

# Haaksirikot ja pelastusseurat 1700-luvun Itämerellä

■ Riikka Alvik, Juha-Matti Granqvist, Mikko Huhtamies ja Katja Tikka

Merionnettomuuksien historia tarjoaa uudenlaisen näkökulman varhaismodernin ajan merenkulun, kaupan ja yritystoiminnan historiaan. Tässä artikkelissa tarkastellaan Itämeren 1700-luvun haaksirikkoja sekä Ruotsissa toiminutta Pohjoista sukellus- ja pelastusseuraa, jonka tehtävänä oli pelastaa ja huutokaupata haaksirikkoutuneita aluksia lasteineen. Pelastustoiminta oli merkittävä mutta aieman historiantutkimuksen pitkälti unohtama liiketoiminnan muoto. Aiheeseen liittyvä lähdeaineisto on laaja, yksityiskohtainen ja talous- ja kulttuurihistoriallisesti monipuolinen. Se tuo uutta tietoa 1700-luvun riskejä kaihtamattomasta merenkulusta ja valaisee ilmastohistoriaakin.

## Aavelaiva

Vuonna 1771 Pohjoisen sukellus- ja pelastuskompanian Turun piirin sukelluskomissaari, englantilaissyntyinen Robert Fithie, raportoi Tukholman amiraliteetille Kemiön läheltä löytyneestä oudosta laivahyllystä. Alus oli Fithien mukaan haaksirikkoutunut edellisenä syksynä ja seissyt talven yli jäissä. Takila ja lasti olivat kadonneet, ankkurit roikkuivat vedessä eikä miehistöstä tiedetty mitään. ”On epäselvää, mistä alus on tullut, mihin se oli matkalla ja ketkä sillä liikkui, koska aluksen paperit ovat kadonneet”, kirjoitti Fithie raportissaan. Sukelluskomppania löysi hyllystä ainoastaan takilan osia sekä jonkin verran viiniä ja viinaa. Nämä se huutokauppasi myöhemmin Turussa.

Kemiön ”aavelaivan” kohtalolle on kaksi mahdollista selitystä. Todennäköisesti alus oli joutunut myrskyyn, jolloin miehistö oli kaatanut sen mastot kantraamisen eli kaatumisen välttämiseksi sekä laskenut ankkurit estääkseen sitä ajelehtimasta karille. On kuitenkin täysin mahdollista, että laiva oli ryöstetty. Hylynryöstö

ja merirosvous olivat nimittäin vielä voimissaan 1700-luvulla niin Itämerellä kuin muuallakin (Kaukiainen 2006; Pearce, 2010). Saaristolaiset olivat kautta aikain keränneet rantaan ajautuneen tavaran omaan käyttöönsä, eikä ollut mahdollista, että kokonainen laivakin olisi hyödynnetty näin. Hylynryöstöön viittaisi sekkin, että aluksen lasti ja takila olivat poissa.

Monikymmenesosainen takila voitiin purkaa ja kuljettaa pois uittamalla. Se oli arvokkaampi kuin aluksen runko ja helppo jälleenmyydä ja kierrättää. Takiloiden raaka-aineena käytetty puutavara, varsinkin lehtikuusi, oli pohjoisen Itämeren alueen tärkeä vientiartikkeli. Aikaisemmassa tutkimuksessa ei kuitenkaan ole otettu huomioon sitä mahdollisuutta, että ulkomaille myytiin takilapuun nimellä myös merestä nostettuja ”kierrätystakiloita”. On täysin mahdollista, että hylkylaivojen takiloita kuljetettiin Suomesta tärkeään vientikaupunkiin Riikaan, mistä ne lähtivät maailmalle aina Espanjaan asti.

Kemiön aarrelaivan tapaus erilaisine tulokintamahdollisuuksineen kuvastaa hyvin sitä tutkimusproblematiikkaa, johon Koneen Säätiön rahoittama kolmivuotinen tutkimushanke ”Help or business? Shipwrecks and salvage companies in the 18th century Baltic as early modern entrepreneurship” (2014–17) keskittyy. Projekti selvittää, paljonko ja millaisia haaksirikkoja 1700-luvun Itämerellä sattui, ja mikä oli niiden taloudellinen merkitys sukellus- ja pelastusseuroille sekä kaupungeille ja niiden laivanvarustajille. Se tarkastelee sukellustoimintaa osana varhaismodernia valtionmuodostusta (*state-building*) sekä sukelluskomppanioiden toimintaa kansainvälisinä yrityksinä.

Lähtökohdiltaan itämerellinen aihe laajenee globaaliksi, kun mukaan otetaan Ruotsin Itä-

Intian kauppakomppania ja sen alusten pelastusoperaatiot maailman merillä. Projekti tekee myös yhteistyötä meriarkeologien kanssa, pyrkien selvittämään, onko kirjallisen ja arkeologisen lähdeaineiston yhdistämisen avulla mahdollista tehdä jopa uusia *Vrouw Marian* kaltaisia sensaatiomaisia hylkylöytöjä.

## Rantaoikeudesta liiketoiminnaksi

Hylkytavarain talteenotto merestä on yhtä vanhaa perua kuin laivaliikenne. Itämeren alueella oli varhaiskeskiajalla voimassa ikivanha germaaninen rantaoikeus (*Strandrecht*). Se antoi rannan omistajalle oikeuden rantaan ajautuneeseen hylkytavaraan, haaksirikkoutuneisiin aluksiin ja jopa niiden miehistöihin, jotka voitiin ottaa orjiksi (Wulff 2007, s. 33). Katolinen kirkko tuomitsi rantaoikeuden jo 1100-luvulla, mutta vanhoista tavoista ei luovuttu helpolla. Erityisesti syrjäseuduilla rantaoikeuden perinne säilyi pitkään laittomaksi rantarosvoudeksi muuttuneena.

Merenkulun ja kauppapurjehduksen lisääntyessä myöhäiskeskiajalla ja uuden ajan alussa meriliikenteen sujuvuus nousi tärkeäksi tekijäksi. Vuonna 1667 Ruotsissa astui voimaan Kaarle XI:n merilaki, joka oli pienin muutoksin voimassa aina 1800-luvulle asti. Sen viides luku eli Merivahinkokaari (*Siöskade Balken*) antoi yksityiskohtaiset toimintaohjeet haaksirikkotapauksiin. Lain tarkoituksena oli suojella ruotsalaisia laivanvarustajia ja laivojen miehistöä rantarosvojen mielivallalta. Samaan aikaan merilain säätämisen kanssa Ruotsiin alkoi syntyä organisoitua pelastustoimintaa haaksirikkoutuneiden alusten ja näiden lastien talteenottamiseksi. Alan pioneeri oli Märten Triewald, Englannissa uuteen tekniikkaan perehtynyt mekaanikko ja tiedemies, jonka aloitteesta perustettu Sukellus- ja pelastusseura (Dykeri- och Bergnings-societet) sai vuonna 1729 yksinoikeuden pelastustoimintaan koko valtakunnan alueella.

1700-luvun lopulle tullessa Sukellus- ja pelastusseuran organisaatio ja hallinto olivat vakiintuneet. Seura jakautui kahteen komppaniaan, eteläiseen ja pohjoiseen. Eteläisen komppanian alueeseen kuului Ruotsin etelärannikko

Tanskan aluevesiltä Karlshamniin, pohjoisen komppanian alue jatkui siitä Suomenlahden kautta Venäjän rajalle asti. Pohjanlahti jäi ulkopuolelle, koska sen rannikkokaupungit eivät saaneet käydä ulkomaankauppaa, eikä alueella siksi tapahtunut seuraa kiinnostavia rahakkaita haaksirikkoja. Komppaniat olivat nimenomaan taloudellisia yrityksiä, ihmishenkien pelastaminen oli toisarvoista.

Komppaniat jakautuivat edelleen sukelluspiireihin (*distric*), joissa käytännön pelastustoiminta tapahtui. Suomen rannikolla oli kolme piiriä keskuksinaan Eckerö, Turku ja Helsinki. Piirien johdossa olivat sukelluskomissaarit, joilla oli alaisinaan mm. sukellusvouteja, päällysmiehiä ja tullivartijoita. Tämän lisäksi komissaareilla oli käytettävissään sukellustyöntekijöitä, jotka kutsuttiin töihin haaksirikon sattuessa. Kaiken kaikkiaan pelastustoiminta työllisti 1700-luvun lopun saaristossa satoja henkiä. Sukelluskomppanian avulla haaksirikot saatiin kruunun valvontaan, vaikka rantarosvoutta – maantierosvouden merellistä muotoa – ei onnistuttukaan kokonaan hävittämään.

Käytännön sukellustyö tapahtui 1700-luvulla yksinkertaisilla välineillä. Koska pelastustyö oli pintasukellusta, työkaluiksi saivat useimmiten riittää vene sekä erilaiset puuvartistet keihäät, koukut ja haavit. Vuonna 1760 Loviisan kaupungin meritullin varastossa säilytetty sukellusvälineistö käsitti sahan, tykkipihdit, murrinkoukun, mutakauhoja, naaran, väkipyörällisen nostolaitteen ja myrskypumpun. Pohjoisen sukellus- ja pelastuskomppanian paras kalusto oli Tukholman sukelluspiirillä, joka samana vuonna 1760 omisti jopa kaksi sukelluskelloa ja sukelluspuvun. Suomen alueella ei ilmeisesti koskaan ollut sukelluskelloa, vaikka sukelluskomissaarit anoiivatkin niitä muiden piirien välineistöön vedoten. (Amiraliiteetikollegion arkisto, Sarja E: Luotsikonttori, Saapuneet kirjeet, Sukelluskäsittelyt.)

## Haaksirikkojen Itämeri

Sukellus- ja pelastusseura raportoi neljännesvuosittain toiminnastaan Karlskronaan amiraliiteetille. Nämä raportit, joita säilytetään Ruotsin

Sota-arkistossa, antavat kuvan seuran toiminnan laajuudesta. (Dykerihandlingar 1749–1798, Krigsarkivet.) Pohjoisella Itämerellä seuran tietoon tuli vuosittain 20–35 isompaa haaksirikkoa (Huhtamies, Itämeren haaksirikkotietokanta). Lisäksi raportteihin on kirjattu merestä ajelehtimasta talteen poimitut ”löydöt”, kuten takilat, laivaveneet ja irtotavara. Toisinaan rantaan ajelehti myös ruumiita. Ajelehtiva hylkytavara oli sukelluskomppanialle tervetullutta, mutta ruumiit se joutui hautaamaan omalla kustannuksellaan, mistä se toisinaan amiraliteetille valitti. Rantaan ajautuneet hylkytavarat ja ruumiit saattoivat olla viimeinen merkki aluksesta, joka oli kadonnut jäljettömiin myrskyiselle merelle.

Kauppamerenkulun purjehduskausi oli ympärivuotinen. Laivat kulkivat jäiden tulon asti, toisinaan pidempäänkin. On tapauksia, joissa laivat jäätyivät kiinni Suomenlahdella tai murskaantuivat jäiden puristuksissa. Vaikka laivanvarustajat tiesivät syksyisen Itämeren vaarat, he eivät pelänneet riskintotta – tätä kuvastavat sellaiset alusten nimet kuin *Risiko*. Heillä oli tukenaan pitkälle kehittynyt merivakuutus toiminta, joka takasi osittaisen korvauksen tuhoutuneista aluksista, ja kannustimenaan tieto kaupan tärkeydestä. Venäjältä laivattiin läntisen Euroopan suuriin merenkulkukeskuksiin strategista laivanvarustusmateriaalia (*naval stores*), kuten puutavaraa, hammppua, purjekangasta, terästä, rautaa ja valtamerialusten pohjiin käytettyä kuparia. Näiden tuotteiden saannin tyrehtyminen olisi pysäyttänyt ennemmin tai myöhemmin globaalit laivaliikenteen.

Suurin osa pohjoisen Itämeren haaksirikoista tapahtui syksyllä, lokakuun ja joulukuun välisenä aikana. Syksy olikin pelastustoiminnan sesonkiaikaa, jolloin laivoja purjehti kiville parhaimmillaan – tai pahimmillaan – päivittäin. Kolmasosa haaksirikoista sattui yön pimeydessä, mutta syysmyrskyt tekivät myös päivällä purjehtimisesta vaarallista (Huhtamies, Itämeren haaksirikkotietokanta). Sukelluskomppanioiden raportit, joissa kuvaillaan haaksirikkoon johtaneita olosuhteita, ovat kallisarvoisia lähteitä myös sää- ja ilmastohistorian tutkijoille, sillä säätilaa koskevia lähteitä on 1700-luvulta säily-

nyt erittäin vähän.

Itämerellä purjehtineet merikapteenit etsivät reittinsä maisemanavigoinnin eli näköhavaintojen avulla. Kompassia ei tarvittu kuin öisillä avomeriosuuksilla tai päivällä sumussa. Kun alus pyrki avomereltä satamaan johtaneelle sisääntuloväylälle, kompassista ei ollut hyötyä, sillä sen ohjaustarkkuus ei riittänyt. Juuri näissä vilkkaasti liikennöidyissä meriliikenteen pullonkauloissa tapahtui eniten haaksirikkoja. Onnettomuuksia oli niin paljon, että saaristomaisemaa koristivat luodoille ajautuneet hylt, pinnan alta sojottavat mastot ja aalloilla kelluva hylkytavara. Sisääntuloväylät olivatkin ensimmäisiä merikortteihin kartoitettuja paikkoja.

Vaikka laivaliikennettä oli 1700-luvulla erittäin vähän nykyaikaan verrattuna, se oli keskittynyt tietyille väylille ruuhkaksi asti. Juuri tämän vuoksi Itämeren pahimmat haaksirikkopaikat olivat, ehkä hieman yllättäen, varsin helppokulkuiset Gotlannin ja Öölannin merialueet. Ne olivat solmukohtia, joihin kanavoitui koko pohjoisen Itämeren laivaliikenne. Samalla ne olivat Pohjoisen sukellus- ja pelastuskomppanian parhaat apajat. Ei ollut yllättävää, että Petter Gottberg, Itämeren tunnetuin hylrynryöstäjä, valitsi 1700-luvun lopulla asuinpaikakseen Gotlannin ja Gotska Sandön. Itämeren vaarallisimmat alueet Gotlannin ja Öölannin jälkeen olivat Tukholman ulkosaaristo sekä Jussarö, Porkkala ja Hanko Suomenlahdella. Kaupunkien välisillä merialueilla sattui kaikesta päätellen huomattavasti vähemmän merionnettomuuksia kuin kaupunkien tuntumassa ja niiden satamiin johtaneilla saaristoväylillä.

## Helsingin hylkyhuutokaupat

Haaksirikkojen yleisyys loi merikaupunkeihin laajat haaksirikkotavaran markkinat. Ruotsiin oli 1600-luvun lopulla luotu julkisten huutokauppakamarien verkosto, jonka piiriin kuului myös haaksirikkotavaran myynti. (Ulväng-Murhem-Lilja 2013, s. 29–41.) Projektimme on toistaiseksi keskittynyt Helsingin kaupungin huutokauppakamariin, jonka arkistossa on aukoton sarja haaksirikkohuutokauppojen pöytäkirjoja 1700-luvun loppupuolelta. (Huutokauppaka-

marin pöytäkirjat 1740–1808, Helsingin kaupunginarkisto.) Ne olivat volyymiltään vain murto-osa Öölannin ja Gotlannin huutokauppamarkkinoista, mutta mahdollistavat silti syväluotaavan verkostoaanalyysin 1700-luvun porvarillisesta liiketoiminnasta.

Helsinki oli yksi Pohjoisen sukellus- ja pelastuskomppanian asemakaupungeista. Helsingin komppanian toimialueeseen, joka käsitti koko Suomenlahden pohjoisrannikon Hankoniemestä lännessä Venäjän rajalle idässä, kuuluivat monet koko Itämeren pahimmista haaksirikkopaikoista. Erityisen tuottoisa komppanialle oli aivan Helsingin kaupungin kupeessa sijainnut Porkkalanniemi. Pitkälle merelle työntyvä karikkoinen niemi oli vaarallinen paikka jopa kotimaisille aluksille, saati ulkomaisille kauppa-laivoille, jotka tunsivat huonosti täkäläisiä vesiiä. Viaporin linnoituksen rakentaminen Helsingin kaupungin edustalle 1700-luvun jälkipuoliskolla lisäsi meriliikenteen määrää alueella. Tärkeämpi oli kuitenkin Suomenlahden pohjukkaan perustettu Venäjän uusi keisarillinen pääkaupunki Pietari, jonka ansiosta Helsingin editse kulki eurooppalaisten kauppa-laivojen jatkuva virta. (Huhtamies 2012, s. 247–249; Huhtamies 2014, s. 139–164.)

Hylkyhuutokauppojen määrä vaihteli suuresti vuosittain. Toisinaan kului vuosikausia ilman yhtäkään, toisinaan jokin poikkeusvuosi ajoi kerralla suuren määrän aluksia karille ja sukelluskomppanian ulottuville. Koko tutkimusaikakauden suurin huutokauppasuma koettiin 1750–60-lukujen taitteessa, kiitos vuoden 1760 hirmumyrskyn, joka riehui myös Helsingin edustalla. (Huutokauppakamarin pöytäkirjat 1759–1761, Helsingin kaupunginarkisto.) Komppanian pelastamat alukset lasteineen myytiin Helsingin kaupungin huutokauppakamarissa, ja myynnin tuotto jaettiin sukelluskomppanian, kruunun, huutokauppakamarin ja aluksen omistajan kesken. Järjestely hyödytti kaikkia osapuolia. Sukelluskomppania, kruunu ja Helsingin kaupunki tienasivat huutokauppojen avulla rahaa. Aluksen omistaja, joka oli usein esimerkiksi saksalainen, hollantilainen tai englantilainen laivanvarustaja, sai puolestaan edes

osittaisen korvauksen pohjoiseen periferiaan haaksirikkoutuneesta aluksestaan. Tiedonsaanti vähensi liiketoiminnan kustannuksia (*transaction costs*) ja parhaimmillaan lastista saatu kompensatio oli eräänlainen vakuutus, joka korvasi ainakin osan menetyksistä. (Merivakuutuksesta Itämerellä, ks. Spooner 1983.)

Pelastettujen lastien joukossa oli toisinaan arvotavaraa, kuten Pietarin yläluokan käyttöön matkalla olleita viinejä, konjakkia, kankaita, nautintoaineita, jalometallia ja muita ylellisyystuotteita. Yleensä merestä nostettiin kuitenkin paljon arkipäiväisempää tavaraa, kuten puutavaraa, nahkoja, viljaa ja hamppua – viimeksi mainittu oli Pietarin tärkein vientituote. Nämä kelluivat vedessä ja olivat siksi otollista pelastettavaa. Lastihuutokauppoihin kokoontui suuri ja sekalainen, sääty- ja paikkakuntarajat ylittänyt ostajakunta. Kun esimerkiksi vuonna 1758 Porkkalassa haaksirikkoutui suuri kauralasti, kaikki kynnelle kyenneet lähiseudun maanviljelijät saapuivat huutokauppaan hankkimaan ruokaa hevosilleen. (Helsingin huutokauppakamarin pöytäkirja 9. ja 28.9.1758, Helsingin kaupunginarkisto.) Informaatio tulevista huutokaupoista kulki tehokkaasti eri puolille maaseutua, sillä niitä mainostettiin sunnuntaisin kuulutuksilla Helsingin ympäristön kirkoissa. Näin tapahtunut tiedonvälitys oli kehittyneen selektiivistä: tietoa huutokaupoista jaettiin lastin myynnin kannalta merkittävälle seurakunnille. Jos kyseessä oli rautalasti, tiedotettiin siitä läntisen Uudenmaan ruukkialueiden seurakuntia.

Laivanosahuutokaupat noudattivat toisenlaista logiikkaa kuin lastihuutokaupat, sillä suurten kauppa-laivojen takilat, köydet, mastot ja purjeet olivat kallista tavaraa. Monet Helsingissä huutokaupatut alukset olivat peräisin Euroopan suurista kauppakeskuksista ja edustivat oman aikansa meritekniologian huippua. Laivanosahuutokaupoissa olikin asiakaskuntana kourallinen Helsingin rikkaimpia kauppiaita, joille ei tuottanut ongelmaa maksaa pienen talon hintaa jonkin aluksen takilasta. Osa heistä erikoistui varmastikin välityskauppaan ja alihankintatoimintaan, vaikka tätä on hankala todentaa, koska kauppiaiden tilikirjat eivät ole säilyneet.

Tärkeämpi päämäärä oli kuitenkin oma laivanvarustus.

Helsinkiin perustettiin 1740-luvulla Ullanlinnan telakka, jonka osakkaina olivat kaupungin rikkaimmat kauppiat. Siellä ryhdyttiin rakentamaan ”espanjanpurjehtijoita” eli suuria kauppalaivoja Välimeren-purjehdukseen ja elintärkeään suolantuontiin. Hylkyhuutokaupat tarjosivat telakalle raaka-ainetta, ja toisinaan meri lahjoitti helsinkiläisille jopa kokonaisia laivoja, jotka voitiin pienin korjauksin ottaa uudelleen käyttöön. Vuonna 1754 Porkkalassa haaksirikkoutui norjalainen tasakylkinen tammialus *Concordia*, joka laskettiin korjausten jälkeen uudelleen vesille Ullanlinnan telakalta, nyt Helsingin kauppiaiden omistamana ja kantaen Viaporin komendantin mukaan nimeä *Augustin Ehrensvärd*. Alus teki kuitenkin vain kaksi matkaa Espanjaan ennen kuin se haaksirikkoutui Öölannin luona toisella paluumatkallaan. (Hornborg 1950, s. 330–336.)

Helsingin laivanvarustuksen kasvu oli nopeaa. 1700-luvun alkupuolella helsinkiläiset eivät olleet omistaneet yhtään suurta kauppalaivaa, ja kaupungin tarvitsemat ulkomaantuotteet oli tuotettu vierailta aluksilla. 1800-luvun alussa Helsinki oli kauppalaivojen määrässä mitaten Ruotsin valtakunnan neljänneksi suurin merikaupunki. Tärkeä tekijä tämän kehityksen taustalla olivat hylkyhuutokaupat, joiden ansiosta Helsingin laivanvarustajat saattoivat ostaa kotikaupungistaan korkealaatuisia, kierrätyskelpoisia ja suhteellisen halpoja laivanosia. Toimiminen Pietarin-liikenteen laillistettuna välistävetäjänä oli Helsingille eduksi.

## Meriarkeologia asiakirjalähteiden tukena

Itämeren kauppamerenkulun kasvu 1700-luvulla näkyy myös tuolle vuosisadalle ajoitettujen laivanhylkyjen määrässä. Ne ovat kaikki muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja, sillä lain mukaan laivahylky tulee rauhoituksen piiriin, kun sen uppoamisesta on kulunut sata vuotta. Osa tunnetuista hylkyistä on löydetty systemaattisten etsintöjen tuloksena hyödyntämällä arkistolähteistä saatuja viitteitä uppoamispaikasta.

Tämä on kuitenkin usein hyvin vaikea tie, sillä lähteen mainitsema haveripaikka voi olla epä-määräinen tai alus on saattanut ajelehtia ennen uppoamistaan. Usein laivanhylky löytyvätkin sattumalta harrastajasukellusten tai merenpohjan tutkimuksen yhteydessä. (Ahlström 2006, s. 101.) Sukelluseurojen raporttien avulla hylky voidaan paikallistaa parhaimmillaan karkeasti sijaintiympyrään tai karin tai luodon tuntumaan. Raportit antavat kuitenkin selkeästi kuvan niistä alueista, joilla hylkyjä on. Näille alueilla voidaan keskittää laajempia kenttätöitä.

Projektin kokoaman tietokanta käsittää tällä hetkellä noin 500 laivahylkyä. Ne ovat suureksi osaksi tavanomaista bulkkilastia kuljettaneita melko pahasti hajonneita hylkyjä. Tämä ei kuitenkaan tee niistä meriarkeologisesti vähemmän kiinnostavia kohteita kuin hyvin säilyneet ”aarrelaivat”. Hajonneiden hylkyjen sisäosia on helppo tutkia ja mm. viljan tai muun orgaanisen lastin analyysi tuo uutta kiinnostavaa talous- ja kulttuurihistoriallista tietoa. Koska Itämerellä ei ole hylkyjä syövää laivamatoa, on alue meriarkeologisesti varhaismodernia aikaa ajatellen tärkein.

Kun kiinnostava laivahylky on löytynyt, alkaa monitieteinen projekti, jossa yhdistetään vedenalaistutkimukseen soveltuvia arkeologian ja luonnontieteiden menetelmiä. Tutkimus alkaa aina arkeologisella perusdokumentoinnilla, jossa tutkitaan aluksen mitat, rakennustapa, materiaalit, sen sisältämät varusteet, kuten köydet ja ankkurit, sekä lastitavara. Arkeologin on tiedettävä, mitä osia ja tavaroita kyseisen aikakauden aluksessa tyypillisesti oli merimatkojen aikana, ja selvitettävä, ovatko ne edelleen löydettävissä hylkyä vai ei. Usein myös sillä, mitä hylkyä puuttuu, on merkitystä, sillä puutteet saattavat viitata pelastustoimintaan. Kun hylky on tutkittu ja ajoitettu mahdollisimman tarkasti, voidaan yrittää sen identifiointia arkistolähteiden avulla.

*Vrouw Marian* haaksirikko on hyvä esimerkki siitä, miten monivaiheinen prosessi laivan haaksirikko ja pelastustoiminta saattoi olla. Tästä vuonna 1771 uponneesta hollantilaisesta kauppa-aluksesta tiedetään varsin paljon arkistolähteiden kautta. Kapteenin kirjoittaman ja

miehistön jäsenten oikeaksi todistaman meriselityksen mukaan laiva ajoi iltapimeässä ja myrskyssä kaksi kertaa vedenalaiselle karille Turun saaristossa. Toinen kerta oli kohtalokas, ruuma täyttyi vedellä ja rikkoutuneista pakkauksistaan karanneet kahvinpavut tukkivat pumpput. Laiva ei kuitenkaan uponnut heti, vaan miehistö ja sukelluskomppanian palveluksessa olleet saaristolaiset ehtivät pelastaa sen lastia useiden päivien ajan.

Laiva kuljetti poikkeuksellisen arvokasta, Venäjän hoville ja keisarinna Katariina Suurelle kuulunutta lastia. Kun tieto haaksirikosta oli saavuttanut asianosaiset, alkoi vilkas diplomaattinen kirjeenvaihto Ruotsin ja Venäjän välillä. Kaikki pelastetut tavarat luetteloihin tarkasti aina purjeita ja keittiöstä mukaan otettuja astioita myöten. Tämä luettelo on todella mielenkiintoinen asiakirja juuri yksityiskohtaisuutensa tähden, sillä siinä on paljon sellaisia tavaroita ja raaka-aineita, jotka tulliluetteloissa kirjattiin määrittelemättömän kappale-tavaran alle.

Suuri osa pelastetusta lastista on Venäjän hovin jäsenten tilaamaa ylellisyystavaraa, kuten nuuskaa, teetä, karttoja ja kirjoja, kukkasipuleita, linnun pesäkoreja ja taide-esineitä. Arvotavara oli todennäköisesti pakattu laivan perässä ja kansitasolla olleisiin hytteihin, niin että ne säilyivät varmasti kuivina ja olivat laivan päällikön valvovan silmän alla. Arkeologisissa tutkimuksissa on havaittu, että *Vrouw Marian* perä- ja kansihytit ovat tyhjiä. Myöskään miehistön henkilökohtaisia tavaroita ei ole löydetty, keulassa sijaitseva keittiö vaikuttaa tyhjältä, eikä laivan kannen alla olevassa varastotilassa ole esimerkiksi ylimääräisiä purjeita.

Arkeologinen todistusaineisto ei ole välttämättä silmin havaittavissa tai mitattavissa, ja siksi avuksi tarvitaan myös luonnontieteitä. Osa orgaanisesta materiaalista on saattanut vuosisatojen kuluessa hajota, mutta se saattaa olla todennettavissa luonnontieteellisten analyysien avulla. Esimerkiksi *Vrouw Marian* hylkyä tutkittaessa laivan ruumassa olevien tynnyreiden ja pakkauslaatikoiden sisältöä ei olisi voitu varmuudella selvittää ilman kemiallisia analyysuja ja kasvinjäännetutkimusta. Ruumasta otetut

näytteet osoittavat laivan lastina olleen muun muassa tekstiilien värjäykseen käytettyä indigoa ja krappia, jotka mainitaan myös *Vrouw Mariaa* koskevissa tulliasiakirjoissa. Näin ollen asiakirjalähteet ja arkeologiset tutkimustulokset tukevat hyvin toisiaan. (Ehanti 2012, s. 38–84; Alvik 2012, s. 109–131.)

## Asiakirjojen meri

Haaksirikot olivat väijäämätön osa varhaismodernia merenkulkua. Suomenlahdella merionnettomuuksien määrä alkoi kasvaa erityisesti Pietarin perustamisen jälkeen vuonna 1703. Helsingin ohi idän kasvavaan metropoliin kulkenut suhteellisen kapea meriväylä oli kaupallisesti ja strategisesti erittäin tärkeä, sillä sen kautta kulki idästä länteen globaalien merenkulun tarvitsemia tuotteita, kuten hampun, purjekangasta, sahatavaraa ja tervaa. Helsingin kaltaisille kasvavalle ja omaa laivanvarustustaan – vuoden 1724 protektionistisen purjehdussäännön vauhdittamana – aloittavalle merikaupungeille kansainvälisen meriliikenteen haaksirikot tarjosivat uuden tuottoisan liiketoimintamahdollisuuden, sukellus- ja pelastustoiminnan. Toiminta käynnistyi vuonna 1729, kun Pohjoisen sukellus- ja pelastusseura perustettiin.

Merenkulku, haaksirikot ja niihin liittynyt pelastustoiminta sekä rahakkaat huutokaupat, ovat kokonaisuus, joka tuotti asiakirjojen meren. Tämä korostui erityisesti vuodesta 1749 alkaen, jolloin Ruotsissa alettiin tilastoida ja säännöllisesti raportoida myös merionnettomuuksia. Sukelluskomppanioiden seikkaperäiset raportit, yhdistettynä muuhun kirjalliseen lähdeaineistoon, kuten oikeuslähteisiin, mahdollistavat kauppamerenkulun yksityiskohtaisen analyysin haaksirikkojen näkökulmasta. Kvantitatiivisen lähestymistavan ohella sukelluskomppanioiden raporttien liitteinä olevat seikkaperäiset meriselitykset tuovat kuvaan myös kvalitatiivisen näkökulman. Niistä paljastuu uskomattomia selviytymistarinoita, kohtaloita ja selvittämättömiä tapauksia, kuten alussa mainitun Kemiön aave-laivan kaltaisia ”lentäviä hollantilaisia”.



## Lähteet

### Tietokanta

Itämeren haaksirikkotietokanta 1749–1779. (Koonnut Mikko Huhtamies lähteinä sukelluseurojen kvartaaliraportit, Dykerihandlingar 1749–1798.)

### Arkistolähteitä

Helsingin kaupunginarkisto, Helsinki

Huutokauppakamarin arkisto, huutokauppapöytäkirjat 1740–1808

Krigsarkivet, Tukholma

Dykerihandlingar 1749–1798

### Painetut lähteet ja opinnäytteet

Alvik, Riikka: The Merchant vessels St. Michel and Vrouw Maria and their cargo. Teoksessa Ehanti, Eero, Aartomaa, Johanna, Lounatvuori, Irma, Tirkkonen Erik (toim.): *Lost at Sea, Rediscovered*, s. 108–131. Keuruu 2012.

Ahlström, Christian: Identification through archival sources and finds. Nurmio-Lahdenmäki, Anna (toim.): *St. Michel 1747*, s. 94–110. Jyväskylä 2006.

Ehanti, Eero: *Lost at Sea*. Teoksessa Ehanti, Eero, Aartomaa, Johanna, Lounatvuori, Irma, Tirkkonen Erik (toim.): *Lost at Sea, Rediscovered*, s. 14–89. Keuruu 2012.

Granqvist, Juha-Matti: ”Yksinpä vapaudenajalle sangen ruma juttu”. *Kiista Helsingin Vanhankaupungin myllystä 1755–1770*. Pro gradu, Helsingin yliopisto 2009.

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

Huhtamies, Mikko: ”Folk som kunde gå under vattnet.” *Teknologia, Itämeri ja vedenalainen maailma (1500–1800)*. *Viapori-Suomenlinna. Linnoitus, lähiseutu ja maailma. Piirteitä Suomenlinnan historiasta VIII*. Juhlakirja yliopistonlehtori Panu Pulmalle. Helsinki 2012.

Huhtamies, Mikko: *Pohjolan Atlantis. Uskomattomia ideoita Itämerellä*. John Nurmisen säätiö 2014.

Kaukiainen, Yrjö: Rantarosvojen saaristo. Itäinen Suomenlahti 1700-luvulla. *Historiallisia Tutkimuksia* 225. SKS.

Malinen, Ismo: *Varakkuus ja valta. Varhaiskapitalistinen laivanvarustus Helsingissä 1700-luvun puolivälissä*. Suomen ja Pohjoismaiden historian pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto 1997.

Pearce, Cathryn J: *Cornish Wrecking. Reality and Popular Myth 1700–1860*. Boydell and Brewer.

Spooner, Frank. C. *Risk at Sea, Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766–1780*. Cambridge University Press 1983.

Tikka, Katja: *Apua merihädässä – vai liiketoimintaa? Ruotsin Sukellus- ja pelastuskomppanian toiminnan ensimmäiset vuosikymmenet 1729–1760*. Pro gradu, Helsingin yliopisto 2014.

Ulväng, Göran, Sofia Muhrhem, Kristina Lilja: *Den glömda konsumtionen. Auktionshandel i Sverige under 1700- och 1800-talen*. Gidluns Förlag 2013.

Wulff, Bertil: *Välsignad kust. Strandningar vid Torekov och Hallands Väderö*. Bjärebygden 2007.

**Riikka Alvik on Museoviraston tutkija, Juha-Matti Granqvist tohtorikoulutettava, Mikko Huhtamies dosentti ja Katja Tikka tohtorikoulutettava Helsingin yliopistossa.**

## Julkaisuavustusten, konferenssi- ja seminaariavustusten hakuajat syksyllä 2015

Avustusten hakuajat ovat seuraavat:

Avustukset tieteellisten seurojen julkaisuutoimintaan ja kansainväliseen toimintaan 1.–30.9.2015.

Lisätietoja: julkaisupäällikkö Johanna Lilja, puh. (09) 228 69 229, johanna.lilja@tsv.fi

Avustukset kansainvälisten konferenssien ja kansallisten seminaarien järjestämiseen 1.–31.10.2015.

Lisätietoja: johtava kirjastonhoitaja Georg Strien, puh. (09) 228 69 238, avustukset@tsv.fi

Julkaisujen valtionavusta ja muista rahoitusmuodoista saa lisätietoa TSV:n julkaisuavustusinfossa 28.8.2015, klo 13–17, Tieteiden talolla.

Alustava ohjelma:

Kalle Korhonen:

Koneen säätön rahoitus tiedejulkaisuille

Raimo Parikka:

Suomen tiedekustantajien rahoitus tiedejulkaisuille

Johanna Lilja:

Avoimen julkaisemisen pilotointi

Johanna Lilja:

Muutoksia valtionavustusten hakemisessa ja tiliselvitykseen

Johanna Lilja:  
Ohjeistus

Ilmoittaminen  
kesäkuun

