

MIKKO HUHTAMIES

USKOMUKSET TOIMIVAT VUOSISATOJEN AJAN RISKIENHALLINTANA MERENKULUSSA

Uskonto ja uskomukset olivat osa merielämää ja merenkulun riskienhallintaa aikana, jolloin meriturvallisuudesta ei juuri voinut puhua. Ne toivat henkistä turvaa ja itseluottamusta merenkulkijoille.

Merimatka oli vuosisatojen ajan vaarallinen ja ennustamaton, eikä säästä ollut tietoa satamasta lähdön jälkeen. Silti purjehduskausi ulottui Itämerellä ja Suomenlahdella myöhäissyksyyn; ihmisiä ja arvotavaraa kulki meritse aina jäiden tuloon saakka.

Säiden lisäksi tunnettiin muitakin uhkia. Merien kapeikoissa väijyivät keskiajalla ja 1500-luvulla kaapparit, väylien ulkopuolella uhkasivat karikot, Liivinmaan rannikolla eli nykyisessä Baltiassa vedenalaiset hiekkasärkät ja Pohjanmerellä merihirviöt (van Duzer 2014).

Tarkastelen seuraavassa merenkulun riskiä ja uskomusperusteista riskienhallintaa pääasiassa Itämerellä noin ajanjaksolla 1200–

1800. Seuraan laivan elinkaarta aina laivaan hankinnasta purjehdukseen ja laivan loppuvaiheisiin asti. Käsittelen myös sitä, miten uskomukset syrjäytyivät merenkulussa.

PERIAATTEENA RISKIN JAKAMINEN

Riskienhallinnan tärkein keino oli ja on edelleen riskin jakaminen. Uskontoon ja uskomuksiin turvautuen riski jaettiin korkeampien voimien kanssa tai pyrittiin noudattamaan vaaroihin liittyvää astrologista ohjeistusta.

Käytännössä jo keskiajalla oli yleistä hajauttaa lasti useampaan laivaan, jotta ainakin osa siitä säästyisi mahdollisessa haaksirikossa. Laivat liikkuiivat laivueina myös siksi, että hätään joutunutta voitiin tarvittaessa auttaa. Vain

Arkkipiispa Olaus Magnus katsoi, että suomalaiset osasivat noitakeinoin säätää luonnonvoimia ja hallita tuulta.



KUVAN LÄHDE: BOHUSLÄNS MUSEUM

Hansakoggi oli Itämerellä keskiajan tyyppialus, joka oli käytössä ajanjakson 1200–1450. Alus oli yksimastoinen ja limilaudoitettu, kuten puusoutuvene, ja siinä oli kaappausvaaran takia korkea laidat. Kuvassa on Bremerhavenissa museoidun niin sanotun Bremenin koggin pienoismalli, jonka on rakentanut Jerzy Litwin.

harvemmin laivalla oli yksi omistaja, sillä jakamalla omistus useammalle henkilölle jaettiin samalla riskiä (Virkkunen 1953, 269–276).

Merellä käytettiin samoja tuttuja reittejä ja vältettiin tuntemattomia eli niin sanotusti sokeita kiviä. Yöksi pysähdyttiin suojasatamaan, koska silloin ei välttämättä tuullut-

kaan. Suojasatamat olivat tärkeitä: Suomen saaristossa on toistasataa *kugg-*, *skepp-* tai *skut-*alkuista luonnonsatamaa. Nimet viittaavat satamiin. (Nimisampo.)

Laivanrakennuksessa alettiin 1400-luvulla jakaa takilaa eli mastoja ja köysistöä sekä purjepinta-alaa useammalle mastolle. Yksi-

mastoisesta koggista siirryttiin kaksi- ja kolmimastoiisiin aluksiin: skuutteihin, holkkeihin ja kreijareihin. Kolmimastoista alusta tarkoittava yleisnimitys *skepp* yleistyi. Tuulen yltyessä voitiin tällaisen aluksen purjepinta-alaa vähentää nopeasti sopivaksi. Useampimastoinen alus myös luovi paremmin kuin kaukalomainen korkeakylkinen yksimastoinen koggi.

Kauppamerenkulussa liikekumppaniin ja varsinkin kaukaiseen sellaiseen piti voida luottaa; kauppias uskoi tavaransa apulaiselle, joka toimi saamiensa ohjeiden mukaan. Laiva vuokrattiin mielellään vain tunnetusti luotettavalle henkilölle (Kallioinen 2000, 244). Usko ja luottamus alensivat liiketoiminnan kustannuksia, sillä kauppiaan ei tarvinnut käyttää aikaa kumppanin arvioimiseen.

Luottamus kompensoi pitkän välimatkan ja puutteellisen tiedonkulun aiheuttamaa epävarmuutta ja ennustamattomuutta. Kaukaisissa satamissa käytettiin asiamiehinä faktoreita ja agentteja. Usein liikesuhteiden luottamus perustui sukulaisuus- tai kummi-suhteisiin. Myös osaomisteinen alus edellytti keskinäistä luottoa.

MIKAEL AGRICOLAN

RUKOUSKIRJA OHJEISTAA

Astrologia on keskeinen aihe **Mikael Agri-** **colan** (k. 1557) Rukouskirjassa (*Rucouskirja*), joka sisältää nimensä mukaisesti sekä rukouksia että käsityksiä siitä, miten taivaan-

kappaleet vaikuttavat elämään ynnä merenkulkuun (Hellemaa ym. 1987).

Tähtitaivas ohjeisti muttei määrännyt. Agricola siteeraa noin 100-luvulla jKr. elänyttä maantieteilijää **Klaudios Ptolemaiosta**, joka kuvaili seuraavasti: ”Viisas mies hallitsee tähtiä, jotka taivuttavat, mutta eivät pakota. Sen vuoksi niiden vaikutuksia voidaan varoa tai lieventää järjellä, neuvokkuudella ym.”

Matkasuunnitelmat oli hyvä säätää tähtitaivaan mukaan. Rukouskirja oli siten eräänlainen oman aikansa elämänhallinta- tai valmennuskirja. Agricola suosittelee elämänohjeeksi lääkäriissä ”juoksemisen” sijaan iloista mieltä, lepoa ja kohtuullista ruokavaliota.

Taivaankappaleiden ja niiden vaiheiden uskottiin vaikuttavan enemmän tai vähemmän lähes kaikkeen maanpäällisessä elämässä. Niillä uskottiin olevan suora yhteys terveyteen ja lääketieteeseen sekä varsinkin otollisiin suoneniskennän ajankohtiin.

Tähtitaivas neuvoi, varoitti ja antoi suosituksia siitä, mitä kannatti tehdä ja mitä ei. Ohjeet eivät aina olleet ehdottomia, vaan ne ilmenivät skaalalla huono–keskinkertainen–hyvä: Oli esimerkiksi hyvä ja huono ajankohta astua laivaan. Tiettyinä päivinä – *dies aegyptiacae* eli pahan onnen omaavina – ei saanut ryhtyä mihinkään.

Matkustaminen oli riskialtista. Monet Rukouskirjan ohjeista liittyvätkin matkaan lähtöön, laivaan nousuun tai matkan jatkamiseen sekä matkanopeuteen. Se ohjeisti

”Kravun merkeissä matkamies voi turvallisesti jatkaa matkaa, neitsyen merkeissä sen sijaan varo astumasta laivaan.”

esimerkiksi näin: ”Kravun merkeissä matkamies voi turvallisesti jatkaa matkaa, neitsyen merkeissä sen sijaan varo astumasta laivaan, ja jos teet skorpionin merkeissä matkaa, saat pelätä kuolemaan johtavaa onnettomuutta. Kauriin merkeissä merimies voi lähteä vesille. Vesimiehen merkeissä matkaa tehdessä pitää kulkea hitaasti paikasta toiseen. Kalojen merkeissä teet matkaa turvallisesti.”

Taivaan tilanteen selvittämiseksi kehitettiin 1500-luvulla jo apuvälinekin, taskukokoinen astrologinen matkakello, aikansa älypuhelin, joka kulki mukana taskussa (Huhtamies 2023).

PYSTYMETSÄSTÄ VESILLELASKUUN

Ennen teollista aikaa aineellinen kulttuuri perustui varsinkin Suomessa puuhun. Puu lämmitti ja oli rakennusaine. Siksi oli hyvä tietää milloin metsästä saatiin hyvää laivanrakennuspuuta.

Agricolan Rukouskirjan mukaan laivapuu on kaadettava ”alakuun aikana”, siis kuun 20. ja 30. päivän välisenä ajanjaksona. Kestävin laivanrakennuspuu saatiin kuun vaihteessa talvipäivänseisauksen aikoihin ja vähän sen

jälkeen. Tällöin puutavara oli kuivaa, koska siitä oli poistunut nestettä, ja se oli siksi vähemmän altis lahoamiselle. Puuta ei saanut kaataa ennen sadonkorjuuaikaa tai mätäkuun alkua. Kuun vetovoiman vaikutusta puun laatuun ei ole tutkittu, ei myöskään poissuljettu. (Kaila 1997.)

Puu on keskitalvella kuivaa mutta toisaalta myös puun kuljettaminen metsästä reellä oli talvella helpompaa. Taustalla on kuitenkin pitkä eurooppalainen aatehistoriallinen traditio: Käsitys siitä, että puu oli kaadettava tammi-helmikuussa perustuu antiikin luonnontieteilijä **Pliniuksen** (k. 79) teoksiin. Puunkaatosäännöt pitivät paikkansa Etelä-Euroopassakin. Espanjassa puunkaato-kuukaudet tunnetaan nimellä *menguantes*-kuukaudet (pienenevä Kuu). (Goodman 1997, 110.)

ALUKSEN NIMI SUOJANA

Kun alus oli runkovalmis, oli rikauksen eli takiloinnin, siis maston ja köysistön asennuksen, ja vesillelaskun aika. Mastonjalkaan eli emäpuussa olevaan tukikoloon laitettiin kolikko onnea tuottamaan. Tapa periytyy

roomalaisilta, ja se säilyi läpi keskiajan ja on käytössä edelleen vapaamuotoisena ”vanhana tapana”.

Yleensä on käytetty rakennusvuoden kolikkoa. Lisättäköön, että meriarkeologian kannalta rakennusvuoden kolikko voi olla erittäin suuri ajoitusapu, mutta tällaisia ta-

pauksia tiedän vain yhden: niin sanotun Juktenskobbenin hylyn mastonjalassa oli vuoden 1767 venäläinen kolikko. Ilman sitä aluksen identifiointi olisi ollut lähes mahdotonta.

Vesillelaskun yhteydessä alus nimettiin. Nimen uskottiin suojelevan alusta ja sen omistajien liiketoimintaa. Alusten nimet oli-



Koggin korvasi 1450-luvulla niin sanottu täystakiloitu alus, jossa oli kolme mastoa ja joka oli yleensä tasakylkinen. Tällä alustyyppillä oli useita nimiä, kuten karakki, kravelli tai holkki, joka oli käytössä Ruotsissa 1550-luvulla asti.

Alusten nimet olivat varhaismodernina aikana usein uskonnollisia.

vat varhaismodernina aikana usein uskonnollisia, mutta ajallista ja alueellista vaihtelua ilmenee.

Espanjassa sotalaivat saivat suojelepyhimysten nimiä – esimerkiksi *San-* tai *Sana-*nimiä. Katolisessa maailmassa uskonto on voimakkaasti mukana nimissä. **Kustaa Vaasa** (1496–1560) alisti kirkon valtion alaisuuteen ja takavarikoi sen omaisuuden. Näin vaasakauden laivannimistä puuttuvat uskonnolliset aiheet.

Nimet saatiin vaasakaudella sen sijaan antiikin tarustosta tai eläinkunnasta: *Mars*, *Lejonet*, *Svanen*, *Falken*, *Elefanten*, *Finske Björnen* – tai alukset nimettiin rakennuspai-kan, -tavan tai -materiaalin tai näiden yhdistelmän mukaan, jolloin nimiä olivat esimerkiksi *Raumo Kravellen*, *Åbo skepp*, *Furuholken* ja *Lybska Swanen*. Näissä nimissä on identifioiva ja kirjanpidollinen tarkoitusperä, mikä kertoo, että laivatyyppejä ja laivoja oli tullut lisää; laivat oli voitava erottaa toisistaan kruunun kirjanpidossa. (Glete 1997; Glete 2010.)

Valtiokeskeisyys ja sitä tukeva uskonnollisuus tulivat laivan nimissä kuvaan vahvasti mukaan 1600-luvun puhdasoppineisuuden aikana. Alusten nimet korostivat valtiota ja

hallitsijasukua – *Kronan*, *Riksäppet*, *Wasa*. Uskonnollisuutta kuvastivat Pohjanmaalla suurvaltakaudesta rakennetut apostolien mukaan nimetyt alukset, esimerkiksi *St Marcus*.

1700-luvulla uskonnollisten teemojen rinnalle tuli ”uutena uskontona” hyötyä ja taloudellista voittoa, yhteistoimintaa, toivoa ja riskiä ilmentävä nimistö: *Enigheten*, *Concordia*, *De Hoffnung*, *Risico*, *Enterprise*, *Casper et Georg*. (Huhtamies 2019; Huhtamies 2023.) Viimeisenä mainittu viittaa aluksen omistajiin eli kahden miehen yhtiöön. Ajan uskonnollisia nimiä olivat esimerkiksi *St Mikael* ja *Vrouw Maria*. Suurkauppias **Johan Sederholmin** aluksen nimi *St Johannes* on uskonnollinen mutta viittaa samalla omistajaansa. Muotiniimiä olivat muun muassa edellä mainitut *Enigheten* ja *De Hoffnung*.

Ortodoksisen Venäjän alusten nimissä uskonnollisuus ja kansallissankarit olivat edelleen vallitseva teema, 1700-luvun aluksista mainittakoon *Patriark Jacob* ja *St Alexander*. Brittilaivoissa oli uskon antamaan suojaan liittyvä nimiä, esimerkiksi *Providence*, kaitselmus. Lähes kaikki laivannimet ilmentävät jollain tasolla uskoa, luottamusta ja yhteishenkeä – niin merellä kuin liiketoiminnassakin.



Hollantilaisen merikartoittaja Lucas Waghenaerin kartta Helsingin ja Tallinnan väliseltä merialueelta on vuodelta 1584. Kyseessä on ensimmäinen Suomenlahden kartta, joka osoittaa Viron ja Suomen puoleisen rannikon erot. Suomen puolta ei ole edes yritetty kartoittaa sen rikkonaisuuden takia.

MERELLÄ

Lähtö merelle oli aina riski, koska seuraavan päivän säästä ei ollut varmuutta. Tiedot säästä olivat uskomusten ja noitakeinojen varassa. Arkkipiispa **Olaus Magnus** (1490–1557) selostaa näitä kirjassaan *Pohjoisten kansojen historia*. Hänellä on kirjassaan peräti kuusi

lukua tuulista ja myrskyistä. Hänen mukaansa suomalaiset osasivat noitakeinoin säätää luonnonvoimia ja hallita tuulta. (Magnus 1977; Klinge 1983, 27, 33–36.)

Ulkomaiset laivurit ”ostivat” suomalaisilta tuulta. Suomen saariston tuulet olivat pyörteisiä ja reitit mutkikkaita, ilman maksullista

Laivalla ei saanut kiroilla, ja laulaa tai hymistä sai vain virsiä ja psalmeja.

luotsia ei siellä voitu liikkua. Luotsit osasivat neuvoa tuulen suunnan kannalta sopivan reitin ja pystyivät ”myymään sopivan tuulen”.

Syksyllä myrskyn riski oli suurempi kuin kesällä. Viikonpäivälläkin oli merkitystä: Mikael Agricolan mukaan perjantaina ei saanut lähteä merelle – syynä oli pitkäperjantai. Mutta kuten edellä todettiin, Agricolan tähti-taivas vain ohjeisti, ei määrännyt; on oletettavaa, että hyvän tuulen ei annettu mennä ohi tämän säännön takia. Riski oli syytä ottaa, sillä tuulen odottelu saattoi kestää viikkoja.

Ennen matkaa oli 1600-luvulla ainakin Suomessa tapana antaa kirkolle rahalahjoitus. Se oli tavallaan merivakuutuksen kaltainen pikkuinvestointi, jolla riskiä jaettiin laivakunnan ja Jumalan välillä kirkon toimiessa vakuutuksen välittäjänä. Rahaa antamalla toivottiin suotuisia kelejä. Matkan jälkeen voitiin kiittää ja jakaa kirkolle bonusta onnistuneesta matkasta ja sen tuotosta.

Tuotot olivat suuria, lahjoitukset pieniä: Oulussa laivanomistajat ja laivakunnat, aikana-

sa varustamot, lahjoittivat 1600-luvulla kirkolle esimerkiksi yhdestä kuuteentoista taaleria ja haaksirikosta selvinneet laivurit vaihtelevia summia (Virrankoski 1973, 269–276). Vuonna 1643 oululainen **Jacob Trumbell** lahjoitti viisi taaleria koska ”Jumala oli auttanut hänen laivansa onnellisesti Turkuun”.

Votiivilaivoja eli alusten pienoismallejakin lahjoitettiin, mutta niistä tunnetaan vain vuodelta 1609 peräisin oleva Hauhon laiva. Se on kaljuuna-tyyppinen sotalaiva. Tunnetaan myös tapaus, jossa 1600-luvulla Turun saaristossa Borstön luona sattuneen *Maria Sophia De la Gardien* haaksirikon jälkeen aluksen omistajat osoittivat kiitollisuuttaan tukemalla taloudellisesti Nötön saaristokirkon rakentamista (Zilliacus 1974, 44).

Merellä piti käyttäytyä uskomusnormien mukaisesti. Merimatkan epävarmuus ja siihen liittyvä uskonnollisuus ilmenee hyvin vuodelta 1561 peräisin olevasta sinänsä harvinaisesta kuvauksesta: Saksalainen aatelismies **Henrik Norman** matkustaa Puolasta

Ruotsiin kuningas **Erik XIV:n** kruunajaisiin ja takaisin. Laivalla ei saanut kiroilla, ja laulaa tai hymistä sai vain virsiä ja psalmeja. Matkan jälkeen kiitettiin Jumalaa satamaan pääsystä.

Normanin matkan aikana haaksirikolta säästymiseksi rukoiltiin laivalla apua: ”Jumala varjelkoon hyvää laivaa pahalta mereltä ja pahalta hiekalta, rannalta ja seurueelta”.¹ Sitaatti on poikkeuksellisen kiinnostava, sillä mielestäni siinä viitataan Liivinmaan hiekkasärkkiin ja hylrynryöstäjiin. Hiidenmaa oli tunnettu rantarosvojen saari aina 1800-luvun alkuun asti. (Fischer 1885, 294–295.)

Uskonto oli vielä 1700-luvun merielämässä tärkeää; maallinen ja uskonnollinen elämä eivät vielä kokonaan olleet erillään toisistaan. Uskonnonharjoituksessa alettiin korostaa henkilökohtaisen jumalasuhteen merkitystä Suomeenkin levinneen pietismin vaikutuksesta. Spontaanit jumalanpalvelukset merellä olivat osa protestanttisuutta ja erityisesti kalvinismia: Jumala oli viimeinen vahva turva merellä. (Flinkman ja Puromies 2014.)

Aluksen kotimaasta riippumatta uskonnollisuus toistuu meriselityksissä. 1700-luvulla se ilmenee Jumalaan viittavina lauseina, kuten ”nostimme ankkurin Herran nimeen”, ”kaikkivaltiaan Jumalan avulla pelastimme itsemme” tai ”päätimme Herran nimeen yrittää kivien välistä sisäväylällä”. Alusten

¹ Ruotsiksi: ”Gud bevare det goda skeppet för ond sjö och ond sand, strand och sällskapet.”

irtaimistoon kuului aina hartauskirja, ja niitä löytyi rantaan ajautuneena hylkytavarana. (Huhtamies 2020.)

Rukouksen voimaan uskottiin eikä iltahartautta jätetty väliin, vaikka tilanne oli kehittymässä vaaralliseksi – tai ehkä juuri siksi se pidettiin. Vuonna 1771 Turun saaristossa uponneessa hollantilaisessa *Vrow Mariassa* pidettiin iltahartaus vähän ennen karilleajoa; sitä ei jätetty väliin, vaikka oltiin vaarallisilla vesillä. (Huhtamies 2023; Ehanti ym. 2012.)

SIUNATUT RANNIKOT

Ikivanhan käsityksen mukaan meri siunasi rantojen asukaita hylkytavaralla. Puutavara oli tervetullut lisä puuttomille ulkosaarille. Rantaan ajelehti paljon muuatkin, kuten kankaita, alkoholia, hopeaa, eksoottisia mausteita ja muuta kallisarvoista. Tämän tyyppisen, saaristolaisille ei-normaalin tavaran määrä lisääntyi vuonna 1703 perustetun Pietarin ja sen meriliikenteen seurauksena.

Myös tavara-arkkuja eli merimiesarkkuja ajelehti meressä. Niitä heitettiin laivasta merihädässä ajatuksella, että myöhemmin ne saadaan takaisin – jos ei muuten niin oikeusteitse. Niissä saattoi olla hyvinkin kallisarvoista ja henkilökohtaista tavaraa tai alusdokumentteja.

Englannin kielessä on tällaiselle yli laidan heitetylle tavaralle kaksi jo keskiajalla käy-

tössä ollutta juridista termiä: *jettison*, jolla viitataan takoituksellisesti mereen heitettyyn, ja *flotsam*, joka tarkoittaa uponneesta hyllystä irronnutta tavaraa. Termeillä määritellään niiden omistusoikeus. (Frankot 2013.)

Käsitys hyllytavarain siunauksellisuudesta on universaali. Australialaiset **Brad Duncan** ja **Martin Gibbs** ovat otsikoineet maansa merionnettomuuksista kertovan tutkimuksensa nimellä *Please God Send Me a Wreck* (2015). Ruotsalainen **Bertil Wulff** puolestaan on kirjoittanut Ruotsin ”siunatusta rannikosta” kertovan artikkelin *Välsignad kust – Strandningar vid Torekov och Hallands Väder* (2007). Cornwallin lounaisosassa olevilta Scillyn saarilta on peräisin erään papin rukous: ”Rukoilemme sinua Herra, ettei haaksirikkoja tapahtuisi, mutta jos niitä silti sattuisi, että johdattaisit ne Scillyn saarille sen köyhien asukkaiden avuksi.”² (Pearce 2010, 86.)

Haaksirikko toi varhaisina aikoina materiaalista täydennystä jopa yli oman tarpeen. Lain tai tullin koura ei näihin tapauksiin yleensä ylettynyt mutta naapurikateus paljasti. Aihe on ollut suosittu populaarikulttuurissa elokuvista aina *Muumi*-kirjoihin ja dekkareihin asti. **Juhani Ahon** saaristonovellissa *Omatunto* (1929) lausutaan muun muassa näin: ”Tuli lauttaa, tuli lankkua. Jokainen

² Englanniksi: ”We pray Thee, O Lord, not that wrecks should happen, but that if any wrecks should happen, Thou wilt guide them into the Scilly Isles for the benefit of the poor inhabitants.”

huone tällä saarella on kyhätty meren tuomista puista.” ”Mutta jos hän (Jumala) kuulee rukoukseni ja esimerkiksi antaa laivan joutua haaksirikkoon, niin silloin se kyllä on merkki siitä, että Jumala tahtoo tehdä, niin kuin minä sanon.”

Hyllytavarain keräily on pääsääntöisesti ollut sallittua varsinkin, jos tavara on ajautunut riittävän pitkälle rannalla. Sen sijaan hyllyn ryöstö on aina ollut rikos, joka oli Ruotsissa verrattavissa rangaistukseltaan kirkkovarkauteen. Käytännössä näin ei kuitenkaan ollut jo pelkästään valvonnan mahdottomuuden takia. Kruunu oli riippuvainen saaristolaiten luotsipalveluista, eikä heiltä voinut vaatia täydellistä lainkuuliaisuutta saati rangaista hyllytavarain keräilystä, kunhan se ei ylittänyt törkeän rikoksen rajaa.

Keskiajalla hyllytavarain omivat muiden mukana luostarit, joilla niin ikään katsottiin olevan siihen oikeus. Luostarit toimivat kaupunkien ulkopuolisina hyllytavarain varastoina ja jälleenmyyntipaikoina. (Huhtamies 2023.)

Hylynryöstöihin liittyvät tarinat harhatalista, joiden mukaan saaristolaiset sytyttivät tulia houkutellakseen laivoja karille. Niiden tueksi ei kuitenkaan ole muuta lähdeaineistoa kuin yleismaailmallinen synkkä merellinen tarinaperinne. On lisäksi järjetön ajatus, että ulkosaarilla olisi haaskattu vähiä puuvaroja: Laivoja haaksirikkoutui ilman harhatuliakin, ja puulle oli parempaa käyttöä. Silti uskomus

Hylyn ryöstö on aina ollut rikos, joka oli Ruotsissa verrattavissa rangaistukseltaan kirkkovarkauteen.

on niin vahva, että sen todenperäisyydestä on muodostunut yleinen käsitys.

Papeilla on näissä tarinoissa usein rooli toiminnan johtohenkilöinä. Esimerkiksi Hiittisistä kerrotaan tarinaa, jossa paikalliset hyökäsivät pappinsa johdolla nuotion ääressä lämmitelleiden haaksirikkoisten kimppuun. Myös Cornwallista kerrotaan pappien osallisuudesta mutta väkivallattomasta toiminnasta, kuten hyllyistä saadun viinien omimisesta. (Kaukiainen 2006, 22.) Papin mukanaolo ja johtoasema teki näissä tarinoissa eräällä tavalla yhteisvastuullisen.

TIETO KORVAA USKOMUKSET

Taikausko säilyi pitkään osana merikulttuuria, vaikka tieto ja parantunut meriturvallisuus syrjäytti 1800-luvulla uskomuksia merenkulussa. Majakat ja merimerkit opastivat viivasuoraan liikkuneita höyryaluksia. Alan koulutus alkoi, merikartat tarkentuivat ja kronometrin avulla voitiin selvittää pituuspiiri avomerellä.

Riskinjakoon tuli ulkopuolinen kaupallinen osapuoli, vakuutusyhtiö. Lloydin merivakuutustoiminta alkoi Lontoossa 1680-luvulla, ja Ruotsin merivakuutuskomppania aloitti vuonna 1739. Riskistä tuli todennäköisyyslaskentaan perustuvaa liiketoimintaa. (Tikka 2019, 204–205.)

Sitä mukaa kun tietoa tuli maailman meriltä lisää, katosivat kartoilta merihirviöt ja muu perifeerisiin alueisiin tiedon puutteen vuoksi liittyneet uskomukset. Merihirviötä ei juuri enää 1600-luvun alun kartoissa ollut. Valaanpyynti toi uutta tietoa merenelävistä, jotka siirtyivät mytologiasta taloudellisen toiminnan piiriin resursseiksi. Kaukoputkella näki kohteet merellä, ja horisontissa leijuvat aavesaaret osoittautuivat optisiksi harhakuiksi.

Meteorologia kehittyi 1700-luvulla, kiitos säätä ennustavan ilmapuntarin. Pitkään se oli kuitenkin uskomuslaite, jonka katsottiin heijastavan käyttäjänsä ruumiintilaa – pikemminkin koriste-esine ja kuriositeetti kuin puhtaasti ilmanpainetta luotettavasti mittaava laite. (Golinski 1999, 69–72.)

Sitä mukaa kun tietoa tuli maailman meriltä lisää, katosivat kartoilta merihirviöt ja muu perifeerisiin alueisiin tiedon puutteen vuoksi liittyneet uskomukset.

Napoleonin sotien jälkeen rantarosvouts oli jo suureksi osaksi menneen maailman ilmiö ja lasteihin keskittynyt hyödyn ajan hylkypelastus muuttunut meripelastukseksi, jonka kohteena olivat ihmiset, ei enää vain tavara. Sitä harjoittivat uutta tekniikkaa hyödyntävät valtion meripelastusasemat, joiden henkilöstö auttoi merihätään joutuneita. Meripelastuksessa hyödynnettiin **Georg William Manbyn** (k. 1854) Englannissa lanseeraamaa alan uutta tekniikkaa, esimerkiksi köysitykkeitä (*Manby mortar*), valopistooleja sekä pelastusliivejä ja -veneitä, jotka kulkivat esimerkiksi pyörillä ja olivat hevosvetoisia.

Suomenlahden ensimmäinen meripelastusasema oli vuonna 1831 Suursaassa ja vuonna 1857 saarelle perustettiin ensimmäinen yksityinen pelastusasema. Suomen meripelastusseuran toiminta alkoi vuonna 1897.

Mikko Huhtamies on Helsingin yliopiston Pohjoismaiden historian dosentti ja purjehduksen harrastaja.

KIRJALLISUUS

- Aho, Juhani 1929. Omatunto. Juhani Aho kootut teokset, IX nidos. Helsinki: WSOY.
- Duncan, Brad ja Gibbs, Martin 2015. Please God Send Me a Wreck. Responses to Shipwreck in a 19th Century Australian Community. When the Land Meets the Sea, Vol. 3. New York: Springer.
- van Duzer, Chet 2014. Sea Monsters on Medieval and Renaissance Maps. Lontoo: The British Library.
- Ehanti, Eero ym. 2012. Mereen menetetyt, uudelleen löydetty. Toim. Eero Ehanti, Johanna Aartomaa, Irma Lounatvuori ja Erik Tirkkonen. Helsinki: Museovirasto, 13.
- Fischer, Simon. Henrik Normans resa till Erik XIV:s kröning 1561. Historisk Tidskrift (Swe) 1885:5.
- Flinkman, Juha ja Puromies, Petri 2014. Vrouw Marian viimeinen matka. Helsinki: Paasilinna.
- Frankot, Edda 2013. Of Laws of Ships and Shipmen. Medieval Maritime Law and its Practice in Urban Northern Europe. Scottish Historical Review Monograph No. 20. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Glete, Jan 1977. Svenska örlogsfartyg 1521–1560. Flottans uppbyggnad under ett teknisk brytingskede. Forum Navale.
- Glete, Jan 2010. Swedish Naval Administration 1521–1721. Resource Flows and Organisational Capabilities. Leiden, Brill.
- Golinski, Jan 1999. Barometers of Change. Meteorological Instruments as Machines of Enlightenment. Teoksessa The Sciences in Enlightened Europe. Toim. William Clarke, Jan Golinski ja Simon Schaffer. Chicago: University of Chicago Press.
- Goodman, David 1997. Spanish Naval Power, 1589–1665. Reconstruction and Defeat. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hellemaa, Lahja-Irene ym. (toim.). Mikael Agricolan teokset. Tekstien selvennys. Rucouskirja. WSOY, Porvoo.
- Huhtamies, Mikko 2023. Haaksirikkoja ja riskinhallintaa 1700-luvun Suomenlahdella. Ennen ja Nyt – Historian Tietosanomat 23 (1). <https://doi.org/10.37449/ennejanyt.119636>
- Huhtamies, Mikko 2019. Kolme mailia Helsingin pookista merelle. Teoksessa Onnettomuus ja onni. Toim. Mikko Huhtamies ja Juha-Matti Granqvist. Helsinki: SKS.
- Huhtamies, Mikko 2020. Hylkytavarain huutokaupat 1700-luvun puolivälin Helsingissä. Mikä laivoissa maksoi ja mitä haaksirikdokumentit kertovat epäsuorasti itse onnettomuudesta? Nautica Fennica.
- Huhtamies, Mikko 2022. Seitsemäs vyöhyke. Pohjoista merihistoriaa 1200–1600. Helsinki: Siltala.
- Kaila, Panu 1997. Talotohtori. Rakentajan pikkujättiläinen. Helsinki: WSOY.
- Kallioinen, Mika 2000. Kauppiaat, kaupunki ja kruunu. Turun porvareiden ja talouden organisaatio varhaiskeskiajalta 1570-luvulle. Helsinki: SKS.
- Klinge, Matti 1983. Muinaisuutemme merivallat. Kuvitettu historiallinen luonnos. Helsinki: Otava.
- Kaukiainen, Yrjö 2006. Rantarosvojen saaristo. Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla. Helsinki: SKS.
- Olaus Magnus 1977 (1555). Pohjoisten kansojen historia. Suomen koskevat kuvaukset. Helsinki: Otava.
- Mäntylä, Ilkka 1971. Tornion kaupungin historia I. Tornio: Tornion kaupunki.
- Pearce, Cathryn 2010. Cornish Wrecking 1700–1860. Reality and Popular Myth. Woodbridge: The Boydell Press.
- Tikka, Katja 2019. Merivakuutus, kiista ja konsuli. Teoksessa Onnettomuus ja onni. Toim. Mikko Huhtamies ja Juha-Matti Granqvist. Helsinki: SKS.
- Virkkunen, A. H. 1953. Oulun kaupungin historia I. Oulu: Kirjola.
- Virrankoski, Pentti 1973. Pohjois-Pohjanmaa ja Lappi 1600-luvulla. Oulu: Kaleva.
- Wulff, Bertil 2007. Välsignad kust. Strandningar vid Torekov och Hallands Väderö. Bjärebygden.
- Zilliacus, Benedict 1974. Utöar. Bårö: Söderström & C:o Förlags AB.