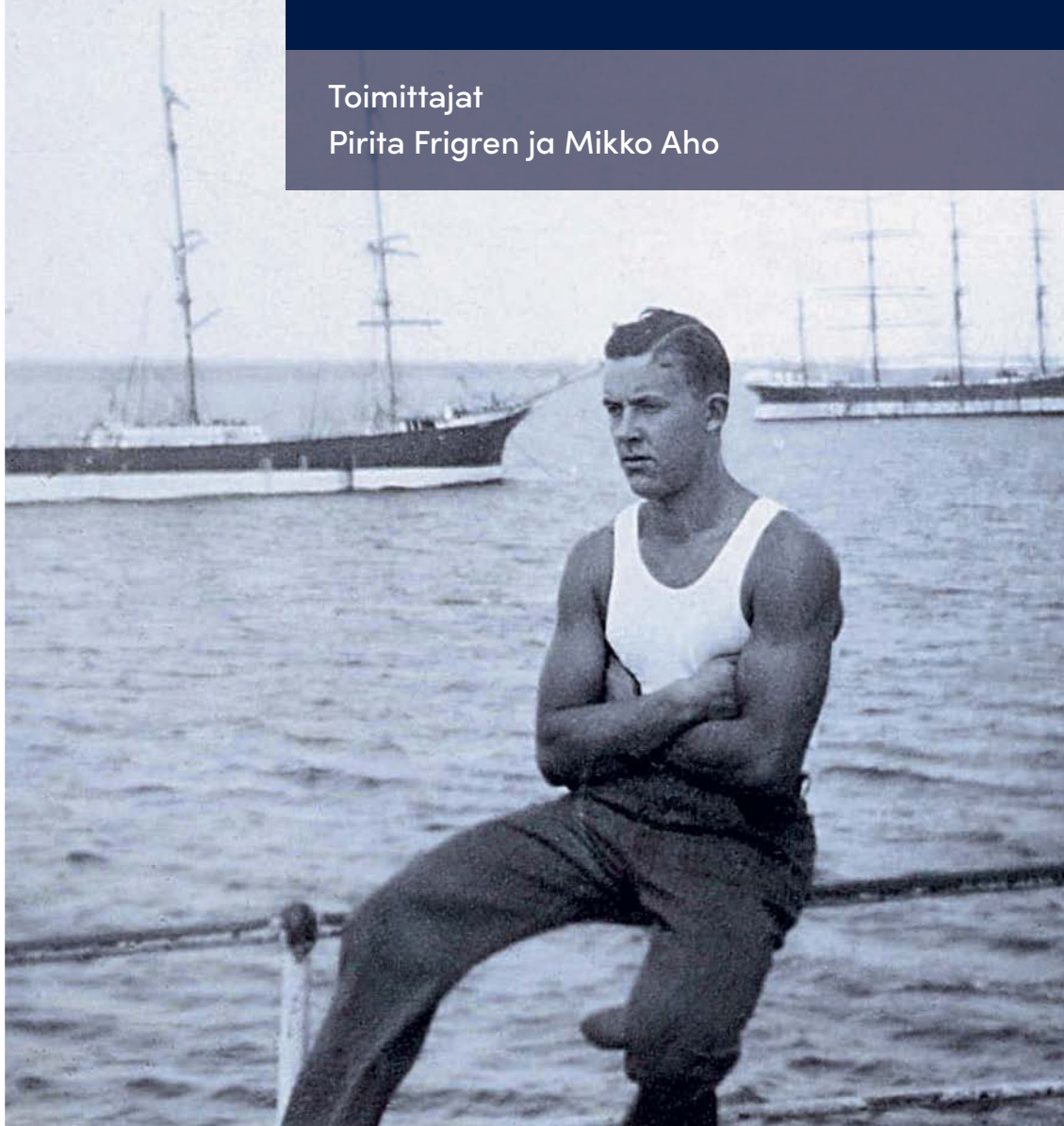


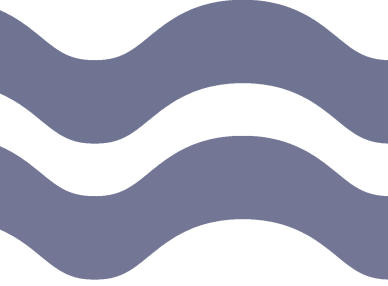
Nautica Fennica 2023

Merihistoria ja elämäkerrat

Toimittajat

Pirita Frigren ja Mikko Aho



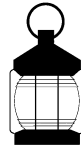


Nautica Fennica 2023

Merihistoria ja elämäkerrat

Toimittajat

Pirita Frigren ja Mikko Aho



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



Museovirasto
Museiverket
Finnish Heritage Agency

Helsinki
2023



Nautica Fennica 2023



VERTAISARVIOITU
KOLLEGIALT GRANSKAD
PEER-REVIEWED
www.tsv.fi/tunnus

© kustantaja ja tekijät

Toimittajat/redaktörer/editors

Pirita Frigren ja Mikko Aho

Toimituskunta

professori emeritus Yrjö Kaukiainen (puheenjohtaja)

FT Anne Ala-Pöllänen

ST Ove Enqvist

FT Kirsi Keravuori

FT Minna Koivikko

PhD Sari Mäenpää

professori Jari Ojala

Kustannustoimitus

Anna Lantee, Museovirasto

Tiivistelmien käännökset

Heidi Granqvist, englanti

Malena Torvalds-Westerlund, ruotsi

Julkaisija

Museovirasto ja Suomen merihistoriallinen yhdistys

Graafinen suunnittelu

Pekka Krankka

Paino

Punamusta Oy

Nautica Fennica 2023

ISBN 978-951-616-312-6

ISSN 1235-9122

Helsinki 2023



Sisällys

Tiina Mertanen

Suomen merimuseon tervehdys 5

Pirita Frigren ja Mikko Aho

Merihistoria ja elämäkerrat 6

MERELLISIÄ HENKILÖHISTORIOITA 15

Anne Heimo

Isäni oli merimies? 17

Päiväkirjamerkinnät ja suulliset kertomukset merimieheyttä rakentamassa

Sammandrag: Min far var sjöman? Om en sjömansidentitet som den beskrivs i en dagbok och i muntliga berättelser 33

Summary: My father was a sailor? Constructing seamanship based on diary entries and oral narratives 34

Sari Mäenpää

Matkustajasta purjeentekijäksi 35

Merinaisen elämää Winifred Lloydin päiväkirjoissa 1935–1938

Sammandrag: Från passagerare till segelmakare.

Ett sjökvinnaliv beskrivet i Winifred Lloyds dagbok 1935–1938 53

Summary: From passenger to sailmaker. The life of a seawoman as documented in Winifred Lloyd's diary 1935–1938 54

Pirita Frigren

Nuoren naisen *Grand Tour* Luvialta Lontooseen 55

Hanna Hermonen (myöh. Heinilä) merimieslähetyksen, merenkulkijoiden ja suomalaisyhteisön kuvaajana 1910–1911

Sammandrag: En ung kvinnas *Grand Tour* från Luvia till London.

Hanna Hermonen (senare Heinilä) som skildrare av sjömansmissionen, sjömännens och den finländska kolonin 1910–1911 73

Summary: The *Grand Tour* of a young woman from Luvia to London. Hanna Hermonen (later Heinilä) as depicter of the seamen's mission, seafarers and the Finnish community in 1910–1911 74

RYHMÄT, YHTEISÖT JA PAIKAT ELÄMÄKERRALLISESSA KUVASTIMESSA 75

Bodil Lindberg

***Amorella* – berättad och upplevd av sjöfarare** 77

Sjömanskulturens förändring, *Amorellas* biografi som flytande historiskt föremål, och sjöfararnas förhållande till fartyget *Amorella*

Tiivistelmä: *Amorella* – merenkulkijoiden kertomana ja kokamana 93

Summary: *The Amorella* – as described and experienced by seafarers 94

Laura Seesmeri

Puikkarin ja liitupiipun heijastama elämä 95

Paikallismuseon esinekokoelma biografiana
saaresta ja sen ihmisistä

Sammandrag: Ett liv återspeglat i en nätsticka och en kritpipa.
Ett lokalt museums föremålssamling som biografi över en ö och dess människor 109

Summary: Life reflected in a net gathering peg and a clay pipe.
Objects in the collection of a local museum as a biography of the island and its inhabitants 110

Juha-Matti Granqvist

Merikapteenit porvariyhteisön jäseninä 1700-luvun loppupuolen Helsingissä 111

Sammandrag: Sjökaptenar som medlemmar i Helsingfors
borgerskap under senare delen av 1700-talet 123

Summary: Sea captains as members of the burgher
community in late 18th century Helsinki 124

ESINEIDEN JA ALUSTEN BIOGRAFIAA 125

Leila Koivunen

Kongon helmi 127

Kifwebe-naamion taival
Afrikasta Suomeen näkyville ja näkymättömiin

Sammandrag: Pärlan från Kongo. *En kifwebe-masks
väg från Afrika till Finland, till synlighet och osynlighet* 145

Summary: The pearl of Congo. *The journey of a kifwebe
mask; from Africa to visibility and invisibility in Finland* 146

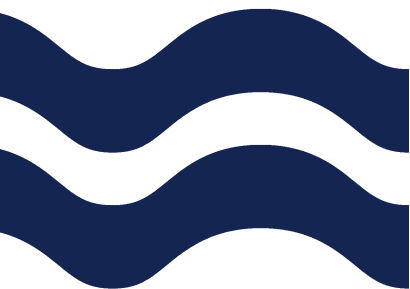
Yrjö Kaukiainen

Borstö I ja Johann Pingelin galliotti 149

Lähdetietojen ja hylyn vertailua

Sammandrag: Borstö I och Johann Pingels galjot.
En jämförelse mellan källuppgifter och vrak 157

Summary: Borstö I and Johann Pingel's galliot.
A comparison of source information and the wreck 158



Suomen merimuseon tervehdys

Käsissä olevan Nautica Fennican sisältö on syntynyt vuoden 2022 merihistorian päivien yhteydessä, ja teemat on muotoiltu jo vuonna 2021. Luemme kirjaa vuodesta 2019 alkaen maapallon kaikkia kolkkia koskettaneen koronapandemian jälkeen ja Venäjän hyökkäyssodan ollessa käynnissä Ukrainassa, keskellä Eurooppaa. Suomi on liittynyt Natoon. Maapallolla on mittaushistorian kuumiin vuosi ja meret ovat lämpimämpiä kuin koskaan. Välimeren maissa raivoaa metsäpaloja ja turisteja evakuoidaan. Ilmasto- ja sotapakolaiset hukkuvat Välimereen. Kotimaan viestintäilmatilassa keskustellaan talouskriisistä, ihmisoikeuksista, rasismista, kolonialismista, ilmastonmuutoksesta ja lajikadosta. Yhteiskunnan rakenteita ja tutkittuun tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa sekä mielipiteenmuodostusta haastetaan tällä hetkellä voimakkaasti.

Onnittelut merihistorian päivien suunnitteluryhmälle, kirjan toimittajille ja kirjoittajille ajassa leijuvan kiinni saamisesta. Artikkelien kautta pääsemme mielestäni kiinni yllättävänkin moniin edellä mainittuihin teemoihin, vaikka kirjoittajat liikkuvatkin aikajanalla 1700-luvulta 2020-luvulle ja omista aiheistaan. Merihistoria on maailmanlaajuisia, ja logistiikan ketjut sitovat suomalaisetkin historiassa eri tavoin säikein kiinni tapahtumakulkuihin ja toimintaan, jota tänä päivänä arvioidaan kolonialismina. Toimijoina olivat niin helsinkiläiset valtameriliikenteen merikapteenit kuin Kongossa työskennelleet kone-mestarit. Ohuin säikein verkossa ovat kiinni satoja vuosia myöhemmin tuntemattoman hylyn löytäneet kalastajat tai museoihin tallennettuja kokoelmia hoitavat virkamiehet.

Pääosin julkisrahoitteiset museot, arkistot ja kirjastot tarjoavat tutkijoille lähteitä ja tietoaaineistoja. Suomen yhteiskunnan turvallisuusstrategia toteaa, että tämä keskinen kansallinen kulttuuriomaisuus on suojattava kaikissa turvallisuustilanteissa. Kulttuurin ja kulttuuriperinnön merkitys yhteiskunnan resilienssille on äärettömän suuri. Ajattelen, että Laura Seesmeri tavoittaa oivallisesti artikkelissaan kahden Borstön museon esineen kautta jotain sellaista, joka on skaalattavissa isompaan mittakaavaankin: on asioita, jotka voivat pitää meitä yhdessä ja ne voi löytää tiedon, kokemuksen ja tunteen yhteisvoimin.

Tiina Mertanen

Suomen kansallismuseon museopalvelujohtaja

Pirita Frigren ja Mikko Aho

ovat tämänkertaisen Nautica

Fennican vierailevat toimittajat.

Pirita Frigren (pirita.frigren@utu.fi)

on yhteiskuntahistorian dosentti

Jyväskylän yliopistossa ja kulttuuri-

perinnön tutkimuksen yliopiston-

lehtori Turun yliopistossa. FT Mikko

Aho (mikkojaho@gmail.com) oli

Rauman merimuseon pitkäaikainen

amanuenssi. Nykyään hän työsken-

telee tutkijana Suomen Jääkiekko-

museossa.

Pirita Frigren ja Mikko Aho

Merihistoria ja elämäkerrat

Tämänkertainen Nautica Fennica syventyy ajankohtaiseen merelliseen tutkimukseen elämäkerrallisesta näkökulmasta. Vuosikirjan artikkelit perustuvat tuttuun tapaan Suomen merihistoriallisen yhdistyksen, Suomen meriarkeologisen yhdistyksen ja suomalaisen merimuseokentän joka toinen vuosi yhteistyönä järjestämien Merihistorian päivien antiin sekä päivillä julistettavaan avoimeen artikkelikutsuun. Merellisten biografioiden maailmaan lähtölaukaus otettiin maaliskuussa 2022 Rauman merimuseon isännöimillä Merihistorian päivillä teemalla *Biografia – ihmiset, esineet*. Tuolloin vielä maailmaa koetelleen koronapandemian vuoksi päivien esitelmiä seurattiin ja keskustelua käytiin verkkovälitteisesti.

Niin Merihistorian päivien esitelmät kuin vuosikirjaan valikoituneet artikkelitkin ovat elämäkerrallisen tutkimuksen ajan hermolla, sillä ne kattavat niin inhimillisiä, ei-inhimillisiä kuin materiaalisiakin merellisiä elämäkertoja eli biografioita. Mereen, merellisyyteen ja rannikkoon liittyvät elämäkerrat voivat käsitellä yhtä tai useampaa ihmisyyksilöä tai kokonaisia ryhmiä, mutta yhtä hyvin aluksen, saaren, sataman, merimieskirstun, laivaeläinten tai meriluonnon elämänsäkaaren vaihteita tai merkityksiä. Muiden kuin ihmisyyksilöiden elämäkerrallisen tutkimuksen satoa korjataan tässä vuosikirjassa muun muassa yleisen historian professori LEILA KOIVUSEN artikkelissa, jossa Koivunen kertoo Kongojoella 1900-luvun alussa koneenkäyttäjänä työskennelleen (Aksel) Viktor Huotarin (1878–1909) hankkiman, sittemmin Suomen kansallismuseon kokoelmiin päätyneen afrikkalaisen *kifwebe*-naamion taipaleesta 1900-luvun mittaansa osana kokoelmia, erilaisia näyttelyitä sekä esineelle eri aikoina annettujen erilaisten tulkintojen kautta.

Erilaisia johtolankoja ja tiedonmurusia yhdistelevää aluksen biografiaa kokoelmassa edustaa Euroopan historian (aik. talous historian) professori emeritus YRJÖ KAUKIAISEN artikkeli, joka tuo uusien arkistomateriaalien kautta tuoretta tietoa Borstö I:nä tunnetun hylyn mahdollisesta alkuperästä. Kaukiainen yhdistää meriarkeologien tekemiin mitauksiin ja mallinnoksiin hiljattain Lyypekin kaupunginarkistossa tutkimiaan lähdetietoja Venäjälle purjehtineista laivoista ja esittää uutena vakuuttavana tulkintalinjana, että merenpohjassa oleva alus saattaisi olla lyypekkiläisen Johann Pingelin päällikköimä, 1740 valmistunut gal-liotti *Dorothea Margaretha*. Kuuluisan hylyn elämänsäkaari on kiinnos-

Merenkulkijan elämäkerran alussa:
19-vuotiaan Tom Wilénin ensimmäinen
päivä merimiehenä valtameripurjealus
Moshululla vuonna 1937.
Lähde: Rauman merimuseo.



tava, sillä siihen on kohdistunut paljon tutkimusta ja erilaisia vaihtoehtoisia selityksiä, ja meriarkeologisten tutkimusmenetelmien kehityessä tarina tulee vielä jatkumaan ja saamaan parhaita mahdollisia lopputuloksia juuri monitieteisen ja monenlaista dataa yhdistävän vertailun kautta.

Jos ajatellaan Herman Melvillen *Moby Dickiä* (1851) yhtenä merikirjallisuuden suurimmista klassikoista, merellisten elämäkertojen uutuus ei ole niinkään siinä, että ihmisen sijaan kuvauksen pääosassa onkin materiaallinen kokonaisuus tai ei-inhimillinen elollinen kuten valas – tai valaan ja häntä pyydystävän ihmisen suhde – tai miten ranskalaisen annalistien koulukunnan johtaja Fernand Braudell otti jo 1949 valmistuneen väitöskirjansa pääosaan Välimeren. Niin sanotun post-humanistisen käänteän myötä elämäkerralliset kuvaukset paitsi laajenevat kaikkiin olentoihin ja olevaisiin, myös katseen suunta kääntyy ihmisestä hänen rakentamaansa laivaan, pyydystämäänsä vedenelävään tai asuttamaansa rannikkoseutuun kasvi- ja eliölajeineen, mine-raaleineen, meriveden pitoisuuksineen ja rantaviivan vaihteluineen.

Toisin sanoen toimijuus ja näkökulma voivat olla myös muita kuin ihmiskeskeisiä.¹ Maiseman ja kulttuuriperinnön tutkija FT LAURA SEESMERI hyödyntääkin niin sanotun affektiivisen piirin käsitettä pyrkinessään kuvaamaan, miten asukkaiden perustama paikallismuseo ja sen kokoelmat voivat heijastaa Borstön saaren, sen asukkaiden ja sukupolvien ketjun, muuttuvan elämäntavan sekä vedenalaisen maiseman – edellä mainittuine Borstö I -hylkylöytöineen – elämää ja sille annettuja merkityksiä. Museoesineet ja niihin latautunut eletyn elämän kokemus tekee menneisyydestä tarinan ja liittää paikan, ihmiset, esineet ja ajallisuuden osaksi samaa sommitelmaa. Siksi myös museoiduilla esineillä voidaan sanoa olevan toimijuutta ja elinkaari, jonka eri vaiheissa esineiden merkitys ja rooli muuttuu usein paljonkin.

Elämäkerrallisuus

– lähestymistapoja mereen ja merellisyyteen

Elämäkerrallinen lähestymistapa voi olla sekä tutkimuksen lopputulos että menetelmä. Lisäksi tutkimuksen lähteet voivat usein olla elämäkerrallisina pidettyjä aineistoja, kuten päiväkirjoja, kirjeitä, muistelmia tai erilaisia elämänkaaren keskeisistä vaiheista todistavia fragmentteja, vaikka itse tutkimuksen lopputuote ei olisikaan leimallisesti elämäkerta. Historiantutkija Heini Hakosalo pitää elämäkerran laatimisessa välttämättöminä ainakin kolmea erilaista aineistotyyppiä, joita voidaan yhdistellä ja painottaa eri tavoin riippuen siitä, kuinka syvällisesti yksilöä, hänen elämänkaartaan tai sen tiettyä osaa halutaan tutkia: ensinnäkin tärkeää on käydä läpi mahdollisimman paljon kohteesta julkaistua materiaalia, toiseksi julkaisematonta materiaalia, kuten edellä mainittua päähenkilön itsensä tuottamaa yksityistä arkistoaineistoa, sekä kolmanneksi kerätä mahdollisimman paljon henkilöä retrospektiivisesti hahmottavia muistijälkiä, kuten haastatteluja, tässä päivässä.²

Käsillä olevassa teoksessa kaikki nämä kolme näkökulmaa elämäkerrallisuuteen – lopputulos, menetelmä tai valinta käyttää tietynlaisia aineistoja – ovat esillä. Ne ovat kaikki keinoja käsitellä merta, merellisyyttä ja merisuhdetta. Sananmukaisesti elämäkerta eli biografia merkitsee elämästä kirjoittamista (*bios* kreik. elämä, *grafein* kreik. kirjoittaminen). Biografian lajeja hahmotetaan lukuisia. Ellei elämäkerta ole autobiografia eli omaelämäkerta, sitä pidetään yleensä jonkun toisen luomana tulkintana eletystä elämästä. Viime aikoina tosin on nähty yhä enemmän elämäkertoja, joiden kirjoittaja peilaa myös omaa aikaansa ja elämäänsä suhteessa päähenkilöön ja tuo myös näkyväksi esimerkiksi omaa asennoitumistapaansa ja tutkijan vastuutaan tuodessaan julki päähenkilön intiimejäkin elämänvaiheita.³ Historialliseksi elämäkerran tekee kohteen elinaika ennen nykyhetkeä. Oma suosittu kerrontatapansa niin historiantutkimuksessa kuin populaarissa tietokirjallisuudessa ovat usean henkilön tai heidän välisiä suhteitaan käsittelevät pari- tai ryhmäbiografiat.⁴

Yhteiskuntahistorian dosentti ja kulttuuriperinnön tutkimuksen opettaja PIRITA FRIGREN esittää merimiespappi Sigfrid Sireniuksen perheessä 1910-luvun alun Lontoossa palvelleen Hanna Hermosen (1890–1981) kirjeiden kautta hahmotuvassa henkilöhistoriallisessa

artikkelissaan, että yksilöönkin fokusoituva elämäkerrallinen tutkimus on aina samalla tutkimus henkilön ihmissuhteista ja verkostoista. Onko kaikki elämäkerrallinen tutkimus siis aina kollektiivista, kykenemätöntä eristämään tutkimusyksiköksi yhtä ihmistä?

Biografian lajeista kuitenkin kollektiivibiografia ja niin sanottu prosopografinen tutkimustekniikka omistautuvat selkeästi useamman, jollain lailla samaan joukkoon laskettavan kohteen tutkimukselle. Joskus nämä kaksi lähestymistapaa samastetaan toisiinsa, vaikka selkeitä eroja on havaittavissa. Prosopografiassa (*prosopón* kreik. kasvot) eli joukko-biografiassa joukko määritellään luettelemalla kaikki joukon yksilöt tai joukkoon kuulumisen ehdot eli ominaisuudet ja pyritään löytämään samoja tai yhteisiä ominaisuuksia mahdollisimman monesta henkilöstä yhdistelemällä erilaisia menneisyyden jäänteitä. Prosopografian tuottama tieto on tietoa siitä, mitkä olivat ryhmään kuuluvia henkilöitä yhdistäviä piirteitä, jopa kaavamaisuuksia ja säännönmukaisesti päteviä toimintamalleja.

Kollektiivibiografia sen sijaan on kiinnostunut nostamaan ryhmän sisältä esiin myös poikkeusyksilöitä ja ryhmän sisäinen moniäänisyys, ristiriitaisuus ja henkilöiden monet roolit elämän aikana saavat näkyä ja kuulua. Kollektiivibiografiat myös ottavat usein kohteekseen sellaisen ryhmän, joka on itse omana elinaikanaan hahmottanut tai identifioinut yhteenkuuluvaisuutensa eikä siis ole vain tutkijan jälkikäteen rekonstruoima joukko yksilöitä.⁵ Talous- ja sosiaalishistorioitsija FT JUHA-MATTI GRANQVIST käsittelee vuosikirjan artikkelissaan Helsingin kaupungin merikapteeneja 1700-luvulla hyödyntäen sekä prosopografian keinoja hahmottaa erilaisten lähteiden avulla, mitkä olivat ryhmän toistuvia piirteitä että kollektiivibiografiaa siinä mielessä, että hän nostaa esiin myös ryhmän sisäisen, joskus huomattavankin heterogeenisuuden mitä tulee esimerkiksi merikapteenien varallisuuteen tai kykyyn vakiinnuttaa asemansa paikallisyhteisössä. Merikapteenit ovat myös esimerkki kollektiivista, jonka tuli ainakin jollain tasolla tiedostaa kuulumisensa yhteiseen ammatti- ja sosiaaliryhmään, sillä vuoden 1748 uusi merimiesasetus velvoitti heidät hakemaan kaupungin porvaris-säädyn jäsenyyttä ja asettumaan näin uutena alaryhmänä porvaristoon kauppiaiden ja käsityöläisten rinnalle.

Nykyajan laivayhteisöä kollektiivina käsittelee puolestaan Merikeskus Forum Marinumin tutkija BODIL LINDBERG, jonka artikkeli yli kolmekymmentä vuotta Turku-Tukholma-reitillä liikennöineen *m/s Amorellan* dokumentointiprojektista tuo mielenkiintoisella tavalla yhteen sekä risteilyaluksen elämäнкаarta, aluksella palvelleiden merenkulkijoiden työkuultuuria ja sen muutosta sekä henkilökunnan suhdetta alukseen ja uraansa.

Esimerkiksi juuri aktiivisen merenkulku-uran vuosiin keskittyvät kuvaukset valottavat hyvin sitä tosiasiaa, että kaikki elämäkerrat eivät kronikoi kohteensa koko elämäнкаarta kohdusta hautaan, vaan ne voivat painottaa jotain tiettyä, kysymyksenasettelun kannalta mielekästä elämän osa-aluetta. Kuuluisien henkilöiden yksilöbiografiat ovat usein kiinnostuneita erityisesti siitä, millaisen vaikutuksen ja historiallisen muistijäljen kohde jätti jälkeensä. Vaihtoehtoisesti tutkija voi jopa kohdetta enemmän olla kiinnostunut niistä ajassa vaikuttavista voimista,



Aluksen elämäkerran lopussa:
tankkeri *Alandia Breeze*a vedetään
rannalle romutettavaksi Gadanissa
Pakistanissa vuonna 1996.
Kuva: Reijo Lahtia.
Lähde: Rauman merimuseo.

tapahtumista, olosuhteista ja muista elollisista, joiden vuoksi kohteen elämä muotoutui sellaiseksi kuin se muotoutui.⁶

Elämäkerrallinen tutkimus voi myös tietoisesti pyrkiä painottamaan tai etsimään kohteen omia käsityksiä, tunteita tai kokemuksia, vaikka se aineiston hajanaisuuden tai vajavaisuuden vuoksi usein onkin hankalaa.⁷ Merikeskus Forum Marinumin kokoelma-amanuenssi, PhD SARI MÄENPÄÄ tutkii artikkelissaan englantilaisen Winifred Lloydin (1897–1940) merimatkojen aikana kirjoittamia päiväkirjoja ja pyrkii löytämään vastauksia muun muassa siihen, miten tämä koki asemansa laivalla naisena ja miten tähän suhtauduttiin miehisessä työympäristössä ja aikakauden naisia syrjivissä merityön normeissa. Lloyd työskenteli 1930-luvun lopulla viitisen vuotta ahvenanmaalaisen maailmankuulun Gustaf Eriksonin purjelaivoilla miehistön ainoana naisena, mikä herätti myös aikalaismediassa suurta huomiota, vaikka hän ei missään nimessä ollut ainoa purjelaiva-ajan lopun naispuolinen merenkulkija. Päiväkirjamerkinnät eivät anna suoraa tai yksiselitteistä vastausta sukupuolen vaikutuksesta Lloydin kokemukseen saati kerro syrjinnän kokemuksista, vaikka Lloyd oli ruotsin kieltä osaamattomana ulkomaalaisena ja naisena marginaalissa muuhun miehistöön nähden esimerkiksi palkkauksen ja skanssin sijaan päällystön tiloissa sijaitsevan majapaikkansa vuoksi. Mäenpää lukee Lloydin mahdollisesti julkaisua varten laatimia päiväkirjoja tarkkana laivatyön dokumentaationa ja kertomuksena vähittäisestä integraatiosta osaksi työyhteisöä.

Mäenpää tuo esiin, että Lloydin oli mahdollista hakeutua Eriksonin laivoille alunperin seikkailun vuoksi ja matkustajana korkean yhteiskunnallisen luokka-asemansa vuoksi. Hänen toimintansa oli aluksi osa brittiläisille yläluokan naisillekin mahdollista, katoamassa olevaa purjelaiva-aikaa romantisoivaa muotia, jossa pestauduttiin huvimielessä

vapaaehtoisesti valtameripurjehtijoille. Hän oli lisäksi partiolaistautainen, naimaton ja terve nuorehko nainen. Mäenpään taustoituu tuo mieleen Hakosalon muotoileman ”mahdollisuuksien horisontin”, jota tämä pitää elämäkerrallisen tutkimuksen perusrunkona: elämäkerturin on kyettävä avaamaan lukijalle, mikä ylipäätään oli päähenkilölle mahdollista siinä ajassa ja paikassa, jossa hän eli. Toiseksi on selvitettävä, mikä oli mahdollista sosiaalisen aseman, iän, sukupuolen, etnisyyden, uskonnon, kielen tai terveydentilan perusteella. Kolmanneksi on selvennettävä, mikä mahdollista eri elämänvaiheissa.⁸ On selvää, että kaikkien kolmen horisontin haltuun ottaminen yhdessä tutkimuksessa on saavuttamaton ihanne, mutta korostaa silti jatkuvan kontekstinrakentamisen tärkeyttä pelkkien elämänvaiheiden listaamisen tai lähteiden siteeraamisen sijaan.⁹

Vahva merellinen elämäkertaperinne

Merenkulun kuvaukset, esimerkiksi elokuvat ja kaunokirjallisuus, kuten myös tieteellinen merenkulkijoita tarkasteleva sosiaalishistoria on ollut elämäkerrallista alkuaajoistaan lähtien. Ja mikä merelliselle kontekstille olennaista, kaikki ylhäisestä alhaiseen ovat olleet merellisen ”laulun arvoisia”: kaikista yhteiskuntaryhmistä tulevat merenkulkijat ovat joko itse osallistuneet merellisen biografisen genren muotoiluun ja tuottamiseen tai olleet kuvausten kohteina. Tietyllä tapaa voi ajatella merille lähtemisen ja merenkulku-uran olevan innoittajia koetun ja muistellun omakohtaiseen kuvaamiseen. Merenkulkijat ja muut merielämästä osalliset ihmiset ovat myös tutkimuksessa osoittautuneet mielekkäiksi tutkimusyksiköiksi esimerkiksi merikuljetusten globaaleja teknisiä, taloudellisia, sosiaalisia, kulttuurisia tai ilmastollisia muutoksia tutkittaessa – ihminen on siis ollut luonteva tutkimusyksikkö siihen, miten muutokset ja jatkuvuudet ovat ilmenneet.

Ajatus merestä ja merenkulusta erityisellä tavalla elämäkerralliseen ilmaisuun kannustavana elämänmuotoina juontaa juurensa siihen, että merimiehet ovat eittämättä olleet yksi ahkerimmista elämäkerrallisten kuvausten laatijoista – ja raja esimerkiksi elämäkerrallisten muistelmien ja biofikttiivisen seikkailukertomuksen välillä on ollut häilyvä, kuten Kirsi Uola merikirjallisuutta käsittelevässä väitöskirjassaan (2004) toi esiin. Uolan mukaan merielämään ja merimiehisyyteen liittyvät ristiriidat, kuten vapaus ja kuri sekä merielämän, meriluonnon ja satamien tarjoamat ihmiselämän metaforiksi helposti muuntuvat elementit ja myytit ovat olleet omiaan merikirjallisuuden innoittajina.¹⁰ Liikkuvien ammattien ja muuttoliikkeiden on ylipäätään todettu edistäneen kirjallista kulttuuria ja yhä laajempien kansankerrosten halua ilmaista itseään kirjallisesti esimerkiksi kirjeissä, muistelmissa ja fiktion kentällä.”

Angloamerikkalaisessa kontekstissa Richard Henry Danan *Two Years Before the Mast* (1840)¹² lienee yksi tunnetuimmista ja muita merillä työskennelleitä kirjoittamaan innoittaneita purjealuksen monikulttuurisen ja kurilla ryyditetyn työympäristön omakohtaisista kuvauksista. Teoksesta tuli myöhemmin myös yksi poikakirjallisuuden merkkipaalu. Rajattu matka ja rajattu laivaympäristö luovat ikään kuin itsestään

raamit ja draaman kaaren sille elämäkerralliselle kuvaukselle, joka kansien väliin mahdutetaan. Dana ei ollut kansankirjoittaja, vaan lakimiesopintojen välissä merimieselämää kokeilemaan siirtynyt keski-
luokan poika, joka valmistui myöhemmin asianajajaksi. Kansanomaisia merimieselämäkertureita silti löytyy. Suomessa esimerkiksi Augusti Högmanin *Merimiehen matkamuistelmia maalta ja mereltä* vuodelta 1892 on yksi varhaisia omakohtaisia kuvauksia esimerkiksi kansainvälisillä merityömarkkinoilla työskentelystä.

Tunnettujen merielämän kirjallisten kuvausten määrää ei kuitenkaan voi liioitella. Merikaunokirjallisuuteen keskittyneen Uolan mukaan vuoteen 2004 mennessä 130 vuoden aikana laadittiin vain noin 50 selvästi merikirjaksi laadittua teosta, jotka oli kirjoittanut merenkulkija itse. Tyypillistä hänen tutkimuksessaan oli myös painottuminen purjeiden ja höyrylaivojen aikaan, eikä lyhyiden satamavierailujen ja konttialusten leimaama nykyaika näyttäytynyt enää samassa määrin muistelmien ja romaanien innoittajana. Juuri tästä syystä 1900-luvun loppupuolella ja myöhemmin laaditut merenkulkijoiden omakohtaiset muistelmat ja omaelämäkerralliset aineistot kuten päiväkirjat ovat harvinaisuudessaan arvokkaita lähteitä. Folkloristiikan professori ANNE HEIMO käsittelee artikkelissaan ”Isäni oli merimies? Päiväkirjamerkinnot ja suulliset kertomukset merimieheyttä rakentamassa” Australiaan emigroituneen Pauli Heimon (1930–2020) päiväkirjamerkinnot vuosilta 1957–1960 ja tulkitsee niitä rinnakkain identiteettikertomuksena Pauli Heimon omaisilleen välittämien suullisten merimiesuraansa koskevien kertomusten kanssa. Juuri kahden erilaisen kerrontatavan, kirjallisen ja suullisen kertomuksen eri ajankohtien sekä kertomuksissa hahmottuvien sisäisten ristiriitaisuuksien esiintuomisen tekee merielämän elämäkerrallisesta kuvauksesta mielenkiintoisen.

On tärkeää huomata, että merenkulkijoiden tavat dokumentoida elämänsä laivoilla ja aalloilla voivat kirjallisen ilmaisutavan ohella olla myös visuaalisia, audiovisuaalisia tai materiaalisia. Myös nämä on laskettava mukaan biografisiin esityksiin, sillä niille on tyypillistä tallentaa tarkoituksella sitä, mitä merille menijä on nähnyt ja kokenut eri aistein ja mitä hän on itse kokenut tallentamisen tai matkalta mukaan kerätyn arvoiseksi. Esimerkiksi valokuvia, filmiä, maalauksia tai piirroksia on laivalla voitu tuottaa omaksi iloksi tai muistoksi, kotona olijoita varten todisteeksi ja tuliaisiksi tai ylipäättään ajankuluksi. Myös Pauli Heimon kotiarkistoon kuului itse laadittujen päiväkirjojen ohella merimatkoilta otettuja valokuvia ja taiteilijalla teetetty, vanhuusikään asti seinää koristanut taulu aluksesta, jolla hän palveli.

Yksi kuvaava esimerkki visuaalisesta tavasta tallentaa merellistä elämää ovat toisen maailmansodan jälkeisinä vuosikymmeninä konemestarin toimineen kotkalaisen Oiva Kovanen kuvaamat kaitafilmit, jotka dokumentaristi Antti Seppänen löysi naimattoman Kovanen jäämistöistä kirpputorilta ja joiden pohjalta hän loi Kovanen elämää rekonstruoivan dokumenttielokuvan *Jäävuoren varjoon* (2009). Merenkulki- ja Kovanen hankki heti ensireissulle pestautuessaan omien sanojensa mukaisesti ”julmetun kalliin” kaitafilmikameran ja tallensi sillä vuosikymmenten aikana 8-millimetrisille filmeille näkymiä niin aluksilta kuin kuivalta maalta eri puolilta maapalloa – kaikilla maanosilla hän

ehtikin elämänsä aikana käydä. Dokumentaristi Seppäselä puolestaan 1960–1970-luvuilla syntynyt kaitafilmitkokoelma on paitsi ainutlaatui- nen todiste niistä maailmankolkista, joilla Kovanen vieraili Egyptin pyramideilta sademetsiin, myös ennen kaikkea kurkistusaukko Kova- sen elämäntarinaa ja hänen kamerankäyttäjän rooliinsa. Kovanen keskusteli kameransa kautta tallentaakseen työtovereitaan laivalla ja vieraita ihmisiä maailman satamissa.

Seppänen hyödyntää elokuvassa myös Kovanen lähimmille omai- silleen eli siskolleen ja äidilleen kirjoittamia värikkäitä ja vuolassanai- sia kirjeitä, jotka näiden edesmentyä vaihtuvat pelkistetympiin posti- kortteihin. Niitä yksinelävä Kovanen lähetti omaan Kotkan osoittee- seensa allekirjoittaen ne aina samalla merkinnällä, ”itse”. Tässä tiivis- tykin yksi olennaisimmista kysymyksistä: kuka on elämäkerrallisten kuvausten kohde tai yleisö, ketä varten ja miksi niitä laaditaan? Kova- sen tapauksessa työtä leimasi ainakin osittain silkka tallentamisen ja kertomisen ilo, hänen jälkeensä kokoelma oli jo väijäämättä joutu- massa hukkaan helsinkiläisen kirpputorin romuläjässä. Ehkä tärkein- tä oli tallentamisen ilo juuri käsillä olevalla hetkellä.

Jokaisen Nautica Fennica -vuosikirjan tekemiseen antavat panok- sensa aina lukuisat ihmiset. Haluamme vierailevina toimittajina lau- sua lämpimät kiitokset sarjan toimituskunnalle, Suomen merihistori- alliselle yhdistykselle sekä vuosikirjan kustantaja Museovirastolle ja viestintäasiantuntija Anna Lanteelle kaikesta yhteistyöstä matkan var- rella. Kiitos toimituskunnan nimeämille anonyymeille vertaisarvioitsi- joille pyyteettömästä työstänne artikkelien tieteellisen laadun varmis- tamiseksi. Kiitämme myös Rauman merimuseota biografia-teemaisten Merihistorian päivien järjestämisestä keväällä 2022 ja kokoelmien avaamisesta tämän teoksen kuvitukseen. Kiitos myös muille vuosikir- jaan kuva- ja arkistomateriaalia tarjonnoille tahoille. Kiitollisuudella ja tyytyväisyydellä mainitsemme myös, että vuosikirjan ja samalla koko julkaisusarjan uusi ilme ovat graafikko Pekka Krankan käsialaa. Suomen merihistoriallinen yhdistys on saanut Merihistorian päivien järjestämiseen tukea Jenny ja Antti Wihurin säätiöltä ja vuosikirjan sarja-asun ja taittopohjan suunnitteluun Tieteellisten Seurain Valtuus- kunnalta. Kiitos tuesta!

Viitteet

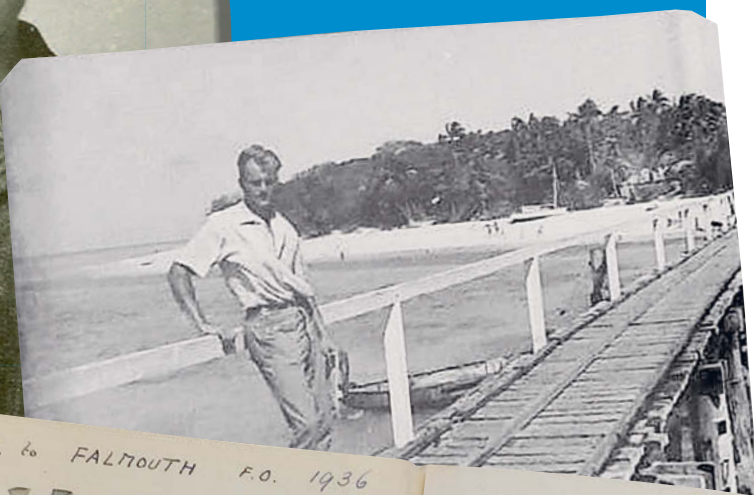
1. Ks. esim. Sterling 2020; Latva & Lähdesmäki 2020.
2. Hakosalo 2014.
3. Hakosalo 2014. Esimerkinä tuoreesta merihistoriallisesta elämäkerrasta, jossa kirjoittajan tutkimusetiikkaa ja vastuuta on erityisesti pohdittu Koivisto 2022.
4. Hakosalo, Jalagin, Junila & Kurvinen 2014; Leskelä-Kärki 2017.
5. Uotila 2014.
6. Hakosalo, Jalagin, Junila & Kurvinen 2014, 8–9.
7. Hakosalo, Jalagin, Junila & Kurvinen 2014, 8–9.
8. Hakosalo 2014, 46–48.
9. Leskelä-Kärki 2017, 22.
10. Uola 2004.
11. Esim. Leskelä-Kärki, Sjö & Lalu toim. 2020.
12. Tapio Hiisivaaran suomennos 1968: *Kaksi vuotta keulan puolella*. Helsinki: WSOY.

Kirjallisuus

- Hakosalo, Heini, Jalagin, Seija Jalagin, Junila, Marianne & Kurvinen, Heidi (toim.) 2014. *Historiallinen elämä. Biografia ja historiantutkimus*. Helsinki: SKS.
- Hakosalo, Heini 2014. Tasohyppeä. Varhaiset suomalaiset naislääkärit ja historiallisen biografin monimuotoisuus. Hakosalo, Heini, Jalagin, Seija Jalagin, Junila, Marianne & Kurvinen, Heidi (toim.) 2014. *Historiallinen elämä. Biografia ja historiantutkimus*, s. 45–61. Helsinki: SKS.
- Koivisto, Silja 2022. *Sataman kapakan Hilda*. Helsinki: Johnny Kniga.
- Latva, Otto & Lähdesmäki Heta 2020. Miten kertoa menneisyydestä ja rakentaa tulevaisuutta – historiasta, ihmisistä ja muista eläimistä. Aaltola, Elisa & Wahlberg, Birgitta (toim.) 2020. *Me ja muut eläimet – Uusi maailmanjärjestys*, s. 19–42. Tampere: Vastapaino.

- Leskelä-Kärki, Maarit 2017. *Toisten elämät. Kirjoituksia elämäkerrasta*. Helsinki: Avain.
- Leskelä-Kärki, Maarit, Karoliina Sjö & Liisa Lalu (toim.) 2020. *Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*. Tampere: Vastapaino.
- Sterling, Colin 2020. Critical heritage and the posthumanities: problems and prospects, *International Journal of Heritage Studies*, 26:11 (2020), s. 1029–1046, DOI: 10.1080/13527258.2020.1715464
- Uola, Kirs 2004. *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari. Suomalainen merikirjallisuus – oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: SKS.
- Uotila, Merja 2014. Tavallisuuden tavoittelua. Prosopografia elämäkerrallisen tutkimuksen välineenä. Hakosalo, Heini, Jalagin, Seija Jalagin, Junila, Marianne & Kurvinen, Heidi (toim.) 2014. *Historiallinen elämä. Biografia ja historiantutkimus*, s. 240–256. Helsinki: SKS.

MERELLISIÄ HENKILÖHISTORIOITA

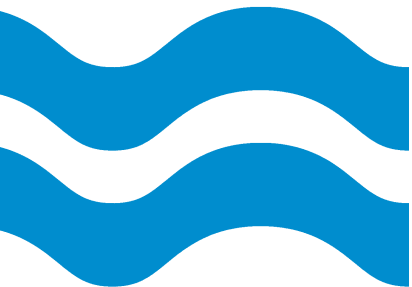


WALLAROO S.A. to FALMOUTH F.O. 1936

VIKING
GE.
MARIEHAMN



Feb 13th Arrived at Wallaroo 7
found Capt. Hägerstrand & Major
making the round trip & will be
meet me. They had a car so
to the ship right away & he
showed me my cabin as large
& long drawer, 1 small one to
apt to his saloon & had tea & sat
around for a bit on deck with a
unlike Nersegiri with a long poop
& a single gaffed spanker 15
forward & the spanker is
H.



Anne Heimo

(anheimo@utu.fi) on folkloristiikan professori Turun yliopistossa. Hän on erikoistunut muistitiedon ja kulttuurisen muistin tutkimukseen. Hän on tutkinut muun muassa sisällissodan muistoja ja suomalais-siirtolaisten muistikulttuureita.

Anne Heimo

Isäni oli merimies?

Päiväkirjamerkinnät ja suulliset kertomukset merimieheyttä rakentamassa

Isäni, Pauli Heimo (1930–2020), oli merimies, joka oli viettänyt vuosia merillä ja kokenut eri puolilla maailmaa monenlaisia seikkailuja, joista hänen lähipiirinsä minä ja siskoni¹ mukaan lukien olemme kuulleet läpi elämäni. Pauli viihdytti mielellään keskustelukumppaneitaan kertomalla näinä vuosina tapahtuneista jännittävistä tapahtumista ja lähellä piti -tilanteista. Hänellä oli iso albumillinen matkoiltaan ottamia valokuvia, ja viimeisinä vuosinaan hän ripusti laivastaan, suomalaisomisteisesta s/s *Arnetasta* kehystetyn valokuvan ja maalauksen seinälle. Hänellä oli myös kolme tatuointia todisteena merimiesajoiltaan: Fuji-vuori oli otettu Japanissa, ensimmäisiin kansakuntiin kuuluvan naisen muotokuva Kanadassa ja punainen ruusu Hongkongissa. Lapsena meillä soi kotona usein Tapio Rautavaaran laulu ”Vain merimies voi tietää” (1951), ja sukulaiset selittivät Paulin levottoman luonteen johtuvan hänen merimiestaustastaan.

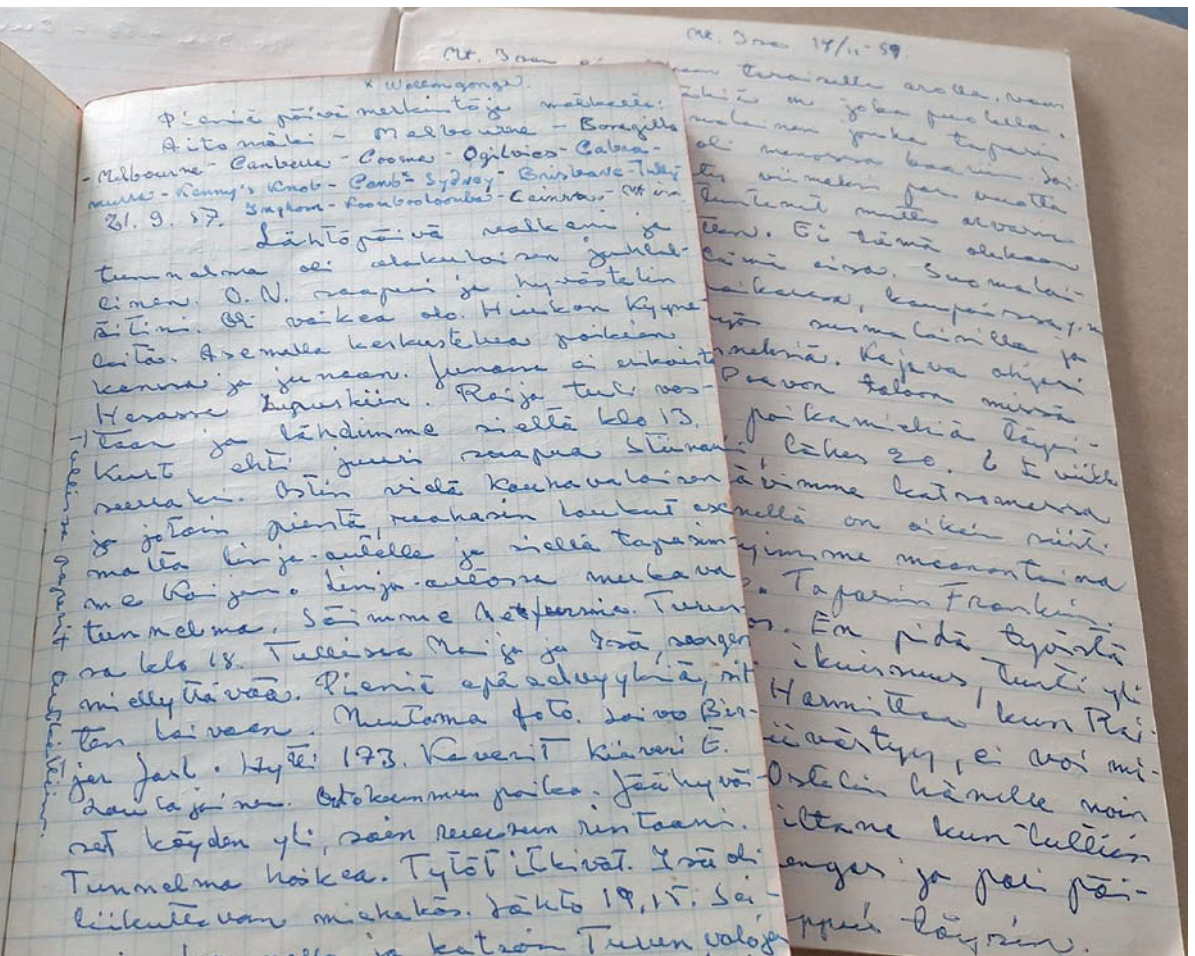
Pauli asui suurimman osan elämästään Australiassa. Hän muutti kolmannen ja viimeisen kerran Australiaan vuonna 1978², jonka jälkeen hän kävi muutaman vuoden välein Suomessa. Vuonna 2005 Pauli lähetti minulle päiväkirjansa.³ Pauli oli innokas oman elämänsä dokumentoija, ja hänellä oli tallessa valokuvia, kirjeenvaihtoaan, lehtileikkeitä ja muita henkilökohtaisia asiakirjoja. Hän on sopinut, että hänen kuolemansa jälkeen hänen henkilökohtainen arkistonsa lahjoitetaan Siirtolaisuusinstituutille.⁴ Vaikka olin tietoinen hänen henkilökohtaisesta arkistostaan, oli päiväkirja silti yllätys. Hän ei ollut maininnut siitä koskaan aiemmin.

Päiväkirjan luettuani olin hyvin hämmentynyt, sillä päiväkirjasta kävi ilmi, että en suinkaan ollut merimiehen tytär eikä isäni ollut kiertänyt ”vuosikausia meriä”, vaikka hän loppuun asti muisteli merimiesaikojaan ja niitä ”yli 120” maata, joissa hän oli käynyt. Todellisuudessa hänellä oli ollut vain kaksi lyhyehköä pestiä rahtilaivalla, hän piti työtä yksitoikkoisena ja merellä oloa tylsänä. Lisäksi olin yllättänyt siitä, miten vähän päiväkirjassa oli ylipäättään mainintoja niistä tapahtumista, joista olin kuullut koko ikäni. Paulin päiväkirja kertoo kirjoitushetken näkökulmasta hänen kokemuksistaan ja mietteistään, mutta ajan kuлуessa aivan eri asiat olivat muodostuneet hänelle muistamisen ja kertomisen arvoiseksi.

Kertomuksissaan hän ylläpiti kaunokirjallisuudesta ja populaarikulttuurista tuttua merimieskuvaakin rohkeana seikkailijana, jolle sattuu ja taapahtuu.⁵ Merimieskuvaan liittyvät muut piirteet, kuten runsas alkoholin käyttö ja satamassa odottavat naiset,⁶ kuuluivat myös kuvaan, vaikka Pauli ei naisista suoraan – ainakaan perheen keskuudessa – kertonut. On vaikea arvioida, mitä kaikkea muuta Paulin suulliseen repertuaariin on kuulunut, mutta on luultavaa, että hän on eri kuuliijoille kertonut eri tapahtumista ja erilaisin painotuksin. Itse havaitsin, että viimeisinä vuosina hänen kertomuksiinsa sisältyi uusina aiheina kertomukset ystävällisistä teoista ja eleistä, kuten yllättävästä kutsusta vieraalta suomalaiselta osallistua illallisjuhliin Kanadassa tai miten hänen kysyttyään katuosoitetta Japanissa englantia taitamaton vanha rouva vei hänet kädestä pitäen perille.

Artikkelissani tarkastelen kahden eri lähteen perusteella syntyvää kuvaa Paulin ajasta merimiehenä. Artikkelini lähtökohta on Paulin vuosina 1957–1960 pitämä kaksiosainen päiväkirja (yhteensä 234 sivua), jota hän piti matkustaessaan ensimmäisen kerran Australiaan.⁷ Tutkimuksen toisen lähteen muodostavat Paulin elämäntarinan kuuluvat suulliset kertomukset, joita kuunnellen olen kasvanut. Elämäntarinaksi kutsutaan sellaisia kertomuksia, jotka välittävät kertojan käsityksiä itsestään ja tarjoavat kuuliijoille (tai lukijoille) tietynlaisen kuvan kertojasta. Ne ovat eräänlaisia identiteettikertomuksia.⁸ En ole koskaan varsinaisesti haastatellut Paulia, mutta olen kerran vuonna 2017 pyytänyt

Pauli Heimon päiväkirja, osat I ja II.
Kuva: Anne Heimo.



hüntä esittelemään ensimmäisen Australian-matkan aikaisen valokuva-albuminsa valokuvia ja tallentanut tämän esittelyn. En ole myöskään koskaan kyseenalaistanut hänen kertomuksiaan tai kysynyt, miksi ne ovat ristiriidassa päiväkirjassa kuvattujen tapahtumien kanssa. Yksi syy tähän on, että en halunnut tuottaa säröä hänen rakentamaansa kuvaan itsestään. Toinen syy on se, että omaelämäkerrallisten aineistojen ja muistitiedon tutkijana en näe tarpeellisenä selvittää asioiden todenperäisyyttä, vaan olen kiinnostunut Paulin eri aikoina kirjaamisen ja kertomisen arvoiksi pitämistään asioista. Kertoja kertoo sen, mitä hän katsoo tilanteessa sopivaksi ja tarpeelliseksi, ja tutkijan tehtävä on pohtia mahdollisia ristiriitaisuuksia, joita kertomuksiin sisältyy.⁹

Omaelämäkerrallinen käänne ja muistitietotutkimus

Historiantutkimuksessa päiväkirjojen, kirjeiden ja muiden omaelämäkerrallisten aineistojen käyttö tutkimusaineistoina on lisääntynyt 1970-luvulta lähtien ”historiaa alhaalta” (*history from below*)-näkökulman yleistyessä. Kasvanut kiinnostus näkyy myös suomalaisessa tutkimuksessa.¹⁰ Historian- ja kirjallisuudentutkimuksen ohella omaelämäkerrallinen käänne näkyy omalla alallani folkloristiikassa. Varsinaisten omaelämäkerrallisten aineistojen, kuten muistelmien, päiväkirjojen ja kirjeiden,¹¹ ohella folkloristiikassa tutkitaan muitakin niin kutsuttujen tavallisten ihmisten itsensä tuottamia kirjoitettuja muistitietoa-aineistoja. Näitä ovat esimerkiksi teemakirjoitukset, joihin sisältyy usein omaelämäkertoja tai niiden osia.¹² Omaelämäkerrallinen käänne näkyy myös kasvavassa kiinnostuksessa ”kirjoittamiseen alhaalta” (*writing from below*), kansankirjoittajien tekstien ja käsikirjoitettujen lehtien tutkimiseen.¹³

Pohjoismaissa ja Baltian maissa omaelämäkerrallisia aineistoja ja kirjallisissa muodossa olevia muistitietoa-aineistoja, kuten teemakirjoitusaineistoja, tutkitaan usein suullisten muistitietoa-aineistojen rinnalla. Tämä johtuu yhtäältä näiden maiden laajoista arkistokokoelmista ja toisaalta tutkijoiden monitieteisyydestä.¹⁴ Kansainvälisesti tämä on kuitenkin harvinaista. Historiantutkija Penny Summerfield on tästä poikkeus ja tarkastelee kirjassaan *Histories of the Self: Personal Narratives and Historical Practice* (2019) kirjeiden, päiväkirjojen, omaelämäkertojen, muistelmien ja suullisen muistitiedon (*oral history*) yhtäläisyyksiä. Vaikka näitä kaikkia tuotetaan eri syistä ja eri tahoille, niitä yhdistää se, että ne ovat kaikki itse tuotettuja henkilökohtaisia kertomuksia omasta elämästä, joita ei pidä tarkastella ensisijaisesti todenmukaisina kuvauksina tapahtuneesta, vaikka ne sellaisina esitetäänkin. Henkilökohtaisille kertomuksille on ominaista, että ne eivät ole pysyviä, vaan niissä painotetaan eri asioita elämän eri vaiheissa ja tilanteiden muuttuessa.¹⁵

Teoksen *Päiväkirjojen jäljillä* (2020) johdannossa kulttuurihistorioitsijat Karoliina Sjö ja Maarit Leskelä-Kärki erittelevät päiväkirjan piirteitä ja käytäntöjä, sillä vaikka päiväkirjaa voi pitää omana genrenään, sitä voi kirjoittaa monella eri tavalla. Päiväkirjoille on ominaista ensimmäisessä persoonassa ja kronologisessa järjestyksessä tehdyt merkinnät, joissa kirjoittaja kertoo omista kokemuksistaan, ajatuksistaan,

tunteistaan, havainnoistaan ja saamistaan tiedoista. Ajankerrostumat vaihtelevat päiväkirjoissa. Kirjoittaja voi kirjoittaa nykyhetken näkökulmasta vasta jälkikäteen, palata aiempiin kirjauksiinsa ja reflektoida niistä sekä pohtia tulevaisuuttaan. Päiväkirjat ovat harvoin kovin yhtenäisiä ja koherentteja kuvauksia johtuen niiden spontaanista luonteesta, sillä kirjoittamiseen ryhdytään tarpeen mukaan. Syitä päiväkirjan pitämiseen on monia. Joillekin päiväkirja tarjoaa kanavan avautua omista tunteista turvallisessa ympäristössä, toisille se on tapa kirjata muistiin tärkeäksi koettuja tapahtumia joko itselle tai tuleville polville. Päiväkirjojen spontaanin ja vilpittömän luonteen vuoksi niitä on joskus pidetty ”autenttisempina” kuin esimerkiksi muistelmia tai kirjeitä. Tämä on kuitenkin harha, sillä myös päiväkirjat ovat kirjallisia konstruktioita, joissa kirjoittaja päättää, mitä ja miten hän kirjoittaa. Kuten kaikkien lähteiden kohdalla tutkijan on pohdittava syitä kirjoittamiselle sekä kirjoittajan tapaa kirjoittaa.¹⁶

Päiväkirjojen, kuten kaikkien henkilökohtaisia tietoja sisältävien aineistojen, tutkimiseen liittyy monenlaisia tutkimuseettisiä kysymyksiä.¹⁷ Paulin päiväkirjan kohdalla olen joutunut pohtimaan oikeuttani tarkastella päiväkirjaa tutkijana sekä sen tuomista julkisuuteen. Kysyin aikoinaan Paulilta luvan käyttää päiväkirjaa aineistona Australian suomalaisia koskevassa tutkimuksessani, johon hän antoi ilomielin luvan. En tullut koskaan tarkentaakseni hänelle päiväkirjan muita mahdollisia tutkimuksellisia käyttötarkoituksia. Tästä huolimatta koen, että koska Pauli halusi, että hänen henkilökohtainen arkistonsa arkistoidaan tulevien tutkijoiden käyttöön, tämä oikeuttaa päiväkirjan käyttämisen erilaisiin tutkimustarkoituksiin. Vaikka tarkastelen artikkelissani Paulin merellä oloa toisin kuin hän on siitä kertonut, koen, että myös tällä tavoin voin tuoda julki hänen kokemuksiaan ja samalla täydentää olemassa olevaa merimieselämää ja siirtolaisten kokemuksia koskevaa tutkimusta, jota hän piti tärkeänä. Punnitsen myös läpi artikkelini, mitä asioita tuon esiin tässä artikkelissa ja millä tavoin, jotta syntynyt kuva Paulin elämän eri versioista olisi hänelle oikeudenmukainen.

Miesten omaelämäkerrallinen kirjoittaminen ja merimieheyden kuvaukset

Päiväkirjoja ovat pitäneet erityisesti naiset, mutta myös miehet ovat niitä pitäneet. Tero Norkola arvioi 1990-luvun alussa joka viidennen miehen pitäneen jossain vaiheessa elämäänsä päiväkirjaa.¹⁸ Miehille on katsottu tyypilliseksi kirjoittaa erityisesti sota- ja kriisitilanteissa sekä matkustaessa.¹⁹ Niin sota- kuin matkapäiväkirjoja on julkaistu paljon, joten ne ovat toimineet esikuvina uusille kirjoittajille.²⁰ 1700-luvulta lähtien kauas matkustaminen on nähty eräänlaisena siirtymäriittinä aikuisuuteen. Etenkin yläluokkaisten nuorten miesten odotettiin lähtevän ”Suurelle matkalle” (*Grand Tour*) kokemaan seikkailuja, vaaratilanteita ja hankkimaan uusia kokemuksia.²¹ Työläisluokkaisille miehille pestautuminen laivoille tarjosi vastaavanlaisia tilaisuuksia nähdä maailmaa ja ruokki kuvaa seikkailevasta merimiehestä.²²

Merimiehiä ja merimieheyttä on tutkittu laajasti. Suomalaisista tutkimuksista erityisesti kirjallisuudentutkija Kirsi Uolan *Vastakohtien*

meren ristiriitainen sankari. *Suomalainen merikirjallisuus – oppositio-asetelmia ja rajanvetoja* (2004), uskontotieteilijä Mira Karjalaisen *In the Shadow of Freedom: Life on board the oil tanker* (2007) ja etnologi Ulla Kallbergin *”Sillä ainahan merimies sentään on erimies” Merimiesidentiteetit muuttuvassa maailmassa* (2022), ja nämä väitöstutkimukset ovat osoittautuneet hyödylliseksi artikkelini kannalta. Vaikka tutkimukset ovat tehty eri aikoina ja erilaisten tutkimusaineistojen pohjalta, näissä kaikissa yhtenä näkökulmana on merimiesten itsensä sekä ulkopuolisten käsitykset *merimieheydestä*, jolla viitataan merimiehenä olemiseen sekä merimiehiin liitettyihin stereotyyppisiin miehisiin ominaisuuksiin.²³ Merimiestyössä tapahtuneista merkittävistä muutoksista huolimatta ovat käsitykset merimieheydestä säilyneet paljolti romaanien ja muistelmien sekä populaarikulttuurin ansiosta. Kuvaa merimiehistä vapaina, vahvoina, työläinä, tappelunhaluisina, seikkailunnälkäisinä, prostituoitujen palveluja käyttävinä ja alkoholia runsaasti käyttävinä ovat vahvistaneet iskelmät, näytelmät ja elokuvat.²⁴

Näistä merimiesten piirteistä osaa, kuten runsasta alkoholinkäyttöä, kovaa työntekoa ja fyysistä voimakkuutta, on pidetty myös suomalaisille työläisluokkaisille miehille ja siirtolaisille ominaisina piirteinä.²⁵ Vaikka stereotyyppistä kuvaa merimiehistä ovat kritisoineet sekä merimiehet itse että tutkijat²⁶, kuvan on todettu olevan silti positiivisempi kuin se, millä tavoin suomalaiset miehet ovat kuvanneet itseään ja elämänsä 1990-luvun alussa kirjoitetuissa omaelämäkertoissaan. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran vuoden 1993 järjestettyyn Eläköön mies-keruuseen osallistuneiden pääosin 1920-luvulla syntyneiden miesten elämää leimaavat vastoinkäymiset, ilottomuus, menetetyt mahdollisuudet, surumielisyys, yksinäisyys ja masennus.²⁷ Nämä kuvaukset olivat niin yleisiä, että on esitetty, että onnelliset ja tyytyväiset miehet eivät joko tunne tarvetta kirjoittaa elämästään²⁸ tai ovat liian kiireisiä hoitaessaan miehisiä tehtäviään.²⁹

Paulin päiväkirja

Pauli aloittaa päiväkirjansa syyskuun 21. päivänä 1957, ja viimeinen merkintä on tapaninpäivältä 1960, noin kuusi kuukautta ennen hänen paluumatkaansa Suomeen. Hän on matkalle lähtiessään 27-vuotias kansakoulun käynyt perheetön sekatyömies Kymenlaaksosta. Hän on saanut matkaansa varten avustuksen, joka edellyttää kahden vuoden oleskelua Australiassa. Matka osuu suomalaissiirtolaisuuden huippukauteen, jolloin Australiaan muutti noin 5000 suomalaista.³⁰ Päiväkirjan viimeisillä sivulla hän mainitsee tavanneensa ”L. M.:n” ja arvelee: ”I think it not finish yet.” (26.12.1960) Päiväkirja loppuu tähän, mutta Pauli oli oikeassa, ja L. M.:stä, Leenasta, tuli hänen ensimmäinen vaimonsa sekä siskoni ja minun äitini. Pauli ja Leena palasivat yhdessä Suomeen 1961.

Pauli kirjoittaa lähes päivittäin, mutta joskus vasta jälkikäteen päivien tai jopa viikkojen päästä. Päiväkirjassa on piirteitä erityyppisistä päiväkirjalajeista. Tarkan ja yksityiskohtaisen dokumentoinnin lisäksi hän välillä hän pohtii paljon elämänsä, toiveitaan ja suunnitelmiaan ja välillä taas tyytyy pelkästään luettelemaan tapahtumia. Paikoitellen

merkinnät ovat niin lyhyitä, että ne muistuttavat koodikieltä. Tällaisten merkintöjen on tulkittu tarkoittavan, että ne ovat vain itselle muistutukseksi.³¹

Merkinnät ovat melko pitkiä ja yksityiskohtaisia kuvauksia päivittäisistä tapahtumista. Pauli kuvaa tarkkaan tapaamansa ihmiset³², ottamansa valokuvat, lukemansa kirjat, näkemänsä elokuvat, kirjoittamansa ja saamansa kirjeet, rahansa ja hankintansa:

Tänä iltana on vuosi tullut tehtyä työtä Australiassa. Varat n. 500 punttaa, ostin Raijalle [sisko] lahjan 8 punttaa. Matka vei noin 6 punttaa. Sain pyykit pesulasta. Olen tyytyväinen vuoteen, saa nähdä miten menee seuraava. Kyllä toivoisin että saisin sen aikana jo vähän kiinnostavampia töitä. (27.1.1958)

Laskin äsken joutessani vuoden kuluessa saamani kirjeet, 94 on tallella (yhteensä kortit ym) aika lailla mielestäni. Valokuvia on noin 140–150 tällä matkan varrelta otettua. (13.11.1958)

Yhteydenpito perheeseen ja ystäviin Suomessa ja Australiassa on selvästi Paulille tärkeää. Hän kertoo kirjoittamistaan ja saamistaan kirjeistä ja ilmaisee huolensa, jos ei ole kuullut uutisia kotiväeltään:

Äitienpäivä. Mahtoiko kortti ehtiä perille? (10.5.1959)

Maijan [sisko] kirje viiptyy luvattoman kauan. Olen ollut huolimaton, kirjoitan pian (26.7.1959)

Tänään laitoin Elvin [ystävä] ja Stinan [sisarentytär] paketit menemään. Eilen kirjoitin kortit. Huomenna pari pakettia lisää. (11.10.1960)

Joitakin urheilu-uutisia lukuun ottamatta hän ei kirjoita ulkomaailman tapahtumista. Hän opettelee englantia ja välillä vaihtaa kielen suomen- tai englanttiin. Kielenvaihtoa tapahtuu varsinkin tilanteissa, joissa Pauli ei halua kirjoittaa asioista suoraan: "A little sick, you know", "Typical Australian girl, you know" ja "Good time with Nobuko, you know".

Vaikka Pauli ei kirjoita syvällisesti ajatuksistaan tai tunteistaan, merkinnöissä on runsaasti mainintoja erilaisista tunne- ja olotiloista: tylsyydestä, väsymyksestä, velttoudesta, vihasta, kiukusta, laiskuudesta, surusta, turhautumisesta, innokkuudesta, ilosta, toiveikkauudesta, ikävästä ja haikkeudesta. Pitkin matkaansa hän käy keskusteluja itsensä kanssa siitä, tekikö hän oikea ratkaisun lähtiessään ja onko hän saavuttanut tavoitteensa:

Kyllä niin on, että on vuoroin ruusuja ja ohdakkeita tässä kulkijan polulla. Tänään ei onnistunut yhtään. Kyllä on Australia valmis, kun ei töitä löydä – – taitaa olla Suomessa ainakin yhtä hyvä kuin täällä. Kyllä tässä taas ruusujakin vastaan tulee ehkä piankin. Tänä iltanakin näkyi. (7.5.1959)

Päiväkirjasta ei käy ilmi, kenelle se on tarkoitettu. Kirjoittaako hän pelkästään itselleen vai mahdollisesti muille hänen matkastaan kiinnostuneille? Hänellä on selvästi tietoinen, että hänen matkansa on siinä määrin ainutlaatuinen, että sen tapahtumat kannattaa kirjata päiväkirjaan. Tästä kertoo myös kameran hankinta ja matkan dokumentointi valokuvin. Paulin tapa välillä pelkästään vihjata tietyistä tapahtumista ja oltiloista sekä vaihtaa kieltä näissä yhteyksissä vaikuttaa jonkinasteiselta itsesensuurilta, halusta olla paljastamatta liikaa tekemisistään. Hänen ainoa varsinainen tunnustuksensa koskee sitä, kun hän ja hänen ystävänsä Aimo esittävät olevansa kokeneita kirvesmiehiä päästääkseen töihin Lumivuorille. Perillä he huomaavat, että uusien työkalujen³³ naamiointi käytetyn näköisiksi ei riitä, ja menevät paljastumisen pelosta tunnustamaan kokemattomuutensa työnjohtajalle:

Kävi niin hermoille, kun ei tiennyt kuinka olisi pitänyt tehdä eikä aina voi ja ilkeä kyselläkään. Olisi siinä kuitenkin tullut ilmi töisään vähitellen ja olisi vain mennyt suomalaisten kirvesmiesten maine. (6.11.1958)

Tunnustus on samalla niitä harvoja päiväkirjaan merkittyjä tapauksia, joista hän on kertonut myös suullisesti, mutta tästäkin tapauksesta vasta viimeisinä vuosinaan.

Suomesta Australiaan

Kahdesta tavallisesta vihosta koostuvan päiväkirjan ensimmäinen osa kattaa Paulin viittisen viikkoa kestävä matkan Australiaan ja hänen kaksi ensimmäistä vuottaan maassa etsien sopivaa työtä. Ensimmäisillä sivuilla hän kertoo lähtöpäivästään ja laivan lähdöstä Turun satamasta kohti Bremenhavenia syyskuussa 1957. Perheenjäsenet ovat tulleet saattamaan häntä ja tunteet ovat pinnassa:

Laiva Birger Jarl. Hytti 173. Kaverit Kiiveri E. Laulajainen. Outokummun poika. Jäähyväiset köyden yli, sain ruusun rintaani. Tunnelma haikea. Tytöt [sisaret]. Isä oli liikuttuvan miehekäs. Lähtö 19.15. Seisoin kannella ja katsoin Turun valoja. Itkin. Pikkupojat totesivat katso faija³⁴ itkee. Iltayö tutkittiin laivaa. Alkoholijuomat halpoja. 2 pulloa olutta. Sitten nukkumaan. (21.9.1957)

Bremenhavenista matka jatkuu siirtolaisaluksella m/s *Skaubrynnilla* Suezin kanavan kautta Australiaan, ensin Fremantleen ja sieltä Melbourneen. Melbournesta hän siirtyy Bonegillan siirtolaisten vastaanotto- ja koulutuskeskukseen Alburyyn. Bonegilla oli aikanaan Australian suurin ja pitkäikäisin vastaanottokeskus, josta yli 300 000 siirtolaista yli 50 eri maasta aloitti elämänsä maassa.³⁵ Pauli viihtyy Bonegillassa, mutta kaipaa töihin ja ansaitsemaan rahaa:

Kyllä on jo aika häipyä Bonegillassa, 2 ½ kk on täällä majailtu. – Bonegilla on tarjonnut minulle elämäni pisimmän ja helpoimman kesäloman. Tuskin koskaan enää tulee näin huoletonta ja helppoa



Bonegilla oli monen suomalais-siirtolaisen ensimmäinen asuinpaikka Australiaan tullessa, myös Paulin.
Kuva: Anne Heimon yksityisarkisto.

aikaa. Uintia ja aurinkoa, ruokaa kolmesti päivässä. Ruoka tosin joskus heikkoa ja jono pitkä, mutta hyvin täällä hengissä pysyy. – Aika kävi pitkäksi ja elämä on aivan liian yksipuolista. (15.1.1958)

Tammikuussa 1958 hän matkustaa ensin Melbourneen, mutta kunnollisia töitä on vaikea löytää ja hän siirtyy sieltä Canberraan ja sen jälkeen Sydneyyn. Monen suomalaisen tavoin Paulin kielitaito on kielen opiskelusta huolimatta vaatimaton. Saman vuoden lokakuussa Pauli saa töitä Lumivuorilta, missä rakennetaan Australian suurinta vesivoimalaverkostoa Snowy Mountains Schemea. Valtava työmaa työllisti vuosina 1949–1974 satojatuhansia siirtolaisia, ja sitä on kutsuttu monikulttuurisen Australian syntysijaksi.³⁶ Pauli työskentelee eri työmailla, joista osa sijaitsee syrjässä vuoristossa:

*Kaukana Australian Snowy Mountain alueen kätköissä. – Kyllä on yksinäinen paikka tämä, ainoastaan miehiä. Yhden miehen asun-
tomökkejä on täällä rivissä ja on pieni lentokenttä tuossa notkossa.
Kyllä oli boksi huonossa siivossa. Pistin rojut ulos ja tein suursiivon.
(10.10.1958)*

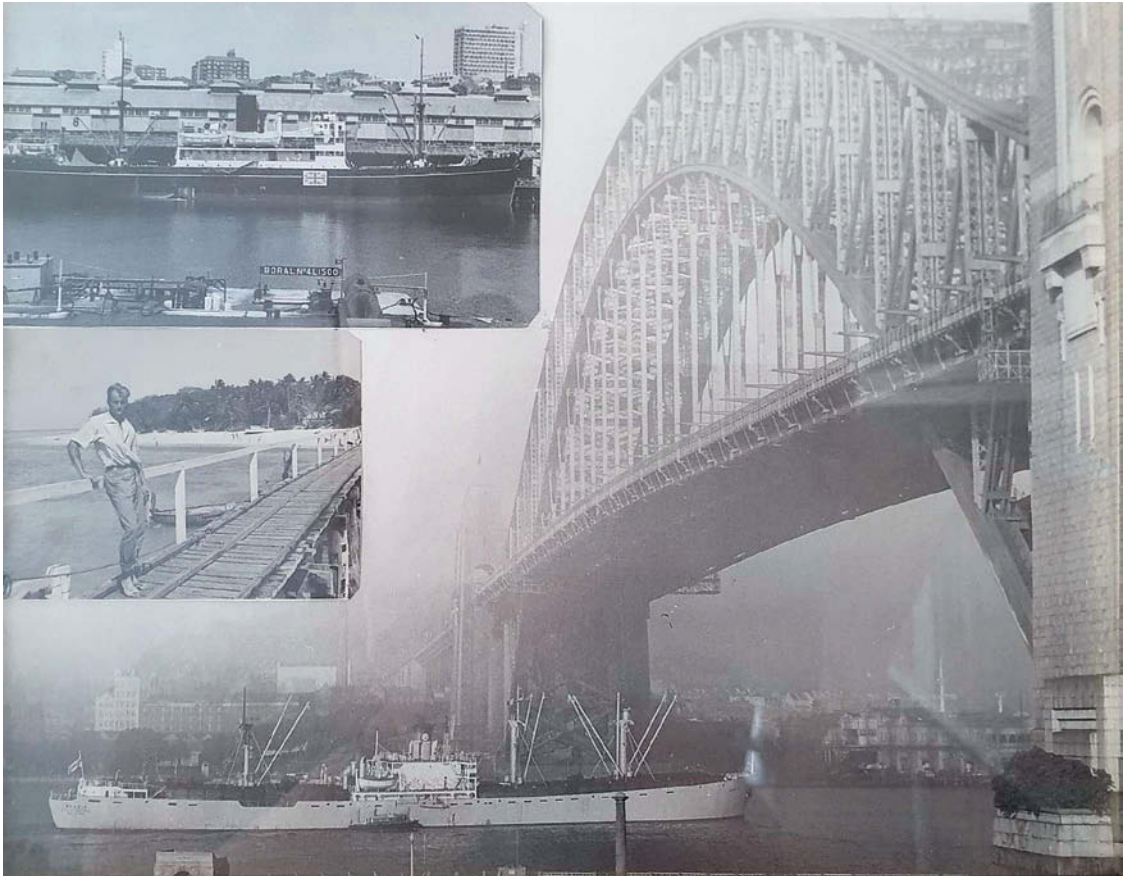
Työ patotyömailla on rankkaa ja meno Paulin mukaan kuin ”villissä lännessä”. Työskenneltyään puoli vuotta Coomassa ja Cabramurrassa Pauli päättää lähteä toukokuussa 1959 ”keininhakkaajaksi” Pohjois-Queenslandiin, missä suomalaiset ovat viljelleet sokeriruokoa Inghamissa ja Tullyssa 1920-luvulta lähtien.³⁷ Työ on raskaampaa kuin Pauli osaa odottaa ja jo viikon päästä hän haluaa lopettaa:

*Kova toinen viikko. Dawling farmi saatiin eilen tehtyä. Nyt lähdén nostelemaan jos ei erikoista tapahdu. Koska lähdin Suomesta hake-
maan leveämpää leipää helpommalla, en siksi viitsi itseäni kiusata.
Kyllä tämä on liian hankala tapa rikastua. Aamulla klo 6 alkaa ja
useasti 6–6.30 illalla. Täysi päivä ja iso pykälä päällä. Yöllä en osaa
nukkua, en tiedä mistä johtuu. Jäsenet ovat kipeitä, naarmuja ja
kipuja on käsissä aika lailla. (18.7.1959)*

Heinäkuussa hän toteuttaa pitkäaikaisen haaveensa ja ostaa auton, jolla elokuussa jatkaa taas kerran matkaansa. Ensimmäinen päiväkirja päättyy 8. marraskuuta 1959 Paulin ja muutaman hänen suomalaisen ystävänsä saavuttua Mt. Isan kaivoskaupunkiin, joka oli tähän aikaan yksi suurimmista suomalaiskeskittymistä Australiassa.³⁸

Päiväkirjan toisen osan luonne on ensimmäistä osaa vauhdikkaampi. Toinen osa alkaa Mt. Isasta marraskuussa 1959, missä Pauli ei taaskaan ole onnistunut löytämään töitä heikon kielitaitonsa vuoksi. Alkuvuodesta 1960 hän jatkaa matkaansa autolla takaisin kohti etelää, Alice Springsin kautta Adelaideen ja Melbourneen. Melbourneen hän myy autonsa ja vastoin aiempia suunnitelmiaan hankkii maaliskuussa 1960 pestin rahtilaiva s/s *Arnetalle*.

Valokuvakollaasissa s/s *Arnetta*
on palaamassa Sydneyn 1960.
Kuva: Anne Heimon yksityisarkisto.



Merelle – ja sieltä pois

Tehtyään raskaita ja heikosti palkattuja töitä ympäri Australian yli kahden vuoden ajan Pauli päättää kokeilla työskentelyä laivalla. 17. maaliskuuta 1960 hän kirjoittaa olleensa toverinsa Vuorisen kanssa s/s *Arnetan* kapteenin puheilla ja saaneensa pestin. Pauli ei mainitse, mikä hänen työnsä laivalla on. Siitä huolimatta, että Pauli ei alun perin halunnut laivalle töihin, pestin saatuaan hän odottaa malttamattomana laivan lähtöä ja kuluttaa aikaansa yökerhoissa ja naisseurassa, vaikka se käykin hänelle kalliiksi:

I spend too much money. (6.4.1960)

Pauli ei ole varma, onko päätös järkevä, mutta koska Australia ei enää tarjoa mitään uutta, hän haluaa Kaukoitään. Lastaajien lakko viivyttää lähtöä pari päivää, mutta 9. huhtikuuta koittaa lähtö Sydneystä kohti Tokiota ja Pauli toivottaa ”Good bye Australia”.

Pitkäperjantaina Pauli kirjoittaa olleensa pari päivää sairaana mutta olevansa taas kunnossa ja suunnittelee tulevia ostoksiaan Japanissa, lukee paljon, pelaa korttia, keskustelee ja väittelee, ja toteaa:

[t]yöt ei kyllä rasita, ei kai paljon ole palkkakaan (15.4.1960)

Jo muutama päivää myöhemmin Pauli suunnittelee ensimmäisen keran laivalta poistumista:

II Pääsiäispäivä – – Lähestymme Salomonin saaria. Merenkäynti ollut hyvä. Suunnittelen loikkaamista Japanissa. Tulen takaisin Australiaan ja ensi keväänä Amerikan kautta [S]uomeen. (18.4.1960)

Pauli ei viihdy laivalla eikä välitä muiden seurasta ja valittaa:

Aika on hieman pitkää ja keskustelut melko typeriä, vain pari aihetta. (18.4.1960)

Muutama päivä myöhemmin Pauli saa tiedon laivan uudesta reitistä, mutta tieto ei muuta Paulin mieltä ja hän jatkaa loikkaamisen suunnittelua:

Viime yönä tuli tieto että menemme Japani-Kanada-Australia. Liian pitkiä merimatkoja tällä palkalla. Yritän loikata Japanissa. (22.4.1960)

Sanoin itseni irti 25.4. Kippari ei luvannut saa nähdä kuinka käy. – – Yritän jäädä Japaniin millä konstilla tahansa. (27.4.1960)

Laivan saavuttua Tokioon Pauli on kuitenkin riemuissaan ja hän nauttii kaikesta mitä suurkaupunki tarjoaa merimiehille, kuten baareja ja naisseuraa:

Kaikki hyvin ja matka jatkuu. – – Kyllä Japani is a paradise for single man. (6.5.1960)

Satamassa käynnit olivat tärkeitä viikkojen merellä olon jälkeen laivojen miehistölle. Satamissa oli tarjolla huvituksia ja seikkailuja, ja ne tarjosivat kaivattua vaihtelua laivan rutiineille. Samalla satamakäynnit ruokkivat osaltaan kuvaa merimiehistä juoppoina ja tappelijoina. Merimiehille maihin pääsy oli poikkeus arjesta, kun taas maissa asuvat todistivat vain merimiesten juhlintaa ja muodostavat sen perusteella käsityksensä heistä.³⁹

Tokion jälkeen s/s *Arnet*a pysähtyy Osakaan, joka osoittautuu Paulista vielä mieluisammaksi paikaksi kuin Tokio. Laivan jatkaessa matkaansa kohti Kanadaa Pauli on täynnä kaipausta:

Maanantai. Nyt on taas eräs vaihe ohi ja vain kaipaavat muistot ja pieni kaipaustajäljellä. Rahaa meni mutta kyllä myöskin oli kaikkien aikojen kaksi viikkoa. Osaka oli paljon parempi paikka kuin Tokio. Europe ban, Rose ban, Windmill, Union, Fuji, Seven Sea Mickey, Logos, Hollywood, Sherry Port, Oslo, Metro etc. etc., 27-28 yhteensä. Kaikki yhtä mukavia. – – En ole tehnyt laskelmia, mutta kyllä kai volkkarista meni ainakin etupyörät ja vähän muutakin ehkä 80 000 yen Torys [Santori-viski] ja sake täyttä tavaraa. 330 yen each. (16.5.1960)

Kaksi päivää myöhemmin satamakäynnin tuoma virkistys on mennyt ja Pauli haluaa taas pois laivalta:

En nyt viihdy täällä merellä yhtään, kaipaamaan jonnekin maihin (Ehkä Osakaan). Ei tämä keli siihen vaikuta vaan muut tekijät, oloni on niin tyhjän tuntuista. Harkitsen Kanadassa jäämistä. (18.5.1960)

Japanista lähtiessä Pauli on päässyt ”rasvariksi” ja Vuorinen lämmitäjäksi. Pauli on tyytyväinen palkkaansa, mutta ei pidä yövuoroista. Miesten uudet työtehtävät herättävät muissa ärtymystä ja he uhkaavat ilmoittaa asiasta ”unioniin”, mutta valitus ei nähtävästi johda toimenpiteisiin. Matka taittuu, vaikka Pauli kokee olotilansa edelleen ”abnormaaliksi” ja on ”lovesick” sekä kaipaava lisä lukemista ja odottaa matkan päättymistä.

Kanadassa käynti osoittautuu kuitenkin toisenlaiseksi kuin Pauli arvioi ja hän päättää palata s/s *Arnet*alla takaisin Sydneyyn:

Nanaimo, Vancouver Island. – – Maisemat ovat täällä kyllä hienoja ja ihmiset asuvat siististi, mutta seilorille kuivaa seuraa. Ero kuin yöllä ja päivällä Japanilla ja täällä. (16.6.1960)

Kanadassa s/s *Arnet*a viipyy eri satamissa kuukauden verran ja Pauli viettää aikaa myös maissa. Hän ei kuitenkaan mainitse päiväkirjassaan, että olisi joutunut mukiloiduksi, kuten on kertonut myöhemmin muistellessaan aikaansa Kanadassa. Suullisen kertomuksensa mukaan hän olisi ollut viettämässä iltaa paikallisen tytön seurassa, jota paikallinen

miesväki ei suvainnut. Viimeisinä vuosinaan hän alkoi kertoa myös siitä, kuinka sattumalta törmäsi Vancouver Islandilla pitkään asuneeseen suomalaiseen, joka pyysi hänet mukaan illallisjuhliin, mitä Pauli arvosti suuresti.

Kanadasta s/s *Arnet*a palaa Havaijin kautta Sydneyyn, missä Pauli viettää aikaansa tuttuun tapaan:

Täällä on entinen st[y]le. Piccadilly y.m. (31.7.1960)

Kaipuu takaisin Japaniin on niin voimakas, että Pauli suunnittelee ottavansa uuden pestin s/s *Arnetalle*, mutta ei ilman ehtoja:

Jos laiva ei mene mieluista reittiä jään tänne maihin. (31.7.1960)

Alus on kuitenkin suuntaamassa uudelleen Japaniin, joten Pauli pestautuu toistamiseen s/s *Arnetalle*. Aluksen käytyä ensin Adelaidessa ja Newcastlella, laiva lähtee kohti Japania. Tälläkin kertaa hänellä on mielessä laivasta poistuminen:

Tehty matkaa kaksi viikkoa. – – Kyllä mielelläni jättäisin jo tämän. (24.9.1960)

27. syyskuuta Pauli kirjoittaa Japanin jo näkyvän, mutta tämän jälkeen kirjoittamiseen tulee 12 päivän tauko.

Lokakuun 8. päivänä Pauli palaa päiväkirjansa pariin ja kertoo kuulumisiaan. Arnet*a* oli saapunut Tokioon 28. syyskuuta 1960, jonka jälkeen Pauli oli viettänyt aikaa Nobukon kanssa. Kun tieto s/s Arnetan lähdöstä oli tullut, Paulilla ei ollut ollut ”paperit kunnossa” ja hänet pidätettiin kolmeksi yöksi. Saatuaan paperinsa kuntoon ja takuun maksettua, hän pääsi ulos ja takaisin Nobukon luo. Pidätys on kuulunut aina Paulin suulliseen repertuaariin. Kertomuksessa pidätyksen syy on sama, mutta vankeusaika on pidempi, useita viikkoja. Kertomukseen kuuluu myös henkilökohtaisten tavaroiden haku majapaikastaan, jossa ystävällinen isäntä on pitänyt niistä huolta odottaen hänen ne joskus vielä hakevan. Päiväkirjan perusteella tavaroista on kuitenkin pitänyt huolta Nobuko (8.10.1960).

Kaikesta vaivasta ja rahanmenosta huolimatta, Pauli toteaa olevansa tyytyväinen oloonsa Japanissa, sillä hän ei ”kerta kaikkiaan viihtynyt enää[n] millään siinä kiulussa” ja hän tuntee olevansa nyt ”kuin toinen ihminen” (8.10.1960). Elämä on ihanaa Tokiossa ja hän käy Osakassa ja Yokohamassa, vaikka se tarkoittaakin lisää rahanmenoa ja ongelmia naisseuralaistensa kesken:

Baarit ovat täällä rosvomestojä. Kalja 400, whiskey 400–600 j.n.e. Paljon puhetta, vähän tulosta. – – Vaihdoin shekkejä ja rahaa 114 tuhatta tänään. Kyllä niin kävi, että volkkari tällä reisulla meni, mutta helpommin volkkarin saa kuin tämän loman Kauko-Idässä. Olen täysin tyytyväinen oloilaani. Ei tiedä mitä huomina tuo tullessaan. (11.10.1960)

Mariko ei sallinut yhtään minuuttia puhua kahdestaan Nobukon kanssa. Heillä oli kahinaa, rumba, pläp, pläp (18.10.1960)

Siitä huolimatta, että elämä on Japanissa mieluista, Paulin on viranomaisten vaatimuksesta jatkettava matkaansa, joten hän lentää Hongkongiin 18. lokakuuta 1960. Vietettyään muutaman viikon Hongkongissa kaupunkia katsellen hän lähtee rahtilaiva s/s *Fukienilla* paluumatkalle Australiaan. Laivan ainoana matkustajana Pauli matkustaa varsin mukavasti ja viettää aikaa kapteenin kanssa. Indonesiassa Pauli saa kuulla s/s *Arnetan* poikenneen siellä ja pohtii:

Kyllä Arnetalla olo olisi säästänyt paljon rahaa, mutta paljon olisi jäänyt myös vaille. (7.11.1960)

Matka Sydneyyn etenee Paulista liian hitaasti:

Alkaa tämä olo jo tässä laivassa maistua puulle, ei aina viitsi noiden herrojen porukassakaan olla. Service edelleen hyvä. (16.11.1960)

Ikävä Japaniin ei hellitä helpolla ja Pauli haikailee moneen otteeseen:

3 yötä on jäljellä, huomenna ohitamme Brisbanen. I'm very glad to know this trip is nearly pass – Ajatukset pyörivät siellä täällä. My mind is still in Japan. Happiest days in my life I have had in there. I must try to forget Nobuko, but it not will be easy. She is too much in my heart. (18.11.1960)

21. marraskuuta 1960 Pauli on takaisin Sydneyssa ja jatkaa sieltä muutamana päivän jälkeen Canberraan tapaamaan tuttuja ja etsimään töitä. 27. marraskuuta Pauli kirjoittaa aloittaneensa ”kirveshommia”. Tapaninpäivänä 1960 Pauli kirjoittaa viimeisen kerran päiväkirjaansa ja kertoo joulunvietostaan suomalaisten tuttujen kanssa ja töissä, tapamisestaan L.M.:n kanssa sekä Marikon ja Nobukon lähettämistä kirjeistä. Päiväkirja päättyy sanoihin:

Toivon sateen tuloa. Illalla kai meen Eikalle. En jaksa keskittyä. Mieliala melko hyvä. Olen worry hieman kotitilanteesta. Mieli tekee antaa. (26.12.1960)



Tuntemattoman taitelijan maalaus
Paulista ja s/s Arnetasta.
Kuva: Anne Heimon yksityisarkisto.

Lopuksi

Artikkelissani olen tarkastellut isäni Pauli Heimon kahta eri versioita elämästään merillä. Niistä toinen perustuu hänen nuoruusvuosiensa päiväkirjaansa ja toinen hänen suullisista kertomuksista koostuvaan elämäntarinaansa. Paulin elämäntarina tarjoaa kuvan seikkailunnälkäisestä ja maailmaa nähneestä merimiehestä. Vaikka Pauli identifioitui entiseksi merimieheksi ja siskoni muistaa hänen joskus jopa todenneen, että hän olisi mielellään toiminut laivan konemiehenä, hänen päiväkirjansa vuosilta 1957–1960 kuitenkin antavat päinvastaisen kuvan hänen suhteestaan merimiestyöhön. Merellä olo on hänestä ikävyyttävää: työ ei ole erityisen raskasta, mutta se on huonosti palkattua eikä hän välitä työtoveriensa seurasta.

Siitä huolimatta, että päiväkirjassa on Paulin merimieheyttä tukevia piirteitä, päiväkirja ei kuitenkaan anna hänestä holtitonta tai vastuutonta vaikutelmaa, vaan osoittaa hänen huolehtivan itsestään ja muista. Hän pitää jatkuvasti yhteyttä perheeseensä ja ystäviinsä ja on huolissaan, jos ei kuule heistä säännöllisesti. Hän huolehtii tavaroistaan, pesee vähän väliä pyykkiä, korjaa vaatteitaan ja siivoaa. Hän on huolissaan muista suomalaismiehistä, jotka juovat tai pelaavat liikaa tai joilla on muita henkilökohtaisia ongelmia. Hän ei hyväksy huonoa käytöstä eikä epäoikeudenmukaista kohtelua. Pauli valittaa usein toistiaan, mutta tämä johtuu pikemmin heikosta palkkatasosta, työoloista,

työn raskaudesta tai sen yksitoikkoisuudesta. Hän etsii jatkuvasti uusia työmahdollisuuksia, koska kokee, että ”hänellä ei ole syytä kärsiä” tai, että ”hän ansaitsee parempaa”. Vähän väliä hän pohtii ratkaisujaan, mutta joka kerta päättyy pitämään niin oikeina. Kaiken kaikkiaan Paulin päiväkirjat antavat vaikutelman tyytyväisestä miehestä, joka tekee omat valintansa ja hallitsee elämäänsä toisin kuin suomalaiset miehet yleensä kuvaavat itseään ja elämäänsä.

Päiväkirja tarjoaa ehkä elämäntarinaa realistisemmän kuvan Paulin nuoruusvuosista Australiassa, mutta suulliset kertomukset kertovat siitä, millaisena Pauli halusi esittää tämän elämänvaiheen jälkikäteen. Kumminkin versiot vahvistavat kuvaa Paulista miehenä, joka jatkuvasti kaipaa uusia kokemuksia, paikkoja ja ihmisiä. Tällaisena myös hänet itsekin näin. Tämän vuoksi on hedelmällisempää tarkastella näitä kahden versiota yhdessä kuin erikseen pohtien kumpi niistä on totuudenmukaisempi. Jos versioita tarkastelee erillään, lopputuloksena on kaksi keskenään erilaista elämäntarinaa, joista toinen kertoo sankarillisesta ja seikkailunälkäisestä merimiehestä, joka on myös Australian suomalainen siirtolainen, ja toinen nuorehkosta työväentaustaisesta suomalaismiehestä Australiassa, joka viihtyy paremmin satamakaukujen huveissa kuin merellä ja haaveilee kotiinpaluusta Suomeen.

Viitteet

- 1 Kiitän siskoani Marika Heimoa artikkelin käsikirjoituksen lukemisesta ja kommentoinnista. Muistikuvamme isämme kertomuksista ovat pitkälti yhdenmukaiset.
- 2 Pauli oli monin tavoin tyypillinen Australian suomalainen, joka muutti edestakaisin Suomen ja Australian välillä useaan otteeseen (Koivukangas 1975, 20–24). Ensimmäisen matkansa (1957–1961) jälkeen hän muutti uudelleen Australiaan perheellisenä 1969 ja palasi Suomeen 1975. Hän palasi lopullisesti maahan vuonna 1978 ja avioitui siellä uudelleen Australiaan vuonna 1959 muuttaneen raumalaissyntyisen Seija o.s. Elkiön kanssa. Pauli Heimo kuoli Brisbanessa 3.4.2020.
- 3 Päiväkirjan mukana oli kirje, jossa Pauli pyytää säilyttämään päiväkirjat ”jossakin laatikon pohjalla” ja toteaa, että ”Vuoden 1961 jälkeen Leena [äitini] tietää mun historiasta” (Kirje 16.3.2005). Päiväkirjan viimeiselle sivulle hän on kirjoittanut: ”16–03–05. Tähän päättyivät merkinnät ajasta poljo yli 40 vuotta sitten. Samoihin aikoihin tapasin Leenan, hänestä merkintä viimeisellä sivulla. Pauli. Poistin tyhjät sivuja tarpeettomana.” Äitini Leena o.s. Aittonen oli muuttanut Australiaan kesäkuussa 1960.
- 4 Korona-pandemian ja muiden syiden vuoksi Paulin henkilökohtaisen arkiston siirto ei ole vielä tätä kirjoittaessa toteutunut.
- 5 Esim. Uola 2004, 176, 272–276; Karjalainen 2007, 113–116; Kallberg 2022, 16.
- 6 Kirby & Hinkkanen 2000, 231; Uola 2004, 195–197, 367–372, 404–407; Karjalainen 2007, 129–137; Kallberg 2022, 194–197.
- 7 Olen esitellyt päiväkirjan analyysiani aiemmin ilmentyneessä artikkelissa (Heimo 2019).
- 8 McKeough 2017, 100–103.
- 9 Ks. esim. Portelli 1991, 1–26; Abrams 2016, 18–32, 54–55; Summerfield 2019, 6, 51–77.
- 10 Esim. Keravuori 2017; Leskelä-Kärki, Lahtinen & Vainio-Korhonen toim. 2011; Hakosalo, Jagalín, Junila & Kurvinen toim. 2014; Leskelä-

- Kärki, Sjö & Lalu toim. 2020.
- 11 Esim. Heimo 2007; Hagelstam 2014; Hynninen 2017; McKeough 2018; Heimo 2019; Haanpää 2020.
- 12 Pöysä & Timonen 2004; Hynninen 2017; Kivilaakso, Pesonen & Taavetti 2022, 90–92.
- 13 Ks. esim. Laitinen & Mikkola toim. 2013; Kuusimäki & Driscoll toim. 2013; Salmi-Niklander & Droste toim. 2017.
- 14 Heimo 2016; Kivilaakso, Pesonen & Taavetti 2022; Savolainen & Taavetti 2022, 12–18.
- 15 Summerfield 2019, 8–11; Ks. myös Hynninen 2017.
- 16 Lejeune 2009, 179; McKeough 2017, 105–107; Summerfield 2019, 50–51; Sjö & Leskelä-Kärki 2020, 12, 27.
- 17 Ks. esim. Koskivirta & Lidman 2017; Sjö & Leskelä-Kärki 2020, 35–38; Savolainen & Taavetti 2022, 23–27.
- 18 Norkola 1995; Sjö & Leskelä-Kärki 2022, 34.
- 19 Vatka 2005, 40–45, 252–257; ks. myös Lejeune 2009.
- 20 Fothergill 1974; Sjö & Leskelä-Kärki 2022, 20.
- 21 Goldsmith 2020.
- 22 Kirby & Hinkkanen 2000, 213.
- 23 Uola 2004, 174–181; Karjalainen 2007, 58–60; Kallberg 2022, 15.
- 24 Uola 2004, 181–241; Karjalainen 2007, 12–13, 113–140; Kallberg 2022, 16–19.
- 25 Ks. esim. Sintonen 1999.
- 26 Kirby & Hinkkanen 2000, 231; Kallberg 2022, 21–22.
- 27 Siimes 1994, 7–10.
- 28 Roos & Pelttonen 1994, 8–9.
- 29 Hyvärinen 1994, 38–39.
- 30 Koivukangas 1975, 20.
- 31 Fothergill 1974, 19–20; Norkola 1995, 121; Bloom 1996, 25–35.
- 32 Esimerkiksi päiväkirjassa on Paulin laatima luettelo m/s *Skaubrynin* suomalaisista ja joitakin tietoja heidän ammateistaan, perhesuhteistaan, kotipaikkakunnistaan ja luonteenpiirteistään.
- 33 Pauli on tehnyt luettelon hankkimistaan työkalupakista ja työkaluista (26.10.1958).
- 34 Koska pojat ovat tuntemattomia *faijalla* tarkoitetaan luultavasti tässä vanhaa miestä.

(Hurtta 2014.)

35 Dellias 2017.

36 Ashton 2009.

37 Ensimmäiset suomalaiset olivat muuttaneet Pohjois-Queenslandiin jo 1800-luvulla, mutta 1920-luvulla muutto alueelle kiihtyi erityisesti Pohjanmaalta. (Koivukangas 1986, 121–122, 244–250, 260–263.)

38 Mt. Isaan muutti suomalaisia erityisesti 1930-luvulla. Vaikka työ oli vaarallista, se oli paremmin palkattua ja helpompaa kuin sokerinleikkuu. (Koivukangas 1986, 264–267.)

39 Kallberg 2022, 198–202.

Lähteet

Tutkimusaineisto

Pauli Heimon päiväkirjat, valokuvat ja kirje tekijälle (16.3.2005). Tekijän hallussa.

Kirjallisuus

- Abrams, Lynn 2016. *Oral History Theory*. 2nd ed. London & New York: Routledge.
- Ashton, Paul 2009. 'The birthplace of Australian multiculturalism?' Retrospective commemoration, participatory memorialisation and official heritage. *International Journal of Heritage Studies* 15:5 (2009), s. 381–398.
- Bloom, Lynn Z. 1996. *I write for Myself and Strangers. Private Diaries as Public Documents*. Bunkers, Suzanne L. & Huff, Cynthia A. (toim.) *Inscribing the Daily. Critical Essays on Women's Diaries*, s. 23–37. Amherst: University of Massachusetts Press.
- Dellias, Alexandra 2017. *Histories of Controversy: The Bonegilla Migrant Centre*. Melbourne: Melbourne University Publishing.
- Fothergill, Robert 1974. *Private Chronicles. A Study of English Diaries*. Oxford: Oxford University Press.
- Goldsmith, Sarah 2020. *Masculinity and Danger on the Eighteenth-Century Grand Tour*. University of London Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctvk3gpg1>. (luettu 23.3.2023)

- Haanpää, Riina. 2020. Sisällissodan maisemaa – Irene Kyläkosken päiväkirja keväältä 1918. Leskelä-Kärki, Maarit, Sjö, Karoliina & Lalu, Liisa (toim.) *Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*, s. 305–318. Tampere: Vastapaino.
- Hagelstam, Sonja 2014. *Röster från kriget: En etnologisk studie av brevdialoger mellan frontsoldater och deras familjer 1941–1944*. Åbo: Åbo Akademis förlag.
- Heimo, Anne 2007. "Alkaneet suuret levottomuudet kautta maan" Fredrik Litzénin almanakkamerkintöjä keväältä 1918. *Sananjalka*. Suomen Kielen Seuran Vuosikirja 49, s. 62–77. Turku: Suomen Kielen Seura.
- Heimo, Anne 2016. Nordic-Baltic oral history on the move. *Oral History* 44:2 (2016): Special issue: Nordic-Baltic Oral History, s. 37–46.
- Heimo, Anne 2019. The diary as a life story: Working with family and migrant documents. Barnwell, Ashley & Douglas, Kate (toim.) *Research Methodologies for Auto/biography*, s. 213–219. London & New York: Routledge.
- Hurtta, Heikki 2014. Onko fajia teillä kundina? *Kielikello* 4/2014. <https://www.kielikello.fi/-/onko-fajia-teilla-kundina-> (luettu 23.3.2023).
- Hynninen, Anna 2017. *Minä, lotta, vaimo, äiti: kerronnan variaatio ja toimijuus aktiivikertojan muistelukerronnassa*. Turku: Turun yliopisto.
- Hyvärinen, Matti 1994. Miehen lajityypit. Roos, J. P. & Peltonen, Eeva (toim.) *Miehen elämää. Kirjoituksia miesten omaelämäkertoista*, s. 7–11. Helsinki: SKS.
- Kallberg, Ulla 2022. "Sillä ainahan merimies sentään on erimies." *Merimiesidentiteetit muuttuvassa maailmassa*. Turku: Turun yliopisto.
- Keravuori, Kirsi 2017. *Saaristolaisia: elämä, arki ja vanhemmuus laivuriperheen kirjeenvaihdossa*. Helsinki: SKS.
- Kirby, David & Hinkkanen, Merja-Liisa 2000. *The Baltic and the North Seas*. London & New York: Routledge.
- Kivilaakso, Katri, Pesonen, Pete & Taavetti, Riikka 2022. Muistitiedon keruut, kerääjät ja osallisuus. Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka (toim.) *Muistitietotutkimuksen paikka. Teoria, käytännöt ja muistot*, s. 88–114. Helsinki: SKS.
- Koivukangas, Olavi 1975. *Suomalainen siirtolaisuus Australiaan toisen maailman sodan jälkeen*. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
- Koivukangas, Olavi 1986. *Sea, gold and sugarcane: attraction versus distance: Finns in Australia 1851–1947*. Turku: Institute of Migration.
- Koskivirta, Anu & Lidman, Satu 2017. Historioitsija eettisten valintojen äärellä. Lidman, Sari, Koskivirta, Anu & Eilola, Jari (toim.) *Historiantutkimuksen etiikka*, s. 11–25. Helsinki: Gaudeamus.
- Kuismin, Anna & Driscoll, M. J. (toim.) 2013. *White Field, black seeds: Nordic literacy practices in the long nineteenth century*. Helsinki: Finnish Literature Society. <https://doi.org/10.21435/sfllit.7> (luettu 23.3.2023).
- Kurvinen, Heidi, Hakosalo, Heini, Junila, Marianne & Seija Jalagin (toim.) 2014. *Historiallinen elämä: Biografia ja historian tutkimus*. Helsinki: SKS.
- Lejeune, Philippe 2009. *On Diary*. Popkin, Jeremy D & Rak, Julia (toim.). Käänn. Katherine Durnin. Manoa: University of Hawaii.
- Leskelä-Kärki, Maarit, Lahtinen, Anu & Vainio-Korhonen, Kirsi (toim.) 2011. *Kirjeet ja historiantutkimus*. Helsinki: SKS.
- Leskelä-Kärki, Maarit, Sjö, Karoliina & Lalu, Liisa (toim.) 2020. *Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*. Tampere: Vastapaino.
- McKeough, Andreas 2017. *Kirjoittaan kerrottu sota. Tutkimus vuoden 1918 sodan kerronnallisesta käsittelystä omaelämäkerrallisissa teksteissä*. Helsinki: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura.
- Norkola, Tero 1995. 'Tavallisten ihmisten päiväkirjat': merkintöjä kirjallisuuden marginaalissa. Makkonen, Anna & Ikonen, Teemu (toim.) *Karnevaali ja automaati: kirjallisuustieteellisiä tutkimuksia*, s. 111–134. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Portelli, Alessandro 1991. *The Death of Luigi Trastulli and Other Stories: Form and Meaning in Oral History*. Albany State University: State University of New York Press.
- Roos, J. P. & Peltonen, Eeva 1994. Esipuhe. Roos, J. P. & Peltonen, Eeva (toim.) *Miehen elämää. Kirjoituksia miesten omaelämäkertoista*, s. 37–67. Helsinki: SKS.
- Salmi-Niklander, Kirsti & Droste, Heiko (toim.) 2019. *Handwritten Newspapers: An Alternative Medium during the Early Modern and Modern Periods*. Helsinki: SKS.
- Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka 2022. Muistitietotutkimus. Paikantumisista, eettisistä kysymyksistä ja tulevia suuntia. Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka (toim.) *Muistitietotutkimuksen paikka: Teoria, käytännöt ja muutos*, s. 10–43. Helsinki: SKS.
- Siimes, Mika 1994. Lukijalle. Siimes, Mika (toim.) *Eläkään mies. Mieselämäkertoja*, s. 7–10. Helsinki: SKS.
- Sintonen, Teppo 1999. *Etninen identiteetti ja narratiivisuus. Kanadan suomalaiset miehet elämänsä kertojina*. Jyväskylä: SoPhi.
- Sjö, Karoliina & Leskelä-Kärki, Maarit 2020. *Päiväkirja, minua ja historia. Leskelä-Kärki, Maarit, Sjö, Karoliina & Lalu, Liisa (toim.) Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*, s. 11–38. Tampere: Vastapaino.
- Summerfield, Penny 2019. *Histories of the Self. Personal Narratives and Historical Practice*. Oxon & New York: Routledge.
- Uola, Kirsi 2004. *Vastakohtien meren ristiriitainen sankari. Suomalainen merikirjallisuus – oppositioasetelmia ja rajanvetoja*. Helsinki: SKS.
- Vatka, Miia 2005. *Suomalaisten salatut elämät*. Helsinki: SKS.

Min far var sjöman?

*Om en sjömansidentitet som den beskrivs
i en dagbok och i muntliga berättelser*

Min artikel bygger på den dagbok som min far Pauli Heimo (1930–2020) förde åren 1957–1960, när han första gången reste till Australien. Pauli var en typisk Australienfinländare som flera gånger flyttade fram och tillbaka mellan Finland och Australien. År 2005 överlät Pauli överraskande sin dagbok till mig. Jag visste att han hade ett personligt arkiv med brev, fotografier och andra dokument med anknytning till hans liv, och att han avtalat om att överlåta det till Migrationsinstitutet, men jag hade inte vetat att det existerade en dagbok.

Dagboken täcker Paulis första resa till Australien. Den börjar i september 1957 och slutar på annandag jul 1960, omkring sex månader innan han återvände till Finland. Pauli skriver nästan varje dag, men ibland först flera dagar eller rentav veckor i efterskott. Anteckningarna är ganska långa och detaljerade beskrivningar av hans dagliga liv. Han beskriver noggrant människorna han möter, fotografierna han tar, böckerna han läser, filmerna han ser, breven han skriver och tar emot, sina pengar och anskaffningar. Utöver den noggranna dokumentationen funderar han mycket på sitt liv, sina förhoppningar och planer. Även om Pauli inte riktat sin dagbok till någon berör han vissa ämnen i förtäckta ordalag.

Efter att ha läst dagboken var jag mycket förbryllad. Av den framgick nämligen att jag inte alls var dotter till en sjöman och att min far inte alls hade varit "till sjöss i åratal", trots att han in i det sista berättade om sina sjömansår och de "över 120" länder han hade besökt. Han hade till och med tre sjömanstatueringar, en bild av sitt fartyg s/s *Arnetta* på väggen och en massa bilder som stödde hans berättelse. I verkligheten hade han endast haft två kortare hyror på ett fraktfartyg, och han tyckte arbetet var enformigt och att det var tråkigt att vara till sjöss. Jag var också överraskad av hur lite dagboken berättade om händelser jag hört om i hela mitt liv, och vice versa. Dagboken beskriver hans upplevelser och funderingar i skrivande stund, men för honom var det helt andra saker som med tiden blev värda att minnas och berätta.

I min artikel begrundar jag Paulis olika versioner av sitt liv ur ett självbiografiskt forskningsperspektiv och den bild av hans sjömansidentitet som de två källorna skapar. De muntliga berättelserna målar upp en bild av Pauli som en äventyrslysten sjöman som sett världen, medan dagboken visar att han snarare var en ung man med arbetarbakgrund som sökte sin lycka och trivdes bättre i hamnstädernas nöjesliv än på sjön.

My father was a sailor?

Constructing seamanship based on diary entries and oral narratives

My article is based on the diary my father, Pauli Heimo (1930–2020), wrote in the years 1957–1960 when he travelled to Australia for the first time. Pauli was a typical Australian Finn, who moved back and forth between Finland and Australia several times. My father unexpectedly gave me his diary in 2005. Although I was well aware of his personal archive, consisting of letters, photographs and other documents connected to his life, and had agreed that it was to be donated to the Migration Institute of Finland, I had no previous knowledge of the existence of the diary.

The diary covers Pauli's first trip to Australia. It begins in September 1957 and ends on Boxing Day 1960, about six months before his return to Finland. There are entries for almost every day in the diary, but sometimes Pauli wrote them only afterwards, days or even weeks later. The entries are quite lengthy and thorough accounts of everyday events. He describes in detail people he has met, photographs he has taken, books he has read, films he has seen, letters he has written and received, his money and his purchases. In addition to this detailed documentation, he reflects a lot on his life, his hopes and plans. Even though Pauli is not writing his diary for anybody in particular, there are certain themes that are only implied.

Having read the diary, I was very confused, as it revealed that I was not, after all, a seaman's daughter, and my father had not "been at sea for years", although until the very end he reminisced about his times as a sailor and the "over 120" countries he had visited. He even had three sailor's tattoos, a picture of his vessel the *s/s Arnetta* on his wall and many photographs to support his stories. In reality, however, he had only worked for two relatively short periods on a freighter, found the work monotonous and being at sea boring. Moreover, I was surprised at how few mentions there were in the diaries of certain events I had heard about all my life – and *vice versa*. The diary contains his experiences and thoughts from the perspective of the time of writing, but subsequently entirely different things became worth remembering and recounting.

In my article I use the perspective of autobiographical research to discuss Pauli's different versions of his life, and the image of his seamanship that emerges from two different sources. Based on oral narratives, the image of Pauli is one of an adventure-seeking and widely travelled sailor, while the diary shows that he in fact was a youngish, working-class man, who was seeking his fortune and preferred spending time among the amusements in ports, rather than at sea.

PhD Sari Mäenpää

(sari.maienpaa@forum-marinum.fi)

työskentelee amanuenssina Forum Marinumissa Turussa. Hän on julkaissut artikkeleita merenkulkijoiden historiasta, erityisesti naisten merityöstä, merenkulkijoiden eläinsuhteista sekä merityön muutoksista. Hän on Suomen merihistoriallisen yhdistyksen puheenjohtaja.

Sari Mäenpää

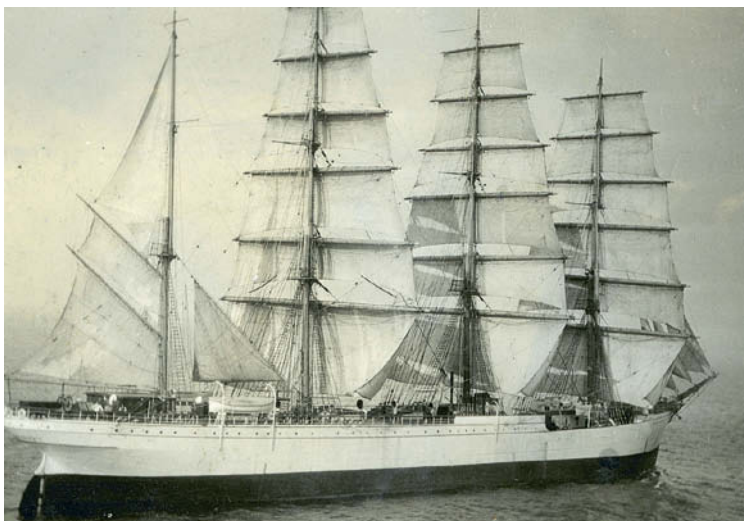
Matkustajasta purjeentekijäksi

*Merinaisen elämää Winifred Lloydin
päiväkirjoissa 1935–1938*

Englantilainen Winifred Lloyd (1897–1940) vieraili Australiassa partiolaisten tapaamisessa vuonna 1934. Hän lähti kotimatkalle Port Lincolnista maksavana matkustajana ahvenanmaalaisen Gustaf Eriksonin varustamon omistaman s/v *Herzogin Cecilien* kyydissä tammi-kuussa 1935. Laivaelämä imaisi hänet kuitenkin mukaansa ja hän jäi vuosiksi Eriksonin purjelaivoille päätyen lopulta palkatuksi purjeentekijäksi.¹ Hän oli noin 37-vuotias ensimmäisellä purjehduksellaan, ollen kaikilla seitsemällä matkallaan ainoa nainen laivalla.² Lloyd purjehti useilla Eriksonin purjelaivoilla vuodesta 1940 saakka, jolloin hän menehtyi s/v *Penangiin* kohdistetussa torpedoiskussa.

Gustaf Erikson nousi merenkulun halpatyövoiman maana tunnetun Suomen ja koko maailman suurimman purjelaivaston omistajaksi 1920–1930-luvuilla, jolloin merenkulussa oli jo pääsääntöisesti siirrytty konevoimalla kulkeviin aluksiin. Hänen tuulivoimalla etenevä laivastonsa oli kilpailukykyinen enää bulkkirahtimarkkinoilla, tuoden pääasiassa vehnää Australiasta Eurooppaan. Rahtien kannattavuus perustui kuljetuskulujen vähäisyyteen – polttoainetta ei tarvittu ja työvoima saatiin osittain ilmaiseksi Suomesta ja esimerkiksi Tanskasta, missä purjelaivakokemusta tarvittiin vielä 1930-luvulla kapteenintutkinnon suorittamiseksi. Eriksonin purjelaivat nousivat kansainväliseen kullisuuteen siksi, että suuria raakata kiloituja purjelaivoja oli jäljellä enää kovin vähän. Ehkä siksi ne vetosivat ihmisten nostalgiannälkään ja seikkailuviettiin. Mannerten väliset purjehdusreitit tulivat suosituksi myös siirtymäriittinä, eränlaisena välivuotena tai *Grand Tourina* erityisesti briteille ja australialaisille, myös naispuolisille, seikkailuhenkille matkailijoille.³

Suomalaisissa purjelaivoissa 1930-luvulla purjehtineiden naisten (samoin kuin miesten) kokemuksista on julkaistu runsaasti muistelmakirjallisuutta. Vaikka merinaisten historian tutkiminen on edennyt yksittäisten poikkeusnaisten tutkimisesta laajempaan pohdintaan merenkulun sukupuolittuneisuudesta ja maskuliinisuudesta, jatkuu kiinnostus pitkän matkan purjelaivoissa purjehtineita naisia kohtaan edelleen. Myös amerikkalaisten valaanpyyntialusten mukana purjehtineita



kapteenien vaimoja ja heidän päiväkirjojaan on alettu tutkia uudelleen.⁴ Esimerkiksi Winifred Lloydin ja muiden Gustaf Eriksonin laivoissa seilanneiden naisten esiin nostaminen jatkuu vilkkaana; heistä kerätään tietoja pääasiassa vapaaehtoisvoimin ainakin The National Maritime Museum of Greenwichissä syntyneessä "Women's maritime history community group"-nimisessä ryhmässä, joka on nopeasti laajentunut maailmanlaajuiseksi verkostoksi. Naiset purjelaivoilla olivat äärimmäinen harvinainen poikkeus, varsinkin pestattuina työntekijöinä ja etenkin kansipuolen tehtävissä. Esimerkiksi Maarianhaminan merimieshuoneessa Gustaf Eriksonin purjelaivoihin pestatuista merimiehistä vuosina 1913–1937 oli miehiä 4 689 ja naisia 27 pestauskertojen mukaan laskettuina.⁵

Tämä artikkeli käsittelee Winifred Lloydin päiväkirjojen avulla hänen kokemuksestaan purjelaivatyöstä 1930-luvulla. Artikkelini pyrkii myös täydentämään tietoja viimeisillä valtameripurjehtijoilla seilanneista naisista kommentoiden ja täydentäen Frank Scottin tekemää arviota Gustaf Eriksonin laivoissa seilanneiden ulkomaalaisten omaelämäkerrallisista, pääosin julkaistuista, muistelmateksteistä, koska hän on ohittanut muun muassa Winifred Lloydin ja monet muut Eriksonin purjelaivoissa seilanneet naiset⁶. Monet heistä julkaisivat muistelmansa, osa hyvin pian laivalla tehdyn matkansa jälkeen, jotkut vuosikymmeniä myöhemmin.⁷

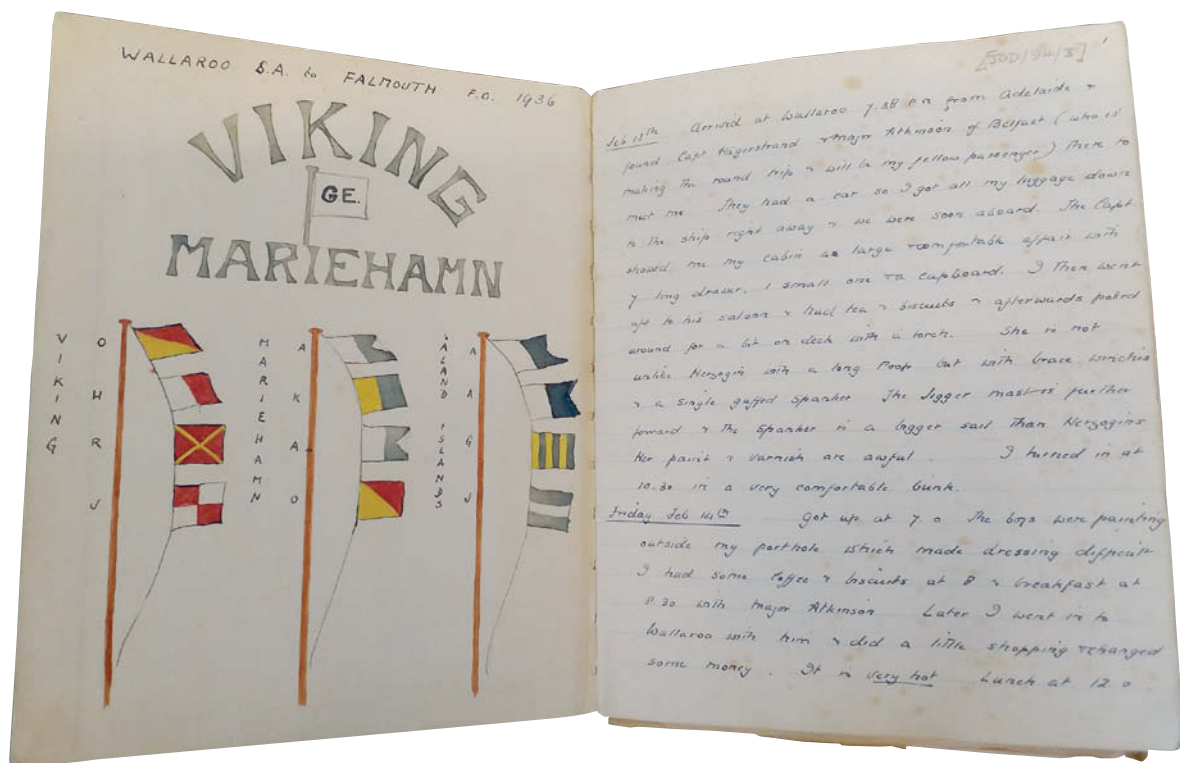
Löysin purjeentekijä Winifred Lloydin julkaisemattomat päiväkirjat The National Maritime Museum of Greenwichin arkistosta Lontoosta, minne hänen sisarensa oli ne lahjoittanut vuonna 1962.⁸ Vietin kaksi viikkoa vuosina 2016 ja 2019 museon arkistossa tutkien alkuperäisiä Lloydin kirjoittamia päiväkirjoja, jotka kaikki on kirjoitettu Gustaf Eriksonin purjelaivoilla. Ne alkoivat kiinnostaa minua etupäässä siksi, että halusin löytää hänen omia kertomuksiaan siitä, millaista oli purjehtia ainoana naisena valtamerilaivoissa. Halusin erityisesti tietää, millaista hänen arkensa oli hyvin erikoisessa ympäristössä ja minkälaisiin työtehtäviin hän käytännössä osallistui. Useat valtameripurjehduksia kuvaavat julkaistut muistelmat, kuten myös tutkimuskirjallisuus, ovat

välittäneet vaikutelman merimiesten, varustamoiden ja lainsäätäjien hyvin kielteisestä suhtautumisesta naisten rekrytointiin ja läsnäoloon näillä aluksilla⁹. Konkreettisin esimerkki kielteisestä suhtautumisesta naispuolisiin merenkulkijoihin Suomessa on varmastikin vuonna 1924 annettu merimieslaki, joka kielsi naisten työskentelyn valtamerialuksissa.¹⁰ Halusin siksi myös selvittää, kirjoittaako Lloyd päiväkirjoissaan naisia syrjivistä käytännöistä. Hänen päiväkirjansa ovat kiehtovia myös siksi, että ne ovat toistaiseksi julkaisemattomia ja edustavat melko pitkäaikaisesti purjelaivalla työskennelleen naisen kokemuksia ja tapaa kirjoittaa niistä. Olen itse kääntänyt käyttämäni päiväkirjojen sitaattit englannista suomeksi paitsi ne esimerkit lähdeviitteissä, joissa haluan esitellä hänen omaa tapaansa kirjoittaa englanniksi.

Winifred Lloydin päiväkirjat

Winifred Lloyd syntyi hyvin toimeentulevaan perheeseen Suffolksissa vuonna 1897. Edellä mainitun merinaisten historiaa tutkivan vapaaehtoisryhmän jäsen Jo Wiser on selvittänyt Winifred Lloydin henkilöhistoriaa. Wiserin mukaan hän oli seikkailunhaluinen partiolainen, joka oli aikaisemmin työskennellyt karjatiloiilla Pohjois-Amerikassa, tukinuittajana Hudsonin lahdella sekä lammasfarmilla Uudessa-Seelannissa. Vuonna 1934 hän oli tullut partiolaisten tapaamiseen Australiaan, mistä astui ensimmäisen kerran Eriksonin purjelaivaan tammikuussa 1935 tarkoituksenaan matkata takaisin Englantiin s/v *Herzogin Cecilien* matkassa."

Ensimmäinen aukeama Lloydin
Vikingillä 1936 pitämästä päiväkirjasta.
Kuva: Sari Mäenpää.



Säilyneitä päiväkirjoja on seitsemän, ja jokainen niistä on oma kova-kantinen niteensä. Jokainen matka on yksi kirja, eli jokaisella yksittäisellä päiväkirjalla on alku, keskikohta ja loppu, eli ne kuvaavat samalla myös fyysisen matkan alkua ja loppua. Päiväkirjat alkavat tai loppuvat miehistölistalla, aluksen nimellä ja koristeellisilla aluksen tunnusviirien piirroksilla.

Päiväkirjojen materiaalisuus on tärkeää.¹² Niiden fyysisyys kertoo kirjoittajasta ja kirjoittamishetken olosuhteista sekä myös kirjoittamisen motiiveista. Winifred Lloydin päiväkirjat ovat muokattuja, harkittuja kokonaisuuksia. Hän kirjoitti joka päivä jotain, ja merkinnät on tehty tasaisella ja siistillä käsialalla. Suurin osa päiväkirjamerkinnöistä vaikuttaa olevan puhtaaksi kirjoitettu jälkeempään, eikä niissä ole kastumisen merkkejä. Hän otti matkan aikana runsaasti valokuvia, jotka hän aina kehitti seuraavassa satamassa. Sen jälkeen hän liimasi kuvat oikeille paikoilleen päiväkirjojen sivuille, joissa kuva ja teksti seuraavat täsmällisesti toisiaan. Joissakin kohdissa teksti on kirjoitettu ensin lyijykynällä ja sitten päälle mustekynällä. Käsiala on liian tasaista purjelavalla kirjoitetuksi, sillä myrskysäällä on ollut mahdoton kirjoittaa niin siistiä jälkeä. Lloyd viittaa useissa merkinnöissään meriveden tunkeutuneen hänen hyttiinsä ja kastelleen kaiken, mukaan lukien hänen sänkynsä ja vaatteensa. On siksi epätodennäköistä, että kaikki päiväkirjat olisivat säilyneet kastumatta. Lloydin perimmäisiä motiiveja voi hänen kohtalonsa vuoksi vain arvailla, mutta päiväkirjojen viimeistellyn luonteen perusteella vaikuttaa, että ne olisi suunniteltu julkaistaviksi tai ainakin ulkopuolisen luettaviksi. Päiväkirjojen välissä on paljon lehti-leikkeitä ja saapuneita kirjeitä. Osa päiväkirjojen sisällöstä on muistiinpanoja muun muassa purjeiden määrästä ja alkuperästä sekä keille hän oli luvannut kehittää kopioita ottamistaan valokuvista.

Matkustamisen yleistyessä myös matkapäiväkirjojen pitäminen yleistyi¹³. Lloydin päiväkirjat ovatkin tyylillisesti lähinnä luokiteltavissa matkapäiväkirjoiksi. Matkakirjallisuuden tekijät usein paitsi dokumentoivat matkansa kulkua myös sitovat itsensä tiettyyn positioon ja ajankohtaan, mikä tuo turvaa silloin, kun henkilö on fyysisesti liikkeessä.¹⁴ Hänen päiväkirjansa ovat tyypiltään ikään kuin lokikirjojen ja luontopäiväkirjojen yhdistelmiä. Lloydin päiväkirjojen kertojana on ulkopuolisista asioista kertova minä, eli päiväkirjamerkinnät ovat *journal externe* -tyyppisiä¹⁵: ne kertovat ulkoisesta todellisuudesta – siitä millainen ilma oli ja mitä päivän aikana tapahtui, mitä oli ruokana, mitä eläimiä nähtiin ja mitä työtehtäviä hänellä ja muilla sinä päivänä oli. Lloyd tallensi matkustamista erittäin fyysisessä mielessä siten, että jokainen uusi merkintä loppui kuljetun etäisyyden ja sijainnin kirjaamiseen. Hän ei juurikaan kirjoita sisäisestä elämästään, tunteistaan, ajatuksistaan, peloistaan tai toiveistaan. Hän saattaa tosin kommentoida, sarkastisestikin, kapteenien käytöstä tai stuertin ruuanlaittoa sekä toiveitaan purjehdusreiteistä tai satamista, joihin menttiin lastaamaan.

28.10.1937. *Stuerttimme on laiska paskiainen ja ruoka on pahaa tänä vuonna. Saamme laihaa puuroa, leipää ja margariinia + kahvia aamiaiseksi. Hernekeittoa, leipää, margariinia + kahvia päivälliseksi, leipää, margariinia + kahvia kahviaikaan + suolahevosta*

+ perunoita tai leipää illalliseksi. Hernekeitossa on pieniä läskisiä pirulaisia.¹⁶

10.11.1937. *Kippari kävi kylvyssä. Me olemme alistumassa hänen paniikkikohtauksiinsa... Kun meillä on tuulta, meillä ei ole purjeita ja kun meillä on purjeet, meillä ei ole tuulta, joten voimme vain toivoa, että ajelehdimme Durbaniin jonain päivänä ja että kukaan ei näe meitä matkalla.*¹⁷

Päiväkirjamerkinnot ovat lähinnä rutiininomaisia, kun alus on merellä. Lloyd kirjasi muistiin merelliset luonnonilmiöt, nähdyt eläimet, sää, kuljetun matkan ja sijainnin. Sen sijaan hän ei juurikaan käsittele asemaansa ainoana naisena purjelaivoissa. Ainoita poikkeuksia ovat muutamat maininnat, kun häneen viitataan ”Joonana”, epäonnea tuottavana henkilönä sekä kun kerran lastin siirtyessä myrskyssä häntä ei otettu mukaan lastin kiinnittämiseen.¹⁸ Hän kirjoittaa raportoiden päivän kulun yleensä kronologisesti aamusta iltaa kohden:

2.5.1936. *Kaunis päivä, emme etene yhtään hullummin. Olin ruorissa iltapäivällä. Raaputin tiikkiä koko aamun. Iltapäivällä maalasin pelastusrenkaan ja öljysin puuesineitä. Ihanaa työtä. Illalla kapteeni ja minä pelasimme marjapussia yliperämiestä ja Majuri C:tä vastaan. Voitimme yhden pelin ja hävisimme kaksi. Kuljettu etäisyys 83 mailia. Sijainti 34 ° 50 ' 7 38 ° 46 W.*¹⁹

Päivi Kososen mukaan päiväkirjojen perimmäinen funktio on kokemusten tallentaminen ja dokumentaatio. Hänen mukaansa erikoinen elämäntilanne voi myös olla motiivi kirjoittaa päiväkirjaa.²⁰ Winifredin elämäntilanteen voi todellakin sanoa olleen epätavallinen, sillä häntä haastateltiin kansainvälisiin sanomalehtiin ympäri maailmaa ja jutut julkaistiin näyttäville otsikoilla, joissa väitettiin hänen olleen ”maailman ainoa purjeentekijä” tai ”maailman ainoa naispuolinen merenkulkija”.²¹

Tyttö lähtee merille

Eriksonin purjelaivat saivat osakseen valtavaa, maailmanlaajuista huomiota. Siksi ne houkuttelivat myös kansainvälisiä seikkailuhenkisiä journalisteja ja valokuvaajia, joiden suunnitelmissa oli julkaista kokemuksistaan omaelämäkerralliset muistelmät tai vähintään raportteja sanomalehtiin. Yksi heistä oli Alan Villiers, jonka vuonna 1928 kirjoittamaan kirjaan *Falmouth for Orders* tallentui vuonna 1927 Australian Port Lincolnissa *Herzogen Cecilien* piiloutunut salamatkustaja Jeanne Day. Day sai sukupuolensa vuoksi osakseen niin laajaa suosiota, että häntä on jopa kutsuttu jazz-aikakauden ”urheaksi boheemiksi” ja verrattu maineeltaan nykyajan sometähtiin.²²

Scottin mukaan eräänlaisena uudemman purjelaivakirjallisuuden suosion pioneerinä voidaan pitää juuri Villiersin *Falmouth for Orders* -kirjaa. Hänen julkaisemansa purjelaivakirjallisuus puolestaan nojautui vahvasti teoksien *Two Years Before the Mast* (Richard Dana, 1840) ja

Round the Horn Before the Mast (A. Basil Lubbock, 1903) innoittamien romanttiseen purjelaivakauden traditioon.²³ Villiersin kirjassa esiintyvä salamatkustaja Jeanne Day lieene puolestaan innoittanut naispuolisia lukijoita haaveilemaan meriurasta. Kun *Herzogin Cecilie* saapui Englantiin Jeanne Day mukanaan vuonna 1928, oli naispuolisen salamatkustajan läsnäolo aluksessa järisyttävä skandaali.²⁴ Tänä aikana purjelaivoja pidettiin täysin sopimattomana naisille, ja ajatuskin naisesta housuihin pukeutuneena puolialastomien miesten keskellä sai keskiluokkaiset vanhemmat värisemään kauhusta. Purjelaivaromantiikka ja etenkin Jeanne Dayn tarina kuitenkin tenhosi naispuoliset lukijat, jonka seurauksena myös nuoria naispuolisia seikkailijoita pestautui epävirallisiksi harjoittelijoiksi (useimmat maksaviksi matkustajiksi) Gustaf Eriksonin laivoihin. Merille lähdöstä haaveileva koululainen Lena Ringbom (myöhemmin Lindén) kirjoitti päiväkirjaansa: ”Det skulle vara roligt att känna Jeanne Day förresten hon skulle säkert kunna berätta om allt möjligt som vore bra att veta.”²⁵ Myös s/v *Grace Harwarin* kapteeni Boman kiinnitti huomioon ”tyttöjen” lisääntyneeseen kiinnostukseen purjelaivatyötä kohtaan kirjeessään Lena Ringbomille vuonna 1931: ”Det är även möjligt att kvinnligt sällskap kunde fås, ty det har till kontoret inkommit ansökningar från flickor.”²⁶

Naisten julkaisemat tai naisista julkaistut purjelaivakuvaukset olivat suosittua luettavaa ainakin merenkulkijoiden keskuudessa. Winifred Lloyd viittaa päiväkirjoissaan muiden naisten julkaisemiin tai heistä julkaistuihin purjelaivakuvauksiin useita kertoja.²⁷ Kuuma puheenaihe laivoilla näyttää olleen purjelaivoissa purjehtineiden naisten työn luonne: tekivätkö he ”oikeita” merimiestöitä vai taloustöitä, joita ei ilmeisestikään suuresti arvostettu myöskään naisten keskuudessa. Varsinkin kysymys naisten takilaan kiipeämiskyvystä näyttää olleen ratkaiseva siinä, laskettiinko heidät oikeiksi merimiehiksi.

Lloyd kirjoittaa päiväkirjassaan: ”Luin koko iltapäivän auringossa Betty Jacobsenin kirjaa *A girl before the Mast*. Todella viihdyttävää mutta kamalaa höpö-höpöä.”²⁸ Myös englantilaisen, s/v *L'Avenirilla* työskennelleen Anette Brockin muistelmissa *My Year Before the Mast* viitataan suomalaiseen Lena Ringbomiin siteeraamalla hänen laivatoveriaan joka oli kahdesti sanonut Lenasta ”she was helping the steward most of the time.”²⁹ Tässä yhteydessä on huomautettava, että Lena Ringbomin mukaan hänet siirrettiin aika ajoin laivan kansistöistä taloustöihin kurinpidollisena rangaistuksena.³⁰ Muiden naispuolisten matkustaja-oppilaiden työhön viitattiin yleensä vähättelevästi siksi, että taloustyö katsottiin työnä vähempiarvoiseksi kuin esimerkiksi mastoon kiipeäminen. Tosin myös miespuolisten harjoittelijoiden julkaisemia kirjoja ruodittiin sääliä: Lloyd saa s/v *Olivebankin* kapteenilta luettavakseen s/v *Lawhillilla* vuonna 1933–1934 työskennelleen Richard Sheridanin muistelmat. Hän kuittaa kirjan toteamalla sen olevan ”sitä tavallista roskaa, jonka sivuja olivat muutkin merimieslukijat vahvasti kommentoineet”.³¹

Kuten Scott myös osuvasti toteaa, oli purjelaivoihin palkattujen merimiestenkin työ suurelta osin muuta kuin rikiin kiipeämistä, nimittäin maalaamista, skrapaamista, painolastin purkamista, sadeveden keräämistä ja niin edespäin. On muistettava, että myös suurin osa purje-

laivojen ensimmäisen matkan ”pojista”, kuten heitä kutsuttiin, olivat palkattomia harjoittelijoita, jotka olivat maksaneet varustamolle oppilasmaksun päästäkseen purjelaivalle työhön pakollisen päällystötutkintoon vaadittavan harjoittelun tai purjelaivakokemuksen vuoksi. Näitä olivat pääasiassa suomalaiset ja tanskalaiset harjoittelijat eli apprentiisit, joita kullakin matkalla oli kahdeksasta kymmeneen henkilöä.³²

Eksoottista elämysmatkailua viimeisillä purjelaivoilla

Purjelaivoissa seilanneiden naisten muistelmateoksista ja heidän saamastaan sanomalehtijulkisuudesta voisi päätellä, että naisten työssäkäynti merellä olisi ollut uusi ilmiö. Suomessa naisten työssäkäynti laivoilla oli kuitenkin yleistynyt jo 1880-luvulla, jolloin enemmistö matkustajien palvelutehtävissä toimineista merenkulkijoista oli naisia.³³ Merimiehiä suojelevasta lainsäädännöstä huolimatta naisten oli jo kauan ennen 1930-lukua onnistunut saada työmahdollisuuksia erityisesti höyrylaivoissa monissa muissakin Euroopan maissa, etupäässä teknologisen muutoksen ja sitä seuranneen matkustajalaivaliikenteen kasvun vuoksi. Matkustajien palvelutehtävissä työskennelleitä naisia ei kuitenkaan pidetty oikeina merimiehinä, koska he tekivät niin sanottuja taloustöitä, jotka sukupuolten välisen työnjaon mukaan on määriteltä alempiarvoiseksi naisten työksi. Ehkä siksi heistä ei ainakaan Suomessa ole julkaistu vastaavia muistelmateoksia.³⁴

Todellisuudessa useimmat Gustaf Eriksonin purjelaivoilla seilanneet ”ulkomaalaiset”³⁵ naiset ja miehet olivat seikkailua rakastavia elämysmatkailijoita³⁶. Gustaf Eriksonin laivoilla oli paljon matkustajia, joista useat olivat varttuneita, korkeassa asemassa olevia henkilöitä, kuten taiteilijoita, meriupseereita ja paronittaria. Käytetyistä lähteistä voi päätellä, että matkat olivat kalliita, koska useat matkustajista kuuluivat vähintään keskiluokkaan, jopa eliittiin.

1930-luvulla Eriksonin varustamo haistoi markkinaraon purjelaivaromantiikkaa janoavissa turisteissa ja alkoi mainostaa maksullisia purjehduksia, ”risteilyjä”, jotka vetosivat nostalgiannälkäisiin matkailijoihin.³⁷ Monille purjelaivatyöstä haaveilevalle naiselle ehdotettiin, että he voisivat lähteä matkalle mukaan, ei merenkulkijan ominaisuudessa, vaan maksavana matkustajana. Esimerkiksi s/v *Grace Harwarin* kapteeni Gunnar Boman ehdotti vuonna 1931 purjelaivaan työhön pyrkineelle Lena Ringbomille, että hän voi tulla Australian matkalle mukaan maksavaksi matkustajaksi hintaan 10 puntaa/päivä. Boman tiedosti hinnan olevan kallis, mutta totesi matkojen olevan Englannissa hyvin kysyttyjä. Boman myös muistutti Ringbomille, että laivassa ei ole mukavuuksia, mutta matkan hintaa ei lasketakaan valuutassa vaan romantiikassa.³⁸ Lloydin päiväkirjojen mukaan miltei jokaisella Eriksonin laivan matkalla olikin mukana vähintään yksi matkustaja³⁹. Monet matkustajat tekivät laivoissa erilaisia vapaaehtoistöitä kykyjensä mukaan: he korjasivat miehistön vaatteita, silittivät, ajoivat merivahtia, maalasivat laivan tiloja ja rapsuttivat ruostetta. Lloydin päiväkirjoista on myös pääteltävissä matkustajien lisääntyvä määrä, sillä hän mainitsee mie-

histön rakentavan lisää hyttejä *Herzogen Cecilien* päällystön tiloihin vuonna 1935.⁴⁰ Useimmat matkoilla olleista naisista ja miehistä tekivät purjelaivoissa vain yhden matkan, poikkeuksina juuri Winifred Lloyd, josta tuli ammattimerenkulkija sekä Pamela Bourne-Eriksson, joka palasi sittemmin toiselle matkalle kapteeni Sven Erikssonin vaimona s/v *Herzogen Cecilillä*.

Frank Scott tekee kiinnostavan huomion vertaillaessaan Erikssonin laivojen miehistöjä. Hänen mielestään aluksiin pestautuneet englantilaiset ja australialaiset harjoittelijat janoivat kokemukseltaan romanttista elementtiä toisin kuin ahvenanmaalaiset ja suomalaiset, jotka kokivat sen merityönä muiden joukossa. Useimmille ulkomaalaisille kokemus saattoikin olla shokki, kun heitä ei kohdeltu sellaisina harjoittelijoina, kuin he olivat olettaneet englantilaisissa aluksissa vastaavalla apprentice-nimikkeellä työskennelleinä kohdeltavan. Lyhyesti sanottuna, yhteiskanssit, perehdytyksen puute ja rankka ruumiillinen työ tulivat näille, usein yksityiskoulujen kasvateille, järkytyksenä. Scott sanookin naispuolisten harjoittelijoiden olleen lähellä sitä, mitä ulkomaalaiset harjoittelijat olivat kokemukseltaan odottaneet (omaa hyttiä ja majoitusta päällystön tiloissa).⁴¹ Hän myös mainitsee miehistöjen suhtautuneen pääosin kielteisesti naispuolisiin oppilaisiin ja viihjaa jopa jonkun heistä olleen seksisuhteessa kaikkien miehistön jäsenten kanssa. Scott pitää suhtautumista oikeutettuna ja kertoo merimiesten vastustuksen syyksi naispuolisten matkustajien epäasiallisen käyttäytymisen, kuten julkisen alastomuuden matkan aikana.⁴²



Elämänrytmi Winifred Lloydin päiväkirjoissa

Lloydin päiväkirjat kertovat melko yksityiskohtaisesti arjesta ja työstä purjelaivoilla, eli siitä, millaista miehistön ja päällystön arki oli, mistä asioista keskusteltiin ja miten aikaa vietettiin merellä ja satamissa. Kiinnostavaa on myös päiväkirjojen perusteella tarkastella, miten aika ja maailma ymmärrettiin pienessä eristyneessä tilassa keskellä merta.

Winifred Lloyd kirjoittaessaan myös jäsentää laivalla kuluvaan aikaan. Ajallisuus on vahvasti läsnä hänen päiväkirjoissaan.⁴³ Lloydin päiväkirjojen perusteella aika purjelaivoilla jakaantui eri tasoihin, osin päällekkäisiin yksiköihin. Tärkein ajan jakaja oli yhdensuuntainen laivamatka Euroopasta Australiaan tai takaisin. Kullakin matkalla oli oma miehistönsä ja reittinsä. Aluksen tulo satamaan kirjattiin rutiininomaisesti, esimerkiksi sitä edeltävä ankkurin lasku ja luotsin tulo laivaan on aina merkitty tarkasti. Uuden matkan alkaessa kaikki ikään kuin alkoi alusta – uudet säännöt, uudet työtavat ja usein uudet työkaverit – joskus alla oli kokonaan uusi laiva.

Toinen tapa tarkastella aikaa Lloydin päiväkirjoissa oli viikkorytmi. Viikonpäivillä oli omat rutiininsa, esimerkiksi lauantaina lopetettiin työt aikaisemmin, jonka jälkeen peseydyttiin. Lauantaina oli myös pyykkipäivä ja iltaisin kuunneltiin gramofonia kannella⁴⁴ tai tehtiin jotain muuta yhdessä, kuten pelattiin korttia. Esimerkiksi lauantaina 10.5.1936 Olsson (miehistön jäsen) tanssitti alushoususillaan Winifredia ympäri kantta valssin tahtiin. Sunnuntaisin niin sanotuilla päivä-

Rooliasuihin pukeutunut miehistö poseeraa päiväntasaajan kasteen jälkeen Gustaf Eriksonin omistamalla *Moshululla* 1937 tai 1938.
Kuva: Tom Wilén.
Lähde: Rauman merimuseo.



miehillä oli lepopäivä, jolloin Winifred kirjoitti päiväkirjaansa, järjesteli valokuviaan tai teki puhdetöitä.⁴⁵

Mielenkiintoista on myös suomalaisten juhlapäivien uskollinen vietto omine tarkkoine rutineineen. Lloyd tarkkailee mielenkiinnolla suomalaisia tapoja viettää muun muassa joulua. Hänelle esimerkiksi lahjojen antaminen aattona oli outoa. Kaikki kalenterijuhlat vietettiin niin, että edellisenä päivänä työt lopetettiin aikaisemmin ja usein juhlan kunniaksi teurastettiin sika tai lammas. Silloin saatiin myös parempaa ruokaa. Esimerkiksi Suomen itsenäisyyspäivää vietettiin s/v *Vikingillä* vuonna 1936 tarjoamalla kaikille päärynäsäilykkeitä ja pullapitkoa.⁴⁶ Juhannustakin vietettiin vuosittain, ja silloinkin teurastettiin sika.⁴⁷

Muitakin merkkipäiviä vietettiin aluksilla ahkerasti: suurimpia näistä olivat päiväntasaajan ylitys ja miehistön jäsenten syntymäpäivät.⁴⁸ Niiden eteen nähtiin paljon vaivaa: asusteita ja ylitystodistuksia valmisteltiin päivätolkulla, myös lahjoja saatiin ja annettiin.⁴⁹ Yleensä päiväntasaajan ylityksen yhteydessä järjestettiin Neptunille juhlat kastemenoineen, juotiin punssia ja syötiin hieman parempaa ruokaa.⁵⁰ Winifred Lloydin viimeisen säilyneen päiväkirjan mukaan hän ehti ylittää päiväntasaajan kymmenen kertaa, joista kuusi Atlantin valtamerellä sekä kaksi kertaa sekä Intian valtamerellä että Tyynellämerellä.⁵¹ Kap Hornin kierto oli myös ehdoton kohokohta, joka jakoi yhdensuuntaisen matkan tavallaan kahtia.⁵²

Purjelaivassa päivä jakaantui piiruntarkasti ruoka- ja kahviaikojen ympärille. Näitä noudatettiin sään salliessa aina. Myös työ jakaantui aterioiden ympärille. Lloyd kirjasi päivittäin ylös, mitkä työt tehtiin ennen aamiaista ja mitkä ennen kahviaikaa. Hän kirjasi usein myös syödyt ruokalajit. Päiväkirjojen mukaan ruoka oli erittäin tärkeä asia, varsinkin kun se alkoi loppumaan. Vuoden 1938 matkalla Australiasta Eurooppaan ruoka ja vesi melkein loppuivat laivalta. Miehistöllä alkoi olla jatkuva nälkä, sillä ruoka-aikoina tarjolla oli vain seosta, joka koostui rasvasta, perunajauhoista ja vedestä.⁵³ Ruuasta keskusteltiin jatkuvasti ja haaveiltiin esimerkiksi jäätelöstä, hedelmistä ja suklaasta, joita ei saatu välillä moneen kuukauteen.⁵⁴ Winifredillä (ja muilla miehistön jäsenillä) oli yleensä oma henkilökohtainen kaappi tai lokero, jonne mahdollisuuksien mukaan varastoitiin satamista ostettuja herkuja tai alkoholia merellä nautittavaksi. Lloyd teki satamissa varastojaan täydentäessään tarkan suunnitelman, jonka avulla hänen henkilökohtainen omena-, keksi- ja suklaavarastonsa kestäisi mahdollisimman pitkään, noin 16–20 viikkoa. Yhden laskelman mukaan hän saisi yhden omenan ja suklaapalan sunnuntaisin paitsi jouluna tai syntymäpäivänään, jolloin hän voisi ottaa tupla-annoksen.⁵⁵

Iltaisin pelattiin korttia, luettiin kirjoja, kuunneltiin musiikkia, tehtiin toffeeta, syötiin rusinoita, kerrottiin kummitusjuttuja ja pelattiin spiritismii.⁵⁶ Suosituimpia korttipelejä olivat Marjapussi ja Knorri, joka on eräänlaista tikkiä ja vaatii kahdesta kuuteen pelaajaa. Päiväkirjamerkinnät mereltä keskittyvät kuvaamaan tehtyjä töitä ja päivän kulua muutenkin. Alla oleva lainaus kuvaa lauantaisin toistuvia pyykkipäivän rutineja:

Lauantai 28.11. *Erittäin kuuma eikä ensin yhtään tuulta. Raju sade-kuuro aamiaisella & myöhemmin eteläistä kaakoistuulta. Purjetyötä kello yhteen. Puoli päivää iltapäivällä pesin ja silitin muutamia vaatteita. Todella kuuma. Kaikki pesivät jotain ja Kippari ajoi partansa ja kävi kylvyssä. Oikein puhdas laiva tänään. Illalla pelasimme marjapussia melkein klo 12 saakka. 58 mailia. 5' 23° o N. 23° o'2 W.57*

Päiväkirjojen kuvaukset jakaantuvat selvästi myös merellä- ja sata-massaoloaikaan. Merellä päivittäiset rutiinit kuvataan päivästä toiseen hyvin samankaltaisina: sään mukaan jaetut työt, ruoka- ja vahtiajat sekä luonnon ja ympäröivän meren tarkkailu myös siltä osin, näkykö horisontissa muita laivoja. Meren arki muodostuu hyvin erilaisesta rytmistä kuin maissa. Viikonpäivät menettävät merkityksensä lähes täysin, vaikka lauantaisin pidetiinkin pesupäivä ja sunnuntaisin ajettiin vain pakolliset vahdit ja silloin ”päivämiehillä” oli vapaapäivä. Purjelaivala osa oli vahtityössä ja osa toimi niin sanottuina päivämiehinä (kuten kokki, stuertti, pursimies ja purjeentekijä). Eriksonin laivoissa miehistö jakautui styyrpuurin ja paapuurin vahtiin, joka tarkoittaa sitä, että kun toinen vahti oli töissä, toinen oli vapaalla. Päiväkirjoista ilmenee myös aluksen nopeuden eli päivittäin kuljetun matkan seuraamisen ensisijaisuus. Laiva on ennen kaikkea liikkuva tuotantoväline, ja se on pidettävä keinotekoisena, vaikkakin ikivanhan, järjestelmän avulla jatkuvasti liikkeessä ja järjestyksessä.⁵⁸

Satamassa taas elämä muuttuu jopa karnevalistiseksi; seuralämä muiden laivojen miehistöjen kanssa on vilkasta ja alkoholiakin kuuluu⁵⁹. Laivastovierailuja varsinkin toisiin Eriksonin aluksiin tehdään ahkerasti varsinkin Australiassa.⁶⁰ Väkivallan ja tappelujen kuvaukset toistuvat päiväkirjoissa, ja satamassakäynnit venyvät välillä vuorokausienkin mittaisiksi. Poliisiupartiointia lisättiin varsinkin laivojen ollessa Port Victorian satamassa, ja miehistön jäseniä pidätettiin juopuneiden tappeluiden seurauksena.⁶¹ Satamissa käytiin kahviloissa, ravintoloissa ja elokuvissa⁶². Satamissa vierailtiin ahkerasti myös lääkäriässä, koska laivamatkojen aikana hammassäryt, umpisuolen puhkeamiset ja erilaiset murtumat olivat yleisiä.⁶³ Etnologi Ulla Kallberg tulkitsee merimiesten satamassa käynnit eräänlaisena taukona tai välitilana, missä arkinen merityön rytmi ja eristäytyneisyys ulkomaailmasta lakkaavat hetkeksi.⁶⁴

Winifred Lloydin sosiaalinen ja taloudellinen asema laivalla

Lloydin sosiaalinen asema näyttää muuttuvan sitä mukaa, kun hän integroituu matkustajasta osaksi laivan miehistöä. Varsinkin ensimmäisellä, *Herzogin Cecilien*, matkalla hän on leimallisesti nimenomaan maksava matkustaja. Hän tekee erilaisia ylläpitotöitä silittäen ja paikaten kapteenin, perämiesten ja muiden matkustajien vaatteita.⁶⁵ Alkuperäisen matkoilla hän viettää aikaansa etupäässä päällystön ja matkustajien kanssa. Illat kuluvat laivan peräosassa (päällystön ja alipäällystön asuintiloissa) korttia pelaten ja snapseja nauttien. Aika ajoin hän yrittää mennä keulan puolen skanssiin (miehistön asuintiloihin) pelaa-

maan korttia, mutta kapteeni usein estää sen painottamalla Winifredin läsnäolon tärkeyttä korttipeleissä, joissa tarvitaan tietynkokoiset joukkueet (esimerkiksi marjapussissa).⁶⁶ Ensimmäisellä matkalla vierailut keulaskanssiin olivatkin varmasti harvinaisempia, koska ne mainitaan päiväkirjoissa erikseen.⁶⁷ Matka matkalta hän alkaa tehdä enemmän nimenomaan purjeen ompelua ja hänen statuksensa muuttuu matkustajasta avustavaksi purjeentekijäksi (assistant sailmaker).⁶⁸ Hänen neljännän matkansa alussa s/v *Olivebankilla* on karmea myrsky, jonka seurauksena purjeiden ompelutyötä on paljon, koska osa miehistöstä oli loukkaantunut. Käännekohta hänen urallaan – siirtymä matkustajasta miehistön jäseneksi – tapahtuu mielestäni juuri silloin.⁶⁹ Viidennessä matkalla hän on jo kokoaikaisesti purjeiden ompelutöissä. Purjeita paikattiin ahkerasti ja laivoilla käytettiin vanhoja, muista aluksistakin kierrätettyjä, purjeita, koska purjeet olivat todella kalliita. Kalliin purjekankaan hinnan vuoksi purjeentekijän työ oli tärkeä ja arvostettu ammatti. Laivan pursimies esimerkiksi kertoi, että pelkästään *Olivebankin* keulapurjeen kangas oli 300 punnan arvoinen vuonna 1937.⁷⁰ Purjeentekijän työ oli raskasta ja sitä pystyi tekemään ulkona kannella vain kuivalla ja tyyneellä säällä. Joskus työtä tehtiin purjehuoneessa:

10.5.1937. *Kapteeni, Poosu & minä istuimme kannella ja paikkasimme purjeita henkemme edestä.*⁷¹

14.5.1937. *Näinä höyryisen trooppisina päivinä on todella väsyttävää istua ahtautuneena purjehuoneeseen, jossa on lämpöä kuin uunissa, ommellen maili maililta purjetta, joka on kovaa kuin asfaltti, hiki roiskuen ja ainoa ääni on neulan viuhunta ja ajoittainen minun ja Lundin suusta päässyt huokaus.*⁷²

Merellä muutenkin kierrätettiin kaikki mahdollinen raaka-aine, koska mistään ei saanut matkan aikana lisää materiaalia. Esimerkiksi stuertin hytin ikkunaan ommeltiin uudet verhot Winifred Lloydin silkkipyjaman housuista (Winifred kommentoi lopputuloksen olevan ”tyttömäinen & söpö”) ja pursimiehen hyttiin tehtiin puolestaan verhot Winifredin likaisesta pyykipussista.⁷³

Hänen lisääntyvästä integroitumisestaan laivan miehistöön kertoo myös yleistynyt ruotsin kielen käyttö päiväkirjoissa. Varsinkin purjelaiva-termit ja säähän liittyvä termistö alkaa esiintyä ruotsiksi: esimerkiksi 22.11.1936 hän merkitsee päiväkirjaansa: ”repararat passadsegel whole day”.

Lloydin työkokemuksen lisääntyessä hänelle aletaan maksaa jopa palkkaa. Kun *Olivebankin* seuraava matka Kööpenhaminasta Durbaniin alkaa vuonna 1937, laivalla huomataan pian, että puolet miehistöstä ei ole koskaan ollut merellä aiemmin ja useimmat muut ovat höyrylaivamiehiä.⁷⁴ Niinpä kapteeni tarjoaa Winifredille välittömästi töitä toisena purjeentekijänä 100 markan palkalla.⁷⁵ Näin Winifredin status oli muuttunut matkustajasta viralliseksi miehistön jäseneksi.⁷⁶ Myöhemmin matkan aikana kapteeni haluaa nostaa hänen palkkansa 500 markkaan kuukaudessa (lähde ei kerro, toteutuiko tämä). Päiväkirja vahvistaa naisten ja ulkomaalaisten aseman palkattomina tai

matalapalkkaisina työntekijöinä. Merkintä vahvistaa myös Winifred Lloydin ammattitaidon kasvun ja hänen merkityksensä aluksella:

1.1.1938. *Kippari kertoi, että hän on kirjoittanut omistajalle yrittäen taivutella hänet maksamaan minulle ainakin 500 markkaa kuukaudessa. Tämä kuulostaa enemmän kuin se on mutta se ei ole! Hän on kertonut varustajalle, että olen tehokkaampi ja saan tehtyä purjetöitä päivässä enemmän kuin kukaan muu purjeentekijää lukuun ottamatta.*⁷⁷

Hän ei myöskään enää vuonna 1937 lähde matkojen välissä kotiin, vaan viettää myös seisonta-ajat satamissa laivassa tai kyläillen tuttu-
jen luona.⁷⁸

Hän alkaa käydä maissa miehistön kanssa ja viettää vapaa-aikaa laivassa muiden miehistön jäsenien seurassa sitä mukaa, kun hän alkaa ottaa vastuuta laivan purjeista. Päiväkirja päiväkirjalta Winifred näyttää viettävän yhä enemmän aikaa muun miehistön kanssa myös työn ulkopuolella.⁷⁹ Eräs päiväkirjamerkintä vaikuttaa hyvinkin purjelaivaromantiikan täyteiseltä:

3.12.1937. *Näinä päivinä on hyvin miellyttävää iltaisin kovan työpäivän jälkeen maata No. 3 ruuman päällä tähtien alla yhteen pak-kautuneena tiivistä kuin sardiinit kun Jansson soittaa kitaralla ja donkey käsiharmonikalla suomalaisia lauluja + merilauluja + Andersson ja Kanerva laulavat.*⁸⁰

Laivojen vierailut satamissa muodostuivat mielettömiksi julkisuus-tapahtumiksi. Lloyd inhosi reportterien käyntejä aluksissa, koska hänet nostettiin erikoisasemaan sukupuolensa vuoksi. Kun alukset saapuivat redille, laivat täyttyivät sadoista uteliaista vierailijoista, satamaviranomaisista ja lehdistön edustajista.

2.6.1935 (Belfast). *Pojat pyysivät minua maihin heidän kanssaan mutta tunsin olevani liian likainen. Reporttereita ja viranomaisia virtasi laivaan. Minut piti valokuvata kipparin kanssa.*⁸¹

8.1.1938 (Durban). *Olimme hyvin pian vierailijoiden ympäröimänä. Todella päättäväinen joukko, joka valokuvasi meidän jokaisen liik-keemme. Annoimme valokuvaajille sisältöä koko rahan edestä.*

9.1.1938 (Durban). *Massoittain vierailijoita laivalla koko päivän.*

11.1.1938 (Durban). *Lehdistö on raportoinut jokaisen liikkeemme. Eilen illalla olin vieraana Young Natal radio-ohjelmassa. En olisi tehnyt sitä muuten mutta tarvitsin rahaa. Laituri on täynnä autoja ja ihmisiä. Kaikki höyrylaivat tervehtivät meitä lipuin ja vihellyksin, kun lähdimme merelle. Meitä seurasi suuri laivasto hinaajia, huvi-veneitä ja kaksi lentokonetta.*⁸²

Mistä päiväkirjat kertovat?

Winifred Lloydin päiväkirjat eroavat sisällöltään oikeastaan kaikkien muiden Eriksonin laivoissa oppilaina tai matkustajina seilanneiden naisten julkaistuista kertomuksista kolmella tapaa. Hän kirjoittaa poikkeuksellisen paljon ja yksityiskohtaisesti itse purjetyöstä: miten ja missä purjeita säilytettiin, mitä purjeita korjattiin ja mitä purjeita korvattiin uusilla. Toiseksi, hänen päiväkirjoistaan, toisin kuin muiden Gustaf Eriksonin laivoissa matkustaneiden naisten omaelämäkerrallisista tai heistä kertovista (julkaistuista) teksteistä, ei löydy mainintaa naisia syrjivistä käytännöistä lukuun ottamatta viittausta siitä, että naisille ja ulkomaalaisille ei normaalisti maksettu käypää palkkaa.⁸³ Hän oli monella tapaa marginaalissa useimpiin muihin purjelaivan yhteisöön kuuluviin verrattuna: hän ei osannut kunnolla ruotsia, hän oli nainen ja hän oli iältään huomattavasti vanhempi kuin muut. Hän ei siis kirjoita syrjinnästä, toisin kuin monet muut, joiden muistelmatekstejä julkaistiin kaupallisten kustantajien toimesta. Onkin kiinnostavaa pohtia, eikö hän kokenut syrjintää vai onko hän valinnut olla kirjoittamatta siitä. Hänen päiväkirjoissaan ei myöskään tule esille minkäänlaista romanttista intressiä tai mainintaa sukupuolisuuteen liittyvistä teemoista. Kolmanneksi hänen päiväkirjansa ovat poikkeuksellinen, vieläpä kuvallinen, lähdeaineisto, sillä ne muodostavat kuvauksen elämästä ja työstä purjelaivalla useamman vuoden ajalta toisin kuin muut julkaistut tai julkaisemattomat naisten omaelämäkerralliset tekstit.

Winifredin päiväkirjoista löytyy kuitenkin yhteisiä piirteitä muiden purjelaivoissa työskennelleiden naispuolisten harjoittelijoiden, esimerkiksi Lena Ringbom-Lindénin, kokemuksiin s/v *Vikingilla*. Molemmat toivat kirjoituksissaan julki oman erityisasemansa muuhun miehistöön nähden. Kaikkein selvemmin esille tuleva yksityiskohta on heille kuuluva oma hytti sekä ruokailu ja muu ajanvietto päällystön asuintiloissa. Molemmat asuivat omassa hytissään laivan peräosassa päällystön ja kapteenin asuintiloissa, kun muut miehistön jäsenet asuivat keulaskanssissa. Molempien naisten oletettiin viettävän illat päällystön seurassa. Miehistön tiloissa oleskelu ei ollut suotavaa, ja Lena Ringbomia oli jopa kielletty menemästä miehistön tiloihin pimeään tultua. Molemmat tekivät myös paljon naisten töiksi luokiteltuja tehtäviä, kuten vaatteiden ompelua ja silitystä (Winifred Lloyd varsinkin alkuvuosien matkoillaan). Usein heille suotu erityisasema ei ollut heille mieleinen vaan pikemminkin kiusallinen. Molemmista kirjoitettiin skandaalisävyisiä lehtiotsikoita, jotka nolottivat heitä kumpakin.⁸⁴ Nämä kaksi seikkaa – paremmat työolosuhteet ja heihin kiinnitetty erityishuomio mediassa – olivat varmasti myös tekijöitä, jotka löivät kiilaa heidän ja muun miehistön väliin.

Kuten Kallberg toteaa, merinaisten käsitteleminen poikkeuksina liittyy käsitykseen, jonka mukaan merimiesammattissa työskentely on kuulunut luontaisesti juuri miesten asiantuntijuuteen, miehisten miesten ammatteihin. Tätä käsitystä on tukenut paitsi pyrkimys naisten sulkemiseen meriammasteista 1900-luvun alkupuolella, myös monien

muistiorganisaatioiden, kuten arkistojen ja museoiden, epäonnistuminen erityisesti merillä työskennelleiden naisten työelämäpanoksen tallentamisessa ja siten sen tärkeyden tunnistamisessa.⁸⁵

Päiväkirjat herättävät myös kysymyksen, oliko ne tarkoitettu julkaitaviksi? Lloydin aikomuksia julkaista muistelmansa voi vain arvailla hänen äkillisen kuolemansa vuoksi, mutta hän oli hyvin tietoinen muista, vastaavista julkaisuista ja varmasti hän oli ainakin harkinnut päiväkirjojensa julkaisua. Päiväkirjojen viimeistelty ulkoasu ja se, että ne oli puhtaaksi kirjoitettu jälkeen päin viestivät siitä, että hän oli tarkoittanut päiväkirjat muidenkin kuin itsensä luettavaksi. Myös valokuvien huolellinen sijoittelu kertomuksen lomaan viestii ajatuksesta kokemusten välittämisestä ulkopuolisellekin yleisölle. On myös muistettava, että päiväkirjoihin tehdyt merkinnät ovat usein melko jäsentymättömiä verrattuna julkaistuihin muistelmateksteihin. Päiväkirjamerkinnät on kirjoitettu melko pian itse tapahtuman jälkeen, usein samana päivänä, kun taas muistelmien kirjoittaminen ja julkaisu on voinut kestää vuosia tai jopa vuosikymmeniä. Päiväkirjat eivät siis ole kokonaisvaltaisen tai analyttisen kertomus vaan sarja päivittäin tehtyjä merkintöjä.

Purjelaivojen miehistöillä oli hyvin vähän yksityisyyttä. Vaikka Lloydilla olikin muusta miehistöstä poiketen oma hytti, on ollut todennäköistä, että joku olisi helposti päässyt lukemaan hänen päiväkirjaansa niin halutessaan. Tässä valossa onkin ymmärrettävää, että hän ei avaa omia ajatuksiaan kuin rajoitetusti. On kuitenkin huomattavaa, että hänen omat mielipiteensä kollegoistaan ja kapteenista tulevat enemmän esille sitä mukaa, kun hänelle kertyy purjelaivakokemusta ja hänestä tulee omasta mielestään osa laivayhteisöä, varsinkin osa miehistöä. Päiväkirjamerkintöjen perusteella on selvää, että nimenomaan työn tekeminen liittää häntä tiiviimmäksi osaksi miehistöä. Kansallisuus- ja sukupuolierot näyttävät vähentävän merkitystään laivan yhteisöön, etenkin miehistöön, kuulumisen tieltä sitä mukaa, kun hän oppii laivan tavat ja etenkin purjeentekijän ammatin.

Winifred Lloydin päiväkirjat ovat kiinnostava kurkistus purjelaivojen työhön ja vapaa-ajanviettoon merellä ja satamassa. Päiväkirjat paljastavat useita mielenkiintoisia ristiriitaisuuksia ja vastakohtaisuuksia. Laivan arki merellä näyttäytyy hyvin aikataulutettuna, kuten laitosmaisissa olosuhteissa on tapana. Satama-ajat on kuvattu melkein vastakohtana meren tarkoilte rutiineille. Laivan miehistöä vieraili ahkerasti satamissa ja laivassa oli aina runsaasti vierailijoita: sukulaisia, ystäviä, muiden aluksen miehistöjä, lehdistöä ja viranomaisia. Elämä laivoissa oli hyvin yhteisöllistä ja eristäytynyttä samanaikaisesti. Miehistö nukkui yhteisskansseissa sekä ruokaili ja teki töitä yhdessä. Toisaalta taas oltiin erossa omista perheistä ja tavallaan poissa myös yhteiskunnasta, koska kuukausiin ei tiedetty mitä maailmalla tai kotimaassa tapahtui. Laivaelämä on myös kiinnostava yhdistelmä äärimmäisen säädeltyä elämää ja toisaalta huimaa ja vaarallistakin seikkailua pitkin maailman meriä. Päivä- ja viikkorutiineista, samoin kuin juhlapäivistä ja merenkulun rituaaleista kiinni pitäminen lienee ollut myös päällystön keino pitää yllä kuria ja kohottaa miehistön mielialaa karuissakin olosuhteissa.

Gustaf Eriksonin laivojen matkustajat ja osa harjoittelijoista olivat rajuja elämyksiä etsiviä turisteja ja seikkailijoita, joista osa teki vapaaehtoistöitä matkansa aikana. Eriksonin varustamo osasi rahastaa nostalgiaannälällä tarjoten kallista irtiottoa oravanpyörästä. Käytetyn lähde- materiaalin perusteella ainakin muistelmansa julkaisseet Brock ja Ringbom olivat luokiteltavissa vakavasti merenkulkijan ammattia har- kitseviksi harjoittelijoiksi, joiden meriura jäi kuitenkin varsin lyhyt- aikaiseksi. Toisin kävi sen sijaan Winifred Lloydille, joka ei tiettävästi ollut aikaisemmin suunnitellut meriuraa eikä ehtinyt julkaisemaan muistelmiaan. Hänelle merestä tuli kuitenkin ammatti ja hänen päivä- kirjoistaan kiinnostava kuvaus purjelaivayhteisöstä, purjetyöstä ja 1930-luvun merenkulun arkipäivästä.

Viitteet

- Hänen työnimikkeensä muuttuu matkustajasta avustavaksi purjeentekijäksi (assistant sailmaker), toiseksi purjeentekijäksi (2nd sailmaker) ja lopulta purjeentekijäksi. Miehistöluettelot, Winifred Lloydin päiväkirjat JOD94/1–7.
- Wiser 2019, 5.
- Scott 2014, 322; Uutinen suomalaisesta taiteilijasta Solveig Borgista, joka oli lähtenyt seikkailemaan Suomesta Australiaan ja sieltä Amerikkaan ja Afrikkaan. "FOUND SAILING LIFE SLOW. Girl on Long Trip from Finland. WORE PYJAMAS". *The Advertiser*, Adelaide 9.3.1932; Solveig Borg kertoo, miksi monet haluavat lähteä purjelaivamatkalle: "Our existence, and mine, are not disturbed by worries of any kind, I recommend business men and others in all walks of life who want to get rid of their relations, or even those, sometimes, who are much closer to them – i.e., their creditors, or their wives – to go to sea". *The Advertiser*, Adelaide 12.3.1932. *Grand Tourin* käsitteestä ks. esim. Pirita Frigrenin artikkeli tässä teoksessa.
- Syväsalmi 2022.
- Naispuolisten kuusi pestauskertaa kohdistuu apumootoria käyttäneeseen *Madare'hen*, viisi apumootorialus (m/aux) *Valborgiin*, kolme *L'aveniriin* ja kaksi *Herzugin Cecilieen*, *Loch Linnheen* sekä *Vikingiin*. Useimmat pestauskerrat ovat tulleet Mimmi Widbomin (synt. 1876) pestautumisista: hän työskenteli vuoroin kokkina ja stuerttina Gustaf Eriksonin laivoissa (enimmäkseen *Grace Harwarilla*, *Pommernilla*, *Loch Linnessä* ja *Madaressa* vuosina 1920–1943. Muut tiedossa olevat olivat Elin Ejder (s/v *Woodburn* 1925), Greta Jansson (s/v *L'avenir* 1929), Lena Ringbom (s/v *Viking* 1931), Anette Brock (s/v *L'avenir* 1932) ja Winifred Lloyd (vain yksi pestautumiskerta löytyy Maarianhaminan merimieshuoneen arkistosta, nimittäin s/v *Olivebank* 1936). Maarianhaminan merimieshuoneen arkisto, pestausluettelot vuosilta 1913–1937.
- Scott 2014.
- Brock 1999; Butlin 1937, Eriksson 1960, Gyllenstierna 1938, Jacobsen 1934, Lindén 1966, Villiers 1933.
- Wiser 2019, 5.
- Brock 1999; Lindén 1966, Eriksson 1960, Gyllenstierna 1938, Jacobsen 1934; tutkimuskirjallisuus Mäenpää 1995, 2015; Scott 2014.
- Mäenpää 2008, 52–53.
- Wiser 2019.
- Leskelä-Kärki 2020, 28.
- Leskelä-Kärki 2020, 21.
- Syväsalmi 2022, 88.
- Sjö & Leskelä-Kärki 2020, 19.
- JOD94/6.
- JOD 94/6.
- JOD 94/1. 13.3.1935.
- JOD94/1.
- Kosonen 2020, 39.
- "Winjammer in Snowstorm" *Evening Herald* 20.5.1935; "Woman Passenger Splendid" *The Daily Telegraph* 25.3.1935; "Round the World in Windjammer. A Novel Crew. Woman, Soldier, Artist and the Dog" *The Northern Whig and Belfast Post*, Monday (päivämäärä ei luettavissa), 1935; "This ship has a lady to mend its sails" *The Australian Women's Weekly* 18.5.1940; "Woman Sails as Able-Bodied Seaman" *Daily Tribune* 10.1.1938. Lehtileikkeet ovat löytyneet Lloydin päiväkirjojen välistä.
- Shapiro 2020.
- Scott 2014, 322.
- Port Lincoln Times* 15.6.1928.
- Kopio Lena Ringbomin kouluikäisestä päiväkirjasta. Ei päivämäärää.
- Grace Harwarin kapteeni Gunnar Bomanin kirje Lena Ringbomille 3.5.1931.
- "They are all reading a book of Eva Gyllenstierna 'Världsomsegling med Herzugin Cecilie'". JOD94/6 7.11.1937.
- JOD94/1. 6.2.1935. Mainitun s/v *Parmalla* purjehdineen Betty Jacobsenin kirjan oli todellisuudessa haamukirjoittanut Alan Villiers, joka oli aluksen osaomistajana 1930-luvun alussa.
- Scott 2014, 328. Lainaa Brock, *My Year Before the Mast*-teosta, s. 29 ja 166.
- Mäenpää 1995, 8.
- JOD94/6 20.10.1937.
- Scott 2014), 325.
- Mäenpää 2008, 52–67; Mäenpää 2015, 47.
- Englannissa matkustajalaivoissa työskennelleiden naisten muistelmateoksia on julkaistu muutamia, esimerkiksi, Nixon 1954 ja Jessop & Maxtone-Graham 2004.
- Usein englanninkielisestä maailmasta tulevat maksavat matkustajat.
- Poikkeuksiakin oli. Joitain, etupäässä aghenanmaalaisia tai suomalaisia naisia, kuten edellä mainittu Mimmi Widbom, oli pidempiä aikoja töissä Eriksonin purjeluksilla.
- NMM, 347:792. Ilmoituksessa sanotaan: "Short Holiday Cruises, Long Voyages to and from Australia by the large sailing ships owned by Captain Gustaf Erikson Mariehamn Åland. Agents in Great Britain H. Clarkson & Co. Ltd. 52 Bishopsgate, London E.C.2."
- "Ber även att få påpeka att å ett segelfartyg ej beträffande bekvämlighet kan fås valuta för kostnaderna, utan måste valutas räknas i romantik". *Grace Harwarin* kapteeni Gunnar Bomanin kirje Lena Ringbomille 3.5.1931.
- esim. viittaus useisiin *Herzugin Cecilien* matkustajiin sekä s/v *Ponapen* matkustaja
- Miss Mooreen (20.1.1935 JOD94/1); viittaus Vikingin brittiläiseen miespuoliseen matkustajaan / (13.2.1935 JOD94/3).
- JOD94/1. 30.1.1935.
- Scott 2014, 323–324.
- Scott 2014, s. 329.
- Saman huomion on tehnyt Emilia Syväsalmi tutkiessaan valaanpyöstelysten kapteenien vaimojen 1800-luvun päiväkirjoja. Syväsalmi 2022, 86.
- JOD94/3, 12.4.1936.
- Esimerkiksi JOD94/5, 10.5., 16.5.
- JOD94/4, 6.12.1936.
- Esimerkiksi JOD94/5, 23.6.1937.
- JOD94/4, 17.12.1936 Kapteeni ja perämiehet lähettivät miehistön skanssiin pullon snapsia Winifred Lloydin syntymäpäivän kunniaksi. Lisäksi kapteeni ja stuertti olivat yhdessä leiponeet hänelle kakun, jonka kanamunan valkaisuista tehtyä kuorrutusta Winifred erityisesti arvosti ("huge surprise!").
- Esimerkiksi JOD94/6, 17.12.1937.
- JOD 94/4, 4.12.1936; JOD94/6, 29.11. ja 1.12.1937.
- JOD94/7, 14.8.1938.
- JOD94/1, 30.1.1935; JOD95/5, 18.5.
- JOD94/7, 6.–9.7.1938.
- JOD94/6 11.12.1937.
- JOD94/7, 20.5.1938.
- JOD 94/1, 8.4.1935; 13.4.1935; JOD94/3, 7.3.1936 *Vikingillä* luettiin kolmea kirjaa Pitcairn Islandista, joka on tarina 1700-luvun lopun Bounty-saaren kapinasta. JOD94/6, 2.1.1928 laivalla pelattiin spiritismiä ja istunnon aikana kapteeni oli kuiskannut lasiin pelottavalla äänellä "Vad heter fartyget" toivoen että lasi olisi liikkunut paperialustalla, johon oli merkitty kirjaimia. Winifredin mielestä se oli hauskaa ja osallistujat olivat suorastaan hysterian vallassa.
- JOD94/4, 28.11.1936.
- Kallberg 2022, 162–163.
- JOD94/1, 17.1.1935; JOD94/7, 15.4.1928 "drunken parties onboard".
- JOD94/3, 14.6.1936; JOD94/7, 15.3.1938.
- JOD94/7, 25.3. ja 26.3.1938. "It is sad to relate that when our ships are in, extra police are imported + on Saturdays and Sundays when our poor innocent boys come ashore there are reinforced by a contingent from Adelaide of police and specials so there are about a dozen altogether all hanging around and looking for trouble".
- esimerkiksi Port Lincolnissa käytiin yhdessä katsomassa elokuvaa "Slave Ship". JOD 94/7, 26.3.1938. Kyseessä on todennäköisesti vuonna 1937 julkaistu elokuva, jonka ohjasi Tay Garnett, pääosissa Warner Baxter and Wallace Beery.
- esimerkiksi JOD94/7, 25.3.1938. Port Lincoln.
- Kallberg 2022, 195.
- JOD94/1 esimerkiksi 7.2., 20.2., 22.2., 23.2.
- JOD94/1, 19.4.1935.

- 67 JOD94/1, 23.3.1935; 25.3.1935; 21.4.1935; 26.4.1935.
- 68 JOD 94/3, 19.3.1936; 30.3.1936 Purjeentekijällä on paha hammassärky eikä selviä töistään, joten Lloyd alkaa tehdä hänen kanssaan töitä päivittäin.
- 69 JOD94/4, 17.11.1936. "Sail changing began with the courses. Trea and Strandberg sieging a new stay in the fore rigging. I was put on to mend the mainsail as oddly enough I am the only member of the whole crew (mates and bosun excluded) who has done any sail work before. Up to date my jobs have been almost entirely of a domestic character."
- 19.11.1936 "none of the boys have done any sailmaking. Busy with the sailmaker all day. Captain is doing sailwork too".
- 70 JOD94/5 26.5.1937. Yhdistyneen kuningaskunnan kansallisarkiston mukaan 1930-luvun puolivälissä summa vastasi ammattitaitoisen miehenkilön yli 200 päivän palkkaa. Currency converter: 1270–2017 (nationalarchives.gov.uk).
- 71 JOD94/5.
- 72 JOD94/5.
- 73 JOD94/5, 2.6.1937 ja 11.6.1937.
- 74 JOD94/6, 8.10.1937.
- 75 100 markkaa oli tavallinen oppilaan palkka Eriksonin laivoissa 1930-luvulla. Greenhill & Hackman 1992, s. 101–102.
- 76 JOD94/6, 13.10.1937.
- 77 JOD94/6.
- 78 JOD 94/5, 15.3.1937.
- 79 JOD94/6, 15.4.1937 "Very cold...I've got all my clothes on now in layers...the sail we are working on felt like a sheet of ice all day. It was very nice in the galley after work and Olsson, Strandberg & Anderson were singing old Swedish and Finnish songs in harmony and doing very well."
- 80 JOD94/6, 3.12.1937.
- 81 JOD94/2.
- 82 JOD94/6.
- 83 Komentaja Butlinin (*L'Avenirilla*) mukana olleen matkustajan) mukaan Anette Brock oli miehistön keskuudessa erittäin epäsuosittu erityisosemansa vuoksi. Hän asui omassa hytissään ja söi päälystön kanssa. Butlin 1937, 30–61; Villiers kertoo naisten olevan epätoivottuja ja merkityksettömiä purjelaivoilla. Villiers 1933, 63–64, 133, 171, 36–37.
- 84 Kallberg 2002, 46.
- 85 Lena Ringbomin kokemuksista on kirjoittanut Mäenpää 1995.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistolähteet

National Maritime Museum, Greenwich UK

Winifred Lloydin päiväkirjat JOD94/1–7.

Päivämäärät ovat päiväkirjojen alku- ja loppupäivämäärät, eivät välttämättä aluksen lähtö- ja tulopäivämääriä. Suluissa aluksen päällikkö kyseisellä matkalla.

JOD94/1. Port Lincoln Australia–Falmouth UK 15.1.1935–18.5.1935 *Herzugin Cecilie* (Sven Eriksson).

JOD94/2. Falmouth–Belfast 19.5.1935–4.6.1935 *Herzugin Cecilie* (Sven Eriksson).

JOD94/3. Wallaroo Australia–Falmouth (for orders) 13.2.1936–17.5.1936 *Viking* (Ivar Hågerstrand)

JOD94/4. Göteborg–Port Lincoln (for orders) 9.10.1936–13.3.1937. Sisältää 9.10.1936–9.1.1937 Göteborg–Durban ja Durban–Port Lincoln Australia 11.2.1937–13.3.1937 *Olivebank* (Linus Lindvall).

JOD94/5. Port Victoria Australia–Falmouth (for orders) 15.3.1937–15.7.1937 *Olivebank* (Uno Mörn).

JOD94/6. Kööpenhamina–Durban 7.10.1937–13.3.1938 *Olivebank* (Carl Granith).

JOD 94/7. Australia–Falmouth 14.3.1938–1.10.1938 *Olivebank* (Carl Granith).

Gustaf Eriksonin mainos myytävistä matkoista N8048–347.762.

Ålands Sjöfartsmuseum, Maarianhamina

Maarianhaminan merimieshuoneen arkisto 1913–1937

Gustaf Eriksonin purjelaivojen pestausluettelot.

Mariella Lindenin yksityiskokoelmat

Grace Harwarin kapteeni Gunnar Bomanin kirje Lena Ringbomille 3.5.1931.

Lena Ringbomin päiväkirja.

Verkkolähteet

Laurie Gwen Shapiro: "The Stowaway Craze". <https://www.bunkhistory.org/resources/3338> (luettu 8.1.2020).

Punnan ostovoiman muutoslaskuri. Currency converter: 1270–2017. nationalarchives.gov.uk (luettu 14.4.2023).

Sanomalehtiartikkelit

The Advertiser 9.3.1932; 12.3.1932.

The Australian Women's Weekly 18.5.1940.

The Daily Telegraph 25.5.1935.

Daily Tribune 10.1.1938.

Evening Herald 20.5.1935.

The Northern Whig and Belfast Post, Monday (päivämäärä ei luettavissa), 1935.

Port Lincoln Times 15.6.1928.

Painetut lähteet

Brock, Anette 1999. *My year before the mast*.

Toronto: Hounslow Press.

Butlin, C.M. 1937. *White Sails Crowding*. Lontoo: Jonathan Cape. 2nd edition.

Eriksson, Pamela 1960 (1958). *Hertiginnans Sista Resa*. Tukholma: Bonniers. Aluperäinen nimeke: *The Duchess. The Life and Death of the Herzugin Cecilie*. Lontoo.

Greenhill, Basil & Hackman, John 1992. *Herzugin Cecilie. En fyrmastad bark och hennes värld*. Porvoo.

Gyllenstierna, Eva 1938. *På världsomsegling med Herzugin Cecilie*. Tukholma: Albert Bonniers Förlag.

Jacobsen, Betty 1934. *Girl before the mast*. C. Scribner's sons.

Nixon, Maida 1954. *Ring Twice for the Stewardess*. J. Long.

Lindén, Lena 1966. *Flicka på skepp*. Helsingfors: Holger Schildts förlag.

Villiers, Alan 1928. *Falmouth for Orders*. Lontoo: Charles Scribner's Sons.

Villiers, Alan 1933. *The Last Grain Race of 1933*. Lontoo: Geoffrey Bles.

Kirjallisuus

Jessop, Violet & Maxtone–Graham, John 2004.

Titanic Survivor: The Newly Discovered Memoirs of Violet Jessop who Survived Both the Titanic and Britannic Disasters. Gloucestershire: Sutton Publishing.

Kallberg, Ulla, 2022. "Sillä ainahan merimies sentään on erimies" *Merimiesidentiteetit muuttuvassa maailmassa*. Turun yliopiston julkaisuja B. 592. Turku.

Kosonen, Päivi 2020. *Päiväkirja itsestä ja maailmasta huolettimisen välineenä*. Leskelä-Kärki, Maarit, Sjö, Karoliina & Lulu, Liisa (toim.) 2020. *Päiväkirjojen jäljillä. Historiantutkimus ja omasta elämästä kirjoittaminen*, s. 39–54. Tampere: Vastapaino.

Mäenpää, Sari 1995. *Tyttö lähtee merille – naiset Gustaf Eriksonin purjelaivoissa vuosina 1913–1937. Suomen merimuseo Annual Report 1995*, s. 4–33. Turku: Suomen Merihistoriallinen Yhdistys.

Mäenpää, Sari 2008. Naisten merityön rajoittaminen ja matkustajalaivaliikenteen kehitys Suomessa 1900-luvun alusta lähtien. Mäenpää, Sari, Aartomaa, Johanna & Malinen, Ismo (toim.) 2008. *Täkillä koneessa ja byssassa*. Nautica Fennica 2007–2008, s. 52–67. Helsinki: Museovirasto.

Mäenpää, Sari 2015. Miehet, naiset ja sukupuoli merihistorian tutkimuksessa. Haavisto, Sanna, Kirvesniemi, Tiina & Mäenpää, Sari (toim.) 2015. *Naiset Merityössä. Katsaus historiaasta nykypäivään*, s. 46–63. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja. Sarja A. Nro. 66.

- Scott, Frank 2014. An Assessment of Voyage Memoirs of the Erikson Era, *The Mariner's Mirror*, 100:3, s. 322–334, DOI: 10.1080/00253359.2014.935144.
- Sjö, Karoliina & Leskelä-Kärki, Maarit 2020. Päiväkirja, minuus ja historia. Leskelä-Kärki, Maarit, Sjö, Karoliina & Lallu, Liisa (toim.) 2020. *Päiväkirjojen jäljillä*, s. 11–38. Tampere: Vastapaino.
- Syväsalmi, Emilia 2022. Kyläilyä merellä – kapteenien vaimojen sosiaalinen elämä valaanpyyntivesillä 1840–1870, *Faravid* 53, s. 5–28.
- Syväsalmi, Emilia 2022. *Kapteenien vaimojen kokemus elämästä laivayhteisössä yhdysvaltalaisilla valaanpyyntialuksilla 1840–1870*. Turun yliopiston julkaisuja B. 591. Turku.
- Wiser, Jo 2019. The Diaries of Winifred Lloyd. Julkaisematon käsikirjoitus, Women's maritime history community group.

Från passagerare till segelmakare

Ett sjökvinnoliv beskrivet

i Winifred Lloyds dagbok 1935–1938

Winifred Lloyd (1897–1940) seglade på Gustaf Eriksons segelfartyg från år 1935 till år 1940, då hon omkom i ett torpedanfall mot s/v *Penang*. Lloyd var ivrig scout och hade tidigare arbetet på rancher i Nordamerika, som stockflottare på Hudsonfloden och på en fårfarm i Nya Zeeland. I början var hon en av rederi Gustaf Eriksons många betalande passagerare, men blev senare avlönad segelmakare. Hennes dagböcker förvaras i The National Maritime Museums arkiv i Greenwich. Hennes sju dagböcker är ett rikt, tidigare opublicerat källmaterial som omfattar både skriven text och fotografier tagna av henne själv.

Utgående från Winifred Lloyds dagböcker behandlar artikeln hennes erfarenhet av arbete på ett segelfartyg på 1930-talet. Kvinnor som i likhet med Lloyd hade arbetat eller varit passagerare på segelfartyg var föremål för braskande rubriker i tidningar överallt, men särskilt i England och Australien. I dessa berättelser beskrivs kvinnorna som hjältar för att de utförde arbetsuppgifter som definierades som mansarbete och levde med män på segelfartygen. Vid den här tiden hade Rederi Gustaf Erikson vädrat en marknadsnisch i förmögna, äventyrslystna resenärer som var lystna på romantik och ivriga att få uppleva segelfartygens era innan den var över. Rederiet fick faktiskt extrainkomster genom att sälja resor från europeiska hamnar till Australien och tillbaka, huvudsakligen enkelresor. Många utlänningars, och särskilt kvinnors, status som passagerare eller sjöfolk är svårdefinierad, främst för att många gjorde frivilligarbete under resan och även för att finsk lag ända till år 1954 förbjöd kvinnor att arbeta på fraktfartyg i oceanfart.

Winifred Lloyds sociala och yrkesmässiga ställning förändrades när hon lärde sig segelmakaryrket och småningom blev en medlem av besättningen. Med hjälp av dagböckerna kan man också undersöka hur det tidsmässiga kom till uttryck på ett segelfartyg, där tiden gestaltades på många överlappande sätt, till exempel med avseende på resornas längd, tiderna i hamn och måltiderna. Artikeln kompletterar Frank Scotts utvärdering av ett memoarmaterial som hänförs till män som arbetat på Eriksons fartyg, främst utlänningar. Den publicerades 2014 i den periodiska skriften *Mariner's Mirror*. Dessutom hämtar min framställning stoff ur ett av The National Maritime Museums frivilligprojekt, där man särskilt kartlagt kvinnor som arbetat på och rest med Gustaf Eriksons segelfartyg, och deras berättelser. Lloyds dagböcker förmedlar också en intressant tidsbild av hur man arbetade och tillbringade fritiden på världens sista djuphavsseglare.

From passenger to sailmaker

*The life of a seawoman as documented
in Winifred Lloyd's diary 1935–1938*

Winifred Lloyd (1897–1940) sailed on Gustaf Erikson's sailing ships from 1935 until 1940, when she died in a torpedo attack on the s/v *Penang*. Winifred Lloyd had been an avid girl guide, who had worked on cattle farms in North America, as a log-driver on the Hudson River, and on a sheep farm in New Zealand. Initially she was one of the many paying passengers on board Gustaf Erikson's ships, but later she was employed as a sailmaker. Her diaries are kept in the archives of the National Maritime Museum in Greenwich. Her seven diaries make up a rich, formerly unpublished, source material which combines written text and her own photographs.

Using Winifred Lloyd's diaries, my article explores her experience of work on board a sailing ship in the 1930s. Women like Lloyd, who worked or travelled on board sailing ships, were the subject of scandalous headlines in the press everywhere, but particularly in England and Australia. The articles described the women as heroes, since they did work defined as male, and lived among men on board sailing ships. At the same time the Gustaf Erikson shipping company had realised there was a market niche in providing wealthy, adventurous and romantically inclined travellers with the opportunity to experience the dwindling age of sail. The shipping company earned an extra income by selling mainly single voyages from European ports to Australia and back. It is difficult to define the status of many of the foreigners, particularly women, as either passengers or seafarers; partly because many did voluntary work during the voyage, and partly because according to Finnish law, women were forbidden to work on ocean-going freighters until 1954.

Winifred Lloyd's social and professional status changed as she learnt the trade of the sailmaker, and she gradually became a member of the crew. Her diaries can also be used to study the concept of time on board a sailing ship, where time was perceived in many overlapping ways; for example, based on the length of the voyages, the time in port, and the mealtimes. My article supplements Frank Scott's evaluation of the reminiscences of the mainly foreign men who worked on Erikson's ships, published in 2014 in the journal *Mariner's Mirror*. My article is also based on the National Maritime Museum's voluntary project, which has charted the women who travelled and worked particularly on Gustaf Erikson's sailing ships and their stories. Winifred Lloyd's diaries also provide an interesting contemporary description of work and leisure on board some of the world's last ocean-going tall ships.

Pirita Frigren

(pirita.frigren@utu.fi) on yhteiskunta-historian dosentti Jyväskylän yliopistossa ja kulttuuriperinnön tutkimuksen yliopistonlehtori Turun yliopistossa. Hän on erikoistunut 1800-luvun ja 1900-luvun alun merenkulkijoiden perhe-elämään, naisten taloudelliseen toimijuuteen satamakaupungeissa sekä merimieslähetyksen sosiaaliseen työhön.

Pirita Frigren

Nuoren naisen *Grand Tour* Luvialta Lontooseen

*Hanna Hermonen (myöh. Heinilä)
merimieslähetyksen, merenkulkijoiden
ja suomalaisyhteisön kuvaajana 1910–1911*

Hanna Heinilä (o.s. Hermonen, 1890–1981) oli nykyisin Eurajoen kuntaan kuuluvan Luvian kirkkoherra Heikki Hermosen tytär, ylioppi-las ja itseoppinut kyläkuvaaja, joka dokumentoi 16-vuotiaasta alkaen erityisesti Luvian ihmisiä ja miljöitä. Hän valokuvasi tiettävästi vuodes-ta 1906 aina 1930-luvulle asti, jolloin hänestä tuli suuren Heinilän ta-lon emäntä Luvialla. Hanna Heinilä oli harrastelijavalokuvauksen eli niin sanotun näppäilyn edelläkävijä aikana ennen perhevalokuvauksen yleistymistä ja liittyy osaksi sitä naisvalokuvaajien joukkoa, joiden mer-kitystä niin ammatti- kuin taidevalokuvaukselle on vasta viime vuosina alettu hahmottaa paremmin, kun kadonneiksi tai tuhoutuneiksi oletet-tuja kokoelmia on löytynyt.¹

Koko elämänsä Luvialla asunut kotiseudun kuvaaja vietti pienen ajanjakson 20-vuotiaana nuorena naisena Lontoossa. Hän työskenteli vuosien 1910–1911 aikana merimiespappi Sigfrid Sireniuksen ja hänen vaimonsa Lyyli Sireniuksen perheessä lastenhoitajana. Hänellä ei ollut Lontoossa kameraa mukanaan, mutta hän lähetti perheenjäsenilleen rikkaan kuvailevia kirjeitä, jotka ajoittuvat lokakuusta 1910 maaliskuun loppuun 1911. Kirjeet ovat säilyneet suvun yksityisarkistossa.

Tässä artikkelissa käytän Hermosen jälkeläisen Elina Jakomaan puh-taaksi kirjoittamaa 42 matkanaikaista kirjettä, jotka ovat osa isompaa Hermosen perhepiirin kirjeenvaihtokulttuuria ja säilynyttä kirjekor-pusta². Rakennan kirjekokonaisuuden avulla kuvaa 1910-luvun alun Lontoosta, suomalaisesta merimieslähetyksestä ja merenkulusta sekä tästä Hanna Hermosen elämänkaareen kuuluvasta erityisestä ajanjak-sosta Lontoossa. Käytän päähenkilöstä kirjeiden aikaista nimeä Hanna Hermonen.

Hermonen tapasi Lontoossa ollessaan tuttuja luvialaisia ja raumalai-sia merimiehiä. Kirjemateriaali valottaa mielenkiintoisella tavalla näitä ajan luokka- ja sukupuolieroja ylittäviä kohtaamisia ja merimieslähe-tyksen toimintaa käytännössä. Hän myös tutustui ja kiinnittyi laajasti

Lontoon suomalaisyhteisöön. Kaiken kaikkiaan verkostojen ja toisten ihmisten kohtaamisen merkitys nousee keskeiseen rooliin, ja artikkeli herättääkin lukijan pohtimaan, voiko yksilön biografiaa edes tarkastella yksikkönä, rajatusti yksilöstä käsin, vai onko elämäkerrallinen tutkimus aina useamman eletyn elämän ristivalottamista ja rinnakkain asettamista.

Aineisto käsittää suomenkielisiä kirjeitä vanhemmille ja nuoremmille sisaruksille Luvialle sekä hänen vanhemmille sisaruksilleen pääkaupunkiseudulle. Joukossa on yksi isän Hanna Hermoselle lähettämä kirje, mutta muutoin tässä yhteydessä käyttämäni lähteet eivät kata tämän vastaanottamia kirjeitä. Tämä piirre jättää luonnollisesti kirjeiden dialogimaisuuden ja vastaanottajaosapuolten äänen tulkitsemisen vähemmälle, Hanna Hermosen omissa kirjeissään niihin tekemien viittausten varaan. Oma lähdekriittinen huomionsa liittyy puhtaaksikirjoitettujen kirjeiden käyttöön aineistona. Alkuperäisten kirjeiden tutkiminen mahdollistaisi kirjekorpuksen tutkimisen myös materiaalisena kokonaisuutena, esineenä, pelkän tekstisisällön sijaan. Näin voitaisiin esimerkiksi kiinnittää huomiota siihen, olivatko kirjeet ja käsiala joka kirjeessä ulkoisesti toistensa kaltaisia vai tiivistyikö joidenkin kirjeiden sanoma esimerkiksi postikortteihin kiireessä kirjoitettuihin tiheisiin riveihin tai seurasiko joitakin kirjeitä kuoressa myös esimerkiksi valokuvia tai muita liitteitä todistuskappaleina suurkaupungissa vietetystä elämästä.

Joka tapauksessa jo puhtaaksikirjoitettujenkin kirjeiden lukija vaakuuttuu Hanna Hermosesta kielellisesti taitavana ja vastaanottajiin lämmöllä, läheisyydellä ja huumorillakin suhtautuvana kirjoittajana, joka mitä ilmeisimmin käytti vapaa-aikanaan paljon vaivaa loihtiaakseen kirjeisiin – kuten hänen tapauksessaan erityisesti sopii ilmaista – lähes valokuvamaisia tuokiokuvia ensimmäistä maailmansotaa edeltävän ajan sumuisesta maailmankaupan keskuksesta. Niitä voi lukea vastaanottajiensa mukaan laadittuina lahjoina kotimaahan jääneille omaisille, joilla ehkä saattoi olla odotuksiakin siitä, että ulkomailla oleva jakaisi ainutlaatuisesta kokemuksestaan jotain heillekin.

Hermosen perhepiiri ylläpiti sivistyneistöperheiden tapaan muutenkin aktiivista kirjekulttuuria, ja saadut kirjeet yleensä jaettiin eteenpäin ja luettiin yhteisesti. Sisällöllisesti kirjeet avaavat hämmäntävän monta ikkunaa Lontooseen ottaen huomioon, että ne on laadittu alle vuoden mittaisena ajanjaksona. Hanna Hermonen kuvaa Sireniusten perheen arkea ja työtään lastenhoitajana, merimiesten kohtaamisia ja merimieslähetyksen sielunhoidollista ja sosiaalista työtä, johon myös itse runsaasti osallistui, Lontoon suomalaisyhteisön jäseniä ja kokoontumisia sekä tietysti Lontoon nähtävyyksiä ja olosuhteita. Esimerkiksi merimiespappien lähetyksentältä laatimista kuvauksista ja muistelmista ne erottaa kertojan asema ja sukupuoli yhdistettynä kirjeiden ensivaikutelmia henkivään tuoreuteen: ne kirjoitettiin Suomen maaseudulta tulleen nuoren naisen kaikkea uutta tarkkailevin ja ihmettelevin silmin. Kaikesta tästä johtuen ne ovat mielestäni enemmän sukua matka-kirjallisuudelle kuin intiimeille yksityiskirjeille – toki sillä erotuksella, että niiden yleisö oli Hanna Hermosen lähipiiri. Heille hän vaikuttaa kirjoittaneen suhteellisen varauksettomasti ja olettaen, että yleisölle



Hanna Hermonen lähdössä Lontooseen syksyllä 1910.
 Kuva: Ida Berglundin studio, Rauma. Lähde: Elina Jakomaan yksityisarkisto.

ei tarvitse erikseen selittää auki aivan kaikkea. Vastaanottajat tuntevat kirjoittajan ja tämän maailman, ja samalla kirjeet ovat pappisperheel-le itsestään selvä, kirjallinen tapa elää perhe-elämää.³

Kirjeet mahdollistavatkin moninaisuutensa vuoksi vähintään kah-talaisten tutkimuskysymysten asettamisen. Ensinnäkin voidaan kysyä, millaisena 1910-luvun alun Lontoo, sen suomalaisyhteisö ja suomalai-nen merimieslähetytys ja merenkulku näyttäytyvät näissä kirjeissä. Toi-saalta aineisto antaa virikkeen kysyä, millaisena matkan merkitys näyt-täytyy osana Hanna Hermosen elämänskulkua, esimerkkinä 1900-luvun alun matkalla olevan koulutetun, nuoren, naimattoman naisen verrat-tain poikkeuksellisesta opinto- ja elämysmatkasta, *Grand Tourista*.⁴

Olen aikaisemmissa tutkimuksissani pyrkinyt tuomaan esiin suoma-laisen merimieslähetyksen palveluksessa toimineiden naisten ääntä ja roolia hyödyntäessään kirjeitä ja muita yksityisarkistossa säilyneitä ai-neistoja Sireniuksen seuraaja merimiespappi Mikko Airilan ja tämän puoliso Anna Airilan Lontoon-vuosilta 1912–1919 sekä kuvatessani Akseli ja Saima Renvallin palvelusaikaa San Franciscon merimieslähetykses-sä 1800–1900-lukujen vaihteessa.⁵ Hanna Hermosen kirjeisiin tutustut-tuani vakuutuin siitä, että historiallista tulkintaa merimieslähetyksen alkuaajoista on mahdollista monipuolistaa entisestään kiinnittämällä huomiota merimiespappien ja heidän perheenjäsentensä ohella myös muihin, eri-ikäisiin, eri sukupuolta ja eri sosiaaliryhmää edustaviin ulkosuomalaisiin, jotka todistivat ajanjaksoa lähetykentällä ja toimi-vat sen liepeillä erilaisissa rooleissa.

Matka alkaa

Vielä kotona asuva pappilantytär Hanna Hermonen lähti lokakuussa 1910 tuolloisen maailman suurimpaan kaupunkiin piskuiselta satakun-talaiselta Luvialta koulutoverinsa Evi Lundenin innoittamana. Tämä oli asettunut äitinsä kanssa miljoonakaupunkiin jo aiemmin ja auttoi jär-jestämään Hermoselle pestin Sireniusten lasten kaitsijana. Mitä ilmei-simmin paikan saamisessa edesauttoivat myös isän, Luvian seurakun-nan kirkkoherra Heikki Hermosen (1853–1933) tuttavuussuhteet. Pian 21 vuotta täyttävälle Hanna Hermoselle Lontoon-matkassa oli vähintään yhtä paljon kyse mahdollisuudesta kokea suurkaupungin syke ja saada siihen majapaikka isän kollegan luota kuin ansiotyömahdollisuudesta kuusivuotiaan Johanneksen⁶ ja viisivuotiaan Anna Deboran⁷ hoitajana.

Omaa aikaa Hermosella oli iltaisin saatuaan lapset nukkumaan ja vapaapäivinä torstaisin ja mitä ilmeisimmin muinakin aikoina jous-tavasti. Hän osallistui erilaisiin rientoihin, kyläilyihin, vieraiden kes-tittämiseen sekä tietysti merimieskirkon tilaisuuksiin isäntäperheensä vanavedessä. Lontoon-ajan tarkoitus nuoren naisen kasvamisen, seik-kailun ja kokemisen paikkana välittyä yhdestä kokonaisuudessa muka-na olevasta isä-Heikin kirjeestä. Kenties tämä oli erikseen kannustanut ja kehottanutkin tytärtään matkaan:

Sinä kyllä olet nyt joutunut seurastamme erillään jouluksi, mutta toivo on meillä, että sinä taas palajat kotia, rikastuneena monella tavalla maailman kokemuksista ja havainnoista. Olen nimittäin

varma että tällä matkallasi saat monia asioita nähdä ja kokea, joita ei kotona koskaan olisi ollut mahdollinen tulla oppimaan. Emme voi tietää edeltäpäin missä näitä opintojasi vielä tarvitset, mutta hyviä ne on kyllä olemassa ja silloin käyttää kuin tarve vaatii.⁸

Isän rooli matkan järjestäjänä ja rahoittajana oli ilmeinen, samoin kuin matkan luonne hyödyn ja huvin yhdistelmänä. Hanna Hermonen esimerkiksi kyseli kirjeissään, kustantaisiko isä hänelle englanninkielien opintoja ja olisiko hänelle niistä hyötyä ”maailmassa”.⁹ Oli matka työtä tai hupia, virallinen työsopimus luvialaisnuorella kuitenkin kirjeistä päätellen Sireniusten kanssa oli tehtynä, ja pestillään hän liittyi siihen ulkosuomalaisten joukkoon, joka asui ja työskenteli Lontoossa 1910-luvun alussa kaupungissa oleskelevien suomalaisten herrasväen perheiden palveluksessa. Sireniusten perheessä varsinaiseen palvelusväkeen kuului suomalainen, kirjeissä etunimeltä mainittu Jenny ja lisäksi merimieskirkossa henkilökuntaa edusti suomalainen merimies P. Erikson, joka työskenteli vahtimestarina ja maallikkoapulaisena.¹⁰

Vuonna 1875 organisoitunut Suomen merimieslähetyssseura oli 1910-luvulle tultaessa perustanut yhdeksän lähetyssasemaa eri puolille maailmaa ja lähettänyt niille työntekijöitään kohtaamaan liikkeellä olevia suomalaisia merimiehiä – ja samalla yhä kasvavaa siirtolaisten joukkoa. Merimieslähetyksen tehtäväkenttä käsitti sielunhoidollisen palvelun ja seurakuntaelämän ohella runsaasti sosiaalista työtä aina sairaala- vankila- asunto- työnvälitys- ja avustustoiminnasta 1900-luvun alussa yhä kysytymmäksi tulleeeseen kirjeiden-, rahan- ja tiedonvälitykseen kotimaan ja ulkomaiden välillä. Yksi tiedonvälityksen väline oli lähetyssseuran julkaisema *Merimiehen Ystävä* -aikakauslehti. Ennen itsenäisyyden aikaa merimiehet ja ulkosuomalaiset kääntyivät merimieskirkkojen puoleen myös suomalaisen konsulaatin korvikkeena.

Kansainvälinen merenkulku ja sen ympärille rakentunut protestanttinen ylikansallinen merimieslähetyksiike edesauttoivat välillisesti myös monien sellaisten suomalaisten matkustamista töihin ulkomaisiin satamakaupunkeihin, jotka eivät itse olleet merenkulkijoita, sillä sisälähetyksen osaksi kuuluva merimieslähetystyö vaati suuresta työmäärästään johtuen myös maallikkotyövoimaa toiminnan onnistumiseksi. Heihin myös Hanna Hermonen kuului Sireniusten perheen liittäjänä jäsenenä hetken aikaa ennen kuin hän palasi kotiinsa Luvialle ja muutaman vuoden päästä nai lapsuudenystävänsä Semmi Heinilän ryhtyen ison maatalon emännäksi.¹¹

On mielenkiintoista, että Hanna Hermonen sattui asumaan ja työskentelemään Lontoon-aikansa juuri Sireniusten luona New Crossin alueella Jerninghamroadilla sijainneessa merimiespappilassa. Suomen merimieslähetyksen historiassa juuri Sireniuksen henkilöhahmo nousee esiin tunnetuimpana ja yhteiskunnallisesti keskeisenä. Sirenius toi settlementiliikettä Britannista Suomeen ja toimi merkittävänä sillanrakentajana työväenliikkeen ja evankelisluterilaisen kirkon välillä sisällissodan jälkeen. Hän tuotti monien merimiespappina toimineiden kirkonmiesten tapaan runsaasti lähetystoimintaa käsitteleviä kirjoituksia ja muisteli Lontoon ja Antwerpenin merimiespappin aikojaan muistelmateoksessaan *Ihmisiä, joilta sain: muistelmia elämästäni vuosisadan*

vaihteen molemmin puolin (1953). Sireniuksesta ovat kirjoittaneet myös muun muassa tämän vävy Topi Tarkka, lapsenlapsi, toimittaja Pekka Tarkka sekä teologi Martti Ajo.¹² Siksi on mielenkiintoista, että tämän julkisesti tunnetun hahmon perhe-elämää oli aikalaisdokumentoimassa ja sivusta seuraamassa myös eräs luvialainen nuori ylioppilasnainen.

Hanna Hermosen matkustaessa Sireniusten kanssa samaa matkaa kohti Lontoon-kotia nämä olivat työskennelleet metropolissa jo vuodesta 1908. Hänen lähdettyään taloudesta loppukeväästä 1911 Sireniukset jäivät vielä seuraavaan vuoteen 1912. Hermosen havainnot merimiespappilan elämänmenosta muodostavat hauskan, vaihtoehtoisen katseen esimerkiksi merimiespappien kenttäkuvauksissa ja *Merimiehen Ystävä* -lehdessä vakiintuneelle tavalle kirjoittaa lähetystyöstä. Nämä kuvasivat merimiehiä Jumalaa etsivinä mutta helposti syntiin sortuvina, maailman viekoituksilta pelastettavina ihmispoloina. Kirjeissä merimiehet ovat enimmäkseen tuttuja luvialais- ja raumalaispoikia tai muuten lihaa ja verta olevia eläviä ihmisiä, joiden kanssa oli kirkossa ja pappilassa tavatessa helppo käydä luokka- ja sukupuolieroista huolimatta juttusille. Merimiehiin kohdistuvan huolipuheen kaltaisen aikalaisdiskurssin omaksumistakin on silti havaittavissa. Palaan tähän keskeiseen kirjeistä nousevaan havaintooni.

Hanna Hermosen kirjeet kattavat nuoren naisen matkan koko kaaren kotikylältä jättiläiskaupunkiin ja ovat näin luettavissa eräänlaisena ensimmäistä kertaa maailmalle lähtevän matkakertomuksena. Ne alkavat lokakuun alusta 1910, jolloin hän tekee lähtöä Luvialta, kuvaavat koko matkaa perusteellisesti Hangosta Itämeren ja Pohjanmeren halki, kun Hermonen matkusti täti Lundenin ja Sireniuksen perheen kanssa alkujaan newcastlelaisen Wigham Richardson & Sonin rakennuttamalla, Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön siirtolaisalukseksi ostetulla s/s *Astraealla* Hangosta Kööpenhaminan kautta Hulliin, mistä matka jatkui junalla Lontooseen. Teoksen *Lontoo kirjailijan kaupunki* toimittaneen Marjaana Niemen mukaan tämä oli 1900-luvun alussa tyypillinen suomalaisten reitti Lontooseen, ja itse asiassa aina 1960-luvulle asti Lontooseen matkustaminen tapahtui pääsääntöisesti meriteitse.¹³

Matkustaja-alus s/s *Astraea*.
Lähde: Museovirasto, Suomen
merimuseon kuvakokoelma.



Niemen mukaan pitkä matkanteko sai aikaan sen, että itse matkustamisen kuvaamiseen käytettiin määränpäästä kertomiseen nähden yleensä paljon tilaa matkalaisten kirjeiden ja korttien riveillä. Niin myös tässä tapauksessa. Matkustaminen yhdessä Amerikkaan pyrkivien siirtolaisten kanssa herätti Hanna Hermosessa voimakkaita tunteita. Hän kuvasi muutamassakin eri perheenjäsenelleen osoittamassaan kirjeessä, miten kolmannen luokan 186:ssä hytissä matkaavat siirtolaiset olivat hänelle, vaikkakin maanmiehiä, vieraita ja sääliä herättäviä ihmisiä. Hänen viiteryhmänsä aluksella olivat Lundenin ja Sireniuksen herrasväki, 35-vuotias kapteeni, jonka hän kuvasi aina tilaisuuden tullen olevan valmis leikinlaskuun sekä muu ensimmäisen luokan 22:ssä ja toisen luokan 34:ssä hytissä majoittuva matkustajajoukko. Hän kertoo kirjeessään päässeensä ylös komentosillalle ja kirjoittavansa parhaillaan kirjettä kotiin sieltä käsin. Ne sosiaaliset piirit ja tilat, jotka laivalla olivat käytettävissä, auttoivat nuorta naista identifioimaan itseään ja asemaansa suhteessa muihin matkustajiin. Vaikka hän jakoi Amerikan-siirtolaisten kanssa saman kulkuvälineen ja alkumatkan, on huomattavaa, että hän ei kokenut olevansa Atlantin taakse menijöiden kanssa samaa joukkoa, ei siirtolainen. Tulkitsen hänen kertomuksestaan vanhemmilleen sekä luokkaeron kokemusta että merimiesläheyyden ja kansankirkollisuuden diskursseista tuttua moraalista huolta matkalaisten vastaanottoalttiudesta hengellisille asioille:

Tässä laivassa menee toista sataa siirtolaista. En minä sentään soisi ketään tuttavaa niiden joukkoon. Pastori Sirenius piti erään toisen pastorin kanssa eilen hartaushetken niiden joukossa. Kyllä ne tarkkaan kuuntelivat ja sitten veisattiin muutamia virsiä.¹⁴

ja samana päivänä toisessa kirjeessä:

Tässä Astraeassa on kovin iloinen ja ystävällinen kapteeni. Se on aina valmiina leikkiä laskemaan, kun vastaan sattuu. Siirtolaisia on yli 100. En tahtoisi ketään antaa niiden joukkoon. Yhdellä siellä on viulu. Eilen kuutamolla se soitteli kauniisti, nyt taas kuuluu sieltä kaihoisa viulun sävel.¹⁵

Samassa laivassa kulki siis lastia, merimiehiä, Amerikkaan menijöitä, herrasväkeä ja herrasväen lastenlikkoja. He kaikki havainnoivat meren, merenkäyntiä sekä käynnissä olevaa matkaa ja kokivat sen omalla tavallaan. Hanna Hermonen kuvasi matkaa uusista asioista haltioituneen, mutta silti rannikkopitäjä Luvialta kotoisin olevana hänelle niin tutun meren käyttäytymistä kuvaten ja kokemustaan näin kotiväelle helpommin kuviteltavissa olevaksi tehden. *Astraeaan* vielä ollessa Itämerellä hän kirjoitti vanhemmilleen:

Meri on niin tyyni, ettei laiva ollenkaan keinu. On niinkuin Laitakarissa [niemi, jossa muun muassa Hermosten kesähuvila sijaitsi Luvialla, kirjoittajan huomautus] sellaisena päivänä, ettemme mekään viitsi lähteä seilaamaan, kun tuulee niin vähän. Ruotsin rannikko näkyy tuossa oikealla puolen aivan lähellä.¹⁶

Itämerellä Bornholmin ohi livuttaessa huomiota kiinnitti myös meriliikenteen vilkkaus, purje- ja höyrylaivoja näkyi joka puolella ja mieli johtui ajattelemaan, että joku aluksista oli ehkä luvialainen. Kööpenhaminassa matkalaisilla oli mahdollisuus pistäytyä jopa autoajelulla, niin että sai sanoa kaupungissa käyneensä. Hermonen kuvaa vanhemmilleen Tanskan rannikkoa värikkäästi ja kauniisti ja viittaa perhetutun Maila Talvion tuotantoon hänen kuvatessaan maata ”kauniina, pieneenä ja uskollisena”. Ensimatkalaisen kaiken merkille panevalla innolla hän välittää omaisilleen Suomeen palaavan *Arcturuksen* ja *Astraeen* kohtaamisen Tanskan salmissa ja kuvailee runollisesti, miten sisarukset tervehtivät toisiaan kolme kirkasta vihellystä päästäen. Kaikesta näkee, että nuori matkantekijä näki paljon vaivaa välittääkseen kotijoukoille mahdollisimman eläväisen kuvan ja tuodakseen ulkomailla olon helposti lähestyttäväksi, kokemuksia koti-Luviaan rinnastaen.

Perillä Lontoossa – maailman kutistuminen

Heti kun Hanna Hermonen oli päässyt perille, hän raportoi kotijoukoille, miten asettuminen merimiespappilaan ja Lundenin perheen läheisyys tuntuivat aivan siltä, että ”Kyllä täällä on niinkuin puoleksi Raumalla.”¹⁷ Tuntui turvalliselta aloittaa suurkaupunkiin tutustuminen tuttujen ja suomea puhuvien, Lontoota tuntevien ihmisten seurassa.

Kirjeet – joita Hanna toistuvasti pyysi välittämään myös muille tutuille ja sukulaisille viihdykkeeksi – sisältävät koko matkan ajan silmiinpistävänä piirteenä uusien ja ihmeellisten asioiden tarkkailun rinnalla alituisen pyrkimyksen löytää suurkaupungin vilinästä Suomesta muistuttavia kiinnekohtia, olivat ne sitten muut Lontoossa olevat suomalaiset, merimiespappilassa noudatettava suomalainen ateriaritmi – muodikkaalla vegetarismidieetillä muunneltuna – tai Suomesta saapuvan laivaliikenteen seuraaminen. Asian voi joko tulkita tavaksi käsitellä kotikävyä ja mahdollisia kulttuurishokkeja tai pyrkimyksestä tuottaa kirjeen lukijoille tunteen siitä, että vaikka tytär oli matkustanut maailman suurimpaan kaupunkiin kauas kotoa, koti ja kotimaa olivat silti monin tavoin läsnä. Havainnoinkin seuraavassa erityisesti sitä, miten eksoottisten asioiden, kuten maanalaisella kulkemisen, ihmispaljouden ja etäisyyksien, monia eri värisävyjä ottavan sumun ja nokisuuden, talven leutouden, nähtävyyksien ja kulttuurielämysten, rinnalla Lontoo kuitenkin kutistuu kirjeissä ja mahtui taiteltavaksi kirjekuoriin.

Tuttuja merimieskirkossa

Yksi toistuvista tavoista, joilla maailma kirjeissä pieneni, oli havainto siitä, miten kotipitäjä Luvia ja tuttu koulukaupunki Rauma tulivat Lontooseen merenkulkijoiden mukana. Jo ensimmäistä kertaa suomalaisessa merimieskirkossa vieraillessaan hän ilahtui siitä, miten nimikirjasta löytyi luvialaisia nimiä, joukossa yksi tuttukin, Verner Molander.¹⁸ Itse vaatimaton jumalanpalvelushuoneisto¹⁹ ei tehnyt kirkkoherran tyttäreen vaikutusta, olihan koti-Luvialla samaan aikaan valmistumassa monumentaalinen uusi jugend-tyylinen hiekkakivikirkko, jonka vihkiäisistä poissaoloa Hanna Hermonen kirjeissään harmitteli.

Hermosen Lontoon vierailun aikana elettiinkin eräänlaista välivaihetta Lontoon merimieskirkon käytössä olleiden toimitilojen suhteen. Ensimmäinen vuonna 1894 valmistunut oma kirkkorakennus, aieman merimiespappi Enkvistin mukaan Enkvistin kirkoksi nimetty rautakirkko lähellä Surrey Commercial -telakkaa Thamesin eteläpuolella oli myyty juuri helmikuussa 1910 epäkäytännölliseksi käyneen sijainnin ja tulvavesivaurioiden vuoksi. Suomalainen laivaliikenne, kuten myös majatalot ja merimieskodit olivat Sireniuksen Lontoon-aikaan tullessa siirtyneet Thamesin pohjoispuolelle, Itä-Lontooseen. Sireniuksen ajan suurhanke, uusi oma 1912 käyttöön vihitty merimieskirkko, oli Hannan Lontooseen saapuessa jo vireillä, mutta hänen jaksonsa aikana merimieskirkon roolia toimitti vielä vuokrahuoneisto Commercial Road 661:ssä Stepney-aseman lähellä. Tilassa oli vaatimatonta sadan hengen kokoushuone, jota muuteltiin tarpeen mukaan vuoroin kirkkosaliksi ja vuoroin lukusaliksi. Pientä sivuhuonetta käytettiin sakaristona, ja lisäksi huoneiston yhteydessä asui edellä mainittu vahtimestariksi pestattu merimies P. Erikson.²⁰

Verner Molander oli ensimmäinen tavallinen merimies, joka nostettiin kirjeissä tuhansien merimieskirkolla tai merimiespappilassa vuosittain vierailevien merenkulkijoiden massasta. Lisää oli tulossa. Vaikka Hermosen pääasiallinen tehtävä oli toimia lastenhoitajana, hän osallistui Lyyli Sireniuksen tapaan merimieskirkon tilaisuuksien järjestämiseen ja oli mukana vastaanottamassa pappilassa alituisen vierailuvia suomalaisia.

Merimieslähetyksen piirissä tuotetuissa julkaisuissa, kuten Suomen merimieslähetyseuran historioissa, merimiespappien omissa muisteluissa kuten myös *Merimiehen Ystävissä* julkaistuissa kertomuksissa merenkulkijat esiintyvät hyvin usein moraalisten, Raamatun tuhlaaja-pojan tarinaa mukailevien opetusten päähenkilöinä, kovaa elämää viettäneinä kulkureina, jotka vuosikautia maailmaa kiertäessään löytävät hospitaalissa maatessaan vapahtajan tai muistavat kaukana Suomessa olevia omaisia. Ajan sosiaalireformistiseen puhutapaan sulautuen merimiehet, kuten muutkin liikkuvissa ammateissa toimivat työväenluokkaiset miehet, nähtiin erityisen alttiina synneille ja vietteläksille.²¹ Merimieslähetyksen toiminnan yksi kulmakivi olikin auttaa merimiehiä säästämään ansaitsemiaan palkkarahojaan, välittämään niitä kotiin yhdessä kuulumisten kera ja omaksumaan keskiluokkaisia perhe-elämän ja miehisen perheenelättäjyyden ihanteita. Merimieskirkot, lukusalit ja asuntolat taas syntyivät tarpeesta tarjota satamiin muuta ajanvietettä kapakoiden, peliluolien ja ilotalojen sijasta.²²

Hanna Hermosen kirjeissä merimiehet ovat huolipuheen sijasta ensi sijassa lihaa ja verta ja mikä merkille pantavaa, hyvin helposti lähestyttäviä. Asia toki saattoi johtua siitä, että Hermosen itsensä voi olla helppoa tutustua uusiin ihmisiin. Marraskuussa 1910 hän iloitsi jälleen yhden tutun merenkulkijan vierailusta Lontoossa. Raumalainen kapteeni Högstöm, joka vieläpä oli naimisissa Hermosen pikkuserkun Siiri Branderin kanssa, saapui Sireniuksille koko miehistönsä kanssa. Nuoren ylioppilaan merelliset kontaktit eivät kohdistuneet ainoastaan oman sosiaaliluokan edustajiin, laivapäällystöön, vaan hän vietti viikonloppuja ja iltoja tavaten myös miehistön jäseniä, joista monet olivat

hänen ikätovereitaan. Kaikki eivät olleet yksiselitteisesti työväenluokkaisesta taustasta, vaan miehistön jäsenissä saattoi olla kouluja käyneitä, jotka taloudellisen tilanteen takia olivat joutuneet lähtemään merille. Tällainen oli esimerkiksi "oululainen Kostamo", jonka vanhemmilla oli ollut varaa kustantaa pojalle vain viisi luokkaa yhteiskoulua. Vieraat eivät aina olleet kaikki saman laivan miehistöä. Kostamo esimerkiksi oli seuraavana aamuna jatkamassa yksin Etelä-Afrikkaan.²³ Erityismaininnan kirjeissä saivat kuitenkin aina kotiseudulta tulevat, kuten kapteeni Högströmin mukanaan tuomat raumalaismerimiehet, jotka sautuivat pappilaan vieraisille juuri isosisko Eevan syntymäpäivänä.²⁴

Hanna Hermonen oli lastenhoitajamatkansa aikaan toki alaikäinen ja kohtaamiset eri sosiaaliluokkia ja eri sukupuolta olevien nuorten miesten kanssa tapahtuivat pastori Sireniuksen isällisessä vaikutuspiirissä. Yhtä paljon kuin merimiehiä, Hermonen havainnoi myös pastorin ja merenkulkijoiden kohtaamisia ja ihaili merimieslähetyksen ulkomailla tarjoamaa kodinomaisuutta ja palveluksia. Erityisen hyvä kohtaaminen pastorin ja merimiesten kesken sai hänet ajattelemaan jälleen jossain muualla seilaavia Luvian merimiehiä ja toivomaan: "Kumpi heilläkin satamissa olisi tällaista iloa. Kyllä tämä pastori on merimiehille hyvin ystävällinen ja herttainen."²⁵

"Aken" kanssa kaupungilla

Merenkulkijoiden kohtaaminen ei kuitenkaan tapahtunut kokonaan pastori Sireniuksen valvovien silmien alla. Aivan erityisen mukava yllätys oli, kun kylään saapui yllättäen Akseli "Akke" Lundberg, joka oli Hannan koulutoveri Raumalta:

Arvatkaas kuka mulla on täällä Lontoossa ollut vieraana eilen ja tänään ja viipyy vielä Lontoossa muutaman päivän! Niin – on ollut Akseli Lundberg Raumalta. Niilo ja Esteri kyllä tuntevat hänet. Hän pääsi ylioppilaaksi kaksi vuotta sen jälkeen kuin minä ja on merimiehenä nyt, kuten jo kouluaikana kävi kesät merellä. Hän on raumalaisessa Reassa konstina. He ovat täällä ehkä ensi viikon alkuun. Fagerholmin Hilja oli Akkelle kirjottanut, että minä olen Lontoossa ja käskenyt hakea.²⁶

Hermonen kertoo eri kirjeissä viettäneensä Akseli Lundbergin kanssa Lontoossa aikaa. Paitsi että Lundberg oli ollut vieraisilla Sireniuksilla ja jutustellut Hannan Hermosen kanssa "Rauman asioita, koulusta ja muista ja meriasioista" kertoen myös tuntemiensa "Luvian meripoi-
kien" kuulumisia, hän kävi "Akken" kanssa myös kaupungilla British Museumissa ja Towerissa ja oli ylpeä osatessaan opastaa ystäväänsä. Kainalossa olleita karttaa ja sanakirjaakaan ei tarvittu. Hän oli iloinen Sireniusten pitäessä ruisleipää tuoneesta 18-vuotiaasta laivakonstaapelista ja kutsuessaan tätä illalliselle. Akseli Lundberg majoittui Skandinaavisessa merimieskodissa ja toimi laivassa yövahtina. Näin hän sai päivät vapaiksi, vaikka Thamesin keskellä poijussa olevasta aluksesta olikin hankala päästä liikkumaan, koska tarvittiin aina soutaja.²⁷



Akseli "Akke" Lundbergin alus *Rhea*. Luvian Laitakarissa 1880 rakennettu parkkilaiva *Rhea* ehti ennen täydellistä haaksirikkoaan Limerickin edustalla 1915 olla niin porilaisessa, raumalaisessa kuin uusikaupunkilaisessa omistuksessa. Vuonna 1911 sen omisti raumalainen Karl Lindén ja sitä päälliköi Johan Wilhelm Nyblom. Elokuussa 1910 aluksella oli Pohjanmerellä pysähtynyt jopa kirjekyyhkynen, mistä uutisoi *Länsi-Suomi* 13.8.1910.²⁹

Lähde: Uudenkaupungin museo, Ugin museon valokuvakokoelma, Public Domain.

Mukavien yhteisten Lontoon-päivien jälkeen Lundberg jatkoi *Rhean* mukana Haitille hakemaan väripuuta Ranskaan.

Kirjeistä välittyä korosteisen toverillinen, ihanteellinen ja vilpittömän ilo tuttujen näkemistä, ilman erityistä sukupuolista latausta nuorten välillä.²⁸ Tulee mieleen, että Lontoo olikin nuorelle naiselle paikka nähdä ystäviä, tärkeimpänä ystävätär Evi Lundenia ja satunnaisesti tuttuja raumalais- ja luvialaispoikia. Olisko hän viettänyt yhtä sosiaalista elämää ja tavannut näitä kotiseudun tuttuja samaan tapaan Luvialla tai edes Raumalla? Kirjeet ovatkin nuoruuden, ystävyyden ja ajanvieton kuvauksia matkakirjallisuuden ja kirjeenvaihtokulttuurin konteksteissa.

Osmo – pieni pala Raumaa Lontoossa

Lastenhoitajan pesti Lontoossa oli mahdollisuus tutustua suomalaisiin merenkulkijoihin, merenkulkuun ja merimieslähetykseen. Merimies-papit tekivät tunnetusti paljon käyntejä sairaaloissa, vankiloissa ja tietysti laivoilla. Hanna Hermonen pääsi Sireniuksen matkassa vierailemaan muun muassa Greenwichin merimieshospitaalissa, missä hän järkyttyi tavattuun merimieskirkon joulujuhlassa vielä hyvävointisen mutta helmikuussa jo lavantaudin runteleman nuoren suomalaismerimiehen.³⁰ Marraskuun lopussa koko Sireniuksen perhekunta vieraili raumalaisessa *Osmossa*:

Olimme viime torstaina raumalaisessa "Osmossa" koko herrasväki vieraana. Voi, mutta mulle se käynti oli suuri nautinto! Se oli palanen Suomea, heitetty tänne Lontoon huminaan ja vilinään. Kun siellä kajuutassa istuin, kuulin miesten puhuvan Rauman tuttua mur-

*retta tai kun kävelin siellä kannella, en todella Lontoota muistanut, olinpa melkein kuin Laitakarissa. Osmo lähtee huomenna Lontoosta ensin täällä Englannissa jonnekin, sitten Italiaan. Tulisi joku Luvian laivoista tänne, silloin hauskaa olisi.*³¹

Myöhemmin Hermonen saikin kohdata luvialaisia. Hän mainitsee kuin sivumennen luvialaispoikien karanneen *Rhea*-alukselta.³² Myös laivakarkurit saavat inhimillisen profiloinnin kirjeissä. *Rhean* karkurit olivat luvialaiset Hasselin veljekset, jotka aluksen jatkettua Länsi-Intiaan saapastelivat merimiespappilaan, niin että Hermonen saattoi kirjoittaa perheelleen, että heitä oli sinä iltana kolme ”Luvian lasta saman kahvipöydän ääressä”.³³ Kahvia karkaamisestaan palkkioksi saaneista veljeksistä toiselle oli jo järjestynyt ”hyiry” englantilaisalukseen ja Hermonen toivoi pian toisenkin pääsevän pois ”suurkaupungin viettelyksistä” – ilmaus joka oli kuin suoraan merimieslähetyksen oppikirjasta.

Joulualmisteluja ja opettavaisia tarinoita merimiehistä

Yhteydenpito suomalaisaluksiin oli paitsi merimieslähetyksen sielunhoidollisen ja sosiaalisen tehtävän mukaista, myös Lontoossa asuville suomalaisille pragmaattista. Suomalaisalusten mukana lähetettiin kirjeet ja paketit puolin ja toisin. Niinpä Sireniuksillekin odotettiin suomalaisia jouluruokia, joulukuusta ja Hanna Hermosen siskon Eevan lähettämää joulupakettia Lontooseen saapuviksi *Virgo*-laivan matkas-
sa.³⁴ Kotimaasta tulevat alukset toivat myös hyväntekeväisyytenä lahjoitettuja joululahjoja, joita Hermonen kertoi joulun alla 1910 paketoineensa merimiesten tapaninpäivän joulujuhlassa jaettavaksi. Kuvaus merimiesten joulujuhlavalmisteluista tuo hauskan, nuoren naisen näkökulman siitä, mitä hän katsoi kuvaamisen arvoiseksi, jotta voisi taas luoda perheenjäsentensä silmien eteen mahdollisimman konkreettisen ja valokuvamaisen kuvan itsestään lähestyvän joulun alla:

*Minäkin taidan lausua jonkun runon, ehkä Leinon 'Aleksis Kiven.'
Panen jouluna sen punasen villapukuni, aattona ja sitten pyhinä.
Nyt tiedätte edes vähän minunkin joulusuunnitelmastani.*³⁵

Vaikka Hanna Hermonen kuvasi merimiehiä ennemmin tuttavallisesti ja hurskastelematta, juuri joulujuhlien kuvausten yhteydessä on kirjeaineistossa kaksi merkintää, jotka voisivat sisältönsä puolesta olla yhtä hyvin esimerkiksi *Merimiehen Ystävän* kuvausten joukossa opettavaisina ja esimerkillisinä merimieshahmoina. Nämä merimiehet eivät olleetkaan Hermoselle henkilökohtaisesti tuttuja kotiseudulta. Erään hurskaan ja sydämeenkäyvän merimiehen tarinan hän kertoo kuvaamalla vanhaa merimiestä, ahkeraa merimiespappilassa kävijää, joka oli vanhuudenpäivillään saanut pienen viran paikallisen hospitaalain metallien kiillottajana viiden shillingin viikkopalkalla. Mies oli ostanut Sireniuksen Johannes-pojalle joululahjaksi leikkijunan, johon meni enemmän kuin hänen kahden viikon palkkarahansa.³⁶ Toisessa tapauksessa kirjeiden kirjoittaja kertoo lähes jännitystarinan tapaan

lahjojen avaamisesta ruotsinkielisessä merimiesten joulujuhlissa ja miten eräs kovasydäminen pohjalaismerimies herkistyi:

Kun lahjoja jaettiin, oli erään paketin omistuskirjotuksena seuraava: "Pohjalaiselle merimiehelle, joka kauimman on ollut kirjottamatta kotiinsa". Oli sitten mies, joka 18 vuoteen ei ollut kotiin kirjottanut. Pastori kysyi: "Elääkö äiti tai muita omaisia?" "Veli elää San Franciscossa, mutta en minä sen osotetta tiedä. Siitä on 6 vuotta, kun äiti kuoli." "Kirjottiko äiti teille koskaan?" "Kirjotti kerran, mutten minä vastannut." "Nyt äiti ei enää kirjettä odota." "Ei." Nämät mies vastasi röyhkeästi ja välinpitämättömästi, mutta kun pastori sanoi: "Mutta äiti odottaa poikaansa!" silloin miehen katse painui alas. Pastori antoi lahjan sanoen: "Ehkä tämän lahjan on lähettänyt joku äiti, joka odottaa myös poikaansa; teidän äitinnekin kauan odotti, mutta turhaan, kunnes ei enää jaksanut." Mikä kumma, mies aukaisee paketin. Niissä on tavallisesti lahjan mukana kirjotettu joku sana ja lähettäjän nimi. Tämä lahja oli sen miehen kotikylästä, Vanhasta Vaasasta ja ihmiseltä, jonka hän tunsi, siis melkein kuin äidiltä. Hän tuli kertomaan sitä pastorille. Se oli Jumalan sormi, joka niin johti, jospa se edelleen johtaisi hänet odottavan äidin luokse!"³⁷

Suomalaisyhteisö ja Lontoon kokeminen heidän kanssaan

Tärkeätä matkan havainnoinnissa ja kuvaamisessa oli se sosiaalinen maailma, jonka ulkomaankokemus avasi. Hanna Hermosen kirjeistä on rekonstruoitavissa suomalaisten yhteisö, joka piti suurkaupungissa yhtä. Hän kertookin nopeasti oppineensa tuntemaan paikallisia piirejä. Myöhemmin tutuiksi tuli myös pohjoismaalaisia ja muutama britti. Merimieskirkko oli, kuten nykyäänkin, ulkosuomalaisten yhteinen kiinnekohta, mikä näkyi myös kirkon kävijämäärissä. Ensimmäisen maailmansodan aikana Lontoon merimieskirkossa vieraili vuosittain vähintään 5300 suomalaista merimiestä, Lontoossa asuvaa tai vieraillevaa suomalaista tai muuta kävijää.³⁸ Merimieskirkon ja pappilan ovi kävi tiuhaan, ja tulijoiden ja menijöiden joukossa oli joskus myös Sireniuksen kollegoja, kuten Liverpoolin merimiespastori Eino Kiviluoto tai Kiinaan matkalla ollut lähetyssaarnaaja Hyytinen.³⁹

Suomen itsenäisyyttä edeltävänä aikana suomalainen tai jonkin muun Pohjoismaan merimieskirkko muodostui helposti suurlähetystön tai konsulaatin korvikkeeksi ja oli myös sosiaalinen kiinnepohja, pienois-Suomi kaupungissa oleskeleville merimiehille ja ulkosuomalaisille. Tarjolla oli niin sielun- kuin asianhoitoakin sitä tarvittaessa. Merimiesten ohella Isossa-Britanniassa oli edustettuna muitakin ammattiryhmiä, joissa suomalaisten osuus saattoi olla monilukuinen. Kirjeiden mukaan eräänä sunnuntaina pappilaan kutsuttiin esimerkiksi suomalaisia, Lontoossa työskenteleviä räätäleitä.⁴⁰

Sireniuksen vakivieraita olivat kirkkohistorian professori Jaakko Gummerus (1870–1933) Sigrid-rouvineen sekä väitöskirjaansa Lontoossa tekevä ja Helsingin Sanomien Lontoon-kirjeenvaihtajana toimiva tuleva ulkoasiainministeri ja diplomaatti Rudolf Holsti (1881–1945) Hellin-

puolisoineen. Hermosesta oli kiinnostavaa panna merkille, että sekä professori että maisteri saattoivat olla verrattain nuoria ihmisiä, Rudolf Holsti vain yhdeksän vuotta Hanna Hermosta itseään vanhempi. Gummeruksia Hermonen kuvasi hyvin ystävällisiksi ja ”suomalaisiksi” ja Holstien kohdalla hän ihaili sitä, että puoliset ”työskentelevät molemmat British Museumissa jotain tutkien”. Hermonen todisti läheltä Holstin ensimmäistä Lontoon-kautta, joka tunnetusti loi pohjan Holstin anglofiiliselle ja yleiseurooppalaisuutta kannattavalle ajattelulle ja valmisti hänen väitöskirjansa (1914) teesejä Suomen suvereniteetista ja kansainvälisestä asemasta. Hellin Holstista tuli Hanna Hermoselle usein tavattu tuttavuus Lontoon-aikana. Tämä oli säännöllisesti mukana myös joka toinen keskiviikko eri kodeissa kokoontuneessa suomalaisen merimieslähetyksen hyväksi toimivassa ompeluseurassa. Lisäksi Hanna Hermonen, ystävätär Evi Lunden äitinsä kanssa sekä rouvat Helin Holsti ja Sigrid Gummerus perustivat lukupiirin, jossa luettiin muun muassa Maila Talvion uutuuskirjaa *Tähtien alla* (1910). Sen Hermonen oli saanut lähetyksenä Luvialta, tulevasta kodistaan Heinilän talosta.

Ompeluseura kokoontui välillä pohjoismaisissa merimiespappiloissa. Pohjoismaisten merimiespappien kokouksia järjestettiin puolin ja toisin, juuri ennen Hermosen Suomeen lähtöä sellainen oli koolla Sireniuksillakin. Ompeluseuraan ja merimieslähetyksen tilaisuuksien järjestämiseen saattoi osallistua ulkosuomalaisia, jotka olivat käymässä Lontoossa vain lyhyemmän aikaa. Tällaisena, merimiesten joulujuhlassa kertomuksia lukeneeksi mainitaan muuan neiti Pihlman⁴¹ ja ompeluseuran emännäksi joulun alla rouva Gripenwald, joka työskenteli tyttärineen Lontoossa hierojana: ”Voi voi, mutta se on komea nainen, hyvin kaunis ja hieno!”, Hermonen ihasteli rouvaa.⁴²

Lontoo oli monelle suomalaiselle paikka nähdä myös kotimaisia esiintyviä taiteilijoita ja kuuluisuuksia, ja niinpä Hanna Hermonenkin oli heti tulonsa jälkeen käynyt Aino Acktén konsertissa kummastellen kotiväelle: ”Eikö ole kumma, että meikäläiset lähtevät Ainoa ensi kertaa kuulemaan aina ulkomaille.”⁴³ Samaan aikaan talvella 1910–1911 Lontoon suomalaisiin kuuluivat myös esimerkiksi näyttelijä Elli Tompuri sekä kirjailija, kääntäjä, tulkki ja laivastuurti Alexander Matson, joka työskenteli englantilaisilla laivoilla ennen kuin asettui itsenäisen Suomen Lontoon-lähetystön palvelukseen 1920-luvulla ja julkaisi muistelmateoksensa *Maata paossa* (1920).

Kenties kiinnostavin ulkosuomalainen oli Venäjän salaista poliisia paossa ollut opettaja, toimittaja ja aktivisti Aino Malmberg (o.s. Perenius, 1865–1933). Vastikään eronnut rouva Malmberg oli joutunut pakenemaan Suomesta, kun oli paljastunut, että hän oli majoittanut tsaarinvastaisia venäläisiä kodissaan vuosina 1905–1908 ja että hän aseelliseen kapinaan tähtäävän Suomen aktiivisen vastustuspuolueen jäsenenä piilotteli myös dynamiittia kesäasunnollaan.⁴⁴ Kuten Marja-Riitta Antikainen ja Erkki Tuomioja Aino Malmberg-elämäkerrassaan tuovat esiin, Malmbergin Suomen itsenäistymiseen asti jatkunut Lontoon-aika synnytti hämmästyttävän laajat kansainväliset poliittikkojen, kulttuuriväen ja talousvaikuttajien verkostot aina Henry Fordista Rudyard Kiplingiin. Vuonna 1910 Malmberg edusti vasemmistolaista Independent Labour Partyä Kööpenhaminan kansainvälisessä



työväenkongressissa. Hänet tunnettiin myös epävirallisena suomalais-
ten diplomaattina Lontoossa, ja myöhemmin hän teki matkoja myös
Yhdysvaltoihin ja Australiaan suomalaissiirtolaisia tapaamaan.⁴⁵

Luvian kasvatti tapasi rouva Malmbergin, mutta ei kirjoittanut
mitään tämän henkilöahmasta. Hän päätyi ainoastaan ihailemaan
tämän kodin sisustusta:

*Kävin iltapäivällä Lyylin kanssa rouva Malmbergin luona. Hän on
suomalainen kirjailija ja asuu nykyään täällä Lontoossa. Siellä sa-
massa asuu eräs suomalainen Stenbäck ja venäläinen Karpowitsch.
Niillä on komea talo, suuret ihanat huoneet, laaja piha ja puutarha
ja ihmeen kodikasta, aistikasta ja siroa huoneitten kalustus: suuria,
pehmeitä mattoja seinillä ja lattialla, sohvia useita, tynnyjä sohvilla,
nojatuoleja, tauluja ihmeen kauniita, yleensä niin herttasta, että kun
sentään saisi semmosen kodin ja semmosessa asua. Sen sanon, että
sitä tapaa me vinttikamariamme varustamme. Siellä oli Arabialaisia
mattoja ja tauluja, joita herra Stenbäck oli tuonut.⁴⁶*

Marjaana Niemen mukaan Malmberg osallistui aktiivisesti Lontoossa
suffragettien mielenilmauksiin.⁴⁷ Hanna Hermonen ei puhu Lontoon-
kirjeissään Malmbergin poliittisesta toiminnasta tai edes suffrageteis-
ta mitään. Tietyllä tapaa voi ajatella, että hänen Lontoon-jaksonsa oli
lopulta sikäli lyhyt ja sikäli suojattu, että hänen havaintonsa saarivalta-
kunnan elämästä ovat enemmän ihastuneen satunnaisen matkailijan

kuin yhteiskunnan kriittisen tarkkailijan. Tapaamiaan ihmisiä hän kuvailee yleensäkin kautta linjan ystävällisyydellä, ihailulla ja kiinnostuksella.

Hanna Hermosen oli mitä ilmeisimmin helppo tutustua uusiin ihmisiin. Kirjeissä on mainintoja kohtaamisista, joiden yhteydessä Hermosen itsensä on täytynyt olla aktiivinen kyselemään hänelle esiteltujen henkilöiden taustoista. Erään herra Havelan vieraillessa hän sai nopeasti selville, että tämä tunsi tutun lehtori Äijälän ja Hermosen isän, sillä Havela oli Orijärven kaivosyhtiön toiminnassa ja isä oli ostanut yhtiön osakkeita.⁴⁸ Hanna Hermonen kirjoittaa myös pärjänneensä urheasti jopa norjaksi ja terästäytyneensä ruotsin kielen kanssa osallistuessaan pohjoismaisten lähetyskollegojen tapaamisiin sekä monien kielten ja kansallisuuksien ”sekamelskasta” koostuneisiin nuorten illallisiin, jotka hänen Evi-ystävänsä järjesti. Tanskan merimieslähetyksen pastori Broströmiä puolisoineen Hermonen ylisti kirjeissään sydämellisiksi Suomen ystäväksi⁴⁹ ja englannitar neiti Grigsby ihastutti saarivaltakunnan vierasta laulutaidoillaan ja eloisuudellaan⁵⁰. Uusia kohtaamisia syntyi ja niitä kuvattiin kirjeissä niin vuolaasti, että juuri ihmiset – olivat he sitten tuttuja ja tuttaviksi tulleita merenkulkijoita, muita suomalaisia tai Sireniusten ja Lundenien viiteryhmään kuuluvia ulkomaalaisia – nousevat luvialaisen nuoruudenseikkailussa vähintään yhtä suureen rooliin kuin suurkaupungin näkeminen ja kokeminen tai hänen omien tuntemustensa reflektointi.

Hanna Hermosen *Grand Tour*, kotipappilasta metropolin merimiespappilaan

Tässä artikkelissa en ole voinut käsitellä ja taustoittaa Hanna Hermosen Lontoon-kirjeiden rikasta ja moniulotteista sisältöä tyhjentävästi. Hän esimerkiksi kuvaili vanhemmilleen ja sisaruksilleen Lontoon nähtävyyksiä, ”Tems-jokea” ylittäviä siltoja, museota, joihin oli ilmainen pääsy, teattereita, London Toweria, Westminster Abbeyta ja metrolla kulkemista joen alla ja miten maanalaisella kulkiessa ”hameet vain heiluvat” asemalaiturin ilmapirrassa. Näitä kokemuksen kuvauksia voitaisiin analysoida muun muassa suurkaupungin kokemisena aistien ja kehon kautta.⁵¹ Toiseen tutkielmaan jää myös analyysi kirjeidenkirjoittajan tavasta kuvata Lontoon monenvärisiä ja monentuntuksia sumuja, säätä ja nokisuuden tuntua ja kasvillisuutta sekä uusia ajattelutapoja kuten vegetarismia, johon hän Sireniusten perheessä totuttautui. Samoin Hermosen perhepiirin ilmeisen lämmin keskinäinen kirjeilmaisuus ansaitsisi syvempää suhteuttamista kirjeiden historiaa ja kirjekonventioita koskevaan tutkimukseen. Hanna Hermonen saattoi Lontoon-aikanaan kirjoittaa myös muille ystävilleen ja sukulaisilleen, ja nuo, tähän yksityisarkistoon sisällymättömät kirjeet saattaisivat paljastaa aivan toisenlaisen henkilön kuvaamassa Lontoota, merimieslähetystä, merenkulkijoita ja ulkosuomalaisia. Paljon näkemäänsä ja kokemaan- sa hän jätti varmasti kirjeisiin kirjaamatta. Kevään 1911 tullen koti-ikävä Luvialle alkoi kasvaa liian suureksi ja osittain jo ennalta tehdyn suunnitelman mukaisesti Hermonen palasi kotimaahan huhtikuussa 1911 perheensä ja rakkaan kameransa luokse.

Hanna Hermosen lastenhoitajanpestin matka- ja seikkailuluonnetta kuvastaa mielestäni, että pitkän vanhempiensa kanssa käymänsä kirjeneuvottelun jälkeen hän matkusti kotiin, ei samaa ja halvinta Hulin reittiä, vaan maisemareittiä Hampurin ja Lyypekin kautta Hankoon. Hän pääsi vielä hämmästelemään Hampurin sataman suuruutta, osoitteenaan tällä kertaa toisen merimiespastorin Eliel Sjöblomin kortteeri Dittmar-Koel-Strassella.⁵² Päättävissä ja matkan loppua kohti tiheissä kirjeissään matkustamisen ja matkalla pärjäämisen makuun päässyt Hermonen matkusti nyt ilman saattajaa eikä huolehtinut edes siitä, miten hän aikanaan pääsisi Hangosta kotikylän suuntaan. Hän lupasi vain sähköttää kotiin, kun asia selviäisi. Merimiespappiloiden maantieteellinen ja sosiaalinen verkosto kantoi pappisperheen tytärtä matkalaisena.

Pappilan lasten matkaa siivittävä turvaverkko oli osin kodin ja vanhempien kontaktien perua, osin matkan aikana itse rakennettu. Pastori Eliel Sjöblom oli hänkin entuudestaan Hermosten perhetuttu, joka valmistui 1895 ylioppilaaksi Rauman yhteislyseosta.⁵³ Siksi onkin ymmärrettävää, että Hanna Hermosen Eeva-sisko sai tältä kirjeessä paljon terveisiä.⁵⁴ Tämä esimerkki osoittaa, että tutkija ei voi kirjeaineistoja lähteenä käyttäessään kokonaan kartoittaa sitä sosiaalisten suhteiden, kiinnikkeiden ja kontekstien määrää ja tiiviyyttä, joka kirjeissä mainittujen ja mainitsematta jätettyjen henkilöiden välillä vallitsee.⁵⁵ Hanna Hermosen kirjeiden kaltainen aineisto voi mielestäni paljastaa kiinnostavalla tavalla lapsuuden ja nuoruuden kynnyksellä olevien ihmisten omaa sosiaalista pääomaa, jota he käyttivät myös liikkeessaan maantieteellisesti, sosiaalisesti ja ammatillisesti.

Lastenhoitajan työstä huolimatta Hermosen aika Lontoossa muistutti jo uuden ajan alusta eliitin nuorukaisten sivistykseen ja kasvatukseen kuulunutta *Grand Touria*, suurta matkaa. *Grand Tourin* ideana oli tutustua toiseen eurooppalaiseen kulttuuriin, nähtävyyksiin ja solmia kontakteja. Juuri kontaktit ovat kirjeissä yhtä näkyvässä roolissa kuin kulttuuri ja maantuntemus. Hanna Hermosen myös halusi jakaa kirjeidensä kautta matkansa hivin ja hyödyn kotijoukoille ja pyysi, että kirjeitä jaettaisiin myös Luvialla muillekin lukuhaluukaille. Kielensä ja muotonsa vuoksi ne lähenevät lajityypiltään matkakertomusta. Artikkelissa kävi ilmi, miten runsaasti hän kuvasi kirjeessään muita ihmisiä, uusia ja uusvanhoja tuttavuuksia sekä ihmisten suhteita toinen toisiinsa; kuka oli kellekin tuttu, kuka lähetti terveisiä kellekin. Hän kuvaa niin päällystön kuin miehistön merimiehiä ja enemmän ja vähemmän kuuluisia suomalaisia ja pohjoismaalaisia ja muutamaa brittiäkin.

Kirjeaineistoja on usein käsitelty malliesimerkkinä elämäkerrallisen tutkimuksen lähdeaineistoista. Mutta yhden ihmisen elämäkerran – tai elämänsä hetken vangitsevan fragmentin sijasta – ne voivatkin olla fragmentteja usean ihmisen elämään, kohtaamisiin ja yhdessä elettyihin pieniin hetkiin, jolloin kahden tai useamman henkilön tiedot ovat sattumalta kohdanneet ja erkaantuneet jälleen. Matkalla oloinen muodostaa poikkeuksellisen tilanteen, jossa tätä yhtäkkiä syntynyttä sosiaalisen elämän kudelmaa tekeekin mieli kuvata kirjeiden vastaanottajalle. Kotikylältä tuttuja ihmissuhteita ei itsestään selvänä todennäköisesti olisi ollut vastaavaa mieltä dokumentoida kirjalliseen muo-

toon – kamera oli siihen otollisempi väline. Kirjeiden ihmissuhteiden kudelman kuuluvat niissä kuvattujen ihmisten ohella vastaanottajat, sillä kirjeiden sisältö on dialogia juuri heidän kanssaan. Näin ollen kirje voikin olla yhtä hyvin peili useampiin biografiaihin kuin peili laatijansa minäkuvaan, ajattelutapoihin ja tunteisiin – määritelmä, jonka nojalla lähdeaineistoja voidaan pitää elämäkerralliselle tutkimukselle arvokkaina egodokumentteina.⁵⁶

Hanna Hermosen kirjeissä on runsaasti suolantuoksua eli merellisyyttä, vaikka hän kirjoittaa Hanko–Hull-välistä merimatkaansa lukuun ottamatta tiukasti maalta käsin. Hän kirjoittaa niin merestä, merenkulkijoista kuin merimieslähetyksen toiminnasta, ensireissulaisen tuorein ja ulkopuolisin silmin. Hän lähti itse matkaan merenrannalta Luvialta, purjehdusta harrastavasta perheestä ja merikaupunki Raumalta valmistuneena ylioppilaana. Maailman suurin satamakaupunki ei järkyttänyt luvialaista, vaan meri ja elämänmeno olivat jopa melkein kuten Raumalla. Luvia ja Lontoo olivat kuin kaksi samanarvoista, globaalin meriliikenteen yhdistämää pistettä kartalla. Rauman ja Luvian merenkulkijoiden kohtaaminen Lontoossa oli luontevaa ja iloista, jopa huomiota herättävän tuttavallista, ihanteellista ja sukupuolten ja luokkien välisistä jännitteistä vapaata. Kirjeet ovat tietynlainen vastakertomus sille merimiehiä käsittelevällä huolipuheelle, joka yleistyi 1800-luvun lopun sosiaalireformistisessa diskurssissa.

Viitteet

- 1 Kaisto 2021, 13–19.
- 2 Jakomaa 2021, 20–36. Artikkelin lähtökohtana ja inspiraationa on helmikuussa 2022 Rauman taidemuseossa esillä ollut valokuvanäyttely *Omallalla maallaan. Kyläkuvaaja Hanna Heinilä*. Hanna Heinilän mittava lasinegatiivikokoelma on säilynyt onnekkaiden sattumusten ja aktiivisten toimenpiteiden summana. Näyttelyä varten kuvakokoelman omistavan kotiseutuyhdistys Luvia Seorin sihteeri, valokuvaaja Matti Luotola digitoi noin 440 kuvaa yhteistyössä Rauman taidemuseon ja Hanna Heinilän suvun kanssa. Näyttelyssä ja sen yhteydessä tehdystä samannimisestä julkaisusta (2021) kävi ilmi, että Heinilän avioliittoa edeltäneeseen nuoruusaikaan kuului myös jakso Lontoossa Sireniuksen perheen lastenhoitajana, joskin Lontooseen hän lähti ilman kameraansa ja näin säilynyt kirjemateriaali on ainoa dokumentaatio Lontoon ajalta. Elina Jakomaan puhtaaksi kirjoitettuja kirjeitä käytettiin alun perin näyttelyjulkaisun kuvateksteissä. Kirjoittaja haluaa lausua lämpimät yhteistyökiitokset Elina Jakomalle sekä Satakunnan museon johtaja Johanna Jakomalle aineistojen käyttöön saamisesta sekä artikkelin lukemisesta ja kommentoinnista.
- 3 Hapuli & Leskelä-Kärki 2010, 260–264; Lahtinen ym. 2011; Keravuori 2017, 81–84.
- 4 *Grand Tour*, suuri matka, oli osa eurooppalaisen aatelin ja porvariston nuorten miesten kasvatusta ja opiskelijoiden opintailtaa jo uuden ajan alusta lähtien. Ideana oli aikuistumisen kynnyksellä omaksua yleissivistyksen ja tulevan ammatin kannalta hyödyllisiä tietoja ja vaikutteita Euroopan keskeisten kulttuurimaiden kielestä, tavoista, luonnonolaimista, elinkeinoista ja väestöstä sekä vahvistaa ja solmia tarpeellisia

- sosiaalisia kontakteja. Esim. Rantala 2022.
- 5 Frigren 2019a; Frigren 2019b.
- 6 Myöhemmin tunnettu Ylen ohjelmajohtaja Jussi Koskiluomana. *Kuka kukin on 1954*, Koskiluoma.
- 7 Pova oli Sireniuksen neljästä lapsesta 1905 syntyneen Anna Deboran lempinimi. Pikkusisko Ruth Elisabeth Tarkka, Pekka Tarkan äiti, syntyi 1912, esikoinen 1903 syntynyt Israel puolestaan menehtyi vain vuoden vanhana 1904.
- 8 Heikki Hermosen Hanna Hermoselle Lontooseen, päivämätön, joulun tienoilla 1910.
- 9 Hanna Hermosen omaisilleen Lontoosta sunnuntaina 13.11.1910.
- 10 Erikson työskenteli Lontoossa aina 1913 asti, jolloin hän muutti Australiaan ja hänen tilalleen rekrytoitiin F. Uuro. *Merimiehen Ystävä: Suomen Merimieslähetystoimen lehti* 1.6.1913, no. 6–7, s. 4.
- 11 Jakomaa 2021.
- 12 Tarkka 1974; Tarkka 2008; Ajo 2017.
- 13 Niemi 2008, 3.
- 14 Hanna Hermosen omaisilleen Itämereltä 17.10.1910.
- 15 Hanna Hermosen sisarelleen Eeva Hermoselle Helsinkiin Itämereltä 17.10.1910.
- 16 Hanna Hermosen omaisilleen Itämereltä 17.10.1910.
- 17 Hanna Hermosen Lontoosta vanhemmilleen 20.10.1910.
- 18 ”Niin, kirkossa minä olin, olin ensi kertaa siellä. Pieni ja epämuksava se on, mutta sellaisenakin tietysti parempi kuin vallan ilman. Muutamia merimiehiä tänään oli. Katselin sieltä nimikirjasta ja löysinkin muutamia Luvialta olevia, mutta muita en tuntenut kuin Verner Molanderin. Tuntui hyvältä ajatella, että hän oli samassa huoneessa ollut, oli kuin osa Luviaa olisi siellä ollut siinä tutussa käsialassa. Kyllä usein täällä kotonakin ajattelen häntä, sillä hän kertoi olleensa täällä monta kertaa.”

- Hanna Hermosen omaisilleen Lontoosta sunnuntaina 30.10.1910.
- 19 Arni ym. 1982; Kansanaho 1983, 12–17.
- 20 Waltari 1925, 150–172.
- 21 Burton 1991; Nevalainen 2019.
- 22 Nevalainen 2019.
- 23 ”Minä tapasin kirkossa tänään raumalaisia ja melkein sukulaisia, nim. kapteeni Högströmin, joka on naimisissa meidän pikkuserkkumme, erään Branderin kanssa, luullakseni Siiri Brander. Juttelimme pitkän aikaa ja hän tulee meille Sireniukselle ehkä ensi pyhänä. Silloin luulen kutsutaan tänne parista laivasta koko miehistö. Viime pyhänä meillä oli iltapäivällä 8 meripoikaa. Ne olivat oikein mukavia, varsinkin perämies Korjula Kotkasta, joka on norjalaisessa laivassa, ja eräs hyvin nuori poika, Kostamo, Oulusta. Hän oli käynyt 5 luokkaa suomalaisessa yhteiskoulussa, mutta vanhempien köyhyyden takia täytyi lopettaa ja lähteä merille. Hän oli ensi reisuuna, ja laiva lähti etelä-Afrikkaan seuraavana aamuna. Pojat näyttivät tyytyväisiltä iltaansa. Juuri tämä Kostamo arveli, kun hyvästi jättivät, että jää hauska muisto viimeisestä illasta Lontoossa. Ja hauska muisto jäi mullekin siitä illasta, jolloin Suomen poikia niin paljon näki Lontoossa. Muistin niin Luvian merimiehiä ja ajattelin: ”Kumpo heilläkin satamissa olisi tällaista iloa”. Kyllä tämä pastori on merimiehille hyvin ystävällinen ja herttainen.” Hanna Hermosen omaisilleen Lontoosta sunnuntaina 13.11.1910.
- 24 Hanna Hermosen omaisilleen Lontoosta 20.11.1910.
- 25 Hanna Hermosen omaisilleen Lontoosta sunnuntaina 13.11.1910.
- 26 Hanna Hermosen omaisilleen Lontoosta 5.1.1911.
- 27 Hanna Hermosen omaisilleen Lontoosta 8.1.1911.
- 28 ”Ei sitä yhtään tiedä, milloin täällä Lontoon humussa tuttaavan tapaa ja kuinka läheisiä tuttuja. Kukahan kolmas raumalainen mulle

vielä vieraaksi saapuu. Ensin Högström, sitten Akke Lundberg ja ketä kolmanneksi. Reassa on luvialaisiaikin useita, mutta ei mulle erittäin tultuja, Hasselin kaksi poikaa ja jotain muita vielä.” Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta 5.1.1911.

29 RMM Rauman alusrekisteri, Rhea 1880/merikapteeni Jukka Mikkola.

30 ”Siellä on sairaana Suomen poikiakin. Olimme pastorian kanssa. Eräs hoitaja näytti meille koko sairaalan. Tuskaa, tuskaa siellä näki. Ei oikein kovin huonoa sentään huomannut. Kahden suomalaisen luona olimme, toinen sairasti lavantautia, toinen keuhkotautia. Edellisen tunsin ennestään. Näin hänet joulujuhlissa. Silloin oli niin punaposkinen ja verevä, nyt posket kalpeat, silmät syvällä, kädet valkoset, mutta katse oli tyyni ja kirkas. Hän oli paraneema pain. Kerran kun pastori oli ollut katsomassa, oli hän kovin huono. Hymyili, kun pastori sanoi: ”Lääkäri on antanut luvan katsoa poikaa, mutta ei yhtään koskea”. Kyllä merimieslähetyksen siunattu asia. Kun sitä kannatettaisiin Ajattelnee niitä raukkoja, jotka sairaaloissa makaavat, eikä ketään tuttavaa tule katsomaan. Merimiespappi käy usein, kun sellainen on kaupungissa.” Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta sunnuntaina 26.2.1911.

31 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta maanantaina 28.11.1910.

32 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta 8.1.1911.

33 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta sunnuntaina 22.1.1911.

34 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta lauantaina 10.12.1910.

35 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta 15.12.1910.

36 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta joulupäivänä aamupuolella (25.12.1910).

37 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta 30.12.1910.

38 Kansanaho, liite 1 (Rasmus).

39 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta lauantai-ilalla 28.1.1911.

40 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta lauantaina 10.12.1910.

41 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta 30.12.1910.

42 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta lauantaina 10.12.1910.

43 Hanna Hermonen vanhemmilleen Lontoosta maanantaina 24.10.1910.

44 Antikainen & Tuomioja 2021.

45 ibid.

46 Hanna Hermonen sisarelleen Ester Hermostelle Lontoosta 28.1.1911.

47 Niemi 2008.

48 Hanna Hermonen veljelleen Niilo Hermostelle Lontoosta torstaina 1.12.1910.

49 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta 30.12.1910.

50 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta torstaina 12.1.1911.

51 Hanna Hermonen omaisilleen Lontoosta sunnuntaina 13.11.1910.

52 Hanna Hermonen isälleen Heikki Hermostelle Hampurista 8.3.1911. Hanna pyytää postifiksua osoitteeseen: Fräulein Hanna Hermonen, Dittmar-Koel-Strasse 36, c/o Pastor E. Sjöblom, Hamburg 9.

53 Sjöblom, Klas Eliel. *Suomen papisto 1800–1920 – verkkojulkaisu*.

54 Hanna Hermonen sisarelleen Eeva Hermostelle Hampurista 20.3.1911.

55 Leskelä-Kärki 2017, 22.

56 Keravuori 2017; Heikkilä 2021, 28, 35.

Lähteet

Arkistolähteet

Hanna Hermonen puhtauskirjoitetut kirjeet Lontoosta 1910–1911, Hermonen perheen kirjeenvaihto, Elina Jakomaan yksityisarkisto.

Lehdet

Merimiehen Ystävä: Suomen

Merimieslähetysoimen lehti.

Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot.

Tietokannat

Rauman merimuseon (RMM) Majakka, Rauman alusrekisteri, <https://majakka.rmm.fi/rauman-alusrekisteri/> (luettu 24.9.2022).

Kirjallisuus

Ajo, Martti 2017. *Punainen eskatologia – Jumalan valtakunta ja työväenliike Sigfrid Sireniuksen teologis-aatteellisessa ajattelussa ja kristillisyhteiskunnallisessa toiminnassa vuoteen 1924 asti*. Teologian väitöskirja, Helsinki: Helsingin yliopisto. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/208501/punainen.pdf?sequence=1> (luettu 4.9.2022).

Antikainen, Marja-Riitta & Erkki Tuomioja 2021.

Edelläkävijä: Aino Malmberg –aktivisti, feministi, sosialisti. Helsinki: Tammi.

Arni, Erkki ym. 1982. *100 vuotta, 100 years of the Finnish Seamen's Mission in London*. Toimituskunta Erkki Arni, Michael S. Mansbridge, David Kirby & Markku Tapio. Kirjoittajat Erkki Kansanaho, Pekka Tarkka, David Kirby, Erkki Arni, Neville Nelson, Hannele Branch, Markku Tapio. Lontoo: Finnish Church Guild and Trust, Enso Marketing.

Burton, Valerie 1991. *The Myth of Bachelor Jack: Masculinity, Patriarchy and Seafaring Labour*. Colin Howell & Richard Twomey (toim.), *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*, s. 179–198. Acadiensis Press, Fredericton New Brunswick.

Frigren, Pirita 2019a. Merimiespastorille saapuneet kirjeet liikkuvuuden peilinä ensimmäisen maailmansodan vuosina. Frigren, Pirita (toim.) 2019. *Merenkulkijoiden siirtolaisuus: historia ja nykypäivä*, s. 167–195. Tutkimus 5. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.

Frigren, Pirita 2019b. Merimies- ja siirtolaisuuslähetyksen pastorin silmin: Saima Renvallin kirjeet San Franciscosta 1901–1906. Annola, Johanna, Ville Kivimäki & Antti Malinen (toim.) 2019. *Elettyä historia: Kokemus näkökulmana menneisyyteen*, s. 179–215. Tampere: Vastapaino.

Hapuli, Ritva & Leskelä-Kärki, Maarit 2010. Kirjoittamisen julkiset ja yksityiset maailmat. Naisten kirjoittamisen kulttuurihistoriasta. Rantala, Heli & Ollitervo, Sakari (toim.) 2010. *Kulttuurihistoriallinen katse*, s. 258–280. Cultural History – Kulttuurihistoria 8. Turku: Käh, kulttuurihistoria, Turun yliopisto.

Heikkilä, Hannu 2021. *Mureen kirjeet: evakkous ja elämäntavan muutos rajakarjalais-ortodoksisten sisarusten kirjeenvaihdossa 1930-luvulta 1970-luvulle*. JYU Dissertations 375. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-8628-5> (luettu 4.9.2022).

Hinkkanen, Merja-Liisa 1992. Expressions of Longing, Sources of Anxiety? The Significance of Contacts with Home for Finnish Sailors in London and Hull in the Late Nineteenth Century. *Research in Maritime History*, 3, s. 63–79.

Ijäs, Matti 1997. Gummerus, Jaakko.

Kansallisbiografia-verkkojulkaisu. Studia

Biographica 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Artikkelin pysyvä tunniste <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sk:skb-003001> (ISSN 1799-4349, verkkojulkaisu) (luettu 13.3.2022). Jakomaa, Johanna 2021. Ylioppilas, emäntä, kuvaaja – Hanna Heinilän elämä. Kaisto, Heta (toim.) 2021. *Omalla maallaan*. *Kyläkuvaaja Hanna Heinilä*, s. 20–36. Helsinki: Parvus.

Kaisto, Heta 2021. Johdanto kirjaan ja näyttelyyn Rauman taidemuseossa. Kaisto, Heta (toim.) 2021. *Omalla maallaan*. *Kyläkuvaaja Hanna Heinilä*, s. 13–19. Helsinki: Parvus.

Kaukiainen, Yrjö 2016. Kun suomalaiset olivat filippiinoja. Tapio Bergholm (toim.), *Työ merellä*, s. 104–119. Nautica Fennica 2015–2016. Helsinki: Museovirasto.

Keravuori, Kirsi 2017. *Saaristolaisia: Elämä, arki ja vanhemmuus laivuriperheen kirjeenvaihdossa*. Historiallisia tutkimuksia 276. Helsinki: SKS.

Kuka kukin on 1954, Koskiluoma. Luettu Runeberg-portaalin kautta osoitteessa <http://runeberg.org/kuka/1954/0398.html> (luettu 12.3.2022).

Lahtinen, Anu, Leskelä-Kärki, Maarit, Vainio-Korhonen, Kirsi ja Vehkalahti, Kaisa 2011. Kirjeiden uusi tuleminen. Leskelä-Kärki, Maarit Anu Lahtinen & Kirsi Vainio-Korhonen (toim.), *Kirjeet ja Historiantutkimus*, s. 9–28. Historiallinen Arkisto 134. Helsinki: SKS.

Lempinen, Pentti 2000. *Nuortuu vanhetessaan: Suomen Merimieskirjo 125 vuotta*. Helsinki: Suomen Merimieskirjo ry.

Leskelä-Kärki, Maarit 2017. *Toisten elämä. Kirjoituksia elämäkerroista*. Avain, Helsinki.

Nevalainen, Laika 2019. Kodin monet ulottuvuudet merimiesten elämässä 1900-luvun alkupuolella. Frigren, Pirita (toim.), *Merenkulkijoiden siirtolaisuus – näkökulmia 1700-luvulta nykypäivään*, s. 211–229. Tutkimus 5. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.

Nurmi, Johanna 1996. *Merimiehet parempaan seuraan: Merimieslähetykseura osana suomalaista kansaisyhteiskuntaa 1800-luvun lopulla*. Sosiaalipolitiikan pro gradu -tutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto.

Pietiläinen, Jukka-Pekka 1997. Holsti, Rudolf. *Kansallisbiografia-verkkojulkaisu*. Studia Biographica 4. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:sk:skb-000754> (ISSN 1799-4349, verkkojulkaisu) (luettu 23.2.2022).

Rantala, Heli 2022. Ylioppilaan matkassa. Opinkäyntiä ja kävelemistä 1800-luvun alussa. Ennen ja Nyt: Historian tietosanomat 1/2022. <https://journal.fi/ennenjanyt/article/view/113431/68308> (luettu 24.9.2022).

Roiko-Jokela, Heikki 1995. *Ihanteita ja reaali-politiikkaa: Rudolf Holstin toiminta Baltian maiden kansainvälisen de jure -tunnustamisen ja reuna-vaikuteistytön puolesta 1918–1922*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/68888/Roiko_Jokela_Heikki_1995_screen.pdf?sequence=1&isAllowed=y (luettu 13.3.2022).

Suomen papisto 1800–1920 – verkkojulkaisu 2017. Sjöblom, Klas Eliel. Helsinki: SKS (luettu 16.3.2022).

Tarkka, Pekka 2018. *Onnen Pekka*. Helsinki: Otava. Tarkka, Topi 1974. *Sigfrid Sirenius, legenda jo eläessään*. Helsinki: WSOY.

Waltari, Toivo 1925. *Suomen merimieslähetysoimen 1875–1925*. Helsinki: Suomen Merimieslähetykseura.

En ung kvinnas *Grand Tour* från Luvia till London

*Hanna Hermonen (senare Heinilä) som skildrare
av sjömansmissionen, sjömännen och den finländska
kolonin 1910–1911*

Mellan oktober 1910 och slutet av mars 1911 skrev den 20-åriga dottern till kyrkoherden i Luvia, studenten Hanna Hermonen (senare Heinilä, 1890–1981) brev till sina familjemedlemmar från London. Hon hade rest till London för att arbeta som barnsköterska hos sjömansprästen Sigfrid Sirenus och hans hustru Lyli Sirenus i London. Breven har bevarats i ett privat arkiv. Jag använder 42 brev från denna resa. De är renskrivna av Hannas ättling Elina Jakomaa och ingår i en omfattande korrespondens mellan medlemmarna i familjen Hermonen.

Jag ställer frågan om hur det tidiga 1910-talets London, den finländska kolonin, sjömansmissionen och sjöfarten beskrivs i Hannas brev och vilken betydelse resan verkar ha i hennes liv. Under tiden i London träffade hon bekanta sjömän från Luvia och Raumo. Brevmaterialet belyser på ett intressant sätt dessa möten som trotsade tidens klass- och könsgränser, och sjömansmissionens verksamhet i praktiken. Hanna bekantade sig med och fäste sig vid många i den finländska kolonin i London. Överlag hade nätverken och möten med andra människor en central betydelse, och hos läsaren väcker artikeln frågan om en individs biografi över huvud taget kan studeras som något fristående som endast utgår från individen, eller om biografisk forskning alltid innebär att belysa flera levda liv från olika håll och ställa dem jämsides.

The *Grand Tour* of a young woman from Luvia to London

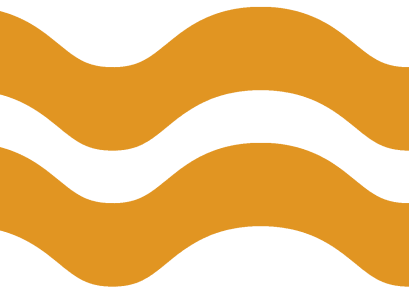
Hanna Hermonen (later Heinilä) as depicter of the seamen's mission, seafarers and the Finnish community in 1910–1911

The daughter of the vicar of Luvia, student Hanna Hermonen (later Heinilä, 1890–1981) sent letters to her family members from London, dated between October 1910 and the end of March 1911, when she was a young woman of 20 years of age. She travelled to London to work as a nanny in the family of Sigfrid Sirenus, a clergyman at the Finnish Seamen's Church in London, and Mrs. Lyylä Sirenus. The letters have been preserved in a private archive. As my source, I use 42 letters from her time in London, which have been typed by Hanna's descendant Elina Jakomaa, and make up a part of the larger correspondence culture of the Hermonen family.

The point of departure for my article is a question: How was the London of the early 1910s, its Finnish community and the Finnish seamen's mission and seafaring depicted in Hanna's letters? And how significant may her time in London be seen as part of Hanna Hermonen's life as a whole? In London she met sailors whom she knew from Luvia and Rauma. In an interesting way the letters illuminate these encounters that cross the class and gender differences of the time, as well as the practical activities of the seamen's mission. Hanna also became widely acquainted with, and a well-established member of, the Finnish community in London. Overall, the importance of networks and encounters with other people emerges as central, and thus the article encourages the reader to ponder whether the biography of an individual can ever really be explored as a separate unit, limited to one individual alone; or does biographical research always require a simultaneous examination and paralleling of several lived lives?

RYHMÄT, YHTEISÖT JA PAIKAT ELÄMÄKERRALLISESSA KUVASTIMESSA





Bodil Lindberg

har studerat nordisk historia och etnologi vid Åbo Akademi samt museologi vid Åbo universitet, och utförde åren 2021–2022 en samtidsdokumentation av kryssningsfartyget m/s *Amorella* för Ålands sjöfartsmuseum och Forum Marinum.

Bodil Lindberg

on opiskellut pohjoismaista historiaa ja kansatiedettä Åbo Akademiassa sekä museologiaa Turun yliopistossa, ja teki vuosina 2021–2022 risteilyalus m/s *Amorellan* nykydokumentoinnin Ahvenanmaan merimuseolle ja Forum Marinumille.

Bodil Lindberg

Amorella – berättad och upplevd av sjöfarare

*Sjömanskulturens förändring, Amorellas biografi
som flytande historiskt föremål, och sjöfararnas
förhållande till fartyget Amorella*

Denna artikel är baserad på dokumentationsprojektet "m/s *Amorella* – en samtidsdokumentation av en trotjänare i passagerartrafiken på Östersjön" av kryssningsfärjan m/s *Amorella*, som utfördes i form av ett projekt under hösten år 2021¹. Inom dokumentationsprojektet samlades material in genom digitalt inbandade intervjuer, och personalens arbete dokumenterades genom fotografering. Dessutom dokumenterades fartygets ljudmiljöer², såsom maskinljudet genom digital ljudupptagning. Även museiföremål för det maritima centret Forum Marinum och för Ålands Sjöfartsmuseum samlades in.

Dokumentationen av *Amorella* blev aktuell i och med rederiet Viking Line Ab:s planer på att sälja fartyget efter över 33 års trogen tjänst på samma linje mellan Åbo, Åland och Stockholm. Den första mars år 2022 ersatte nybyggda m/s *Viking Glory* trotjänaren m/s *Amorella* på linjen Åbo-Åland-Stockholm.³ Rederiet satte därefter m/s *Amorella* i trafik ännu för en sista sommar på Östersjön på linjen Helsingfors-Mariehamn-Stockholm.⁴ I mitten av september år 2022 åkte fartyget söderut till sin nya hemhamn Genua i Italien, efter att den fjärde augusti samma år ha blivit såld till det fransk-italienska rederiet Corsica Ferries SAS.⁵ M/s *Amorella* byggdes som den första i serien på sedermera fyra kryssningsfärjor av liknande format som beställdes efter varandra från det jugoslaviska skeppsvarvet Brodogradiliste (Skeppsvarvet) i Split, och hon färdigställdes sommaren 1989.⁶ Som m/s *Amorellas* beställare fungerade SF-line⁷, ett av rederierna bakom varumärket Viking Line.

Amorella var vid sin ankomst till Östersjön i september 1989 ett mycket modernt fartyg för sin tid. Till exempel gjorde de moderna biltransportutrymmena *Amorella* till ett fartyg före sin tid; de väl tilltagna café- och restaurangutrymmena, samt den stora Tax Free-butiken, och andra butiker, hämtade en känsla av elegans till Östersjön.⁸ Känns-

lan av att befinna sig på en luxuös kryssningsfärja stärktes av de ställvis påkostade inredningsmaterialen: marmor, glas, guld och mässing. På linjen Åbo-Stockholm ersatte *Amorella* den betydligt mindre m/s *Rosella*⁹, så skillnaden i reseupplevelsen för passagerarna var markant.¹⁰ Jämfört med andra passagerarfartyg som gått i linjetrafik på Östersjön var *Amorella* nästan utan undantag kvar på samma linje i trettio tre års tid.¹¹ Vanligtvis brukar rederierna byta ut fartyg snabbare än så, eller åtminstone flytta fartyget till en annan linje. I det här fallet var fartyget byggt specifikt för just denna linje, och fungerade därför utmärkt i sitt syfte, vilket kan vara en av förklaringarna till varför hon inte bytts ut tidigare. Att dokumentera vardagen ombord på ett fartyg, med sin än idag delvis slutna arbetsmiljö är relevant för att för framtiden bereda en inblick i hur vardagen på ett passagerarfartyg mellan Finland, Åland och Sverige tedde sig i början av 2020-talet. Genom en första analys av intervjuerna och förändringar i fartygets inre design var det samtidigt med dokumentation av ögonblicksbilden också möjligt att få en inblick i ett längre tidsspann, i och med att de berättelser om arbetet och fritiden ombord som insamlades omfattar en tidsperiod på cirka trettio år.

Dokumentation av samtiden har utförts ombord på fartyg i Norden sedan 1970-talet.¹² De senaste finska dokumentationerna av passagerarfartyg gjordes av kryssningsfärjan m/s *Silja Europa*, som dokumenterades genom en kryssning av det maritima centret Forum Marinums personal tillsammans med Åbo museicentral och personal från Åbo Akademis Sjöhistoriska institut våren 2006.¹³ På hösten år 2006 dokumenterades kryssningsfärjan m/s *Silja Serenade* som gick på Helsingfors-Stockholm linjen av Finlands Sjöhistoriska museum i samarbete med Helsingfors universitets studerandes universitetskurs hösten 2006.¹⁴ Denna senare dokumentation utfördes under två kryssningar mellan Helsingfors och Stockholm. Ett fint exempel på en relevant tidigare dokumentation som gjordes under början av 1990-talet utgör det svenska Sjöhistoriska museets noggranna dokumentation av rederiet Eff-John Internationals kryssningsfärjan m/s *Silvia Regina*¹⁵, som år 1992 utmynnade i boken *Färjefolk*¹⁶. På Åland har Ålands Sjöfartsmuseum dokumenterat Ålandsfärjan genom korta resor år 2007–2008, en regionalt viktig färja.

Samtidsdokumentationen på m/s *Amorella* utfördes av mig genom att som forskare i ord och bild dokumentera personalens arbete ombord, samt själva fartyget i sig.¹⁷ Arbetet utfördes utöver tematiska intervjuer och fotografering, också genom deltagande observation och iakttagande av arbetet och de olika kommunikationssätten ombord. Under arbetets gång inspirerades jag också till att bända in speciella ljudmiljöer ombord, till exempel i maskinrummet. Noggrant utvald personal med lång erfarenhet av fartyget *Amorella* intervjuades genom tematiskt ställda frågor.¹⁸ Metoden gav möjlighet till att anpassa intervjuerna och beredde utrymme för informanterna att själva lyfta fram intressanta minnen om *Amorella*. I dokumentationsarbetet ingick även att i mån av möjlighet samla in museiföremål för det maritima centret Forum Marinum och för Ålands Sjöfartsmuseum. Sådana museiföremål var t.ex. tallrikar och en bricka, ett ölstop, personalens tjänstemärken och personalens arbetskläder.

På fartyget jobbade under normala tider en personal på långt över hundrafemtio personer. Under specialförhållandena under coronapandemin hade personalmängden reducerats till betydligt mindre än så. Informanterna valdes ut för intervjuer på basen av sina tjänsteår ombord på *Amorella*. Ett av dokumentationens syften var att dokumentera vardagen ombord och undersöka personalens förhållande till just fartyget *Amorella*. Därför valdes speciellt sådana personer ut som hade jobbat länge ombord, vissa ända sedan fartygets första säsong sommaren 1989. De 25 personer som valdes ut för intervjuer hade alla jobbat ombord i tio till trettio år, och kände mycket väl till fartyget och dess kultur.¹⁹ De 25 intervjuade och 65 fotograferade personerna representerade fartygets olika personalkategorier.²⁰ Det betyder att de arbetade inom till exempel den stora intendenturavdelningen, på däck eller i maskin, och tillhörde därmed antingen manskapet eller befälet. En del intervjuade innehade chefsjobb, medan andras arbetsuppgifter innefattade konkret underhållsarbete såsom städning eller arbete i maskinutrymmena.

Sammantaget skedde dokumentationsarbetet under åtta hela kryssningar m/s *Amorella*, fördelade på fler än sexton resor eftersom en del av dokumentationsresorna gjordes mellan Åbo och Mariehamn, och andra mellan Mariehamn, Stockholm och Åbo. Under m/s *Amorellas* trafik på linjen Åbo-Stockholm, avgick fartyget om morgnarna från Åbo, och ankom på kvällen till Stockholm. På dagen efter klockan 14 angjorde *Amorella* Mariehamn för ett mycket kort uppehåll. Nattetid angjorde fartyget Långnäs hamn på Åland strax före klockan halv fyra på natten under sin färd mot Åbo. Det finskflaggade fartygets personal hade finska eller åländska hemorter, och under dokumentationsperioden arbetade inga rikssvenskar ombord, trots att det hade varit möjligt att stiga på fartyget i Stockholm.²¹ Intervjuerna gjordes på svenska eller finska.

Förändringar i arbetsförhållandena

Inom dokumentationsprojektets tidsmässigt begränsade ramar fanns inte utrymme för att göra en djupare analys av det insamlade materialet, men det vore ändamålsenligt att mer noggrant kunna gå igenom materialet vid ett senare tillfälle.²² I en första analys av de långa intervjuerna framkom ändå att en hel del förändringar skett både i arbetet och fritiden ombord sedan de tidigare nämnda dokumentationerna av motsvarande slag. Arbetsstyrkan ombord har av rederiet succesivt minskats, så att färre personer sköter samma arbete, som tidigare skötts av flere personer. Detta gällde främst arbete inom intendenturen (hotell, restaurang, och butiksfunktioner). Arbetsstyrkan har också allt mer börjat anpassas enligt behov, alltså enligt varierande passagerarmängder. Därmed består en större del än tidigare av vid behov inkallade deltidsanställda, till skillnad från bland annat 1990-talet, när fartyget hade ungefär samma personalmängd oberoende av passagerarmängden. Detta gällde även utanför sommarens högsäsong. Många intervjuade berättade om en allmänt minskad personalstyrka, och mer arbete per person än under 1990-talet.²³

För fartygets tre befälhavare var situationen den motsatta: de arbetade en vecka åt gången och var sedan lediga i två veckor. Tidigare hade

även de arbetat en vecka och varit lediga i en vecka. Det hade inom rederiet under en längre tid visat sig att arbete för befälhavare med helhetsansvar för hela fartyget varannan vecka, med väckning mitt i natten vid ankomsten till Långnäs (cirka halv fyra tiden på natten) resulterat i långtidssjukdomar till en del förorsakade av det ansträngande arbetet, varefter en övergång till arbete var tredje vecka infördes. I en del intervjuer med befäl, och i samtal med däckspersonal ombord och i hamnarna, nämnde några personer att just linjen Åbo-Åland-Stockholm är en "stresslinje", med hänvisning till den strama tidtabellen och nattankomsterna till Långnäs på Åland. Dessa personer ansåg att Helsingfors-Mariehamn-Stockholm linjen är en betydligt lugnare linje med en annan rytm.²⁴

I arbetets karaktär ombord hade inte så stora förändringar skett som i fritidsfirandet jämfört med de dokumentationer som genomförts sedan 1990-talet. Arbetet i sig var i många personalgrupper rätt lika de som beskrivs i de tidigare dokumentationerna. Under deltagande observation observerades att många arbeten innehöll fysisk ansträngning, bland annat städarbetet, däckarbetet, restaurangarbetet och till exempel tax-free butikens lager, där tunga dryckespaket hanterades delvis med muskelkraft i ett trångt utrymme under bildäck.

I arbetet på däck ingick sådana aspekter som man kunde tänka sig att i framtiden kommer att försvinna. I samband med lastnings- och lossningsarbetet på bildäcken förekom rätt mycket avgaser i luften, som så att säga hörde till jobbet.²⁵ Efter avgång började vanligtvis de låsta personbilarnas tjuvalarm tjuta i kapp från ett stort antal bilar då fartyget en aning krängde under sin färd genom skärgården. Under vistelse på bland annat kombinationsdäcket kunde man uppfatta de blandade alarmljuden som nästan öronbedövande, men trots detta var det ytterst få som satte händerna för öronen för att skydda hörseln. Att använda hörselskydd under lastning- och lossning var inget som allmänt förekom, då det var viktigt att kunna höra information om lastningen eller lossningen på radiotelefonen under arbetets gång. Radiotele-

Från vänster: Förste maskinist Johan Eriksson, maskinman Ville Pitkakangas, reparatör Andreas Karlström och maskinman Markus Kartano på paus i maskinverkstaden (däck 2) på m/s Amorella 30.11.2021. Bild: Bodil Lindberg.



fonerna användes av däckspersonalen i hamnarna, och fungerade bra, även om det för en utomstående kunde vara nästan omöjligt att få reda på vad som sades. I maskinrummet använde personalen oftast hörselskydd, men maskinljuden nådde stundvis väl in i maskinkontrollrummet när någon kom eller gick i dörren mellan maskinrummet och kontrollrummet. Under dokumentation av fartygets kök förfärdigades en stor mängd à la carte-portioner för en grupp, varför ljudmiljön i köket var rätt tyst, fastän arbetstakten var snabb.²⁶

Fritidens förändring

Både i en analys av intervjuerna, och i ljuset av deltagande observation på fartyget, framkom att den största förändringen i livet ombord skett i fritidsfirandets förändring. Det fritidsfirande som allmänt beskrivs i så gott som alla dokumentationer av vardagen ombord på fartyg ännu under 1990-talet och början av 2000-talet har helt ändrat karaktär, och är inte sig mera lik. Det vardagliga fritidsfirandet ombord på kryssningsfärjan *Amorella* hade med tiden ändrat karaktär, och gemensamt umgänge personalen emellan hade enligt de intervjuade nästan helt tynat bort. Den största orsaken, som också betonades av alla informanter, var införandet av totalförbud på alkohol drycker under den tid man är på arbetsplatsen, alltså på fartyget.²⁷ I intervjuerna framgår att flera personer drog sig till minnes fuktiga kvällar och nätter i glatt sällskap efter arbetspassens slut. Festandet och alkoholanvändning under fritiden ombord är också något som omnämns i de tidigare dokumentationerna, varav den i min jämförelse den äldsta dokumentationsrapporten "Färjefolk" av Sjöhistoriska museet till och med tar fasta på etablerade traditioner i anslutning till bland annat det sista passet ombord före landstigning och ledighet.²⁸

I det tidigare dokumentationsmaterialet, liksom i intervjumaterialet från *Amorella*, framkommer att det tidigare var vanligt förekommande att fartygets personal på sin fritid kunde röra sig i civila kläder i fartygets barer och nattklubb, där de firade en trevlig kväll, ibland också i sällskap av passagerare, som de stiftade bekantskap med under kvällen. Under de senare decennierna av 1900-talet förekom det enligt intervjuade ibland att all personal inte heller dök upp på sin arbetsplats på morgonen efter en sådan kväll (då det inte var frågan om den sista kvällen ombord före ledighet), utan kunde återfinnas i passagerarutrymmen eller på en annan plats än i den egna personalhytten.²⁹ Under slutet av 1900-talet, åtminstone mellan 1970- och 1990-talen, fanns det på flera kryssningsfärjor ett skilt utrymme som användes som personalens nattklubb och diskotek. Personalklubbar av den här typen som förekom på andra fartyg än *Amorella*, hade specifika öppethållningstider under vissa dagar i veckan, och där såldes drycker till fördelaktigt pris endast för personal.³⁰

Till det mer all dagliga fritidsfirandet hörde tidigare även att personalen under sin fritid vistades i manskapets dagrum. Manskapets dagrum var ämnat för manskapet inom däck- och maskinavdelningarna, samt för intendenturens personal. I dagrummet kunde personalen umgås, se på film, kasta pil, samt festa. Oftast fanns det några personer i dagrum-



met oberoende av tiden på dygnet, och enligt informanterna på *Amorella* hittade man alltid sällskap där om man vill prata med någon. Oftast vistades personalen i dagrummet under dagspauser, på kvällen efter arbetspasset eller till och med sent på natten, då en del personal arbetade till långt in på småtimmarna i fartygets dansrestaurang, matrestauranger och pubar. Kvällen kunde sedan fortsätta i till exempel dagrummet ännu till morgonnatten, då det oftast var svårt att varva ned och lägga sig och sova efter en bråd natt på jobbet. Sådana informanter vars personalhytter funnits alldeles nära manskapets dagrum, berättade att det ofta hände sig att de som ville sova fick gå till dagrummet och be kollegorna föra mindre oväsen. Detta togs dock inte på så stort allvar av kollegorna, emedan i stort sett "alla" i alla fall också själva vistades i dagrummet sent under andra kvällar i veckan.

Enligt de intervjuade var alla i personalen alltid välkomna till dagrummet, eller på personalens informella fester.³¹ Detta har varierat på olika fartyg, på en del fartyg har vissa avdelningar kunnat bilda egna sociala kretsar, där övrig personal var mindre välkommen att delta.³² På följande däck (däck 10) fanns befälets dagrum, vilket varit avsett för samma syfte, det vill säga en plats där befälet kan umgås på sin fritid, eller hålla möten. Befälets dagrum hade till skillnad från manskapets dagrum, inte använts för festande eller umgänge om kvällarna, utan användningen var under dokumentationstiden lika sparsam som under tidigare årtionden. Båda dagrummen fanns mitt i fartyget och saknade fönster.³³

Efter att rederiet Viking Line inledde en nolltoleranslinje mot alkoholbruk på fartygen, ändrades fritidsfirandet nästan över en natt. Under dokumentationstidpunkten hade de nya reglerna varit i bruk redan under några års tid, och det var därför endast äldre informanter som berättade om sina minnen av en annorlunda fritid ombord. Numera hade dagrummen succesivt omvandlats till mötesrum med förvaringsfunktioner. I befälets dagrum fanns skåp i vilka en del av fartygets dokument förvarades, och där hölls personalutbildningar för olika avdelningar, varvid den stora Tv:n användes som hjälp. I manskapets dagrum fanns fortfarande en större TV, och böcker för fartygets personal.³⁴ Idrottsredskapen, till exempel tunga rockringar³⁵ och piltavlan var delvis gömda bakom ett större antal in skuffade bykhäckar.

Enligt informanterna vistades numera väldigt få i dagrummet, till skillnad från förr. Ibland kunde personalen följa med någon viktig fotbollsmatch tillsammans i dagrummet, eller se på film, men normalt vistades personalen numera mest i sina egna hytter. En viss förändring hade redan skett i och med att rederiet lät installera mindre Tv:n i personalhytterna – något som först verkade nästan för bra för att var sant, berättade informanterna.

Personalen umgicks förvisso i Mässen under måltiderna, och kunde ibland hålla kaffepaus där. Umgänget i Mässen begränsades också stort av de rådande osynliga sociala reglerna ombord, i vilka det ingick att var avdelning hade sina egna sittplatser, och vid dem fanns dessutom personliga sittplatser.³⁶ Det var inte möjligt att överskrida dessa gränser, utan även om umgänget annars var rätt fritt över avdelningsgränserna, kunde personer ur olika avdelningar inte sitta vid samma bord,



À la carte förrätter bereds i restaurangköket på däck 8 under ledning av köksmästare Jukka-Pekka Repo. Bild: Bodil Lindberg.

utan kommunicerade muntligt över hela Mässen fastän de var de enda som just då åt där.

Även under dokumentationstidpunkten, hösten 2021, var det fullt möjligt att bjuda sin arbetskamrat på ett glas vichyvatten i Mässen, men detta uppfattades inte alls motsvara ett glas öl, vilket varit mer vanligt förekommande tidigare. Detta motsvarade enligt alla de intervjuade inte alls den tidigare mer fria fritiden. Personalen kunde inte heller längre fira fritid på fartygets barer och nattklubb, förutom med egna inbjudna gäster. Utöver dagrummen kunde personalen använda sig av personalens gym på däck två, ett cirka 20–25 kvadrat stort fönsterlöst utrymme under bildäck där träningsredskap av olika ålder fanns inrymda och väggarna var täckta av speglar. Utrymmet uppfattades av många som för litet för sitt ändamål, då man också där kunde hamna väldigt nära sina arbetskamrater under träningspasset i det lilla rummet.³⁷

Förändringen i fritidsfirandet var något som de äldre informanterna tog med ro, och de ansåg sig orka bättre i jobbet då fritiden helt ägnades åt att vila. Några personer både ur befälet och intendenturen uttryckte sin sorg och oro över det förändrade sociala livet ombord. De var främst ledsna över yngre arbetstagares arbetsvardag, som numera enligt dem tedde sig mycket annorlunda, och mer tråkig, än deras egen vardag var tidigare. Enligt informanter i befälet fick till exempel yngre däckspersonal i dag en mycket tråkigare och enformigare uppfattning av arbetet ombord, då personalen allt mindre umgicks med varandra ombord utanför arbetstiden.³⁸

Enligt alla äldre informanter håller personalen på kryssningsfärjorna aktivt kontakt hem till land nästan varje dag, och på så vis är fartyget inte längre en på samma sätt stängd miljö där man endast umgås med sina arbetskamrater, som den hittills i alla tider varit. Personalens samhörighet hade därför också blivit en annan än vad den varit under alla



M/s Aida Prima från m/s Amorellas
kommandobrygga 21.10.2021.
Bild: Bodil Lindberg.

tider före de goda mobiltelefonförbindelserna. De äldre informanterna ansåg att personalens huvudsakliga liv pågick iland, eller åtminstone utanför fartyget, så att fartyget nästan blivit som ett slags "fängelse"³⁹, där man är tvungen att vistas då man är på jobb.⁴⁰ Tidigare var fartyget under både arbete och fritid en mer isolerad värld än nu. En informant beskrev *Amorella* som en "helt ny värld"⁴¹ som hen steg in i, när hen för första gången promenerade in på bildäcket under sin första arbetstur.

Många informanter kom väldigt tydligt ihåg sina allra första arbetspass på *Amorella*. De "nya värld" som de lärde känna ombord var något annat än de hade kunnat ana, och de som arbetat ombord mycket länge sade att de först måste lära sig de nya sätten och disciplinen ombord. Enligt en del informanter kunde en del respons från chefer också ges på "annat sätt" än muntligt. Uppfattningen som intervjuerna bildar är att det inom för tre decennier sedan kunde förekomma en del våld i form av lätt slag i ansiktet inom servicesektorn i arbetet ombord, men att de flesta uppfattade detta som något som "hörde till", och som det inte fanns stora möjligheter att klaga på. Detta var ett tema som få intervjuade ville uttala sig om.⁴²

Fartygsmiljön där man arbetar tätt inpå varandra och i många fall också delar hytt med sina kolleger under arbetsveckan på sju till tio dagar, lämpar sig inte för alla. Många framhöll att en hel del personer provat på arbetet ombord, men sedan hoppat av då det krävs vissa egenskaper för att trivas ombord. Den "nya världen", eller gemenskapen ombord gav ofta upphov till livslånga vänskaper och bekantskaper. Det var också vanligt förekommande att personer bekanta endast till ansiktet och förnamnet, eller endast smeknamnet, arbetade ombord i ett



Befälhavare Matts Johansson på m/s Amorellas kommandobrygga i Stockholm 5.11.2021. Bild: Bodil Lindberg.

decennium på olika avdelningar, utan att desto mer känna till varandras riktiga namn, eller personernas fritidsförhållanden och liv iland. Detta är ett exempel av flere, på hur fartygsmiljön bildade en viktig social struktur för personalen ombord.

Det var under dokumentationsarbetet flera informanter och också andra i personalen, som på ett självklart sätt talade om fartygets personal som "sin andra familj", eller till och med som "sin familj"⁴³. I och med Amorellas stundande försäljning som ruvade i bakgrunden under år 2021, var det många som kände sig oroliga över att en bekant arbetsplats, men framför allt en bekant social miljö, skulle gå förlorad. De flesta verkade sörja mer över den kommande förändringen beträffande arbetskamrater, som säkert snart skulle bli en annan då fartyget var till försäljning. Fastanställda kunde se fram emot att fortsätta arbeta på rederiets andra fartyg, men anställning ombord på det nya fartyget m/s *Glory*⁴⁴ var alla tvungna att ansöka skilt om.

Coronapandemins inverkan på arbetet ombord

Samtidsdokumentationen av m/s Amorella genomfördes mellan juli och december under det andra coronapandemiåret, år 2021. Under deltagande observation i juli 2021 fanns ett stort antal kryssningsresenärer ombord mitt under högsäsong, och förhållandena ombord verkade nästan helt motsvara normalförhållanden, före coronapandemins början i mars år 2020. Under intervjuerna på hösten 2021 framkom ändå att passagerarmängderna ännu under sommaren 2021 var betydligt mindre än före coronapandemin, då passagerarbiljetterna i bästa fall kunde vara slutsålda med ca 2 420 personer ombord. Även om det ursprungliga maximala passagerarantalet var 2 420 passagerare, fanns det från början hyttplatser (bäddar) för 1 946 personer.⁴⁵ Resten av passagerarna fick alltså åka med så kallad "däcksplats", och vila där de fann utrymme för det, eller vaka hela natten.

Den maximala passagerarmängden hade för Amorellas del minskats på grund av coronapandemin. Hytter av så kallad economy-klass på däck två, under bildäcket, hade tagits ur bruk redan vid coronapandemins början på grund av att hygienförhållandena på däck två inte är de samma som i andra hyttavdelningar när hytterna saknar egna toaletter och duschar. Istället fanns gemensamma sådana i hyttgången. En mindre avdelning av dessa hytter hade också helt rivits bort efter grundstötningen nära Föglö på Åland i september år 2020, då havsvatten trängt in på golvet i en del av hytterna. Hyttmodulerna hade sedan helt avlägsnats, och det utrymmet var under hösten 2021 helt tomt och mörkt, så när som på el- och vattenslangar som hängde ur taket som ett minne av de avlägsnade hytterna. Största delen av hytterna i mitten av fartyget på däck två fanns dock kvar, men de var tillslutna med orange tejp med texten "SF-line".⁴⁶ En del av dem hade tagits i bruk som förvaringsutrymme för till exempel städutrustning och senare på hösten – julpyrdnader, i väntan på julsäsongen.

Av passagerarhytterna hade en del också tagits i personalens användning under åren. I och med coronapandemin hade sådan personal (i de lägsta lönekategorierna) som tidigare alltid delat hytt med en

kollega, tilldelats en privat hytt.⁴⁷ Alla som omfattats av denna nya fördel med egen hytt var mycket nöjda med arrangemanget, och hoppades att de inte längre skulle vara tvungna att återgå till att dela hytt. Detta arrangemang hade orsakat att passagerarhytter tagits i bruk för personal från och med år 2020.

När coronapandemin kom under våren 2020 minskade passagerarmängden ombord på alla kryssningsfärjor dramatiskt, så även på m/s *Amorella*. I och med att kryssningsresenärerna under en viss tid helt lyste med sin frånvaro, och passagerarna i huvudsak bestod av enstaka ruttresenärer och långtradarchaufförer, minskade rederiet också på personalen inom intendenturen. När sedan Sverige stängde sin gräns även för finländare och ålänningar och Finland för svenskar, blev passagerarmängden minimal. Passagerarna bestod då endast av långtradarchaufförer, som var vana att rör sig ombord.⁴⁸

Rederiet drog ned på sin personal till ett minimum, så att fartyget skulle kunna trafikera, men passagerarna erbjöds ingen normal service ombord. När läget var som värst arbetade endast trettio personer ombord. Personalen utgjordes främst av driftspersonal inom däck och maskin, medan intendenturen representerades av till exempel en kock, restaurangchefen, husfrun, intendenten och några till. Ledande personal blev tvungen att själv sköta om de arbetsuppgifter som normalt personal underställde dem skötte. Många av de som senare under pandemin återkallades på jobb blev beordrade att sköta andra jobb än de normalt skötte, och de nya arbetsuppgifterna visade sig för många vara knepigare än de hade väntat sig. Detta luckrade upp den dittills etablerade starka indelningen i olika avdelningar ombord. Även stämningen bland personalen blev efter coronapandemin bättre än tidigare, då många tack vare denna erfarenhet lärde sig att uppskatta sina kollegors till synes "lätta och enkla" arbete på ett nytt sätt.⁴⁹ Enligt befälhavare skulle fartyget endast utrustas med det alldeles nödvändiga, såsom "diesel och vatten", för att kunna trafikera.⁵⁰ Allt som kunde utelämnas (nya beställningar) skulle lämnas därhän i väntan på bättre tider.

Enligt den personal som trots alla permitteringar av personal arbetade ombord, var det en ledsam tid ombord när det stora fartyget var nästan helt öde, och inga passagerare heller fanns ombord. Många reflekterade i efterhand över den förändrade ljudmiljön, där främst passagerarnas glada skratt och prat saknades, men också musiken och högtalarutropen som emellanåt helt saknades. De ombordvarande skulle gärna ha satt på musik för att skapa en trevlig stämning ombord, men kände inte till hur det skulle göras, och därmed var det helt tyst under en del resor, förutom vid några få manuella högtalarutrop. Vid den under normala tider dygnet runt bemannade informationsdisken var det tomt, och i stället fanns en telefon på disken med uppmaningen att ringa om det fanns behov för information. Hela hyttavdelningar var tomma, och enligt personalen var det spöklikt att röra sig omkring på fartyget.

När sedan allt fler ur personalen småningom kunde återkallas på jobb, till en början endast via korta avbrott i permitteringen, var glädjen och arbetsivern stor.⁵¹ Passagerarna möttes också med stor glädje, liksom arbetskamraterna. De avdelningar som berördes minst av

coronapandemin var däck och maskin. Intervjuade som arbetade på maskinavdelningen ansåg att inget ändrat i deras dagliga jobb ombord. Endast arbetsresorna till fartyget ändrades i och med den kollektiva trafikens minskning. Likväl ändrades nästan inget inom däcksarbetet, förutom vid lastning och lossning, när fartyget i huvudsak lastade frakt i form av långtradare och lastenheter på hjul. Hela personalen var stolt över att just deras fartyg, *Amorella*, hade trafikerat utan uppehåll under hela den värsta coronapandemin. Det markerade en viss trygghet även för dem som var permitterade att fartyget var i trafik, och inte lades upp, så som flera andra fartyg.

Under hösten 2021 fortsatte coronapandemin allt jämnt, och ombord på fartyget tillämpades extra hygienåtgärder för att minimera risken för smittspridning. De intervjuade städarna berättade om en varm sommar med många passagerare, men även om vilka åtgärder de varit tvungna att vidta för att skydda sig själva och passagerarna. Det var uppenbart att arbetet varit tyngre på grund av munskyddsvånget i de under sommartid ibland varma och mindre väl vädrade hyttutrymmena. Passagerarmängderna som under våren 2021 ännu var blygsamma, ökade under sommaren 2021 till flera hundra personer per resa. Framför allt åkte finländare på semester till Åland som för många kändes som utomlands medan möjligheten till utlandsresor ännu var mycket starkt begränsad.⁵² Under hösten hade passagerarantalet åter minskat så att det under intervju tiden från september till december fortfarande var en del fast personal permitterad. Däremot hade rederiet kallat in extra personal på arbete, som bestod av icke-fastanställda, speciellt för veckosluten, då det fanns mest passagerare ombord.

Under coronapandemin, och fortfarande under våren 2021 gick det att som passagerare observera att personalen på *Amorella* till stor del bestod av äldre arbetstagare. Detta hade sin förklaring i att rederiet börjat tillämpa ett nytt system, för vilket det aldrig förut funnits behov: en senioritetsprincip tillämpades för att permitteringarna och senare återkallandet tillbaka på jobb skulle ske på ett rättvist sätt. Således kallades personer med mest tjänsteår hos Viking Line på jobb först när permitteringarna småningom kunde upphöra. Förfaringssättet hade på basen av intervjuerna förorsakat en hel del ledsamhet bland personalen, trots att detta var ett sätt att behandla den permitterade personalen jämlikt. Sådana i personalen som närmade sig pensionsåldern tyckte synd om yngre personal med små barn, bland vilka det fanns familjer där båda föräldrarna i samma familj blivit permitterade samtidigt. De äldre i personalen hade hellre sett sig själv permitterade än de yngre kollegorna. Detta var också en stor orsak till att en del i personalen bestämde sig för att gå i pension så snart som möjligt – för att ge plats åt de yngre. Om sommaren 2020 (den första coronasommaren) konstaterade flera intervjuade att det ”inte var någon riktig sommar”, eller att ”sommaren aldrig kom det året”, på grund av de uteblivna passagerarna och avsaknaden av kryssningsgäster.

Under hela dokumentationsperioden var fartygets bastu och SPA-avdelning stängd, medan nattklubben som under våren 2021 varit stängd hölls öppen. Nattklubben stängdes redan klockan 01 på natten, och det var rätt få passagerare som dansade på dansgolvet. Coronapande-

min inverkade fortfarande på sjöfararnas fritid ombord. Fastän det ofta framkom att all fritid gick åt till att vila, fanns det ändå tecken som påminde om en tid som varit före pandemin. Utanför Mässen fanns städigt en hurtig uppmaning om att komma och spela innebandy på däck fem efter avgången från Mariehamn.⁵³ Detta var tyvärr gammal information, emedan all gemensam idrott ombord eller iland under hamnuppehållen hade upphört p.g.a. coronapandemin. Tidigare hade personalen varje vecka spelat till exempel innebandy på bildäck, sprungit gemensamma joggingturer iland under uppehållet i Stockholm kvällstid, och till och med spelat fotboll på en fotbollsplan i stadsdelen Söder i Stockholm. Några informanter kom väl ihåg denna gemensamma sjöfararidrott, och speciellt de sjömansfotbollsturnéer mellan fartyg, där *Amorella* vunnit guld under 1990-talet.⁵⁴ Personalen rekreerade sig trots pandemin genom att sommartid uppehålla sig på däck i civila kläder, ibland bland passagerarna, genom att bada bastu, och genom att använda sig av rockring⁵⁵ i de tomma konferensutrymmena. Fartyget hade även en fritidskassa, som utöver Sjömansservicebyrån⁵⁶ stod för en del av t.ex. sportutrustning.

***Amorella* som flytande föremål i förändring**

Under dokumentationsprocessen framkom under intervjuerna flera olika förändringar som under åren gjorts inuti fartyget. Dessa förändringar kunde också spåras med ett noggrant öga på flere ställen ombord. Efter att ha trafikerat på samma linje i över trettio år, syntes flere lager av fartygets historia i olika material inom samma helhet, utbytta delar som inte motsvarade originalet, litet märkliga tekniska lösningar när det kommer till fartygets inre design och arkitektur. T.ex. gångar och dörrar vars ursprungliga syfte förändrats och nu inte ledde just någonstans. En undersökning av fartygets ursprungliga ritning från varvet i Split gav förklaringar till fartygets utseende efter trettio års trafik: När fartyget levererades var det inrett med lyxösa inredningsmaterial på bland annat restaurangdäcket (däck åtta). Restaurangerna hade även ett noggrant uttänkt koncept med ursprungligen upp till tolv olika restauranger, caféer och dansrestauranger att upptäcka. Till exempel fanns det fler än en à la Carte restaurang ombord.⁵⁷

Även passagerarna på en kryssningsfärja mellan Finland, Åland och Sverige skulle få möjligheten att uppleva en liknande kryssningsupplevelse som annars endast varit möjlig på en lyxkryssare utanför Östersjön. Dessvärre visade det sig att passagerarna på denna linje inte i tillräcklig mängd uppskattade möjligheten att äta fint i de olika fina restaurangerna, vilket ledde till en ombyggnad av restaurangerna efter bara några år.⁵⁸ Glasmålningarna i innetaket och de vackra silkestapeterna i à la Carte restaurangen har kunnat bevarats genom åren, kanske på grund av att de skyddats med plexiglasskivor. I nattklubben Funclub⁵⁹ hade möblemanget bytts ut ett flertal gånger inte minst i diskoteket, som ibland var förenat med nattklubben nedanför via en trappuppgång i fartygets akterhörn. Diskoteket Starlight bar var utrustat med ett kupolformat takfönster genom vilken månluuset romantiskt sken in.⁶⁰ Detta kan man tänka sig att diskotekbesökare sannolikt mer sällan lade

märke till, då diskoteket hade egna ljus- och rökeffekter. I caféet i fartygets för på däck sju fanns skilda kioskbyggnader för glass och varm korv, och ett fint marmorgolv. Detta golvmaterial måste redan efter fem års slitage bytas ut mot mer hållbara och fördelaktigare material.⁶¹ För passagerarna var just caféet i fören av *Amorella* en favoritplats tack vare möjligheten att därifrån se rakt förut och följa med färden.⁶² I caféet fanns också mycket sittplatser, och under dokumentationsperioden till och med ett sittplatsområde där husdjur, såsom hundar, var välkomna.

Passagerarna steg ombord på *Amorella* mitt i fartyget, sett på både längden och höjden. Till en början har det varit effektfyllt att stiga in i den åttkantiga aulan med ett konstverk i glas och mässing från golv till tak i mitten av aulan. Åt tre håll (utöver entréerna på fartygets båda sidor) ledde breda korridorer vidare vilka akterut kantades av fartygets Tax-free butik, parfymbutik och sittsalonger. Föröver ledde gången in i en ännu större aula med hissar och en av de stora dubbeltrappuppgångarna med mässingsräcken. Vidare bakom trappuppgången började det stora Seaside café. Under långa tider var det också enkelt för passagerare att hitta till sittsalongen som låg invid caféet.⁶³ Under den sista hösten på Åbo-Stockholm linjen hade sittsalongen sedan länge funnits sig uppe i ett tidigare konferensutrymme på däck nio.⁶⁴ Senare ändrades butikshelheten i och med att alla butiker sammanslogs till en enda stor Tax-free butik.⁶⁵ Då kom gången akterut att leda rakt in i Tax-free butiken, medan en ny gång skapades längs fartygets styrbordssida. Utgången ur butiken flyttades också, så att det inte längre var frågan om att gå rakt igenom butiken och ut på andra sidan, utan utgången med flere kassor placerades alldeles nära utgången på babordssida som användes i Mariehamn i mitten av fartyget.

I tekniken ombord hade många framsteg och förändringar skett både på kommandobryggan, maskinavdelningen och restaurangavdelningen. För restaurangkökens del bakades bland annat inte längre fartygets bröd själv ända från början i fartygets bageri på däck ett under havsytan, utan brödet köptes in från land. På kommandobryggan samsades äldre teknisk utrustning med alldeles ny var det möjligt att spåra äldre ursprunglig teknik bland nyare tillkommen. Kommandobryggan som utrymme hade småningom förbättrats, så att bland annat bordet med fartygets loggbok avskärmats med gardiner i tre riktningar – allt för att inte blanda personalen under arbete i mörker. En av befälhavarna odlade också en för ett fartyg stor mängd grönväxter på "bryggan" vilket enligt personalen på ett positivt sätt bidrog till trivseln.⁶⁶ Inom driften fanns även skilda utrymmen som det inte längre fanns behov för, såsom radiotelegrafistrummet invid kommandobryggan. Även i maskinkontrollrummet berättade och pekade personalen på en del tidigare nödvändig utrustning som inte längre behövdes. Något som däremot behövdes, och som oftast fungerade men inte alltid, var fartygets stabilisatorer i form av ett slags fenor som kördes ut från sidorna vid grov sjögång för att minska på gungningen.⁶⁷

Fartygets bildäck var vid fartygets tillkomst mycket moderna. Till exempel var det utrustat med ett så kallat kombinationsdäck (däck fem), vilket till hälften består av ett bildäck för personbilar och till hälften av passagerarhytter. Det höga bildäcket (däck tre) är utrustat med bilram-

per som fälls ned och vecklas ut från taket, så att bildäcket kan delas in i två våningar: däck tre och det tillfälliga däck fyra. Personalen ansåg att fartyget fortfarande var modernt för sin tid och mycket väl fungerande på sin linje. Körfilerna i lastutrymmena hade med tiden blivit rätt så smala på grund av att bilarna med tiden blivit allt större och bredare jämfört med 1980-talet.

När man ska dokumentera ett helt fartyg, kan uppgiften te sig nästan överväldigande. Ett fartyg som dokumentationsobjekt är en väldigt stor helhet.⁶⁸ Syftet med den nu utförda samtidsdokumentationen var begränsad av tid och de möjligheter en enda person har att dokumentera en så stor helhet. Av den stora mängden personal valdes en liten mängd ut ur alla personalkategorier, en mängd som ökade allt eftersom dokumentations fortskridande, när fler och fler ville delta. Samtidigt fotograferades de intervjuade i sitt arbete, och fartygets olika utrymmen så långt det var möjligt. Genom att bevara detta material sparas åtminstone ett ögonblick av *Amorellas* exceptionellt långa historia på samma linje för framtiden och för vidare forskning.

Genom intervjuerna och den deltagande observationen på dokumentationsresorna bildades för en utomstående forskare en uppfattning av personalens känsla för detta fartyg, m/s *Amorella*. De anställda talade med kärlek om "henne" (fartyget) och om "sin familj" (personalen) ombord på fartyget. När informanterna i början⁶⁹ av dokumentationsperioden tillfrågades vad *Amorella* betytt för dem, var det flera av de intervjuade som blev ordlösa. De menade att just *Amorella* var det bästa fartyget inom rederiet att arbeta på, och de tänkte på de otaliga minnena, både goda och sämre minnen för vilka *Amorella* varit händelseplatsen. En del var också av den åsikten att inget kommer att bli kvar av deras tid ombord, utan allt kommer att försvinna.

Amorella-andan berördes också i intervjuerna, och det verkar faktiskt ha funnits en speciell *Amorella*-anda, som fartyget tidigare också var känt för.⁷⁰ Den verkade också på så sätt att en del arbetstagare till en början var litet rädda för att börja arbeta på *Amorella*, efter att tidigare ha jobbat på andra fartyg.⁷¹ Den samhörighet som tidigare hörde till *Amorella*-andan hade småningom tunnats ut, och existerade inte längre på samma sätt som tidigare under början av 2020-talet. Detta berodde bl.a. på att personalen bytts ut allt via pensioneringar, och flere i personalen hade numera också jobbat på andra Viking Line fartyg, inte enbart på *Amorella*, vilket förut varit vanligare. Denna senare orsak uppgavs också av de yngre intervjuade till att de inte uppfattade att *Amorella*, jämfört med rederiets andra fartyg, skilde sig så mycket ur mängden. De yngre intervjuade upplevde starkare än de äldre att de arbetade för rederiet Viking Line, och inte i så hög grad på just m/s *Amorella*. Detta var enligt intervjuer med olika befälhavare, pusers och intendent även en medveten och önskad förändring från rederiets sida, att personalen hellre skulle identifiera sig med rederiet Viking Line än med ett enskilt fartyg.⁷²

Denna artikel är baserad på forskarens reflektioner kring dokumentationsarbetet, och visar att vidare forskning i materialet skulle vara önskvärt. Liksom Mira Karjalainen skrev år 2008 har intresset för historisk forskning om sjöfarears kultur och vardag till största del intres-

serat sig för sjöfarare under segelfartygsepoken, medan sjöfararna på ång- och motorfartyg jämförelsevis sällan varit föremål för akademisk forskning.⁷³ Forskning om kvinnor på fartyg har till en del utförts,⁷⁴ medan få hittills i en nordisk kontext undersökt minoriteter ombord.⁷⁵ I början av övergångstiden till framtidens kanske helt elektriska fartyg vore det intressant att forska om sjöfararnas villkor under det sena 1900-talet och 2000-talets början. Mot förmodan har flera förändringar uppstått på kryssningsfärjorna under en period på endast trettio år, t.o.m. på bara 15 år. Vissa förändringar har skett över en natt, medan de allra flesta skett mer småningom.

Noter

- 1 Samtidsdokumentationsprojektet genomfördes av Bodil Lindberg som projektanställd forskare i ett samarbete mellan Ålands Sjöfartsmuseum i Mariehamn och Forum Marinum i Åbo. Projektet finansierades av Svenska Kulturfonden (verksam i Finland). Fartygets stundande försäljning var allmänt känd på grund av att Viking Lines nybygge m/s *Viking Glory* beställts från det kinesiska skeppsvarvet Xiamen Shipbuilding Industry Co redan år 2017, och levererades 23.12.2021, varefter det nya fartyget avgick den 28.12.2021 på sin färd från Kina till Finland. Den sista möjliga tidpunkten för att utföra en samtidsdokumentation under någotsånär normala förhållanden (coronapandemins inverkan på verksamheten undantagen) inföll därmed under hösten år 2021.
- 2 Under senaste år har institutioner inom kulturarvsbevarande vaknat upp till behovet att även spara kännsåka ljud och ljudmiljöer. I Finland har detta genomförts av bland andra Arbetarmuseet Werstas i Tammerfors som bandat in av de för staden typiska ljuden från industrianläggningar, medan Åbo museicentral år 2021 och 2022 bandat in typiska ljudmiljöer för staden Åbo, såsom ljudmiljön ombord på stadsfärjan Föri i Aura å. Arbetarmuseet Werstas deltog i insamling av ljudmiljöer i ett samarbetsprojekt mellan sex europeiska museer och Europeiska unionen, kallat "Sound of Changes". Namnet hänvisar till att de nu inbandade ljudmiljöerna inom en snar framtid kommer att försvinna för evigt. Se även: www.soundsofchanges.eu 29.9.2022.
- 3 Viking Lines pressmeddelande 28.2.2022 om m/s *Viking Glory* första färd på den nya linjen 1.3.2022: www.vikingline.com/sv/pressrum/5205CICE7A63BoC6.
- 4 Se Viking Lines pressmeddelande 25.1.2022: www.vikingline.com/sv/pressrum/9C797DDFE13DA2C.
- 5 Viking Lines pressmeddelande om *Amorella* försäljning 5.8.2022: www.vikingline.com/sv/pressrum-old/pressmeddelanden-finland/889EF2FD23D7431.
- 6 Sjöström 2009, 159–168.
- 7 SF-line bytte år 1995 helt namn till Viking Line Abp. De övriga rederierna bakom Viking Line hade i det skedet antingen köpts upp eller gått i konkurs. Vissa hade också riktat in sin verksamhet på fraktrafik och frångått passagerartrafiken.
- 8 Uttrycket "ett modernt fartyg" och "ett fartyg före sin tid" användes av de intervjuade informanterna i dokumentationsprojektet "m/s *Amorella* – dokumentation av en trojänare i passagerartrafiken i Östersjön".
- 9 Sjöström 2009, 166.
- 10 M/s *Rosella* byggd 1980 av Wärtsilä i Åbo

- hade kapacitet för 1700 passagerare och hyttplatser för 740 passagerare, medan nybyggda m/s *Amorella* med plats för 2420 passagerare och hyttplatser för 1946 passagerare kunde ta 720 fler passagerare och erbjuda hyttplats för över dubbelt fler passagerare än vad som var möjligt på *Rosella*, då det fanns upp till 1206 fler hyttplatser på det nya fartyget. M/s *Amorella* bjöd därmed på en betydande förbättring i passagerarkomforten ombord.
- 11 *Amorella* trafikerade under två veckors tid i juni 1997, och under tjugo dagar i september-oktober år 2002 på linjen Helsingfors–Stockholm. *Amorella* har också gått på Helsingfors–Stockholm linjen i en veckas tid år 1998 och år 2013. M/s *Amorella* seglade sin sista sommar i Östersjön på linjen Stockholm–Mariehamn–Helsingfors–Tallinn mellan april och september år 2022, medan fartyget var till försäljning. Se även Viking Lines pressmeddelande 25.1.2022: www.vikingline.com/sv/pressrum-old/pressmeddelanden-finland/9C797DDFE13DA2C.
 - 12 Ala-Pöllänen 2012a, 93.
 - 13 Dokumentationsrapporten tillgänglig vid Forum Marinum.
 - 14 Dokumentationsrapporten tillgänglig vid Finlands Sjöhistoriska museum.
 - 15 Levererad år 1981.
 - 16 Boken "Färjefolk – arbetsliv på en Finlandsfärja" utgiven år 1992 av Engman, Frände, Hellstadius och Hesselgren vid det statens Sjöhistoriska Museum i Sverige, betraktas idag som ett klassikerverk inom samtidsdokumentation i Norden.
 - 17 Dokumentationsrapport över "m/s *Amorella* – en samtidsdokumentation av en trojänare inom passagerartrafiken på Östersjön" 2021.
 - 18 Lämpliga informanter valdes ut i samarbete med rederiets personalchef, m/s *Amorellas* två olika pusers och fartygets tre olika befälhavare. Dessutom begärdes intervjuer av personal under forskarens vistelser ombord på fartyget. Det förekom vissa nyanskillnader i de intervjuades tillförlitlighet beroende på om de av rederiet beordrats att delta i intervju, eller om de under det pågående projektet själva blev intresserade av att delta och specifikt ville berätta om sina erfarenheter av *Amorella*.
 - 19 25 personer intervjuades i 21 olika intervjuer.
 - 20 Under dokumentationsprojektet fotograferades 65 personer i sitt arbete på m/s *Amorella*.
 - 21 Enligt intervjuerna och muntliga uppgifter inom både däckavdelningen, på maskinavdelningen och intendenteravdelningen fanns tidvis enstaka rikssvenskar anställda på alla avdelningar ombord.
 - 22 Dokumentationsprojektet syftade endast till att samla in material för de sjöhistoriska museerna på Åland och i Åbo, medan en

- djupare analys av det insamlade materialet som vore ändamålsenligt att utföra inte ingick i projektet. En del av intervjuerna finns därför bevarade som inbandade intervjuer som inte transkriberats. Detta fördröjer tills vidare analyserandet av materialet och möjligheten att detaljerat hänvisa till det.
- 23 Informationen framkom i intervjuer med fartygets personal inom dokumentationsprojektet av m/s *Amorella*.
 - 24 Intervjuer inom dokumentationsprojektet med m/s *Amorellas* olika befälhavare och tidigare befälhavare på *Amorella* som numera arbetade på land med andra sjörelaterade arbetsuppgifter.
 - 25 Avgaserna syntes speciellt bra då utetemperaturer låg på minusgrader under dokumentationsperioden i november och december. Fartygets luftkonditionering hade inte tillräcklig kapacitet att hinna suga ut bilavgaserna från bildäcken i hamnarna.
 - 26 Från fartygets kök serverades mat både till Å la Carte- och Steakhouse-restaurangerna samt till bufférestaurangen. Ljudmiljön kunde under andra tidpunkter än dokumentationstiden vara betydligt högre.
 - 27 Många intervjuade framhöll att säkerheten på fartygen förbättrats tack vare totalförbudet mot alkohol.
 - 28 Bland annat "Lomalossi" i Engman 1992, 145–147.
 - 29 Intervjuer med personal i intendenturen på m/s *Amorella* år 2021.
 - 30 Muntlig information erhöles under dokumentationstiden av hyttvärdinna under 1970-talet på Åbo-Stockholm linjen inom rederiet Silja Line, och Engman 1992, 65, samt Ala-Pöllänen 2017, 127.
 - 31 Intervjuer med personal ur intendenturen på m/s *Amorella* år 2021.
 - 32 Muntlig information av tidigare anställd på Åbo-Stockholm linjen inom rederiet Silja Line, hösten 2021.
 - 33 Intervjuer med befäl på m/s *Amorella* år 2021.
 - 34 Dessa böcker tillhörde inte Sjömansservicebyrån, till skillnad från böckerna i Mässen, som regelbundet byttes ut av byrån och var en del av Sjömansservicebyråns bibliotek som regelbundet cirkuleras mellan olika fartyg.
 - 35 På finska hulavanne. Här avses viktade rockringar för gymtränning.
 - 36 Det förekom också många konkreta gränser. Under den deltagande observationen framkom att åtminstone en del av manskapet och personal i intendenturen önskade att mellanväggen mellan den stora manskapsmässen och den mindre befälsmässen skulle rivas, eftersom den enligt dem var onödigt då den skilde åt personalen ur befälet och intendentens chefer från all övrig personal. Enligt dem hade motsvarande vägg rivits bort på Viking Lines fartyg m/s *Gabriella*.

- 37 Intervju med purser på m/s *Amorella* 2021 och observation av gymmet.
- 38 Observationer och intervjuer med äldre personal på m/s *Amorella* hösten 2021.
- 39 "Fängelse" användes som ett överdrivande begrepp av en informant ur intendenturen som beskrivning av fartyget som en från omvärlden isolerad arbetsplats.
- 40 Liknelsen mellan fartygsmiljöer och fängelser har en lång tradition och förekommer i sjöfarares berättelser genom hela 1900-talet. Se t.ex. Karjalainen 2007, 151–156 och 2008, 78.
- 41 Om den "nya världen", även Karjalainen 2008, 83.
- 42 Intervjuer med personal inom intendenturen på m/s *Amorella* 2021.
- 43 Se även Karlsson 2020, 104 om "andra familj" och "arbetsfamilj".
- 44 M/s *Viking Glory* anlände till Finland från Kina vårvintern 2022.
- 45 Enligt reklam för det nya fartyget m/s *Amorella* år 1989, fanns bäddplatser för upp till 90 % av passagerarna, en betydande förbättring jämfört därinnan byggda kryssningsfärjor av samma storlek. Se till exempel den kroatiska reklamfilmen "*Amorella* – sailing into the future" producerad av skeppsvarvet Brodogradiliste Split och registrerad av Lordan Zafranović år 1989: www.youtube.com/watch?v=IDRC0tE3X8, 29.9.2022.
- 46 Med tanke på rederiet Viking Lines långa historia var det intressant att upptäcka SF-line-loggan i bruk på detta sätt inne i fartyget.
- 47 Rederi AB Slite var det första rederiet som år 1986 introducerade singelhytter för all personal ombord på nya m/s *Olympia* i passagerartrafiken mellan Finland och Sverige. Se Karlsson 2020, 93.
- 48 Vintern 2021. Trafiken över gränsen kunde snart fortsätta mot uppvisande av giltiga coronavaccineringsbevis.
- 49 Intervjuer med personal ur intendenturen inom dokumentationsprojektet "m/s *Amorella* – en trojännare i passagerartrafiken på Östersjön" hösten 2021.
- 50 Intervjuer med befälhavare på m/s *Amorella* 2021.
- 51 Flera informanter i intervjuerna med personal på m/s *Amorella* 2021.
- 52 Resor till Åland marknadsfördes av åländska myndigheter med uttryck som "Nästan utomlands".
- 53 Kombinationsdäcket fem, där halva däcket bestod av hytter, och akterhalvan av ett lågt bildäck för personbilar. Kombinationsdäcket hade enligt de intervjuade tidigare till och med lastats på ett visst sätt för att ge utrymme åt personalens innebandyträningar, det vill säga att bilarna lastats på mittväggs ena sida, eller på sidorna för att bereda tillräckligt med utrymme för innebandyspel. Till sådana passagerarhytter som låg vägg i vägg med bildäcket härdes de under färderna i skärgården med hög volym ljudande bilalarmen från bildäcket mycket bra, varvid de utgjorde ett störande moment för passagerare. Detta förhållande kunde rederiet inte inverka på, fastän det fanns stora skyltar på bildäcket med sträng uppmaning att stänga av alarmfunktionen.
- 54 Intervju med biträdande purser på m/s *Amorella* 2021.
- 55 Rockring, i Finland mer känd som en "hulahulning", på finska "hulavanne". Här avses viktade rockringar, det vill säga tyngre modeller avsedda för gymträning. Se även Svenska Akademiens ordlista www.svenska.se/saol/?sok=rockring, 28.9.2022.
- 56 På finska Merimiespalvelu (MEPA).
- 57 Brodosplit varvets reklamfilm av Lordan Zafranović om m/s *Amorella* 1989.
- 58 Muntlig information i flera av intervjuerna och av tidigare anställd inom intendenturen på Viking Lines fartyg m/s *Isabella* på linjen Åbo–Stockholm.
- 59 Funclub var tidigare namnet på de flesta av natklubbarna på Viking Lines fartyg, men endast på *Amorella* fick namnet leva kvar. På andra Viking Line fartyg av ungefär samma ålder ändrades natklubbens namn i samband med att de förnyades. Muntlig information av intervjuade och av stamgäster ombord på m/s *Amorella*, och av passagerare intervjuade för Svenska litteratursällskapet i Finland under m/s *Amorellas* sista kryssning 16–17.9.2022 på Helsingfors–Stockholm linjen, samt intervju med passagerare i SLS 2388_ljud_06 på Svenska litteratursällskapet i Finlands arkiv.
- 60 Enligt Viking Lines reklam för det nya fartyget m/s *Amorella*.
- 61 Muntlig information i december 2021 av både *Amorellas* purser och av Viking Lines arkitekt Johan Nordberg på rederiets huvudkontor i Mariehamn.
- 62 Intervjuer med passagerare på m/s *Amorella* för Svenska Litteratursällskapet i Finland, Lindberg hösten 2022.
- 63 Rederiet Viking Line har senare frångått de på 1960-talet introducerade skilda sittsalongerna på sina nyare fartyg, bland annat på m/s *Viking Grace* från år 2013.
- 64 Hösten år 2021.
- 65 Intervju med purser på m/s *Amorella* 2021.
- 66 Befälhavaren var på fartyget känd för sitt intresse för grönväxter och de olika lapparna med uppmaningar om att komma ihåg att vattna växterna. Även i befälsmännen fanns på ett liknande sätt mindre grönväxter, samt ett skåp med glasdörr med utrustning för detta syfte: små säckar med ny mylla, tomma krukor och vattenkannor. Befälhavaren hade också fått ett neutralt smeknamn med hänvisning till detta intresse.
- 67 Efter Estonias förlisning i september 1994 utrustades flera av Viking Lines andra fartyg med sponsoner, men på *Amorella* installerades istället vattentäta portar på fartygets bildäck. Bildäcket delades därmed upp i tre avdelningar för att förhindra att fartyget skulle kunna få slagsida ifall havsvatten skulle tränga in på bildäck. Sponsonerna tillför fartygen en större flytförmåga, men har i vissa fall också inverkat på fartygets beteende i vattnet. De två portarna installerades i varsin ända av bildäcket, mellanrummet mellan dem var 72 meter i mitten av fartyget. Många arbetstakare på m/s *Amorella* var uttryckligen stolta över att "deras" fartyg inte "förfölats" med påsvelsade sponsoner till skillnad från andra kryssningsfärjor. Begreppet sponson förmodligen lånat från engelska till svenska enligt www.terminologiframjandet.se/h552agFIZ/tnc.se/termfraga/sponson, 28.9.2022. Sponson avser på fartygets fribord påsvelsade luftfyllda stålkonstruktioner, ofta formade likt "korvar" på utsidan av skrovet.
- 68 Se Kallberg 2012, 40.
- 69 Senare under dokumentationsarbetet formulerades de tematiska intervjufrågorna till mer ändamålsenliga för syftet. En bredare diskussion om fartygets betydelse med informanterna visade sig mer innehållsrik.
- 70 Om andra ombord på kryssningsfärjor se även Karlsson 2020, 65–67.
- 71 Oron över att börja arbeta på m/s *Amorella* berodde bland annat på att fartygets personal hade ett rykte kring sig om att ha en mycket stark yrkesstolthet, och att de förde fram sitt eget fartygs höga status i samband med av rederiet anordnade gemensamma utbildningstillfällen som oftast hölls iland. Intervjuer på m/s *Amorella* 2021.
- 72 Tidigare, på 1990-talet, hade rederiet enligt de intervjuade en annan strategi som mer innebar att de olika fartygen skulle konkurrera med varandra i frågan om popularitet och försäljningssiffror. Även under dokumentationsperioden förekom ett aktivt jämförande av bland annat försäljningssiffror

med andra fartyg inom rederiet, men identifieringen till det fartyg man jobbade på var inte längre lika stark som den varit förut.

73 Karjalainen 2008, 85 och Ala-Pöllänen 2012b, 122.

74 Kvinnor på sjön har undersökts av till exempel Agneta Karlsson år 2020, Jo Stanley år 2016, Sari Mäenpää år 2008 och Ingrid Kaijser år 2005.

75 Anne Ala-Pöllänen år 2017 om filippinska sjömän på finska fartyg. Sociologen Arne Nilssons undersökning år 2006 om homosexuella män som arbetade på Svenska Amerika Linjens båtar. Paul Baker och Jo Stanley har forskat i samma tema som Nilsson ur ett brittiskt perspektiv år 2003.

Källor

Otryckta källor

Ala-Pöllänen, Anne 2006, Loppuraportti. "*Nykymerenkulun tallennus m/s Silja Serenadella 20.–22.4 ja 24.–26.4.2006*", tillgänglig vid Finlands Sjöhistoriska museum och Forum Marinum.

Lindberg, Bodil 2021, 21 intervjuer med m/s *Amorellas* personal om m/s *Amorella*, tillgängliga i Stiftelsen Forum Marinums och Ålands Sjöfartsmuseums arkiv.

En del intervjuer är bevarade endast som ljudband.

5 intervjuer med befäl.

3 intervjuer med maskap.

17 intervjuer med personal inom intendenturen.

1 intervju med en tidigare befälhavare.

Lindberg, Bodil 2022, Dokumentationsrapport: "m/s *Amorella* – en samtidssokumentation av en trojännare i passagerartrafiken på Östersjön", tillgänglig vid Stiftelsen Forum Marinum och Ålands Sjöfartsmuseum.

Lindberg, Bodil 2022, "*Passagerarupplevelser på m/s Amorella (2022)*", 9 intervjuer med passagerare om m/s *Amorella*, tillgängliga vid Svenska Litteratursällskapet i Finlands arkiv med signum SLS 2388.

Stiftelsen Forum Marinums arkiv: "*M/s Silja Europa, dokumentointi aluksella syksyllä 2006*". Loppuraportti.

Elektroniska källor

"*Amorella* – Sailing into the future". Kroatisk dokumentär reklamfilm om m/s *Amorella* registrerad av Lordan Zafranović, 1989. www.youtube.com/watch?v=IDRC0tE3X8, 30.9.2022.

Svenska Akademiens ordlista www.svenska.se/saol/?sok=rockring, 30.9.2022.

Sound of Changes, EU-projekt för bevarande av ljudmiljöer www.soundsofchanges.eu, 29.9.2022.

Terminologiframjandet www.terminologiframjandet.se/h552agFIZ/tnc.se/termfraga/sponson, 28.9.2022.

Viking Lines pressmeddelande 25.1.2022: www.vikingline.com/sv/pressrum-oldd/pressmeddelanden-finland/gC797DDFE13DA2C, 26.1.2022.

Viking Lines pressmeddelande 28.2.2022 om m/s Viking Glorys första färd på den nya linjen: www.vikingline.com/sv/pressrum/5205C1CE7A63BoC6, 26.9.2022.

Viking Lines pressmeddelande om *Amorellas* försäljning 5.8.2022: www.vikingline.com/sv/pressrum-oldd/pressmeddelanden-finland/889EF2FD213D7431, 6.8.2022.

Tryckta källor

Ala-Pöllänen, Anne 2012a. På fartyg och i arkiv. Hur bevaras dagens sjöfart för kommande generationer? *Nautica Fennica* 2011–2012. Kotka: Finlands sjöhistoriska museum.

Ala-Pöllänen, Anne 2012b. Sjömanskultur på Sverigebåtarna. *Färjefart. Historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken*

Amorella – merenkulkijoiden kertomana ja kokemana

Artikkeli kertoo vuonna 2021 m/s *Amorellalla* suorittamani nykydokumentoinnin tuloksista. Dokumentointi toteutettiin haastatella 25 laivalla pitkään työskennellyttä miehistön jäsentä eri henkilöstöryhmistä sekä osallistuvalla havainnoinnilla. Laivaa dokumentoitiin myös valokuvaamalla sekä laivan ääniympäristöä tallentamalla. Toteutin dokumentoinnin syksyn ja alkutalven aikana tehyillä 16 laivamatkalla, joilla osallistuvan havainnoinnin lisäksi valokuvasin itse laivaa ja 65:tä laivalla työskennellyttä henkilöä työssään ja tein suurimman osan haastatteluista. Osallistuvan havainnoinnin aikana sekä myös haastatteluista kävi ilmi melko hiltaintain tapahtuneita muutoksia sekä työoloissa että vapaa-aanviettotavoissa. Nämä muutokset ovat tapahtuneet viimeisten 16 vooden aikana, aiempien vastaavan kaltaisten dokumentointien jälkeen.

Dokumentointi ajoittui covid-19-pandemian loppuajkaan, ja sen yhtenä tavoitteena oli siksi dokumentoida myös globaalin pandemian vaikutusta risteilylaivojen ja merenkulkijoiden arkeen. M/S *Amorellaa* voidaan suuresta koostaan huolimatta pitää kiinnostavana myös museologisesta näkökulmasta, minkä vuoksi tutkin *Amorellaa* tilana ja kartoitin laivalla ajan myötä tehtyjä muutoksia ja ajallisia kerrostumia. M/S *Amorella* liikennöi Turku-Tukholma-linjalla lähestulkoon yhtäjaksoisesti yli 30 vuoden ajan vain lyhyin huoltokatkoin, minkä takia laajoja muutoksia ei ollut tehty esimerkiksi laivan sisätiloihin. Siksi monessa tilassa olikin havaittavissa runsaasti eri aikojen historiallista kerroksellisuutta.

- mellan Finland och Sverige.
Red. Westerlund, Kasper. Åbo:
Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi.
Ala-Pöllänen, Anne 2017. *Happy ship?*
Etnografinen tutkimus suomalaisista ja
filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla
rahtilaivoilla. Doktorsavhandling vid
Helsingfors universitet. Helsingfors:
Suomen muinaismuistoyhdistys.
Baker, Paul och Stanley, Jo 2003. *Hello sailor!*
The hidden history of gay life at sea.
London: Longman.
Engman Jonas. et al. 1992. *Färjefolk:*
arbetsliv på en Finlandsfärja. Stockholm:
Sjöhistoriska museet.
Kaijser, Ingrid 2005. *Kvinnliga sjömän –*
finns dom? En samtidsdokumentation.
Stockholm: Statens maritima museer.
Kallberg, Ulla 2012. *Fartyg, samhälle,*
betydelse och kulturarv. Nautica Fennica
2011–2012. Kotka: Finlands sjöhistoriska
museum.
Karjalainen, Mira 2007. *In the shadow of*
freedom: life on board the oil tanker.
Helsingfors: Doktorsavhandling,
Helsingfors universitet.
Karjalainen, Mira 2008. *Liv på tankbåtar.*
Nautica Fennica 2007–2008. Kotka:
Finlands sjöhistoriska museum.
Karlsson, Agneta 2020. *Äländska kvinnor*
i färjerederiernas tjänst – om kvinnorna
i serviceverksamheten ombord
1959–1985. Åbo: Sjöhistoriska Institutet
vid Åbo Akademi.
Mäenpää, Sari 2008. *Uteslutning*
av kvinnor från oceanfartyg och
passagerarsjöfartens utveckling i Finland
från början av 1900-talet. Nautica Fennica
2007–2008. Kotka: Finlands sjöhistoriska
museum.
Nilsson, Arne 2006. *”Såna” på*
Amerikabåtarna: de svenska
Amerikabåtarna som manliga
homomiljöer. Stockholm: Normal.
Sjöström, Per-Henrik 2009. *Vägen över*
havet. Från pionjärer till marknadsledare.
Göteborg: Breakwater Publishing Ab
tillsammans med Viking Line Abp.
Stanley, Jo 2016. *From cabin ‘boys’ to*
captains: 250 years of women at sea.
Stroud, Gloucestershire: The History Press.

Summary

The Amorella – as described and experienced by seafarers

My article presents results from the contemporary documentation I carried out on the m/s *Amorella* in 2021. The documentation was conducted by interviewing 25 long-standing crew members from various staff categories, as well as by participatory observation. The ship's environment was also documented by means of photographs and sound recordings. I carried out the documentation in the autumn and early winter, over 16 voyages, during which time, in addition to conducting participatory observation, I photographed the ship itself and 65 persons working on board in their job, and I also conducted most of the interviews. The participatory observation and also the interviews revealed even fairly recent changes to working conditions and leisure activities on board. These changes have taken place over the last 16 years, following previous similar processes of documentation.

My documentation coincided with the later part of the COVID-19 pandemic, and one aim was therefore to also document the impact of the global pandemic on the everyday life of cruise ships and seafarers. Despite the large size of the vessel, the m/s *Amorella* can also be seen as interesting from a museological perspective, and thus I explored the ship spatially and surveyed changes made on board over time and various time layers. The m/s *Amorella* sailed between Turku and Stockholm continuously for over 30 years, with only short service breaks, and no extensive changes had been made to the ship's interior. Several spaces therefore displayed many historical layers from various periods in time.

Laura Seesmeri

(laura.seesmeri@utu.fi) on väitellyt maisemantutkimuksesta ja on kulttuuriperinnön tutkimuksen tutkija-tohtori Turun yliopistossa. Hän on erikoistunut vedenalaiseen maisemaan, keholliseen kulttuuriperintöön ja taidelähtöiseen etnografiaan.

Laura Seesmeri

Puikkarin ja liitupiipun heijastama elämä

*Paikallismuseon esinekokoelma
biografiana saaresta ja sen ihmisistä*

Tarkastelen tässä artikkelissani paikallismuseon esinekokoelmaa kertomuksena ihmisen ja maiseman sekä menneisyyden ja nykyisyyden suhteesta. Affektiivisen piirin käsitteen ja fenomenologisen kysymyksenasettelun kautta syvennyn museoidun esineen ja paikallismuseon esinekokoelman kykyyn toimia tulkkina tai tarinan kertojana erilaisten ajallisten tasojen ja toimijuuksien välillä. Esine ja esinekokoelma paikallismuseossa kertovat oman ympäristönsä eläjien elämäkertaa. Näkökulmassani korostan esineen toimijuutta ihmisen ja maiseman välillä. Paikallismuseon kontekstissa tämä suhde konkretisoituu, koska esineet on nostettu kertojan rooliin paikallisen menneisyyden ja menneisyyden maiseman tavoittamiseksi siinä maisemassa, jossa ne ovat esillä. Paikalliset esineiden käyttäjät ovat itse valinneet esineitä museoon.

Artikkelin kohteena on merihistoriallisesti ajankohtainen Borstö ja sen paikallismuseo, jonka ovat perustaneet kaksi saarelaista 1970-luvulla. Itse olen tuntenut nämä saarelaiset, työskennellyt museossa ja käsikirjoittanut sen uuden näyttelyn vuonna 2021. Artikkelini asettuu ajankohtaiseen keskusteluun sivuten Borstön lähistön hylkytutkimuksia ja Borstö I:ksi kutsutun hyllyn uudelleen identifiointia.¹ Näkökulmani kohdistuu kuitenkin saarelaisiin ja heidän elämäänsä. Esineiden kautta nostan esille paikallisten kalastajien suhdetta maisemaan – myös vedenalaiseen maisemaan, johon heillä ja museon perustamisella on olennainen suhde, koska he ovat aikoinaan löytäneet Borstö I:ksi kutsutun hyllyn.

Artikkelini avaa merihistoriaan myös saarelta merelle päin suuntautuvan näkökulman. Lähteinä käytän esinekokoelman lisäksi saarelaisten ja saarella kirjaamiani biografisia ja autobiografisia aineistoja: päiväkirjamerkintöjä ja kirjeenvaihtoa. Esineiden affektiiviset piirteet voivat avata meille menneisyyden mielenmaisemaa yhdistettynä niihin liittyviin kokemuksellisiin lähteisiin.

Esineen kertomaa

Paikallismuseon esineistöä voidaan tarkastella biografisena kertomuksena saarelaisten elämästä ja suhteesta omaan maisemaansa, erityisesti mereen. Humanistisen tutkimuksen piirissä on puhuttu merellisestä käänteestä. Tämä käänne on tehtävä niin, että merta tutkitaan kontekstuaalisesta näkökulmasta ja se ymmärretään aktiivisena toimijana, ei eristettynä muusta maailmasta. Tutkimus merestä arkeologisena ja historiallisena maisemana pitää sisällään sekä materiaalisen että kognitiivisen aspektin. Meri nähdään kokonaisuutena, johon kuuluvat meri, saaret, rannat, ihmiset, menneisyys ja tulevaisuus.²

Materiaalisen kulttuurin tutkimus ei ole pelkästään materiaan esimerkiksi esineeseen liittyvää, vaan se voi tarkastella laajasti ihmisen ja esineiden välistä suhdetta³. Esineellä on menneisyyteen kurottuva olomuoto. Nykyhetken lisäksi esineen materiaalisuuteen liittyy sen synty ja käyttö. Esine on näin samaan aikaan sekä fyysinen objekti että tapahtuma.⁴

Etnografisessa esinetutkimuksessa voidaan puhua affektiivisesta käänteestä, jossa huomio kiinnittyy itse esineeseen liitettyihin tunteisiin ja aistikokemuksiin ja tätä myötä esineiden rooliin toimijoina ja kokemusten vaikuttajina.⁵ Affektit ovat nousseet kulttuurintutkimuksen keskiöön fenomenologisen kehollisuuden ja posthumanistisen uusmaterialismin hengessä. Lyhyesti sanottuna affektit liittyvät tutkimukselliseen asetelmaan, jossa maailma nähdään monimuotoisena verkostona tai sommittumana.⁶ Nämä sommittumat ovat intensiivisiä ja rakentuvat koko ajan uudelleen. Sommittumien avulla maailma nähdään vuorovaikutuksen piirinä, jossa jokainen sen osa sekä vaikuttaa että on vaikutettu. Toimijuusverkoteoriaan pohjaten voidaan tarkastella mitä tahansa toimijaa osana merkityksenantoprosessia. Toimijat ovat välittäjiä, ei vain siirtäjiä ja ne ovat itsekin toimijoina erilaisten toimijoiden verkostoissa kehoina, yksilöinä, rakenteellisina osina ihmisen ja häntä ympäröivän maailman jatkumossa ja sekoituksissa.⁷ Edelleen toimijuus liittyy tilojen merkityksenantoon, merisuhteeseen, joka on tarkastelussani niin somaattinen, kognitiivinen kuin havaittakin ja jatkuvan merkityksenannon keskellä.⁸ Tällaiset sommittumat ja toimijoiden prosessit luovat affektiivisen piirin.⁹

Esineet, jotka eivät puhu ja joihin liittyvä inhimillinen tekemisen suhde on jo katkennut, vaatii affektiivista tulkinnan otetta. Affektiivisesti väritynyttä tutkimusasetelmaani museoesineistä elämäkerran kirjurina ohjaavat seuraavat ajatukset: arkielämä, jota museoesineet esittävät, on elävää ja impulsiivista. Samoin näiden esineiden välittämät kokemukset tai tarinallistunut menneisyys vastaanotetaan muutoin kuin mekaanisesti ja kognitiivisesti ohjatusti. Menneisyyden esittäminen esineiden kautta on hybridinen prosessi. Esineisiin on tarkertunut merkityksiä vuosien varrella. Ne ovat olleet osa elämää, ja ne on valikoitu museoon kertomaan saarelaisten ja saaren tarinaa. Esineisiin liittyy myös kehollisuutta ja tunnetta. Niitä on pidetty kädessä, niillä on tehty töitä ja uusia esineitä. Museoesineeseen liittyy myös multimodaalisuutta. Esineet ovat olleet osa tapahtumaa, jossa on ollut eleitä, liikettä, tunnetta, moniaistisuutta. Maailma on relationaalinen. Mikään ei ole irrallista. Museoesine on irrotettu vanhasta käyttötarkoi-

tuksestaan, nostettu vitriiniin edustamaan saaren menneisyyttä, mutta se ikään kuin hohtaa vielä suhdetta omaan käyttötarkoitukseensa ja hetkeen, kun se on ollut osa arkista elämää.¹⁰

Museotyöhön liittyvä kulttuuriperintö syntyy kulttuurisena luovuuksena ja on osa arkisen perinteen prosessia.¹¹ Borstön museon esinekokoelma on alkujaan saarelaisten itsensä valitsema esitys esinekokoelman muodossa heidän elämästään saarella.

Meren keskellä

Borstö on entisen Nauvon kunnan eteläisin asuttu saari. Nykyisin se kuuluu Paraisten kaupunkiin. Sen nimen arvellaan tulleen myös siitä, että se on ollut alueellaan kaukaisin saari – *borttersta ön*. Saarella on asunut samat kaksi sukua tai alkujaan saman suvun kaksi haaraa 1700-luvulta asti. Borstön kylä koostuu kahdesta päätalosta, Södergårdista ja Norrgårdista, sekä näistä lohkotuista kahdesta uudemmasta talosta nimeltä Strandgård ja Nygård.

Hyvät pyyntivedet, etenkin hyljejäät ovat aikoinaan houkutelleet saarelle asumaan. Borstön ensimmäiset asumukset ovat oletettavasti olleet tilapäisiä majoja kalastaja-hylkeenpyytäjille. Saaren pohjoispuolella olevan korkean kallion Bybergetin juurella on ladottuja kivijalkoja ja uunin alustoja. Niiden eteläpuolelta ovat kyläläiset löytäneet mahdollisia laituripaikkoja peltoa raivatessa. Jos otetaan huomioon maan kohoaminen ja näiden nykyinen etäisyys rannasta, voidaan päätellä niiden olevan noin 1500-luvulta, mutta mitään tarkkaa ajoitusta tai arkeologista inventaariota saarella ei ole tehty. Saaristo on ollut haastava elinympäristö. Varsinais-Suomen manteralueeseen nähden se onkin asutettu pysyvästi suhteellisen myöhään, vasta 1200-luvulla. Karuilla ulkosaarilla meri on sanellut mahdollisuudet olla yhteydessä ulkomaailmaan. Kelirikko aika on saattanut olla vuosien säätilanteista vaihdellen pitkä ja asutukseen vaadittavat rakennus- ja polttopuut niukassa. Karuille saarille asettautuneilta ihmisiltä on vaadittu erityisiä taitoja ja luonnetta.¹²

Ruoan perässä liikkumisen lisäksi saaristoa on asutettu myöhemmin myös valtiovallan asutusmääräyksillä. Ruotsin aikaan piti taata postin kulku sekä luotsiasemien ja majakoiden toiminta. Borstön sijainti on 1700-luvun lopulta alkaen ollut keskeinen silloisessa vilkkaassa Itämeren kauppaliikenteessä. Utöseen rakennettiin ensimmäinen majakka 1750-luvun alussa helpottamaan hankalasti navigoitavaa rannikkoa. Karikkoisilla vesillä oli haastavaa liikkua ja haaksirikkoja sattui paljon. Tilanne vaikutti myös saariston asuttamiseen.¹³ Ruotsin aikana 1730-luvulla perustettiin sukellus- ja pelastuskomppania, joka sai oikeudet harjoittaa pelastustoimintaa Turun saaristossa.¹⁴ Komppania palkkasi ulkosaaristoon asiamiehiä, rantavoutejä. Heitä asui Borstösäkin ja lähisaarilla esim. Lökholmissa ja Trunssössä, joihin borstöläisillä oli myös sukusiteitä.¹⁵

1750-luvulla Juutinraumassa tullattiin Pietariin matkaavia laivoja liki 250 vuosittain, ja luku nousi seuraavien vuosikymmenten aikana. Borstön ja lähisaarten rantavoutien tehtävänä oli tarkkailla liikennettä ja haverrin sattuessa ilmoittaa siitä sukelluskomppanian päällikölle Turkuun

ja järjestää lisäävun saaminen lähisaarilta. Saaren läheltä ei kulkenut tuolloin vielä virallista laivaväylää. Sellainen merkittiin vasta 1925.¹⁶

Rantavoudin tehtävä oli arvostettu ja haluttu ja siirtyi usein isältä pojalle. Voudeille annettiin myös säätyläiset ja porvarilliset nimet talonpoikasperinteeseen nimiperinteestä poiketen, jossa nimi kertoi yhteyden sukuun ja taloon. Borstön Södergårdin isäntä Thomas Abrahamsson toimi rantavoutina isänsä jälkeen 1700-luvun puolestavälistä ja nousi myös sukellusvalvojaksi. Hän sai porvarillisen sukunimen Thomas Abrahamsson Löfström. Norrgårdin isäntä on kirjattu rantavoudin tehtävään nimellä Isak Sundqvist. Molemmat tilat muuttuivat myös 1800-luvun aikana kruununtiloista perintötiloiksi. Rantavoutien aika päättyi Suomen sotaan, kun valtioyhteydet Ruotsiin katkesivat. Autonomian aikana meripelastus kuului luotsilaitoksen velvollisuuksiin.¹⁷

Saaristomeren kuntien asukasluvut olivat huipussaan 1800-luvun lopussa. Elettiin talonpoikaispurjehduksen kulta-ajan jälkimaininkeja. Saaristolaiset osasivat rakentaa itse laivansa, navigoida ja kuljettaa kaikenlaista, ei vain itse pyytämäänsä kalaa, Helsingin ja Tukholman välillä. Nuottakalastus ja omavaraistalous vaativat paljon työväkeä. Borstönkin taloissa asui isäntien ja emäntien lisäksi renkejä ja piikoja. Oma perhe käsitti myös useamman sukupolven. Isovanhemmat jäivät syytingille ja asuivat samassa talossa lasten ja lastenlastensa kanssa.¹⁸

Borstö on säilynyt hyvin omavaraisena 1900-luvulle saakka, jolloin siellä oli vielä muun muassa oma paja ja telakka. Eristyksissä olosta kertovat seuraavat faktat: saari sai valtion puhelinlinjan 1960-luvulla, yhteisaluksen 1970-luvulla ja sähkölinjan 1990-luvun lopussa. Olen itse asunut saarella ja viettänyt siellä paljon aikaa sekä ollut kirjeenvaihdossa kahden sukupolven saarelaisten kanssa. Näistä vanhempi 1900-luvun alussa syntynyt sukupolvi elätti itsensä kalastuksella, ja heidän jälkeläisensä ovat toistaiseksi viimeisiä saarella syntyneitä. He ovat työskennelleet ja asuneet muualla kuin Borstöissä. 1970-luvulta alkaen saaren kesäelämä virkistyi, kun saarelle ja lähisaarille rakennettiin kesäasuntoja ja satamassa kävi useita satoja veneilijöitä vuosittain.

Museo saarella

Borstön Norrgårdin 1900-luvun alussa syntyneet veljekset Nils ja Sven Andersson innostuivat oman sukunsa menneisyydestä meriarkeologisten tapahtumien myötä. Heidän verkkonsa jäi kiinni syyskalastuksen yhteydessä hylän mastoon, ja näin löytyi nykyään Borstö I -nimisenä tunnettu 1700-luvun kaljuutin hylky. Veljekset seurasivat 1960-luvulla hylän ensimmäisiä kaivauksia ja tutustuivat samalla Museoviraston henkilökuntaan. Tärkeänä innostajana veljeksille ja Borstö Museumin toiminnalle on ollut Borstön kesäasukkaana tutuksi tullut merihistorian harrastaja ja tietokirjailija Raoul Johnsson, joka on myös julkaissut ensimmäisen Borstön historiaa käsittelevän kirjan *Borstö* sekä ruotsiksi että suomeksi. Myöhemmin Borstön museosta ja saaren historiasta on kirjoittanut Johnssonin ohella tunnettu urheilusukeltaja Erkki ”Eka” Metsävuori.

Borstön museo, kiinnostus saarta ympäröivään merelliseen ja vedenalaiseen kulttuuriperintöön ja yhteistyö paikallisten asukkaiden,

sukeltajien ja meriarkeologian harrastajien sekä viranomaisten välillä on hyvä esimerkki siitä, miten useiden sektorien ja etenkin kolmannen sektorin mukana oleminen on ollut Suomessa erittäin merkittävässä roolissa meriarkeologisen työn kehittämisessä 1970-luvulta tähän päivään. Borstön tapauksessa sukeltajat, paikalliset ja merihistorian harrastajat ovat luoneet kulttuuriperintöyhteisön, joka on vaalinut ja suojellut arvokkaaksi kokemaansa paikallista perintöä. Heidän tekemänsä työ on vaikuttanut paikallisidentiteetin voimistamiseen. Vasta myöhemmin Unescon Faron sopimuksen, eli kulttuuriperinnön yhteiskunnallista merkittävyyttä määrittelevän sopimuksen, myötä tällaisia osallisuuksia on ruvettu virallisesti määrittelemään.¹⁹ Borstöissä tehty paikallinen kulttuuriperintötyö on luonut museon esinekokoelman, ja sen kautta saaren menneisyyttä voidaan tavoittaa myös aineettoman perinnön muodossa.²⁰ Tällöin tarkastelun kohteeksi nousevat esineitä ilmentävät tavat ja taidot sekä perinteen siirtäminen.

Museon ja sitä hoitavan yhdistyksen Borstösamfundetin perustivat Andersonien veljekset vuonna 1979. Päämääränä oli syventää tietämystä Borstön kylästä ja säilyttää sen historiallisia, luonnontieteellisiä ja esteettisiä arvoja ja ylläpitää museota:

Stadgar:

2 §: Borstösamfundet har till uppgift att verka för en fördjupad kännedom om Borstöbugden samt för skyddandet av allt, som däri ur historisk, naturvetenskaplig eller estetisk synpunkt förtjänar att bevaras.

3 §: Sitt mål söker samfundet främja blad annat genom att:

1) upprätthålla ett offentligt museum med kulturhistoriska samlingar rörande Borstöbygden.²¹

Borstön museo on yhdistelmä kotiseutumuseota ja merimuseota. Sen esineistöön kuuluu arjesta ja elinkeinoista saarella kertovaa esineistöä ja tämän lisäksi lähelle uponneista hyllyistä nostettuja esineitä, jotka kertovat saarelaisten suhteesta vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Nämä esineet ovat saarella deponointisopimuksella Museovirastosta. Hylyt ovat olleet tärkeässä roolissa siinä, että paikalliset veljekset ovat kiinnostuneet myös omasta menneisyydestään ja nähneet sen esittämisen arvoiseksi. Hylyt ja niiden esineistö on jopa identiteetin ja yhteisöllisyyden rakennuspuu saarelaisten keskuudessa.

Borstön museo on ollut auki kesäisin perustamisestaan lähtien näihin vuosiin saakka. Saaren pohjoisen puolen tilan omistajamuutosten kautta se on ollut jonkin aikaa suljettu mutta on nyt saanut uuden rakennuksen ja kohta avautuvan näyttelyn, johon tulee mahdollisuus tutustua myös etäyhteydellä internet-näyttelynä.²²

Museon esineet luovat saarelaisten ja saareen liittyvää elämäkerta ihmisen selviytymisestä ulkosaaristossa, elinkeinoista, elämästä ja suhteesta mereen. Kokonaisuuksina nousevat esille hylkeenpyynti ja linnustus, yhteydet ulkomaailmaan, merellä liikkumisen taito, kalastus, moninaiset kädentaidot sekä naisten elämä saarella ja vedenalaisen kulttuuriperintö. Näitä teemoja olen osannut nostaa esille pitkäaikaisella suhteellani saarelaisiin, omalla kokemuksellani saarelaisten

elämästä ja museokokoelman varhaisesta muodostumisesta sekä osallistamalla saarelaisia uuden näyttelyn käsikirjoittamiseen. Esineet itessään luovat elämänkertaa saarelaisista ja heidän elämästään saarella. Saarelaiden menneisyysuhdetta ja heidän elämänsä osana maisemaa voidaan myös valottaa ottamalla esineiden lisäksi lähteiksi autoetnografisia ja etnografisia biografisia aineistoja. Esineiden merkityksellisyttä osana museon näyttelyä ja suhetta saarelaiden elämään voidaan avata liittämällä niihin kokemuksellisuutta avaavia viitteitä muun muassa kirjeistä ja päiväkirjoista.

Esinekokoelman tarinalliset linjat

Borstön omavaraisuudesta kertoo museon runsas esineistö, joka liittyy muun muassa veneiden valmistamiseen, pyyntikulttuuriin, ruoansäilöntään ja tekstiilien valmistukseen. Pellava on tehty kankaaksi, vilja jauhettu jyviksi, rauta taottu saranoiksi. Pelkkä työn tekeminen ei ole riittänyt. Ensin on ollut osattava valmistaa työkalut, joilla on päästy alkuun. Saariston omavaraisuudesta puhuttaessa korostan taidollista omavaraisuutta. Aineellinen omavaraisuus on vaihdellut. Suolan ja tervan lisäksi muualta on täytyntä hankkia pellavaa ja puutavaraa.

Esineellä on esineen olemus. Kaikilla esineillä on myös aineeton olemus. Museoesineellä on aineellisen materiaallisen olemuksensa lisäksi erityistä aineetonta voimaa. Museoesineisiin liittyy tulkinnallista potentiaalia ja merkityksiä sekä niin fyysinen kuin kulttuurillinenkin elämänkaari. Jälkimmäiseen kuuluu idea siitä, sen käyttöikä sekä lopulta sen olemus merkitysten synnyttäjänä ja välittäjänä.²³ Museoesine on viesti, jonka tarkoituksena on avartaa katsojan tietämystä menneisyydestä. Tietämyksen lisäksi esineet herättävät tunteita ja välittävät tunteita. Rakentamalla esineiden hahmottomasta joukosta suurempia tarinoita, joissa on jokin abstraktimpikin juoni, nousevat yksittäiset esineet osaksi jotakin, joka reflektoi katsojaa osaksi ympäristöä, jossa hän on. Paikallismuseon voima liittyy juuri siihen, että se avaa esineiden kautta tarinan, joka tässä, juuri tässä paikassa, on joskus ollut.²⁴

Hylkeiden pyynnistä ja linnustuksesta on museossa oma esineistönä. Se välittää tarinaa pitkään säilyneestä pyyntikulttuurista saarelaiden keskuudessa. Hylkeitä on pyydetty saariston asuttamisesta asti, ja hylje on ollut kallisarvoinen saalis. Ruoan lisäksi niistä on saatu rasvaa ja nahkaa. Rasvaa keitettiin traaniksi ja käytettiin lampuöljynä sekä suojaamaan veneitä, laitureita, kattoja ja muita pussia rakennelmia. Hylkeitä pyydettiin kevätjäillä kaukaisilla ulapoilla. Metsästäjä odotti harppuunan tai nuijan kanssa kärsivällisesti hylkeen hengitysaukolla. Aukolle viriteltiin verkko, johon hylje sotkeentui ja tukehtui.

Pyyntiin mentiin valkoiset puvut päällä lumeen maastoutuneena kolkalla, jossa oli purje. Kelkkaa vasten sai tuettua raskaan suustaladattavan pitkän hyljepyssyn. Lyijyluodit valettiin itse pihitimäisellä muotilla. Ruuti säilytettiin lehmänsarvesta valmistetussa ruutisarvesta. Varusteisiin kuuluivat myös jääkenkä ja kaukoputki.

Kesäisin hylkeitä pyydettiin ampumalla ulkoluodoilla. Nuoret keväällä syntyneet kuutit eivät ole osanneet varoa lähestyvää metsästä-

jää. Kuutiniha on ollut erityisen arvostettu herkkä. Ulkosaaristossa hylkeiden pyynti säilyi 1900-luvulla pisimpään. Borstössäkin moderni maailma sai kohdata ikaikaisen pyyntikulttuurin, kun hylkeenpyyntiin lähdettiin kevätille mopedilla vuonna 1970. Seuraavat sitaattit ovat borstöläisen Erna Anderssonin kirjeistä. Erna, omaa sukua Mickelsson, syntyi Borstön Södergårdiin vuonna 1917. Hän avioitui ja eli miehensä Birgerin kanssa saarella koko elämänsä. Erna kävi kirjeenvaihtoa saarelta koulutoverinsa Birgitin kanssa, joka asui aikuisvuotensa Helsingissä.²⁵

*Hans säljakt. Han far över rännan, binder scootern på den ynka gångsterbron o kajkar o stakar o resonerar o till sist blir han väl i rännan. Sälarna sitten på isen o solar sej men innan man hinner på skothåll med dom så vippar dom sej ner i sina håll. [10.4.1970]*²⁶

Kevätlinnustus toi toivottua vaihtelua ruokapöytään. Erityisesti allia pidettiin maukaana. Muita pyydetäviä lintuja olivat haahkat ja koskelot. Pääosa linnustuksesta on tapahtunut ampumalla. Houkutuslinnut on laitettu veteen ja pyytäjä on asettautunut kivistä ladotun muurin taakse piiloon ennen auringonnousua. Houkutuslintuja on veistetty puusta ja tehty täytetyistä linnuista.

Linnut perattiin ja nypittiin ja säilöttiin painon alle suolatynnyriin. Sunnuntaipöytään niitä tarjottiin läpi vuoden keittämällä ne rautapadassa. Myös munia on kerätty ravinnoksi ja höyheniä omaan käyttöön tai myyntiin. Naiset keräsivät poikasten kuoriuduttua haahkojen pesistä untuvia. Untuvat puhdistettiin, saunotettiin, piiskattiin ja kuivatettiin.

*PS. Pappa ber dig fråga till Suomen Höyhen om dom köper sjöfågelsffäder och vad pris dom ger. Vi skulle ha ca 25 kg att sälja. [7.5.1950]*²⁷

Yhtenä tärkeänä kokonaisuutena museoesineet kertovat Borstön asukkaisen yhteyksistä ulkomaailmaan. Tästä ovat esimerkkinä kalamajat, puhelinyhteyden saaminen saarelle, postin kulku ja naisten yksinäisyys miesten ollessa kalassa ja lasten koulukortteerissa Nötössä.

*Det är länge sen sist och inte vill det bli för mig att ringa trots att vi ha telefon i byn, man ska då sitta hos andra och vänta och morgarna är jag alltid med mina kor och får och grisar, - översom. [kirje mante-reelle, 1950-luku]*²⁸

Tärkein osa elämää Borstössä on liittynyt kalastukseen. Silakka on perinteisesti ollut tärkein pyydetävä kala. Borstössä silakkaa on pyydetty verkoilla ja sitä on jalostettu suolakalakaksi, joka on pakattu niitä varten valmistettuihin tynnyreihin. Silakka oli saariston valuutta. Oma-varaistaloudessakin jotain oli aina hankittava ulkopuolelta, esimerkiksi tervaa ja suolaa. Saaristolaisen talonpojan talous pyöri suolasilakan ympärillä. Tynnyrillisen suolaa sai 1900-luvun alussa tynnyrillisellä suolasilakkaa. Sen myyntiin tarvittiin puisia tynnyreitä, joiden valmistus oli talviajan ponnistus.

Lohta on Borstössä pyydetty parin venekunnan voimin lyhyen aikaa 1900-luvulla. Suuria veneitä lohien avomerikalastukseen rakennettiin saarella sotien jälkeen 1950-luvulla. Lohen pyyntiin ajettiin Borstöstä ulos avomerelle ja kalassa käytiin kaukanakin, kuulemma esimerkiksi Selkämerellä Porin Reposaaren edustallakin. Lohenpyynti tapahtui avosiimoilla ja -verkoilla.

I går kom mannen från havet och ombord fanns deras första stora lax, dryga 13 kg. Fisket är annars dåligt. I natt hade dom ut skötor för att få laxbete och ikväll går dom ut igen om vinden håller sej så här. Det är hemskt och risk ute i öppna Ö:sjön. Men vi vågar varken tänka eller säga vi som är hemma. [7.5.1950]²⁹

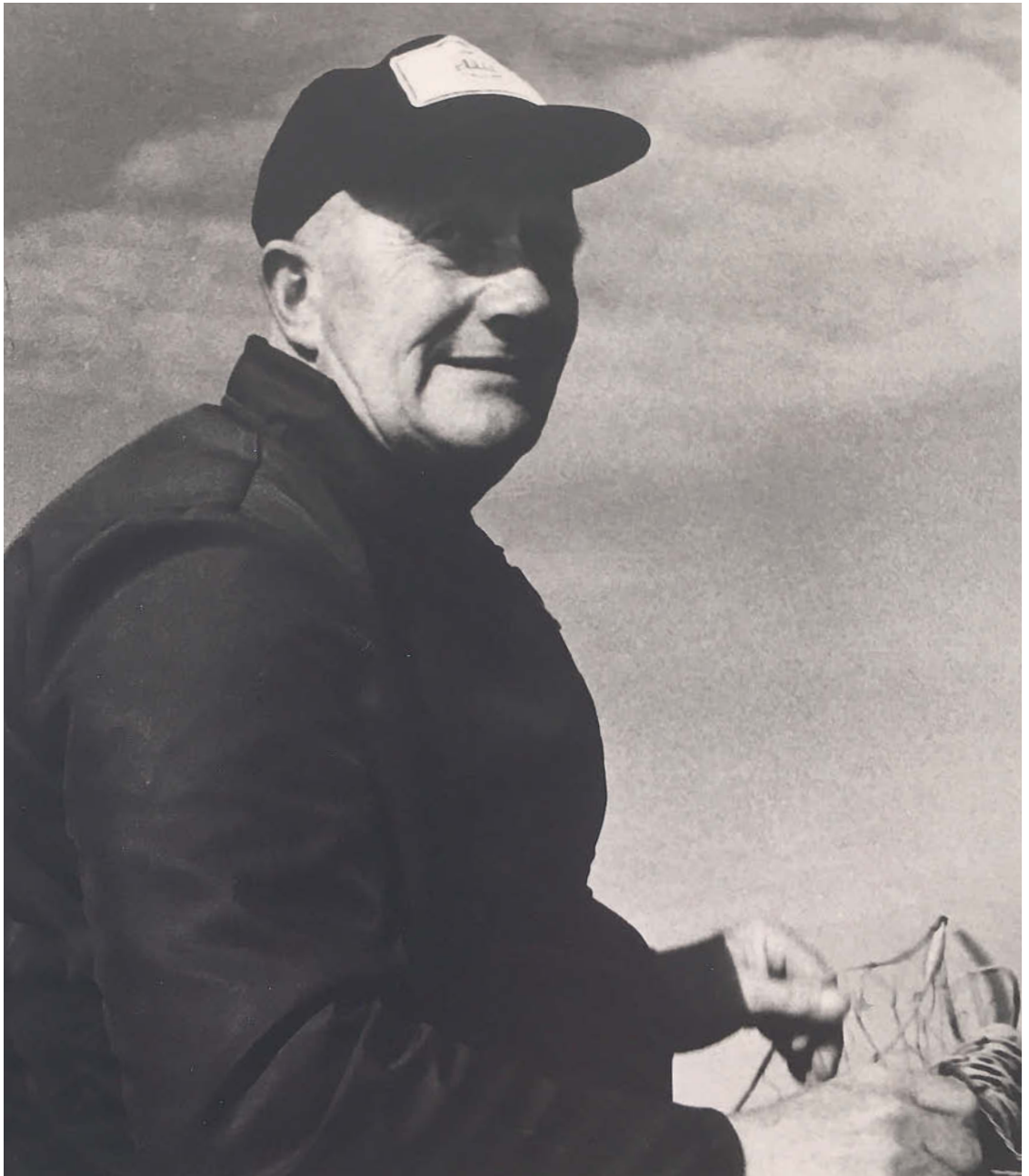
Suhde mereen on ollut kaikkien borstöläisten elämää kehystävä asia. Borstöläiset ovat oppineet lukemaan merta. He tietävät ja ovat oppineet saarella eläneiltä esivanhemmiltaan ennusmerkit tuulen muutoksista, sateiden ja sumun muodostumisesta sekä kalojen liikkeistä. Tällainen tieto on turvannut oman elämän mutta antanut myöhemmin myös valtaa. Saaressa meren keskellä opitut taidot ovat olleet hyödyllisiä ja avanneet töitä ja virkoja muun muassa luotsi-, tulli- ja merivartiolaitoksissa.

Saaristolaisten tärkein navigointitaito on ollut kokemukseen perustuvaa tietotaitoa, joka on siirtynyt sukupolvelta toiselle. Omat vedet on tunnettu läpikotaisin ja alue, jolla on liikuttu, on ollut suuri. Saarista on osattu ottaa suuntimia, ja niiden avulla on ollut mahdollista muistaa tarkastikin tiettyjä kohtia merellä. Sumussa liikkumista helpotti muun muassa tieto siitä, että suunnan sumussa saattoi säilyttää, kun tarkkaili laineitten tulokulmaa suhteessa veneeseen. Lähiväylillä liikkuneet alukset ovat turvautuneet saarelaisten luotsiapuun.

Itse olen kirjannut päiväkirjaan kaksi merkintää, jotka kertovat näistä taidoista. Toinen liittyy 1980-luvulla olleeseen Museoviraston sukellusleiriin Borstö I -hylyllä ja toinen verkoilla käyntiin sakeassa sumussa. Museoviraston meriarkeologinen leiri pyysi Sven Anderssonilta paikannusapua poijuttaakseen hylyn sukelluksia varten. Lähdin Svenin mukaan. Hän katsoi maamerkeistä suunnat ja kertoi, koska olemme hylyn yläpuolella. Kun sukeltaja meni alas Svenin näyttämältä kohdalta, laskeutui hän keskimmäisen maston juurelle.³⁰ Toinen päiväkirjamerkintäni kertoo Nils Anderssonin taidosta liikkua sumussa:

En muista koskaan nähneeni näin sakeaa sumua kuin tänään. Lähdimme Nilsin kanssa nostamaan kampelaverkkoja Sälgskäristä päin. Istuin sumppuveneen keulassa enkä nähnyt mitään. En edes Nilsää parin metrin päässä pitämässä perää. Jonkin ajan päästä Nils sanoi minulle, että ota kiinni kohosta keulan oikealta puolelta. Siinä se oli. Eilen laskemamme verkon koho. Uskomatonta suunnistusta.³¹

Avaamalla esineiden elämää ja suhdetta käyttäjiinsä ja maisemaan niihin liitetyn kokemuksellisen kerronnan avulla herää niiden affektii-vinen piiri eloon. Syvennyn seuraavassa kahden esineellisen esimerkin



Nils Andersson laskemassa
verkkoja kotivesilläään 1980-luvulla.
Kuva: Laura Seesmeren kotialbumi.

avulla avaamaan borstöläisten suhdetta mereen. Toinen esine on arkinen ja liittyy saarelaisten omaan toimeentuloon. Toinen on vedenalaisen kulttuuriperintöön liittyvä hylkylöytö. Nämä esineet voivat kuitenkin yhdessä avata sitä elämäkertaa, joka merellä kokonaisuudessaan on ollut osana saarelaisten elämää.



Puikkarissa näkyy Borstön Norrgårdin puumerkki.
 Kuva: Elina Tuomarila.
 Lähde: Borstön museon kokoelmat.

Kohti syvyyksiä

Millaista elämäkertaa Borstöstä voimme lukea auki kahden esineen kautta? Valitsen toiseksi esineeksi tarkemman tarkastelun piiriin arkinen käytössä kuluneen puikkarin ja toiseksi esineeksi hylystä nostetun liitupiipun osan, joka sekin on ollut arkinen esine omassa elinpiirissään. Liitupiiput ovat olleet omana aikanaan lähes kertakäyttöesineitä. Ne ovat tyypillisiä 1700-luvun hylkylöytöjä, sekä miehistön käytössä olleita että lastina kuljetettuja.

Nämä kaksi esinettä täydentävät kuvaa museonperustajaveljesten elämästä ja suhteesta mereen. Kalastaminen on ollut heille jokapäiväistä ja arkista tekemistä. Puikkari on kulunut kosketuksessa ja hioutunut sileäksi. Arkisessa kalastuspuuhassaan he ovat myös löytäneet Borstö I:ksi kutsutun hyllyn vuonna 1953. Heidän silakkaverkkonsa köysi jäi silmukastaan kiinni laivan mastoon. Naaratessa huomattiin, että kyseessä on hylky. Jonkin ajan kuluttua laivaston sukeltajakurssi oli harjoitusleirillä lähistöllä ja heitä pyydettiin tarkastamaan, mitä pohjasta oikein löytyy. Hämmästyks oli suuri. Pimeässä merenpohjassa noin 40 metrin syvyydessä makasi täysin ehjänä säilynyt hylky, kolme mastoa pystyssä kurottamassa 18 metrin syvyyteen. Löydöstä ilmoitettiin Muinaistieteelliseen toimikuntaan (Museoviraston silloinen nimi), ja tieto ja kiinnostus hylystä levisivät nopeasti. Suomesta ei tuolloin löytynyt sukeltajia, joilla olisi ollut taitoa tai tekniikkaa meriarkeologisiin tutkimuksiin hyllyn haastavissa olosuhteissa. Ruotsissa *Vasa*-laivan löytäminen vuonna 1956 oli ollut sensaatio ja saattanut meriarkeologisen tutkimuksen nousuun. *Vasan* löytäjän tutkimusryhmä saapui ensimmäisenä Suomeen tutkimaan Borstön hylkyä. Ryhmää veti ruotsalainen amatöörimeriarkeologi ja urheilusukeltaja Gösta Bojner. He nosivat ensimmäiset esineet hylystä kesällä 1960. Vaatimattoman oloisesta



Hylystä nostetun liitupiipun osa.
Kuva: Elina Tuomarila.

Lähde: Borstön museon kokoelmat.

noin 25 metriä pitkästä kaljuutista möyrittiin mutaan hautautuneita tavaroita nostokoreihin. Hämmästyks oli jälleen suuri. Pinnan päällä muodasta kaivettiin esille yli sata arvoesineitä muun muassa kultakelloja ja nuuskarasioita, jotka oli valmistettu kullasta, hopeasta ja norsunluusta ja koristeltu jopa rubiinein.³²

Historioitsija Christian Ahlström kiinnostui hylystä ja teki uutteraa salapoliiisityötä eurooppalaisissa museoissa ja arkistoissa pystyäkseen identifioimaan hylyn. Apuna olivat muun muassa. lastista löydetty esineet, lakka- ja liijysinetit sekä lukuisat asiakirjat; tulliluettelot, huuto-kauppa- ja vientitarkastuspöytäkirjat. Hän identifioi hylyn Amsterdamista Pietariin matkanneeksi *Sankt Mikael* -nimiseksi kaljuunaksi. Uusimpien tutkimusten mukaan kyseessä ei sittenkään ole oletettu *Sankt Mikael*, vaan jokin ehkä Lyypekistä lastissa lähtenyt alus, joka ei koskaan saavuttanut määränpäättään Pietaria.³³

Alun aarrelöytöjen jälkeen hylystä on nostettu 1980–2000 luvuilla muun muassa kapteenille kuuluva arku, jossa on navigointivälineitä esimerkiksi sekstanttia edeltävä Jakobin sauva. Lisäksi ruumasta on nostettu ainutlaatuisen mittava määrä maineikkaan saksalaisen Meissenin posliinitehtaan varhaistuotantoa. Kaiken kaikkiaan hylystä on nostettu kullasta ja emalista valmistettuja nuuskarasioita, kultaisia taskukelloja, koriste-esineitä, porsliinistöitä, liitupiippuja, kangasta, viiniä, kauneuspilkkurasioita, viuhkoja, hevosvaunut ja pigmenttiä.³⁴

Norrgårdin Anderssonien veljekset olivat alusta asti seuranneet kotivesillä tapahtuvia meriarkeologisia kaivauksia. Ajatus lähelle uponneesta aarrelaivasta ja historian hämään peittyneestä esi-isien ja saaren alkuperäisten asukkaiden suhteesta ohikulkevan kauppaliikenteen aluksiin ja lasteihin puhututtaa yhä. Muistan yhä innostuneen kiihkeän puhelun, jonka sain 2000-luvun alussa, kun saarelaiset pääsivät näkemään Meissenin tehtaan porsliinia. He kuvasivat minulle suuren innostuksen vallassa, miten nostokoreissa mudan joukosta esille tuli mitä koristeellisinta rokokoohenkistä porsliiniesineistöä. Ajatus siitä, että kotisaaren ohi on lipunut laivastoja täynnä aarteita tsaarittarelle, on tarinana merkittävämpi kuin tietoisuus laivan nimestä, lähtö- ja päätesatamasta ja lastin todellisesta vastaanottajasta.

Tunteita, muistoja ja merkityksiä sekä affektiivista tuntemusten verkostoa on kiinnittyneenä museoesineisiin ja niiden välittämiin suhteisiin. Liittämällä esineen tarkasteluun inhimillinen kokemus ja maiseman ja kulttuurin moninaisuus, voidaan esineestä lukea affektiivisuutta, joka kaikella aineellisella on, sekä affektiivista intensiivisyyttä, joka on kaikkialla ympärillämme. Museoesineen elämänsäkaaren kuuluu ihmisten läpi kulkenutta affektiivista voimavaraa, ja tarkastellessa niitä tarttuu merkityksiin sekä yksilöllisiä että kulttuurillisia konteksteja.³⁵

Museoon esille nostettuina esineinä käytössä hioutunut puikkari ja särkynyt liitupiippu kertovat Borstön merellisestä maisemasta ja ihmisten suhteesta siihen. Saarella asuneet sukupolvet ovat eläneet kalastaen. Vedenalaisessa maisemassa on ollut heidän elantonsa. Kalastuksen kautta heille on myös paljastunut vedenalainen kulttuuriperintö hylkyineen. Museoituina nämä esineet kertovat kokonaisvaltaisesta suhteesta, joka saarelaisilla on ollut omaan merelliseen maisemaansa.

Elämä ja esine

Esineet kantavat viestejä itsessään. Niissä on affektiivista voimaa. Esine on materiaa ja välittäjä. Se kerää, se on säilönyt olemukseensa ja se välittää tunteita ja tuntemuksia. Esine on materiaa täynnä intensiteettiä. Esineillä on vaikutus. Ne vaikuttavat. Ne koskettavat, liikuttavat ja laittavat alulle tunneketjuja.³⁶

Esineellä on yhteys ihmiseen ja ihmisen kautta maisemaan. Esine on ihmisen ja maailman välissä. Museon esineet ovat passiivisessa roolissa tekemiseen mutta aktiivisessa roolissa kokoamassa merkityksiä ja neulomassa aikakausien kokemuksia yhteen. Esineissä on ihmisen jälki, ajatuksen ja käden yhteys. Ne kantavat kulttuurista elämäkertaa itsessään.³⁷

Paikallismuseon esinekokoelmasta voidaan lukea esille kertomusta, joka auttaa nykyihmistä ymmärtämään ja tuntemaan millaista elämä on ollut. Jos kädessä kulunutta puikkaria katsoo oikein tarkkaan, voi päästä ajatusten matkalle, jossa ymmärtää, että omavaraistaloudessa ensin on tehty työkalut, sitten työt ja näin on saatu elanto. Vitriiniin nostettu esine voi yhdistää tässä ajassa elävän katsojan aikaan, kun esine on ollut aktiivisessa käytössä.

Käytöstä poistetut, mutta käytössä kuluneet ja sileäksi hioutuneet esineet, kertovat ihmisen ja meren suhteesta. Museoesineen avulla voimme kuvitella maiseman ja kokemuksen, jossa esineet ovat olleet aktiivisessa käytössä. Museokokoelman esineet voivat välittää tilallista ja kehollista ajattelua ja yhdistää inhimillistä tietämistä muiden merkitystenantajien affekteihin. Näin annetaan uutta voimaa valikoimille käytänteitä ja poeettisuutta, joka pitää yllä lupausta paikkaan sidotusta taidosta ja luovasta läsnäolosta ruumiillisesta tunteikkuudesta ja monipuolisesta inhimillisyydestä.³⁸

Museoesineen olemukseen keskittyen voimme saada tietoa kokemuksellisesta Borstöstä ennen nyt elämäämme hetkeä. Miltä on kuulostanut ja tuoksunut, kun hyljejäiltä on palattu kotisaarelle, miten lokit ja tiirat ovat huudollaan vastaanottaneet silakanpyytäjät ja miten horisontista on lähestynyt sumppujollan kaksipyttyisen moottorin epätahallinen säksätyks. Miltä on tuntunut löytää hylky omilta kalavesiltä?

Borstön museo on ehkä saanut alkunsa mutaan uponneesta aarteesta. Hyllyn löytäminen on herättänyt kiinnostuksen oman menneisyyden esille nostamiseen. Samalla tietoisuus vedenalaisesta maisemasta ja kulttuuriperinnöstä on konkretisoitunut esineiden avulla. Vedenpinnan alla on maailma, joka on ollut elinehto kalastajille, mutta joka on ollut tavoittamattomissa. Luotinauhat ja verkon painot ovat olleet ainoa kosketus syvyyksiin. Vettä tai vedenalaista maailmaa ei ole tavoitettu kuin välillisesti. Sinne ei olla nähty eikä menty. Meren toimijuus on pysynyt salaisena ennen nykyaikaista merentutkimusteknologiaa.

Tarkastelemalla paikallismuseon esinekokoelmaa kokonaisena tarinana voimme nostaa tutkimuksen kohteeksi esineiden suhteet niiden käyttäjiin, maisemaan, aikaan ja jälleen esineisiin. Näin voimme luoda kokonaiskuvan saaresta elämisen paikkana keskellä merialueita ja niiden reittejä. Paikallismuseon kokoelmalla ja sen yksittäisillä esi-

- Nurmio-Lahdenmäki Anna 2005. *S:t Mikael 1747*. Helsinki: Fingrid Oy.
- Seesmeri, Laura 2020. Kokemuksia syvyyksistä. Kouri, Jaana, Räsänen, Tuomas & Tynkkynen, Nina (toim.) 2020. *Muutoksen tyrskyt ja kotirannan mainingit. Kulttuurisia näkökulmia merentutkimukseen*, s. 182–204. Helsinki: SKS.
- Seesmeri, Laura 2021. Meri, esteettinen resurssi? Havaintoja merellisen paikallismuseon näyttelyn käsikirjoittamisesta. Mäenpää, Sari (toim.) 2021. *Lähestyvä horisontti. Tähystyksiä meren ja ihmisen suhteisiin*, s. 62–113. Turku: Forum Marinum.
- Seyfert, Robert 2012. Beyond Personal Feelings and Collective Emotions: Toward a Theory of Social Affect. *Theory, Culture & Society* 29(6) s. 27–46. DOI: 10.1177/026327641243859.
- Siivonen, Katriina 2013. Kestävä aineellinen ja aineeton kulttuuri. Perinne, kulttuurin perinnällisyys ja kulttuuriperintö Myrsky-taidehankkeessa. Tuomi-Nikula, Outi, Haanpää, Riina & Kivilaakso, Aura (toim.) 2013. *Mitä on kulttuuriperintö*, s. 318–335. Helsinki: SKS.
- Thrift, Nigel 2007. *Non-Representational Theory: Space, Politics, Affect*. London: Routledge.
- Tilley, Christopher 1994. *A Phenomenology of Landscape. Places, Paths and Monuments*. Oxford/Providence, USA: Berg.
- Van de Noort, Robert 2011. *North Sea Archaeologies. A Maritime Biography, 10 000 BC–AD 1500*. Oxford: Oxford University Press.
- Vesterinen, Ilmari 2001. Esinepelit. Vesterinen, Ilmari & Lönnqvist, Bo (toim.) 2001. *Pandoran lipas. Virvatulia esineiden maailmasta*, s. 13–60. Helsinki: SKS.
- Wetherell, Margaret 2012. *Affect and Emotions: A New Social Understanding*. Croydon: Sage Publishing.
- Whatmore, Sarah 2002. *Hybrid Geographies. Natures, Cultures, Spaces*. London: Sage.

Ett liv återspeglat i en nätsticka och en kritpipa

Ett lokalt museums föremålssamling som biografi över en ö och dess människor

I min artikel studerar jag föremålssamlingen i ett lokalt museum som en berättelse om relationen mellan människan och landskapet och mellan förflutenhet och nutid. I en referensram bestående av begreppet affektiv sfär och emotionell etnografi fördjupar jag mig i ett musealiserat föremåls förmåga att fungera som tolk mellan olika tidsnivåer och aktörskap. Jag presenterar också museiföremålens roll som tolkare av berättelser och livserfarenheter ur det förflutna.

Föremålet för artikeln är sjöhistoriskt aktuella Borstö och öns lokala museum. Jag analyserar två föremål, en nätsticka och en kritpipa. Det första föremålet representerar den lokala fiskenäringen och det andra ett kulturarv under vatten, det vill säga de vrakfynd som gjorts i närheten av ön. Artikeln deltar på så vis i en intressant diskussion som tangerar den aktuella vrakforskningen i området nära Borstö. Mitt perspektiv är ändå inriktat på öborna och deras liv. Via föremålen lyfter jag fram de lokala fiskarnas relation till landskapet; även det som är under vatten. Museets tillkomst har koppling till undervattenslandskapet och fiskarna har en relation till detta, eftersom det var de som en gång hittade det vrak som kallas Borstö ett.

Jag anlägger ett nytt perspektiv på etnografisk föremålsforskning genom att starkt betona föremålets verkande kraft mellan människan och landskapet. I det lokala museets kontext konkretiseras denna relation, eftersom föremålen har getts berättarens roll för att komma åt det lokala förflutna och det förflutnas landskap i den omgivning där de är utställda. Min artikel öppnar också ett sjöhistoriskt perspektiv från ön ut mot havet. Utöver föremålssamlingen består mina källor av biografiskt och autobiografiskt material om och av Borstöbor och material som jag registrerat på ön: dagboksanteckningar och korrespondens.

Jag visar vilken sorts bild som är möjlig att få fram när vi tolkar olika material kors och tvärs, och hur föremålens affektiva drag kan öppna det förflutnas mentala landskap för oss. Med etnografiska och auto-etnografiska medel ger jag också en inblick i en process där det förflutnas tidsnivåer och berättelser och människors anknytningar till varandra, landskapet och föremålen kan skapa en helhetsbild av ön som en plats att leva på mitt ute i havet med dess vattenvägar. Det lokala museets samling och de enskilda föremålen spelar en mångsidig roll som indirekta aktörer, såväl mellan det förflutna och nutiden som mellan människan och hennes landskap. Föremålen jag använder som exempel kan tillsammans ge en inblick i biografin över det hav som i sin helhet varit en del av öbornas liv.

Life reflected in a net gathering peg and a clay pipe

Objects in the collection of a local museum as a biography of the island and its inhabitants

In my article I study a collection of objects in a local museum as a narrative of the relationship between humans and the landscape, and between the past and the present. Using the concept of the affective circle and emotional ethnography as my frame of reference, I focus on the capacity of museal objects to function as interpreters between different layers of time and their agencies. In addition, I discuss the role of museal objects as mediators of stories and past life experiences.

The subject of my article is the island of Borstö, currently topical in marine history, and its local museum. My analysis focuses on two concrete objects; a net gathering peg and a clay pipe. The former represents the local livelihood of fishing; the latter an underwater cultural heritage site – that is, shipwreck finds – close to the island. Thus the article is part of an interesting discussion, touching upon the current wreck explorations in the vicinity of Borstö. However, my approach is to study the islanders and their lives. Through the objects, I highlight the local fishermen's relationship to the landscape; also the underwater landscape, to which they and the establishment of the museum are closely connected, as they were the ones who found the wreck called the Borstö I.

I bring a new perspective to ethnographic research on objects through an accentuated focus on the agency of an object between humans and the landscape. This relationship is concretised in the context of the local museum, as the objects have been given the role as narrator in order to reach the local past and the landscape of the past in the landscape where they are displayed. My article also opens a perspective on maritime history, from the island out towards the sea. In addition to the collection of objects my sources consist of materials of the islanders, and biographical and autobiographical materials, diary entries and letters, that I have written on the island.

I demonstrate what kind of a picture we can realise by cross-interpreting various materials, and how the affective features of objects may open up a mental landscape of the past. I use ethnographic and autoethnographic methods to also analyse the process of how past time layers, stories and people's connections to each other, to the landscape and to objects, can create an overall picture of the island as a place for living in the midst of sea areas and routes across them. The collection of the local museum and its individual objects have a diverse role as a mediating agent both between the past and present and between humans and their landscape. Together the objects I have chosen as examples can open up the biography of the sea as an entity in the lives of the islanders.

FT Juha-Matti Granqvist

(juha-matti.granqvist@helsinki.fi) on vierailuva tutkija Helsingin yliopiston Filosofian, historian ja taiteiden tutkimuksen osastolla. Hän on julkaissut tutkimuksia uuden ajan alun suomalaisesta kaupunkiporvaristosta talous-, sosiaali- ja merihistoriallisista näkökulmista.

Juha-Matti Granqvist

Merikapteenit porvariyhteisön jäsenenä 1700-luvun loppupuolen Helsingissä

Maaliskuussa 1748 annettu merimiesasetus, *Reglemente för Coopvaerdie Skeppare och Skepps-Folk*, määritteli merikapteenien ja merimiesten oikeudet ja velvollisuudet Ruotsin valtakunnassa. Sen neljännessä artiklassa sanottiin:

Jokaisen, joka haluaa merikapteenina ohjata ruotsalaista laivaa ja purjehtia ulkomaan satamiin, oli hän sitten laivan osaomistaja tai laivanvarustajien palkollinen, on hankittava porvarisoikeus jossakin valtakunnan tapulikaupungissa ja vannottava porvarisvala ennen kuin hän saa lähteä merimatkalle.¹

Asetuksen piirissä olivat ulkomaankauppaa käyvät kaupungit. Tapulioikeuksia, jotka antoivat kaupungille oikeuden vapaaseen ulkomaantuontiin ja -vientiin, nauttivat vuonna 1748 Suomessa vain Turku, Helsinki ja Loviisa. Lisäksi eräillä muilla kaupungeilla oli rajattuja ulkomaanpurjehdusoikeuksia. Tapulioikeuksien jakaminen Pohjanlahden merikaupungeille 1760-luvulta alkaen toi kuitenkin asetuksen piiriin lukuisia uusia kaupunkeja.²

Merimiesasetus mainitaan lähes jokaisessa kaupunkien ja porvariston historiaa käsittelevässä tutkimuksessa, mutta sen käytännön vaikutukset ovat jääneet vähälle tarkastelulle. Merikapteenit olivat monin paikoin vannoneet porvarisvaloja jo aiemmin, mutta vasta vuonna 1748 porvarisoikeuden hankkimisesta tuli heille pakollista. Porvaristo sai keskuuteensa uuden ryhmän, jonka ammatillinen, taloudellinen ja sosiaalinen asema poikkesi ratkaisevasti porvariston vanhoista jäsenistä.

Ruotsin lainsäädäntö oli keskiajalta asti tuntenut kaksi porvariryhmää, kauppiaat ja käsityöläiset. He olivat itsenäisiä yrittäjiä, jotka asuivat pysyvästi omissa kotikaupungeissaan ja muodostivat kiinteitä ammattiryhmiä ja korporaatioita. Merikapteenit olivat useimmiten laivanvarustajien palkollisia tai omistamiensa laivaosuuksien kautta näiden yhtiökumppaneita, ja kapteenin työ edellytti jatkuvaa liikkuvuutta ja pitkiä poissaoloja kotikaupungista.

Kyseessä oli sopeutumisprosessi, jossa merikapteenien oli kehitettävä tapoja toimia uuden porvaristatuksensa synnyttämässä tilanteissa ja muun porvariston päätettävä, millaisin käytännöin merikapteenien noissa tilanteissa käsiteltiin. Tämä artikkeli kuvaa tuota sopeutumisprosessia eräässä nopeasti kehittyvässä Ruotsin valtakunnan merenkulkukaupungissa, 1700-luvun lopun Helsingissä.

Artikkelin päälähteenä on Helsingin porvareista kokoamani tietokanta, joka sisältää sekä kvantitatiivista että kvalitatiivista informaatiota kapteenien toiminnasta porvareina.³ Lähestymistavaltaan se on prosopografinen, eli perustuu rajatusta kohdehenkilöiden joukosta yhdenmukaisin kriteerein kerättyyn biografiseen aineistoon ja sen analysointiin.⁴ Kun kyseessä on 1700-luvun porvaristo, täysin yhdenmukaisten tietojen kerääminen on mahdotonta, sillä lähdemateriaali on aukollista ja toiset henkilöt ovat jättäneet siihen paljon enemmän jälkiä kuin toiset. Artikkelissa hyödynnetään siksi rinnakkain sekä tilastollista aineistoa että yksittäisten merikapteenien elämäntarinoita.

Merikaupan jälleenrakennus

Suomen kauppamerenkulkua ryhdyttiin suuren Pohjan sodan (1700–1721) jälkeen rakentamaan lähes nollapisteestä. Sota ja siihen liittynyt kahdeksan vuoden venäläismiehitys olivat käytännössä tuhonneet suomalaiskaupunkien kauppalaivaston. Sodan jälkeen kesti 1730-luvulle asti ennen kuin aluskanta oli toipunut lähelle 1600-luvun lopun lukemaa.⁵

Samalla kun suomalaiskaupunkien kauppiaat elvyttivät merikauppaansa, he joutuivat sopeutumaan Ruotsin valtakunnan tiukentuvaan merkantilistiseen kauppapolitiikkaan. 1600-luvulla vain suurimmilla kaupungeilla oli ollut kaukopurjehdukseen kelpaavaa kauppalaivastoa, ja ulkomaankauppaa olivat hallinneet hollantilaiset välityskauppiaat. Heidät ajettiin pois alalta vuoden 1724 tuoteplakaatilla, joka kielsi ulkomaisia laivoja tuomasta ruotsalaissatamiin muita kuin oman maansa tuotteita. Ulkomaisten alusten operointimahdollisuuksia ruotsalaissatamissa vaikeutettiin myös tullipolitiikalla, joka peri niiltä moninkertaiset vienti- ja tuontitullit kotimaisiin verrattuna.⁶

Suuren Pohjan sodan ja merkantilistisen talouspolitiikan yhdistelmä asetti kauppiaat tilanteeseen, jossa heidän oli samaan aikaan sekä jälleenrakennettava vanha kauppalaivastonsa että aloitettava itsenäinen kaukopurjehdus saadakseen vientituotteensa maailmanmarkkinoille. Ponnistus oli valtava, vaikka kruunu pehmensikin siirtymää erikoisluvin ja siirtymäajoin. Esimerkiksi Helsingissä laskettiin vasta 1747 vesille kaupungin ensimmäinen oma valtamerialus, fregatti *Generalguvernören von Rosen*. Hanke vaati taakseen koko paikallisen suurkauppiaskunnan yhdistetyt pääomat, ja lisärahoitusta kerättiin Tukholmaa myöten.⁷

Koska valtakunnan kaukokauppa oli aiempina vuosisatoina nojannut hollantilaisiin, kaukopurjehdukseen kykeneviä merikapteeni- tai olut vain suurimmissa kaupungeissa. Tyypillinen suomalainen laivuri oli 1600-luvulla ollut kauppias tai porvari, joka ohjasi itse omistamaansa laivaa Itämeren piirissä.⁸ Tämä kapteenityyppi eli läpi 1700-luvun var-

sinkin pienemmissä kaupungeissa, mutta sen rinnalle syntyi ammattimerikapteenien ryhmä kaikissa täyteen tai rajattuun ulkomaankaupan oikeutetuissa kaupungeissa.⁹

Kauppiaat joutuivat kehittämään keinoja rekrytoidakseen päteviä merikapteeneita. Heidä houkuteltiin Tukholmasta ja muista valtakunnan länsiosan suurista merikaupungeista sekä myös muualta Itämeren piiristä. Ainakin vilkkaimmissa merikaupungeissa, kuten Turussa ja Haminassa, kapteeneille tarjottiin jo 1720- ja 1730-luvuilla porvarisoikeuksia keinona sitoa heidät kaupunkiin.¹⁰ Koska kapteeneilla oli myyjän markkinat, he kykenivät sukkuloimaan kaupungista toiseen ja kilpailuttamaan laivanvarustajia keskenään. Monia kapteeneja siirtyi myös laivastosta siviilipuolelle parempien ansioiden toivossa. Tämä oli yleisintä Helsingissä ja Turussa, joissa oli laivastoeskaaderit, mutta entisiä laivaston upseereita kipparoi kauppalaivoja aina Oulua myöten.¹¹

Vuoden 1748 asetus on nähtävä tätä taustaa vasten. Ruotsin kruunu halusi kehittää valtakunnalle oman kauppalaivaston, ja se halusi myös luoda sille oman merikapteenikunnan. Jo aiemmin monissa kaupungeissa vallinneesta käytännöstä myöntää kapteeneille porvarisoikeudet tehtiin lakisääteinen ja valtakunnallinen. Kaukopurjehduksen lisääntyminen ja merkantilistinen talouspolitiikka olivat luoneet villit markkinat päteville merikapteeneille. Vaatimalla heiltä porvarisoikeutta kruunu halusi sitoa heidät kaupunkeihin ja estää laivanvarustajilta ulkomaisten kapteenien käytön.

Helsingin merikauppa ja merikapteenit

1700-luvun loppupuolen Helsinki oli voimistuva ja vaurastuva kaupunki. Vuonna 1748 perustetun Viaporin linnoitustyömaan palveleminen toi kaupungin kauppiaille pääomia, jotka he saattoivat sijoittaa liiketoimintansa kehittämiseen. Nopeasti kasvoi etenkin laivanvarustus ja laivanrakennus. Helsinki oli sahateollisuuskaupunki, ja kauppiaat tarvitsivat omia valtamerilaivoja viedäkseen laudat ja lankut Euroopan markkinoille.

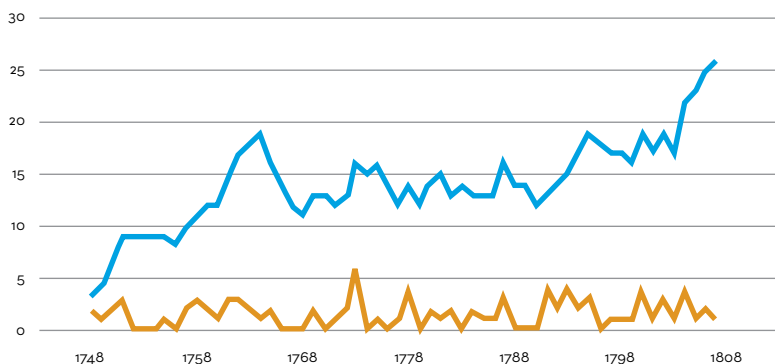
Viaporin perustamisen alla Helsingin kauppalaivasto käsitti, pienet rannikkoalukset poislukien, neljä keskikokoista Itämeren-purjehtijaa sekä jo aiemmin mainitun fregatti *Generalguvernören von Rosenin*, jonka kauppiaaskunta oli rakentanut suurin ponnistuksin pitääkseen ulkomaankauppansa käynnissä. 1770-luvulla kaupungissa oli kaksi valtamerilaivaa ja kymmenen Itämeren-purjehtijaa, 1800-luvun alussa jo yksitoista valtamerilaivaa ja neljätoista Itämeren-purjehtijaa. Vuosisadan vaihteen huikea kasvu selittyi Ranskan vallankumoussotien ja Napoleonin sotien aikaisella ruotsalaisen merikaupan noususuhdanteella.¹²

Jo ennen oman valtameripurjehduksen alkua Helsingin merikauppa oli suuntautunut voimakkaasti ulkomaanreiteille, sillä kaupungista oli kiinteät kauppayhteydet Tallinnaan, joka oli Tukholman rinnalla toinen sen kahdesta tärkeästä lähikauppakumppanista. Merimatka Tallinnaan oli pituudeltaan vain pieni osa merimatkasta Tukholmaan, mutta se oli ulkomaanreitti ja vaati siten vuoden 1748 asetuksen nojalla kapteenilta porvarisoikeuden. Vannottujen porvarisvalojen määrä Helsingissä alkoikin kasvaa nopeasti heti asetuksen voimaantulon jälkeen.

Kaavio 1: Helsingin porvari-
merikapteenit 1748–1807.¹³

Helsingissä henkikirjoitetut
porvarimerikapteenit

Helsingissä merikapteenille
myönnetyt porvarisoikeudet



Vuoden 1748 asetuksen astuessa voimaan lähteissä mainitaan vain yksi porvaristoon kuulunut merikapteeni, joten sen voidaan katsoa syntyntäneen kaupunkiin porvarikapteenien luokan.

Kaaviossa 1 annetaan sekä Helsingissä pysyvästi asuneiden porvarimerikapteenien että kaupungin raadin merikapteenille myöntämien porvarisoikeuksien lukumäärät. Sen tiedot on poimittu tietokannasta *Helsingin porvaristo 1744–1808*. Merkiksi pysyvästä asumisesta on tullut se, että kapteeni on henkikirjoitettu Helsingissä. Koska henkikirja ei erottele porvarisoikeudellisia ja porvarisoikeudettomia kapteeneita toisistaan, rinnakkaislähteenä on käytetty suostuntaveroluetteloita, joista tämä ero käy yksiselitteisesti ilmi.

Helsingissä oli vuosina 1748–1808 henkikirjoilla kaikkiaan 84 porvarisoikeuksia nauttivaa merikapteenia. Samoina vuosina kaupungin maistraatti myönsi porvarisoikeuden 91 kapteenille. Heistä kolmeatoista ei minään vuonna henkikirjoitettu tai verotettu kaupungin asukkaiden joukossa, mikä on lähes varma merkki siitä, että he eivät koskaan asuneet pysyvästi kaupungissa. Muutamat heistä olivat armeijan laivaston upseereita ja todennäköisesti henkikirjoilla Viaporin linnoituksessa, mutta muut olivat ilmeisesti toispaikkakuntalaisia, jotka syystä tai toisesta anoivat ja saivat porvariuden Helsingissä. Vastaavasti kuudelle kapteenille, jotka henkikirjoitettiin Helsingissä ja merkittiin veroluetteloissa porvareiksi, ei koskaan myönnetty porvarisoikeutta kaupungissa, eli he kuuluivat virallisesti jonkin muun kaupungin porvaristoon.

Ilmiötä voi havainnollistaa muutamilla esimerkeillä. Merikapteeni Anders Backman merkittiin Helsingin henkikirjoihin ja veroluetteloihin porvarina vuodesta 1787 eteenpäin. Vuonna 1790 hänen kohdallaan on marginaalimerkintä "oleskelee Göteborgissa" (*vistas i Götheborg*). Backman häviää henkikirjoista ja veroluetteloista vuoden 1801 jälkeen mutta on jälleen taksoitettu porvarina vuosien 1806 ja 1807 veroluetteloissa merkinnällä "jäänyt pois henkikirjasta". Merikapteeni Joakim Janckes taas sai porvarisoikeuden Helsingissä 1749, mutta vuosien 1764 ja 1766 veroluetteloissa mainitaan, että hän kipparoi turkulaista laivaa ja häntä verotetaan Turussa. Vuoden 1769 jälkeen hän katosi Helsingistä ja ilmeisesti siirsi paperinsa pysyvästi Turkuun.¹⁴

Sekavin tapaus on kuitenkin merikapteeni Olof Sundman. Hän oli Turun kaupungin porvari mutta asui merimatkojensa välillä ilmeisen

pysyvästi Helsingissä. Helsingin veroluetteloiissa hänen kohdalleen on merkitty huomautus ”porvari Turussa” selityksenä veroäyryn puuttumiselle. Sundman omisti myös Vitikkalan rusthollin Kokemäellä, ja hänet on joinakin vuosina merkitty Kokemäen veroluetteloihin huomautuksella ”porvari Helsingissä”. Sundman kuoli merimatalla Cadizissa vuonna 1774 ja hänet perunkirjoitettiin Helsingissä.¹⁵

Tavallisen porvarin oli anottava maistraatilta lupa pitempiaikaiseen poistumiseen kaupungista. Koska porvariston kokoonpanoa sääteli – ainakin teoriassa – kaupungin palveluntarve, kunkin porvarin tarjoamien kaupallisten palveluiden tuli olla jatkuvasti kaupunkilaisten saatavilla. Tällaisia kriteereitä oli kuitenkin mahdotonta soveltaa merikapteeneihin, jotka saattoivat ammattinsa vuoksi olla vuosia merillä.

Kapteenien ammattiin luonnostaan kuuluva liikkuvuus mahdollisti heille työtilaisuuksien metsästämissä eri kaupungeista. Erityisesti Pohjanlahden kauppapakon purkamisen jälkeisellä Pohjanmaalla kapteenit työskentelivät laajasti naapurikaupunkien laivoilla, aina sen mukaan missä oli työtä tarjolla.¹⁶ Etelärannikolla tilanne oli vakaampi, mutta myös siellä kapteeneilla oli mahdollisuuksia liikkua kaupungista toiseen. Esimerkiksi kahden tapulikaupungin puristuksissa olleen Porvoon laivanvarustajat lainasivat kapteeneita Helsingistä ja Loviisasta saatuaan rajalliset oikeudet ulkomaanpurjehduksiin.¹⁷

Kruunu tiedosti, että kapteenien viralliset ja käytännön asuinpaikat eivät useinkaan vastanneet toisiaan. Ilmiöön yritettiin puuttua vuonna 1779 annetulla kuninkaallisella asetuksella, joka määräsi merikapteenit asumaan pysyvästi niissä kaupungeissa, joiden porvareita he olivat. Määräys nojautui vuoden 1734 lain Kauppakaareen, joka edellytti porvareilta pysyvää paikallaoloa kotikaupungissaan.¹⁸ Ainakaan helsinkiläisten esimerkkien perusteella asetuksella ei ollut suurta vaikutusta, sillä kapteenien liikkuvuus eri kaupunkien välillä jatkui myös sen jälkeen.

Porvariksi ottamisen muodollisuudet

Kauppiaiden ja käsityöläisten porvarilliset oikeudet ja velvollisuudet määriteltiin tarkasti lainsäädännössä, mutta merimiesasetuksen ylimalkaiset sanankäänteet jättivät kaupunkien maistraattien huoleksi määrittellä merikapteenien asema yhteisössä. Ennen vuotta 1748 maistraatit saattoivat suhtautua porvarikapteeneihin yksittäistapauksina ja rätätälöidä heille haluamansa ehdot. Kun kapteeneista tuli kiinteä ryhmä porvariston sisälle, heitä varten oli luotava pysyvät käytännöt: millaisin ehdoin ja takauksin heidät otettaisiin porvariksi, millaiset porvarismaksut he maksaisivat, ja miten heitä kohdeltaisiin eri tilanteissa.

Syyskuussa 1748 Helsingin maistraatti päätti porvariksi otettavien merikapteenien porvarisrahan suuruuden. ”Kaupungin omat pojat” maksaisivat kahdeksan hopeataaleria 16 äyriä ja ulkopaikkakuntalaiset 12 hopeataaleria 24 äyriä. Summan voi suhteuttaa muihin porvariston ammattiryhmiin: kauppiaat maksoivat, ammattioikeuksiensa laajuuden mukaan, 20–26 taaleria kotipaikkakuntalaisina ja 30–40 taaleria ulkopaikkakuntalaisina. Pienporvarit maksoivat 12 ja 20 taaleria, käsityöläiset kahdeksan ja 20 taaleria.¹⁹ Merikapteenien kohdalla summien

keskinäinen ero on selvästi pienempi kuin muissa ryhmissä. Kapteenit olivat ryhmä, jota oli pakko täydentää aktiivisesti kaupungin ulkopuolelta, ja tämä näkyi ulkopaikkakuntalaisten alemmissa maksuissa.

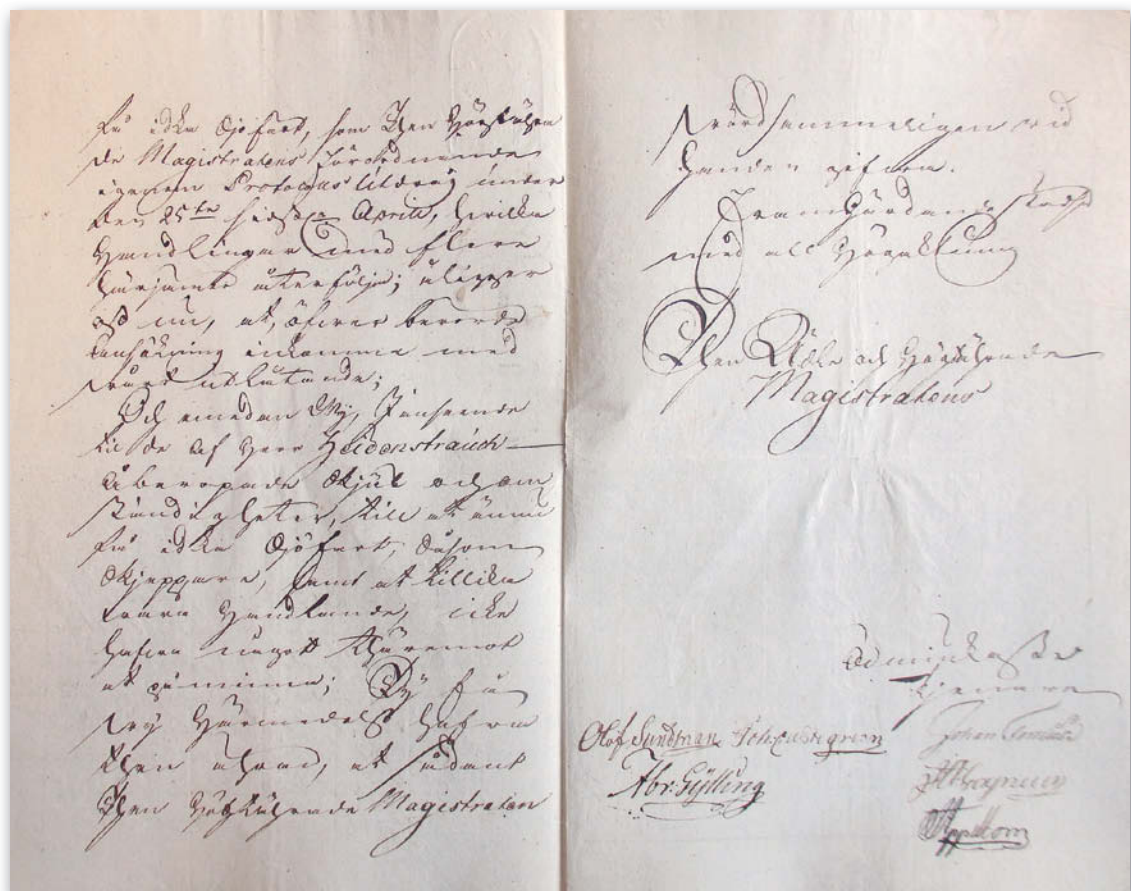
Merikapteenien porvarisoikeudet kuitattiin pitkään maistraatin pöytäkirjoissa niukoilla maininnoilla. Toteamus kapteenin pitkstä kokemuksesta kauppapurjehduksessa sekä kaksi takaajaa, jotka tyypillisesti olivat hänen kipparoimansa laivan omistajat, riittivät todisteeksi pätevyydestä. Ainoa kapteeni, jonka mainitaan esittäneen kirjallisia todisteita ammattitaidostaan, oli vuonna 1751 porvarisoikeuden saanut Henrik Tannberg. Hän esitteli maistraatille laivanvarustajien kanssa tekemiään pestisopimuksia sekä kauppakirjan, jotka osoittivat, että hän ”ei ainoastaan ole kokenut kauppalaivankapteeni vaan myös hankkinut omistukseensa osan ohjaamastaan brigantiini *Maria Christinasta*.”²⁰

1760-luvulla muodollisuuksia tiukennettiin. Vuoden 1748 asetuksella oli luotu Tukholman valtakunnallinen merimieshuone, ja myöhemmin sallittiin vastaavien laitosten perustaminen myös muihin satamakaupunkeihin. Helsinki sai omansa vuonna 1760. Merimieshuone oli alkeellinen työnvälitys- ja sosiaalitoimisto: se piti kirjaa kaupungin merimiehistä ja valvoi näiden palvelemista laivoilla, peri osan näiden palkoista ja käytti rahat avustusten ja eläkkeiden maksamiseen. Vuonna 1765 Kauppakollegio määräsi, että merimieshuoneen oli myös järjestettävä navigaatiotutkinto kaikille porvarisoikeutta anoville kapteenille. Merimieshuoneen johtokunta, jossa istuivat kaupungin johtavat laivanvarustajat, valitsi kaksi kokenutta kapteenia kokeen pitäjiksi.²¹

Määräyksen myötä merikapteenien porvariksi ottamisen muodollisuudet lähestyivät muita porvarisryhmiä. Samalla tavoin kuin kauppiailta vaadittiin hyväksytty kauppiaskoe ja käsityöläisiltä hyväksytty mestarinnäyte, kapteeneilta vaadittiin nyt hyväksytty navigointikoe. Se mainitaan lähteissä ensimmäisen kerran vuonna 1769, kun merikapteeni Olof Petter Laxström vannoi porvarisvalaansa. Porvarismatrikkeliin kirjattiin, että hänen on kokeessa ”havaittu omaavan perusteellisen tietämyksen kaikista navigaatioon liittyvistä asioista.”²²

Kauppiaat, käsityöläiset ja pienporvarit ajoivat yhdessä etujaan ja muodostivat tiiviitä korporaatioita: kauppiailta ja pienporvareilla oli omat seuransa ja käsityöläisillä ammattikuntansa. Merikapteenit eivät muodostaneet eivätkä kyenneet muodostamaan vastaavaa. Maistraatin asiakirjoissa mainitaan 1770-luvulta eteenpäin Helsingin Merikapteeniseura (*Skeppare Societetet*), mutta se esiintyy vain muutamia kertoja eikä vaikuta olleen millään tasolla aktiivinen toimija.

Kapteenien liikkuvuus eri kaupunkien välillä näkyy myös Merikapteeniseurain toiminnassa. Kun se antoi vuonna 1774 maistraatin pyynnöstä kirjallisen lausunnon kauppiaksi päässeeseen Petter Heidenstrauchin anomuksesta jatkaa kapteenin ammattia, lausunnon allekirjoitti seitsemän miestä. Helsingiläisten porvari-merikapteenien Isak tai Olof Appelbomin²³, Johan Castegrenin, Johan Adolf Gagneurin, Abraham Gyllingin ja Anders Rönnqvistin lisäksi mukana ovat jo aiemmin mainittu Olof Sundman, joka asui Helsingissä mutta oli Turun kaupungin porvari, ja Johan Torrius, josta ei ole mitään muita mainintoja helsinkiläisissä lähteissä.²⁴



Helsingin Merikapteeniseurain
lausunto Petter Heidenstrauchin
porvarisanomuksesta.
Lähde: Helsingin kaupunginarkisto,
Maistraatin arkisto Cb:73.
Kuva: Juha-Matti Granqvist.

Merikapteenit veronmaksajina ja äänestäjinä

Porvaristoon liittyminen toi merikapteenit suostuntaverotuksen piiriin. Suostuntavero (*bevillingsskatt*) oli kehitetty 1600-luvulla väliaikaiseksi keinoksi rahoittaa suurvalta-ajan sodankäyntiä, mutta se oli seuraavalle vuosisadalle tultaessa muuttunut pysyväksi osaksi kruunun finansseja. Se ei perustunut lainsäädäntöön vaan valtiopäivien antamaan suostumukseen ylimääräisen veron keräämiseksi – siitä nimi. Eri säädyt maksoivat suostuntaveroa erilaisten periaatteiden mukaisesti, mutta porvariston keskuudessa se oli luonteeltaan varallisuus- ja liiketoimintavero. Valtiopäivät laativat kaupungeille veroäyriasteikon, ja kaupunkikohtaiset taksoituslautakunnat määräisivät kullekin kaupunginsa porvarille veroäyriin.²⁵

Veroäyriasteikot eivät ole ongelmattomia lähteitä. Niiden laatimisperusteet uudistettiin jokaisilla valtiopäivillä, joten ne eivät ole keskenään vertailukelpoisia. Veroäyriä ei myöskään voi muuntaa suoraan varallisuudeksi. Ne kertovat kuitenkin, millaisen osuuden koko kaupungin verokertymästä kukin porvari maksoi. Samalla ne ovat poliittisen vallan mittari, sillä kaupungin vaaleissa porvarit äänestivät veroäyriensä mukaisella äänimäärällä.

Helsingin merikapteenit maksoivat viidestä kymmeneen prosentin osuutta kaupungin suostuntaverokertymästä.²⁶ Jakamalla tuo osuus merikapteenien määrällä saataisiin kuitenkin harhaanjohtava tulos, sillä joukossa oli yksittäisiä huomattavasti toisia rikkaampia henkilöitä. Tarkastelen siksi lähemmin, mitä Helsingin valtiopäivämiesvaalien äänestysluettelot vuosilta 1769, 1771 ja 1786 kertovat sekä merikapteenien varallisuudesta että heidän äänestyskäyttäytymisestään.

Vuoden 1769 vaaleissa äänioikeus oli yhdellätoista kapteenilla, joista yhdeksän oli paikalla. Heistä rikkain oli Carl Mattheiszen, jolla oli vaalissa 14 ääntä. Tällä luvulla hän asettui kauppiaseliitin rinnalle. Muut kapteenit äänestivät 2–5 äänellä kukin. Vaalissa olivat vastakkain kaksi kauppiasta, suurkauppiaskunnan ehdokas Johan Sederholm ja alemman porvariston kannattama Per Hansson Sunn. Kapteenikunta äänesti muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta Sederholmia ja käänsi siten vaalin hänen hyväkseen, sillä pelkkien suurkauppiaiden äänet eivät olisi riittäneet hänen voittoonsa.²⁷

Vuoden 1771 vaaleissa äänestysluetteloon merkittiin kuusitoista merikapteenia, joista paikalla oli kahdeksan. Rikkaimmat kapteenit, kuten Johan Salomon Sundman (27 ääntä) ja Petter Heidenstrauch (20 ääntä), käyttivät jälleen kauppiaskuntaan vertautuvia äänimääriä, muun kapteenikunnan asettuessa käsityöläistön tai vauraamman pienporvariston tasolle. Ehdokkaina olivat kauppias Per Hansson Sunn, joka tällä kertaa oli suurkauppiaiden suosikki, sekä pormestari Johan Kuhlberg, jota pienempi porvaristo kannatti. Kapteenien äänet hajosivat enemmän kuin edellisessä vaalissa: muutama kaikkein varakkain äänesti Sunnia, mutta muu kapteenikunta antoi äänensä Kuhlbergille.²⁸

Vuoden 1786 vaalissa äänioikeus oli kymmenellä kapteenilla sekä yhdellä kapteeninleskellä. Tällä kertaa paikalla oli kuitenkin vain kaksi henkilöä. Vaali pidettiin huhtikuussa, joten kapteenikunnan valtaosa oli luultavasti jo merillä. Äänensä antoivat merikapteeni Anders Rönnqvist ja merikapteeni Dahlin leski. Kumpikaan ei äänestänyt vaalin voittajaa ja suurkauppiaiden suosikkia, kauppias Anders Bystromiä. Rönnqvist antoi äänensä kauppias Petter Schwartzille ja leski Dahl raatimies Fredrik Mattensille.²⁹

Nämä kolme äänestysluetteloa kertovat kolme seikkaa merikapteenien taloudellisesta ja poliittisesta vallasta. Ensinnäkin heidän keskinäiset varallisuuseronsa olivat suuret. Valtamerialusten osaomistaja-kapteenit, kuten edellä mainitut Mattheiszen, Sundman ja Heidenstrauch, olivat taloudellisesti täysin toisessa asemassa kuin Tallinnan-reittiä purjehtivien pikkualusten kipparit.

Toiseksi kapteenit olivat taipuvaisia äänestämään työnantajiansa eli laivanvarustaja-suurkauppiaiden tahdon mukaan. Vuoden 1769 vaalissa he olivat lähes kokonaisuudessaan kauppiaiden ehdokkaan Johan Sederholmin takana. Myös vuoden 1771 vaalissa rikkaimmat äänestivät kauppiaiden ehdokasta Per Hansson Sunnia, vaikka vähävaraisemmat olivatkin pienporvariston ehdokkaan puolella.

Kolmanneksi merikapteenien liikkuvuus teki heistä ailahtelevan poliittisen voiman kaupungin vaaleissa. Vuonna 1769 he auttoivat Johan Sederholmin voittoon olemalla lähes täyslukuisina paikalla, mutta vuonna 1786 heidän vaikutuksensa vaalin lopputulokseen oli lähes olema-

ton, koska paikalla oli vain kaksi joukon köyhimpiin kuuluvaa äänestäjää. Kapteenit olivat paikalla ollessaan varteenotettava poliittinen liittolainen kauppiaille, mutta vaalimenestystä ei voinut laskea heidän varaansa.

Menestyjät – Mattheiszenit ja Heidenstrauchit

Helsingin merikapteenikunnan piiristä nousi tutkimuskauden aikana kaksi suurliikemiestä, Mathias Mattheiszen ja Petter Heidenstrauch. Molemmat luopuivat merikapteenin ammatista ja siirtyivät kauppiaksi. Heidän tapauksiinsa on syytä perehtyä tarkemmin, sillä ne valottavat merikapteenien ja suurporvariston välistä suhdetta.

Varakas Mattheiszenin merikapteenisuku tuli Helsinkiin pakolaisina poltetusta Haminasta hattujen sodan (1741–1743) aikana. Suvun patriarkka, kapteeni Thomas Mattheiszen, osti Munkkiniemen kartanon kaupungin luoteispuolelta. Hän oli yksi fregatti *Generalguvernören von Rosenin* perustajaosakkaista ja sen ensimmäinen kapteeni. Pojat Mathias ja Carl Mattheiszen ryhtyivät isänsä jalanjäljissä merikapteeniksi ja saivat porvarisoikeudet, Mathias vuonna 1757 ja Carl vuonna 1763.

Kartano ja sen tarjoamat liiketoimintamahdollisuudet tekivät veljeksistä tavallisia merikapteeneita suurempia taloudellisia pelaajia. Munkkiniemessä oli kauppasaha ja tiilitehdas, joiden tuotteita he myivät Viaporin linnoitustyömaalle, sekä laivanveistämö, jossa he rakennuttivat kauppa-aluksia sekä omaan käyttöön että myyntiä varten. Veistämon suurin alus oli vuonna 1783 vesille laskettu fregatti *Enigheten* jonka pääomistajia Mattheiszenit olivat.³⁰

Mathias Mattheiszen anoi porvarisoikeutta ulko- ja kotimaankauppiaana tammikuussa 1770. Helsingin kauppaseura suhtautui nihkeästi anomukseen. Se oli kauppiaskokeen perusteella valmis antamaan Mattheiszenille ulkomaankauppiaan oikeudet, mutta ei lupaa käydä kotimaankauppaa ja pitää kauppapuotia, koska hänen pätevyytensä ei riittänyt siihen. Kokeen pitäjät totesivat hänen hallitsevan hyvin vain merenkulkuun ja merikauppaan liittyvät seikat.

Mattheiszen valitti kokeesta ja syytti Kauppaseuraa asettumisesta alusta asti häntä vastaan. Hän totesi myös että ”kokeen pitäjät tunnustivat hänen olevan taitava merenkulkija, mikä toki on paljon suurempaa taitoa vaativa ammatti kuin kauppapuodin pitäminen”.³¹ Maistraatti päätti, että Mattheiszen saisi anomansa oikeudet ulko- ja kotimaankauppiaana. Se totesi, että Helsingissä ei ollut voimassa kaupan jakoa, joten kotimaankaupan ja vähittäiskaupan kieltäminen Mattheiszenilta olisi lain ja hyvän järjestyksen vastaista.³²

Kaksi vuotta myöhemmin veli Carl Mattheiszen ilmoitti irtisanovansa merikapteenin porvarisoikeuden ja haluavansa kontingenttikauppiaksi. Tämä vaatimus ei herättänyt suuria tunteita tai protesteja, ja maistraatti hyväksyi Mattheiszenin kontingenttikauppiaksi viidenkymmenen hopeataalerin vuosimaksua vastaan.³³ Kontingentti eli nimiporvarius oli kartanonherrojen tavanomainen työkalu käydä kartanoidensa tuotteilla kauppaa kaupungissa; se antoi heille oikeuden tukkukaupan harjoittamiseen ilman poliittisia oikeuksia ja velvollisuuksia.

Heidenstrauchin suku tuli Mattheiszenien tavoin Haminasta. Haminan tullinhoitaja Claes Heidenstrauch sai hattujen sodan jälkeen siirron

Helsinkiin, kun hänen vanha kotikaupunkinsa oli menetetty Venäjälle. Hänen poikansa Petter Heidenstrauch palveli matruusina Itämeren-purjehtijoissa ja pääsi sitten perämieheksi fregatti *Generalguvernören von Roseniin*. Vuonna 1763 hän vannoi porvarisvalan merikapteenina ja tehtiään ensin Välimeren-purjehduksia muutamilla pienemmillä aluksilla hän huipensi uransa kahden fregatin, *Hans Henrik Boijen* ja *Konung Gustaf III:n* kapteenina.³⁴

1770-luvun alussa Petter Heidenstrauch anoi Helsingin maistraatilta kauppiaan porvarisoikeutta. Kauppaseura hyväksyi anomuksen vastalauseita ja totesi hänen saaneen merimatkoillaan tarpeellisen koti- ja ulkomaankauppiaan tietämyksen. Vannoessaan porvarisvalan Heidenstrauch lupasi lopettaa merikapteenina työskentelyn.³⁵ Lupauksistaan huolimatta hän työskenteli kapteenina vielä myöhemminkin, mutta sekä Helsingin kauppaseura että merikapteeniseura antoivat hyväksyntänsä tälle järjestelylle. Seurojen mukaan Heidenstrauch oli sekä taitava kauppias että taitava merikapteeni, joten hän vain hyödytti kotikaupunkiaan toimimalla molemmissa ammateissa.³⁶

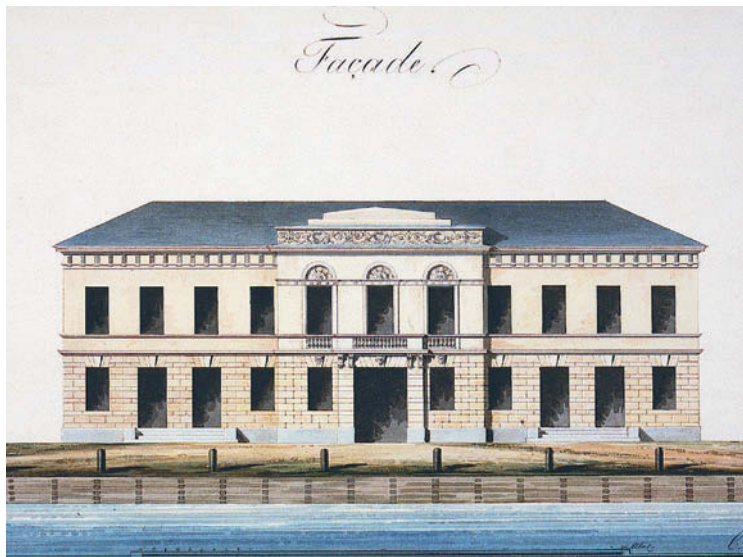
Kauppiaanoikeudet saatuaan Petter Heidenstrauch ryhtyi Mattheiszenien tavoin laivanvarustajaksi ja -rakentajaksi, yhteistyökumppaniin kauppiasveljensä Nathaniel Heidenstrauch. Suomen sodan alla Heidenstrauchit omistivat neljä valtamerilaivaa ja viisi Itämeren-purjehtijaa. He myös ostivat Helsingin edustalla sijaitsevan Valkosaaren ja sillä toimineen pienen laivanveistämön päästäkseen omavaraisiksi laivarakentajiksi. Aluksia Valkosaarilla ei kuitenkaan ehtinyt valmistua ennen Suomen sotaa.³⁷

Kolmantena menestyjänä voi mainita Sundmanin merikapteenisuvun, jonka varsinaiset kultaiset vuodet tosin sijoittuvat Venäjän vallan aikaan. Sen kantaisä oli jo aiemmin mainittu Olof Sundman, Turun kaupungin porvari, joka siirtyi Helsinkiin työtilaisuuksien perässä. Hänen poikansa Johan Salomon Sundman ja pojanpoikansa Gustaf Wilhelm Sundman kuuluivat kaupungin johtaviin merikapteeneihin. Johan Salomon Sundman äänesti kaupungin vaaleissa suurkauppiaisiin rinnastettavilla veroäänillä. Gustaf Wilhelm Sundman siirtyi kauppiaaksi vuonna 1818 ja pääsi mukaan taloudelliseen nousukauteen, kun Helsingistä rakennettiin Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki.³⁸

Mattheiszenien veljesten tapauksissa suvun vanha, jo Haminan ajoilta periytynyt vauraus auttoi heitä siirtymään kauppiasluokkaan. Heidenstrauchin veljekset olivat sen sijaan virkamiehen poikia, joten heidän perimänsä pääoma lieene ollut luonteeltaan pikemminkin sosiaalista kuin taloudellista. Heitä auttoi eteenpäin asema kaupungin johtavan kauppiaan Johan Sederholmin luottomiehinä - Petter oli hänen fregattiensa kapteeni, Nathaniel hänen kauppapalvelijansa. Myös Sundmanin suvun varakkuuden salaisuus vaikuttaa olleen merikapteenin ammatti ja siihen kytkeytynyt asema suurkauppiaiden yhtiökumppanina.

Huomionarvoista on myös se, miten Heidenstrauchien siirtyminen kapteenikunnasta kauppiaskuntaan oli paljon helpompi kuin Mattheiszenien. Petter Heidenstrauch otettiin ilman protestejä kauppiaaksi, vaikka hänen taustansa oli täysin samanlainen kuin Mathias Mattheiszenin, johon kauppiaskunta oli suhtautunut torjuvasti. Yksi todennäköinen selittävä tekijä olivat kytkökset paikalliseen eliittiin: Munkkiniemen

Rakennuspiirustus merikapteeni
Gustaf Wilhelm Sundmanin Helsingin
talon julkisivusta osoitteessa Etelä-
ranta 16. Rakennuksen suunnitteli
Carl Ludvig Engel 1817.
Lähde: Helsingin kaupunginmuseo,
CC BY 4.0 -lisenssi.



Mattheiszenit pysyivät helsinkiläisyhteisössä aina jossain määrin ulkopuolisina, kun taas Heidenstrauchit olivat kaupungin rikkaimman kaup-
piaan luottomiehiä ja siten eliitin ytimessä.

Johtopäätökset

Merikapteenit olivat 1700-luvun loppupuolella monin tavoin poikkeuk-
sellinen ryhmä ruotsalaisporvariston sisällä. Heidät oli nostettu porva-
reiksi esivallan määräyksellä ja talouspoliittisista syistä, eivätkä monet
vakiintuneet toimintamallit ja käytännöt toimineet heidän kohdallaan.

Tärkein tekijä, joka erotti merikapteenikunnan muusta porvaristos-
ta, oli sen ammatillinen liikkuvuus. Kapteenit olivat suuren osan ajasta
merimatkoilla eivätkä siten muodostaneet samanlaista kiinteää ja pai-
kallaan pysyvää ammattiryhmää kuin kauppiaat tai käsityöläiset. He liik-
kuivat myös eri kaupunkien välillä ja jatkoivat tätä huolimatta kruunun
yrityksistä sitoa heidät tiiviimmin omiin kotikaupunkeihinsa.

Poliittisesti Helsingin merikapteenikunta ei ollut aktiivinen toimija.
Se oli sidoksissa laivanvarustaja-kauppiasiin, ja kaupungin vaaleissa
se äänesti useimmiten työnantajensa tahdon mukaan. Taloudellisesti
sen sisällä oli huomattavia varallisuuseroja. Sen suurimmat menestyjät,
kuten Mattheiszenit ja Heidenstrauchit, olivat suurkauppiaiden vertai-
sia veronmaksajia ja siirtyivät myöhemmällä urallaan kauppiaksi. Ellei
kapteenilla ollut perittyjä omaisuuksia, hänen menestyksensä salaisuus
vaikuttaa olleen kauppiaskunnan sisäpiirin luottamuksen saavuttami-
nen. Se toi hänelle asemaa ja vaurautta sekä tasoitti hänen mahdollis-
ta tietään kauppiaksi.

Merikapteenit joutuivat luomaan itselleen oman roolin osana porva-
ristoa, ja tuo rooli oli lähtökohtaisesti ulkopuolinen. He olivat keskeisiä
tekijöitä kaupunkinsa taloudessa ja kaupankäynnissä, mutta varsin näky-
mättömiä porvarisyhteisön jäseninä. On todennäköistä, että merikaptee-
nit tunsivat enemmän solidaarisuutta omaa kaupunkien rajat ylittävää

ammattikuntaansa kuin kotikaupunkinsa muuta porvaristoa kohtaan. Helsingin Merikapteeniseururan nimissä annettujen lausuntojen kirjoittamiseen osallistui myös kapteeneita, jotka toimivat kaupungissa mutta eivät kuuluneet sen omaan porvaristoon. Muiden porvarisryhmien kohdalla tällainen ei olisi tullut kyseeseen, mutta merikapteenit toimivat omilla säännöillään.

Viihteet

- 1 "Alle de, som wilja föra Swenska Skepp och Fartyg, såsom Skeppare, och dermed segla til utrikes orter, antingen de siewfwe äro ägare til mindre del af bemälte Skepp och Fartyg, eller och af Skeppsägarna til Skeppare antages, böra uti någon af Riket Stapelstäder Burskap winna, och deras Borgare- och Trohets Ed aflägga, inan dem tilstådes någon resa at antråda." *Reglemente för Coopvaerdie Skeppare och Skepps-Folk* 30.3.1748, Art. IV:1. Modeé IV (1754) 2678. Suomenenos tekijän.
- 2 Turku, Helsinki ja Loviisa olivat tapuli-kaupunkija koko artikkelin käsittelemän kauden ajan eli vuosina 1748–1808. Pohjanlahden kauppapakan purkamisen jälkeen tapulioikeudet annettiin vuosina 1765–1766 Porille, Vaasalle, Kokkolalle ja Oululle sekä vuosina 1791–1793 Kristiinankaupungille, Kaskisille, Pietarsaarelle ja Uudellekaarlepyylle. Lisäksi jotkin kaupungit nauttivat osittaisia ulkomaankauppaoikeuksia; esim. tapulikaupunkiin kuulumattomilla Raumalla ja Uudellakaupungilla oli lupa viedä puutavaraa Itämeren alueelle, samoin Porilla ennen tapulioikeuksiaan.
- 3 Vuosina 2010–2013 koostetun tietokannan *Helsingin porvaristo 1744–1808* tiedot on kerätty Helsingin kaupunginarkistossa säilytettävistä kaupungin tileistä, maistraatin ja raastuvanoikeuden pöytäkirjoista ja porvarimatrikelista, Kansallisarkistossa säilytettävistä läänintilien henkilökirjoista ja suostuntaveroletteloista ja Helsingin kaupunkiseurakunnan historiakirjoista, sekä eri lähdejulkaisuista ja matrikeliteoksista. Täydellinen luettelo tietokannan lähteistä on julkaistu teoksessa Granqvist 2016, 227–229.
- 4 Prosopografian metodeista ks. Keats-Rohan 2007. Sen soveltumisesta varhaismodernin suomalaisen yhteiskunnan tutkimukseen ks. Uotila 2014.
- 5 Ahonen 1988, 143–148.
- 6 Högberg 1969, 29–30; Stadin 1993, 102–105; Kaukiainen 2008, 114–115.
- 7 Aalto, Gustafsson & Granqvist 2020, 226–229.
- 8 Ks. esim. Luukko 1979, 93–95, 411–415.
- 9 Ks. esim. Kaarlo Jäntereen kuvaus Naantalista. Naantilaalaiset peruheivat läpi 1700-luvun lähes yksinomaan Turkuun ja Tukholmaan. Heidän laivojensa kapteenit olivat porvareita, miehistössä oli porvareita, ja jopa laivoja lastaamassa ja purkamassa oli porvareita. Ruotsin valtakunnan pienimpiin ja köyhimpiin kuuluvassa kaupungissa merikauppa oli koko porvariston kollektiivinen ponnistus. Kun naantilaalaiset 1700-luvun lopulla saivat oikeuden hakea viljaa Itämeren ulkomaaisista satamista, heidän oli palkattava ulkopaikkakuntalaisia merikapteenieja näitä matkoja varten. Jäntere 1959, 259–270. Vastaava tilanne vallitsi myös muissa länsirannikon kaupungeissa, ks. esim. Kristiinankaupungista Åkerblom 1984, 501–502, Kokkolasta Nikander 1945, 76–77, ja Oulusta Halila 1953, 154.
- 10 Haminalaisista esimerkeistä ks. Kaukiainen 2012, 290; turkulaisista esimerkeistä ks. Nikula 1970–1971, 497.

- 11 Ks. esim. Halila 1953; Luukko 1979, 411–415; Nikander 1945, 252–254.
- 12 Aalto, Gustafsson & Granqvist 2020, 226, 405, 497.
- 13 Kaavion lähde: tietokanta *Helsingin porvaristo 1744–1808*.
- 14 Kauppalaivankapteeni Joakim Jancesin puolisio Katarina Sofia Grån kuoli 14.1.1795 Turun ruotsalaisessa seurakunnassa; ks. Hiski –Histiakirjat.
- 15 Granqvist 2016, 86–87.
- 16 Ks. esim. Nikander 1945, 252–254; Luukko 1979, 411–415.
- 17 Mäntylä 1994, 376.
- 18 Kongl. Maj:ts Förrådning och Påbud, angående Swenska Coopvaerdie Skeppares skyldighet, at hafwa sig bo och hemwist inom Riket 15.4.1779. Modeé XI (1783), 739–740.
- 19 Taulukko Helsingin kaupungin porvarisoikeusmaksuista. HKA MA Ca:52, Maistraatin pöytäkirja 3.9.1748. Turussa määrättiin samana vuonna ulkomaisten kapteenien porvarismaksuksi 20 hopeataaleria ja "oman kaupungin poikien" 15 hopeataaleria; ks. Nikula 1970–1971, 291. Merikapteenina toimiminen Turussa arvioitiin siis rahakkaammaksi ammatiksi kuin Helsingissä.
- 20 "...e) allenast bewist sig wara en wäl befarenen Coufferdie Skeppare utan äfwen till större delen är ägare att then nu af honom förändre Brigantin Maria Christina kallad..." Helsingin maistraatin pöytäkirja 16.9.1751, HKA MA Ca:55.
- 21 Hornborg 1950, 340–341; Alanen 1957, 68–69.
- 22 "...befunnits äga grundelig Kundska uti alla til Navigationen förändre stycken". Helsingin porvarisoikeuskirjat 27.5.1769, HKA MA Di:1.
- 23 Allekirjoituksessa lukee vain "Appelbom". Helsingissä oli lausunnon antamisen aikaan kaksi tämännimistä merikapteenia, veljekset Isak ja Olof Appelbom.
- 24 Merikapteeniseururan lausunto kauppias Petter Heidenstrauchin anomuksesta. Helsingin maistraatin pöytäkirjan liitteet 30.5.1774, HKA MA Cb:73.
- 25 Lext 1968, 32.
- 26 Granqvist 2016, 121.
- 27 *Förteckning hwarefter Riksdagsmanna Wahl enligt 1768 Års Bewillings Taxerings Längd kommer att förrättas uti Helsingfors Stad för år 1769*. HKA, Maistraatin arkisto, Asukasluettelo Bb VII:4.
- 28 *Extract af 1770 Års Bewillings Taxerings Längd, hwarefter Riksdagsmanna Wahl kommer att förrättas uti Helsingfors Stad för år 1771*. HKA MA Asukasluettelo Bb VII:5.
- 29 *Förteckning öfwer samtelige denne Stads Borgerskap, uprättad efter Stadsens 1785 års Enskildte Taxerings Längd, att nyttias Vid dett härstädes skieende Riksdags Manna Wahlte*. HKA MA Asukasluettelo Bb I:1.
- 30 Aalto, Gustafsson & Granqvist 2020, passim.
- 31 "Examinatorer och så i sit afgifne Betyg tala om dess insikt uti Siö Farten, hwilcken dock är en wettenskap som fordrar större insicht än man i en Krambod kan sig forsaffa." Helsingin maistraatin pöytäkirja 1.6.1770, HKA MA Ca:76.
- 32 Mathias Mattheisenzen porvarisanomuksen käsittelystä ks. Helsingin maistraatin pöytäkirja 19.1, 4.4., 9.5., 1.6. 3.8., 25.8., 29.8. 1.9.,

- 3.9., 28.9. ja 15.12.1770. HKA MA Ca:76.
- 33 Helsingin maistraatin pöytäkirja 8.4., 27.4. ja 1.6.1772, HKA MA Ca:78.
- 34 Blomstedt 1986, 171.
- 35 Petter Heidenstrauchin porvarisoikeuskirja 27.11.1771, HKA MA Di:1.
- 36 Aalto, Gustafsson & Granqvist 2020, 499.
- 37 Aalto, Gustafsson & Granqvist 2020, 496–501.
- 38 Castrén 1954, 215–218.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistolähteet

Helsingin kaupunginarkisto (HKA)
Maistraatin arkisto (MA)
Asukasluettelo (Bb)
Maistraatin pöytäkirjat (Ca)
Maistraatin pöytäkirjan liitteet (Cb)
Porvarisoikeuskirjat (Di)

Painamattomat lähteet

Helsingin porvaristo 1744–1808. Tietokanta, tekijän hallussa.

Painetut lähteet

G. R. Modeé et al (toim.) 1742–1829. *Utdrag Utur Publique Handlingar, Placater, Förordningar, Resolutioner och Publicationer I–XV* (1718–1794). Stockholm: Lorentz Ludowig Grefninnig et al.

Tietokannat

Hiski – Historiakirjat. Suomen Sukututkimusseuran hakutietokanta. <https://hiski.genealogia.fi/> (luettu 24.3.2023).

Kirjallisuus

Aalto, Seppo, Gustafsson, Sofia & Granqvist, Juha-Matti 2020. *Linnoituskaupunki. Helsinki ja Viapori 1721–1808*. Helsinki: Minerva.

Ahonen, Voitto 1988. *Jälleenrakennuksen politiikka ja talous. Kaupunkien toimiminen isostavahasta noin vuoteen 1740*. Historiallisia tutkimuksia 146. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura.

Alanen, Aulis J. 1957. *Der Aussenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18 Jahrhundert. Unter besonderer Berücksichtigung der Umbruchsperiode der Handelsfreiheit im Bottnischen Meerbusen und der Grossen Seekriege*. Annales Academiae Scientiarum Fennicae B:103. Helsinki: Suomalainen Tiedekatemia.

Blomstedt, Yrjö 1986. *Laki, suku ja yksilö. Tutkielmia, esseitä ja kirjoituksia 40 vuoden ajalta*. Helsinki: WSOY.

Castrén, Matti J. 1954. Helsingin koti- ja ulkomaankauppiat vv. 1809–1853. *Entisaikain Helsinki V: Kauppiaiden ja merenkulkijain Helsinki*, s. 189–261. Helsinki: Helsinki-seura.

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

Halila, Aimo 1953. *Oulun kaupungin historia II: 1721–1808*. Oulu: Oulun kaupunki.

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

Högberg, Staffan 1969. *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och*

Sjökaptenener som medlemmar i Helsingfors borgerskap under senare delen av 1700-talet

Min artikel behandlar Helsingfors stads sjökaptenenskår under senare delen av 1700-talet (1743–1808). I 1700-talets stadssamhälle var sjökaptenerna en exceptionellt mångfasetterad socialgrupp och yrkesgrupp, och artikeln strävar efter att beskriva denna mångformighet genom att studera sjökaptenensskråets ställning och olika roller inom samhället och dess kontaktytor med samhällets övriga medlemmar.

För Helsingfors sjöfart var senare delen av 1700-talet en tid av snabb tillväxt. I mitten av århundradet hade staden inte ett enda stort handelsfartyg, men vid seklets slut hade den Finlands största handelsflotta. Det berodde dels på en högkonjunktur inom sjöfarten i hela landet, men också på att befästmansarbetet på Sveaborg gav Helsingforsredare kapital. I Helsingfors uppstod en stor och ekonomiskt välmående sjökaptenenskår som behövde hitta sin plats i stadssamhället.

Sjökaptenerna hörde till borgerskapet från och med år 1748, när sjölagen började kräva att kaptenener på handelsfartyg skulle ha burskap. Kaptenernas ställning inom borgerskapet var ändå på många sätt exceptionell. I motsats till andra borgare var de i allmänhet inte självständiga företagare utan var anställda av skeppsredare – även om deras ställning i praktiken ofta liknade kompanjonskap, särskilt på stora handelsfartyg. På grund av sitt yrke var kaptenerna dessutom borta från sin hemstad i långa tider.

Några förmögna sjökaptenener var framträdande personer i staden, och en del blev till och med köpmän under senare delen av sin bana. På det hela taget verkar kaptenerna ändå ha varit en "utomstående" grupp inom borgerskapet, en grupp som inte blandade sig i det övriga borgerskapets maktkamper och som vanligen utan större åtbörder stödde sina arbetsgivare, det vill säga skeppsredare-köpmännen vid val.

Sjölagen av år 1748 skärpte kraven på sjökaptenernas kompetens och ålade stadens magistrat att kontrollera kaptenernas yrkeskunskap i samband med att de beviljades burskap. Det förstärkte samtidigt skillnaden mellan sjökaptenerna och skepparna som förde befäl på lodjor och små kustfartyg. När kaptenerna på handelsfartyg fick en högre social ställning försökte de på olika sätt skilja sig från skepparna, bland annat genom att organisera sig fackligt och ta i bruk nya yrkesbenämningar (*sjökapten*, *kofferdikapten*) i stället för den traditionella benämningen *skeppare*.

- import 1738–1808. Stockholm: Bonniers.
- Jäntere, Kaarlo 1959. *Naantalin historia: Kaupunki ja seurakunta luostariajan lopusta Suomen sotaan*. Naantali: Naantalin kaupunki.
- Kaukiainen, Yrjö 2008. *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1155, Tieto. Helsinki: SKS.
- Kaukiainen, Yrjö 2012. *Kymenlaakson 1700-luku*. Yrjö Kaukiainen (toim.) 2012. *Kymenlaakson historia I. Jokilaakso ja rajamaa esihistoriasta 1810-luvulle*, s. 262–436. Helsinki: SKS.
- Keats-Rohan, K. B. S. (toim.) 2007. *Prosopography: Approaches and Applications*. Oxford: Unit for Prosopographical Research.
- Lext, Gösta 1968. *Mantalskrivningen i Sverige före 1860*. Meddelanden från ekonomisk-historiska institutionen vid Göteborgs universitet 13. Göteborg: Göteborgs universitet.
- Luukko, Armas 1979. *Vaasan historia II: 1721–1808*. Vaasa: Vaasan kaupunki.
- Mäntylä, Ilkka 1994. *Porvoon kaupungin historia II: 1602–1809*. Porvoo: Porvoon kaupunki.
- Nikander, Gabriel 1945. *Kokkolan kaupungin historia, osa II: Ajanjakso 1714–1808*. Suomentanut Sylvi Möller. Kokkola: Kokkolan kaupunki.
- Nikula, Oscar 1970–1971. *Turun kaupungin historia 1721–1809*. Turku: Turun kaupunki.
- Stadin, Kekke 1993. *Maktkamp på Arboga redd. Sjöfart inom skrå och aktiebolag*. Opuscula Historica Upsaliensia 11. Uppsala: Historiska institutionen vid Uppsala universitet.
- Uotila, Merja 2014. *Käsityölläinen kyläyhteisönsä jäsenenä, Prosopografinen analyysi Hollolan käsityöläisistä 1810–1840*. Jyväskylä studies in humanities 237. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Åkerblom, Bror 1984. *Isostavhista Ruotsin vallan loppuun*. Anneli Mäkelä (toim.) 1984. *Kristiinankaupungin historia I*, s. 457–620. Kristiinankaupunki: Kristiinankaupungin kaupunki.

Sea captains as members of the burgher community in late 18th century Helsinki

My article deals with sea captains in the city of Helsinki during the latter half of the 18th century (1743–1808). In the context of the 18th century urban community, sea captains were an exceptionally diverse social and professional group, and my article aims at describing that diversity by exploring the status and various roles of sea captains within the community, as well as their relationships to other members of the community.

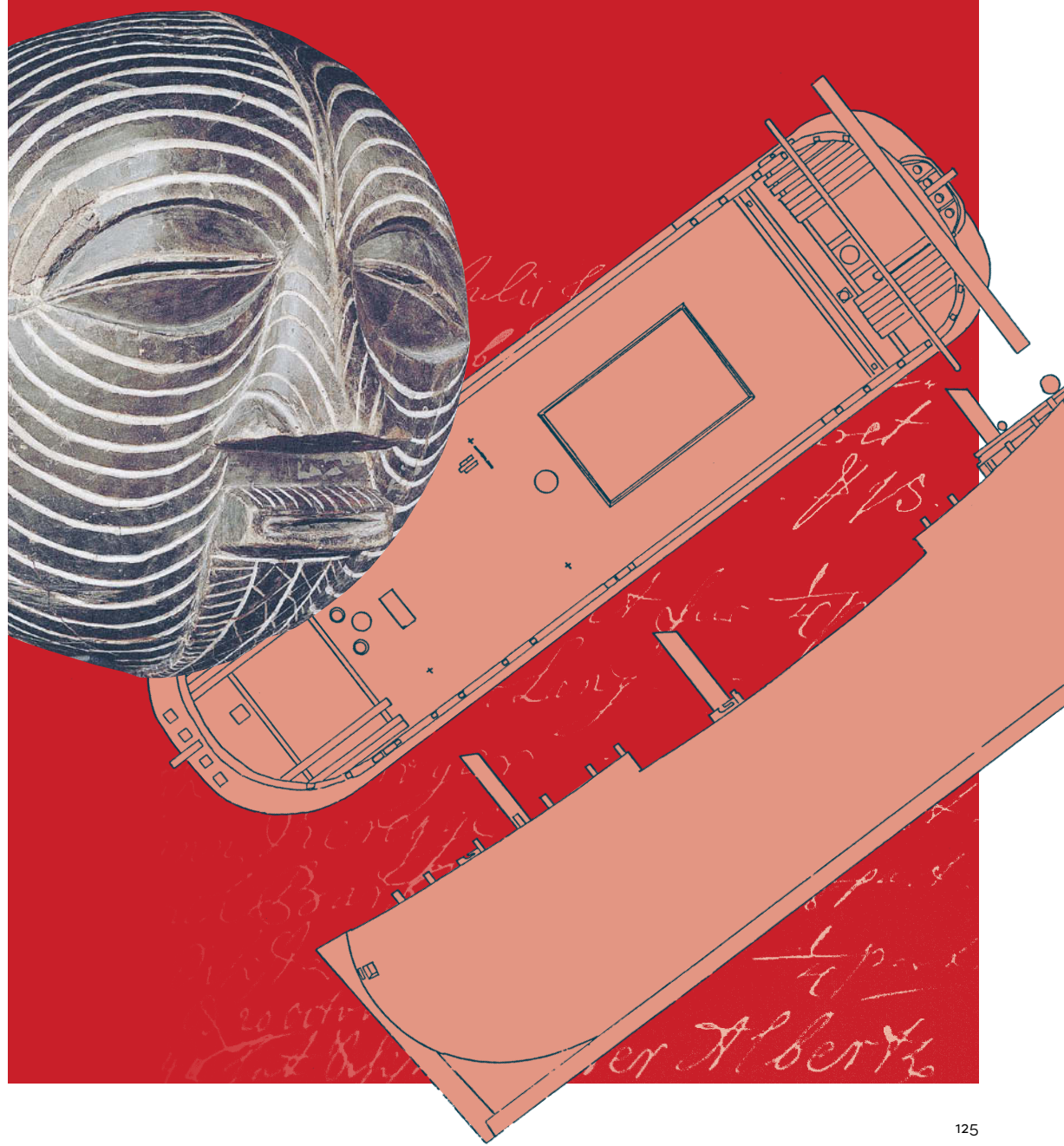
The latter half of the 18th century was a period of rapid growth in seafaring in Helsinki. In the middle of the century there had not been a single large merchant ship in the city, but by the end of the century Helsinki boasted Finland's largest merchant fleet. In addition to a general increase in shipping in the entire country, this growth was enabled by the capital that shipowners in Helsinki acquired from building the Sveaborg fortress. A large and wealthy group of sea captains emerged in Helsinki, and they had to find their place in the urban community.

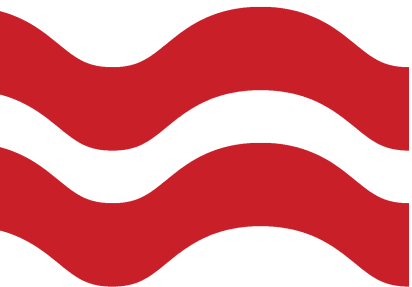
Sea captains were part of the burgher community from 1748, when the Marine Act started requiring burgher rights of merchant-ship captains. However, captains had an exceptional status within the community in many ways. In contrast to other burghers, they were usually not independent business owners, but employees of shipowners – although their position in practice was close to that of a business partner, especially on large merchant ships. In addition, due to the nature of their work, captains were away from their home towns for long periods of time.

Some wealthy sea captains were prominent figures in their towns and some even became merchants later in their careers. On the whole, sea captains still seem to have been a group of “outsiders” within the community; they did not engage in the power struggles of their fellow burghers, and in elections they usually supported their employers, the ship-owning merchants, without much fuss.

The 1748 Maritime Act tightened the requirements for the competence of sea captains and ordered the city's magistrate to investigate the professional skills of captains when they were granted rights as burghers. It also sharpened the difference between sea captains and skippers, who were masters of freighter flatboats and small coastal vessels. As their social status rose, merchant-ship captains sought to distinguish themselves from skippers in various ways, for example, by forming professional associations and introducing new titles such as *sjökaptten*, *kofferdikaptten* instead of the traditional *skeppare*.

ESINEIDEN JA ALUSTEN BIOGRAFIAA





Leila Koivunen

(leila.koivunen@utu.fi) on yleisen historian professori Turun yliopistossa. Hän on erikoistunut eurooppalaisten Afrikka-suhteen historiaan ja tarkastellut muun muassa afrikkalaisesineistön keruun ja näytteillepanon historiaa Suomessa.

Leila Koivunen

Kongon helmi

Kifwebe-naamion taival Afrikasta Suomeen näkyville ja näkymättömiin



Naamiosta Kansallismuseossa otettu varhainen esinekuva etu- ja takapuolelta. Kuva: Auvo Hirsjärvi, Etnografiska museet, Wikimedia Commons CCo.

Suomen kansallismuseon etnografisiin kokoelmiin kuuluu esine (VK4828:45), joka kirjattiin sen hankinnan yhteydessä vuonna 1908 museon pääluetteloon seuraavasti:

...yhdestä puusta koverrettu, ison puolipallon muotoinen, muodostaen ison ihmisnaaman. Mustaksi maalattu ja koristettu valkoisilla viivoilla.

Halkaisijaltaan noin puolimetriseksi mainitun ja maantieteellisesti Kongoon attribuoitun esineen käyttötarkoitus tuntuu olleen sen luettelointeelle intendentti A. O. Heikelille epäselvä. Alkuperäinen arvelu esineen funktiosta – ”?Noitarumpu?” – korvattiin myöhemmin sanalla ”Naamio?”, tosin edelleen kysymysmerkillä varustettuna.¹ Esinettä koskeva kuvaus valottaa sen määrittelyn haasteita ja vaiheita museossa. Museointendentin pöydälle päättyessään esine oli kuitenkin kulkenut jo pitkän matkan, ja sen tarina sai jatkoa myöhemminkin.

Kyseisen kongolaisesineen matka Venäjän keisarikunnan autonomiseen Suomen suuriruhtinaskuntaan ja vielä rakennusvaiheessa olleen Kansallismuseon – tuolloin vielä nimellisesti Valtion historiallisen museon² – kokoelmiin nivoutuu yleisemmin eurooppalaisen kolonialismin, merenkulun ja työvoiman liikkuvuuden historiaan. 1900-luvun alussa Kongon alue tunnettiin Kongon vapaavaltiona, ja se oli käytännössä Belgian kuningas Leopold II:n henkilökohtainen siirtomaa. Sen toiminnan käynnistämiseksi ja turvaamiseksi rekrytoitiin koulutettuja työntekijöitä ympäri Eurooppaa. Osaavista koneenkäyttäjistä ja kapteeneista oli erityinen tarve, sillä massiivinen, lähes 5000-kilometrinen Kongojoki oli keskeinen valtaväylä Afrikan sisäosiin, ja säännöllinen höyrylaivaliikenne oli siirtomaaksi vallattujen paikallisten kuningaskuntien hyödyntämisen edellytys. Jokilaivaliikenteen työntekijöitä rekrytoitiin erityisesti Pohjoismaista, ja eri arvioiden mukaan myös 150–200 suomalaista työskenteli 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun vuosikymmeninä Kongojoella.³ Yksi heistä oli edellä kuvatun esineen Suomeen tuonut koneenkäyttäjä (Aksel) Viktor Huotari (1878–1909). Joidenkin muiden jokiliikenteen palveluksessa työskennelleiden tavoin hän kiinnostui näkemistään afrikkalaisesineistä, keräsi niitä ja kuljetti mukanaan kotimaahan. Valtaosa näistä jokilaivureiden vapaa-ajan harrastuksesta syn-

tyneistä kokoelmista on päätynt vähitellen Suomen kansallismuseoon muodostaen nykyisen runsaan 500 esinenumeron Kongo-kokoelman.

Kongon jokilaivojen ensimmäiset suomalaistyöntekijät rekrytoitiin tiettävästi jo 1880-luvulla, mutta vuonna 1901 työsopimuksensa tehnyt oululaissyntyinen Huotari lukeutui vielä varhaisiin lähtijöihin. Hän oli siinä mielessä poikkeus, että alkuvaiheen värvätyistä suurin osa oli Turusta ja Tampereelta.⁴ Muutoin Huotarin tarina oli monin tavoin tyypillinen: isänsä kertoman mukaan hän erosi lyseon toiselta luokalta kun "lainakirjat, varsinkin seikkailukertomukset huvittivat siihen määrään, etteivät koululäksyt valmistuneet".⁵ Poika pestautui ensin muutamaksi kuukaudeksi kauppalaivalle ja työskenteli sen jälkeen useamman vuoden ajan suomalaisilla konepajoilla sekä Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiössä lämmittäjänä. Vuonna 1899 hän suoritti toisen luokan koneenkäyttäjätutkinnon.⁶ Syksyllä 1901 hän pestautui ensimmäiselle kolmi-vuotiskaudelleen Kongon vapaavaltion jokilaivaliikenteeseen. Hän kävi Suomessa vuonna 1904, mutta solmi heti uuden kolmivuotisen sopimuksen, tällä kertaa kuparikaivosteollisuutta käynnistäneen belgialaisen Katanga-yhtiön kanssa. Ensimmäisellä komennuksellaan hän toimi koneenkäyttäjänä ja seilasi Kongojokea sisämaan ja rannikon välillä. Jälkimmäisellä matkallaan hän toimi höyrylaivan kapteenina Kongon vesistön sisäosissa, lähinnä Mwerujärjen alueella. Hän palasi Suomeen keväällä 1908 ja lähti saman vuoden syksyllä viimeiseksi jääneelle komennukselleen.⁷ Kesäkuussa 1909 hän nimittäin hukkui Tanganikajärveen ollessaan vasta 31-vuotias.⁸

Tässä luvussa tutkin Huotarin Kongojoen rannoilta hankkiman esineen, nyky-ymmärryksen ja -tutkimuksen valossa niin sanotun *kifwebe*-naamion matkaa Suomeen, Suomen kansallismuseoon ja museon eri aikoina järjestämiin näyttelyihin. Tätä esinettä voidaan pitää yhtenä Huotarin kokoelman ja koko Suomen kansallismuseon Kongo-esineistön keskeisenä esineenä, ehkä jopa jonkinlaisena "helmenä". Toisin kuin useimmat muut museokokoelmaan päätyneet Kongon alueen ja yleisemmin Euroopan ulkopuolisten kulttuurien esineet, kyseinen naamio on vuosien varrella tullut nähdyksi monissa näyttelyissä ja näyttelymateriaaleissa. Siksi sen vaiheet ovat myös monia muita museoesineitä hieman helpommin jäljitettävissä.

Seuraan naamion elinkaarta, sen näkyvyyttä ja näkymättömyyttä, ja sille eri yhteyksissä annettuja merkityksiä 1900-luvun alusta nykypäivään. Ajatus esineiden elämästä ja siitä, että se on hahmotettavissa ja tutkittavissa ihmiselämän kaltaisena elämäkertana, kiteytyi 1980-luvulla antropologien Arjun Appadurain ja Igor Kopytoffin kirjoituksissa.⁹ Esineiden kulkeutumisen reittejä, niiden elinkaaria ja niihin eri aikoina liitettyjä merkityksiä alettiin tutkia sekä esineissä itsessään olevia fyysisiä jälkiä tarkastelemalla että esineitä ympäröivän ja niitä selittävän teksti- ja kuva-aineiston avulla. Kuten arkeologi Visa Immonen on todennut, aineellisen kulttuurin tutkimuksessa korostuu usein tekstuaalisuus, ja esineen oma aineellisuus saattaa jäädä toissijaiseksi esineeseen liitettyihin sosiaaliisiin merkityksiin nähden.¹⁰ Hän korostaa, että esineet ovat kuitenkin aineellisuutensa vuoksi jossain määrin omalakisia ja vaikuttavat silkalla läsnäolollaan ihmistoimintaan ja esineistä tuotettuihin kuvauksiin.¹¹

Materiaalisen kulttuurin tutkimuksessa on tuotu esille se, miten tiettyt arkiset, vaatimattomat tai toistensa kaltaiset esineet katoavat usein tavallisuudessaan taka-alalle ja muuttuvat tarpeellisuudestaan ja tärkeydestään huolimatta sekä käyttäjilleen että myöhemmille tutkijoille näkymättömiksi.¹² Vähemmän huomiota on kiinnitetty siihen, miten jotkut toiset esineyksilöt puolestaan nousevat fyysisten tai muiden ominaisuuksiensa vuoksi vahvemmin esille ja tulevat paremmin tunnetuiksi. Kulttuurihistorioitsija Maija Mäkikalli puhuu tästä ilmiöstä yksittäisen esineen tai esinetyypin ponnahtamisena esiin tutkimusaineistosta.¹³ Tässä luvussa huomio kiinnitetään juuri tällaiseen esimerkkiin ja pohditaan esineen aineellisuuden sille antamia tavallista poikkeavia toimijuuden välineitä.

Artikkeli perustuu sekä esineaineistoon että sitä kontekstualisoivaan Suomen kansallismuseon asiakirja-, kuva- ja kirjeaineistoon. Myöhempien näyttelyjen rekonstruomisessa hyödynnän lisäksi sanoma- ja aikakauslehtimateriaalia. *Kifwebe*-naamioista olen hankkinut lisätietoa ja vertailevaa aineistoa museoiden ja huutokauppayhtiöiden esine-tiedoista ja -kuvista.

Luba-kansan *kifwebe*

Kifwebe on nimitys naamioille, joita valmistettiin erityisesti luba-kansan¹⁴ alueella Kongojoen vesistön kaakkoisosissa Afrikan sisäosissa, nykyisen Kongon demokraattisen tasavallan alueella. Luba-esinekulttuuria pitkään tutkinut taidehistorioitsija ja antropologi Dunja Hersak on kuvannut, miten *kifwebe*-naamioiden käyttö ja merkitykset nivoutuivat sekä uskonnollisiin että maallisiin asioihin. Osa käyttöyhteyksistä oli julkisia, eli naamioita nähtiin osana yhteisön arkeen ja juhliin liittyviä tansseja. Toisaalta niitä käytettiin vain rajoitetusti nähtävissä olleissa tai ainoastaan tietyille henkilöille sallituissa seremonioissa, joissa kommunikoitiin henkimaailman kanssa, lähetettiin vainajia viimeiselle matkalleen, harjoitettiin magiikkaa tai peloteltiin vihollisia.¹⁵

Mikään saatavilla oleva tieto ei kuitenkaan vahvista sitä, että kyseisiä esineitä olisi käytetty rumpuina. Ne olivat käyttäjänsä kasvot peittäviä naamioita, joita pidettiin erilaisista tekstiileistä, eläinten nahoista ja kasvikuiduista valmistettujen, muun vartalon peittävien asujen kanssa. Joitain säilyneitä naamioita ympäröivät kasvikuiduista tehtyt hiukset tai parta.¹⁶ Naamio on selkeästi antropomorfinen eli sen piirteet kuvataan ihmisen kasvopiirteitä mukaillen. Kongon alueen materiaaliseen kulttuuriin erikoistunut François Neyt on kuitenkin esittänyt *kifwebe*-naamioilla mahdollisesti viitatus alueella yleiseen bongo-antilooppiin, jonka tunnusmerkkinä ovat selkää raidoittavat valkoiset viivat. Luboilta tunnetaan myös eläinaiheisia naamioita.¹⁷

Suomen kansallismuseon kokoelmaan päätnyt pyöreä naamio on yksi *kifwebe*-variaatio; pyöreiden naamioden rinnalla valmistettiin myös kulmikkaita ja pitkänomaisia. Pyöreitä *kifwebe*jä on jossain yhteyksissä nimitetty kuunaamioiksi,¹⁸ mikä lienee läntinen nimitys ja viittaa naamion unisen raukeisiin kuu-ukkomaisiin kasvoihin, joille löytyi vastineita läntisestä kuvastosta. Museokokoelmista ja huutokauppa-huoneiden myyntilistoilta löytyvien kuvien ja esinetietojen perusteella



Kuva: Matti Huuhka.
Lähde: Yleisnografiset
kokoelmat, Suomen kansallismuseo

on havaittavissa, että pyöreät *kifwebet* muistuttavat toisiaan, mutta niiden muotokielessä on todennäköisesti tekijäänsä ja valmistusajankohtaan liittyvää variaatiota. Esimerkiksi naamioiden raidoitukset ja niiden muodostamat ilmeet vaihtelivat, samoin naamioiden koko. Ne olivat tyypillisesti ihmiskasvojen kokoisia, mutta suurimmat olivat halkaisijaltaan lähes metrin.¹⁹ On siis ilmeistä, että *kifwebe*-naamioiden konsepti oli alkuperäisyhteisöissään vakiintunut, mutta vaihtelu ja yksilöllinen taiteellinen ilmaisu sallittiin.

Hersakin mukaan Belgian siirtomaahallinto suhtautui *kifwebe*-naamioihin ja niihin liittyviin paikallisiin traditioihin torjuvasti.²⁰ Yksittäiset matkailijat ja siirtomaahallinnon työntekijät olivat niistä kuitenkin kiinnostuneita. Tämä johtui epäilemättä niiden poikkeuksellisesta näyttävyydestä ja suuresta koosta. Yhdestä puusta veistetyt esineet kertoivat paitsi paikallisesta käsityötaidosta myös siitä, miten valtavia puita Kongojoen maisemissa kasvoi. Hankalasta kuljetettavuudestaan huolimatta naamioista muodostui tavoiteltuja matkamuuistoja, ja ne olivat toivottu lisä yksityiskokoelmiin ja museoihin. Luba-naamioita ja

muuta esineistöä onkin kulkeutunut huomattavia määriä läntisiin museoihin ja kokoelmiin.²¹

Viktor Huotarin tuoman naamion valmistusajankohta ja -paikka eivät ole tarkasti tiedossa. Myöskään esineen hankintaa tai Suomeen tuomista koskeviin kysymyksiin ei voida saada tarkkoja vastauksia. Kun Huotarin kokoelmaa tarjottiin Kansallismuseolle, hän antoi esineestä seuraavan lyhyen kuvauksen:

*Noitarumpu saatu eräältä italialaiselta lääkäritä, joka sen oli ostanut Moerojärven eteläpuolelta Luapulajoen latvoilta.*²²

Kuten sitaatista ilmenee, Kansallismuseon pääluetteloon päätnyt käsitys esineen funktiosta noidan rumpuna oli peräisin Huotarilta itseltään, joka oli saattanut kuulla sen italialaislääkäriltä. Museolle lunastettu kokoelma sisälsi esineitä sekä Huotarin ensimmäiseltä että toiselta Kongon-matkalta, yhteensä 88 esinenumeroa. Matkoista jälkimmäisen (n. 1905–1908) tiedetään suuntautuneen Moero- eli Mwerujärven ympäristöön Kongon vesistön kaakkoisimpiin osiin eli on todennäköistä, että naamio on peräisin tältä ajalta.²³ Myös valtaosa muista läntisten museoiden pyöreistä *kifwebeistä* ajoitetaan juuri 1900-luvun alkuun. Naamioiden melko suuresta määrästä voisi päätellä, ettei eurooppalaisten ollut erityisen hankalaa hankkia niitä eli paikalliset yhteisöt olivat suostuvaisia luopumaan niistä.

Tämä johtopäätös saattaa olla turhan positiivinen, sillä Kongon alueen esineistöä ja muita afrikkalaisesineitä tiedetään hankitun eurooppalaiskokoelmiin monin keinoin, myös täysin vilpillisesti ja vastoin omistajiensa suostumusta.²⁴ Keruumenetelmistä ei ymmärrettävästi aina kerrottu lainkaan tai ainakaan totuudenmukaisesti. Huotarin tavoin monet matkailijat korostivat esineitä hankitun ostamalla – ei esimerkiksi anastamalla. Tämä saattaakin olla mahdollista, sillä afrikkalaisyhteisöjen alkaessa ymmärtää esineistöönsä kohdistuvaa kiinnostusta ne ryhtyivät valmistamaan kopioita varta vasten eurooppalaisille myytäviksi tai vaihdon välineiksi. Arkisten tarve-esineiden lisäksi saatavilla olikin enenevässä määrin myös seremoniaesineitä tai niiden jäljennöksiä.²⁵

Huotarin maininnat esineiden ostamisesta täytyy ymmärtää myös asiayhteydessään: ne liittyivät tilanteeseen, jossa esineitä tarjottiin museolle lunastettaviksi ja jossa perusteltiin niistä pyydettyä korkeaa hintaa. Muiden suomalaisten Kongon-kävijöiden aineistoista tiedetään, että esinekeruu oli usein halpa tai jopa täysin ilmainen ajanviete, sillä esineitä saatiin pääasiassa vaihtokaupassa. Esimerkiksi 1920-luvulla huomattavan kokoelman Kongosta koonnut Saga Roos kertoi hankkineensa lähes kaikki esineet savukkeisiin vaihtamalla.²⁶

Viktor Huotarilta ei ole säilynyt päiväkirja- tai kirjeaineistoa, joka mahdollistaisi hänen afrikkalaisesineisiin tuntemansa kiinnostuksen ja esinekokoelman synnyn tarkan tutkimisen. Samasta syystä on haastavaa ymmärtää, mitä esineet merkitsivät hänelle itselleen tai millaista käyttöä hän niille suunnitteli. Tämä koskee lukuisia muitakin keräilyä harrastaneita merenkulkijoita, joiden aineistoa on päätnyt museoille. Heidän keräilynsä oli usein siinä mielessä spontaania, etteivät he

olleet perehtyneet aiheeseen etukäteen tai saaneet keruuta ohjeistavia neuvoja. Keräily merkitsi heille kiinnostavaa ajanvietettä, mutta sitä eivät hallinneet tieteelliselle keruulle tyypilliset oletukset tai vaatimukset systematiasta ja esineitä koskevan tiedon keruusta. Merenkulkijoiden kokoelmat kasvoivatkin usein varsin orgaanisesti ja sattumanvaraisesti, ja ensimmäiset niistä koskevat kirjalliset dokumentit syntyivät Huotarin tapauksen tavoin vasta siinä vaiheessa, kun kokoelmaa oltiin siirtämässä museolle.

Museo vastaanotti Huotarin allekirjoittaman tiivissanaisen esinelistan, joka jää kokoelman keränneen henkilön ainoaksi esineitään koskevaksi dokumentiksi. Sen perusteella voi päätellä, että Huotari tiesi ja muisti varsin hyvin, miltä alueelta esineet olivat peräisin, muttei ollut kovin tarkasti tietoinen niiden käyttötarkoituksista tai kulttuurisista merkityksistä. Kokoelma sisälsi *kifweben* lisäksi erityisesti aseita ja kotitalousesineitä mutta myös muita seremonioihin liittyviä esineitä, esimerkiksi valtikan, koristellun hallitsijanistuimen sekä amuletteja. Lisäksi siihen kuului joitain kasvi-, eläin- ja mineraalinäytteitä sekä eurooppalaisten vallan symboli, virtahevon nahasta tehty piiska. Huotarin merkintöjen mukaan kokoelma koostui sekä itse hankituista että muilta eurooppalaisilta saaduista esineistä.²⁷

Esineiden kierto alueella oleskelleiden eurooppalaisten välillä selittää osaltaan sitä, miksi niiden käyttötarkoituksen tai merkityksen ilmaiseminen saattoi olla vaikeaa. *Kifweben* kohdalla tuntuu siltä, etteivät Huotari eikä italialaislääkärikään olleet nähneet esinettä alkuperäisessä käytössään. Omakohtaisten kokemusten ja havaintojen puuttuessa esinettä koskeva ymmärrys saattoi perustua pelkästään toisen käden tietoon tai silkkään arvaukseen. Tällaisessa tilanteessa naamio saattoi tulla nimettyä rummuksi vain siksi, että sen muoto herätti sopivia mielle yhtymiä. Esineen oma materiaalisuus ja muoto inspiroivatkin ulkopuolista tarkkailijaa arvailemaan sen funktiota – johtaen toisinaan virhepäätelmiin.

Kongojoen perukoilta Suomeen ja tulevaan Kansallismuseoon

Palattuaan keväällä 1908 toiselta matkaltaan Suomeen ja kotikaupunkiinsa Ouluun Huotarin tiedetään järjestäneen esinekokoelmansa kahteen lasiovelliseen kaappiin. Kaapit olivat peräti kaksi ja puoli metriä korkeita ja niiden yhteisleveys oli kolme metriä²⁸ eli kokonaisuus oli varsin vaikuttava ja oululaiskontekstissa täysin poikkeuksellinen. Kokoelmasta otetut muutamat valokuvat osoittavat Huotarilla olleen pyrkimystä järjestellä esineet sekä temaattisesti sekä esteettisesti.²⁹ *Kifweben*-naamion tarkasta sijoittelusta suhteessa muihin esineisiin ei ole muuta tietoa kuin että aseet olivat omassa kaapissaan ja ”talous- ym. esineet” omassaan.³⁰ Oletettavasti jälkimmäiseen kategoriaan kuulunut ja halkaisijaltaan noin puolimetrisen naamio vei ison tilan ja tuli epäilemättä helposti nähdyksi.

Vaikkei Huotarilta ole säilynyt kuvauksia keräilystään tai kokoelman tuomisesta Suomeen, esineiden järjestäminen lasiovellisiin kaappeihin tuntuisi kertovan siitä, että ne olivat Huotarille tärkeitä ja hän halu-

si niiden näkyvän kotonaan. Kaukomaiden esineiden hyödyntäminen kotien sisustuksessa ei ollut sinällään poikkeuksellista, vaan pikemminkin merimiesten kotien perinteinen tunnusmerkki. Matkoilta tuodut kansatieteelliset esineet ja luonnontieteelliset näytteet säilyttivät henkilökohtaisia muistoja ja muodostivat samalla tavan kertoa omista matkoista ja rakentaa omakuvaa kosmopoliittina, maailmaa nähneenä henkilönä.

Huotarin perhe ja tuttavat pääsivät oletettavasti näkemään hänen kokoelmansa, ja hän saattoi suunnitella kotikokoelmansa avaamista laajemminkin oululaisten nähtäväksi. Paikalle pääsi ainakin paikallislehti *Kaiun* toimittaja, joka kuvaili näkemäänsä lukijoilleen korostuen, miten Huotari tekisi suuren palveluksen päästäessään kaupunkilaiset tutustumaan kokoelmiin. Toimittajan mukaan katsoja saisi sen perusteella ”jokseenkin eheän kuvan siitä, mitä Livingstonen ja Stanleyn matkakertomuksista on Afrikan alkuasukasten elintavoista lue-
nut”.³¹ Materiaalisen kulttuurin esimerkkien ajateltiin siis konkretisoivan lehdistön ja käännöskirjallisuuden kautta suomalaisille jo tutuksi tulleet tutkimusmatkailun sankaritarinoita. Kokoelmien avaamisesta yleisölle ei kuitenkaan löydy mainintoja.

Kokoelman järjestäminen tuntui viittaavan suunnitelmiin pitää se itsellä, mutta tähän tuli muutos jo pian Suomeen saapumisen jälkeen. Puolen vuoden kotimaanloma kutistui lyhyeen, sillä Huotari lähti nopeasti paluunsa jälkeen Yhdysvaltoihin ilmeisesti tarkoituksenaan ryhtyä hedelmänviljelijäksi Kaliforniassa. Tämäkin suunnitelma muuttui parin kuukauden jälkeen, ja Huotari suuntasi Antwerpeniin pestatuakseen kolmannelle ja viimeiseksi jääneelle Kongon-matkalleen.³²

Omien suunnitelmiensa muuttuessa ja omaistenkin harkitessa muuttoa Amerikkaan Huotari valtuutti kokoelmien kohtalosta kiinnostuneen Oulun varalääninkamreeri Sigfrid Holpaisen tarjoamaan esineitä Suomen kansallismuseolle.³³ Hetki oli otollinen, sillä kansallista taide- ja esinekokoelmaa voitiin vuosisadan alussa kartuttaa lääketieteen lisen-
siaatti Herman Frithiof Antellin tekemän mittavan testamenttilahjoituksen turvin eli käytännössä ostamalla.³⁴ Tämä poikkesi muiden suomalaismuseoiden hankintamahdollisuuksista ja aikaansai sen, että esineiden tarjonta suuntautui voimakkaasti Helsinkiin ja Kansallismuseolle.

Hankintapäätöstä edelsi kirjeenvaihto, jossa Holpainen perusteli kokoelman merkitystä ja ostopäätöksen kiireellisyyttä. Hän mainitsi Huotarin harkintaneen kokoelman viemistä Amerikkaan, missä siitä saisi hyvän hinnan, mutta kertoi tämän olevan suostuvainen jättämään esineet myös kotimaahan kulukorvausta vastaan. Holpainen kertoi esineiden hankinnan ja tuomisen Kongosta olleen vaikeaa ja kallista, ja piti pyydettyä hintaa tähän nähden mitättömänä. Hän kuvaili kokoelmaa arvokkaaksi, harvinaiseksi, tieteellisesti merkittäväksi ja vieläpä yhdeksi Euroopan kauneimmista.³⁵ Hankinnoista päättävän Antellin valtuuskunnan huomio kiinnitettiin paitsi kokoelman oletettuun tieteelliseen arvoon myös siihen, että sen olisi hyvä pysyä Suomessa. Tämä viittaus liittyi ajatukseen Suomesta nuorena kansakuntana, jonka tulisi olla osallistua läntiseen sivistysprojektiin, jossa määriteltiin muita – erityisesti primitiivisiksi koettuja – kansoja. Nämä argumen-

tit ja varta vasten Helsinkiin valtuuskunnan nähtäville kuljetettu kokoelma vakuuttivat sen jäsenet, ja ”harvinaiseksi ja arvokkaaksi” kuvattu esinekokoelma ”katsottiin suotavaksi” lunastaa poikkeuksellisen korkeaan 4000 markan hintaan.³⁶

Tieto Huotarin kokoelman ostosta saavutti muitakin Kongon-kävijöitä, ja lähivuosina Antellin valtuuskunta sai useita tarjouksia kongo-laisesineiden hankinnasta. Ne lunastettiin kaikki joko kokonaan tai pääosiltaan Kansallismuseon kokoelmiin – tosin huomattavasti Huotarin saamaa summaa matalammin hinnoin. 1910-luvun lopulta lähtien valtuuskunnan rahavarojen jo pääosin ehdyttyä esineitä saatiin lähinnä lahjoituksin.³⁷

Museon suojissa

Antellin valtuuskunnan lunastaessa Huotarin Kongo-kokoelman osaksi Suomen kansallismuseon kokoelmia syyskuussa 1908 museota vielä rakennettiin eivätkä sen kokoelmat olleet yleisön nähtävillä. Rakennustyöt oli aloitettu vuonna 1902 museon arkkitehtuurikilpailun voittaneen Herman Geselliuksen, Armas Lindgrenin ja Eliel Saarisen suunnitelman mukaisesti. Arkkitehtikolmikko oli suunnittelukilpailun ohjeita noudattaen varannut ulkomaisille kansatieteellisille kokoelmille tiloja rakennuksen Mannerheimintien suuntaisen siiven ullakkokerroksesta. Valtaosa museotiloista varattiin kotimaisten kokoelmien esillepanoon. Huotarin kokoelman lunastamisen aikoihin rakennustyöt olivat edenneet siihen vaiheeseen, että museo-osastojen ja näyttöillepanon tarkempi suunnittelu saattoi alkaa. Ullakolle tuleva ulkomaisen kansatieteen osasto oli tarkoitus järjestää osaksi museokierrosta siten, että museokävijä kulkisi kuvitteellisesti Aasian, Afrikan ja Amerikan halki. A. O. Heikelin ja muiden museotyöntekijöiden suunnitelmissa tätä osastoa alettiin nimittää eksoottiseksi osastoksi.³⁸

Alun perin museo oli tarkoitus avata yleisölle lokakuussa 1914. Eksoottinen osasto oli jo saman vuoden tammikuussa niin hyvässä järjestyksessä, että sitä voitiin esitellä *Helsingin Sanomien* kolumnistille. Hän arvioi osaston afrikkalaisesineistöä tavalla, joka ilmentää ajan stereotyyppisiä käsityksiä Afrikasta heikosti kehittyneenä ja villinä maanosana. Osastolla mainittiin olevan esimerkiksi ”tökeröjä epäjumalankuvia, julmiksi maalattuja sotarumpuja sekä kammottavia tappokaluja”.³⁹ *Kif-webe* ei tullut tässä yhteydessä erikseen mainituksi.

Ensimmäinen maailmansota siirsi Kansallismuseon avajaisia tammikuuhun 1916. Avautuessaan museo ei sisältänyt aiemmin suunniteltua ulkomaisen kansatieteen eli etnografisen kokoelman osaa, eli ullakko-osaston ovi pysyi yleisöltä suljettuna. Kertaalleen valmistunut näyttöillepano oli sota-aikana ilmeisesti muiden osastojen tavoin purettu, ja esineet siirretty turvaan rakennuksen kellaritiloihin. Jotkin muutkin museo-osastot olivat avajaisien aikaan vielä keskeneräisiä ja yleisöltä suljettuja, mutta ne avattiin yksi toisensa jälkeen tulevina vuosina. Tämä ei kuitenkaan koskenut eksoottista osastoa: sitä kyllä järjestettiin vähitellen palvelemaan tutkijoita ja museolla opintojensa osana vierailleita kansatieteen opiskelijoita, mutta siitä ei koskaan tullut yleisölle avointa museon osaa. Syyt liittyivät sekä Kansallismuseon toimin-

nan suomalaiskansallisiin painotuksiin sekä jatkuvaan taloudelliseen niukkuuteen. Eksoottiselle osastolle ei ollut varattuna omia resursseja, eivätkä museohenkilökunnan tutkimusintressit kohdistuneet mitenkään erityisesti tämän osaston kokoelmiin. Ullakkotiloihin järjestetty pienimuotoinen varastonäyttely nähtiin riittävänä tapana mahdollistaa satunnaisten tutkijoiden ja opiskelijoiden vierailut.⁴⁰ Tilanne vaikiintui, ja muiden ulkomaisen kokoelmien tavoin *kifwebe* jäi pitkäksi aikaa ullakon suojiin ja vain harvojen nähtäväksi.

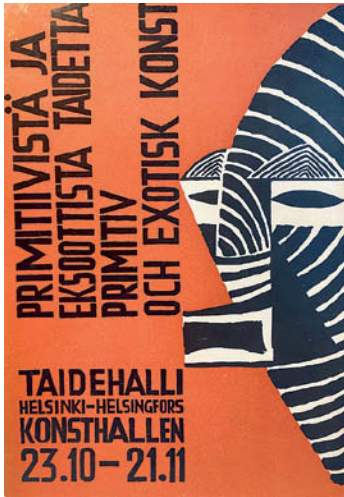
Afrikkalaisesineet modernin taiteen inspiraationa

Suurelle yleisölle tarjoutui ensimmäinen tilaisuus nähdä Kansallismuseon *kifwebe* ja muuta afrikkalaisesineistöä Taidehallissa Helsingissä loka-marraskuussa 1954.⁴¹ Tällöin järjestetty *Primitiivistä ja eksoottista taidetta* -näyttely oli Suomen Taideyhdistyksen yhdessä Ruotsin kuvataideliiton ja kansatieteellisen museon kanssa organisoima. Se perustui Ruotsin kansallismuseossa maaliskoukokuussa 1953 avoinna olleeseen *Negerkonst*-näyttelyyn, jonka järjestäjiä olivat olleet Ruotsin kansallismuseo, Tukholman ja Göteborgin kansatieteelliset museot sekä Malmön museo.⁴² Helsingin näyttelyssä esillä olleesta vajaan 500 esineestä valtaosa oli Ruotsista, mutta niitä täydennettiin 32:lla Suomen kansallismuseon kokoelmien esineellä. Yksi mukaan valituista, erään luonnehdinnan mukaan valioesineistä,⁴³ oli Huotar in tuoma *kifwebe*.

Näyttelyn pitopaikka kertoo mielenkiintoisella tavalla sen järjestämisen motiiveista. Taidehalli oli perustettu 1920-luvulla nykytaiteen ja taiteilijajärjestöjen näyttelypaikaksi. 1950-luvulla siellä nähtiin taidenäyttelyiden lisäksi muutamia etnografisia näyttelyitä, jotka taustoittivat oman ajan taiteen ilmiöitä ja erityisesti alkuperäiskansojen muotokielen vaikutusta läntisen taiteen modernismiin.⁴⁴ Afrikkalaisten kulttuurien perinteinen veistotaide oli tunnetusti ollut merkittävä inspiraation lähde 1900-luvun alun kubisteille ja abstraktia muotokieltä tavoitteleville eurooppalaistaiteilijoille. Kiinnostus jatkui myöhemminkin, esimerkiksi Suomessa juuri 1950-luvulla konstruktivismin nousun myötä.⁴⁵

Innostusta Tukholman näyttelyn saamiseksi Suomeen saattoi myös osaltaan kasvattaa se, että Helsingin Kauppakorkeakoulun tiloissa oli nähty lokakuussa 1953 Suomen Lähetysseuran järjestämä *Afrikka - Palestiina - Kiina* -näyttely. Lähetystyöntekijöiden työalueiltaan tuomia esineitä oli esitelty 1910-luvulta lähtien seuran kiertonäyttelyissä ja vuodesta 1931 sen omassa Lähetysmuseossa,⁴⁶ mutta Kauppakorkeakouluun sijoitetulla ja taidenäyttelymäisesti ripustetulla näyttelyllä pyrittiin tavoittamaan laajempia yleisöjä. Sen tiedetäänkin herättäneen mielenkiintoa erityisesti taiteilijapiireissä.⁴⁷

Taidehallin näyttely yhdistyi monin tavoin modernin taiteen synnyn ideaan. Heti rakennuksen aulassa oli esillä valokuvia alkuperäiskansojen taiteesta vaikutteita saaneesta modernista taiteesta.⁴⁸ Näyttelyluettelon kantta puolestaan kuvitti Huotar in tuomasta *kifwebestä* inspiraationsa saanut kubistinen maalaus, jonka oli toteuttanut helsinkiläinen taidemaalari, graafikko ja kuvanveistäjä Lars-Gunnar Nordström, yksi suomalaisen ei-esittävän taiteen uranuurtaja.⁴⁹ Vahvan symmetri-



Lars-Gunnar Nordströmin kubistinen sommitelma oli kifweben inspiroima.
© Primitiivistä ja eksoottista taidetta.
Primitiv och exotisk konst. Taidehalli
Helsinki 23.10.–21.11.1954. Helsinki:
Helsingin taidehalli.

nen ja geometrisen pelkistetty *kifwebe* koettiin ilmeisen otolliseksi esimerkiksi afrikkalaisen muotokielen ja kubismin välisestä suhteesta.

Kansikuva poikkesi täysin Tukholman näyttelyn katalogista, jonka kantta kuvitti Ranskan Keski-Afrikan siirtomaa-alueelta peräisin ollut niin sanottua *pangwe*-naamiota esittävä valokuva.⁵⁰ Ruotsalaiskokoelmissa ei ollut *kifwebejä* eli tämä naamiotyyppi tuli ylipäänsä näyttelyn osaksi vasta Helsingissä.⁵¹ Näyttelyt eivät olleet muutoinkaan identtisiä, sillä Tukholman näyttelyssä huomio oli yksinomaan afrikkalaisissa esineissä, joita oli esillä 537 kappaletta. Helsingin näyttelyssä esitellystä 483 "primitiivisestä" esineestä osa oli peräisin muualtakin maailmasta eli sen maantieteellinen fokus oli laajempi. Tukholman näyttelykatalogi sisälsi yksityiskohtaista tietoa afrikkalaisista kulttuureista ja uskonnoista, kun taas Helsingin luetteloteksteissä painopiste oli siinä, miten "primitiivinen" taide oli vaikuttanut moderniin taiteeseen.

Näyttelystä kirjoitettiin suomalaisissa taide- ja kulttuurilehdissä varsin arvostavaan sävyyn pohtien afrikkalaisen veistotaiteen vaikutuksia eurooppalaiseen kuvataiteeseen 1800-luvun lopun modernismin noususta lähtien. Esimerkiksi taidehistorioitsija Aimo Reitala iloitsi, että luonnonkansojen esineistön löytäminen oli "vihdoin [- -] virallisestikin saavuttanut meidän syrjäisen maamme" ja piti tärkeänä, että esineet olivat vähitellen siirtomaajärjestelmän hellittäessä ottamassa paikkaansa taiteen eikä vain kansatieteen historiassa.⁵² Taidekriitikko ja -toimittaja Petra Uexküll ihaili näyttelyssä näkemisiensä esineiden selvää ja varmaa suhde- ja rytmitajua sekä mestarillista havaitun todellisuuden tylyyttelyä todeten, ettei kukaan "taiteeseen kiintynyt" enää kiistänyt niiden taiteellista arvoa.⁵³

Monet suomalaistaiteilijat, taideopiskelijat ja taiteen harrastajat tutustuivat näyttelyyn. Taideteollisen korkeakoulun opiskelijoiden käynnistä on säilynyt valokuvia, jotka dokumentoivat kiinnostavasti sekä heille näyttelytilassa järjestettyä käsivarapiirustuksen oppituntia että

Taideteollisen korkeakoulun opiskelijoita vuoden 1954 näyttelyssä.
Kuva: Erkki Laitila/Lehtikuva.
Lähde: Aalto-yliopiston arkisto.
CC Nimeä 4.0.



itse näyttelyripustusta. Kuvista ilmenee, että näyttelyluettelon kanteen paraatipaikalle nostettu *kifwebe* ei ollut näyttelytilassa erityisessä roolissa, vaan pikemminkin esine muiden joukossa. Se oli sijoitettu tummalle, sitä kehystävälle neliönmuotoiselle pohjalevyllä hieman katsojan päätä korkeammalle. *Kifwebe* oli mitä ilmeisimmin suomalaisen esineluettelon numero 381, jonka kerrottiin olevan Kansallismuseon omistama Kongon alueelta peräisin oleva ”veistetty rummunpohja”.⁵⁴ Myös Museoliiton julkaisu *Osma* nimesi sen ihmiskasvoiseksi rummuksi⁵⁵ eli Huotarin välittämä virheellinen tieto jatkoi vielä tässä vaiheessa matkaansa.

Vaikka Taidehallin näyttely kesti vain kuukauden päivät, se teki epäilemättä aiempaa tunnetummaksi sitä tosiasiaa, että Suomen kansallismuseon kokoelmiin kuului Euroopan ulkopuolisten kulttuurien esineistöä. Tammikuussa 1958 *Suomen Kuvalehti* julkaisi artikkelin, jonka tarkoituksena oli valottaa pääkaupunkiseudun museokenttää erityisesti sellaisten museoiden osalta, jotka olivat vain pienen harrastajajoukon tiedossa tai kokonaan yleisöltä suljettuja. Esiteltävien kohteiden joukossa oli Kansallismuseon eksoottinen osasto, ”mielenkiintoinen ulalakko todellisine harvinaisuuksineen”, jonka kerrottiin olevan yleisöltä suljettu museon tilanahtauden vuoksi. Lehden kanteen pääsi osastolla sijainnut egyptiläinen sarkofagi ja itse artikkelin yhteyteen kuva, jonka etualalla on *kifwebe* ja taustalla muita afrikkalaisesineitä. Tällä kertaa ne nimettiin kuvatekstissä naamioiksi.⁵⁶

Näkymä Kansallismuseon eksoottiselta osastolta vuodelta 1958.

© Kuva: Kristian Runeberg. Birgitta Tikkanen: Pikakäynti menneeseen. *Suomen Kuvalehti* 3/1958, s. 32.



Kohti tieteellistyvää, selittävää otetta

Kuten *Suomen Kuvalehden* artikkelikuva näytti, *kifwebe* oli palautunut Taidehallista Kansallismuseon ullakkotilaan, missä se pysyi yli vuosikymmenen yleisöltä piilossa. Seuraava tilaisuus sen näkemiseksi tarjoutui vuonna 1975, jolloin Kansallismuseo järjesti *Afrikkalaista puuta. Tarve- ja kulttiesineitä Saharan eteläpuolelta* -näyttelyn, jonka esineistöön se tuli valituksi. Näyttely oli avoinna ensin Kansallismuseossa maaliskuun, jonka jälkeen se siirtyi elokuuksi Satakunnan museoon Poriin yhdessä Kansallismuseon C. G. Mannerheimin Keski-Aasia-kokoelmia esittelevän *Silkkitien varrella* -näyttelyn kanssa.⁵⁷ Molemmat olivat tutkija Pirjo Varjolan suunnittelemia ja toteuttamia. Hänet oli valittu eksoottisen osaston vastaavaksi tutkijaksi vuonna 1975, ja hän ryhtyi moniin toimiin organisoidakseen osaston kokoelmia sekä edistääkseen ullakkokerroksen näyttelytilan avaamista yleisölle. Osaston pieni henkilökunta järjesti kokoelmien eri osa-alueita esitteleviä vaihtuvia näyttelyitä sekä Euroopan ulkopuolisiin kulttuureihin liittyviä esitelmätilaisuuksia.⁵⁸ Toiminta ilmensi yleistä ammattimaistumista sekä antropologisesti suuntautuneen museotyön vahvistumista.

Tämä näkyi myös *Afrikkalaista puuta* -näyttelyn järjestelyissä. Näyttelystä laadittiin lehdistötiedotteita ja yksityiskohtaisia esittelytekstejä, joissa informoitiin laajemminkin Kansallismuseon etnografisista kokoelmista. Näyttelystä painatettiin myös juliste, jota kuvitti piirroskuva yhdestä näyttelyn noin 140 esineestä – sellaiseksi valikoitui jälleen Huotar in Suomeen tuoma *kifwebe*.⁵⁹

Kifwebe osana *Afrikkalaista puuta* -näyttelyn ripustusta Satakunnan museossa vuonna 1975.

Kuva: Juha-Matti Happonen.

Lähde: Satakunnan museon kokoelmat.



Näyttely oli jaoteltu temaattisesti, ja *kifwebe* sijaitsi Kamerunin ja Kongon alueilta peräisin olevia naamioita esittelevässä osiossa. Sekä Kansallismuseosta että Satakunnan museosta on säilynyt valokuvia, jotka kuvaavat näyttelyripustusta. Porin kuvat dokumentoivat tarkemmin myös *kifweben* esittelyä. Se oli sijoitettu samalle seinälle muiden naamioden kanssa, mutta toisin kuin muut, jotka olivat tiiviissä rykelmissä, se oli ripustettu yksinään ja muista erilleen.⁶⁰ *Kifweben* suoralle ja puhuttelevalle katseelle annettiinkin paljon tilaa.

Afrikkalaista puuta -näyttely poikkesi aiemmasta Taidehallin näyttelystä erityisesti siinä, että esteettisten elämysten lisäksi se pyrki tarjoamaan kävijöille tietoja esineiden merkityksistä ja niiden käyttöyhteyksistä. Esimerkiksi naamioden uskonnollis-maagisista funktioista kerrottiin näyttelyn oheisteksteissä ensin yleisellä tasolla ja sitten yksittäisiä esimerkkejä mainiten. *Kifwebe* nousi jälleen esille:

*Suuri valkoraitainen naamio on Kaakkois-Kongossa klassista tyyppiä. Sellaista on noita käyttänyt heimoa kohdanneissa vaikeissa kriisitilanteissa kuten kuninkaan kuollessa, ruton tai sodan uhatessa sekä lisäksi salaseurojen initiaatiomenoissa.*⁶¹

Naamioden alkuperäisiä käyttöyhteyksiä havainnollistamaan niiden viereen oli kiinnitetty myös eri teoksista kopioituja valokuvia, joissa esitettiin naamioden valmistusta afrikkalaisyhteisöissä ja naamioituneita tanssijoita.⁶² Näyttelyssä olikin vahva selittävä ja kontekstualisoiva ote.

Tämä välittyi myös lehtikirjoitteluun, jossa toistettiin lehdistötiedotteessa mainittuja, esineiden funktioihin liittyviä yksityiskohtia. Niitä saatettiin vielä höystää näyttelyssä saaduilla tai keksityillä lisätiedoilla. Esimerkiksi *Iltä-Sanomien* artikkelissa lukijoiden kiinnostusta heräteltiin mainitsemalla, miten kongolaisen noidan kriisitilanteissa käytämälle naamioille – kuvauksesta päätellen juuri *kifwebelle* – uhrattiin yksi orja, jonka veressä naamiota ”kieriteltiin”.⁶³ Tämä maininta sai epäilemättä näyttelykävijän katsomaan esinettä uusin silmin. Valtaosa kirjoittelusta oli kuitenkin korostetun asiapitoista. Esimerkiksi taidehistorioitsija ja -kriitikko Markku Valkosen *Helsingin Sanomiin* kirjoittamassa artikkelissa yhdistyi esineiden esteettinen arvostus ja pyrkimys selittää niiden merkitystä. Kirjoitus oli otsikoitu nimellä ”Afrikan taiturit” ja kuvitettu yhdellä isokokoisella, *kifwebeä* esittävällä valokuvala. Artikkelissa kannustettiin pohtimaan ”taitavasti ja taiteellisesti” veistettyjen naamioden tehoa käytännön tilanteissa. Esimerkiksi nousi juuri kuvan naamio:

*On helppo kuvitella esimerkiksi näyttelyssä olevan viivoin koristetun baluba-naamion tehon kasvavan entisestään tanssitilanteessa.*⁶⁴

Näyttelyn päättyessä sen esineistö siirtyi jälleen Suomen kansallismuseon varastoihin, tällä kertaa 30 vuodeksi. Pitkälliset ponnistelut etnografisten kokoelmien asettamiseksi vakinaisemmin näytteille tuottivat tulosta 1990-luvun lopussa, jolloin Suomen kansallismuseon etnografiset ja suomalais-ugrilaiset kokoelmat saivat oman museonsa, Helsingin Tennispalatsissa sijainneen Kulttuurien museon. Sen perus-



näyttely *Kaukaa haettua* avautui yleisölle marraskuussa 2004, mutta sulkeutui loppuvuonna 2013 museon lopettaessa toimintansa ja kokoelmien siirtyessä jälleen Kansallismuseon suojiin. Viktor Huotarin tuoma *kifwebe* valikoitui Kulttuurien museon perusnäyttelyssä esillä olleeseen esinejoukkoon ja se nostettiin myös näyttelyluettelon Kongon aloituskuvaksi.⁶⁵ *Kaukaa haettua* oli sekä kokoelmahistoriallinen että maantieteellisesti rakennettu, kulttuurialueita esittelevä näyttely. Tämä näkyi vahvasti myös Kongon alueelta peräisin olevien esineiden kohdalla: näyttelyn tekstit ja näyttelyluettelo kuvastivat pyrkimystä selittää esineiden alkuperää, nimetä niitä Suomeen kuljettaneita henkilöitä sekä kertoa siitä, miksi suomalaisia merenkulkijoita lähti Kongoon. *Kifweben* osalta kerrottiin sen olevan nimenomaan *kifwebe*-naamio, kuvailtiin sen käyttötarkoitusta, mainittiin esineen valmistaneet lubat sekä sen Suomeen kuljettanut Huotari.⁶⁶ Esinettä koskeva tieto oli saavuttanut sen tason, mitä siitä nykyäänkin tutkimuksen perusteella tiedetään.

Arkkitehti Jussi Salmivuoren suunnittelemassa Kulttuurien museon näyttelytilassa *kifwebe* oli sijoitettuna kongolaisesineitä esittelevän vitriinin takaseinälle, yönsinistä taustaa vasten. Kulttuurien museon perusnäyttely oli esteettisesti harkittu ja puhutteleva; siinä yhdistyivät suuri, hämärä museotila, vitriinien taustoille valitut voimakkaat korostusvärit sekä dramaattisestikin asetellut ja valaistut esineet. *Kifwebe* asettui tässä kokonaisuudessa rinnakkain monien muiden alueelta tuotujen esineiden kanssa, mutta erottautui suurena ja ilmeikkäänä yksittäisenä esineenä. *Kaleva*-lehden toimittaja kirjoitti, miten *kifwebe* hallitsi Kongo-vitriinejä.⁶⁷

Kulttuurien museon sulkeuduttua *kifwebe* on pysynyt Suomen kansallismuseon esinevarastossa. Sen ja muiden Euroopan ulkopuolisten kulttuurien esineiden näytteillepanon tulevaisuudennäköykymät ovat epäselvät, mutta Kansallismuseon yhteyteen rakennettava Uusi Kansallinen -laajennusosa saattaa avata uusia mahdollisuuksia myös ulkomaisen etnografian pysyvämmäksi tai säännöllisemmäksi esittelemiseksi. Esineistön näkymättömyys on ollut resurssikysymys mutta lopulta myös tietoinen valinta tai vähintäänkin painotuskysymys: ulkomaista esineistöä ei ole koettu riittävän olennaiseksi Suomen kansallismuseon ydintehtävän näkökulmasta. Kuitenkin jo Kulttuurien museon perusnäyttely osoitti, miten Suomen kansallismuseon hallussa olevien vieraiden kansojen esineistön esittely voidaan sitoa suomalaisen oman liikkuvuuden historiaan ja keräilyharrastukseen maailmalla. Toisaalta kansainvälinen liikkuvuuden kiihtyminen on muuttanut myös suomalaista yhteiskuntaa aiempaa moninaisemmaksi. Se on tehnyt esimerkiksi Afrikan ja Euroopan välisten historiallisten yhteyksien kuvaamisen aiempaa useammalle suomalaiselle omakohtaisesti merkitykselliseksi. Samoin kysymykset kolonialismin perinnöstä ja läntisten museoiden oikeudesta ja tavoista hallita ja esitellä niille siirtomaa-kaudella päätyntä toisten kulttuurien esineistöä ovat nousseet esille viime vuosikymmeninä – enenevästi myös Suomessa.⁶⁸ Onkin varsin toivottavaa ja myös oletettavaa, että *kifwebe* ja muut Euroopan ulkopuolisten kulttuurien esineet kokevat jossain vaiheessa seuraavan tulemisensa uusissa tulkinnan kehyksissä.

Lopuksi

Tässä luvussa tarkasteltu esine, luba-kansan arkeen ja seremonioihin liittynyt puinen naamio, on kulkenut pitkän matkan. Luba-yhteisöstä irrrottuaan se kulki ensin yli 4000 kilometrin jokimatkan Kongon yläjuoksulta Atlantin rannalle ja sieltä yli 10000 kilometrin matkan höyrylaivan rahtina Eurooppaan ja lopulta Ouluun. Oli lähellä, ettei sen matka olisi pian jatkunut Atlantin yli Yhdysvaltoihin, jolloin emme todennäköisesti edes tietäisi, että se koskaan kävikään Suomessa.

Kongon vapaavaltion alueella 1800–1900-lukujen vaihteessa työskennellyt monikansallinen jokilaivureiden ja muiden työntekijöiden joukko takasi Kongon siirtomaan tehokkaan hyödyntämisen lisäksi sen, että paikallista esineistöä kulkeutui moniin maailmankolkkiin. On kuitenkin suurta sattumaa, että tarkasteltu *kifwebe* päätyi juuri Suomeen ja Kansallismuseoon. Sitä muistuttavia, vaikkei täysin identtisiä, naamia löytyy nykyään lukuisista läntisistä museoista ja yksityiskokoelmista. Niiden reitit ja niille annetut merkitykset ovat olleet moninaisia.

Kuten Visa Immonen toteaa, menneisyyden esineet tulevat merkityksellisiksi tässä ja nyt;⁶⁹ ne punoutuvat kulloinkin ajankohtaisiin asioihin ja konkretisoivat siten vaihtuvia teemoja. Tämä näkyy erittäin selvästi tutkitun *kifweben* taipaleella: sitä esittelevissä näyttelyissä on pyritty korostamaan eri asioita modernin taiteen synnystä ja esikuvista afrikkalaisen veistotaiteen merkityksiin ja suomalaisten liikkuvuuden historiaan. Esinettä ympäröivissä selityksissä näyttäytyy myös dekolonisaatio, museoalan ammattimaistuminen, kulttuurisen tiedon ja ymmärryksen lisääntyminen sekä pyrkimys edistää laajemminkin etnografisen kokoelman asemaa.

Kifwebe ja muut Euroopan ulkopuolisten kulttuurien esineet ovat Suomen kansallismuseoon päädyttyään olleet museon painotusten vuoksi pitkälti näkymättömissä. Kuten tässä luvussa on kuvattu, *kifwebe* on kuitenkin päässyt monia muita esineitä useammin näkyville. Se tuli valituksi moniin näyttelyihin ja nousi niissä usein erityiseen rooliin. *Kifweben* olemuksessa voikin nähdä olevan jotain sellaista, joka on mahdollistanut tai edesauttanut sen nousua parrasvaloihin ja tehnyt siitä museo-objektin ohella myös omaa näkyvyyttään ja tunnettuuttaan edistävän subjektin. Tämä huomio nivoutuu uusmaterialistisen tutkimuksen näkemyksiin siitä, miten ihmiset, esineet ja muu ei-inhimillinen ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa ja miten niiden välille muodostuu yhteistä toimijuutta.⁷⁰ *Kifweben* aineellisuus ja sen tietty erityisyys suhteessa sitä ympäröiviin muihin esineisiin on antanut sille tavallisesta poikkeavia toimijuuden välineitä ja vaikuttanut sen kykyyn näkyä, erottautua, puhutella ja tulla huomatuksi ja muistetuksi.

Naamio on kooltaan massiivinen. Suurten ja painavien esineiden kuljettamisen haasteista johtuen Euroopan ulkopuolisten kulttuurien kokoelmat sisältävät usein pienempiä, helpommin liikuteltavia esineitä. Suurikokoiset esineet erottuivat tästä joukosta ja saattoivat vaikuttaa erityisen merkityksellisiltä pelkästään siitä syystä, että joku on nähnyt niiden kuljettamisen vaivan.

Kifwebe on esteettisesti vaikuttava, karismaattinen ja puhutteleva. Sen taitava tekninen toteutus, pelkistetty, symmetrinen ja samalla vahvasti "afrikkalainen" muotokieli ovat epäilemättä vedonneet museotyöntekijöihin ja näyttely-yleisöihin monessa polvessa. Sen funktioon liittyvä tietty epäselvyys ja sen käyttöä koskevat mielikuvat ovat tehneet siitä moniulotteisen ja merkityksiltään moneen suuntaan joustavan näyttelyesineen. Se on visuaalisesti kiinnostava, helposti ripustettava ja valokuvauksellinen.

Huomionarvoinen seikka onkin myös se, miten yksittäisen esineen näyttelymeriittien lisääntyessä se painuu eittämättä monien mieliin ja ikuistuu yhä useampiin valokuviin, näyttelykatalogeihin ja julisteisiin. Kokoelmien helmi kasvattaa näin kerroksiaan ja tulee vähä vähältä tutummaksi ja muistettavammaksi. Esineen toistuva esiintyminen tuntuu antavan sille välineitä osoittaa itse itsensä ja ponnahtaa kanssaesineitään vaivattomammin seuraavien suunnitelmien osaksi.

Kiitos

Lämmin kiitos Suomen kansallismuseon amanuenssi Pilvi Vainoselle *kifwebeä* ja sitä koskevia aineistoja koskevasta avusta sekä artikkelin kommentoinnista. Kiitän myös tutkijakollegoita Maija Mäkikallia ja Tiina Männistö-Funkia inspiroivista kirjoituksista ja ajatuksenvaihdosta.

Viitteet

- SKM, etnografisen kokoelman pääluettelo, 1908, VK4828:45. Korjaus on myös Heikelin käsialaa. Kuvaukseen sisältyy myös maininta, että rumpukalvo puuttuu.
- Valtion historiallinen museo muodostettiin vuonna 1893, jolloin useat kansallisesti tärkeät kokoelmat yhdistettiin. Museoon viitattiin jo 1800-luvun lopulla toisinaan kansallismuseona, mutta Suomen kansallismuseo -nimitys otettiin virallisesti käyttöön vasta itsenäistymisen myötä vuonna 1917. Koivunen 2015, 126–127. Viittaan tässä artikkelissa museoon Suomen kansallismuseona myös tätä edeltävän ajan osalta.
- Uola 1979, 12; Koivukangas 1998, 51–52; Eroma 2011, 17–18.
- Kongojoen suomalaisista ovat kirjoittaneet Uola 1979; Koivukangas 1998; Muiluvuori 2009; Eroma 2011; Sivonen & Aaltonen 2022.
- EK, Antell 8, Wilho Huotarin elämäkerrallinen kuvaus pojastaan 16.9.1908. Ks. myös *Kaukaa haettua* 2006, 35.
- Ibid. Ks. myös *Kaukaa haettua* 2006, 35.
- EK, Antell 8, Wilho Huotarin elämäkerrallinen kuvaus pojastaan 16.9.1908. Ks. myös *Kaukaa haettua* 2006, 35.
- "Ulkomailla kuollut oululainen", *Kansan Tahto* 8.9.1909.
- Appadurai 1986; Kopytoff 1986. Ks. myös Immonen 2016, 191–192.
- Immonen 2016, 194–195.
- Immonen 2016, 197.
- Esim. Miller 2010, luku 1 Why Clothing is not Superficial. Ks. myös Männistö-Funk 2021, 64.
- Mäkikalli 2021, 34.
- Joissain yhteyksissä myös baluba. *Kifwebe*-naamiot liitetään myös luba-kansan kanssa samoja alueita asuttaneeseen songye-kansaan.
- Hersak 2020, 7–10. Ks. myös Neyt 1994, 204.
- Petridis 2016; Hersak 2020, kuvat. Ks. myös Neyt 1994, 205.
- Neyt 1994, 204–207.
- Esim. Petridis 2016.
- Seattlen taidemuseossa oleva *kifwebe* on yksi maailman tunnetuimmista. Sen korkeus on n. 90 cm ja leveys 60 cm. Ks. <https://art.seattleartmuseum.org/objects/9333/mask-kifwebe?ctx=feddea61-069e-4874-989b-814fce59c97d&id=2>.
- Hersak 2020, 10–11.
- Ks. Neyt 1994.
- SKM, etnografinen kokoelma, verifikaatti 6/1908, Huotarin 22.7.1908 laatima esineluettelo, esine 51. Luapula on yksi Kongojoen monista haaroista ja se laskee Mwerujärveen. Monet varhaiset alueella liikkuneet matkailijat, mm. David Livingstone, käyttivät järvestä nimitystä Moero. Livingstone 1874, 223–225 ja passim.
- EK, Antell 8, Wilho Huotarin elämäkerrallinen kuvaus pojastaan 16.9.1908.
- Kongon alueen keräilyn historiasta, ks. erit. Schildkrout & Keim 1998.
- Schildkrout & Keim 1998, 27; Steiner 1999.
- "Vaimo vähittäismaksulla Kongon neekerien keskuudessa", *Keskisuomalainen* 30.10.1952. Ks. myös Roos 1949, 56, 97–98.
- SKM, etnografinen kokoelma, verifikaatti 6/1908, Huotarin 22.7.1908 laatima esineluettelo; SKM, etnografisen kokoelman pääluettelo, 1908, VK4828.
- EK, Antell 4, 8.10.1908 kokouksen asiakirjat, Sigfrid Holopaisen kirje Antellin valtuuskunnan jäsenelle E. G. Palménille 19.6.1908.
- Ks. kotikokoelmasta otetut valokuvat. EK, Antell 4, 8.10.1908 kokouksen asiakirjat, Holopaisen kirje Palménille 19.6.1908.
- EK, Antell 4, 8.10.1908 kokouksen asiakirjat, Holopaisen kirje Palménille 19.6.1908.
- "Mustien maanosasta", *Kaiku* 27.4.1908.
- EK, Antell 8, Wilho Huotarin elämäkerrallinen kuvaus pojastaan 16.9.1908.
- Paluusuunnitelmista Afrikkaan ks. myös "Mustien maanosasta", *Kaiku* 27.4.1908.
- EK, Antell 4, 8.10.1908 kokouksen asiakirjat, Holopaisen kirje Palménille 19.6.1908.
- Testamenttirahastosta ja sen käytöstä, ks. Talvio 1993.
- EK, Antell 4, 8.10.1908 kokouksen asiakirjat, Holopaisen kirje Palménille 19.6.1908.
- EK, Antell 4, kokouspöytäkirja 25.9.1908 § 3. Huotarin saama korvas herätti myös kritiikkiä valtuuskunnassa. Arkeologi Julius Alio kirjautti hankintapäätökseen erivän kantansa: hänen mukaansa kokoelma sisälsi kyllä kauniita esineitä, mutta oli liian kallis eikä ollut tieteellisten periaatteiden mukaan kerätty. EK, Antell 4, kokouspöytäkirja 25.9.1908 § 3. Vertailuna mainittakoon, että valtuuskunta oli lunastanut samana vuonna yli 500 egyptiläisesineen kokoelman kansatieteilijä Theodor Schvindtiltä 1500 markalla. EK, Antell 18, hankintanumero 441.
- EK, Antell 18, ostokirja. Vrt. SKM, etnografisen kokoelman esinediaari.
- Etnografisen kokoelman vaiheista, ks. Koivunen 2015, 145–147, 152–155.
- A.-M. Tn. 1914.
- Koivunen 2015, 225–234.
- Keväällä 1942 Kansallismuseossa järjestettiin asen näyttely, jonka yhteydessä oli nähtävillä eräitä afrikkalaisiaiteita. MV, KK, Kansallismuseo I, VKK 2450:1–5.
- Negerkonst* 1953. Ruotsalaismuseoiden hallussa olevia Euroopan ulkopuolisten kulttuurien kokoelmia oli esitelty jo vuonna 1947 julkaistussa teoksessa *Primitiv konst, konst och konsthantverk hos primitiva folk*.
- Eksoottisen taiteen näyttely Taidehallissa 1954, 68.
- Koskinen 2019, 140.
- Karjalainen 1990, 145–146.

- 46 Koivunen 2015, 169–187.
 47 Afrika – Palestiina – Kiina 1953a; Afrika – Palestiina – Kiina 1953b, 40–41.
 48 Uexküll 1954, 25.
 49 Primitiivistä ja eksotistista taidetta 1954, kansi ja kannen sisäsivu. Nordströmin kiinnostuksesta kubismiin ks. Karjalainen 1990, 145–146.
 50 Negerkonst 1953, kansi, 60, 74.
 51 Ks. Tukholman näyttelyn lupa-esineet Negerkunst 1953, 65–66. Ruotsin kansatieteellisellä museolla on yksi ulkonäköltään hieman erilainen kifwebe, joka tuli museolle vasta vuonna 1977 eli se ei voinut olla näyttelyssä mukana eikä suomalaisen näyttelykatalogin kansikuvan inspiraationa. Ks. Världskultur museerna, Carlotta databasen, 1977.02.0001, <https://collections.snmk.se/carlotta-em/web/object/1223010>.
 52 Reitala 1954, 154–155.
 53 Uexküll 1954, 24–25. Ks. myös Wallgren 1954.
 54 Primitiivistä ja eksotistista taidetta 1954, 64.
 55 Eksotistisen taiteen näyttely Taidehallissa 1954, 69.
 56 Tikkanen 1958, kansi, 27.
 57 Kyseinen näyttely oli ollut esillä marras-joulukuussa 1974 Helsingin Osuuspankin tiloissa *Idän eksotiikka* -nimellä. SKM, etnografisen kokoelman arkisto, kapseli "Exotica, Tilapäisnäyttelyitä ja lainauskuit[teja] 1971–1975".
 58 SKM, etnografisen kokoelman arkisto, kapseli "Exotica, Tilapäisnäyttelyitä ja lainauskuit[teja] 1971–1975". Ks. myös *Komiteanmietintö* 1992:1, 25–27.
 59 MV, KK, Kansallismuseo I, VKK353:1 (Pori).
 60 MV, KK, Kansallismuseo I, VKK353:2–4 (Pori) ja VKK309:1–3 (Helsinki). Helsingin osalta ks. myös I. L. 1975.
 61 SKM, etnografisen kokoelman arkisto, kapseli "Exotica, Tilapäisnäyttelyitä ja lainauskuit[teja] 1971–1975", näyttelyteksti.
 62 SKM, etnografisen kokoelman arkisto, kapseli "Exotica, Tilapäisnäyttelyitä ja lainauskuit[teja] 1971–1975", lista käytetyistä valokuvista. Ks. myös MV, KK, Kansallismuseo I, VKK353:3 (Pori).
 63 Lappalainen 1975.
 64 Valkonen 1975.
 65 *Kaukaa haettua* 2006, 28, 32–33.
 66 *Kaukaa haettua* 2006, 28, 35. SKM, Kulttuurien museo, *Kaukaa haettua* -näyttelyn käsikirjoitus, teksti Heli Lahdentausta.
 67 Mäkelä 2006.
 68 Ks. esim. Kullaa & Lahti (toim.) 2020; Rastas, Koivunen & Kallio 2021; Merivirta, Koivunen & Särkkä 2021.
 69 Immonen 2016, 198.
 70 Tätä tutkimusta esittelee ja siihen osallistuu Männistö-Funk 2021, 62–63.

Lähdeluettelo

Arkistoineistot

Eduskunnan kirjasto (EK)
 Antellin kokoelma (Antell)
 Museovirasto (MV)
 Kuvakokoelmat (KK)
 Suomen kansallismuseo (SKM)
 Världskultur museerna, Ruotsi

Kirjallisuus

Aaltonen, Jouko & Seppo Sivonen 2022. *Kongan Akseli. Suomalaiset ja skandinaavit kolonialismin rakentajina*. Helsinki: Into.
 Afrika – Palestiina – Kiina 1953a. *Suomen Kuvalehti* 7.11.1953.
 Afrika – Palestiina – Kiina 1953b. *Museoliitti* 3–4/1953, s. 40–41.
 A.-M. Tn. 1914. Ulkomainen etnografia Kansallismuseossamme edustettuna. *Helsingin Sanomat* 18.1.1914.
 Appadurai, Arjun 1986. Introduction. Commodities and the Politics of Value. Appadurai, Arjun (toim.) 1986. *The Social*

Life of Things. Commodities in Cultural Perspective, s. 3–63. Cambridge: Cambridge University Press.
 Eksotistisen taiteen näyttely Taidehallissa 1954. *Osmo. Suomen museoliiton vuosikirja* 1954, s. 68–69.
 Eroma, Eveliina 2011. *Pimeyden sydän vai sadun ja seikkailun Kongo? Elämä 1900-luvun alun Kongossa suomalaisten työntekijöiden kokemuksina*. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. Turun yliopisto, yleinen historia.
 Hersak, Dunja 2020. Further Perspectives on Kifwebe Masquerades. *African Arts* 53:1 (2020), s. 6–23.
 I. L. 1975. Nationalmuseum visar Africana. *Huvudstadsbladet* 5.4.1975.
 Immonen, Visa 2016. Sotkuinen aineellisuus. Menneisyyden merkityksistä ja ihmiskeksisyydestä esineiden ajallisuuteen. *Historiallinen Aikakauskirja* 114:2 (2016), s. 190–200.
 Karjalainen, Tuula 1990. *Uuden kuvan rakentajat. Konkretismin läpimurto Suomessa*. Porvoo: WSOY.
Kaukaa haettua. Kulttuurien museon kokoelmia. Kotilainen, Eija-Maija (päätoim.) 2006. Helsinki: Museovirasto.
 Kaivukangas, Olavi 1986. *Kaukomaiden kaipuu. Suomalaiset Afrikassa, Australiassa, Uudessa-Seelannissa ja Latinalaisessa Amerikassa*. Turku: Siirtolaisuusinstituutti.
 Koivunen, Leila 2015. *Eksotisoituneet esineet ja aavartuva maailma. Euroopan ulkopuoliset kulttuurit nähtyillä Suomessa 1870–1910-luvulla*. Helsinki: SKS.
 Koivunen, Leila 2018. Henkilökohtaisesta muistosta kansalliskokoelmiin. Esineiden virta Kongosta Suomeen 1900-luvun alkupuolella. Kananajoja, Kalle & Lauri Tähtinen (toim.) 2018. *Pohjola, Atlantti, maailma. Ylirajaisen vuorovaikutuksen historiaa 1600–1900-luvulla*, s. 276–304. Helsinki: SKS.
Komiteanmietintö 1992:1. Kansojen museo. Etnografisen museon perustamistyöryhmän mietintö. [Helsinki:] Opetusministeriö.
 Kopytoff, Igor 1986. The Cultural Biography of Things. Commoditization as Process. Appadurai, Arjun (toim.) 1986. *The Social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective*, s. 64–92. Cambridge: Cambridge University Press.
 Koskinen, Maija 2019. *Taiteellisesti elvyttävää ja poliittisesti ajankohtaista. Helsingin Taidehallin näyttelyt 1928–1968*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
 Kullaa, Rinna & Janne Lahti (toim.) 2020. Kolonialismi ja Suomi. *Historiallinen Aikakauskirja* 118:4 (2020).
 Lappalainen, Marja-Liisa 1975. Naamioita, fetissejä, esi-isien kuvia. Noituutta Afrikasta. *Ilta-Sanomat* 6.3.1975.
 Livingstone, David 1874. Waller, Horace (toim.) 1874. *The Last Journals of David Livingstone in Central Africa*. Vol. I. Lonto: John Murray.
 Merivirta, Raita, Leila Koivunen & Timo Särkkä 2021. Finns in the Colonial World. Merivirta, Raita, Leila Koivunen & Timo Särkkä (toim.) 2021. *Finnish Colonial Encounters. From Anti-Imperialism to Cultural Colonialism and Complicity*, s. 1–38. Cham: Palgrave Macmillan. DOI: 10.1007/978-3-030-80610-1.
 Miller, Daniel 2010. *Stuff*. Cambridge: Polity Press.
 Muilluvuori, Jukka 2009. *Historiaa maalta ja mereltä. Konemestarit myötä- ja vastavirrassa 1869–2009*. [Helsinki:] Suomen konepäällystiliitti.
 Mustien maanosasta 1908. *Kaiku* 27.4.1908.
 Mäkelä, Riitta 2006. Kongolainen sisu. *Kaleva* 19.7.2006.
 Mäkilä, Maija 2021. *Laatuuhonekaluja koteihin. Boman, moderni ja suomalaisen huonekalutaiteen murros 1920-luvulta 1950-luvulle*. Helsinki: Suomen Muinaismuistoyhdistys.
 Männistö-Funk, Tiina 2021. What Kerbstones Do. A Century of Street Space from the Perspective of One Material Actor. *Cultural*

History 10:1 (2021), s. 61–90.
 Negerkonst. *Uställningen ordnad av Nationalmuseum i samarbete med Statens Etnografiska Museum, Etnografiska Museet i Göteborg och Malmö Museum*. 1953. Tukholma: Nationalmuseum.
 Neyt, François 1994. *Luba. Aux sources du Zaïre*. Pariisi: Musée Dapper.
 Petridis, Constantine 2016. *Chasing away death. A "Moon Mask" on Loan from the Seattle Art Museum*. The Cleveland Museum of Art. <https://www.clevelandart.org/magazine/marchapril-2016/chasing-away-death> [luettu 20.2.2023].
 Primitiivistä ja eksotistista taidetta. *Primitiv ock exotisk konst*. Taidehalli Helsinki 23.10.–21.11. 1954. Helsinki: Helsingin taidehalli.
 Primitiv konst, konst och konsthantverk hos primitiva folk. Linné, Sigvald (toim.) 1947. Tukholma: Aktiebolaget Bokverk.
 Rastas, Anna, Leila Koivunen & Kalle Koivu 2021. Vastuullinen museotyö. Marginaalien tunnistamisesta ja vähemmistöjen mukaanotamisesta dekolonisointiprojekteihin. Rastas, Anna & Leila Koivunen (toim.) 2021. *Marginaaleista museoihin*, s. 20–56. Tampere: Vastapaino.
 Reitala, Aimo 1954. Luonnonkansojen taide. *Arkkitehti* 9/1954, s. 153–157.
 Roos, Saga 1949. *Sadun ja seikkailun Kongo. Elämyskiä päiväntasaajan paratiisissa*. Porvoo: WSOY.
 Schildkrout, Enid & Curtis A. Keim 1998. Objects and agendas: re-collecting the Congo. Schildkrout, Enid & Curtis A. Keim (toim.) 1998. *The Scramble for Art in Central Africa*, s. 1–36. Cambridge: Cambridge University Press.
 Steiner, Christopher B. 1999. Authenticity, Repetition, and the Aesthetics of Seriality: The Work of Tourist Art in the Age of Mechanical Reproduction. Phillips, Ruth B. & Christopher B. Steiner (toim.) 1999. *Unpacking Culture. Art and Commodity in Colonial and Postcolonial Worlds*, s. 87–103. Berkeley: University of California Press.
 Talvio, Tuukka 1993. *H. F. Antell ja Antellin valtuuskunta*. Helsinki: Museovirasto.
 Tikkanen, Birgitta 1958. Pikakäynti menneeseen. *Suomen Kuvalehti* 3/1958, s. 26–32.
 Uexküll, Petra 1954. Primitiivistä ja eksotistista taidetta Helsingissä. *Taidelehti Kuva* 11/1954, s. 24–25.
 Ulkomailta kuollut oululainen 1909. *Kansan Tahto* 8.9.1909.
 Uola, Mikko 1979. Suomalaismasinisteja Kongossa. *Siirtolaisuus – Migration* 3/1979, s. 1–13.
 Vaimo vähittäismaksulla Kongon neekerien keskuudessa 1952. *Keskisuomalainen* 30.10.1952.
 Valkonen, Markku 1975. Afrikan taiturit. *Helsingin Sanomat* 23.3.1975.
 Wallgren, Birgitta 1954. Något om afrikansk negerkonst. *Finsk tidskrift: kultur, ekonomi, politik* 155:3, s. 136–144.

PärLAN från Kongo

En kifwebe-mask's väg från Afrika till Finland, till synlighet och osynlighet

I Finlands nationalmuseums etnografiska samlingar finns en stor och imponerande så kallad *kifwebe*-mask, som är tillverkad vid sekelskiftet 1800–1900 i trakten kring Kongoflodens lopp i nordväst, att användas av Lubafolket till vardags och till fest. *Kifwebe*-masker spreds till Europa och till västliga museer med upptäcktsresande, sjömän och kolonialmakternas tjänstemän.

Att denna mask kom till Finland som då hörde till Ryssland, och till Nationalmuseet som vid den tiden var under byggnad, hör samman med att finländska sjömän – särskilt maskinister men också kaptener – rekryterades för uppgifter i fristaten Kongo som styrdes av den belgiske kungen Leopold II. Kongofloden var den centrala huvudleden till Afrikas inre delar och regelbunden fartygstrafik var ett villkor för att kunna utnyttja kolonins resurser. Enligt varierande uppskattningar arbetade 150–200 finländare på Kongofloden vid sekelskiftet 1800–1900. Masken i fråga fördes till Finland av Viktor Huotari (1878–1909) från Uleåborg. Tack vare hans och andra maskinisters donationer uppstod den nuvarande Kongosamlingen som består av drygt 500 föremål i Finlands nationalmuseum.

Artikeln följer maskens resa från Kongo till Finland och Nationalmuseet, dess synlighet och osynlighet, och de olika innebörder den getts i olika sammanhang från 1900-talets början till i dag. Först kom masken till Uleåborg, där Huotari använde föremålen han haft med sig som prydnader i sitt hem. En ny Kongokommendering gjorde att han erbjöd samlingen till Nationalmuseet, som löste in den mot ersättning i pengar. *Kifwebe*-masken kan ses som det centrala föremålet i Huotaris samling och i Nationalmuseets hela Kongosamling, kanske rentav en sorts ”pärla”. I motsats till de flesta andra föremålen från Kongo, och från utomeuropeiska kulturer överhuvudtaget, som hamnat i museets samlingar har denna mask under årens lopp visats på många utställningar och förekommit i flera utställningsmaterial. När den kom till museet uppstod ett behov av att understryka dess vetenskapliga värde, och masken har i senare utställningar använts för att betona olika saker, från den moderna konsten uppkomst och förebilder till den afrikanska skulpturens betydelser och den finländska mobilitetens historia.

Artikeln för fram att *kifwebe*-maskens visades upp oftare än de andra föremålen för att den är så spektakulär och mångtydig. Och i föremålets väsen kan man faktiskt se någonting som möjliggjort att eller bidragit till att den fått komma ut i rampljuset, och som gjort att

den inte enbart är ett museiobjekt utan också ett subjekt som främjar sin egen synlighet och berömmelse.

Artikeln bygger dels på ett föremålsmaterial, dels på ett dokument-, bild- och brevmaterial som kontextualiserar det förra. För rekonstruktion av senare utställningar används tidnings- och tidskriftsmaterial. Mera information och jämförande material om *Kifwebe*-maskerna har hämtats ur föremålsuppgifter och -bilder i museer och hos auktionsbolag.

Summary

The pearl of Congo

The journey of a kifwebe mask; from Africa to visibility and invisibility in Finland

The ethnographic collections at the National Museum of Finland contain a large and imposing wooden so-called *kifwebe* mask, made at the turn of the 20th century in the north-western regions of the Congo River, to be used for everyday and festive purposes by the Luba people. *Kifwebe* masks came to Europe and Western museums with explorers, sailors and colonial officials.

The journey of this particular mask to Finland, then part of the Russian Empire, and into the collection at the National Museum, which was still under construction, is connected to the wider phenomenon of Finnish sailors, particularly engineers but also captains, being recruited to the Congo Free State, then under the rule of the Belgian King Leopold II. The Congo River was a major route to central Africa, and regular shipping traffic a necessity for exploiting the colonies. According to various estimates, 150–200 Finns worked on the Congo River at the turn of the 20th century. This mask was brought to Finland by Viktor Huotari (1878–1909), originally from Oulu. The donations made by him and other engineers formed the basis for the National Museum's current Congo collection, comprising about 500 objects.

My article follows the mask's journey from Congo to Finland and the National Museum; its visibility and invisibility, and the significance ascribed to it in various contexts from the early 1900s to the present day. The mask first ended up in Oulu, where Viktor Huotari decorated his home with the objects he had brought with him. However, a new period of work in Congo soon resulted in his collection being offered to the National Museum, which did agree to buy it. The *kifwebe* can be regarded as one of the key objects of Huotari's collection, as well as of the National Museum's entire Congo collection, and perhaps even as a kind of "pearl". Unlike most of the other objects from Congo, and generally from non-European cultures that have ended up in the museum's collections, the mask has over the years been displayed in several exhibitions and as part of exhibition materials. Its move to the museum created a need to emphasize its scientific value, and in later exhibitions it has been used to illustrate various phenomena, from the birth and sources of inspiration of modern art, to the significances of African sculpture, and the history of the mobility of Finns.

My article suggests that the *kifwebe* mask has been highlighted more frequently than other objects particularly due to its magnificence and ambiguity. The object can be seen to contain something essential that has enabled or contributed to its being

brought to the forefront and which has also made it, in addition to being simply a museum object, into an agent which furthers its own visibility and fame.

The article was based on material consisting of objects and documents, pictures and letters that all in various ways contextualise the objects. Material from newspapers and journals was used for reconstructing former exhibitions. Additional information and comparative material on *kifwebe* masks was acquired from information on, and pictures of, objects in museums and at auction houses.

Yrjö Kaukiainen

(y.kaukiainen@gmail.com) on

Helsingin yliopiston Euroopan

historian (aik. taloushistorian)

professori emeritus. Hänen erikois-

alojaan ovat 1700–1900-lukujen

merenkulun historia, tiedonvälityk-

sen historia 1800-luvulla sekä

Vanhan Suomen historia. Hän

toimi International Maritime Econo-

mic History Associationin puheen-

johtajana vuosina 1995–2000.

Yrjö Kaukiainen

Borstö I ja Johann Pingelin galliotti

Lähdetietojen ja hyllyn vertailua

Tähänastiset tutkimukset

Borstö I on malliesimerkki siitä, kuinka vaikeaa vanhan hyllyn tunnistaminen voi olla silloin, kun itse haaksirikosta ei ole säilynyt luotettavaa lähdetietoa. Täysin tyhjältä pöydältä ei tosin tässäkään tapauksessa tarvinnut aloittaa, sillä jo varhaisimmat löydöt viittasivat siihen, että kysymyksessä oli Pietariin purjehtinut alus, joka oli haaksirikkoutunut vuoden 1747 jälkipuoliskolla.¹ Kuten tunnettua, näistä lähtökohdista 1970-luvun alussa suoritettut tutkimukset Juutinrauman tulliluettelosta johtivat Christian Ahlströmin päättelemään, että kysymyksessä olisi ollut Amsterdamista Pietariin matkannut laiva, jonka päällikkönä oli Carl Pouls Amiel, ja jolle hollantilaisista lähteistä löytyi myöhemmin myös nimi: *Sint Michel* eli *S:t Mikael*.² Tunnistus perustui kuitenkin lähinnä aihetodisteisiin, ja etsinnän ulkopuolelle jäivät kaikki Itämeren satamista lähteneet – suunnilleen kolmannes kaikista Pietariin tulleista laivoista – koska niistä ei ollut vastaavia lähdetietoja saatavissa.³

Tunnistus hyväksyttiin kuitenkin nopeasti, ja Borstö I ehti kantaa *S:t Mikaelin* nimeä viisi vuosikymmentä. Nimiteoria ei silti ollut ongelmaton: eräät keskeiset hylystä tehdyt löydöt sopivat huonosti oletettuun kontekstiin.⁴ Ranskassa valmistettujen kultakellojen tai nuuskarasioiden löytyminen Amsterdamista vuonna 1747 lähteneestä laivasta ei ole odotusten mukaista, sillä silloin Itävallan perimyssota, jossa Ranska ja Hollannin tasavalta olivat vihollisia, oli yhä käynnissä. Myös Meissen-posliinien kierrättäminen Pietariin Amsterdamin kautta ei olisi ollut logistisesti järkevää, koska tällaiset tuotteet voitiin paljon helpommin kuljettaa Elbeä ja Stecknitzin kanavaa pitkin esimerkiksi Lyypekkiiin.⁵ Lopullisesti *S:t Mikael* -teorialta vei pohjan pietarilaisten sanomalehtien julkaisemista laivaluettelosta löytynyt tieto, jonka mukaan Carl Pouls Amiel saapui laivoineen onnellisesti Kronstadtin lokaan lopulla 1747.⁶

Samalla kun Kronstadtin laivaluettelot vahvistivat, että Borstö'n hylky ei voi olla *S:t Mikael*, niiden avulla voitiin myös todeta, että kaikki vuoden 1747 jälkipuolella Juutinrauman kautta Pietariin purjehtineet alukset pääsivät perille.⁷ Tämä havainto teki entistä todennäköisemmäksi,

että Borstön Ytterskärin syvänteessä makaava laiva olisi lähtenyt jostain Pohjois-Saksan kaupungista. Samalla se kuitenkin lisäsi etsinnän haasteita, sillä yhdestäkään vanhasta hansakaupungista ei ole säilynyt Juutinrauman tulliluetteloiden veroisia lähteitä. Tämä koskee myös todennäköisintä lähtösatamaa, Lyypekkiä, josta kyseisenä vuonna tuli Kronstadtin huomattavasti enemmän laivoja kuin Rostockista, Stettinistä ja Danzigista. Lyypekistä on tosin säilynyt 1700-luvulta kaksikin lähdesarjaa, jotka valaisevat erinomaisesti kaupungin Venäjän-purjehdusta,⁸ mutta niissä on suuria aukkoja, ja kummassakin tapauksessa tiedot puuttuvat juuri vuodelta 1747. Onneksi Lyypekin kaupunginarkistossa on säilynyt myös jokseenkin täydellinen sarja Venäjälle purjehtineiden laivojen lastikirjoja (eli proomukirjoja, *prahmbücher*, joihin kirjattiin kaikkien lastattujen rahtierien tavaramerkki); niistä selviää ainakin se, mitkä laivat (tai oikeammin laivurit) lähtivät vuonna 1747 Pietariin.⁹ Kävin läpi nämä proomukirjat tammikuussa 2020, ja kaikki niissä mainitut, kyseisen vuoden jälkipuoliskolla Pietariin lähteneet laivat löytyivät myös Kronstadtin saapuneiden laivojen luetteloista – yhtä ainoaa lukuun ottamatta. Tämän kadonneen laivan päällikkönä oli lyypekkiläinen Johann Pingel. Se purjehti Lyypekistä elokuun alkupuolella, eikä siitä tai sen kipparista löytynyt sen jälkeen mitään tietoja.¹⁰

Voidaan siis pitää jokseenkin varmana, että Johann Pingel kärsi haaksirikon Pietarin-matkalla jossain Itämerellä syyskesällä tai syksyllä 1747. Tämä ei tietenkään todista, että tuo haaksirikko olisi tapahtunut juuri Borstön Ytterskärin luona. Näin voitaisiin väittää vain, jos tiedettäisiin että yksikään toinen Pohjois-Saksan kaupungista Pietariin purjehtinut alus ei haaksirikoutunut tuolloin – ja sellaista tietoa ei tietenkään lyypekkiläisistä lähteistä löydy. Proomukirjojen lastitiedot ovat puolestaan niin niukkoja, että niistä ei löydy riittävän yksilöiviä tuntomerkkejä. Pingelin laivasta tiedetään ainoastaan, että lastin joukossa oli 11 tynnyriä sokeria ja 13 laatikkoa sitruunoita. Borstö I:n yläruumasta on kyllä löytynyt useita tynnyreitä, joissa on voinut olla sokeria, mutta tynnyreitä voi olettaa olleen lähes jokaisen Pietariin matkanneen laivan lastissa.

Johann Pingelin laiva

Johann Pingelin kadonnut laiva on toistaiseksi ainoa johtolanka, jonka avulla Borstö I:n tunnistusta voidaan yrittää, joten sitä kannattaa seurata ainakin niin kauan, kun ei löydy mitään, joka olisi ristiriidassa tämän oletuksen kanssa. Käytännössä ainoa tapa päästä eteenpäin on etsiä tarkempia tietoja itse laivasta ja katsoa, onko kysymyksessä samantyyppinen ja samankokoinen alus kuin meren pohjassa makaava Borstö I.

Lyypekin kaupunginarkistossa on sidottu kirja, johon on koottu tiedot kaikista kaupungissa vuosina 1641–1850 rakennetuista laivoista. Kysymyksessä on itse asiassa luettelo alusten sertifikaateista eli vapaakirjoista kannetuista maksuista, mistä seuraa, että siihen on kirjattu vain hyvin niukat perustiedot: laivan nimi, päällikkö, kölin pituus, lästimäärä sekä luettelo varustajista." Tästä kirjasta löytyy myös merkintä, jonka mukaan "Schiffer Johann Pingel" oli heinäkuun 28. päivänä 1740 lunastanut vapaakirjan uudelle (*neuerbautes*) *Dorothea Margaretha* -nimi-

Merkintä Johan Pingelin Dorothea Margarethalle lunastamasta vapaa-
kirjasta Lyypekin kaupunginarkiston
kirjassa.

A handwritten document from 1740, likely a ledger or inventory, written in cursive. It lists various ship parts and their costs. The text is written in a single column, with some items and their costs aligned to the right. The document is dated 'A 1740 den 28 Julij' and mentions 'Johann Lenzel' and 'Dorothea Margaretha'. The items listed include 'Augustin Stoltz', 'Philip Christian Lang', 'Matthias Kröger', 'Johann Vieregge', and 'Hinrich Barklay'. The costs are listed in 'Schilling' (S) and 'Pfennig' (P).

Item	Cost
Augustin Stoltz	4 p. 10 s.
Philip Christian Lang	8 p.
Matthias Kröger	4 p. 10 s.
Johann Vieregge	4 p. 10 s.
Hinrich Barklay	4 p. 10 s.
Der Schiffer	4 p. 10 s.

The document also includes a signature 'Dorothea' and a date 'A 1740 den 28 Julij'.

selle laivalleen. Sen kölin pituudeksi ilmoitettiin 33 kyynärää 13 tuumaa ja kantavuudeksi 40 lästiä. Aluksella oli kuusi osakasta: kippari ja Augustin Stoltzenhoff omistivat kumpikin yhden neljäsosan ja Philip Christian Lang, Matthias Kröger, Johann Vieregge sekä Hinrich Barklay olivat kukin merkinneet yhden kahdeksäsosan.¹²

Kysymyksessä oli siis Lyypekissä rakennettu laiva. Sen tyyppiä ei määritellä tarkemmin, edes mastojen lukua ei ilmoiteta eikä myöskään muita mittoja kuin kölin pituus. Tämä ei ollut mitenkään poikkeuksellista, sillä valtaosa *Schiffsbüchin* merkinnöistä on yhtä niukkoja – poikkeuksellisesti siinä mainittiin vain muutaman suurimman laivan tyyppi (yleensä fregatti tai parkki). Kölin pituus oli kuitenkin todellinen avainmitta: se oli painavin elementti lästimäärää laskettaessa, ja köli oli myös rungon massiivisin ja kallein rakenneos (pitkiä kölipuita jouduttiin etsimään kaukaa sisämaasta).¹³

Periaatteessa kölin pituus on varsin hyvä tuntomerkki, sillä ainakaan Lyypekin *Schiffsbüchista* ei löydy samanaikaisia, täsmälleen yhtä pitkiä kölejä. Mittaamalla Borstö I:n kölin pituus voitaisiin näin ollen ainakin teoriassa todeta, onko se Johan Pingelin kadonnut laiva. Käytännön tasolla asia ei kuitenkaan ole ihan näin yksioikoinen. Kyynärä oli mittayksikkö, jonka pituus vaihteli huomattavasti: esimerkiksi Lyypekin kyynärässä oli 24 tuumaa – se oli siis nykymitoissa noin 0,58 metriä – kun taas Skotlannissa oli käytössä 37-tuumainen, lähes metrin (0,94) mittainen kyynärä. Sekä tekstiilikaupassa että laivanrakennuksessa käytettiin Länsi-Euroopassa yleisesti niin sanottua flaamilaista kyynärää, jossa oli 27 tuumaa, ja Lyypekin *Schiffbüchiin* kirjatusta tuumamääristä (jotka eivät koskaan ylittäneet 26:a) voi helposti päätellä, että tässäkin tapauksessa kysymys oli 27-tuumaisesta eli flaamilaisesta kyynärästä.¹⁴

Flaamilaisen kyynärän pituudeksi ilmoitetaan nykyään 0,686 metriä, ja sama suhdeluku esiintyy jo 1800-luvun tietosanakirjoissa (esim.

Brockhaus). Ei ole kuitenkaan aivan varmaa, että tämä olisi ollut vakiintunut normi jo 1700-luvulla: London Science Museumissa on flaamilainen kyynäräkeppi vuodelta 1783, joka on vähän lyhyempi, eli 0,675 metriä.¹⁵ Ainakin teoriassa on myös mahdollista, että lyypekiläiset laivanrakentajat olisivat käyttäneet 27-tuumaisen kyynärän perustana omaa Lyypekin tuumaa (24,25 mm); tällöin kyynärän mitaksi tulisi vain 0,655 metriä.¹⁶ Kovin dramaattisia eroja ei näiden vaihtoehtojen välillä ole, mutta runsaan 33 kyynärän kólissä ne silti tuntuvat selvästi:

$$33,48 \text{ kyynärää} \times 0,686 \text{ m} = 22,97 \text{ m}$$

$$33,48 \text{ kyynärää} \times 0,675 \text{ m} = 22,60 \text{ m}$$

$$33,48 \text{ kyynärää} \times 0,655 \text{ m} = 21,93 \text{ m}$$

Epävarmuus *Schiffsbüchin* kyynärän tarkasta mitasta tarkoittaa siis pahimmassa tapauksessa noin metrin (tai viiden prosentin) virhemarginaalia. Kovin eksaktista tuntomerkistä ei siis ole kysymys. Tämän mitan perusteella voidaan kuitenkin muodostaa summittainen kuva aluksen koosta.

Borstö I

Borstön Ytterskärin hylkyä on tutkittu vuodesta 1960 lähtien. Ruotsalainen Gösta Bojnerin sukellusryhmä suoritti siellä ensimmäiset sukellus-tutkimukset vuosina 1961–1962; tällöin nostettiin pääosa niin sanotuista ”aarrelöydöistä”. Muinaistieteellisen toimikunnan (myöh. Museoviraston) Meriarkeologinen toimisto jatkoi tutkimuksia vasta 1969–1971. Tällöin pyrittiin dokumentoimaan aluksen runkoa. Varojen puutteessa työt keskeytyivät yli vuosikymmeneksi, ja niitä päästiin jakamaan vasta 1980-luvulla (raportteja on ainakin vuosilta 1983, 1986 ja 1989), jolloin hylyn nostamista suunniteltiin tosimeleessä. Runkoa tutkittiin edelleen ja hylystä nostettiin myös jonkin verran esineitä.

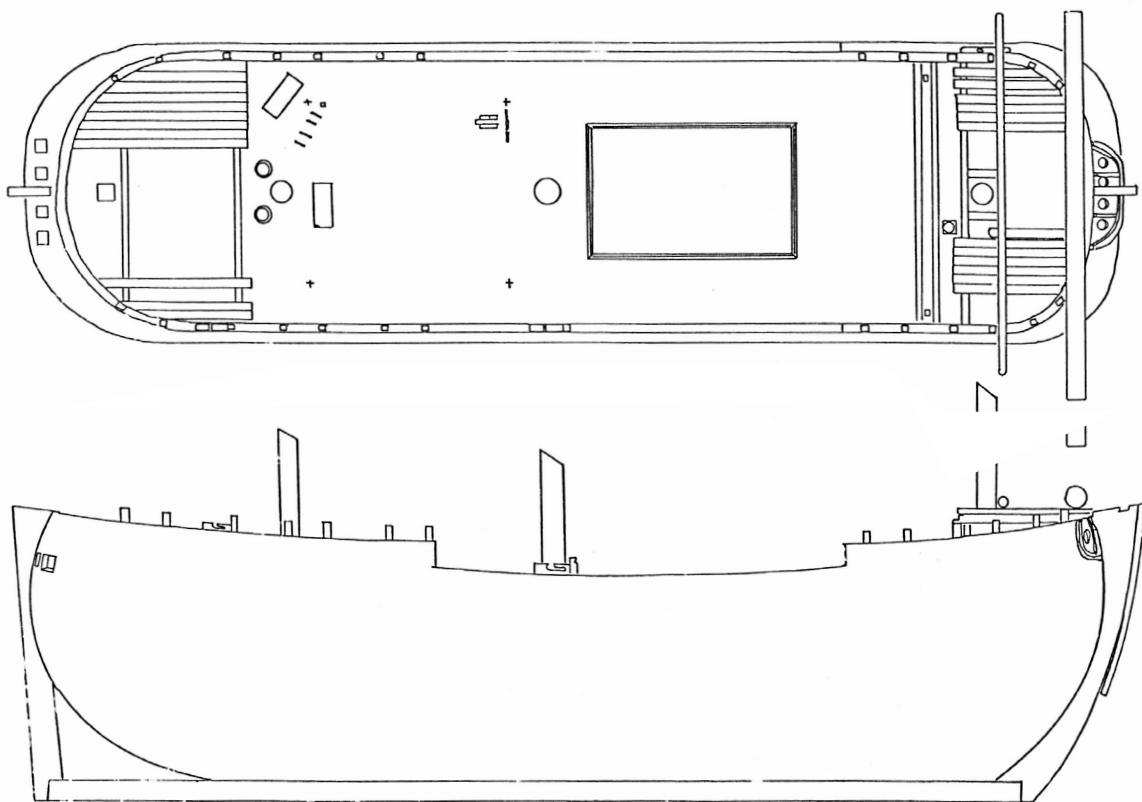
Nostosuunnitelmien kariuduttua tutkimukset pysähtyivät jälleen vuosiksi. Niitä jatkettiin vasta 1997 ja 1998 ulkopuolisen rahoituksen turvin. Tällöin otettiin talteen yläruumasta löytyneet Meissen-posliinit sekä rakennettiin hylyn ympärille luotettavat kiinnityspisteet tutkimusaluksille. Lisäksi hylkyyn merkittiin kiintopisteet, joiden avulla sen kuntoa voitiin monitoroida. Tämän jälkeen hyllylle on tehty vain kontrollisukelluksia. Aivan viime aikoina sitä on kuitenkin kuvattu modernein fotogrammetriamenetelmin, joiden tuloksena on jo julkaistu kaksikulmainen malli, ja kolmiulotteinenkin on lähiaikoina valmistumassa.¹⁷

Vaikka hylkyä on kartoitettu useissa sukellustutkimuksissa, kuva itse aluksesta jää yllättävän epätarkaksi. Raportit 1970-luvun alussa suoritetusta dokumentoinnista ovat hyvin puutteellisia. Esimerkiksi 1970-luvun alun mittauksista, joiden perusteella hylystä tehtiin kaksikin pienoismallia,¹⁸ löytyy vain Henry Forssellin tekemä perspektiivipiirros, josta mitään mittoja ei tietenkään voi ottaa, sarja kaikuluotausmittauksia sekä tieto, että aluksen koko pituudeksi mitattiin ”köydellä” 25 metriä.¹⁹ Tämän tarkempaa pituustietoa ei myöhemmistäkään tutkimuksista löydy, mutta 3D-mallinnuksen yhteydessä kesäkuussa 2022 suoritettu kontrollimittaus antoi myös saman tuloksen.²⁰ Hylyn levey-

destä on puolestaan julkaistu kaksi erilaista tietoa. *S:t Mikael* -kirjassa leveydeksi ilmoitetaan 6,2 metriä, mutta Anna Nurmion raporttiin (1998) liitettyssä piirroksessa mitta on tuntuvasti suurempi eli 6,75. Richard Ellerin fotogrammetriasta (2018) puolestaan voidaan arvioida, että hylyn suurin leveys olisi vähän pienempi eli 6,5 metriä. Mahdollisesti Nurmion ilmoittama pienempi luku tarkoittaa leveyttä kannen tasalla – ainakin se käy hyvin yksin Ellerin fotogrammetrian kanssa.²¹

Museovirastossa säilyneissä raporteissa on kaksi piirrosta, joissa hylky on kuvattu sivuprofilissa ja vaakatasossa. Näistä vanhempi on Leo Jolkosen 1983 laatima, ja siihen perustuu myös Anna Nurmion raporttiin liitetty kuva. Jolkosen piirros on kuitenkin hyvin kaavamainen: rungon muoto on piirretty viivoittimen, harpin ja elliptisen sapluunan avulla, ja se näyttää perustuvan korkeintaan muutamaaan harvaan rungosta otettuun mittaan. Siinä on myös ilmiselviä virheitä: ruuman luukku on paljon todellista suurempi, ja keularangan muoto poikkeaa selvästi niistä kuvista, joita gallioteista on 1700-luvulta säilynyt. Jolkosen johtamissa tutkimuksissa kaivettiin kuitenkin näkyville sekä kölin etu- että peräpää, ja mudan peitossa olleilta osiltaan kuvan täytyy perustua todellisiin havaintoihin. Erityisen kiintoisa on keulavantaan alapäässä näkyvä kulma, piirre, joka oli tyypillinen keskiaikaisille koggelle ja joka oli vielä 1700-luvulla ominainen Pohjois-Saksassa rakennetuille laivoille. Hollantilaisissa laivoissa keulavantaan profiili oli sitä vastoin alhaalta pyöristetty, ja kiintoisaa kyllä, tällainen muoto veistettiin myös Merimuseossa näytteillä olevaan *S:t Mikael* -pienoismalliin.²²

Borstö I – Leo Jolkosen piirros.²³



Kun perustiedotkin Borstö I:stä ovat näin puutteellisia, on selvää, että pohjamutaan uponneen kölin pituutta ei ole mitattu. Kesän 2022 kuvausten yhteydessä kölin ääripäitä yritettiin paikantaa sedimentin läpi ohuilla lasikuitusondeilla, mutta samean veden takia niiden väliä ei pystytty mittamaan.²⁴ Tässä vaiheessa on silti mahdollista arvioida, onko Lyypekin mittakirjan ilmoittama pituus sopusoinnussa hyllyn tunnettujen mittojen kanssa. Vertailukohtana voidaan tällöin käyttää muutamista tuon ajan gallioteista säilyneitä kuvallisia tai muita dokumentteja. Vielä 1700-luvun alkupuolella kauppalaivoja ei juuri rakennettu yksilöllisten piirustusten mukaan vaan rungon mitat ja muodot perustuivat hyviksi havaittuihin muistisääntöihin, suhdelukuihin, joita laivanrakennusmestarit sovelsivat kulloisenkin tarpeen mukaan.²⁵ Voidaan siis olettaa, että esimerkiksi galliotit olivat yleensä, koosta riippumatta, suunnilleen samoilla mittasuhteilla rakennettuja aluksia, joten esimerkiksi kölin suhde laivan koko pituuteen pysyi likimain samana.

Perinteisistä hollantilaisista tai saksalaisista gallioteista on säilynyt vain muutama sellainen kuva, josta voidaan ottaa tarkkoja mittoja. Niistä tunnetuin on Fredrik Henrik af Chapmanin piirroskokoelmassa julkaistu linjapiirros hollantilaisesta, noin 1740 rakennetusta melko kookkaasta aluksesta. Jokseenkin yhtä tarkka kuva hollantilaisesta ”galjootista” on julkaistu myös ranskalaisen amiraali Pârisin 1882–1884 painetussa kokoelmassa ”entisistä ja nykyisistä” laivoista. Aluksen rakennusvuotta ei mainita, mutta sen korkea takila on selvästi 1800-luvulta. Itse runko on kuitenkin hyvin samankaltainen kuin af Chapmanin kuvaama (kölin ja keulavantaan liitos on tosin erikoisen näköinen). Kolmanneksi esimerkiksi voidaan ottaa preussilainen, 1738 rakennettu *Stadt Elbing*, josta on tehty kaksi korkeatasoista pienoismallia ja josta on ilmestynyt myös painettu tutkimus.²⁶ Alla olevaan taulukkoon on koottu näiden laivojen päämittoja ja pari keskeistä suhdelukua.

Taulukko 1. Kolme mitoiltaan tunnettua galliottia ja Borstö I. Kaikki mitat metrejä.

Laiva	Pituus	Leveys	Köli	Köli/pit.	Lev/pit.
Chapmanin galliotti	32,5	8,1	28,9	0,89	0,25
Pâris’n galliotti	28,2	7,3	25,7	0,91	0,25
Stadt Elbing	29,5	7,8	26,8	0,91	0,26
<i>Edellisten keskiarvo</i>	30,1	7,7	27,1	0,90	0,25
Borstö I	25,0	6,5	–	–	0,26

Huom.: Pituus tarkoittaa vantaiden ulkosyrjiäen välistä pituutta ilman kaljuunalisäkkeitä, leveys on suurin leveys.

Vaikka vertailuaineisto on suppea, se näyttää hyvin homogeeniselta. Myös Borstö I:n puutteelliset tiedot sopivat yhteen muiden kanssa: leveyden ja pituuden suhde on sama kuin *Stadt Elbingissä* ja vain vähän keskiarvoa suurempi. Myös Ellerin fotogrammetria osoittaa vakuuttavasti, että hyllyn runko on hyvin samanlainen kuin taulukon galliottien: erittäin tylpät keula ja perä edustavat täysin erilaista laivanrakennuskonseptia kuin 1800-luvun klipperit. Tällainen täyteläinen muoto lisäsi rungon aallonmuodostusvastusta,²⁷ jolloin purjehdusominaisuudet jäivät melko vaatimattomiksi, varsinkin navakammassa tuulessa ja hankavastaisessa. Vastapainoksi saatiin kuitenkin myös tuntuja etuja. Ensinnä-

kin aluksen lastauskyky oli pituuteen ja mitattuun lästimäärään nähden erittäin hyvä. Lisäksi täyteläiset keula ja perä antoivat rungolle lisää vakavuutta, joten se kantoi hyvin purjeensa. Kantavan keulan ja perän ansiosta alus saatiin myös suhteellisen matalalla kulkevaksi, mikä oli selvä etu rannikkovesiä kuljettaessa.

Borstön hylkyä voidaan siis pitää hyvin tyypillisenä galliottina. Yksi näitä tyypipiirteitä oli kölin pituus, 90–91 prosenttia rungon suurimmasta pituudesta. Laivassa, jonka pituus on 25 metriä, suhdeluku tarkoittaa 22,5–22,75 metrin köliä. Mitta osuu hyvin lähelle sitä lukua (22,6 metriä), joka saatiin edellä kertomalla *Schiffsbüchissa* ilmoitettu kölin pituus B-vaihtoehdon kyynärällä (joka oli nimenomaan 1700-luvulta). Näin ollen voidaan varsin vahvoin perustein väittää, että Borstö I on samankokoinen kuin Pingelin *Dorothea Margareta*. Tämä ei tarkoita vielä varmaa identiteettiä, mutta vähintäänkin se osoittaa, että tutkintalinja ”Johan Pingel” on edelleen validi.

Onko sitten enää mitään mahdollisuutta varmempaan tunnistukseen? Tähänastiset esinelöydöt eivät ole antaneet sitovia todisteita, mutta yksi mahdollisuus on vielä jäljellä. Hylyn yläruumassa on lukuisia tynnyreitä, joissa on mahdollisesti ollut sokeria. Tynnyrien kansiin kaiverrettiin yleensä tavaramerkit, joista kävi ilmi niiden vastaanottaja.²⁸ Pingelin laivaan lastattujen sokeritynnyrien tavaramerkit on kirjattu elokuussa 1747 laadittuun proomukirjaan, joten nämä tuntomerkit ovat tiedossa. Koska yli 250 vuoden aikana kertyneen sedimentin ja kasvuston peittämiä merkkejä on hyvin vaikea tutkia veden alla, olisi hylystä siis nostettava riittävä otos näiden tynnyreiden kansia.

Viitteet

- Ajoitus perustui hylystä löydettyjen kultaisten nuuskarasioiden leimoihin, joista uusimmat olivat vuodelta 1746/47; pietarilainen osoite puolestaan löytyi puisen pakkauslaatikon kannesta. Tähän haaksirikkoon on myös yhdistetty Borstön saaristosta marraskuussa 1747 löytynyt matka-arkku, joka toimitettiin talvelta Turkuun. Nurmio-Lahdenmäki (toim.) 2005, 87, 118–125; Ahlström 1995, 156–159, 166–167.
- Ahlström 1972, 60–78; Ahlström 1995, 159–162, 165–166.
- Vrt. Kaukiainen 2021, 495.
- Tällaisia epäilyksiä esitti ensimmäisenä Riikka Alvik, joka totesi, että Borstö I:n löydöillä on aika vähän vastaavuutta Helsingörissä tullatun lastin kanssa. Vrt. myös Alvik 2013, 212.
- Kaukiainen 2020, 18.
- Sankt Petersburgskie Vedomosti/St. Petersburgische Zeitung* 86 (27.10.)/174.
- Kaukiainen 2020, 16–18.
- Stadtarchiv Lübeck, Alte senatsarchiv, Zoll und zulage; Private archive: Novgorodfahrerkompanie, Contoingelder.
- Stadtarchiv Lübeck, Novgorodfahrerkompanie, Prahmbücher und Prahmschreiberzettel (1629–1786). Nämä kirjat ovat itse asiassa vain luetteloa laivoihin lastattujen tavaroiden vastaanottajista ja kolleihin tehdystä tavaramerkeistä; tavaroiden laatu käy niistä ilmi vain harvoin.
- Kaukiainen 2020, 19–21.
- Stadtarchiv Lübeck, Alte senatsarchiv, Interna, Lastadie, 21568 Schiffsbüch (1641–1850).
- Shiffsbüch 28.7.1740.
- Dorothea Margaretha* kantavuudesta on toinenkin lähdetieto. Laiva purjehti 1745 Biskajanlahdelle ja toi sieltä täyden viini- ja sokerilastin (Sound Toll Records online, 25.8.1745, recordid. 472760). Lastin paino oli noin 127 tonnia, mikä vastaa n. 42 saksalaista *komerzlastia*. *Komerzlast* oli selvästi suurempi mittayksikkö (n. 3 tonnia) kuin Ruotsin raskas lästi (*svår last*, n. 2,45 tonnia).
- Ks. esim. en.wikipedia.org/wiki/Ell.
- Ell Rod, Flemish, https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk.
- Behrens 1829, 207. Tässä julkaisussa ei mainita lainkaan flaamilaista kyynärää mutta kylläkin suuri ja pieni brabantilainen kyynärä. Näistä ensin mainitun pituudeksi voidaan laskea 0,693 m ja jälkimmäisen 0,684 m.
- Nurmio 2005, 52–70; Suomen meriarkeologinen seura ry., mas.fi/ajankohtaisia. Ks. myös Museovirasto, Borstö I: https://www.kypfi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1648 (Tutkimukset, Linkit Museoviraston muihin aineistoihin).
- SMM290:1, tekijä Harry Alopæus; SMM1390:1, tekijä J. Yrjänäinen 1983–1985.
- Piirros julkaistu esim. Nurmio 2005, 63. Kuinka vahvalta ja mistä materiaalista tehdyllä köydellä pituus mitattiin, ei käy raportista ilmi. Köydellä tehtyä mittausta ei voi pitää kovin tarkkana, sillä tulos riippuu paljon siitä, kuinka tiukkaan köysi on pingotettu, ts. kuinka paljon se on venynyt. Useimmat luonnonkuitukäydet myös venyvät enemmän märkinä (esim. veden alla) kuin kuivina.
- Hanna Nurmion tutkimusraportin liitteenä olevassa piirroksessa rungon pituudeksi ilman vantaita on merkitty 24 metriä. Piirroksen liitetyn mitta-asteikon mukaan ko. mitta olisi kuitenkin noin 24,5 metriä. Keula- ja perävantaiden ääripäiden välinen mitta näyttäisi puolestaan olevan vähän yli 25 metriä, mutta kysymys voi olla vain piirretäessä syntyneestä virheestä, sillä kertomuksessa ei mainita, että pituusmittoja olisi tarkistettu. Vuoden 2022 mittauksesta tieto saatu Suomen meriarkeologisen seuran puheenjohtajalta Markku Luodolta.
- Nurmio 2005, 25; viitteessä 16 mainitut Museoviraston aineistot: Anna Nurmion kertomus 1998; Richard Ellerin fotogrammetria 2018.
- Jalkkosen raportti 1983; Nurmion raportti 1998. Keulavantaista ks. esim. Historische Schiffsmodelle, modelships.de: galiot Stadt Elbing 1738, stettiner galeas aus dem 18. jahrhundert, eine hollandische galiet 1740. Jalkkosen kuvaus kölin peräpäästä on kuitenkin yllättävä, sillä siinä perävantaasta on pieni osa piirretty kölin jatkeeksi. Tällaista liitosta en ole nähnyt missään muualla, sillä normaalisti perävannas liitettiin kokonaan kölin päälle.
- Museovirasto, Kulttuuriympäristön palveluikkuna, Arkeologiset kohteet: Borstö I https://www.kypfi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1648, Leo Jalkkosen raportti 1983.
- Markku Luodolta saatu tieto.
- Ks. esim. Lemmers and Ferreiro 2007, 649–651.
- af Chapman 1768, Pl. LIV; Pâris 1882–1884; Galiot Stadt Elbing, modelships.de; Galiot D Stadt Elbing, https://www.schiffe-und-mehr.com/die-welte-der-schiffe/frachttragende-gr%C3%9Fsegler/galiet-d-stadt-elbing/; Gerhard Salemké, Galiet van 1738 – Die Stadt Elbing (Arbeitskreis historischer schiffbau, 2003).
- Laivan kulkuvastus voidaan jakaa kahteen pääelementtiin, rungon ja veden väliseen

kitkaan, jonka suuruus riippuu veden-
alaisen rungon pinta-alasta ja sileydestä,
sekä liikkuvan rungon syrjäyttämän
veden synnyttämän aallon aiheuttamaan
vastukseen, joka riippuu rungon
täyteläisyydestä ja kasvaa suunnilleen
nopeuden neliössä.

- 28 *Vrouw Mariasta* on löytynyt yksi tynnyrin
kansi, johon on kaiverrettu tavaramerkki
– jota ei tosin löydy pelastettujen tavaroiden
luettelosta.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistolähteet ja tietokannat

Stadtarchiv Lübeck, Alte senatsarchiv:
Interna, Lastadie, 21568 Schiffsbüch
(1641–1850).

Private archive:
Novgorodfahrerkompanie,
Prahmbücher und Prahm-
schreiberzettel (1629–1786).

Museovirasto, Kulttuuriympäristön palveluikkuna,
Arkeologiset kohteet: Borstö I https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1648 (luettu
3.4.2023).

Sound Toll Records online, www.soundtoll.nl
(luettu 3.4.2023).

Internet-lähteet

af Chapman, Fredrik Henrik, *Architectura
navalis mercatoria*, (Holmiae 1768), Pl. LIV,
Sjöhistoriska museet, <https://digitaltmuseum.se/01024789736/ritning> (luettu 3.4.2023).
Ell, en.wikipedia.org/wiki/Ell (luettu 3.4.2023).
Ell Rod, Flemish, <https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk> (luettu 3.4.2023).
Galiot D Stadt Elbing, <https://www.schiffe-und-mehr.com/die-welte-der-schiffe/frachttragende-gro%C3%9Fsegler/galiot-d-stadt-elbing/> (luettu 3.4.2023).
Historische Schiffsmodelle, <https://www.modelships.de> (luettu 3.4.2023).
Richard Ellerin fotogrammetria 2018, cerella.fi
(luettu 3.4.2023).
Suomen meriarkeologinen seura ry, mas.fi/
ajankohtaista (luettu 3.4.2023).

Painetut lähteet ja kirjallisuus

Ahlström, Christian 1972. Arkivforskning och
sjöhistoria, *Forum Navale* 27. Stockholm, s.
60–78.

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

Alvik, Riikka 2013. Things on Board. The
Interpretation of Three 18th Century
Shipwrecks from the Gulf of Finland.
Jonathan Adams & Johan Rönby (eds.) 2013.
Interpreting Shipwrecks, s. 119–126. Maritime
Archaeological Approaches. Southampton:
Highfield Press.

Behrens, H. J. und C. G. 1829. *Topographie und
Statistik von Lübeck*. Erster Theil. Lübeck.

Kaukiainen, Yrjö 2020. Borstön hylky ei ollutkaan
St. Mikael, teoksessa Keravuori, Kirsi ja
Mäenpää, Sari, *Merenkulun riskit ja resurssit*,
Nautica Fernica 2020, s. 12–27. Helsinki:
Museovirasto ja Suomen merihistoriallinen
yhdistys.

Kaukiainen, Yrjö 2021. At the far end of oceanic
seaways: St. Petersburg shipping in the 18th
century. *International Journal of Maritime
History* 33 (3/2021), s. 489–508.

Lemmers, Alan and Larrie D. Ferreiro 2007. Naval
Architecture. John B. Hattendorf (toim.) 2007.
The Oxford Encyclopedia of Maritime History,
vol. 2. New York: Oxford University Press.

Nurmio-Lahdenmäki, Anna (toim.) 2005.

S:t Mikael 1747. Helsinki: Fingrid Oyj.

Pâris, Francois Edmont 1882–1884. *Souvenirs
de marine: Collection de plans ou dessins
de navires et de bateaux anciens ou
modernes*. Paris.

Salemke, Gerhard 2003. *Galiot von 1738 –
Die Stadt Elbing*. Arbeitskreis historischer
Schiffbau.

Borstö I och Johann Pingels galjot

En jämförelse mellan källuppgifter och vrak

De källfynd som gjordes för drygt tre år sedan bekräftade de tidigare misstankarna: vraket vid Borstö Ytterskär (Borstö I) är inte *S:t Mikael* som avseglade från Amsterdam. Sedan dess har man fått söka nya utgångspunkter i arbetet med att undersöka vrakets ursprung. Vissa föremål som hittas i vraket ger anledning att tro att fartyget sannolikt inte seglade från Amsterdam utan från någon Östersjöhamn, troligast från Lübeck. Bland lastförteckningar som bevarats i stadsarkivet i Lübeck hittade man faktiskt ett fartyg som sommaren 1747 avseglade till S:t Petersburg, men aldrig nådde sin destination. Mer uppgifter om detta fartyg som fördes av Johann Pingel från Lübeck hittade man i stadsarkivets *Shiffsbuch* i Lübeck. Enligt den hette fartyget i fråga *Dorothea Margareta* och var byggt 1740. Hennes köllängd uppgavs vara 33 alnar och 13 tum och dräktigheten var 40 läster.

Köllängden är ett viktigt och konkret kännetecken. Därför försöker man till att börja med uppskatta kölens längd i dagens mått (meter). Eftersom måttenheterna inte var standardiserade på 1700-talet måste man nöja sig med ett ungefärligt resultat med en felmarginal på tiotals centimeter. Jämförelsen med Borstö I försvåras av att köllängden inte är uppmätt, och i stället får man nöja sig med de befintliga måtten, största längd och bredd. Utgående från några typiska och väldokumenterade 1700-talsgaljoter har man ändå gjort uppskattningar av den typiska köllängdens förhållande till fartygets totala längd. Utifrån denna jämförelse kan man konstatera att Borstö I är ungefär lika stor som Pingels *Dorothea Margareta*. Det betyder inte att identiteten är klarlagd; det viktigaste resultatet är att forskningslinjen "Johann Pingel" alltså verkar valid.

Summary

Borstö I and Johann Pingel's galliot

A comparison of source information and the wreck

Source finds made about three years ago have confirmed earlier assumptions: the wreck at Ytterskär close to Borstö (Borstö I) is not the *St. Mikael*, which had departed from Amsterdam. Subsequently, the origin of the wreck has needed to be explored from new premises. Based on certain objects found in the wreck, it has become likely that its port of departure could not have been Amsterdam, but a port on the Baltic Sea; most likely the ship sailed from Lübeck. Among the freight lists preserved in the Lübeck city archives, one ship was found which in the summer of 1747 sailed to St. Petersburg, but never reached its destination. Additional information on this vessel, which was commanded by Johann Pingel from Lübeck, was found in the *Shiffsbuch* in the Lübeck city archives. According to that, the ship in question was the *Dorothea Margareta*, built in 1740. The length of its keel is given as 33 ells and 13 inches, and its cargo capacity as 40 ship-loads.

The length of the keel is a particularly important concrete characteristic. Therefore, the first thing to do is to estimate the keel's length in current measures (metres). As the units of measurement were not standardised in the 18th century, we have to be content with an approximate result, with a margin of tens of centimetres. A comparison with the Borstö I is difficult, as the length of the wreck's keel has not been measured, but we must make do with the known measurements, the largest length and width. Based on some typical and well-documented galliots from the 18th century, we can estimate what the proportion of a typical keel length was to the entire length of the ship. From such a comparison we can note that Borstö I is close to the same size as Pingel's *Dorothea Margareta*. However, this does not yet imply identity as a certainty; the most important result is that the "Johan Pingel" line of further research still seems valid.