

Maija Fast

Mereen hautaus kauppalaivoilla

Raumalaisen parkki Osmon ollessa matkalla Kreikasta Amerikkaan loppuvuodesta 1905 sairastui huomattava osa miehistöstä kuumetautiin. Miesten kuntoa heikensi myös ruoan ja juomaveden vähyys. Laivan jungmanni kuoli jouluaattona ja hänet haudattiin mereen seuraavana päivänä.¹

1920-luvun alussa uusikaupunkilaisen parkki Port Caledonian Melbournen matkalla jouduttiin pitämään kahdet hautajaiset. Menomatkalla II perämies horjahti välikannelta ruumaan ja kuoli saamiinsa vammoihin parin päivän kuluttua. Paluumatkalla ruotsalainen matruusi menehtyi pudottuaan mastosta kannelle.²

Suomen Etelä-Amerikan Linjan höyry-laiva Orientilla pidettiin merihautajaiset

1939 aluksen ollessa Etelä-Atlantilla. Laivan trimmari oli kaatanut päälleen ison pannullisen kiehuva teevettä ja sai sen jälkeen kuumeen, johon hän kuoli ennen kuin hänet ehdittiin viedä lähistöllä olevalle saarelle hoitoon.³

Näiden tapausten kaltaisia tietoja mereen hautouksista löytyy merimiesmuistelmista runsaasti; merimiehen ammattia onkin pidetty vaarallisena. Merimiesten kuolleisuudesta ja kuolinsyistä ei ole Suomessa tehty kattavaa tilastoa ja erityisesti 1900-lukua edeltävät tiedot ovat vähäisiä. Tutkittuaan raumalaisten merimiesten kuolleisuutta vuosina 1861-1909 lääkäri Karl Loweson päätyi siihen lopputulokseen, että 31,3 % kuolleista merimiehistä oli kuollut ammatinsa kautta.⁴ Ruotsalainen Anders Otterland tutki maansa kauppalavaston merimiesten kuolleisuutta

vuosina 1945-1954 ja havaitsi, että merimiesten kuolleisuus oli yli kaksi kertaa suurempi kuin samanikäisten miesten kuolleisuus keskimäärin. Onnettomuuksissa kuolleiden määrä oli moninkertainen verrattuna muihin kansalaisiin.⁵

Vaikka 1800-luvun jälkipuolella alettiin päällystölle antaa merenkulkukouluissa sairaanhoito-opetusta ja julkaistiin merenkulkijoille tarkoitettuja lääkärikirjoja,⁶ oltiin laivoilla neuvottomia vakavien sairastapausten ja onnettomuuksien sattuessa. Purje- ja höyrylaivoissa vuosina 1905-1938 palvellut merimies kertoo:

“Laivoissa oli aina joitakin lääkeaineita, mutta ne olivat aika tehottomia nykyajan lääkkeisiin verrattuina, ainakin kuume- ja tapaturmatapauksissa, tapaturmat voitiin sentään paremmin hoitaa. Siihen aikaan kun ei ollut radioita eikä muitakaan tiedotusvä-

lineitä, joilla olisi voinut kysyä neuvoa muilta, oltiin hyvin avuttomia sairastapauksen sattuessa, potilaat kuolivat usein käsiimme.”⁷

Hautajaiset nelimastoparkki Vikingillä 1948

Vuoden 1948 alkupuolella, aivan suurten purjelaivojen ajan lopulla, maarianhaminalainen parkkilaiva Viking oli hiililas-

tissa matkalla Etelä-Afrikasta Brasiliaan. Kun väsynyt miehistö oli myrskyssä pimeän aikana vähentämässä purjeita, nuori eteläafrikkalainen merimies putosi mastosta alas kannelle ja sai surmansa elvytysyrityksistä huolimatta.

Hautajaiset pidettiin sään parannuttua, parin päivän kuluttua kuolemasta. Laivan lähes 70-vuotias purjeentekijä, joka oli ollut mukana useissa merihautajaisissa, ompeli vainajan käytettyyn purjekankaaseen. Sitä tehdessään hän sai kapteenilta ”hautajaisviinat” vaikean työn helpottamiseksi.

Purjekankaan sisään pantiin rautaromua painoksi vainajan jalkopäähän, jotta ruumis vajoaishi pohjaan asti eivätkä hait pääsisi siihen käsiksi. Ennen purjekankaaseen käärimistä vainaja oli riisuttu, häntä oli vähän puhdistettu ja hänelle oli vaihdettu toiset vaatteet päälle.

Hautajaistilaisuutta varten vainaja purjekangaspussissaan asetettiin lastiluukun tai lankuista tehdyn levyn päälle, jonka toinen pää lepäsi reelingillä, toinen oli puokin päällä. Vainajan päälle oli levitetty kansallisuuslippu. Laiva oli pysäytetty;



2. Kapteeni K. Troberg siunaa mastosta pudonneen australialaisen merimiehen ruumiin maarianhaminalaisella nelimastoparkki Olivebankilla heinäkuussa 1927. Kuva: Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen laitos/kansatiede.

2 Captain K. Troberg blessing the body of an Australian seaman who had fallen from the mast on the four-masted barque Olivebank in July 1927. Photo: Turku University, Department of Cultural Studies/Folklore.

“purjeet oli ahdettu pakille”. Perämaston lippu oli puolitantossa. Miehistö kokoontui hautajaisiin työvaatteissaan, mutta päälliköllä oli univormu. Tilaisuuden aluksi laulettiin alkuosa hengellisestä laulusta, minkä jälkeen kapteeni luki ääneen lyhyesti raamattua. Sitten lavan toista päätä nostettiin ja ruumis liukui mereen jalat edellä. Vainajaa peittänyttä lippua ei laskettu ruumiin mukana mereen. Lopuksi laulettiin purjeentekijän johdolla hengellisen laulun loppuosa ja sitten laiva jatkoi matkaansa. Vainajan omaisuus koottiin hänen merimiessäkkiinsä kotimaahan toimittamista varten.⁸

Merimiesten kansainvälinen tapa

1800-luvun loppupuolen ja 1900-luvun merimiesmuistelmista käy ilmi, että meren hautauksen suoritustapa ei suomalaisilla aluksilla ole poikennut eurooppalaisista ja amerikkalaisen laivojen tavoista.

Merihautauksen tapoja ei ole ulkoapäin suoraan ohjattu. Suomea koskeissa merilaeissa, joista ensimmäinen on vuodelta 1667, todetaan ainoastaan, että kapteeni on velvollinen huolehtimaan matkan aikana kuolleen merimiehen hautaamisesta, ja selitetään, miten jäämistön kanssa on meneteltävä.⁹ Kirkko ei ole Suomessa eikä muissakaan merenkulkuvaltioissa, Norjaa lukuunottamatta, antanut erillistä hautauskaavaa eikä muitakaan ohjeita merihautajaisia varten.¹⁰ Kirkon kanta on ollut se, että merihautajaisissa sovelletaan mahdollisuuksien mukaan maahautauksen kaavaa. Muusta maailmasta eristyksissä olevan laivan olosuhteet ovat kuitenkin niin erikoiset, että merihautajaiset ovat enemmän tai vähemmän poikenneet tavallisesta kirkkokäsikirjan mukaisesta hautauksesta.

Meren hautauksen kulku ei ole kaikilta osin itsestäänselvä ei-merimiehelle, kuten seuraava tapaus osoittaa: laivaston koululaiva Suomen Joutsenella sattui kuolemantapaus helmikuussa 1938. Aluksen päällikkö totesi laivan papille ja lääkäril-

le, että ruumis on haudattava mereen, sillä seuraavaan satamaan oli vielä kahden viikon matka. Hautajaisjärjestelyihin määrätty pappi ja lääkäri, joilla ei ollut merikokemusta, eivät heti tienneet, miten merihautajaisia ryhdytään valmistelemaan. Eräs laivakirjaston kirja, Hj. Nortamon “Rojohoppe viimeine reis”, pelasti heidät pulasta: kirjassa on merihautajaiskuvaus, josta mallia ottamalla saatiin hautajaisjärjestelyt käyntiin.¹¹

Meren hautauksen kulku

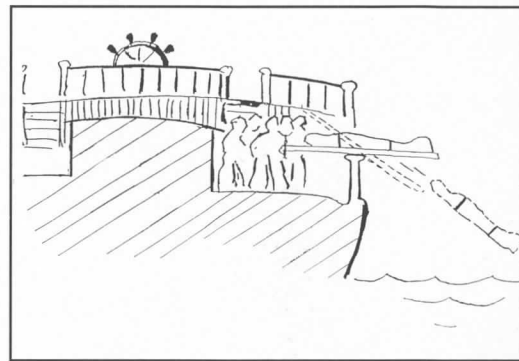
Meren hautaus yhdistetään usein nimenomaan purjelaivoihin, mutta konealuksillakaan ei olla kokonaan vältetty hautajaisilta. Höyry- ja moottorialuksilla on noudatettu purjelaivoilla syntyneitä tapoja; merimiesten keskuudessa on pitkään säilynyt käsitys siitä, miten hautaus merellä tulee toimittaa.

Pääpiirteiltään hautaustilaisuudet ovat noudattaneet yhtenäistä kaavaa, mutta yksityiskohdat ovat voineet eri laivoilla poiketa paljonkin toisistaan. Hautaus pyrittiin toimittamaan mahdollisimman pian kuolemantapauksen jälkeen, joko samana päivänä tai seuraavana, ellei myrskyinen sää viivästyttänyt hautaamista. Esimerkiksi ruotsalaisella purjelaiva C.B. Pederse-nillä 1920-luvulla hoidettiin hautaus jo kuolinpäivänä:

“Det var vid 4-tiden på morgonen som Segelmakaren lämnade detta jordiska. Dagen blev varm och redan vid 11-tiden började likluten göra sig märkbar. — Akten hade bestämts till klo. 14.00.”¹²

Joissakin harvoissa tapauksissa vainajan valmistaminen hautaamista varten on aloitettu ruumiin pesemisellä¹³ tai vaatteiden vaihtamisella,¹⁴ mutta ilmeisesti tavallisinta oli haudata vainaja työvaatteissaan.¹⁵ Esimerkiksi maarianhaminalaisella Grace Harwarilla haudattiin merimies 1929 öljyvaatteissaan ja merisaappaissaan.¹⁶ Parkkilaiva Port Caledonian toinen perämies haudattiin 1920-luvun alussa “täysissä pukimissa”.¹⁷

Vainajalle on aina tehty jonkinlainen arku tai suojus. Yleisintä on ollut ruumiin kääriminen ja ompeleminen purjekankaaseen,¹⁸ joko käytettyyn¹⁹ tai uuteen.²⁰ Tehtävä kuului purjelaivoilla tietenkin purjeentekijälle.²¹ Purjekankaan käyttö oli luonnollista, sillä sitähan oli purjelaivoilla aina mukana uusien purjeiden tekemistä ja vanhojen korjaamista varten. Puutavaraa sen sijaan saattoi olla niukasti. Myös konealuksilla on vainaja joskus kääritty purjekankaaseen tai pressuun.²²



3. Vainajan mereen laskemista havainnollistava piirros. Piirtäjä on kuvannut hautausta uusikaupunkilaisella parkki Port Caledonialla 1920-luvun alussa. Kuva: Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen laitos/kansatiede (Veikko Palatsin keruutyö 1959).

3 A drawing showing how a body is lowered into the water. The artist sketched the funeral on the Uusikaupunki barque Port Caledonia in the early 1920s. Photo: Turku University, Department of Cultural Studies/Folklore. (Collected by Veikko Palatsi, 1959).



Esimerkiksi höyrylaiva Anversoisella valmistettiin onnettomuudessa kuolleen kansimiehen ruumis hautaamista varten seuraavasti:

“Ruumis asetettiin purjekankaalle kahden leveän lankun päälle, ja sen jalkopäähän pantiin rosteja painoksi. Sitten purjekangaspussi ruumiineen ja painoineen ommeltiin kiinni.”²³

Kankaaseen kietomista on ilmeisesti pidetty asiaankuuluvana merimiesperinteenä, jota on tietoisesti haluttu noudattaa. Vielä vuonna 1976 ommeltiin suomalaisella rahtilaiva Finn-Amerilla maista saatu ruumisarkku ennen mereen hautaamista kankaaseen käärröön, kapteenin sanojen mukaan nimenomaan “vanhan tavan mukaisesti”.²⁴

Merimiehiä on haudattu myös puurakissa,²⁵ sekä aiemmin merimiessäkeissä²⁶ tai vuodevaatteisiin käärittynä.²⁷ Olipa me-

rimiehen arkku millainen tahansa, niin aina se varustettiin painoilla; ruumiin ei haluttu jäävän pinnalle kellumaan. Painoina käytettiin usein rautaromua, joskus kiviä tai hiekkaa laivan painolastista. Purjekangaspussiin tai puurakkuun voitiin tehdä reikiä vajoamisen nopeuttamiseksi.²⁸ Jos satuttiin olemaan hain elinalueilla, pelättiin haiden käyvän mereen lasketun vainajan kimppuun.²⁹ Esimerkiksi suomalaisella purjelaivalla 1914 pidetyistä hautaaisista kerrotaan seuraavasti:

“Kistan göres nu i ordning av segelduk, enligt gammal tradition, och den avlidne lägges i den. Gammalt järn placeras i fotändan, och nu lyftes kistan ut på halvdäcket. Med oroliga blickar granskar man havet kring skeppet och gläder sig över, att inga hajar synas. — man låtar kistan sakta glida i havet. Den sjunker genast, man drager en lättnadens suck över att så

sker, så att albatrosserna och hajarna åtminstone icke i vår åsyn angripa den begravne.”³⁰

Haudauksen ajaksi laiva pysäytettiin tai vauhtia ainakin hiljennettiin, ja lippu vietiin laivan perään liehumaan puolitangossa. Hautaustilaisuus pidettiin usein peräkannella tai peräkorokkeen edessä.³¹ Tilaisuutta varten voitiin pukeutua siistimmin, kapteeni univormuun ja miehistö pyhävaatteisiin.³² Kannelle asetettu vainaja “arkussaan” peitettiin kansallisuuslipulla, mieluiten vainajan kotimaan lipulla, jos sellainen oli käytettävissä. Siunaustilaisuus oli useimmiten lyhyt ja koruton. Monissa merimiesmuistelmissa kerrotaan, että kun miehistö oli kokoontunut kannelle, kapteeni siunasi vainajan, minkä jälkeen vainaja pudotettiin mereen ja tilaisuus oli ohi.³³ Virren laulaminen tilaisuuden loppuksi tuntuu olleen melko tavallis-

4. Lipulla peitetty vainaja nostettuna reelingille. Yleensä lippua ei laskettu vainajan mukana mereen, mutta poikkeuksiakin löytyy. Kuvaan tehdyn merkinnän mukaan on kyseessä hautajaiset turkulaisella parkkilaiva Carradalella vuonna 1919. Kuva: Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi (Pentti Winterin kokoelmat).

4 A body covered in a flag resting on the railing. The flag did not usually accompany the body into the water. According to the back of the photo it shows the funeral of a mess boy on the Turku barque Carradale in 1919. Photo: Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi (Pentti Winter's collection).

Kuva: Päivälehdien arkisto, Pentti Winterin postikorttikokoelma.

5. Reelingiltä veteen pudottamisen sijasta vainaja laskettiin joskus erityisen varovaisesti mereen. Kuvassa australialaisen merimiehen mereen lasku parkki Olivebankilla 1927. Kuva: Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen laitos/kansatiede.

5 Instead of being dropped from the railing into the sea the body was sometimes lowered very carefully. This photo shows the body of an Australian seaman being lowered from the Olivebank in 1927. Photo: Turku University, Department of Cultural Studies/Folklore.



ta,³⁴ mutta aina se ei kuitenkaan kuulunut merihautajaisiin:

”Sedan läste kaptenen några rader ur psalmboken. Ingen sång, inget orgelspel, det var endast vindens tjut i tackel och tåg. Sedan sänktes liket över bord med tvänne linor.”³⁵

Monen merihautajaisista kertovan muistikuva kapteenin sanoista on jäänyt hämäräksi ja siksi on vaikea saada kuvaa siitä, millainen merihautajaisten sanallinen osuus oli. Se lienee tavallisimmin ollut jokin lyhyt ja helposti muistettava osuus kirkon hautauskaavasta, kuten Herran siunaus³⁶ tai Isä meidän -rukous.³⁷ Voitiin käyttää myös perinteisiä ruumiinsiunaussanoja Maasta olet sinä tullut...³⁸ tai lukea raamatusta joku sopivalta tuntuva teksti.³⁹ Kuultuun tekstiin vaikutti se, mitä sopivia kirjoja laivalla oli käytettävissä, sekä tietenkin kapteenin persoonallisuus ja hä-

nen suhtautumisensa seremoniaan. Siunaustehtävä ei aina ollut kapteenille helppo: kapteeni, joka joutui pitämään hautajaiset höyrytankkeri Garnet Hulingsilla 1940-luvun lopulla, kuvasi kokemusta seuraavasti: ”Semmonen kokemus, etten toiselle haluais, enkä itse joutua toista kertaa sitä tekemään.” Tällä kapteenilla oli käytössään englanninkielinen raamattu, josta hän suomensi itselleen ”sellaiset sanat kun katsoi tärkeäksi hautaustoimistusta varten”.⁴⁰

Kun ruumis oli pudotettu mereen, palattiin välittömästi takaisin arkisiin töihin, ”raa”at ahdettiin jälleen vetämään ja normaali elämänmeno palautui laivalle”.⁴¹ Muistotilaisuuden viettäminen siunaustilaisuuden jälkeen tuntuu olleen harvinaista. Joskus miehistö sai ryypyn vainajan kunniaksi.⁴²

Mereen hautaus muuttuu harvinaisuudeksi

1900-luvun kuluessa mereen hautaukset ovat tulleet yhä harvinaisemmiksi. Ainakin 1950-luvulta lähtien ne ovat olleet satunnaisia poikkeuksia.⁴³

Laivojen ja viestintävälineiden kehittymisen sekä merellöoloaikojen lyhentyneen seurauksena kuolemantapausten määrä on vähentynyt. Vainajan kotiin kuljettamista on alettu pitää yhä luonnollisempaan ja tärkeämpänä. 1960-luvun alun merimies kertoo aikansa menettelytavoista: ”Vainajat suljetaan asianmukaisesti arkkuihin ja toimitetaan joko kotimaahan tai muiden maiden hautausmaihin”.⁴⁴ Vainajan tuhkan kuljettaminen on luonnollisestikin helpompaa kuin ruumiin kuljettaminen. Vuoden 1955 merimieslakiin otettiin mukaan polttohautaukseen liittyvä määräys:

kun toimitetaan polttohaudaus, on päällikön huolehdittava uurnan kotiin lähettämisestä.⁴⁵ Vuodesta 1980 asti merimiesten työehtosopimus velvoittaa varustamon järjestämään ja kustantamaan Euroopan rajojen sisäpuolella kuolleen työntekijän ruumiin kotikuljetuksen.⁴⁶ Nykyään ruumis on kuljetettava maihin senkin takia, että kuoleman tapahtuessa muualla kuin sairaalassa on viranomaisten voitava sulkea pois rikoksen mahdollisuus.

Mereenhautaustavan vaiheita Euroopassa

Portugalilaisten pyrkimykset meritien löytämiseksi Intiaan Afrikan mantereeseen ympäri 1300- ja 1400-luvuilla kuuluvat pitkien merimatkojen alkuvaiheeseen Euroopassa.⁴⁷ Kun portugalilainen alus kulki Afrikan länsirannikolla 1440-luvulla, joutui osa aluksen miehistöstä alkuasukkaiden myrkkynuolten surmaamaksi. Lavaväen tarkoituksena oli viedä vainajat Portugaliin haudattavaksi, mutta kun haju kävi lämpimässä ilmassa sietämättömäk-

si, jouduttiin ruumiit laskemaan mereen.⁴⁸ Kun valtameriä alettiin ylittää 1400-luvun lopusta lähtien, tuli mereen hautaus vielä väistämättömämmäksi.

Ensimmäinen kauppakomppania Intiaan ja Kiinaan suuntautuvaa kauppaa varten perustettiin 1500-luvun lopussa.⁴⁹ Kauppakomppanioiden laivoilla toimitetuista mereen haudauksista on olemassa monia kuvauksia; kuolemantapaukset ja hautaukset kuuluivat väistämättä laivaelämään näillä laivoilla, jotka olivat useita kuukausia merellä ilman kontaktia maihin.⁵⁰

Hollantilaisten ensimmäisellä retkellä Itä-Intiaan 1595 kuoli useita merimiehiä keripukkiin. Vainajat laskettiin omista merimiesarkuissaan mereen.⁵¹ Tanskalaisella Itä-Intian laivalla 1625 kuolleet käärittiin (ei tietoa mihin), pudotettiin mereen ja "kristillisen tavan mukaan" laulettiin virsi.⁵² Hollantilaisella laivalla 1650 toimitetuissa haudauksissa päällystön hautaustapa erosi miehistöstä: perämies haudattiin arkussa, mutta miehistön jäsen ilman arkkua.⁵³ Joulukuussa 1669 pidettiin hollantilaisella laivalla hautajaiset, kun merimies oli kuollut pudottuaan ruumaan.

Vainaja käärittiin sänkyvaatteisiinsa ja jalkoihin kiinnitettiin painoksi kanuunankuulia. Sitten vainaja asetettiin laudalle, josta hänet rukousten jälkeen pudotettiin mereen.⁵⁴ Maaliskuussa 1675 haudattiin tanskalaisen Itä-Intian alus Oldenborgin kapteeni, joka oli kotimatalla kuollut Atlantilla. Hänet haudattiin arkussa, jonka painona oli kanuunankuulia. Kunnialaukauksia ammuttiin kanuunoilla ja musketeilla.⁵⁵

Vanhoissa hautajaiskuvauksissa on piirteitä, joita 1800- ja 1900-lukujen kauppalaivoihin liittyvissä kuvauksissa ei tapaa. Koska vahvasti aseistetuilla kauppakomppanioiden aluksilla oli saatavissa tykin-kuulia, käytettiin niitä vainajan painoina. Oli myös tapana ampuu kunnialaukauksia sotalaivojen tapaan. On johdonmukaista, että näillä laivoilla toimitettu hautausseremonia sai piirteitä sotalaivojen tavoista; kauppakomppanioiden alusten suuriin miehistöihin kuului usein sotilaita merimiesten lisäksi.⁵⁶ Komppaniat palkkasivat papin kullekin alukselleen,⁵⁷ joten vainajan siunaaminen ei ollut kapteenin tehtävä.

6. Kuumeeseen kuollutta 18-vuotiaasta trimmariä laitetaan arkkuun mereen hautausta varten Suomen Etelä-Amerikan Linjan höyrylaiva Orientalilla 1930-luvun lopussa. Kuva: Eino Eterman kokoelmat.

6 An 18-year-old trimmer who died of fever is placed in a coffin ready for burial on the steamship Orient plying the Finland-South American Line in the late 1930s. Photo: Eino Eterman's collections.



Yksi vanha tapa, jota purjelaiva-ajan lopulla ei enää tunnettu, on vainajan hautaaminen riippumattoon käärittynä.⁵⁸ Ruotsin Itä-Intian kauppakomppanian Prins Carl-nimisellä aluksella 1750 toimitetusta hautauksesta laivan pappi kertoo seuraavasti:

“Han insyddes — uti sin hängematta, som på hafwet är wanligt. Emot aftonen kläckan 1/2 5 hissades flaggan på half stång, kastades jord på honom, lästes de wanliga bönerna, och under sången fick han i hafwet sitt hwilorum.”⁵⁹

Milloin mereen hautaus alkaa suomalaisilla laivoilla?

Pohjolassa mereen hautaamista on varhain vieroksuttu ja kunniallisena hautauksena on pidetty vain maalla toimitettua hautausta. Tätä ajattelutapaa kuvastaa 1200-luvulta peräisin olevan Upplanninlain kohta, jossa määrätään menettelytapa silloin, kun merimies sairastuu ja kuolee purjehduksen aikana. Lain mukaan kuollut merimies on vietävä haudattavak-

si asumattomalle saarelle:

“De före honom sedan till en obebodd ö. De lägga honom där mellan sten och torv; bort segla de sedan.”⁶⁰

Sinä aikana, kun purjehdusreitit kulki-
vat lähellä rannikkoa ja saarten suojassa, on kuolemantapauksen sattuessa ollut mahdollista päästä maihin hautaamista varten.

Myös paljon myöhemmin on uskottu, että vainajat, jotka ovat kokeneet poikkeuksellisen kuoleman ja joita ei ole haudattu vihittyyn maahan, eivät saa rauhaa vaan palaavat kummitelemaan eläville. Kuitenkin pitkien merimatkojen kulkijat ovat ilmeisesti jo varhain joutuneet olosuhteiden pakosta toimimaan vastoin uskomuksiaan: saagoissa on mainintoja mereen laskemisesta ja grönlantilaisella hautausmaalla tiedetään olevan 1300-luvulta peräisin oleva muistokivi, joka on pystytetty Grönlanninmereen lasketun naisen muistoksi.⁶¹

Voidaan olettaa, että suomalaiset talonpoikaipurjehtijat ja kaupunkien porvarit eivät ns. Itämerenpurjehdusten ajalla joutuneet mereenhautauspakon eteen, vaikka

kuolemantapauksia olisikin sattunut. Itämerellä liikuttaessa matka maihin on aina lyhyehkö eikä viileässä ilmastossa ruumiista eroon hankkiutuminen ole yhtä kii-reellistä kuin lämpimässä ilmastossa.⁶²

Tilanne muuttui, kun suomalaiset alkoivat tehdä pitkiä purjehdusmatkoja lämpimille vesille. Ns. Espanjanpurjehdukset, jotka suuntautuivat Pyreneiden niemimaan ja Välimeren satamiin, pääsivät vauhtiin 1700-luvulla. Alkuvaiheessa Espanjanpurjehtijoiden kapteenit ja perämiehet pal-kattiin ulkomailta, Ruotsista, Saksasta ja Hollannista.⁶³ Näin ollen mahdollisissa hautaustilanteissa suomalainen miehistö osallistui ulkomaisen päällystönsä johdolla pitkien meriperinteiden mukaiseen mereen hautaukseen.

Lopuksi

Merille lähtevän miehen mielessä toivottavin hautaus on varmasti ollut taval-linen papin kirkkomaalla toimittama omaisten läsnäollessa tapahtunut hautaus. Mereen hautauksen ajatukseen ollaan tus-

7. Messipojan hautajaiset uusikaupunkilaisella höyrylaiva Olofsborgilla tammikuussa 1957. Suomen lippuun on kiinnitetty pieni metalliristi, jonka laivan saksalainen konemies valmisti hautajaisia varten. Kuva: Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen laitos/kansatiede.

7 A mess boy's funeral on the Uusikaupunki steamship Olofsborg in January 1957. Attached to the Finnish flag is a little metal cross specially made by the ship's German engineer. Photo: Turku University, Department of Cultural Studies/Folklore.

kin etukäteen valmistauduttu. Kun sitten merellä on olosuhteiden pakosta kuitenkin jouduttu hautaamaan, on maissa nähtyä ja opittua seremoniaa jäljitelty mahdollisuuksien mukaan.

Merellä hautajaiset eivät ole olleet samalla tavalla juhla kuin maissa. Lähtökoh-
ta on ollut se, että kuolemantapauksen jäl-
keen ruumis on ollut pakko laskea me-
reen, sillä sitä ei ole voitu säilyttää laival-
la. Vainajan kunnioituksesta ja kristillisestä
säädylisyydestä johtuen mereen lasku
on suoritettu tietyin seremonioin, jotka
kuitenkaan laivaolosuhteista johtuen eivät
ole voineet kovin tarkasti noudattaa kir-
kon hautauskaavaa tai muita tavallisia
hautausapoja. Kauppalaivalla ei ollut kir-
kollisiin toimituksiin koulutettua henkilöä
eikä vainajan omaisia läsnä ja materiaali-
set mahdollisuudet minkäänlaisten tilai-
suuksien järjestämiseen olivat niukat. Sul-
jetussa laivaympäristössä oli tärkeää pääs-
tää nopeasti kuoleman aiheuttaman muu-
tosvaiheen yli ja palauttaa normaali päi-
värutiini ja työrauha. □

8. Kapteeni Pentti Teerikorpi siunaamassa ms
Finn-Amerin stuerattia Persianlahdella helmi-
kuussa 1976 aluksen peräportin päällä.
Sairauskohtaukseen menehtynyt stueratti
haudattiin omaisten suostumuksella mereen
laivan lähdettyä satamasta. Kuva: Pentti
Teerikorven kokoelmat.

8 Captain Pentti Teerikorpi blessing the
steward (who had died of a heart attack) of
the m/s Finn-Amer in the Persian Gulf in
February 1976 above the stern port. The
Iranian authorities could not arrange for the
body to be cremated or flown home, so the
relatives agreed to burial at sea. Photo:
Captain Pentti Teerikorpi's collections.

Runo: Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen
laitos/kansatiede (TYKL), kysely 19/20;
Merimiesten muistelmat 1963, vastaaja Arvo
Heino.



Meripojan hautaus

*Siniaaltosia pitkin Kapteenilta siunattuna
Laiva uljas keinuaa Ruumis mereen laskettiin
Lännen rusko purppurainen Kyynelsilmin meripojat
Illan tulon ennustaa. Siunausta kuunteli.*

*Kannella on kaikki hiljaa Tuudittele tuuli vieno
Ilolaulut tauonneet Meripojan haudalla.
Vain peräsimen ääni yksin Tule rauhan kyyhky pieni
Hiljaisuutta häriritsee. Ole merell' kanssamme.*

*Sillä märkään, kylmään hautaan Eikä meripojan hautaa
Täytyy heidän laskea Liljat, ruusut kaunista.
Yhden tovereista, jonka Aalto tulee, toinen menee,
Matka on jo päättynyt. Laiva merta kyntää vaan.*



- ¹ TYKL kysely 19/20, Mauno Stenborg; Nieminen 1951,39. Artikkelit perustuu pro gradu-tutkielmaan, jonka eräänä päälähteenä on käytetty Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen laitokselle arkistoitua muistelmia-aineistoa (TYKL kysely 19/20, 1963). Milloin tähän aineistoon artikkelissani viitataan, käytetään informanteista numerotunnusta; henkilö, johon viitataan, löytyy luettelosta painamattomista lähteistä.
- ² TYKL 22.
- ³ TYKL 21.
- ⁴ Loweson, Rauman lehti 28.10.1912. Loweson jakoi kuolinsyyt kolmeen ryhmään: hukkuminen, keltatauti ja keuhkkokuume, joista kahta ensimmäistä hän piti ammatista johtuvina kuolinsyinä.
- ⁵ Otterland 1960, 73-75, 237-238.
- ⁶ Nyland 1990, 16-17, 26.
- ⁷ TYKL 18.
- ⁸ Merikapteeni Pentti Winter suullisesti.
- ⁹ Siö-Lagh 1667, 16-17; Merilaki vuodelta 1873,94; Merimieslaki 1924, 131; Merimieslaki 1955,237.
- ¹⁰ Lempinen 1974,222.
- ¹¹ Piispa Erkki Kansanaho suullisesti.
- ¹² Dahlström 1958,208.
- ¹³ TYKL 18; Villiers 1930,82.
- ¹⁴ TYKL 4, 18; Nortamo 1921,52.
- ¹⁵ Vrt. esim. Henningsen 1987,127.
- ¹⁶ Villiers 1930,82.
- ¹⁷ TYKL, Palatsi 1959,6.
- ¹⁸ Purjekankaaseen kääriminen mainitaan vainajan "arkkuna" mm. eri maiden purjelaiva-elämää kuvaavissa yleisteoksissa, ks. Weibust 1969,164; Eriksen 1968,112; Papp 1977,250; Wossidlo 1954,171. Ks. myös Löfström 1989,135; Steusloff 1988,27. TYKL:n kyselyn (19/20, 1963) 40:stä hautauskuvauksesta 29:ssä kerrotaan ruumiin käärimisestä purjekankaaseen. Kirjoittajan pro gradu-tutkielmassa käytetyistä muistelmakirjallisuuden 20:stä kuvauksesta 16:ssa käytetään vainajan suojaamiseen purjekangasta.
- ¹⁹ Henningsen 1987,128; TYKL 23.
- ²⁰ TYKL 15; TYKL, Palatsi 1959,6; Hämeen-Anttila 1913,135; Papp 1977,250; Martin 1979,56.
- ²¹ Joskus purjekangaspussin ompelijalle annettiin viinaa synkän tehtävän helpottamiseksi (Baines 1960,172), esimerkiksi "pullo rommia vanhan tavan mukaan" (TYKL 3).
- ²² TYKL 14; Matson 1920,119.
- ²³ TYKL 6.
- ²⁴ Merikapteeni Pentti Teerikorpi suullisesti. Tämä harvinaisen myöhäinen merien hautaus tapahtui Persialahdella. Laivan stueritti löydettiin aamulla hytistään todennäköisesti sydänkohtaukseen menehtyneenä. Ruumiin tuhkaamista eikä lentokonekuljetusta saatu iranilaisten viranomaisien kanssa järjestymään. Niinpä ruumis säilytettiin lähimmän kaupungin Abadanin sairaalan rumishuoneella laivan lähtöön asti, ja

- merien hautaus toimitettiin laivan lähdettyä satamasta. Merien hautaamiseen oli saatu lupa vainajan omaisilta varustamon kautta.
- ²⁵ TYKL 4, 12, 13, 16, 21, 28; TYKL, Räikkönen 1959,9.
 - ²⁶ TYKL 9; Högman 1892,149; Lindfors 1977,19.
 - ²⁷ Paulaharju 1925,350; Jacobsson 1932,37.
 - ²⁸ TYKL 4; TYKL, Rautiainen 1960,3; TYKL, Räikkönen 1959,9; Holmqvist 1966,90.
 - ²⁹ TYKL 6, 11, 27; Holmqvist 1966,90; Matson 1920,120.
 - ³⁰ Jansen 1918,16.
 - ³¹ TYKL 7, 11, 15, 23; TYKL, Palatsi 1959,6; TYKL, Räikkönen 1959,9; Hämeen-Anttila 1913,135; Granit 1918,30; Dahlström 1958,208; Peräkannan on sanottu olleen perinteinen merihautajaisten pitopaikka (Steusloff 1988,27).
 - ³² TYKL 4, 28; Granit 1918,30; Nortamo 1921,53; Dahlström 1958,208.
 - ³³ TYKL 3, 8, 12, 24, 28; TYKL, Juti 1959-60,4,9; TYKL, Palatsi 1959,6; TYKL, Rautiainen 1960,3.
 - ³⁴ TYKL 2, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22; TYKL, Räikkönen 1959,9; TYKL, Räättäri 1963,13; TYKL, Sallamaa 1965,9; Hämeen-Anttila 1913,136; Nortamo 1921,53; Jacobsson 1932,37; Nieminen 1951,35. Suomalaisessa virsikirjassa oli vuosina 1886 - 1986 erityinen merihautajaisiin tarkoitettu virsi Hautaus merellä. Tämän virren käytön yleisyydestä ei lähdemateriaali anna paljon viitteitä, virsi ei kuitenkaan ilmeisesti ollut kovin tunnettu.
 - ³⁵ TYKL 1. Ks. myös TYKL 3; TYKL, Rautiainen 1960,3.
 - ³⁶ TYKL 4, 10.
 - ³⁷ TYKL 4, 14.
 - ³⁸ TYKL 6, 14; Nylander 1939,25. Hyvin monet merihautajaisten kuvaajat puhuvat ruumiin siunaamisesta tai siunauksen lukemisesta tarkoittaen mahdollisesti juuri perinteisiä ruumiinsiunaussanoja. Joskus siunaamisen yhteydessä noudatettiin myös mullan heittämistä-paa. Mullan sijasta voitiin käyttää hiekkaa (TYKL 6, 14, 18; Jacobsson 1932,37; Nylander 1939,25) tai tuhkaa laivan tulipesästä tai keittiöstä (TYKL 4, 23). Hiekkää heitettiin joko vainajan purjekangaspussin päälle (Nylander 1939,25) tai veteen ruumiin merenlaskun jälkeen (Hämeen-Anttila 1913,135).
 - ³⁹ TYKL 3, 12; Baines 1960,176; Martin 1979,57; merikapteeni Peter Schauman suullisesti.
 - ⁴⁰ Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi, ääninauha 63 E.
 - ⁴¹ TYKL, Palatsi 1959,6. Ks myös TYKL 4, 23; TYKL, Räikkönen 1959,9; TYKL, Sallamaa 1965,9.
 - ⁴² TYKL 6, 18; Martin 1979,57; Urhonen 1947,169.
 - ⁴³ Kirjoittaja keräsi pro gradu-tutkielmaansa varten 70 merihautajaiskuvausta. Hautauksista

vain kolme oli tapahtunut 1950-luvulla tai sen jälkeen.

- ⁴⁴ TYKL 5.
- ⁴⁵ Merimieslaki 1955,237.
- ⁴⁶ Työehtosopimus 1980-81,15.
- ⁴⁷ Hornborg 1948,205-208.
- ⁴⁸ Henning Henningsenin arkistokokoelma Sömandsliv i Sejlskibstiden.
- ⁴⁹ Frängsmyr 1990,9.
- ⁵⁰ Esimerkiksi Tanskan Itä-Intian komppanian laivat kulkiivat tavallisesti Intiaan tai Kiinaan 7-8 kuukaudessa, viipyivät kauppapaikalla 4-5 kuukautta ja kotimatalla noin 6 kuukautta. Mennen tullen poikettiin vain yhdessä välisatamassa täydentämässä muonavarastoa.(Nyland 1990,10.)
- ⁵¹ Møllema 1935,143,145.
- ⁵² Olafsson 1907,150.
- ⁵³ Von der Behr 1930, 142,144.
- ⁵⁴ Bollingi 1678,3.
- ⁵⁵ Henning Henningsenin arkistokokoelma Sömandsliv i Sejlskibstiden.
- ⁵⁶ Nyland 1990,10.
- ⁵⁷ ks. esim. Frängsmyr 1990,89.
- ⁵⁸ Riippumatto oli tullut käyttöön Englannin laivastossa 1500-luvulla ja ruotsalaisilla laivoilla 1600-luvulla (Ohrelius 1981,60). Kun makuupaikoiksi alettiin rakentaa kiinteitä koijia 1800-luvulla (Hornborg 1923,370), väheni riippumattojen käyttö kauppalaivoilla, mikä vaikutti myös hautaustapoihin.
- ⁵⁹ Osbeck 1757,6-7. Ks. myös Frängsmyr 1990,79.
- ⁶⁰ Dahlström 1940,7-8,14.
- ⁶¹ Henningsen 1987,119-120,126-127.
- ⁶² Esimerkiksi parkki Osmolla kuljetettiin 1920-luvulla ruumista Suomeen tullessa peräti pari viikkoa (TYKL 8).
- ⁶³ Olin 1927,194; Hornborg 1950,206. Esimerkiksi Hollannissa oli ainakin 1700-luvun alusta lähtien olemassa painettuja ohjeita merienhautaustavoista (Dictionnaire de Marine 1702, hakusana Mort), mikä viitannee tapojen vakiintuneisuuteen. Suomalaisissa merenkulkijoiden käsikirjoissa hautausohjeita on 1800-luvun lopulla (ks. esim. Stenius 1871,61).

LÄHTEET

Painamattomat lähteet

Turun yliopiston kulttuurien tutkimuksen laitos/kansatiede (TYKL), Turku.

Kysely 19/20, Merimiesten muistelmat 1963.

1. Seth Andersson
2. Vilho Brunila
3. Allan Hakala
4. Artturi Hakri
5. Verner Hannula
6. Toivo Heino

7. Kurt Heinrichsen
8. Viljo Hovi
9. Bruno Hyötyläinen
10. Aune Hägg
11. Alfred Järvelä
12. Aleksanteri Kallonen
13. Arvo Kuohuva
14. Per-Axel Lindberg
15. Gustaf Lundberg
16. Kalle Manninen
17. Paul Nordblom
18. Martin Olanne
19. Uno Olervo
20. Arvid Orkoma
21. Kaarlo Railo
22. Yrjö Rantanen
23. Ilmari Rauvolin
24. Hjalmar Rosenberg
25. Niilo Saarinen
26. Karl Salminen
27. Arvo Seppinen
28. Mauno Stenborg
29. Johannes Tukiainen
- Juti, Marja 1959-60: Merimieshaastatteluja Uudestakaupungista. Keruutyö.
- Palatsi, Veikko 1959: Merikapteeni Seth Anderssonin haastattelu. Keruutyö.
- Rautiainen, Sinikka 1960: Vanhojen merimiesten tavoista ja uskomuksista. Keruutyö.
- Räikkönen, Outi 1959: Raumalaisten merimiesten muistelmia. Keruutyö.
- Räätäri, Mirjam 1963: Merimies Arne Ramstedtin haastattelu. Keruutyö.
- Sallamaa, Helena 1965: Kokkolalaisten merimiesten muistelmia. Keruutyö.

Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi, Åbo.

Arkivaliesamlingen 52. "Sjöfolk berättar", ääninauha 63 E, merikapteeni Karl Salokanteen haastattelu.

Yksityisaristot

- Eino Eterman valokuvakokoelma, Raisio.
 Henning Henningsenin arkistokokoelma
 Sömandsliv i seilskibstiden, Helsingör.
 (Kopioita kokoelman mereenhautauskuvauksista tekijän hallussa.)
 Merikapteeni Pentti Teerikorven valokuvakokoelma, Juuka.
 Merikapteeni Pentti Winterin valokuvakokoelma, Helsinki.

Painetut lähteet

- Baines, Frank 1960: Täysin purjein. Porvoo.
 Behr, Johan, von der 1930: Reise nach Java 1641-1650. Haag.
 Bolling, Friderici 1678: Oost-Indiske Reise-bog. København.
 Dahlström, Hjalmar 1958: Seglande skepp och seglande sjömän. Göteborg.

- Dahlström, Svante 1940: En sjömans grav på obebodd ö. Budkavlen 1-2.
 Dictionaire de Marine 1702. Amsterdam.
 Eriksen, Erling 1968: Vår gamle sjöfartskultur. Oslo.
 Frängsmyr, Tore 1990: Ostindiska kompaniet.
 Granit, A.F. 1918: Matrosen Petterssons sista sjöresa. Minnen från hav och hamn upptecknade av våra sjöfarande. Åbo.
 Henningsen, Henning 1987: Sömandens våde grav. Handels- og Sjöfartsmuseet på Kronborg årbog.
 Holmqvist, Charlie 1966: Under segel. Tammerfors.
 Hornborg, Eirik 1923: Segelsjöfartens historia. Helsingfors.
 — " — 1948: Segelsjöfartens historia. Helsingfors.
 — " — 1950: Helsingin kaupungin historia II. Helsinki.
 Hämeen-Anttila, V. 1913: Merillä. Helsinki.
 Högman, Aukusti 1892: Merimiehen matkamuis-
 telmia maalta ja mereltä. Tampere.
 Jacobsson, Arthur J. 1932: På böljan den blå. Stockholm.
 Jansen, W.K. 1918: En sjöresa börjad i fredstid, slutad i krigstid. Minnen från hav och hamn upptecknade av våra sjöfarande.
 Lempiäinen, Pentti 1974: Pyhät toimitukset. Helsinki.
 Lindfors, Harald 1977: Sjömanskistan. Ekenäs.
 Loweson, Karl 1912: Tilastoa raumalaisten merimiesten kuolemansyistä v:na 1861-1909. Rauman lehti 28.10.1912.
 Luotolahti, Ruben 1982: Kuunarilaiva Mozartin matkassa maapallon ympäri. Turku.
 Löfström, Inge 1989: En psalm i kajutan. Malmö.
 Martin, Alf 1979: England trots allt. Stockholm.
 Matson, Alex. 1920: Maata paossa. Hämeenlinna.
 Meriläki vuodelta 1873. Pieni lakisarja 8. Helsinki 1931.
 Merimieslaki annettu Helsingissä 8 päivänä maaliskuuta 1924. Pieni lakisarja 8. Helsinki 1935.
 Merimieslaki annettu Naantalissa 30 päivänä kesäkuuta 1955. Merenkulkulainsäädäntö. Toim. Helge Jääsalo & Matti Jääsalo. Helsinki 1974.
 Mollema, J.C. 1935: De eerste schipvaart der Hollanders naar Oost-Indie 1595-1597. s-Gravenhage.
 Nieminen, Niilo 1951: Raumalaisen merenkulijan matkat maailman merillä. Rauman killan julkaisuja 4.
 Nortamo, Hj. 1921: "Rojohoppe" viimene reis. Porvoo.
 Nyland, Nick 1990: Sjöfartsmedicinens historie. Sjaek'len 1989. Årbog for Fiskeri- og Sjöfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg. Esbjerg.
 Nylander, John William 1939: Sjöfolk.

- Helsingfors.
 Ohrelius, Bengt 1981: Hängkojen - en sjömanssång. Sjöhistorisk årsbok 1979-80.
 Olafsson, Jon 1907: Oplevelser som Ostindiefarer under Christian IV. København.
 Olin, Carl-Erik 1927: Åbo sjöfarts historia I. Åbo.
 Osbeck, Pehr 1757: Dagbok öfver en ostindisk resa. Stockholm.
 Otterland, Anders 1960: A Sociomedical Study of the Mortality in Merchant Seafarers. Göteborg.
 Papp, David 1977: Åländsk allmogeseglation. Stockholm.
 Paulaharju, Samuli 1925: Vanha Raahe. Helsinki.
 Siö-Lagh som eder Stoormächtigste konung och herre Carl then elffte Sweriges, Göthes och Wändes konung Åhr 1667 hafwer låtit författa. Stockholm 1686.
 Stenius, C.E. 1871: Handbok för sjöfarande. Åbo.
 Steusloff, Wolfgang 1988: Von den Feiern der Seeleute. Rostock.
 Työehtosopimus 1980-81. Kans- ja konemiehistö sekä taloushenkilökunta.
 Urhonen, Akseli 1947: Kun fregattimme kävi Jaavalla. Helsinki.
 Weibust, Knut 1969: Deep Sea Sailors. Stockholm.
 Villiers, A.J. 1930: By Way of Cape Horn. London.
 Wossidlo, Richard 1954: "Reise, Quartier, in Gottesnaam". Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen im Munde alter Fahrsleute. Rostock.

Suullisia tietoja

- Piispa Erkki Kansanaho, Helsinki. 4.10.1991.
 Merikapteeni Peter Schaubman, Helsinki. 12.12.1991.
 Merikapteeni Pentti Teerikorpi, Juuka. 3.10.1991.
 Merikapteeni Pentti Winter, Helsinki. 21.10.1991.

Seamen's mortality and conditions on board

While sailing from Greece to America in late 1905, many members of the crew of the Rauma barque Osmo were struck by fever. Their condition was not helped by the shortage of food and drinking water. The ship's deck boy died on Christmas Eve and was buried at sea the following day.¹

In the early 1920s the Port Caledonia, a barque from Uusikaupunki, had to arrange two burials at sea on its way to Melbourne. On the outward voyage the second mate fell from the 'tween deck into the hold and died of his injuries a couple of days later. Then on the return journey a Swedish able-bodied seaman was killed when he fell from the mast onto the deck.²

A funeral was held on board the steamship Orient plying the Finland-South American route in 1939 while the ship was in the South Atlantic. The trimmer had scalded himself with a large saucepan of boiling tea water, which led to a fever from which he died before he could be got to a nearby island for treatment.³

Numerous references such as these to burials at sea are to be found in sailors' memoirs; the seaman's job has, after all, always been considered a dangerous one. Finland has no comprehensive statistics on seamen's mortality and causes of death, and very little is known of the period before the 20th century. Having studied the mortality of Rauma seamen between 1861 and 1909, a doctor by the name of Karl Loweson came to the conclusion that 31.3% of the deaths among seamen were work-related.⁴ The Swedish scholar Anders Otterland studied seamen's mortality in the Swedish merchant fleet 1945-1954 and found that the mortality rate among seamen was on average

more than twice that of all men of the same age, and that there were far more accidental deaths.⁵

Although the naval colleges began providing medical training for ships' officers in the latter half of the 19th century, and medical books were published for seafarers,⁶ most crews were helpless in the face of serious illnesses and accidents. A seaman serving on sailing ships and steamers between 1905 and 1938 reported:

"There were always some medicines on board, but they were pretty ineffective compared with the drugs we have today, especially as a cure for fever, but accidents were easier to handle. In the days when there was no radio or any other means of seeking advice from others, we were quite helpless when an illness occurred and the patients often died on us."⁷

Burial on board the four-masted barque Viking in 1948

Towards the beginning of 1948, right at the end of the era of the great sailing ships, the barque Viking out of Mariehamn was carrying a cargo of coal from South Africa to Brazil. The exhausted crew were shortening the sails in a storm one night when a young South African seaman fell off the mast onto the deck and died despite all attempts to revive him.

The funeral was held a couple of days later, when the storm had abated. The ship's sailmaker, who was nearly 70 years old and had attended a number of burials at sea, sewed the body up in a piece of used sailcloth. While he was doing this, the captain gave him some "burial spirits" to make his work a little easier. Some scrap iron was also placed

Maija Fast

Burial at Sea in the Merchant Fleet

7. Kurt Heinrichsen
8. Viljo Hovi
9. Bruno Hyötyläinen
10. Aune Hägg
11. Alfred Järvälä
12. Aleksanteri Kallonen
13. Arvo Kuohuva
14. Per-Axel Lindberg
15. Gustaf Lundberg
16. Kalle Manninen
17. Paul Nordblom
18. Martin Olanne
19. Uuno Olervo
20. Arvid Orkoma
21. Kaarlo Railo
22. Yrjö Rantanen
23. Ilmari Rauvola
24. Hjalmar Rosenberg
25. Niilo Saarinen
26. Karl Salminen
27. Arvo Seppinen
28. Mauno Stenborg
29. Johannes Tukiainen
- Juti, Marja 1959-60: Merimieshaastatteluja Uudestakaupungista. Keruutyö.
- Palatsi, Veikko 1959: Merikapteeni Seth Anderssonin haastattelu. Keruutyö.
- Rautiainen, Sinikka 1960: Vanhojen merimiesten tavoista ja uskomuksista. Keruutyö.
- Räikkönen, Outi 1959: Raumalaisten merimiesten muistelmia. Keruutyö.
- Räättäri, Mirjam 1963: Merimies Aarne Ramstedtin haastattelu. Keruutyö.
- Sallamaa, Helena 1965: Kokkolalaisten merimiesten muistelmia. Keruutyö.

Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi, Åbo.

Arkivaliesamlingen 52. "Sjöfolk berättar" ääninauha 63 E, merikapteeni Karl Salokanteen haastattelu.

Yksityisarkistot

- Eino Eterman valokuvakokoelma, Raisio.
 Henning Henningsenin arkistokokoelma Sömandsliv i seilskibstiden, Helsingör. (Kopioita kokoelman mereenhautauskuvauksista tekijän hallussa.)
 Merikapteeni Pentti Teerikorven valokuvakokoelma, Juuka.
 Merikapteeni Pentti Winterin valokuvakokoelma, Helsinki.

Painetut lähteet

- Baines, Frank 1960: Täysin purjein. Porvoo.
 Behr, Johan, von der 1930: Reise nach Java 1641-1650. Haag.
 Bollingi, Frederici 1678: Oost-Indiske Reise-bog. Köbenhavn.
 Dahlström, Hjalmar 1958: Seglande skepp och seglande sjöman. Göteborg.

- Dahlström, Svante 1940: En sjömans grav på obebodd ö. Budkavlen 1-2.
 Dictionnaire de Marine 1702. Amsterdam.
 Eriksen, Erling 1968: Vår gamle sjöfartskultur. Oslo.
 Frängsmyr, Tore 1990: Ostindiska kompaniet. Granit, A.F. 1918: Matrosen Petterssons sista sjöresa. Minnen från hav och hamn upptecknade av våra sjöfarande. Åbo.
 Henningsen, Henning 1987: Sömandens väde grav. Handels- og Sjöfartsmuseet på Kronborg ärbog.
 Holmqvist, Charlie 1966: Under segel. Tammerfors.
 Hornborg, Eirik 1923: Segelsjöfartens historia. Helsingfors.
 — " — 1948: Segelsjöfartens historia. Helsingfors.
 — " — 1950: Helsingin kaupungin historia II. Helsinki.
 Hämeen-Anttila, V. 1913: Merillä. Helsinki.
 Högman, Aukusti 1892: Merimiehen matkamuitelmia maalta ja mereltä. Tampere.
 Jacobsson, Arthur J. 1932: På böljan den blå. Stockholm.
 Jansen, W.K. 1918: En sjöresa börjad i fredstid, slutad i krigstid. Minnen från hav och hamn upptecknade av våra sjöfarande.
 Lempiäinen, Pentti 1974: Pyhät toimitukset. Helsinki.
 Lindfors, Harald 1977: Sjömanskistan. Ekenäs.
 Loweson, Karl 1912: Tilasto raumalaisten merimiesten kuolemansyistä v:nä 1861-1909. Rauman lehti 28.10.1912.
 Luotolahti, Ruben 1982: Kuunarilaiva Mozartin matkassa maailman ympäri. Turku.
 Löfström, Inge 1989: En psalm i kajutan. Malmö.
 Martin, Alf 1979: England trots allt. Stockholm.
 Matson, Alex. 1920: Maata paossa. Hämeenlinna.
 Meriläki vuodelta 1873. Pieni lakisarja 8. Helsinki 1931.
 Merimieslaki annettu Helsingissä 8 päivänä maaliskuuta 1924. Pieni lakisarja 8. Helsinki 1935.
 Merimieslaki annettu Naantalissa 30 päivänä kesäkuuta 1955. Merenkulkulainsäädäntö. Toim. Helge Jääsalo & Matti Jääsalo. Helsinki 1974.
 Mollema, J.C. 1935: De eerste schipvaart der Hollanders naar Oost-Indie 1595-1597. s-Gravenhage.
 Nieminen, Niilo 1951: Raumalaisen merenkulkijan matkat maailman merillä. Rauman killan julkaisuja 4.
 Nortamo, Hj. 1921: "Rojohoppe" viimeine reis. Porvoo.
 Nyland, Nick 1990: Sjöfartsmedicinens historie. Sjaek'en 1989. Årbog for Fiskeri- og Sjöfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg. Esbjerg.
 Nylander, John William 1939: Sjöfolk.

- Helsingfors.
 Ohrelius, Bengt 1981: Hängkojen - en sjömanssång. Sjöhistorisk årsbok 1979-80.
 Olafsson, Jon 1907: Oplevelser som Ostindiefarer under Christian IV. Köbenhavn.
 Olin, Carl-Erik 1927: Åbo sjöfarts historia I. Åbo.
 Osbeck, Pehr 1757: Dagbok öfver en ostindisk resa. Stockholm.
 Otterland, Anders 1960: A Sociomedical Study of the Mortality in Merchant Seafarers. Göteborg.
 Papp, David 1977: Åländsk allmogeseglation. Stockholm.
 Paulaharju, Samuli 1925: Vanha Raache. Helsinki.
 Siö-Lagh som eder Stoormächtigste konung och herre Carl then elffte Sweriges, Göthes och Wändes konung Åhr 1667 hafwer låtit författa. Stockholm 1686.
 Stenius, C.E. 1871: Handbok för sjöfarande. Åbo.
 Steusloff, Wolfgang 1988: Von den Feiern der Seeleute. Rostock.
 Työehtosopimus 1980-81. Kansijä ja konemiehistö sekä taloushenkilökunta.
 Urhonen, Akseli 1947: Kun fregattimme kävi Jaavalla. Helsinki.
 Weibust, Knut 1969: Deep Sea Sailors. Stockholm.
 Villiers, A.J. 1930: By Way of Cape Horn. London.
 Vossidlo, Richard 1954: "Reise, Quartier, in Gottesnaam". Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen im Munde alter Fahrleute. Rostock.

Suullisia tietoja

- Piispa Erkki Kansanaho, Helsinki. 4.10.1991.
 Merikapteeni Peter Schauman, Helsinki. 12.12.1991.
 Merikapteeni Pentti Teerikorpi, Juuka. 3.10.1991.
 Merikapteeni Pentti Winter, Helsinki. 21.10.1991.

by the feet in the bag to ensure that the body would sink to the sea bed and not be devoured by sharks. Before being wrapped in the sailcloth, the dead seaman was undressed, he was washed a little and dressed in different clothes.

For the actual burial the body in its sailcloth bag was placed on a platform made from a cargo hatch or a couple of planks with one end resting on the railing and the other on a trestle. A flag was then draped over his body. The ship halted in its course; "the sails were counter braced". The after-mast flag was at half mast. The crew congregated for the funeral in their working clothes, but the officers were in uniform. The funeral began with the singing of the first part of a hymn, after which the captain read a few verses from the Bible. Then one end of the platform was raised and the body slipped feet first into the sea. The flag was not allowed to accompany the body. Finally the rest of the hymn was sung at a lead given by the sailmaker and the ship continued its journey. The seaman's property was stowed in his kit bag to be taken home in due course.⁸

International practice

It appears from seamen's memoirs of the late 19th and the 20th centuries that Finnish burials at sea did not differ from those on European and American vessels.

There are no set instructions on the way burials at sea are to be conducted. The maritime laws affecting Finland, the first of which dates from 1667, merely state that the captain is under obligation to arrange the burial of any seaman dying at sea, and go on to say what must be done with his effects.⁹ The Church has not, either in Finland or in any other maritime state with the exception of Norway, issued any separate order of service or other instructions for burial at sea.¹⁰ The Church's view has been that

the order of service used on land will where possible be observed for burials at sea. The conditions on board a ship isolated from the rest of the world are, however, so special that burials at sea have to a greater or lesser extent deviated from the order of service normally observed by the Church.

The order of events at a sea burial may not be entirely self-evident to the land-lubber, as illustrated by the following case. In February 1938 a death occurred on the Suomen Joutsen, a training ship belonging to the Finnish Navy. The captain told the priest and the doctor that the body would have to be buried at sea, because the next port was still two weeks away. The priest and the doctor, who were ordered to make the necessary arrangements, were complete novices at sea and did not quite know how to set about their task. They were nevertheless rescued by a book by Hj. Nortamo they found in the ship's library, "Rojohoppe viimeinen reis" (The Last Journey of Rojohoppe), for the book contained a description of a burial at sea. The men therefore set to work as advised by the book.¹¹

The order of burial at sea

Burial at sea is often associated specifically with sailing ships, but they are not unknown even on motor vessels. The customs arising on the sailing ships tend to be observed on steam and motor ships, and seamen themselves have long had a clear picture of how a burial at sea should be conducted.

Burials have on the whole observed a uniform scheme, but the details may differ considerably from one ship to another. The burial was held as soon as possible after the death, either on the same day or the following one, unless delayed by stormy weather. On the Swedish sailing ship C.B. Pedersen the burial was held on the very day of death

in the 1920s:

"It was at around four in the morning that the Sailmaker took his leave of this earth. The day was warm, and by around eleven the stench was already making itself known. — The ceremony was ordered for 2 p.m."¹²

In certain rare cases the preparations for the funeral began with washing the body¹³ or changing the dead person's clothes,¹⁴ but it seems to have been most common to bury the dead in their working clothes.¹⁵ A seaman who died on the Grace Harwar of Mariehamn in 1929 was, for example, buried in his oilskins and sea-boots,¹⁶ while the second officer on the Port Caledonia was buried in the early 1920s "in full dress".¹⁷

The body was always provided with some kind of coffin or protection. The most common custom was to sew it up in a piece of sailcloth,¹⁸ either used¹⁹ or new.²⁰ On the sailing ships this was of course the job of the sailmaker.²¹ The use of sailcloth was natural, because sailing ships always carried a stock with them to make new sails and to patch old ones. There might, by contrast, be a shortage of timber. Even on power-driven ships the body was sometimes wrapped in sailcloth or tarpaulin.²² The Finnish steamship Anversoise prepared the body of a deck hand who died in an accident as follows:

"The body was placed on sailcloth on two broad planks, and scrap iron was placed at his feet as weights. The sailcloth with its body and weights was then sewn up."²³

Wrapping in cloth was presumably regarded as a seaman's tradition that was consciously observed. As recently as 1976 a coffin obtained from land was wrapped in cloth on the Finnish cargo boat Finn-Amer before being buried at sea, "in accordance with the old custom", the captain said.²⁴

Seamen were sometimes buried in wooden coffins,²⁵ in earlier times in a seaman's kit bag²⁶ or wrapped in bed-

ding.²⁷ Whatever the wrapping or coffin, it was always equipped with weights to ensure that the body did not remain floating on the surface. The weights were often scrap iron, sometimes stones or sand from the ship's ballast. Sometimes holes were drilled in the sailcloth bag or wooden coffin to make it sink faster.²⁸ If there were sharks in the area, it was feared that a shark might go for the body.²⁹ The following is a report of a funeral held on a Finnish sailing ship in 1914:

"A coffin is then made of sailcloth, according to the ancient tradition, and the body laid in it. Some old iron is placed at the foot end, and the coffin is now hoisted up to the half-deck. The sea around the ship is scanned with anxious looks and it is noted with satisfaction that there are no sharks in sight. — The coffin is slowly allowed to slide into the sea. It sinks at once, the watchers heave a sigh of relief that it should be so, so that the albatrosses and sharks will at least not grab the body before our very eyes."³⁰

The vessel was either stopped for the duration of the funeral, or at least the speed was reduced, and the aft flag was lowered to half mast. The funeral ceremony was often held on the after deck or before the poop.³¹ Sometimes the crew dressed in better clothes for the occasion, the captain in his uniform and the crew in their Sunday best.³² The "coffin" was draped with a flag, preferably that of the dead man's homeland if this was available. The ceremony was in most cases brief and unadorned. Many seamen recall in their memoirs that when the crew had gathered on the deck, the captain blessed the deceased, after which the body was dropped into the sea and the ceremony was over.³³ It appears to have been fairly common to sing a hymn at the end of the ceremony,³⁴ but this was not always done:

"Then the captain read some verses from the hymnbook. No singing, no

organ playing, just the wind howling in the rigging. Then the body was lowered overboard with two ropes."³⁵

Many have preserved only a vague recollection of what the captain actually said at a sea burial and it is therefore difficult to obtain a picture of the verbal element of the funeral. In most cases it probably consisted of some brief, easily recalled line from the Church burial service, such as the blessing³⁶ or the Lord's Prayer.³⁷ Sometimes the traditional words might be spoken, 'Dust to dust...'³⁸, or a suitable text might be read from the Bible.³⁹ The text chosen was often influenced by the books available on board, and of course by the captain himself and his attitude to the ceremony. Conducting a funeral was not always an easy task for the captain: a captain obliged to hold a funeral on the steam tanker Garnet Hulings in the late 1940s described his experience as follows: "I would never wish an experience like that on anyone, and I hope I never have to do it again." This Finnish captain had only an English Bible, from which he translated "verses I regarded as important for a funeral".⁴⁰

Once the body had been dropped into the sea, the crew returned immediately to its everyday duties, "the sails were hoisted again and life on board returned to normal".⁴¹ It appears to have been rare to hold any sort of memorial ceremony after the burial. Sometimes the crew were issued with a shot of spirit in the dead man's honour.⁴²

Burial at sea becomes rare

In the course of the 20th century burials at sea have become more and more uncommon. Since the 1950s at least they have been random exceptions.⁴³

As a result of the improvement in conditions on board and communications, and the shorter times spent at sea,

the number of deaths at sea has decreased. It is nowadays considered increasingly natural and important to take the deceased home. A seaman at the beginning of the 1960s says of the customs at that time: "Bodies are enclosed in proper coffins and either taken home or to a cemetery in another country."⁴⁴ Ash is naturally easier to transport than a body. In 1955 a clause on cremation was added to the Finnish Merchant Shipping Act stipulating that in the case of a cremation the captain must see that the urn is sent home.⁴⁵ The seamen's terms of employment have since 1980 obliged the shipping line to arrange and pay for the body of any employee dying within the borders of Europe to be transported home.⁴⁶ Another reason why the body must nowadays be taken ashore is that in the event of a death other than in a hospital the authorities must be able to exclude the possibility of a crime.

Past practices in Europe

The attempts of the Portuguese to discover a sea route to India round the African continent in the 14th and 15th centuries were among the first long sea voyages made by Europeans.⁴⁷ As a Portuguese vessel was sailing along the west coast of Africa in the 1440s, some of the crew were killed by poisoned darts shot by the natives. The rest of the crew had every intention of taking the bodies back to Portugal to be buried, but the stench became unbearable in the hot climate and the bodies had to be lowered into the sea.⁴⁸ As the oceans began to be crossed from the end of the 15th century onwards, burial at sea became more and more unavoidable.

The first company was founded for trade with India and China at the end of the 16th century.⁴⁹ Numerous accounts have been preserved of burials at sea on ships belonging to these trading compa-

nies; death and burial were an inevitable part of life on board ships that often spent months at sea without putting into land.⁵⁰

On the first Dutch expedition to the East Indies in 1595 a number of seamen died of scurvy. The bodies were lowered into the sea in their own sailors' coffins.⁵¹ The bodies of those who died on a Danish East Indies ship in 1625 were wrapped (it is not known in what), dropped into the sea, and a hymn was sung "according to the Christian custom".⁵² The ceremony for burying an officer on board a Dutch ship in 1650 differed from that for a member of the crew: a mate was buried in a coffin, members of the crew without a coffin.⁵³ In December 1669 a funeral was held on a Dutch ship after a sailor had fallen into the hold. The body was wrapped in the man's bedclothes and cannon balls were tied to his feet as weights. The body was then placed on the gunwale, prayers were said and it was dropped into the sea.⁵⁴ In March 1675 the captain of the Danish East Indies vessel Oldenborg was buried at sea after dying in the Atlantic on the homeward leg. He was buried in a coffin weighted with cannon balls. A salute was fired with cannons and muskets.⁵⁵

The old reports of burials contain features no longer encountered in the descriptions of life on the merchant vessels in the 19th and 20th centuries. The heavily-armed ships belonging to the trading companies had cannon balls on board and could therefore use them as weights for bodies. It was also the custom to fire a salute in the manner of warships. It is therefore only logical that the burial ceremonies on these ships should bear traits of the customs on warships; there were often soldiers as well as seamen among the large crews of the trading company ships.⁵⁶ The companies hired a priest to serve on each of their ships,⁵⁷ so the captain was relieved of the task of blessing the dead.

One old custom no longer known at the end of the sailing era was that of burying a body wrapped in a hammock.⁵⁸ The ship's priest reported a burial on the Prins Carl, a ship belonging to the Swedish East Indies fleet, in 1750:

"He was sewn up — in his hammock, as was common at sea. Towards evening, at around half past four, the flag was lowered to half mast, some earth was cast upon him, the usual prayers were said, and to the accompaniment of song he found in the sea his final resting place"⁵⁹

The first sea burials on Finnish ships

The Scandinavians have long looked askance at burial at sea, the only 'decent' burial being in the earth. This attitude reflects the clause in the Law of Uppland dating from the 13th century stipulating the procedure when a sailor falls sick and dies during a voyage. Under the law the dead seaman must be taken and buried on an uninhabited island: "Take him to an uninhabited island. Lay him among stones and peat; then sail away."⁶⁰ When the sailing routes passed close to the shore and in the shelter of the islands, it was possible in the event of a death to go ashore for the burial.

Even much later than this it was still believed that dead persons who have met an unusual death or that have not been buried in sacred ground will not find peace and will return to haunt the living. Yet the seafarers on long voyages must at an early date nevertheless have been forced by circumstances to act counter to their beliefs: the sagas mention people being lowered into the sea, and there is known to be a 14th century memorial stone in a graveyard in Greenland erected in memory of a woman lowered into the Greenland Sea.⁶¹

It may be assumed that the Finnish peasant seafarers and burghers were never faced with the prospect of burying anyone at sea while plying the Baltic, even if someone did die during the journey. The distance from the shore was always relatively short, and getting rid of the body was not such a pressing concern in a cool climate as in a hot one.⁶²

The situation changed when the Finns began making long voyages to distant waters. Traffic to the Iberian Peninsula and the Mediterranean ports really got going in the 18th century. To begin with the captains and mates for these voyages were recruited abroad, in Sweden, Germany and Holland.⁶³ This being the case, the Finnish crew would in the event of a burial have taken part in a ceremony conducted by a foreign captain in accordance with the long maritime traditions of his country.

Conclusion

For the man setting out to sea, the most hoped-for burial was undoubtedly one conducted on land by an ordinary priest in the presence of his relatives. He probably gave little thought in advance to the idea of being buried at sea. Sometimes, however, circumstances made burial at sea unavoidable, and the ceremony seen and learnt on land was therefore imitated as far as possible.

Burials at sea were not an occasion in the way they were on land. They were dictated by the necessity of having to dispose of a body while at sea, because it could not be kept on board. Out of respect for the deceased and Christian decency, the burial was accompanied by certain ceremonies that could not, however, because of conditions on board, adhere very strictly to the Church's order of service or other burial customs. A merchant ship had no one trained to

conduct religious ceremonies, nor were any of the deceased's relatives present, and there were few material resources for arranging any sort of memorial event. In the closed ship environment it was important to get over the change occasioned by the death as quickly as possible and to return to the normal daily routine and working order. □

NOTES

¹ TYKL inquiry 19/20, Mauno Stenborg; Nieminen 1951, 39.

The article is based on a study in which one of the main sources was the memoir material archived at the Turku University Department of Cultural Studies (TYKL inquiry 19/20, 1963). I have here used numbers to refer to the informants in this material; the person to whom it refers can be found in the list of unpublished sources.

² TYKL 22.

³ TYKL 21.

⁴ Loweson, Rauman lehti 28.10.1912. Loweson divided the causes of death into three categories: drowning, jaundice and pneumonia, the first two of which he regarded as being work-related.

⁵ Otterland 1960, 73-75, 237-238.

⁶ Nyland 1990, 16-17, 26.

⁷ TYKL 18.

⁸ Captain Pentti Winter, oral communication.

⁹ Siö-lagh 1667, 16-17; Maritime Act of 1873 (Merilaki), 94; Merchant Shipping Act of 1924 (Merimieslaki), 131; Merchant Shipping Act of 1955, 237.

¹⁰ Lempiäinen 1974, 222.

¹¹ Bishop Erkki Kansanaho, oral communication.

¹² Dahlström 1958, 208.

¹³ TYKL 18; Villiers 1930, 82.

¹⁴ TYKL 4, 18; Nortamo 1921, 52.

¹⁵ Cf. e.g. Henningsen 1987, 127.

¹⁶ Villiers 1930, 82.

¹⁷ TYKL, Palatsi 1959, 6.

¹⁸ Wrapping in sailcloth is mentioned as a "coffin" in e.g. general works describing life on the sailing ships of various countries, see Weibust 1969, 164; Eriksen 1968, 112; Papp 1977, 250; Wossido 1954, 171. See also Löfström 1989, 135; Steusloff 1988, 27. 29 of the 40 accounts of funerals in the TYKL inquiry (19/20, 1963) report that the body was wrapped in sailcloth. Of the 20 descriptions in the memoir literature consulted, 16 report sailcloth as being used to protect the body.

¹⁹ Henningsen 1987, 128; TYKL 23.

²⁰ TYKL 15; TYKL, Palatsi 1959, 6; Hämeen-Anttila 1913, 135; Papp 1977, 250; Martin 1979, 56.

²¹ Sometimes the sewer of the sailcloth bag was given spirits in order to ease his lugubrious task (Baines 1960, 172), such as "a bottle of rum in accordance with the old custom" (TYKL 3).

²² TYKL 14; Matson 1920, 119.

²³ TYKL 6.

²⁴ Captain Pentti Teerikorpi, oral communication. This burial, rare at such a late date, took place in the Persian Gulf. The ship's steward was found dead in his cabin one morning, having

probably died of a heart attack. The local authorities could not make provisions for either cremation or air transport. The body was thus stored in the mortuary of the hospital in the nearest town, Abadan, until the ship was ready to depart, and was buried at sea once the ship was out of port. Permission to bury the body at sea was obtained via the shipping company from the relatives.

²⁵ TYKL 4, 12, 13, 16, 21, 28; TYKL, Räikkönen 1959, 9.

²⁶ TYKL 9; Högman 1892, 149; Lindfors 1977, 19.

²⁷ Paulaharju 1925, 350; Jacobsson 1932, 37.

²⁸ TYKL 4; TYKL, Rautiainen 1960, 3; TYKL, Räikkönen 1959, 9; Holmqvist 1966, 90.

²⁹ TYKL 6, 11, 27; Holmqvist 1966, 90;

Matson 1920, 120.

³⁰ Jansen 1918, 16.

³¹ TYKL 7, 11, 15, 23; TYKL, Palatsi 1959, 6; TYKL, Räikkönen 1959, 9; Hämeen-Anttila 1913, 135; Granit 1918, 30; Dahlström 1958, 208. The after deck is said to be the traditional place for conducting a burial at sea (Steusloff 1988, 27).

³² TYKL 4, 28; Granit 1918, 30; Nortamo 1921, 53; Dahlström 1958, 208.

³³ TYKL 3, 8, 12, 24, 28; TYKL, Juti 1959-60, 4, 9; TYKL, Palatsi 1959, 6; TYKL, Rautiainen 1960, 3.

³⁴ TYKL 2, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22; TYKL, Räikkönen 1959, 9; TYKL, Räätiäri 1963, 13; TYKL, Sallamaa 1965, 9; Hämeen-Anttila 1913, 136; Nortamo 1921, 53; Jacobsson 1932, 37; Nieminen 1951, 35. The Finnish hymn book in use 1886-1986 had a special hymn for Burial at Sea. The source material gives little indication of how often this hymn was used, but it does not appear to have been very well known.

³⁵ TYKL 1. See also TYKL 3; TYKL, Rautiainen 1960, 3.

³⁶ TYKL 4, 10.

³⁷ TYKL 4, 14.

³⁸ TYKL 6, 14; Nylander 1939, 25. Very many of the descriptions of burials at sea speak of the blessing of the body, or the reading of a blessing, possibly referring to the traditional one. Sometimes the custom of casting earth was also observed, using sand instead of earth (TYKL 6, 14, 18; Jacobsson 1932, 37; Nylander 1939, 25) or ash from the ship's furnace or the galley (TYKL 4, 23). The sand was thrown either onto the sailcloth bag (Nylander 1939, 25) or into the water after the body had been lowered into it (Hämeen-Anttila 1913, 135).

³⁹ TYKL 3, 12; Baines 1960, 176; Martin 1979, 57; Captain Peter Schauman, oral communication.

⁴⁰ Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi, sound tape 63 E.

⁴¹ TYKL, Palatsi 1959, 6. See also TYKL 4, 23; TYKL, Räikkönen 1959, 9; TYKL, Sallamaa 1965, 9.

⁴² TYKL 6, 18; Martin 1979, 57; Urhonen 1947, 169.

⁴³ For her pro gradu thesis the author collected 70 descriptions of burials at sea. Only three of the burials had taken place in or after the 1950s.

⁴⁴ TYKL 5.

⁴⁵ Merchant Shipping Act 1955, 237 (Merimieslaki).

⁴⁶ Wages Agreement 1980-1981, 15 (Työehtosopimus).

⁴⁷ Hornborg 1948, 205-208.

⁴⁸ Archive collection of Henning Henningsen, Sömandsliv i seilskibstiden.

⁴⁹ Frängsmyr 1990, 9.

⁵⁰ E.g. the ships of the Danish East Indies Company usually made the voyage to India or China in 7-8 months, spent 4-5 months at the trading post and about 6 months on the homeward journey. They only put into port once on each leg of the journey to stock up with provisions. (Nyland 1990, 10.)

⁵¹ Mollema 1935, 143, 145.

⁵² Olafsson 1907, 150.

⁵³ Von der Behr 1930, 142, 144.

⁵⁴ Bollingi 1678, 3.

⁵⁵ Archive collection of Henning Henningsen, Sömandsliv i seilskibstiden.

⁵⁶ Nyland 1990, 10.

⁵⁷ See e.g. Frängsmyr 1990, 89.

⁵⁸ The hammock was adopted by the English Navy in the 16th century and on Swedish ships in the 17th century (Ohrelius 1981, 60). As fixed bunks began to be built in the 19th century (Hornborg 1923, 370), hammocks became less common on merchant vessels and were thus less common for burials.

⁵⁹ Osbeck 1757, 6-7. See also Frängsmyr 1990, 79.

⁶⁰ Dahlström 1940, 7-8, 14.

⁶¹ Henningsen 1987, 119-120, 126-127.

⁶² E.g. the barque Osmo carried a body for as long as two weeks on its way home to Finland in the 1920s (TYKL 8).

⁶³ Olin 1927, 194; Hornborg 1950, 206. In Holland, for example, there were at least from the early 18th century onwards printed instructions on the procedure for burial at sea (Dictionnaire de Marine 1702, under 'Mort'), which would suggest that the customs were established. The Finnish handbooks for seafarers give burial instructions from the end of the 19th century (see e.g. Stenius 1871, 61).

SOURCES

Unpublished sources

Turku University, Department of Cultural Studies/
Folklore (TYKL), Turku.

Inquiry 19/20, Seamen Recall 1963.

1. Seth Andersson
2. Vilho Brunila
3. Allan Hakala
4. Artturi Hakri
5. Verner Hannula
6. Toivo Heino
7. Kurt Heinrichsen
8. Viljo Hovi
9. Bruno Hyötyläinen
10. Aune Hägg
11. Alfred Järvelä
12. Aleksanteri Kallinen
13. Arvo Kuohuva
14. Per-Axel Lindberg
15. Gustaf Lundberg
16. Kalle Manninen
17. Paul Nordblom
18. Martin Olanne
19. Uno Olervo
20. Arvid Orkoma
21. Kaarlo Railo
22. Yrjö Rantanen
23. Ilmari Rauvolin
24. Hjalmar Rosenberg
25. Niilo Saarinen
26. Karl Salminen
27. Arvo Seppinen
28. Mauno Stenborg
29. Johannes Tukiainen

Juti, Marja 1959-1960: Interviews with seamen from Uusikaupunki. Collection work.

Palatsi, Veikko 1959: Interview with Captain Seth Andersson. Collection work.

Rautiainen, Sinikka 1960: Old seamen's customs and beliefs. Collection work.

Räikkönen, Outi 1959: Memoirs of Rauma seamen. Collection work.

Räätäri, Mirjam 1963: Interview with Seaman Aarne Ramstedt. Collection work.

Sallamaa, Helena 1965: Memoirs of Kakkola seamen. Collection work.

Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi, Åbo.

Arkivaliesamlingen 52. "Sjöfolk berättar", sound tape 63 E, interview with Captain Karl Salokannel.

Private archives.

Photographic collection of Eino Eterma, Raisio.
Archive collection of Henning Henningsen, Sömandsliv i seilskibstiden, Helsingör. (Copy of the descriptions of burials at sea in the author's possession.)

Photographic collection of Captain Pentti Teerikorpi, Juuka.

Photographic collection of Captain Pentti Winter, Helsinki.

Published sources (see page 33)

Oral communications

Bishop Erkki Kansanaho, Helsinki. 4.10.1991.
Captain Peter Schauman, Helsinki.

12.12.1991.

Captain Pentti Teerikorpi, Juuka. 3.10.1991.
Captain Pentti Winter, Helsinki. 21.10.1991.