

Merihistorian päivät 2024

Vuorovaikutuksia – Interaktioner – Interactions
Jyväskylä 22.–24.3.2024

Esitelmien abstraktit



Päijänteen alueen monimuotoinen suojelu

Niko Nappu, PLUPS:n toiminnanjohtaja.

Päijänteen Luonnonperintösäätiö edistää luonnonsuojelua ja luonnon virkistyskäyttöä Päijänteen järviolueella ja sen ympäristössä. Säätiön keskeinen tehtävä on luonnonsuojelualueiksi sopivien maa-alueiden hankinta ja suojelu. Säätiön tavoitteena on varmistaa Päijänteen seudun monimuotoisen luonnon säilyminen tuleville sukupolville.

Säätiön suojelutoiminnan keskiössä on luonnoltaan monimuotoisten alueiden säilyttäminen jälkipolville ajassa, jossa ilmastonmuutos ja luontokato etenevät vauhdilla ja osin ennakoimattomasti. Esitelmässä nostetaan pohdittavaksi luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen itseisarvon lisäksi kulttuuriympäristö- ja kulttuuriperintönäkökuolia.

The Päijänne Natural Heritage Foundation promotes nature conservation and the recreational use of nature in the Päijänne lake area and its surroundings. The central task of the foundation is the acquisition and protection of land suitable for nature conservation areas. The foundation's goal is to ensure the preservation of the diverse nature of the Päijänne region for future generations.

The focus of the foundation's conservation activities is the preservation of naturally diverse areas for future generations in a time when climate change and nature loss are progressing rapidly and partly unpredictably. In the presentation, in addition to the intrinsic value of preserving natural diversity, cultural environment and cultural heritage perspectives are raised for discussion.

Researching 'skeleton wrecks' to plug holes in Finland's maritime past.

David Cleasby, Meriarkeologi, Suomen Meriarkeologinen Seura

From 2018 to 2022 The Maritime Archaeological Society of Finland (MAS) researched over 20 wrecks in the Porkkala area to form a new wreck park. Apart from 11 dive trails for the enjoyment of the wreck diving community, the project provided interesting information about the dates and construction of the vessels. It also developed an approach to study 'skeleton wrecks', so called because they often retain skeletal remnants of their original form but with few features or finds to identify their date, origin, and function. Through dating them with innovative dendrochronological sampling techniques, supported by radiocarbon methods, and through detailed photogrammetric modelling of their forms, exciting lines of enquiry have emerged. In particular, while the vast majority of the vessels found in Finnish waters come from the 17th century onwards, some of the Porkkala wrecks seem to be much older and from the Middle Ages. Shipwrecks from this period are known elsewhere in the Baltic from places like Germany and Estonia and while we have historical references to ship journeys along the coast of what would later be called Finland, so far, we have found little direct physical evidence of the vessels that carried it out. Studying more skeleton wrecks could begin to provide data to ask questions such as how important Finnish coastlines were for Baltic trade routes, or whether there was a localised boat building tradition as opposed to use by foreign vessels. This talk takes a brief look at the citizen science team MAS developed at Porkkala, explores the skeleton wreck research, and points to where MAS goes next with this approach.

Kävelyllä ympäristöhistorian rannalla

Simo Laakkonen, VTT, dosentti, Turun yliopisto

Merta katsotaan yleensä rannalta. Tavoitteena ei kuitenkaan ole jäädä rannalle rui-kuttamaan vaan hyödyntää sieltä avautuvia näkymiä ja tarkastella rannalta meren ja myös sisävesistöjen historian tuulia. Mikä ranta on, miksi ranta on tärkeä, minkälaisia rakenteita rannalta voi löytää, mitä sieltä voi nähdä ja kokea? Miltä maan ja meren vuorovaikutus näyttää rannalta katsoen? Rantaviiva määrittelee poikkeuksellisella tavalla planeettamme pinnan ominaisuudet. Ranta on olennainen niin kuivan maan kuin vesistöjen elämälle. Huomattava osa maailman väestöstä asuu rannan tuntumassa. Samoin valtaosa merielävistä elää rannikoilla. Esityksessä rantaa lähdetään tarkastelemaan yksilön kehityksen näkökulmasta mutta tarkastelua laajennetaan asteittain erilaisille rannoille ja rannan olennaisten elementtien tutkimukseen niin työn kuin vapaa-ajan näkökulmasta. Mitkä rannat ovat olleet enemmän esillä, mitkä rannat ovat jääneet hämärään? Merellisen historiatietämyksen laajetessa tietämättömyyden rantaviiva pitenee. Pyrkimyksenä on siksi tarkastella yleisellä tasolla merihistoriallisen tutkimuksen suuntauksia mutta luoda samalla katse myös tulevaisuuden mahdollisiin teemoihin ja tutkimushorisontteihin avaruutta myöten.

Ihmisen ja ympäristön vuorovaikutus Hailuodossa 1700- ja 1800- luvuilla

Outi Korhonen, Oulun yliopisto

Monien historiallisten lähteiden mukaan elämä Hailuodossa oli 1700-luvun alkupuolella huomattavan erilaista kuin 1800-luvun lopussa. Tuona aikana saaren elämässä tapahtui hidaskin, mutta perinpohjainen muutos, johon vaikuttivat ympäristöolosuhteet ja ihmistoiminta toistensa kanssa vuorovaikutuksessa. Perämeren rannikolla ympäristö on erittäin muuttuvaa, sillä maankohoaminen muovasi vahvasti rantoja ja jossain määrin myös sisämaan luontoa. Hailuodon se kasvatti parinsadan vuoden aikana saaristosta yhdeksi saareksi muuttaen samalla kalastuksen, merenkulun ja maatalouden olosuhteita, mikä koettiin vaikeutena. Lisäksi Hailuodossa tapahtui 1700- ja 1800- lukujen kuluessa väestöllinen ja taloudellinen muutos, joka vaikutti edelleen ympäristöön. Väestönkasvu oli voimakasta, mikä lisäsi luontoon kohdistunutta käyttöpainetta. Esimerkiksi metsät eivät riittäneet vahvistuneen asutuksen tarpeisiin, vaan niiden käyttöä jouduttiin rajoittamaan. Samaan aikaan pääelinkeino vaihtui vähitellen pyyntielinkeinoista maatalouteen. Maanviljelyn ja karjanhoidon vahvistuminen vaikutti yhä vahvemmin Hailuodon ympäristöön. Peltojen ja niittyjen raivaaminen, järvien ja soiden kuivattaminen sekä karjan laidunnus muuttivat saaren luontoa; koko Hailuodon saariympäristö onkin hyvin voimakkaasti ihmisen muovaamaa ja hyödyntämää. Ajan kuluessa Hailuodon asukkaat onnistuivat nousemaan köyhyydestä ja jopa vaurastumaan, minkä taustalla ilmeisesti oli elinkeinojen monipuolistuminen ja saatavilla olleiden luonnonvarojen tehokas hyödyntäminen. Talouden muuttuminen aiheutti perusteellisen mullistuksen koko mereen perustuneessa elämäntavassa. Vanha elämäntapa pohjautui pyyntikulttuuriin olennaisesti kuuluneisiin kausivaelluksiin kalojen ja hylkeiden perässä sekä tällaiseen pyyntiin liittyneeseen kauppaan. Pitkät pyynti- ja kauppamatkat loppuivat asteittain, ja elämä keskittyi enemmän omalle saarelle.

Mustionjoki kulkuväylänä

Luonnonvoimat ja ihmisen toiminta joen muokkaajina

Risto Kuittinen

Mustionjoki syntyi noin 5500 eaa, kun Lohjanjärvi kuroutui irti Litorinamerestä. Tästä alkaen sekä ihmiset että kalat ovat käyttäneet jokea kulkuväylänään mereltä ja merelle. Jääkauden jälkeinen maankohoaminen Fenoskandiassa muodosti joen ja lopulta luonnontilaisessa joessa oli kuusi koskea ja neljä nivaa noin vuoteen 1300 jaa mennessä. Korkeusero Lohjanjärven ja Suomenlahden välillä oli tuolloin noin 34 m. Ihmisiä on asunut joen varrella ja Lohjanjärven alueella kivikaudesta alkaen. He ovat käyttäneet Mustionjokea että Lohjanjärven ja Hiidenveden yläpuolisia vesistöjä kulkemiseen.

Joessa on kaksi koskijaksoa, jotka kumpikin ovat säädelleet joella kulkemista. Mustionkoski/Fabrikforsen – Peltokoski/Åkerforsen koskijakso on heti joen luusuan alapuolella. Näiden koskien yhteenlaskettu korkeus on noin 20 metriä ja niiden muodostumiseen kului noin 4600 vuotta. Enää ei voitu jokea myöten kulkea Lohjanjärvelle, vaan oli otettava käyttöön Romsarbyssä sijaitsevan Junkarsborgin nivan yläpuolelta vetotaival Lohjanjärvelle. Tätä kulkuyhteyttä käytettiin esiroomalaiselta rautakaudelta alkaen ja Lohjanjärveä, Hiidenvettä ja niiden yläpuolisia vesistöjä käyttäen päästiin lähelle Janakkalaa. Muodostui vuosisatainen kulkuväylä mereltä Hämeeseen. Merovinkiajalla rakennettiin kulkureitin varteen muutamia linnoja, Lohjanjärven rannalle Pöykärin ja Uuspyölin muinaislinnat ja lähelle joen alajuoksua Bocklintin muinaislinna. Kauppayhteydet syntyivät lähinnä Viroon, olihan siltä alueelta muuttanut väkeä nykyisen Karjaan ja Lohjan alueille ajanlaskumme alusta alkaen. Kauppatarvoin olivat turkikset, korut, aseet ja kankaat.

Maannousun jatkuessa muodostuivat joen alajuoksulle Billnäsin ja Åminneforsin kosket, joiden yhteinen korkeus oli noin vuonna 1400 jaa kahdeksan metriä. Näin luonnonvoimat olivat luoneet toisen merkittävän esteen joella kulkemiseen ja ainoastaan noin kymmenmetriset veneet saatettiin kuljettaa

näiden koskien sivuitse ylävirtaan ja edelleen Junkarsborgiin saakka. Laivoilla eli kölillissä purjealuksilla ei enää jokea pitkin voitu kulkea. Tästä ajasta alkaen oli Ruotsin valtio kiinnostunut joesta ja sen suomista mahdollisuuksista. Vaikka joella edelleen kuljettiin, alkoi joen käyttö muuttua. Kalastusoikeudesta tuli koskien omistajille merkittävä tulonlähde ja 1300-luvun lopulta alkaen koskiin alettiin rakentaa vesimyllyjä. Tähän ajanjaksoon liittyy myös Raaseporin linnan rakentamien meren rannalle lähinnä kauppaa ja hallintoa palvelemaan ja Tallinnan kaupungin kilpailijaksi.

Uusi aikakausi joen käytölle alkoi 1500-luvun lopulla, kun koskien partaille rakennettiin masuuneja rautamalmin sulattamiseksi ja raudan tuottamiseksi. Samalla patoja rakennettiin ja nivoja perattiin. Viimeisin joen hyödyntämistapa on ollut 1900-luvun alusta alkaen sähkön tuotanto vesivoiman avulla. Kulkuväyläksi ei joesta enää ollut, vaikka 1700- ja 1800-luvuilla tutkittiin jopa joen kanavoimista.

Machine Learning and Maritime History. Tracing logistics patterns in historical data collections

Werner Scheltjens, Professor of Digital History, University of Bamberg

Maritime history has a long tradition of producing historical data collections for quantitative analysis, but the advent of machine learning-based methods in the digital humanities challenges persistent research practices. Based on a use case about pre-modern logistics patterns, my talk discusses the intricacies of applying machine learning methods to Sound Toll Registers Online (STRO) - perhaps the 'biggest' maritime-historical dataset currently available. The talk highlights the benefits of applying machine-learning methods to trace individual and group patterns in STRO, while also addressing the challenges of working with messy and incomplete historical data. Relying on insights obtained from the use case, my talk suggests some areas of maritime history where machine-learning methods might make a difference, and argues that traditional research practices may require an update to account for the challenges of their application.

Tervaa, voita, viljaa ja kapahaukia: Ylä-Savon kaupankäynti Suomenlahdelle ja Pohjanlahdelle 1638–1702.

Ville-Pekka Kääriäinen, Helsingin yliopisto

Suomalainen esimodernin ajan kaupankäynnin historia on keskittynyt Rannikko-Suomen alueisiin. Kaikki tuntevat 1700-luvun pohjanmaalaiset tervanpolttajat, kauppahuoneet ja talonpoikaispurjehduksen. Sitä vastoin Sisä-Suomen, erityisesti savolaisten, kaupankäynti on jäänyt vähemmälle huomiolle, vaikka on esimerkiksi arvioitu, että Lappeenrannan ja Viipurin välinen maantie oli 1600-luvulla yksi Ruotsin valtakunnan vilkkaimmista. Tämä vilkkaus johtui lähinnä siitä, että Viipuri lähes autioitui, kun sen porvarit matkustivat kohtaamaan savolaiset talonpojat Lappeenrannassa.

Esitelmässäni keskityn nykyisen Ylä-Savon alueen kaupankäynnin historiaan. Maantieteellisesti laaja, mutta harvaan asuttu pitäjä, tunnettiin 1600-luvulla lisalmen pitäjänä. lismalmelaiset talonpojat kävivät kauppaa monisuuntaisesti sekä Lappeenrannan, Oulun, Raahen ja Kajaanin porvareiden kanssa, mikä oli aikakauden merkantilistisen rajoitusten vuoksi harvinaista. Kauppa oli lähes täysin vesiteiden varassa, joten tarkastelen tulliluetteloiden ja LCP (Least Cost Path) analyysin kautta, kuinka sijainti vaikutti kaupankäynnin suuntaan.

Kaupankäyntireittien lisäksi tarkastelen esitelmässäni tulliluetteloiden antamia tietoja kauppatavarain määrästään ja laadusta. Yksityiskohtainen tarkastelu on osoittanut, että esimerkiksi tervan, voin, viljan ja kapahaukien vienti oli merkittävää, vaikka lisalmen pitäjä oli sijainniltaan perifeerinen alue ja esimerkiksi muihin alueisiin nähden karjavarallisuudessa mitattuna heikko.

Esitelmän lopussa käyn läpi myös kehityskulkua, jossa Savon alueen kukoistava tervanpoltto ja muu kaupankäynti tyrehtyi lähes kokonaan. Tämä johtui ensisijassa siitä, että Uudenkaupungin (1721) ja Turun (1743) rauhansopimusten myötä savolaiset menettivät pääsynsä Viipuriin ja Suomenlahdelle, minkä seurauksena Pohjanlahti oli käytännössä ainoa mahdollinen kaupankäynnin suunta.

From Hinterland to Hinterland: Ports, Merchants, and Consumers in the 18th Century Atlantic

Jeremy Land, University of Gothenburg

In the 18th century maritime economy, ports served as the key gateways to hinterlands throughout the world. In the colonial sphere, this was even more important, as European empires were built specifically on the premise that maritime trade was the key reason for founding their empires. This paper will explore the ways in which consumers voiced their choices and demands from the interior to the merchants in ports and how merchants created networks with other ports (and therefore hinterlands) of other Atlantic ports. I will examine the ports of Boston and Philadelphia and their connections with Portuguese ports in Lisbon and Madeira and with French ports in the Caribbean (most based in San Domingue or what becomes known as Haiti). The focus will not be on quantifying the trade between these ports, but rather how consumers, producers, and merchants interacted to bring goods from the hinterland into ports to then be sent to other ports and hinterlands. At all stages, communications networks were key. Merchant communications networks have been well studied previously, but this paper explores the methods and importance of communication between merchants and consumers and producers to obtain and sell goods. The goal here, then, is to show the intricate social and economic networks surrounding the ports that served as gateways to the global oceans.

Kemijärven uittohistoriaa 1800-luvulta uiton loppumiseen 1991

Lauri Snellman, Uittokulttuuri tutuksi -hankkeen vetäjä

Esitelmä sisältää alustuksen Uittokulttuuri tutuksi -hankkeen toiminnasta ja tavoitteista sekä audiovisuaalista materiaalia, jonka kautta käydään läpi Kemijärven hinauksen historiaa. Alkaen varppauksesta ensin miesvoimin, sitten hevosvoimin, sitten höyrykonein varustetuilla varppaajilla varpaten 1960-luvun alkuun, jolloin Kemijärven vesi säännösteltiin ja vedennoston myötä varppauskalusto muutettiin dieselkoneisiksi ja potkurivetoisiksi hinaajiksi. Uitto loppui 1991 ja koko kalusto myytiin pois. Enää siitä ei ole jäljellä kuin uittomiesten tarinat.

Toinen joki – veden toisin tietämisen tapoja

Elina Stenström-Tuomarila, Turun yliopisto

Artikkelini aihe on vesien, erityisesti jokien maisema. Esitykseni keskiössä on kysymys vesien toisesta, hiljaisesta tiedosta. Käsittelem aiheetta toisin tietämisen ja dialogisen lukutavan kautta. Tavoitteenani on haastatella eräitä saamelaiskulttuurin, läntisen Uudenmaan virtavesien ihmisiä sekä tutkijoita ja poliitiikkatoimijoita esitystäni varten, ja lopulta valmistaa esitykseni pohjalta väitöskirjatutkimukseeni liittyvä artikkeli. Esitykseni teoreettisena lähtökohtana toimii Mihail Bahtinin dialogin ja dialogisen maiseman käsite, jota myös rauhan- ja konfliktitutkimuksen piirissä käytetään.

Jokiin, ja vesiin liittyvässä keskustelussa painottuvat tällä hetkellä luonnonsuojeluarvot ja luonnonsuojelutoimenpiteet ylhäältä johdettuina poliitiikkatoimina, joita erilaiset yhteisötoimijat ja kunnat toteuttavat kentällä. Toisaalta vesistä käytävä kulttuuriperintökeskustelukaan ei tunnu luovan siltoja ekologisen ja kulttuurisen, holistisen katsantotavan välille. Vaarana on polarisaatio, eri näkökulmien ja keskustelujen eriytyminen ja kokemuksellinen ylisukupolvinen trauma.

Haluan nostaa esille näkökulman, jossa virtavesien inhimillistä ja ei-inhimillistä monimuotoisuutta viivytään tarkastelemaan kulttuurisina, sosiologisina ja ekologisina moniaistillisina kokonaisuuksina, jolloin virtavesien toiselle ja hiljaiselle tiedolle jäisi tilaa tulla kuulluksi ja virtavedet huomioon otetuksi monilajisina, toisiinsa verkottuneina, laajempina veden ja rannan välisen vuorovaikutuksen holistisina paikkoina. Virtavesien yksinäisyyden politiikka, paikallisten yhteisöjen ulkopuolelta esitetyt tulevaisuushorisontit jättävät syrjään ja tunnistamatta virtavesien paikallisia monia ääniä, pitkän ajan kuluessa kertyneen paikallisen ihminen-luonto suhteen ja luonnonperinnön sekä kulttuuriperinnön vuoropuhelun. Kiristyvässä maailmanpoliittisessa ja turvallisuuspoliittisessa, huoltovarmuutta korostavassa ilmapiirissä on tärkeää huomioida ja kuulla virtavesiin kytkeytyvää toista, hiljaista tietoa kestävä ja aidosti kokonaisturvallisen vesipolitiikan kehityksen kannalta.

“The Season”: Time, Trade, and Ecocide in the North Pacific

Eric Oakley, Assistant Professor, Ph.D, East Carolina University

This paper examines the changing concept of the fur-trading season in the North Pacific Ocean from 1785-1825. The historiography of the maritime fur trade often references “the season” as shorthand for an annual window of time (springtime through late summer), during which Euro-American traders exchanged goods for sea otter pelts. The reasons and circumstances for that timing have never been probed in a systematic manner. This paper argues that “the season” incorporated the lifecycle of the sea otter, the activities of Indigenous trappers, and climatic constraints. Commercial hunting resulted in the collapse of sea otter populations over time. In consequence, ecocide contributed to a loosening and departure from the temporal rigor of “the season” as mariners adopted time-unlimited business models. This paper uses quantitative data from the Pacific Voyages Database to demonstrate the changing concept of “the season” with respect to sea otter populations.

'Vital Logistics': Pohjoisten suurkaupunkien elintarvike- ja polttopuuhuolto n. 1750-1850

Yrjö Kaukiainen, Helsingin yliopisto

Euroopan varhaismoderni taloudellinen kasvu oli vahvasti kytköksissä urbanisoitumiseen, erityisesti suurimpien kaupunkien kasvuun. Tuo kehitys merkitsi sekä kaupan että teollisen tuotannon irtautumista keskiaikaisista puitteistaan. Se merkitsi kuitenkin myös aikaisempien kaupunkien ja maaseudun välisten taloudellisten sidosten heikkenemistä. Kaupungit kasvoivat niin suuriksi, että lähin maaseutu ei enää riittänyt ruokkimaan niitä tai tuottamaan muita perushyödykkeitä, vaan niitä oli tuotava yhä laajemmalta alueelta.

Esitelmässä tarkastellaan kolmea Itämeren alueen suurkaupungin, Kööpenhaminan, Tukholman ja Pietarin huoltokuljetuksia 1700-luvun jälkipuolelta 1800-luvun alkupuoliskolle. Kun kysymys oli etupäässä vaatimattomasta rannikko- tai sisävesiliikenteestä, kovin kattavia tilastoja ei voida rakentaa. Parin keskeisen hyödykkeen, viljan ja polttopuun kuljetusten osalta voidaan kuitenkin hahmotella ainakin karkea yleiskuva siitä, miten laajalta alueelta niitä jouduttiin tuomaan. Tällaiset tiedot antavat mielenkiintoista taustaa sille, mitä on aikaisemmin kirjoitettu merkantilistisen ajan huoltopolitiikasta (esim. Heckscher, Jutikkala).

Navigointiharjoituksissa Mercuriuksella. Navigoinnin teorian ja käytännön vuorovaikutuksia 1700-luvun puolivälin Itämerellä

Heidi Pitkänen, Turun yliopisto

Toukokuun puolivälissä vuonna 1750 Ruotsin laivaston fregatti *Mercurius* lähti kolme kuukautta kestäväälle merimatkalle. Alusta komensi myöhemmin saaristolaivaston komentajana ja amiraliteettikollegion johtajana tunnettu, tuolloin 28-vuotias ja juuri kapteeniksi ylennetty Christopher Falkengrén (1722–1789). Kyseessä oli *exercisexpedition* eli harjoituspurjehdus paitsi Falkengrénille aluksen komentajana, myös ryhmälle nuoria kadetteja. Kymmenen nuorukaista, nimiltään Hederstierna, Fust, Lychovius, An karfjell, Wahlbeck, Lejonankar, L. ja A. Warberg sekä A. ja B. Lång, nousivat alukseen harjoitellakseen navigointia käytännön meriolosuhteissa.

Nuoret olivat opiskelleet navigoinnin teoriaa, matematiikkaa ja astronomiaa selvästi jo aikaisemmin – heille olivat tuttuja muun muassa erannon, eli maantieteellisen ja magneettisen pohjoissuunnan välisen eron laskeminen sekä auringon korkeusmittaus ja sen avulla suoritettavat sijaintilaskelmat keskipäivän aikaan. *Mercuriuksella* he kirjjasivat laskuharjoitukset huolellisesti vihkoihin, joista ne tarkasti ja korjasi itse kapteeni Falkengrén.

Mercuriuksella harjoitelleet kadetit opiskelivat aikana, jolloin alan opetuksen keskittyminen sitä varten pe rustettuihin instituutioihin oli sen aikaisissa merenkulun suurmaissa kuten Englannissa jo pitkällä, mutta Ruotsissa vasta aluillaan. Samaan aikaan navigointimenetelmiä ja -instrumentteja kehitettiin vauhdilla ja niiden käyttöön vaadittiin yhä erikoistuneempia taitoja. Ruotsissa ei haluttu jäädä jälkeen, ja panostuksen tarpeeseen vastastattiin tulevana vuosina laivaston ja tieteentekijöiden yhteistyönä.

Ruotsin laivaston arkistossa säilyneet kadettien harjoitusvihot sekä *Mercuriuksen* laivapäiväkirja avaavat yhdessä lähes käsin kosketeltavan näkymän siihen, miten 1700-luvun puolivälissä opiskeltiin laivan päällystölle tarpeellisia navigointitaitoja Itämerellä. Niitä esimerkkeinä käyttäen tarkastelen esitelmässäni navigoinnin opetuksen historian pääpiirteitä Ruotsin valtakunnassa 1700-luvun puolivälissä sekä pohdin, millaista pedagogista ajattelua harjoitusten taustalla oli.

Puritaanipappi ja merirosvot synnin ja katumuksen vuorovaikutusten aallokossa 1700-luvun alun Uudessa-Englannissa

Anna Jaskari

Bostonilainen kolmannen polven puritaanipappi Cotton Mather (1663–1728) oli aikansa uusienglantilaisen puritaaniyhteisön keskeinen hahmo. Matherin 1700-luvun alkuvuosikymmeninä julkaistut merirosvousta käsitelleet saarnat kuvastavat kirjoittajansa huolen Uuden-Englannin rannikoilla ryöstelleiden merirosvojen toimien vaikutuksesta maalla eläneelle yhteisölle sekä koko laajentuvalla Iso-Britannian imperiumille. Matherin huoli kuvastuu saarnoissa esimerkiksi hänen kutsuessa merirosvoja koko ihmiskunnan vihollisiksi. Matherin ja merirosvojen välistä vuorovaikutusta onkin perinteisesti tulkittu toiseuden ja vastakohtaisuuden kautta.

Esitelmässäni lavennan näitä tulkintoja Matherin ja merirosvojen välisestä vuorovaikutuksesta. Tulen osoittamaan, kuinka pelkän uhan lisäksi Mather rakensi heistä koko yhteisöä hyödyttäneitä esimerkkejä. Matherin merillä ryöstelleistä syntien maailmassa eläneistä "merihirviöistä" tuli kiinni jäädessään ja syntejä katuessaan "veljiä" ja yhteisön esimerkillisiä jäseniä jaetun kollektiivisen kokemuksen kautta. Täten esitelmässäni esitän, että rannikolla eläneiden puritaanien ja merellä ryöstelleiden merirosvojen yhteisöjen välinen vuorovaikutus muuttui ja mukautui aina sen mukaan, millaisissa tilanteissa ja millaisten valtasuhteiden vallitessa nämä kaksi hyvin erilaista yhteisöä kohtasivat. Avaan niitä tapoja, joilla Mather pyrki vaikuttamaan Bostonissa vangittuihin merirosvoihin sekä miten nämä vuorovaikutuksen tavat muuttuivat ja elivät Matherin merirosvousta käsittelevissä saarnoissa aina merirosvouksen yleisemmistä kuvauksista Matherin ja kuolemanrangaistustaan odottaneiden merirosvojen välisiin keskusteluihin.

Ruotsinlaivat kulttuurissa ja tutkimuksessa

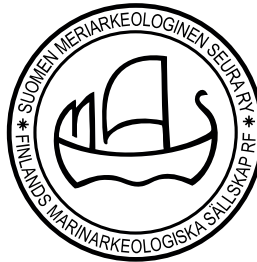
Riikka Taavetti, Turun yliopisto

Säännöllinen laivaliikenne Suomen ja Ruotsin välillä on keskeinen osa maiden välistä arkista yhteyttä sekä matkustamista ja huvittelua. Ruotsinlaivat ovat jo yli viidenkymmenen vuoden ajan olleet osa suomalaista kulttuuria ja lähes jokaisella on kokemuksia laivoilla matkustamisesta tai ainakin käsitys siitä, millaista laivoilla on. Tästä huolimatta laivoja on tarkasteltu tutkimuksessa varsin vähän, erityisesti matkustajien tai laivamatkustamisen ja risteilyjen kulttuurisen merkityksen näkökulmasta. Tutkimukset ovat tähän saakka keskittyneet enimmäkseen laivoihin työympäristönä sekä laivaliikenteen, laivayhtiöiden ja yksittäisten laivojen historiaan.

Tässä esitelmässä esittelen ruotsinlaivoja koskevan tutkimuksen tämänhetkistä tilannetta sekä tutkimushanketta, joka analysoi ruotsinlaivoja erityisesti sukupuolen, seksuaalisuuden ja kansallisuuden rakentumisen tilana. Tutkimushanke *Cruising the Baltic Sea: Nation, Gender and Sexuality in pleasure-based ferry traffic between Finland, Åland and Sweden* (tutkimuksen johtaja Katarina Mattsson, Södertörnin yliopisto, rahoittaja Östersjöstiftelsen) keskittyy huviristeilyjen merkitykseen ja tutkii ruotsinlaivoja historiatieteiden ja sukupuolentutkimuksen näkökulmista. Hankkeessa perehdytään risteilykokemuksiin nykypäivässä ja menneisyydessä media-aineistojen, muistitietoaineistojen, arkistoaineistojen sekä haastattelujen avulla. Tutkimus on osa laajempaa suomalais-ruotsalaisen ruotsinlaivoihin keskittyvän tutkijaverkoston toimintaa. Esitelmä keskittyy tutkimushankkeen asemaan ruotsinlaivojen tutkimuksen kentällä sekä ensimmäisiin näkökulmiin, joita tutkimus on nostanut esiin ruotsinlaivojen kulttuurisesta merkityksestä.



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



JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ