der Livländischen Ständetage (AURLS). Eri painovuosia. Riga: J. Deubner.
 Grönblad, Edward. Urkunder upplysande Finlands öde och tillstånd i slutet af 16te och början af 17te århundradet. Gustaf den förstes registratur, 1861–1916. Norstedt, Stockholm.
 Henrikin Liivinmaan kronikka. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
 Jaakko Teitin valitusluettelo Suomen aatelista vastaan v. 1555–1556. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
 Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch (LEC). Eri painovuosia. Verlag von J. Deubner, Riga/Moskau.
 Finlands medeltidsurkunder (FMU), Diplomarium Fennicum –verkkooversio, <http://df.narc.fi>.
 Hansarecense (HR). Eri painovuosia. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig.
 Hansisches Urkundenbuch (HU). Eri painovuosia. Verlag

von Duncker & Humblot, Leipzig.
 Das Seebuch

Kirjallisuus

Baumann, Peter 1992. Abenteuer Hansekogge. DVA, Stuttgart.
 Braudel, Fernand 1949. Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II (Vol. 1).
 Dollinger, Philippe 1970. The German Hansa. MacMillan, London and Basingstoke.
 Frankot, Edda 2013. ”Of Laws of Ships and Shipmen”. Medieval Maritime Law and its Practice in Urban Northern Europe. Scottish Historical Review Monograph No. 20. Edinburgh University Press.
 Gallén, Jarl 1993. Det ”Danska itinerariet”. Franciskansk expansionstrategi i Östersjön. Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland nr. 579. Svenska litteratursällskapet, Helsingfors.
 Hunt, Edwin S. & Murray, James M. 1999. A History of Business in Medieval Europe 1200–1550. Cambridge Medieval Textbooks. Cambridge University Press
 Hutchinson, Gillian 1997. Medieval ships and shipping. Leicester University Press.
 Jaakkola, Jalmari 1947. Unohtunut keskiaikainen suurhaaksirikko. Historiallinen Arkisto 52.
 Kaukiainen, Yrjö 2006. Rantarosvojen saaristo. Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
 Kaukiainen, Yrjö 2008. Ulos Maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.
 Kallioinen, Mika 2000. Kauppias, kaupunki ja kruunu. Turun porvariyhteisö ja talouden organisaatio varhaiskeskiajalta 1570-luvulle. Bibliotheca Histo-

rica 59. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Kerkkonen, Gunvor 1959. Bondesegel på Finska viken. Skrifter utgivna av Svenska Litteratursällskapet i Finland nr 369. Svenska Litteratursällskapet, Helsingfors.

Kirby, David ja Hinkkanen, Merja-Liisa 2000. The Baltic and the North Seas. Routledge, London and New York.

Konstam, Angus 2008. Sovereigns of the Sea. The Quest to Build the Perfect Renaissance Battleship. John Wiley & Sons, Inc., New Jersey.

Niitemaa, Vilho 1959. Baltian historia. WSOY, Porvoo.

Niitemaa, Vilho 1967. Rantaoikeus varhaiskeskiaikaisten oikeuskäytösten kuvastajana Pohjois-Euroopassa. Collected Papers of the Lectures in the Department of History. University of Oulu.

Olin, Carl-Erik 1927. Åbo sjöfartens historia intill branden 1827. Åbo tryckeri och tidningsaktiebolag.

Riimala, Erkki (toim.) 1993. Navis Fennica. Suomen merenkulun historia I, s. 62. WSOY; Porvoo

Rose, Susan 2007. The Medieval Sea. Hambledon Continuum, London and New York.

Ruuth, J. W. 1916. Åbo stads historia under medeltiden och 1500-talet. Helsingfors Central-Tryckeri.

Ungern, Richard W. 1980. The Ship in the Medieval Economy 600–1600. Croom Helm, London.

Vogel, Walther 2013. Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. Erster Band: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts. Uusintapainos Salzwasser Verlag 1916/2013.

Zetterberg, Seppo, Viron historia 2016. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

LIITE

Tietokanta haaksirikoista

Vuosi	Tapahtumapaikka	Lähtösatama	Määräsatama	Tietolähde
1325	Suomen saaristo	Tukholma	Narva	FMU 1336: 439
1326	Tallinnan rannikko		FMU 1326:346	
1377	Bornholm, Vejby			Nettitiето. Skalk 6/76
1393	Suomen saaristo			FMU 1395: 1051
1394	Bornholm			HU 5:159.
1400		Tallinna		HU 5:466.
1401		Flander	idässä	HU 5:491.
1401	Bornholm	Lyypekki	Tallinna	HU 5:547.
1402	Bornholm	Lyypekki	Tallinna	HU 5:517.
1402	Bornholm	Lyypekki	Tallinna	HU 5:533
1408	Skagen			HU 5:837.
1410	Uudenmaan saaristo		FMU 1410:1332	
1410	Gotlanti	Tallinna	Gotlanti	SDHK 17475
1410	Gotlanti	Tallinna		HU 5:935
1410	Gotlanti	Tallinna		HU 5:923
1415	Narvan suu	Tallinna	Narva	HU 6:10.
1415	Hallanti	Varberg	Varberg	HU 6:24
1417	Bornholm			HU 6:131
1418	Tallinna	Danzig		HU 6:151.
1419	Vendsyssel	Danzig	Lyypekki	HU 6:203
1423	Viipurin lähistö	Tallinna	Viipuri	LEC 7:109
1425	Kuurinmaan rannikko	Danzig	Danzig	LEC 7:302
1425	Gotlanti	Flander	Riika	LEC 7:336
1431	Grobin	Danzig	Tukholma	HU 6: 900. LEC 8:393
1431	Liivinmaan rannikko	Westervik	Danzig	HU 6: 900. LEC 8:393.
1431	Gotlanti	Riika	Danzig	HU 6:961
1431	Gotlanti (an der Küste v. G.)	Riika		HU 6:974. LEC 8:525.
1433	Balga	Tukholma	Weiksel	HU 6: 1077
1439	Saarenmaa	Lyypekki	Tallinna	HU 7:572
1450	Norja	Tallinna	Flander	
1456	Life?	Stettin	Königsberg	
1459	am strande des ritter stigh olev	Wolgast	Lyypekki	HU 8:845
1460	Visby Bollwerk	Wisborg	Lyypekki	HU 8:915
1460	Öölanti	Riika	Lyypekki	LEC 1. Abt. Band 12: 127.

Vuosi	Tapahtumapaikka	Lähtösatama	Määräsatama	Tietolähde
1469	Raasepori	Lyypekki	Tallinna	HU 9:557; HU 9:558.
1472	Itäpreussi	Turku	Königsberg	Kuujo 1981, 128.
1480	Norlanti, Avafjärd, Lovånger		Nettitieto	
1482	Suomen saaristo	Danzig	Turku	Kallioinen 2000, 323. FMU 3940.
1488	Viipuri		Tallinna	FMU 1488:4204
1491	Weserin suu	Itämeri	Kampen	HU 11:527
1492	Suomen/Ruotsin rannikko?	Tallinna	Lyypekki	HU 11:583
1492	Bornholm	Danzig		HU 11:603.
1493	Gotlanti	Tallinna	Lyypekki	Attman 1944, 28.
1494	Gotlanti	Tallinna		LEC 2. Abtl.Band: 466:4
1495	Ronneby	Kööpenhamina	Kalmar	Nettitieto
1497	Hela	Liivinmaa	Tallinna	LEC 2. abt. Band 1: 614.
1497	Gotlanti	Tallinna		LEC 2. abt. Band 1: 614:5
1499	Santhamer	Tallinna		LEC 2. abt. Band 1: 614:7
1500		Suomi		FMU 1500:4881
1501	Suomen saaristo			LEC 2. Abtl.Band 2:227.
1504	Windau	Ruotsi		AURLS 1504, 28, 17.
1505	Hiidenmaa	Ruotsi		LEC 2. Abtl.Band 2:716.
1514	Suomen saaristo	Danzig	Tallinna	FMU 1514: 5770
1511	Raasepori	Narva	Tallinna	FMU 1514: 5745
1513	Raasepori	Danzig		FMU 1513: 5696
1520	Preussi, Sameland	Turku	Riika	Kuujo 1981, 129.
1522	Öregrund	Närpiö		Arwid Kurjen tapaus
1524	Raasepori	Tukholma		FMU 1524: 6166.
1525	Kastelholma	Danzig	Tallinna	FMU 1525:6261
1526	Äyräpää	Tallinna		FMU 1526:6272.
1535	Ahvenanmaa	Hampuri	Suomi	GIR 1535:334.
1542	Södersköping			GIR 1542:349-351.
1550	Öölanti	Lyypekki		GIR 1550:297
1550	Maasilinn, Väike-väin		shipwehr ID 431	
1551	Öölanti			GIR 1551:338
1551	Kalmarsund	Lyypekki		GIR 1553:181
1551	Öölanti (eteläk.)	Lyypekki		GIR 1553:181
1553	Suomessa			GIR 1553:117
1557	Bornholm	Rauma		Lähteenoja 1946, 164.
1559	Öölanti	Tanska		GIR 1559:610
1560	Porkkala			GIR 1560:407