

Suomi saarena – Finland som en ö – Finland as an island
Kotka 24.– 26.3.2017



Puutavaran lastausta Kotkan redillä s/s Manfred-nimisessä aluksessa 1930-luvulla. Kuva: Museovirasto. Suomen Merimuseon kuvakokoelmat.

Yhdeksännet Merihistorian päivät pidetään Merikeskus Vellamossa. Seminaarin teema juhlistaa merenkulun merkitystä 100-vuotiaalle itsenäiselle Suomelle. Tapahtuman järjestävät Suomen merihistoriallinen yhdistys, Suomen meriarkeologinen seura ja Suomen merimuseo. Ohjelmassa painotetaan lauantaina merihistoriaa ja sunnuntaina meriarkeologiaa. Lisäksi perjantaina järjestetään tutkijatapaaminen ja keskustelutilaisuus. Osallistujilla on vapaa pääsy Merikeskus Vellamon näyttelyihin. Tapahtuma on osa Suomi 100 -juhlavuoden ohjelmaa.

Ohjelma

Perjantai 24.3.

klo 16:30 Tutkijatapaaminen

Professor Jari Ojala, University of Jyväskylä - "Tar Trek? New evidence of Finnish Exports and Shipping during the early 19th century."

Keskustelutilaisuus merihistorian digitaalisten aineistojen käytöstä ja säilyttämisestä. Alustajina VTT Petri Sipilä, Suomen Laivahistoriallinen Yhdistys ja Ph.D. Sari Mäenpää, Forum Marinum.

Lauantai 25.3.

Sessio 1

klo 09:30 Ilmoittautuminen ja kahvi

klo 10:00 Tervetuliaissanat – Dosentti Tapio Bergholm, Suomen merihistoriallinen yhdistys

klo 10:15 Professor emeritus Yrjö Kaukiainen, University of Helsinki – "Finland was an archipelago."

klo 11:00 Professor Robert Lee, University of Liverpool – "The concept of 'Finland as an Island': a critical reappraisal within a comparative European context."

klo 12:00 Lounas

Sessio 2

klo 13:00 Associate Professor Isaac Land, Indiana State University – "Coastal History: Who, What, and Why?"

klo 14:00 Dosentti Mikko Huhtamies, Helsingin yliopisto – "Haaksirikkoja ja pelastustoimintaa 1700-luvun Itämerellä."

klo 14:30 HuK, Lauri Kaira, AHA-merilaboratorio, Turun yliopisto – "Vaikutteita, kanssakäymistä ja kilpailemista – Suomalaisen vapaa-ajanpurjehtijoiden ulkomaille suuntautuneet purjehdusmatkat ennen toista maailmansotaa."

klo 15:00 Kahvi

Sessio 3

klo 15:30 FM, jatko-opiskelija Aaro Sahari, Helsingin yliopisto – "Runeborgista Jääsaloon: suomalaisen talvimerenkulun teknologinen kehitys ja kansallinen merkitys 1878–1978."

klo 16:00 FT, museonjohtaja Miia-Leena Tiili, Museo Militaria – "Seiskarista Samokselle. Suomi saarena merellisen rajaturvallisuuden näkökulmasta."

klo 16:30 FM, tohtorikoulutettava Anne Ala-Pöllänen, Helsingin yliopisto – ”Lottovoitto saapua Suomeen? Sekamiehitys Suomen lipun alla.”

klo 18:00 Kotkan kaupungin vastaanotto

Sunnuntai 26.3.

Sessio 1

klo 10.00 VTM, tohtorikoulutettava Ilkka Leskelä, Helsingin yliopisto – ”Turusta Danzigiin 1400-luvun jälkipuolella: laivurit, laivat ja kauppa.”

klo 10:30 Enhetschef Lars Einarsson, Kalmar läns museum – ”Flottans roll i stormaktidens Östersjön 1650–1700.”

klo 11:30 FM Riikka Tevali – ”Keramiikkaa ja kauppareittejä – rannikon merentakaiset yhteydet keskiajalla.”

klo 12:00 Lounas

Sessio 2

klo 13:00 FM, intendentti, tohtorikoulutettava Minna Koivikko, Helsingin yliopisto – ”Suomi Hylkysaarena, Laivaloukkuna Jussarö.”

klo 13.30 Director Immi Wallin & archaeologist Maili Roio, Subzone – “Huis te Warmelo – 300 years old wreck of Dutch man-of-war in the Gulf of Finland.”

klo 14:00 FM, tohtorikoulutettava Outi Korhonen, Oulun yliopisto – ”Hailuotolaisten kaukokalastus Ruotsin puoleisilla pyyntipaikoilla Haminan rauhan jälkeen.”

klo 14:30 Projektipäällikkö Anna Herlin, Loki -projekti / John Nurminen säätiö – ”Meren tarinat tutuiksi suuren yleisön ehdoilla – Loki-palvelu tarjoaa uuden alustan merellisen tiedon kysyjille ja tarjoajille.”

Seminaarin päätössanat

klo 15:00 Kahvi

klo 15:15 Opastettu kierros Merikeskus Vellamossa

Esitelmien tiivistelmät

Jari Ojala
Professor
University of Jyväskylä

Tar Trek? New evidence of Finnish Exports and Shipping during the early 19th century

Based on recently launched Sound Toll Account Online compilation this paper analysis the shipping and trade from and to Finland during the early 19th century. Paper argues that the foreign ships were far more pronounced in this trade that previously assumed as timber passed tar as the most important export item.

Yrjö Kaukiainen

The paper will be given in English: "Finland was an archipelago."

"Suomi on saaristo"

Esityksen tarkoitus olisi tarkastella "Suomi on saari" -hokemaa koko kansantaloutta pienemmissä logistisissa puitteissa. Modernille meriliikenteelle on ominaista, että tavaraa kuljetetaan normaalisti mahdollisimman suurissa erissä, jolloin matkakustannukset kuljetusyksikköä kohti laskevat selvästi rautatie- tai maantierahteja alhaisemmiksi. Suuret laivat tarvitsevat kuitenkin suuria ja hyvin varustettuja satamia, ja tämän takia merenkulun terminaalikustannukset ovat selvästi korkeampia kuin rautatie- tai maantieliikenteessä.

Suomi ei ole koskaan ollut saari, jossa olisi ollut vain yksi satama. Satamien luku ja liikenteen keskittyminen muutamiin suurempiin on trendi, joka on ennen muuta yhteydessä aluskokojen ja lastaus/purkaustekniikan kehitykseen; se on ollut erityisen selvä toisen maailmansodan jälkeen. Erottamaton osa tätä trendiä on rannikkoliikenteen kutistuminen.

Joskus 1800-luvulla satamien määrää ei selitä yksin logistiikka. Institutionaalinen tekijä, kaupunkien jako tapulikaupunkeihin ja muihin oli 1860-luvulle asti tärkeä. Silloin lähes kaikilla merikaupungeilla oli ulkomaille liikennöivä laivasto, ja lisäksi pienemmissä kaupungeissa ja rannikkopitäjissä oli laivoja, joilla liikuttiin kotimaan vesillä tai Itämeren piirissä. Silloin Suomi oli siis suuri saaristo, jossa tärkeimpien saarien lisäksi oli melkoinen joukko pienempiä luotoja.

Vanhalla tapuli- ja myöhemmällä satamapolitiikalla on ollut selvä vaikutus talousalueiden muodostumiseen. Jo 1800-luvun jälkipuolella logistista kuviota alkoi muuttaa rautatieliikenne. Vielä 1970-luvulla merenkulun ja rautatieliikenteen kehittämisisintressit iskivät varsin dramaattisesti yhteen.

Dr. Isaac Land
Associate Professor
Department of History
Stalker Hall
621 Chestnut St.
Indiana State University
Terre Haute IN 47809
ph: 812-237-4303

"Coastal History: Who, What, and Why?"

In this keynote, I will discuss recent efforts to imagine new approaches to coastal history, including:

- * Gerard Le Bouedec's concept of the "paramaritime" (one boot in the boat, one boot on the shore; hyphenated or seasonal occupational identities such as sailor-farmer, fisherman-miner, sailor-blacksmith...)
- * Michael Pearson's ideas about "littoral societies" in harmony with the natural world, which have declined or disappeared in the last 100 years
- * Concepts of "blue mind," "seasideness," "seascape" and the beach that have emerged from various disciplines including film studies (Fiona Handyside) and leisure studies (David Jarratt) as well as archaeology
- * John Gillis' distinction between "shore" (as pristine environment) and "coast" (as human engineered zone).
- * My own approach, setting urban and leisure history themes more directly in dialogue with environmental history rather than in opposition to it (hence new concepts such as "urban foreshore," "urban offshore," "urban estuary"). My emphasis on many eclectic coasts rather than a single ideal or normal coast is modeled on the very successful subfield of Island Studies, as developed by Godfrey Baldacchino and others.

Mikko Huhtamies

Haaksirikkoja ja pelastustoimintaa 1700-luvun Itämerellä

Vuonna 1729 perustettiin Ruotsissa valtakunnallinen sukellus- ja pelastuskomppania, Dykeri- och bärgningskompanie, jonka tehtävänä oli pelastaa haaksirikkoutuneita aluksia ja niiden lasteja. Komppanian vastuualue (district) ulottui Skoonesta Suomenlahdelle se toimi aina 1700-luvun loppuvuosiin asti. Vuodesta 1746 komppania alkoi raportoida säännöllisesti amiraliteetille Karlskronaan alueellaan sattuneista haaksirikoista. Sukelluskomppanian kvartaaliraportit valaisevat ainutlaatuisella tavalla 1700-luvun kauppamerenkulkua. Ne kertovat kuinka paljon, missä ja milloin haaksirikkoja oli, mistä alus oli tulossa, minne menossa sekä haaksirikkopaikan. Kapteenien nimien perusteella voidaan selvittää heidän kansallisuutensa. Aluksen lasti kuvataan vain laadullisesti pääpiirteissään, mutta jo kyseessä on Juutinrauman läpi kulkenut alus, voidaan lasti selvittää tarkasti. Tarkastelen Itämeren haaksirikkoja laajana kokonaisuutena tekemäni tietokannan perusteella. Se kattaa vuodet 1746–1779 ja käsittää noin 500 haaksirikkotapausta. Vertaan tietokantaani myös Virossa tehtyyn Shipwehr-haaksirikkotietokantaan.

Sukellus- ja pelastuskomppania, joka toisin kuin sen nimi antaa ymmärtää ei harjoittanut varsinaista sukellustoimintaa vaan pintapelastusta, jossa naaroilla, koukuilla ja sahoilla irrotettiin kokonaan tai osittain uponneesta aluksesta kaikki mikä irti saatiin. Toiminnassaan se noudatti paitsi varhaiskapitalistista suoraviivaista ja jopa häikäilemätöntä toimintatapaa myös vanhaa periaatetta, jonka mukaan vain merenkulku on välttämätöntä. Ihmishenkien pelastaminen oli sivuasiana.

Sukelluskomppania oli valtiolta sukellustoimintaan privilegion saanut monopoliyritys, jonka tavoitteena oli taloudellinen voitto. Komppania otti itselleen pelastuspalkkion, jonka määrä vaihteli eri aikoina pelastusoperaation vaativuuden mukaan. Pelastuspalkkio vaihteli eri aikoina ja eri tapauksissa mutta yleisesti se oli n. 8–30 prosenttia pelastetun lastin arvosta.

Sukelluskomppanian pelastamaa tavaraa myytiin ja ostettiin kaupunkien huutokauppakamarien yhteistoiminnassa komppanian kanssa järjestämissä huutokaupoissa.

Tutkimusprojektimme Haaksirikot ja pelastustoiminta 1700-luvun Itämerellä rahoittaja Helsingin yliopistossa on Koneen säätiö ja Suomen Akatemia, minkä turvin projekti kestää vuoteen 2019. Teemme yhteistyötä myös Merimuseon ja meriarkeologien kanssa. Kenttätutkimusten kohteena on mm. Jussarön merialue.

Kaira Lauri, J. S.

Abstrakti: Suomi saarena. Merihistorian Päivät 2017

Vaikutteita, kanssakäymistä ja kilpailemista – Suomalaisten vapaaajanpurjehtijoiden ulkomaille suuntautuneet purjehdusmatkat ennen toista maailmansotaa

Purjehdus harrastuksena saapui Suomeen vähitellen 1850-luvulta lähtien ja se osuu yhteen merenkulun ammattimaistumisen kanssa. Ennen kauppahuoneiden vesat lähtivät sukunsa varustamille laivoille harjoittelemaan ja hankkimaan tietoa merenkulusta, mutta tarpeiden ja liiketalouden muuttuessa merille suuntautuneet opintomatkat vähenivät. Kiinnostus merielämään säilyi tämänkin jälkeen.

Ensimmäiset pursiseurat Porissa, Helsingissä, Turussa ja Viipurissa olivat lähinnä vanhojen säätyläisperheiden ja nousevan kaupunkiporvariston yhdistyksiä, jotka kopioivat toimintamallinsa Keski-Euroopasta, Tukholmasta ja Pietarista. Tultaessa 1800-luvun lopulle vapaa-ajanpurjehdus levisi vähä vähältä myös muihin yhteiskuntaluokkiin, jopa työväenluokkaan.

Suomalaisten huvipurjehtijoiden toiminta ei rajoittunut ainoastaan omaan piiriin vaan hyvin nopeasti organisoitumisen jälkeen suhteet solmittiin naapurimaiden Ruotsin, Viron, Saksan ja Tanskan purjehtijoihin. Oma tärkeä osansa oli myös emämaan pääkaupungin, Pietarin Jokipursiseuran toiminnalla. Sen toimintamallit sääntöineen ja ulkoisine tunnuksineen kopioitiin lähes yksi yhteen Nyländska Jaktklubbenin kautta suomalaisten purjehdusseurojen toiminnan perustaksi. Moni suomalainen itseään kunnioittava purjehtija myös kuului kyseiseen seuraan.

Jokakesäiset kilpamatkat pitkin Itämeren rantoja vakiinnuttivat asemansa osana ensimmäisten purjehdusseurojen toimintaa 1800-luvun viimeisellä neljänneksellä.

Pisimmillään matkat suuntautuivat myös Tanskan salmien ulkopuolelle Englantiin ja aina Atlantin toiselle puolelle Yhdysvaltoihin saakka ennen toista maailmansotaa.

Huvi- ja kilpapurjehduksilla oli vapaa-ajanvieton lisäksi myös toinen puolensa. Vanhoilla aatellisilla ja porvarillisilla suvuilla oli sukulais- ja tuttavuussuhteita ympäri Itämeren. He olivat kotonaan niin Viipurissa, Helsingissä kuin Turussa; yhtä kotonaan he olivat Ruotsissa tai Pietarissa sukulaistensa tai liiketuttaviensa vieraina. Monilla suomalaisilla oli läheiset suhteet Tukholmaan ja siellä olevaan yhteiskunnalliseen yläluokkaan.

Tilan sijasta ylempien luokkien edustajat liikkuvat yhteiseksi mielletyssä kulttuuripiirissä, jota hyvällä syyllä voidaan kutsua elämäntavaksi. Purjehdusseurat toimivat heille sosiaalisen kanssakäymisen raameina, joiden puitteissa huviteltiin ja tehtiin kauppaa. Esitelmä perustuu esitelmäitsijän aikaisempiin tutkimuksiin ja artikkeleihin vapaaajanpurjehduksen historiasta.

Asiasanat: purjehdus, vapaa-aika, sosiaaliset suhteet, identiteetti, Suomi saarena, Merihistorian

Päivät 2017, esitelmä, vapaa-ajanpurjehdus, huvipurjehdus, kansainväliset suhteet, Itämeri.

Aaro Sahari
Jatko-opiskelija
Helsingin yliopisto

aaro.sahari@helsinki.fi

Runebergistä Jääsaloon – suomalaisen talvimerenkulun teknologinen kehitys ja kansallinen merkitys 1878-1978.

Arvioin esitelmässä uudelleen aihetta koskevaa historiankirjoitusta oman käynnissä olevan ja väitöskirjaani liittyvän tutkimuksen valossa. Rakennan vertailuni teknologisen nationalismin käsitteen varaan ja osoitan ne toimintamallit ja keinot, joilla talvimerenkulkua edistäneet toimijat ovat pyrkineet tietoisesti rakentamaan suomalaista talvimerenkulkuosaamista, -yhteisöä ja näiden yhteiskunnallista arvostusta fennomanian ajalta Kylmään sotaan.

Tutkimukseni liittyy kiinteästi päivien teemaan Suomi saarena talvimerenkulun teknologisen kehityksen transnationaalisten verkostojen, jäänmurtajille annettujen kansallisten merkitysten, sekä Suomen huoltovarmuuden ja liikennejärjestelmien kehityksen kautta. Ennen Suomen itsenäistymistä vuonna 1917 jäänmurtajat nähtiin välineenä Suomen modernisaation ja eurooppalaisten yhteyksien rakentamiseen. Itsenäisyyden alkuvuosikymmeninä niistä tuli vakiintuva osa ulkomaankaupan tukiverkkoa sekä suomalaisen teknologisen kehityksen lippulaiva. Toisen maailmansodan jälkeen juuri jäänmurtajat sidottiin sekä hyvien idänsuhteiden ylläpitoon että kansallisen aluepolitiikan logistisiin ratkaisuihin samalla kun ne sisäistettiin suomalaisuuden olennaiseksi symboliksi.

Esitelmäni rakentuu laivanrakennusta ja jäänmurtajateknologian kehitystä koskevien tutkimuksieni sekä Aalto Yliopiston teollistumisen historian oppiaineen tohtorikoulutettava Saara Matalan kanssa tekemäni Suomen talvimerenkulun kehitystä 1878-1978 käsittelevän artikkelin pohjalle jatkaen Helsingin yliopiston merihistorian oppiaineen ja Suomen merimuseon kanssa vuonna 2014 tekemääni yhteistyötä jäänmurtaja Voiman (II) historian parissa.

Miia-Leena Tiili, FT
miialeena.tiili@gmail.com
museonjohtaja, Museo Militaria

Seiskarista Samokselle – Suomi saarena merellisen rajaturvallisuuden näkökulmasta

Suomessa rannikkoa ja saaristoa turvaa ja valvoo Rajavartiolaitos. Sen merelliset hallintoyksiköt, Suomenlahden ja Länsi-Suomen merivartiostot, vastaavat merirajan valvonnasta, rajatarkastuksista, meripelastuksesta, rikostorjunnasta ja maanpuolustuksesta. Nämä toiminnot kuuluivat myös merivartiostoja edeltäneen valvontaorganisaation, vuonna 1930 perustetun Merivartiolaitoksen tehtäviin.

Esityksessäni tarkastelen suomalaisen merivartioinnin muutoksia ja jatkuvuuksia kieltolakiajasta nykypäivään. Vaikka organisaatio ja merivartioammattilaisuus ovat vuosikymmenten saatossa kohdanneet lukuisia muutoksia, on merellisessä toimintaympäristössä myös pysyviä piirteitä. Merivartiotyön keskiössä ovat aina olleet liikkuvat ihmiset ja raja, jonka voi ylittää laillisesti tai laittomasti ja turvallisesti tai vaarallisesti. Se, miten raja määrittyy, mihin se sijoittuu ja miten sen saa ylittää, vaihtelee. Kiinnitän esitelmässä huomiota erityisesti rikostorjunnan ja meripelastuksen jännitteiseen suhteeseen ja kysyn, millaisia ilmenemismuotoja pelastamisen ja torjumisen eetokset ovat saaneet merivartioinnin arjen käytännöissä eri aikoina ja eri paikoissa.

Kysymys peilaa samalla rajaturvallisuuden maantieteen muutosta ja viime vuosikymmenten ”schengenisaatiota”. Rajaturvallisuuden näkökulmasta Suomen uloin ulkosaaristo sijaitsee nykyisin Egeanmerellä. Eilisen Suursaari, Lavansaari ja Seiskari ovat tänään Samos, Kos ja Leros.

Abstrakti, merihistorian päivät 2017
Anne Ala-Pöllänen

Kulttuurinen kahtiajako ja suomalaisen sekamiehitys

Suomessa siirryttiin sekamiehitykseen vuonna 2009, viimeisenä maana EU:ssa. Sekamiehityksellä tarkoitetaan käytäntöä, jossa laivan miehityksessä sallitaan EU-kansalaisten lisäksi ei-EU-kansalaisia, mikä yleensä tarkoittaa merimiehiä palkkakustannuksiltaan edullisemmista maista. Suomessa on päädytty muiden Pohjoismaiden mallin mukaan palkkaamaan filippiiniläisiä merimiehiä.

Sekamiehitys suomalaisilla aluksilla poikkeaa esimerkiksi mukavuuslippulaivojen mallista siinä, että meillä kansallisuuksia on yleensä korkeintaan kolme: suomalaisten ja filippiiniläisten kanssa miehistöissä työskentelee myös virolaisia. Useimmissa kansainvälisillä vesille purjehtivissa aluksissa etnisiä ryhmiä on yleensä useampia, ja useiden tutkimusten mukaan mitä kulttuurisesti laajempi diversiteetti miehistössä on, sen helpompi siinä on toimia.

Pohdin esityksessäni sitä, minkälainen suomalainen versio sekamiehityksestä on, ja missä määrin suomalainen sekamiehitys poikkeaa kansainvälisesti yleisemmästä mallista. Vaikuttaako Suomen pitkä historia yksikansallisten miehistöjen parissa eri etnisten ryhmien sopeutumiseen laivan päällä? Ovatko Suomen lipun alla purjehtivat alukset kulttuurisesti saaria, sekamiehityksestä huolimatta edelleen yksikansallisia? Esitykseni pohjautuu väitöskirjaani Sekamiehitys Suomen lipun alla.

Ilkka Leskelä, FM
Helsingin yliopisto, sosiaali- ja taloushistoria
ileskela@gmail.com

Laivaliikenne Turusta Danzigiin 1400-luvun jälkipuolella: laivurit, laivat ja kauppa

Esitelmäni käsittelee Turusta Danzigiin purjehtineita laivoja ja laivureita vuosien 1460 ja 1476 välillä. Danzig oli tähän aikaan koillisen Euroopan nopeasti kasvava kaupan solmukohta. Tältä ajalta on säilynyt seikkaperäinen saapuneiden laivojen tulliluettelo (Palgeld) Danzigin kaupunginarkistossa. Luettelosta käy ilmi laivurin nimi, laivan arvo, laivan tullattu lasti ja lastin omistajat. Oletettavasti kronologisessa järjestyksessä etenevä tulliluettelo antaa osviittaa myös purjehdusajoista ja mahdollisista saattueista.

Tulliluettelon tietojen perusteella hahmottuu turkulaisten laivurien joukko, joka purjehti hyvin erikokoisilla aluksilla Danzigiin. 15 vuoden ajalta tunnetaan noin 80 laivuria, joista suuri osa teki matkan vain kerran, mutta pienempi osa vastasi suurimmasta osasta matkoja. Osa turkulaisista laivureista oli siis selkeästi erikoistunut Danzigin-purjehdukseen. He saattoivat tehdä ajan olosuhteissa pitkän matkan kahdesti tai jopa kolmesti vuodessa. Huomattava osa laivoista on merkitty tulliluetteloon peräkkäin tai lähelle toisiaan, joskus muista pohjoisen Itämeren kaupungeista saapuneiden laivojen kanssa. Tämä viittaa joko kaupan, tuuliolosuhteiden tai turvallisuusnäkökohtien sanelemaan yhteispurjehdukseen.

Laivoista on ilmoitettu vaikeatulkintainen laivan arvo. Varhaisempaan ja seikkaperäisempään tilastomateriaaliin perustuva aiempi tutkimus osoittaa, että laivojen arvo korreloi erittäin vahvasti (yli 90 %) laivojen rahtitilan kanssa. Tätä kautta avautuu mahdollisuus turkulaisten laivojen koon ja jopa alustyyppin arvioimiseen. Turkulaiset purjehtivat Danzigiin ajan olosuhteisiin nähden pienehköillä aluksilla, joita 1500-luvulla kutsuttiin yleisesti kuuteiksi (schute). Joukossa oli paljon tätä pienempiäkin aluksia, mutta myös muutama suurempi.

Turun Danzigin-purjehduksen vertailu Tukholmaan, Tallinnaan, Raumaan ja monitulkintaisempaan ”Finlandiin” (tai Finnische Scheeren) osoittaa, että eri kaupunkien laivurit purjehtivat Danzigiin yleensä aina omasta kotisatamastaan. Kaupungit olivat siis reittien päätepisteitä, eikä esimerkiksi Tukholma ollut Rauman tai Turun laivureiden välietappi matkalla Danzigiin. Pohjoisten kaupunkien Danzigin-purjehduksen ja arvioitujen väestömäärien vertailu osoittaa, että Danzigin-purjehdus ja

siten myös kauppa oli turkulaisille erityisen tärkeää, kun taas Tukholmasta ja Tallinnasta purjehdittiin suhteellisesti ja absoluuttisesti useammin Lyypekkiin.

Laivoissa kuljetetut tuotteet olivat tyypillistä pohjolan vientiä Euroopan keskusalueille: voita, kalaa, nahkoja, vuotia, turkiksia, hylkeenrasvaa ja hiukan tervaakin. Turun seudun erikoisuutena voi mainita hevoset, joista suurin osa merkittiin laivureiden omiin nimiin. Osa turkulaisista laivureista oli siis myös hevoskauppiaita.

Enhetschef Lars Einarsson
Kalmar läns museum

Flottans roll i stormaktidens Östersjön 1650-1700.

Den svenska stormaktstiden kan under senare hälften av 1600-talet delas in i tre politiska karaktärsperioder; krig, fred och förmyndarpolitik. Den politiska situationen i riket påverkade handel, samfärdsel och flottans roll. Östersjön var scenen för en våldsam och omvälvande tid för dess kustområden. Det har satt avtryck såväl i det historiska som det marinarkeologiska källmaterialet.

Riikka Tevali

Keramiikkaa ja kauppareittejä – rannikon merentakaiset yhteydet keskiajalla.

Keskiajan arkeologinen aineisto sisältää useita keramiikka-astioiden fragmentteja, ja ne ovat arkeologille erittäin monikäyttöinen tutkimuskohde. Erityisesti Lounais-Suomen ja Uudenmaan rannikkojen kyläpaikkojen tutkimuksissa aineistoa on kertynyt jo melko paljon. Keskiajan Suomessa keramiikka-astiat olivat tuontitavaraa, joita kuljetettiin meriteitse lähinnä Euroopasta Saksan, Ranskan ja Hollannin alueilta, mutta myös idästä. Kaupasta kertovat

aluevesiltämme tunnetut muutamat keskiaikaiset ja 1500-luvun hylät, jotka kuljettivat astioita Itämeren pohjoisosan markkinoille. Minkälaisista yhteyksistä nämä kauppavarat kertovat ja millä tavalla niiden käyttö muokkasi suomalaista juoma- ja ruokakulttuuria? Minkälaisia astioita rannikon kyläpaikoilta löytyy arkeologisissa

kaivauksissa ja eroavatko ne alusten hylkyjen lastina olleista astioista? Omaksuttiinko astioiden mukana uusia juoma- ja ruokakulttuurin tapoja?

Minna Koivikko

Suomi hylkysaarena, laivaloukkuna Jussarö

Suomen meriarkeologian historia tuntee lukuisan joukon erilaisia projekteja jossa yhdistetään vapaaehtoisuus ja ammatillinen osaaminen. Kenttäkauden 2016 uusi yhteistyöhanke toteutettiin Jussarön alueella 13.-23.6.2016. Kenttätyöt tehtiin yhteistyössä Suomen meriarkeologisen seuran, sukellusseura H2O:n ja Hanneke Vromen holkin jäänteistä ilmoittaneiden sukeltajien kanssa. Poikkeuksellisesti mukana oli myös merihistoriallista osaamista, sillä Helsingin yliopiston historian laitoksen projektissa tutkitaan samanaikaisesti 1700-luvun haaksirikkoja Itämeren alueella asiakirjalähteiden ja karttojen pohjalta. Laivaloukkuna Jussarö- projektin tavoitteena oli kartoittaa alueelle uponneiden alusten hylkyjä ja selvittää mahdollisuutta yhdistää ne asiakirjalähteissä mainittujen haaksirikkojen kanssa.

Rakkaalla lapsella on monta nimeä, niin myös merkittävillä paikoilla. Raaseporin Jussarö on merkitty vanhoihin karttoihin ja asiakirjoihin esimerkiksi nimillä Juxarae, Juser, Jussari ja Jussaröö. Alue on ollut merkittävien purjehdusreittien varrella jo vuosisatojen ajan. Sen sivuitse kulki jo keskiajalla väylä, joka johti Raaseporin linnalle. Maankohoamisen myötä linnalle ei enää meriteitse pääse, mutta väyliä ja vesiliikennettä on alueella edelleen. Jussarön ja Lerharun saarilla on ollut rautakaivostoimintaa niiden rautamalmiesiintymien takia. Jussarön aluetta voidaan hyvällä syyllä sanoa laivaloukuksi. Karikkoiset vedet ovat riskejä merenkulun turvallisuudelle ja alueella on tapahtunut lukuisia haaksirikkoja usean vuosisadan aikana ja siten myös laivanhylkyjä ja niiden osia löytyy useita. Esitelmän tarkoitus on koota yhteen viimeisimmät havainnot Jussarön alueen hylkyistä ja miten meren pohjasta kerättyä aineistoa voidaan yhdistää arkistolähteisiin.

Immi Wallin, Subzone Oy

Huis te Warmelo – 300 years old man-of-war in the Gulf of Finland

Subzone Oy conducted during the summer 2016 an archaeological survey of the shipwreck located 1 nautical mile West from Kalbådagrund lighthouse, Porvoo, Gulf of Finland.

The main goal was to identify the wreck, that has register number 2381 in the Finnish National Board of Antiquities Registry of Ancient Monuments. The name in the register is Suomenlahti avomeri. Other names used of the wreck are Frigate of Porvoo and Kalbådagrund Gunship.

Earlier archival research conducted by Subzone Oy in 2015, showed that the wreck is not a Russian nor Swedish man-of-war. The size of the wreck and the number of guns, as well as the location all together did not match to Russian or Swedish man-of-war that had sunk in the end of 17th century or during 18th century.

One of the North Holland Admiralty warships, Huis te Warmelo, sunk at Kalbådagrund in 1715. The archival material of Huis te Warmelo, studied and collected by historian Peter Swart, was compared to the data collected during the research.

The presentation is telling about the story of Huis te Warmelo and the research conducted in 2016. Also, the outcome of the research will be revealed.

Outi Korhonen, FM, tohtorikoulutettava
Outi.Korhonen@student oulu.fi
Oulun yliopisto, historiatieteet

Hailuotolaisten kaukokalastus Ruotsin puoleisilla pyyntipaikoilla Haminan rauhan jälkeen

Hailuotolaiset ovat aikoinaan liikkuneet pitkillä kaukokalastusmatkoilla laajalla alueella Perämerellä. Heidän vanhaa elämäntapaansa voidaan pitää liikkuvan pyyntikulttuurin merellisenä muotona. Hailuotolaisille suuri muutos oli Haminan rauhan raja, joka rajoitti ja vaikeutti heidän perinteistä kaukopyyntiään. Pitemmän päälle raja ei pystynyt pidättelemään heitä, sillä pyyntioikeuden puolesta taisteltiin ja esivallan kieltoja uhmattiin.

Kaukokalastuksen perinteet olivat vahvat ja ikivanhat. Hailuotolaisten tiedetään tehneen kalastusmatkoja Malurin saarelle Tornion edustalle ainakin 1600-luvulta alkaen. 1700-luvulla silakanpyynti Perämeren eri saarilla oli heidän tärkeimpiä elinkeinojaan. Kaukaisimpia pyyntimatkojen kohteita olivat Tornion saaristossa sijaitsevat Maluri ja Sanskeri, ja lisäksi toisinaan on mainittu Gunnern ja Letto sekä Luulajalle kuulunut Rödkalla. Silakkaa pyydettiin pauhoilla saarten ympäristössä loppukesällä ja syksyllä. Kalastussaaret toimivat tukikohtina, joissa hailuotolaisilla oli omat kalamajansa ja -aittansa. He osallistuivat satamakokouksiin ja maksoivat kymmenyksiä Tornion kirkkoherralle.

Valtakunnanrajan tulo Pohjanlahdelle vuonna 1810 oli näin ollen kova isku, sillä useat tärkeät kalastuspaikat jäivät tuolloin rajan taakse. Periaatteessa tämä esti kalastuksen Ruotsin puolella, mutta vanhat perinteet eivät katkenneet helposti. Kielloista huolimatta hailuotolaiset jatkoivat kalastusmatkoja Ruotsin puolelle jääneille saarille. Välillä he anoivat kalastusoikeuden virallista palauttamista, minkä Ruotsin viranomaiset ehdottomasti kielsivät. Siitä huolimatta hailuotolaiset uhmasivat kieltoja ja jatkoivat kalastusta Ruotsin alueella. Ruotsalaiset kalastajat puolestaan alkoivat nähdä hailuotolaiset kilpailijoina ja tunkeilijoina. He valittivat ulkomaalaisten tunkeutumisesta kalavesilleen ja yrittivät kieltää näiden tulon. Lopulta 1840-luvulla hailuotolaisten itsepintaisuus palkittiin, ja he saivat oikeuden kalastaa vanhoilla pyyntipaikoillaan, kunhan hankkivat itselleen passit ja asioivat Haaparannan tullissa. Kaukokalastus väheni kuitenkin 1800-luvun kuluessa ja loppui kokonaan 1900-luvun alussa.

Perämeren kalastuksesta on olemassa melko vähän tieteelliset kriteerit täyttävää historiantutkimusta, ja tämänhetkinen kuva hailuotolaisten kalastuksesta 1800-luvulla on varsin epämääräinen. Aiemmin käyttämättömän arkistoaineistojen avulla on mahdollista rakentaa uudenlainen tulkinta kalastajien toiminnasta uudessa tilanteessa, jossa valtakunnanraja muutti heidän työskentelyolosuhteitaan huomattavasti. Kalastusoikeuskysymystä on käsitelty erityisesti Oulun lääninkanslian kirjeenvaihdossa, pitäjänkokousten pöytäkirjoissa sekä tuomiokirjoissa.

Meren tarinat tutuiksi suuren yleisön ehdoilla – Loki-palvelu tarjoaa uuden alustan merellisen tiedon kysyjille ja tarjoajille

Miten voisimme valjastaa digitalisaation parhaat puolet myös historiaan nojaavan merellisen kulttuuriperinnön palvelukseen? Minkälaiseen virtuaaliseen paikkaan voisimme koota kaiken kiinnostavan merellisen tiedon? Miten takaisimme kattavan ja laadukkaan sisällön ilman pysyviä resursseja; miten esittäisimme sisältömmme niin että ne olisivat kiinnostavia mahdollisimman monelle? Entä miten parhaiten palvelisimme museokenttää; mitkä ovat suurimmat tarpeet siellä?

Nämä kysymykset nousivat keskiöön, kun John Nurmisen Säätiö lähti vuonna 2012 selvittämään mahdollisuuksiaan toteuttaa tehtävänsä – merellisen kulttuuriperinnön vaalimista – digitaalisessa ympäristössä. Tehtyään itsenäistä esiselvitystyötä ja muutamia validoivia kokeiluja, tämä monitoimijaprojektien tunnistamiseen ja toteuttamiseen erikoistunut toiminnallinen säätiö kutsui neljä suomalaista merimuseota mukaan Loki-projektiin, jonka tavoitteeksi asetettiin merellisen kulttuuriperinnön välittäminen suurelle yleisölle useammin, helpommin ja rikkaammin.

Kaksivuotisen pilottiprojektin tuotoksena julkaistiin toukokuussa 2016 meren tuntijoiden ja ystävien yhteisö ja verkkopalvelu Loki (www.lokistories.fi). Loki on kaikille avoin, maksuton ja yleishyödyllinen alusta, jossa sekä yksityishenkilöt että yhteisöt ja organisaatiot voivat julkaista merellisiä tarinoita, tietoja, retkikohdevinkkejä, kuvia ja videoita. Palvelun ylläpidosta vastaa John Nurmisen Säätiö, ja sitä ovat olleet toteuttamassa Ahvenanmaan merenkulkumuseo, Merikeskus Forum Marinum, Rauman merimuseo sekä Suomen merimuseo. Palvelukehityksen johtotähtinä on pidetty hauskaa ja helppoa käyttökokemusta sekä käyttäjien tasa-arvoisuutta: Loki ei erittele tai arvota erilaisia käyttäjiä tai sisältöjä. Sosiaalisen median lainalaisuuksilla toimiva palvelu esittelee kartan, listauksen, käyttäjäprofiilien, asiansanojen ja älykkään hakutoiminnon kautta palveluun lisättyjä ”lokimerkintöjä”. Merkintöjen, joita on elokuun loppuun mennessä kertynyt jo yli 300 kappaletta, ainoa yhteinen nimittäjä on niiden yhtymäkohta merikulttuuriin tai -ympäristöön. Niitä ovat julkaisseet kymmenet merihenkiset yksityishenkilöt, sekä organisaatiot matkailutoimista Majakkaseuraan ja museoihin.

Pilottikesän tulokset osoittivat, että Lokin tyyppiselle palvelulle on selkeä tilaus. Kesän loppuun mennessä palvelussa oli viihtynyt yli 10 000 yksittäistä kävijää, joista yli neljäsosa palasi

käyttämään palvelua uudestaan. Erityisen suurta kiinnostusta Loki on herättänyt veneilijöiden lisäksi merihistorian ja muiden merellisten alojen tutkijoiden keskuudessa.

Merihistorian päivien esityksessä kuullaan digitaalisen kuluttajapalvelun luomisprosessin tiivistelmä humanistin silmin ja käydään läpi muutamia erilaisia tapoja julkaista merellistä aineistoa Lokin kautta kaikkien nähtäville, toivottavasti tunnistetaan yhdessä myös uusia käyttömahdollisuuksia ja kehitysideoita.