

TAMPEREEN YLIOPISTO

Heikki Leppänen

MERI MEIDÄT YHDISTÄÄ JA ELÄTTÄÄ

AHVENANMAAN SAARISTON ASUKKAIDEN KAUPANKÄYNTIYHTEYDET JA SOSIAALISET VERKOSTOT

1800-LUVUN LOPULTA 1930-LUVULLE

Historian pro gradu -tutkielma

Tampere 2018

TIIVISTELMÄ

Tampereen yliopisto

Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö

LEPPÄNEN HEIKKI: Meri meidät yhdistää ja elättää. Ahvenanmaan saariston asukkaiden kaupankäyntiyhteydet ja sosiaaliset verkostot 1800-luvun lopulta 1930-luvulle.

Pro gradu -tutkielma, 100 sivua, 1 liitesivu.

Historia

Tammikuu 2018

Tutkielma käsittelee Ahvenanmaan saariston asukkaiden kaupankäyntiyhteyksiä 1800-luvun lopun ja 1930-luvun välisellä ajanjaksolla. Saaristo- ja rannikkoasukkaiden meren yli tapahtunutta kaupankäyntiä on kutsuttu yleisnimityksellä talonpoikaispurjehdus, jota harjoitettiin pohjoisen Itämeren alueella 1300-luvulta 1930-luvulla asti. Talonpoikaispurjehdus oli meren äärellä eläneiden ihmisten harjoittamaa kaupankäyntiä, jolla täydennettiin kalastuksesta ja maanviljelyksestä saatuja ansioita. 1800-luvun puolenvälin jälkeen talonpoikaispurjehdus alkoi laajeta kotitarpeesta rahtien kuljettamiseen kasvavan ulkomaankaupan myötä, mitä kautta purjehtiminen oli monelle saaristo- ja rannikkoalueen asukkaalle pääasiallinen elinkeino.

Tutkimuksen tarkoituksena on tarkastella talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiyhteyksiä ja niiden kautta muodostuneita suhdeverkostoja. Tutkimuksen pääkysymys on: millaisia kaupankäyntiin liittyviä sosiaalisia yhteyksiä talonpoikaispurjehdusta harjoittaneilla ihmisillä oli? Aineistona tutkimuksessa on käytetty kirjoituskilpailujen kautta kertyneitä muistelukirjoituksia saariston asukkaiden kaupankäyntiyhteyksistä ja elämäntavasta sekä puukauppaa harjoittaneen kipparin kaupankäyntimatkoilta kotiin lähettämiä kirjeitä.

Tutkimusmenetelmänä toimii egodokumenteiksi kutsuttavien muistelukirjoitusten ja kirjeiden tulkinta yhdessä aikaisemman talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiyhteyksiä käsittelevän tutkimuksen kanssa. Egodokumentit tarjoavat mahdollisuuden päästä kiinni havaittuihin sosiaalisiin suhteisiin ja tuoda esiin niiden merkityksiä. Egodokumentit eivät itsenään pysty tarjoamaan todistusarvoltaan vahvaa tietoa laajoista kokonaisuuksista niiden kerrannaisuuden ja yksittäisen henkilön kokemusmaailmaa koskevan luonteensa vuoksi. Niiden tulkinnassa korostuu ensisijaisesti teksti itsenään sekä tekstin kirjoittamisen tarkoitus. Sosiaalisten yhteyksien merkitysten tulkinnassa metaforisena viitekehyksenä tutkimuksessa toimii sosiaalisiin verkostoteorioihin liittyvät kentän, pääomien ja luottamuksen käsitteet. Niiden avulla kaupankäyntiin liittyntä yhteydenpitoa ja vuorovaikutusta on helppo kuvata selkeinä ja ymmärrettävinä kokonaisuuksina.

Talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäynti toimi monipuolisen yhteydenpidon ja suhdeverkostojen muotoutumisen mahdollistavana tekijänä. Ennen yhteydenpidon ja liikkumisen nopeutumista vain harvalla ihmisellä oli mahdollisuuksia olla tekemisissä oman kotipiirin ulkopuolisessa ympäristössä ja saada siitä vaikutteita. Kaupankäyntiä harjoittaneilla saariston asukkailla oli rikas sosiaalinen elämä, jolla oli vaikutusta koko kaupankäynnin kentäksi määriteltävällä toiminta-alueella. Yhteydenpito mahdollisti tiedon, ajatusten, ja kulttuurivaikutteiden leviämisen.

Kaupankäynnin harjoittaminen oli myös kannattavaa ja tasa-arvoistavaa. Se mahdollisti toimeentulon ja elämisen luonnonvaroiltaan rajoittuneella saaristoalueella sekä madalsi eri sosiaaliluokkien välistä yhteydenpitoa. Talonpoikaispurjehtijoiden aina 1930-luvulle jatkunut kaupankäynti toimii hyvänä vertauskuvana kehityksen nopeuden eri tasoista. Yhteiskunta kehittyi agraarista kohti teollistuvaa yhteiskuntaa, mutta siitä huolimatta perinteinen kaupankäyntitapa pysyi pitkään kannattavana tekniikan, liikkumisen ja yhteydenpidon menetelmien kehityksen rinnalla.

Sisällys

1.	JOHDANTO.....	1
1.1.	TUTKIMUSKYSYMYKSET JA RAJAUS.....	2
1.2.	AIKAISEMPI TUTKIMUS.....	3
1.3.	AINEISTO.....	6
1.4.	KÄSITTEISTÖ JA METODISET LÄHTÖKOHDAT	7
1.4.1.	Muistitieto egodokumenttina	8
1.4.2.	Sosiaalinen verkosto moniulotteisten ilmiöiden metaforana	12
1.4.3.	Vuorovaikutuksen ja suhteiden anti kaupankäyntiä harjoittaneelle talonpoikaispurjehtijalle	16
2.	PUUTA JA KALAA KAUPUNKIIN - VILJAA JA YLELLISYYTTÄ KOTIIN.....	20
2.1.	KOTITARVEPURJEHTIJOIDEN KAUPANKÄYNTI	20
2.1.1.	Suolasilakka	23
2.1.2.	Maa- ja karjataloustuotteet sekä elävät eläimet.....	27
2.2.	ELÄVÄN KALAN KAUPPA TUKHOLMAAN	29
2.3.	PUUKAUPPA.....	33
2.3.1.	Puiden hankinta.....	35
2.3.2.	Puiden myynti.....	38
2.4.	TARVEHANKINNOT JA YLELLISYYTTÄ KAUPUNGEISTA	42
2.4.1.	Tarvetuotteet.....	43
2.4.2.	Ylellisyystuotteet	45
3.	VAIKUTTEITA KAUPUNGEISTA JA TUKIVERKOSTOJA KOTIPIIRISSÄ.....	48
3.1.	KANTA-ASIAKKAAT KAUPUNGEISSA	49
3.2.	KOHTAAMISIA KAUPUNKITILASSA	53
3.2.1.	Kaupunkiyliyntiä ja kotipaikkakuntalaisia.....	56
3.3.	TURVAA JA TUKEA ANTAVA KOTIPIIRI.....	57
3.3.1.	Vastavuoroiset suhdeverkot.....	59
3.3.2.	Osavarustajuus	62
3.4.	KULTTUURIKOHTAAMISIA KESÄVIERAIDEN KANSSA.....	63
4.	PONNISTELU LUONNONOLOJEN, EPÄVARMUUDEN JA MUUTOKSEN MAAILMASSA.....	69
4.1.	VASTATUULTA JA KARIKKOISIA VESIÄ	70
4.1.1.	Onnettomuudet.....	72
4.2.	PURJEHTIJAN MATKANTEKO	74
4.3.	PURJEHTIJAN YHTEYDENPIDON KÄYTÄNTEET.....	77
4.3.1.	Erossa olemisen tunteet.....	80
4.3.2.	Työnjako kotiväen kanssa.....	81
4.4.	KAUPANKÄYNNIN KANNATTAVUUS	83

4.5. PURJEHTIJAN KAMPPAILU KEHITTYVÄSSÄ YHTEISKUNNASSA	87
4.5.1 Moderni kehitys.....	89
5. PÄÄTELMÄT	93
LÄHDELUETTELO:.....	96
LIITE 1: Matts Mattsonin kotiin lähettämä kirje Tukholmasta 17.9.1895.	101

1. JOHDANTO

”Tukholmaan, Pietariin ja Lyypekkiin sekä lähialueille höyrylaivalla” ilmoitta Åbo Underrättelser heinäkuussa 1881¹. Maailma oli alkanut avautua kehittyneiden kuljetustapojen vaikutuksesta. Ihmisille tarjoutui mahdollisuus päästä ulkomaille toisenlaiseen ympäristöön astumalla satamasta konevoimalla puksuttavan aluksen kyytiin. Mahdollisuus tähän oli ollut jo 60 vuotta aiemmin, kun ruotsalainen höyrykuunari *Stockholm* teki ensimmäisen matkan Turusta Tukholmaan kesällä 1821². Säännöllinen höyrylaivaliikenne Tukholmaan ja Pietariin alkoi vuonna 1836 ruotsalaisen *Solide* laivan sekä suomalaisten *Furst Menschikoffin* ja *Storfurstenin* toimesta³. Vaikka mahdollisuus nopeaan ja vaivattomaan ulkomaille pääsyyn oli olemassa, siitä huolimatta 1880-luvun Aurajoen maisemaa hallitsivat edelleen pienet purjealukset, joilla käytiin kauppaa ja liikuttiin saaristoalueen, rannikon ja kaupunkien välillä. Purjealukset kuuluivat pääosin saaristoalueen ja rannikon rahvaalle talonpoikaisväestölle, minkä vuoksi niillä tapahtunutta kaupankäyntiä ja liikkumista on kutsuttu talonpoikaispurjehdukseksi.

Talonpoikaispurjehduksen perinne Suomen saaristo- ja rannikkoalueilla juontaa juurensa aina 1300-luvulle⁴. Toiminta jatkui samankaltaisena aina 1930-luvulle asti, kunnes ihmisten kulutustottumukset muuttuivat suosimaan teollisesti tuotettuja hyödykkeitä, joita pystytiin kehittyvässä yhteiskunnassa tuottamaan aina vaan halvemmalla ja nopeammin. Tämän seurauksena kaupankäynnin harjoittaminen purjeveneillä alkoi muuttua kannattamattomaksi. Muutos ei kuitenkaan tapahtunut äkkinäisesti, vaan saaristo- ja rannikkoasukkaiden elämäntapa pysyi pitkään elinvoimaisena kehittyvän yhteiskunnan puristuksessa. Kehittyvä yhteiskunta alkoi tarjota ensiksi varsin pienelle väestönosalle avartuvaa maailmankuvaa yhteydenpidon ja lisääntyneiden mahdollisuuksien kautta. Liikkuminen ja oman kotiseudun ulkopuolisen ympäristön kokeminen koskivat Suomessa vielä 1800-luvulla lähinnä varakkaampaa väestönosaa. Maaseudun asukkailla ja kaupunkien pienipalkkaisilla työläisillä mahdollisuudet olivat huomattavasti rajallisemmat.

Hidas muutos ja muutoksen kohdistuminen ainoastaan pieneen väestönosaan edesauttoivat talonpoikaispurjehduksen jatkumisen modernisoituvassa maailmassa. Perinteinen elämäntapa tarjosi mahdollisuuden tulla toimeen, eikä muutokselle ollut siten tarvetta. Saariston- ja rannikon asukkaille purjehtiminen pystyi tarjoamaan omassa ajassaan varsin monipuolisen elämäntavan verrattuna sisämaan agraariväestöön ja tehdastyöläisiin. Purjehtiminen ja liikkuminen eri paikoissa antoi mahdollisuuden saada vaikutteita kaukaa kotiseudulta ja tutustua kotipiiriin ulkopuolella oleviin ihmisiin. Aina 1900-luvun alkuun

¹ Åbo Underrättelser 6.7.1881.

² Lindberg 1928, 3-4; Riimala 1994, 28.

³ Kaukiainen 2008, 238; Lindberg 1928, 15-17; Malmberg 1994, 66.

⁴ Kaukiainen 1970, 9-14.

asti harvalla alempaan säätyluokkaan kuuluvalla elämämpiiri oli yhtä monipuolinen kuin kaupankäyntiä harjoittaneilla purjehtijoilla.

Saaristoalueella asuvien ihmisten toimeentulo perustui paikallisiin elinkeinoin, joista kalastus sekä pienimutainen karjapainotteinen maanviljely olivat tärkeimmät. Eläminen saaristossa vaati joka tapauksessa luonnonolosuhteiden sekä rajoittuneiden materiaalien resurssien vuoksi yhteyksiä ulospäin, minkä tarpeen täyttämiseksi kaupankäynti oli luontevaa toimintaa. Kaupunkimatkoilla kalaa ja maataloustuotteita saatiin kaupaksi, ja samalla voitiin tehdä ulkopuolelta tarvittavia hankintoja, joita kotiseudulta ei ollut saatavilla. Yhteyksien ylläpitäminen loi mahdollisuuksia harjoittaa omien elinkeinojen lisäksi ulkopuolisten rahtien kuljettamista, mitä kautta myös itse purjehtiminen ja kuljettaminen muodostuivat tärkeiksi elinkeinoiksi saaristoalueen asukkaille. Talonpoikaispurjehtijoiden harjoittamassa kaupankäynnissä tärkeänä tekijänä olivat luodut verkostot ja henkilökohtainen osallistuminen kuljetuksiin ja kaupankäyntiin.

1.1. TUTKIMUSKYSYMYS JA RAJAUS

Käsittelen pro gradu -tutkielmassani Ahvenanmaan saariston asukkaiden kaupankäyntisuhteita ja niiden kautta muodostuneita sosiaalisia verkostoja pohjoisen Itämeren alueella talonpoikaispurjehduksen viimeisten vuosikymmenten aikana 1800-luvun lopulta 1930-luvulle. Tutkimuksen pääkysymys on: millaisia kaupankäyntiin liittyviä sosiaalisia yhteyksiä talonpoikaispurjehdusta harjoittaneilla ihmisillä oli? Tutkimuskysymyksen rinnalla käsittelen kaupankäyntiä harjoittaneiden saariston asukkaiden mahdollisuuksia toimia perinteisen elämäntavan parissa kehittyvässä yhteiskunnassa ja suhteiden merkitystä saariston asukkaiden elämään.

Tutkielman aiheen valintaan on vaikuttanut mielenkiinto tuoda esiin liikkumisen ja yhteydenpidon merkityksiä ennen tiedonkulun ja liikkumisen mahdollisuuksien murrosta 1900-luvulla. Liikkuminen ylipäättänsä on ollut aina mahdollistava tekijä kahden tai useamman keskenään erilaisen tilan ja kulttuurin välisessä vuorovaikutuksessa. Ennen teknologista kehittymistä ja sen mahdollistamaa liikkumisen nopeutumista ja helpottumista merenkulku oli vuorovaikutuksen ja yhteydenpidon merkittävin muoto, sillä maalla liikkuminen oli hidasta. Merenkulkua ja sen vaikutuksia voidaan siten lähestyä monelta kantilta. Vuorovaikutuksen seurauksiin on helppo keskittyä ilman, että ottaa huomioon vuorovaikutuksen mahdollistajan. Historiankirjoitus on keskittynyt perinteisesti kansalliseen historiaan ja sen vaiheisiin, joissa nähdään erilaisia tapahtumia ja käännteitä, mutta ei niitä mahdollistavia tekijöitä ja syitä.

Merenkulun kautta tapahtuvan yhteydenpidon välityksellä on mahdollista löytää uudenlaisia näkökulmia eri aikakausista ja tapahtumista. Esimerkiksi Glenn O'Hara on tarjonnut merenkulun ja sen mahdollistaman yhteydenpidon kautta uudenlaisen näkökulman lähestyä eri tiloissa olevien ihmisten toiminnan merkityksiä ennen tiedonkulun ja liikkumisen kehityksen murrosta. O'Hara näkee, että merenkulku mahdollisti niin

ihmisten välisen yhteydenpidon kuin materiaalisen vaihdannan, mikä loi toisistaan maantieteellisesti kaukana olevista paikoista yhtenäisen tilan samankaltaisten toimintatapojen ja kiinteiden verkostojen avulla. Vaihdannassa liikkui niin tavarat, ihmiset kuin ihmisten kertomukset ja ideat.⁵ Merta ja maiden rajoja ei siis pidä nähdä muurina, joka pitää kulttuurivaikutteet sisällään, vaan väylänä, jota pitkin tapahtuu jatkuvaa molempiin suuntiin kohdistuvaa vuorovaikutusta eri kulttuureina pidettävien tilojen välillä. Kulttuuri ei ole staattinen, vaan jatkuvassa muutoksessa oleva tila, joka muuttuu ihmisten välisen vuorovaikutuksen kautta.

Tutkielma jakautuu kolmeen temaattisesti rakennettuun käsittelylukuun. Luvussa 2 käsittelemme talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiin ja hankintoihin liittyvien tuotteiden ja materiaalien ympärille muodostuneita verkostoja. Luvussa 3 käsittelemme olemassa olleiden sosiaalisten suhteiden tasoja ja tuon esiin suhteiden merkityksiä saariston asukkaiden kannalta. Luku 4 keskittyy kaupankäyntiin liittyviin riskeihin ja epävarmuustekijöihin, joita purjeveneillä käytyyn kauppaan liittyi luonnonolosuhteiden ja kehittyvän yhteiskunnan kautta.

1.2. AIKAISEMPI TUTKIMUS

Suomalaisessa merenkulun historian tutkimuksessa painopisteenä on ollut tilastoihin perustuva tieto, jonka pohjalta on tutkittu merenkulun yhteyksiä ja kuljetettuja tavaroita eri paikkoihin. Sosiaalisen vuorovaikutuksen ja suhteiden merkitysten analysointi on jäänyt tutkimuksessa selvästi vähemmälle. Suomen merenkulun kehityksestä hyvän yleiskuvan on luonut Helsingin yliopisto emeritusprofessori Yrjö Kaukiainen useissa eri tutkimuksissaan. Kaukiainen on kerännyt eri aikoina tekemistä tutkimuksistaan kattavan yhteenvedon vuonna 2008 julkaistussa teoksessa *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Teos antaa kokonaiskuvan suomalaisen merenkulun kehityksestä, yhteyksien määrästä ja kohteista sekä kuljetus- ja liikkumismahdollisuuksista eri aikakausina.⁶

Yleinen suuntaus suomalaisessa merenkulun historiantutkimuksessa on ollut paikallistasoon keskittyvä tutkimus. Paikallisten liikenneyhteyksien ohella tutkimuksissa nousee esiin laivojen omistajuus ja varustajuus. Monien paikallistasoon keskittyvän tutkimuksen kautta on mahdollista saada tietoa yhteyksien olemassaolon lisäksi merenkultutekniikan kehityksestä. Paikallistason tutkimus käsittelee yleisesti myös talonpoikaispurjehdusta. Talonpoikaispurjehdusta on tutkittu merenkulkuun liittyvässä historiantutkimuksessa varsin paljon etenkin ruotsinkielisenä ja siinä nousee esiin myös sosiaalisen vuorovaikutuksen tasoja liikenneyhteyksien rinnalla. Talonpoikaispurjehdus nousee esiin myös Yrjö Kaukiaisien julkaisuissa. Vuonna 1970 julkaistussa teoksessa *Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1810-1853)* Kaukiainen käsittelee 1800-luvun alun talonpoikaispurjehdusta Suomen

⁵O'Hara 2009, 1109-1110, 1112.

⁶Kaukiainen 2008.

rannikko- ja saaristoalueilla⁷. Teoksessa tuodaan esiin tulli- ja satamatilastojen pohjalta kuljetettuja tavaroita, niiden määriä ja kuljetusreitit. Kaukiainen pitää teoksessaan 1800-luvun alkupuolta viimeisenä merkittävänä talonpoikaispurjehduksen kautena ennen merenkulun modernisoitumista ja yhteyksien leviämistä laajemmille alueille.

Varhaisempien aikojen talonpoikaispurjehdusta Suomenlahden alueella on tutkinut Gunvor Kerkkonen kahdessa teoksessaan *Bondesegel på Finska viken*⁸ ja *Borgare och bondeseglare. Handelsjöfart på Reval genom och i SV-Finlands skärgård under tidigt 1500-tal*⁹. Kerkkosen teokset auttavat pääsemään kiinni talonpoikaispurjehduksen pidempi aikaiseen jatkumoon sekä muutoksiin, joita talonpoikaispurjehduksiin liittyi vuosisatojen aikana. Kerkkosen luoman kuvan perusteella 1500-luvun talonpoikaispurjehdus oli luonteeltaan puhtaasti kotitarvepurjehdusta, jossa saariston- ja rannikon asukkaat vaihtoivat kotiseudulta pyydystämiään kaloja ja saaliseläimiä viljaan, sokeriin ja suolaan. Näitä perinteisiä elementtejä talonpoikaispurjehduksessa oli mukana aina 1900-luvulle asti.

Suomen ja Ahvenanmaan saaristo- ja rannikkoalueiden talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiä ovat käsitelleet esimerkiksi Sven Andersson sekä Per-Ove Högnäs ja Jerker Öljans¹⁰. Sven Andersson käsittelee teoksessaan *Åländska vedskutor och åländsk husbehovsseglation* talonpoikaispurjehtijoiden Tukholmaan suuntautunutta puukauppaa, joka oli kalakaupan ohella tärkein kaupunkiin kaupattava tuoteryhmä. Anderssonin tutkimuksesta käy hyvin ilmi kaupankäynnissä mukana olleet osapuolet sekä myös hintataso ja kaupankäynnin kannattavuus purjehtijalle. Högnäs & Öljans puolestaan tuovat teoksessa *Med folk och fisk över Ålands hav* esiin kalakaupan eri muotoja, määriä ja kohteita sekä paneutuvat myös kaupankäyntitapahtumiin kaupungeissa.

Ahvenanmaalaisesta talonpoikaispurjehduksesta on tehty tutkimusta Suomen lisäksi myös Ruotsin puolella. David Papp on tutkinut talonpoikaispurjehdusta vuonna 1977 julkaistussa väitöskirjassaan *Åländsk allmogeseglation med särskilt hänsyn till sjöfarten på Stockholm. Sjöfarten i Lemlands sock*¹¹ sekä julkaissut useita lyhyempiä talonpoikaispurjehdukseen liittyviä tutkimuksia koskien koko pohjoisen Itämeren aluetta¹². Pappin väitöskirjatutkimuksessa pääpaino on Ahvenanmaalaisen Lemlandin kunnan alueelta tapahtunut talonpoikaispurjehdus Tukholman suuntaan. Papp tuo teoksessaan esiin purjehduksen kehityksen alueella, käsittelee vietyjä ja tuotuja tavaroita sekä pureutuu myös kaupankäyntitapahtumiin Tukholmassa. Pappin

⁷ Kaukiainen 1970.

⁸ Kerkkonen 1959.

⁹ Kerkkonen 1977.

¹⁰ Andersson 1944; Högnäs & Öljans 1997.

¹¹ Papp 1977.

¹² Papp 1988; Papp 1998.

tutkimus antaa omaan tutkimuskysymykseeni nähden hyvää taustatietoa Tukholman alueen kaupankäynnin käytänteistä ja niiden merkityksistä saaristoalueen talonpoikaispurjehtijoille.

Talonpoikaispurjehtijoiden yhteyksiä ja kaupankäyntitapahtumia täydentävää tietoa löytyy esimerkiksi John Hackman vuonna 1975 julkaistusta teoksesta *Bygdesjöfart i Nagu under 1800-talet*¹³ ja Ulla Kallberg teoksesta *Kustavin talonpoikaispurjehduksesta 1860-1915*¹⁴. Hackmanin teos käsittelee talonpoikaispurjehdusta laivojen osaomistajuuden kautta. Kallbergin teos puolestaan antaa kattavan kuvan paikallistason talonpoikaispurjehduksesta. Kallbergin tutkimus keskittyy Kustavin alueella olleisiin purjeveneiden ja -laivojen määrään ja niiden liikennöintisuuntiin veneitä ja laivoja omistaneiden tahojen näkökulmasta. 1800-luvun jälkipuoliskolla saaristossa ja rannikkoalueella asuvien ihmisten keskuudessa rahtipurjehduksista tuli koko Itämeren alueella aina Englantiin asti yleinen elinkeino. Sekä Hackmanin että Kallbergin tutkimukset ovat keskittyneet enemmän laajemman alueen rahtipurjehduksiin kuin lähialueiden purjehdusten tarkasteluun, mikä laajentaa kuvaa talonpoikaispurjehduksen merkityksestä. Talonpoikaispurjehtijat löysivät Suomen puutavaraviennin lisääntymisen kautta uusia markkinoita lähivesien ulkopuolelta. Tärkeänä tekijänä puutavaraviennin hoitamisessa oli purjehdustaito ja laivojen omistaminen, joita voi pitää suorana jatkumona pitkäaikaiselle perinteelle purjehtimisessa ja kaupankäymisessä.¹⁵

Talonpoikaispurjehduksen kulttuurimerkitykseen liittyvää tutkimusta ovat tehneet Saini Laurikkala vuonna 1948 julkaistussa teoksessa *Varsinaissuomalaisen talonpoikaispurjehduksen kulttuurimerkityksestä 1700-luvulla*¹⁶. Ragna Ahlbäck on puolestaan tutkinut vuonna 1955 julkaistussa väitöskirjassaan *Kökar, näringslivet och dess organisation i utskärsocken*¹⁷ ulkosaariston elinkeinoelämää ja siihen liittyviä verkostoja. Saaristolais- ja rannikkoseutuelämän kulttuurista olemusta ja verkostoja laajemmalla Pohjoismaisella tasolla on tutkinut Christer Westerdahl. Hän jakaa saaristolais- ja rannikkoseutujen kulttuureja ihmisten asuinpaikkojen ja niiden sijaintien perusteella eri tasoiksi kulttuuri- ja suhdeverkostoympäristöksi.¹⁸

Kirsi Keravuori on lähestynyt aihepiiriä tutkimuksessaan *”Rakkaat poikaiset!” Simon ja Wilhelmina Janssonin perhekirjeet egodokumentteina (1858-1887)*¹⁹ analysoimalla kustavilaisen rahtipurjehdusta harjoittaneen perheen kirjeenvaihtoa ja luomalla sen pohjalta kuvaa perheen elämästä ja sosiaalisten suhteiden merkityksistä. Keravuoren tutkimuksen lähtökohtana on egodokumentin käyttäminen aineistona. Egodokumentti käsitteen alaisuuteen kuuluvat esimerkiksi kirjeenvaihdot, muistikirjoitukset ja päiväkirjat, joissa näkyy yksittäisen ihmisen kirjoitushetkellä esiin tuoma tilannekuva. Keravuoren tutkimus tuo esiin

¹³ Hackman 1975.

¹⁴ Kallberg 1981.

¹⁵ Kaukiainen 1991, 170-171.

¹⁶ Laurikkala 1948.

¹⁷ Ahlbäck 1955.

¹⁸ Westerdahl 2005, 254-255.

¹⁹ Keravuori 2015.

perheelle rahtipurjehduksen kautta kerääntyneen varallisuuden ja sosiaalisen aseman kasvun omassa yhteisössään.

Oma pro gradu -tutkielmani osuu ajallisesti merenkulun murrosvaiheeseen, jolloin höyrylaivaliikenteellä alkoi olla merkitystä koskien koko Suomen yhteyksiä ulos päin. Sen vuoksi tutkimukseeni sopivaa taustatietoa antaa höyrylaivaliikenteen kehitystä Lounais-Suomessa ja Ahvenanmaalla käsittelevät tutkimukset. Ansiokasta tutkimusta Turun alueen höyrylaivayhteyksien kehityksestä ovat tehneet esimerkiksi Ernst Lindberg ja Ismo Heervä²⁰. Ahvenanmaan osalta hyvää taustatietoa tutkimukseeni antaa Timo Selkälän ahvenanmaalaista höyrylaivavarustamoja Ångbåts Ab Ålandia koskeva artikkeli²¹, joka käsittelee yksityisen höyrylaivavarustamon tarjoamia säännöllisiä yhteyksiä 1800-luvun loppupuolelta 1900-luvun alkuun. Paikallisten höyrylaivayhteyksien tunteminen tuo tutkimukseeni sopivan viitekehyksen siitä, millaisessa ympäristössä talonpoikaispurjehtijat toimivat 1800- ja 1900-luvun vaihteessa. Yhteyksiä käsittelevistä tutkimuksista voi päätellä, että jo 1800-luvun jälkipuoliskolla oli mahdollista liikkua ja kuljettaa tavaroita säännöllisillä yhteyksillä, mutta siitä huolimatta yhteyksiä hyödynnettiin varsin niukasti, mikä puolestaan johti yhteyksien hitaaseen kehittymiseen. Talonpoikaispurjehduksen perinteet ja vakiintuneet käytännöt menivät usein etusijalle kehittyvään teknologiaan ja yhteyksiin nähden.

1.3. AINEISTO

Tutkimuksen pääaineistona toimivat Svenska Litteratursällskapetin (SLS) arkistosta löytyvät muistelukirjoitukset²² ja halkokauppaa rahtipurjehduksena Suomen ja Ruotsin välillä harjoittaneen getalaisen Matts Mattssonin vaimollensa Matildalle eri satamapaikkakunnilta lähetetyt kirjeet, jotka on arkistoitu Ålands sjöfartsmuseumin (ÅSM) kokoelmiin²³. Muistelukirjoitukset ovat vuosina 1962 ja 1976 koottuja kirjoituskilpailujen kautta muodostuneita ruotsinkielisiä tekstejä. Kirjoituskilpailuissa kirjoittajat ovat kirjoittaneet omakohtaisia muisteluja talonpoikaispurjehduksen aikaisista kaupunkimatkoista, markkinamatkoista, kaupankäyntiyhteyksistä, kulkuväylistä, saariston kesävieraista ja perinteisistä saaristolaisten elintavoista. Olen hyödyntänyt tutkielmassani yhdeksän eri henkilön kirjoituksia, joissa tulee esiin saaristossa asuneiden ihmisten kaupankäyntisuhteita, kaupankäyntitapahtumia Turussa, Helsingissä, Tukholmassa ja Tallinnassa sekä muita sosiaalisia kontakteja saaristolaisten ja kaupunkilaisten välillä²⁴. Tutkimuksessa hyödynnettävien tekstien valintaan vaikutti niiden osuvuus tutkimukseni aihepiiriin ja maantieteelliseen rajaukseen nähden. Muistelukirjoitusaineistot pystyvät antamaan talonpoikaispurjehtijoiden sosiaalisista yhteyksistä tietoa yleisellä tasolla 1800-luvun ja 1900-luvun

²⁰ Heervä 1974; Lindberg 1928.

²¹ Selkälä 2012.

²² SLS 784; SLS 1185.

²³ ÅSM F80.89, Matts Mattsson.

²⁴ Tallinnan kaupunki esiintyy muistikertomuksissa vanhalla saksalaisperäisellä nimellä Reval.

taitteessa, mutta eivät luonteensa vuoksi pysty tarjoamaan vahvaa todistusvoimaista tietoa yksittäisistä todennetuista yhteydenpidon muodoista. Aineiston merkittävin anti on monipuolistaa talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiin liittyvää moniulotteisuutta ja tuoda ilmi suhteisiin liittyviä merkityksiä.

Matts Mattsonin vaimolleen Matildalle lähettämien kirjeiden kokoelma sisältää 38 vuosien 1890 ja 1909 välisenä aikana lähetettyä ruotsiksi kirjoitettua kirjettä. Liitteessä 1 on kuva Matts Matssonin Tukholmasta syyskuussa 1895 kotiin kirjoittamasta kirjeestä. Matts ja Matilda Mattson pitivät Ahvenanmaan pääsaaren pohjoisosassa sijaitsevassa Getan pitäjässä Kullbacka nimistä torppaa. Matts harjoitti puukauppaa yhdessä vanhimman poikansa Justuksen kanssa *Ida-* nimisellä jahdilla.²⁵ Matts Mattsonin vaimolleen lähettämien kirjeiden sisältö painottuu kaupankäyntiin liittyvään viestintään Suomen ja Ruotsin eri rannikkopaikkakunnilta. Kirjeiden kautta on helppo päästä kiinni Mattsin ja hänen vaimonsa Matildan välisen yhteydenpidon muotoihin, mutta epäsuorasti niistä voi löytää myös muita osapuolia, joiden kanssa Matts oli puukauppaan liittyen tekemisissä. Puiden hankintaan tai myyntiin liittyen kirjeistä ei nouse esiin yksittäisiä ihmisiä, joiden kanssa Mattson on ollut tekemisissä, mutta tapahtumiin liittyen voi havaita, että niissä on aina ollut mukana ihmiskontakteja, joiden luonnetta voi käsitellä itse tekemisen kautta. Mattsonin kirjeiden kautta havaitut ihmiskontaktit eivät toimi yleistettynä mallina liittyen aikakauden puukauppiaan kaupankäyntiverkostoihin, koska ne koskevat ainoastaan yhtä henkilöä. Ne tuovat kuitenkin yksittäisinä tapahtumina esimerkkejä, miten puukauppaa on käyty ja millaisia tahoja kaupankäynnissä on ollut mukana. Kirjeistä löydetty tieto mahdollistaa pääsyn kaupankäynnin mikrotasoille, mikä ei välity esimerkiksi laajemmista tilastopohjaisista aineistoista.

1.4. KÄSITTEISTÖ JA METODISET LÄHTÖKOHDAT

Talonpoikaispurjehduksen määrite

Rannikko- ja saaristoalueilla asuneiden talonpoikien harjoittamaa merenkulkua on kutsuttu yleisesti nimellä talonpoikaispurjehdus. Talonpoikaispurjehdukseen liittyy ei-ammattimainen usein maanviljelyksen tai kalastuksen ohella harjoitettu omaan toimeentuloon liittyvä purjehdus ja kaupankäynti. Talonpoikaispurjehdus muutti luonnetta 1800-luvun puolivälin jälkeen, kun purjehdus itsenään alkoi olla tuottavaa elinkeinon harjoittamista. Samalla myös tilattomille ihmisille avautui mahdollisuus saada toimeentuloa purjehtimisesta. Talonpoikaispurjehdus alkoi jakautua ansiopurjehdukseksi ja kotitarvepurjehdukseksi. Ansiopurjehdukseen liittyy purjehtiminen ulkopuolisten rahtien kuljettajana korvausta vastaan, minkä vuoksi siitä on käytetty tutkimuksessa myös nimitystä rahtipurjehdus.

²⁵ Högman 1990, 406. Gyrid Högman on hyödyntänyt Matts Mattsonin kirjeitä teoksessaan *Den åländska kvinnans historia*.

Ansiopurjehdus talonpoikaispurjehduksen yhteydessä on liiketoiminnan harjoittamista ei-ammattimaisen merenkulkijan toimesta. Kotitarvepurjehdus puolestaan liittyy omien tarpeiden kuljetuksiin.²⁶ Tässä tutkimuksessa tutkittavat kuljetukset ja kaupankäyntisuhteet painottuvat kotitarvepurjehduksiin, mutta pitävät sisällään myös ansiopurjehduksiin viittaavaa kuljettamista. Lisääntynyt ansiopurjehdus loi varsinkin Ahvenmaalle tyypillisen osaomistajuuteen perustuvan varustajuustoiminnan, jossa ihmiset ostivat osuuksia rahtia kuljettaneista aluksista. Yksittäinen henkilö saattoi olla yhtä aikaa osakkaana useassa eri aluksessa.²⁷

Talonpoikaispurjehdus ei ollut ainoastaan pohjoisen Itämeren alueella ollut ilmiö, vaan samankaltaista toimintaa harjoitettiin myös Tanskan ja Norjan välillä. Siellä talonpoikaispurjehdus alkoi taantua jo 1870-luvulla, ja loppui käytännössä kokonaan 1880-luvulla. Taantumus oli varsin nopea, sillä kaupankäynti eli suurinta kukoistuskauttansa vielä 1840-luvulla. Syynä taantumukselle oli valtameriltä saapuneet hinnaltaan edulliset tuotteet sekä hyvät vientimahdollisuudet Englantiin.²⁸

Iso osa Suomen talonpoikaispurjehdukseen liittyvästä tutkimuksesta on ruotsinkielistä. Ruotsinkielessä yleisnimitys ilmiölle on *allmogeseglation*, joka viittaa purjehdusta ja kaupankäyntiä harjoittaneeseen rahvaaseen. Käytössä olevia ilmiötä tarkentavia käsitteitä ovat *bondeseglation* ja *husbehovseglation*. *Bonde* viittaa tilanomistajuuteen, eli siihen että tilaa omistanut henkilö harjoittaa kaupankäyntiä ja purjehdusta. *Husbehovseglation* puolestaan pitää sisällään kotitarpeen, eli se vastaa suomenkielessä käytettyä käsitettä kotitarvepurjehdus.²⁹ Ruotsinkielisessä tutkimuksessa saaristo- ja rannikkokuntien harjoittamasta purjehduksesta on käytetty myös käsitettä *bygdesjöfart*, joka viittaa seutuun ja pienemmällä alueella tapahtuneeseen purjehtimiseen ja laivanvarustukseen³⁰. Ansio- tai rahtipurjehduksesta käytetty ruotsinkielinen käsite on *fraktsjöfart*, joka viittaa rahdin kuljettamiseen ja jättää tilallisen omistajuuden käsitteestä pois³¹.

1.4.1. Muistitieto egodokumenttina

Muistelukirjoitukset voidaan luokitella historian tutkimuksessa *egodokumenteiksi*. Muistitiedon lisäksi tyypillisiä egodokumentteja ovat kirjeet ja päiväkirjat, joissa kirjoituksen taustalla oleva tekijä tai kokija ovat keskiössä. Egodokumentissa nousee vahvasti esiin kirjoittajan maailmankuva ja mentaliteetti. Ne eivät tarjoa täydellistä todistusaineistoa menneistä tapahtumista, vaan tarjoavat väylän vähemmän tutkittuihin ilmiöihin. Egodokumenteissa on voimakkaasti läsnä kertojan kokemusmaailma ja elämyksellisyys.³²

²⁶ Hackman 1996, 10; Kaukiainen 1970, 159-160.

²⁷ Hackman 1996, 67-68.

²⁸ Westerdahl (a) 2004, 225-226.

²⁹ Esim. Kallberg 2004, 81.

³⁰ Esim. Hackman 1996.

³¹ Esim. Papp 1977.

³² Keravuori 2015, 13-16.

Kirjoituskilpailujen kautta tuotettu muistitieto auttaa pääsemään kiinni menneisyyden kokemushistorian avulla arjen historian ilmiöihin, joihin usein historian tutkimisessa käytettävät aineistot eivät tarjoa sisäänpääsyä. Yksi tapa analysoida muistikirjoituksia on *lähiluku*. Jyrki Pöysä ei pidä lähilukua historian ja folkloristiikan tutkimuksessa metodina, vaan enemmän tapana lähestyä aineistoa. Lähiluvulla voidaan harvoin todistaa menneiden tapahtumien subjektiivista totuutta. Se on luonteeltaan ehdollista tietoa, joka pystyy tarjoamaan väylän syvällisempiin sisältöihin tutkittavasta alueesta tai antaa lähtökohdan kokonaan uusille tutkimuksille. Lähiluvun avulla voi analysoida aineistoa kirjoitetun diskursiivin kautta eri tasoilla tai hakea tietoa ja merkityksiä kirjoituksen sisällöstä, teemoista ja merkityksistä.³³ Kirsi Keravuori tuo puolestaan esiin, että egodokumenteissa kirjoittajat itse ovat tutkimuksen kohteita. Egodokumentti tarjoaa pääsyn yksityisen ja yhteisön välimaastoon. Egodokumentteihin pohjautuvassa tutkimuksessa on tärkeää ottaa huomioon myös se, mitä aineistoissa ei suoraan mainita, koska ihminen tekee kirjoittaessaan aina valintoja mitä kirjoituksessaan tuo esiin.³⁴

Kirjoituskilpailujen tekstit ovat tavallisesti luonteeltaan heterogeeninen otos kirjoituskilpailujen teemaan liittyen. Kirjoituksissa tulee esiin kirjoittajien sosiaalinen tausta ja erittäin voimakkaasti omakohtainen kokemus aihepiiriin liittyen. Kirjoittaja voi tuoda tekstiinsä asioita ja näkökulmia omaan kokemusmaailmaan pohjautuen ilman ennalta määriteltyä tieteellistä viitekehystä. Kirjoitetut tekstit ovat usein puhuttelevia ja mukaansatempaavia, ja lukijan on helppo samaistua kirjoittajan kokemusmaailmaan. Vaikka kirjoittajilla olisi samankaltainen elämänpiiriin ja sosiaaliseen taustaan liittyvä lähtökohta, tuottaa kirjoitukset usein aivan erilaisia tekstejä samasta aiheesta. Muistelukirjoitusten teksteissä on mukana aina kerronnallisuuteen ja myös fiktiivisyyteen liittyvät tasot. Menneiden tapahtumien myöhempi kerronta antaa kirjoittajalle mahdollisuuden käyttää narratiivisuutta, joka lisää tekstien kiinnostavuutta ja luettavuutta. Kerronnallisuus tulee esiin etenkin kirjoituskilpailuihin liittyvissä teksteissä, joissa usein palkitaan hyviä ja kiinnostavia kirjoituksia.³⁵

Muistelukirjoitus tekstien kirjoittajat voivat olla kirjoitettuun tekstiin kolmetasoisessa suhteessa. Kirjoittaja voi olla *toimija*, *kohde* tai *todistaja*.³⁶ Toimija on mukana tarinassa omakohtaisena kokijana, milloin aiheita lähestytään oman kirjoitushetkellä olleen muistiin perustuvan havaintomaailman pohjalta. Kirjoittajan ollessa kohteena tarina liittyy kirjoittajaan itseensä, mutta kirjoittaja ei ole tapahtumien subjekti, vaan mukana tapahtumissa objektiivisena havainnoijana. Todistajana ollessaan kirjoittaja ei liity itse tapahtumiin ja niiden kulkuun, mutta hän on ollut kuitenkin tapahtumissa läsnä ulkopuolisena havainnoijana.

³³ Pöysä 2015, 6-7, 47, 97, 157-158.

³⁴ Keravuori 2015, 12-13, 18.

³⁵ Pöysä 2015, 18-22, 48, 51.

³⁶ Pöysä 2015, 135.

Metodologisena haasteena muistiin perustuvissa aineistoissa on *muistinvaraisuuden* kysymykset liittyen siihen mitä kirjoittaja muistaa ja mitä hän on unohtanut sekä miksi hän näkee ja kuvaa asioita juuri tietyllä tavalla. Pitkä muistelun aikaväli tuo kirjoittamiseen mukaan tarinoitumisen vaikutuksia sekä sosiaalisen kontekstin ja muiden ihmisten kertomisen vaikutukset omaan kertomukseen.³⁷ Muistitiedossa tulee esiin *lineaaripresentistinen* aikakäsitys. Tiedon syntymisessä ja analysoinnissa löytyy kolme tasoa, jotka kaikki ovat omassa ajassaan nykyhetkiä. Nykyhetkiä ovat kuvattujen tapahtumien nykyhetki, kertomisen nykyhetki ja kertomisen tulkinnan nykyhetki. Tietoisuus tapahtumassa siis muodostuu aina ohi menevässä ajanvirrassa, eikä se ole pysyvä subjektiivinen totuus pysähtyneestä tilasta. Esimerkiksi eilinen tapahtuma on aina sidoksissa tässä hetkessä tapahtuvaan havainnointiin, eikä se ole enää sama mitä se oli tapahtumahetkellä olevassa havainnoinnissa.³⁸ Sekä kertoja että tulkitsija elävät oman persoonansa ja kunkin hetken kulttuurisen ympäristön vaikutuksessa, mitkä muuttuvat ajan kuluessa. Tämän vuoksi myös tapa lähestyä asioita on jatkuvassa vaihtuvuuden tilassa.³⁹ Tutkimukseni muistelukirjoitus aineistossa muisteltavilla tapahtumilla ja kirjoitushetkellä on väliä noin 50-70 vuotta, minkä vuoksi kirjoittajien muistinvaraisuus nousee merkittävään asemaan. Pitkän aikavälin vuoksi etenkin tapahtumien aikajärjestys ja niiden välinen yhteys saattavat olla hämärtyneitä. Kirjoittajien mieleen on jäänyt tapahtumia, joita myöhemmin on yhdistetty muistinvaraisesti yhtenäisiksi kertomuksiksi. Tutkimuksen tavoitteen kannalta muistinvaraisuudesta johtuva epäloogisuus ei kuitenkaan poista tilallista sosiaalista ulottuvuutta.

Historian tutkimuksessa kirjoitettu muistitietoteksti vaatii taustaukseen tutkimukseen soveltuvan lähdekritiikin. Analysoitavasta tekstistä täytyy löytää taustaksi tekstin kirjoittajan perusteet kirjoittamiselle sekä tietämys vastaanottajasta ja mitä vastaanottajalle on haluttu kertoa. Folkloristisen tutkimuksen näkökulmasta muistitieto auttaa pääsemään sisään omakohtaisen kokemuksellisuuden välittämän diskursiivisen todellisuuden kanssa.⁴⁰ Yksilön kokemusmaailma tuo tekijän osaksi laajemmin tunnettua kokonaisuutta. Niistä nähdään miten mahdollinen toteutuu tutkittavissa sosiaalisissa prosesseissa.⁴¹ Muistelukirjoituksissa arjen toisteisuudet jäävät taka-alalle, koska niissä tuodaan esiin kirjoittajan tärkeäksi pitämiä asioita jälkipolville säilytettäväksi.⁴² Lähilukemista ja muistitiedon analysointia voi lähestyä hermeneutiikan ja hermeneuttisen kehän kautta, jossa analysoidaan samanaikaisesti tekstiä sekä kirjoituksena itsenään että tietolähteenä nykyhetkessä kirjoitusajan taustatekijät huomioon ottaen.⁴³

Kirsi Keravuori korostaa, että egodokumenteista ei haeta ainoastaan tietoa menneistä tapahtumista, vaan tutkimuksen mielenkiinto kohdistuu myös kirjoittamiseen itsessään sekä kirjoittamisen merkityksiin.

³⁷ Pöysä 2015, 24.

³⁸ Pöysä 2015, 76, 78.

³⁹ Pöysä, 82-83.

⁴⁰ Pöysä 2015, 24-25.

⁴¹ Keravuori 2015, 19.

⁴² Keravuori 2015, 146.

⁴³ Gadamer 2002, 67; Pöysä 2015, 26

Historioitsija hakee egodokumenteista tietoa yksilöstä, kokemusmaailmasta ja arkielämästä, ei niinkään kirjoituksen sisällöstä. Suhde laajemmasta yksilön ja yhteisön kokemuksesta on keskeinen.⁴⁴ Egodokumentteja ei voi lähestyä valmiiden kysymysten kautta, koska niiden sisältö ei ole ennalta tiedossa, sillä egodokumentit eivät ole koskaan muodostuneet nykyhetkessä tehtävän tutkimuksen kysymysten lähtökohdista. Niistä nousee esiin erilaisia teemoja, joita voi lähestyä uudelleen kysymällä.⁴⁵ Uudelleen kysyminen mahdollistaa tiedon esiin tuomisen perustuen egodokumenttien todelliseen sisältöön. Tiukka kysymysten ennakorajaus jättää aineistosta tuomatta esiin paljon sellaista tietoa, joka suhteutuu mielenkiintoisiksi kokonaisuuksiksi sidottuna eri teemoihin.

Muistelukirjoitusten rakenne voi olla kronologisesti etenevä kertomus tai yksittäisiin tapahtumiin keskittyvä kuvaus, joissa tilalliset tasot nousevat esiin. Aika rajautuu usein kirjoitustehtävään liittyen, milloin kirjoituksista on mahdollista löytää kirjoituksen tapahtumista ajallisia seuraussuhteita. Muistitiedossa aikakäsitys ja tapahtumien seuraussuhteet kuitenkin ovat usein hämärtyneet ja ihminen saattaa muistaa tapahtumien ajallisen järjestyksen myöhemmin eri tavalla. Kirjoituksen tilalliset tasot nousevat muistelukirjoituksista esiin mahdollisista kronologisesta epäjärjestyksestä huolimatta.⁴⁶ Doreen Massey on lähestynyt tilaa sen moninaisuuden ja sosiaalisen ulottuvuuden kautta⁴⁷. Tila ei ole Massey'n mukaan koskaan staattisesti pysähtynyt otos yksittäisestä ajan hetkestä, vaan se pitää sisällään tilaan liittyvän kirjon kaikkine sosiaalisine rakenteineen ja vaikutussuhteineen, joita tarkasteltavassa hetkessä on ollut läsnä. Tila voi olla laaja, suppea tai konkreettinen tarkasti rajattu.⁴⁸ Ajallisen ja tilallisen ulottuvuuden ohella muistelukirjoituksista voi löytää iteratiivisia tasoja, joilla tarkoitetaan kertomuksen aiheen ulkopuolelle meneviä aiheita, jotka ovat tulleet kirjoittajalle mieleen pääaiheeseen liittyen. Iteratiiviset tasot ovat luonteeltaan usein elämyksellisiä, joihin liittyy kirjoittajan hyvä muisti tapahtumaa kohtaan.⁴⁹

Muistitietoaineistoja voi analysoida joko havaittavien toisintojen tai vertailuun pohjautuvan kontrastiivisuuden kautta. Toisintojen havaitseminen aineistoista lisää tapahtumien todistearvoa, jos useamman henkilön muistelukertomukissa on samankaltaisuuksia. Kontrastiivinen vertailuun pohjautuva erojen hakeminen puolestaan mahdollistaa toisistaan poikkeavien näkemysten esiin tuomisen menneeseen tapahtumaan liittyen. Kontrastiivisuus lisää tutkimuksen monimuotoisuutta ja tuo samalla esiin aineiston luonteeseen liittyen yksittäisten ihmisten erilaisia näkemyksiä ja tasoja menneestä tapahtumasta.

⁴⁴ Keravuori 2015, 23-24.

⁴⁵ Keravuori 2015, 235-236.

⁴⁶ Pöysä 2015, 85, 101.

⁴⁷ Doreen Massey tilakäsitteesstä enemmän esim. teoksessa: Massey, Doreen: *Samanaikainen tila*. Tampere: Vastapaino, 2008.

⁴⁸ Pöysä 2015, 102-104.

⁴⁹ Pöysä 2015, 72.

Kontrastiivisyys ohjaa tutkijaa käymään pohdintaa enemmän tutkimusaiheen monimuotoisuudesta kuin hakemaan subjektiivista todistusvoimaa tutkittavasta tapahtumasta.⁵⁰

Tutkimuksessani olen käyttänyt muistelukertomuksiin ja kirjeisiin perustuvaa aineistoa kaupankäyntiä harjoittaneiden ihmisten olemassa olleiden suhteiden löytämiseen, en niinkään yksittäisten suuren todistusarvon omaavien tapahtumien etsintään, minkä avulla pystyisi kuvaamaan tarkasti kronologisia tapahtumasarjoja ja niiden yhteyksiä. En ole kuvannut suhdeverkostoja täsmällisesti yksittäisten toimijoiden kautta, vaan prioriteettina on ollut tuoda esiin suhteiden monimuotoisuus ja tilallinen ulottuvuus havaittujen suhdemerkitysten kautta. Vaikka lähdeaineisto liittyy yksittäisten toimijoiden kirjoituksiin, ei tapahtumia voi täsmentää koskemaan suoraan yksittäistä toimijaa, koska myös kirjoittajien kertomukset ovat monitasoisia. Aineistosta on löydettävissä kaikki muistelurajoituksiin liittyvät tasot. Kirjoittajat ovat kertomuksissa sekä *toimijoita, kohteita että todistajia*. Todistaja tasossa on mukana myös toisen tason muistitietoa, joissa kirjoittaja muistelee vanhempien ikäpolvien merimatkoja ja kohtaamisia eri ihmisten kanssa. Kertomuksista on löydettävissä eri tasojen lisäksi iteratiivisia pääaiheen ulkopuolelle meneviä kertomuksia, joista on löydettävissä kokemukseen pohjautuvaa tietoa, jonka näen täydentävän ja rikastavan tietämystä suhdeverkostojen merkityksistä kaupankäyntiä harjoittaneille purjehtijoille. Analysoin aineistoa tiedon ja tapahtumien löytämisen kautta. En puutu itse kertomuksen kirjalliseen diskurssiin ja diskurssiin liittyvien merkitystasojen löytämiseen.

Luon tässä tutkimuksessa verkostoista ensisijaisesti tilallista kuvaa ja tuon esiin tilan monimuotoisuutta löydettyyn tietoon pohjautuen. Toimintakenttä tutkimusalueella säilyi samankaltaisena aina moottorialustusten ja säännöllisen höyrylaivaliikenteen yleistymiseen asti. Tutkimuksessa kuvattavat sosiaaliset verkostot auttavat lisäämään ymmärrystä talonpoikaispurjehtijoiden suhdeverkostojen monimuotoisuudesta, vaikka ne ovat tutkimusaineiston luonteesta johtuen tarkkuuden ja tapahtumasarjojen osalta todistusarvoltaan epätäydellisiä. Todistusarvoa lisäävänä tekijänä tutkimuksessani toimii havaitut toisinnot, joita tutkimusaineistosta on löydettävissä. Tutkimusaineistosta on löydettävissä myös kontrastiivisuutta, minkä näen kertovan yksilöllisistä eroista kokea tapahtumia. Aineiston kontrastiivisuus ei koske suoraan havaittuja verkostoja, vaan verkostojen sisällä olevia erilaisia kokemusmaailmoja ja käytänteitä.

1.4.2. Sosiaalinen verkosto moniulotteisten ilmiöiden metaforana

Tarkastelen tutkimuksessani talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiä ja siihen liittyviä suhteita sosiaalisen verkoston käsitteen avulla. Sosiologisena käsitteenä sosiaalinen verkosto viittaa ihmisten välisiin havaittuihin sosiaalisiin suhteisiin ja vuorovaikutuksen muotoihin. Se vaatii havainnoinnin pohjaksi aina luokituksen, keitä

⁵⁰ Pöysä 2015, 53, 126, 157-158.

verkostoon katsotaan kuuluvaksi, ja minkä yhteisön sisälle jokin verkostoon kuuluu. Yksittäinen ihminen voidaan katsoa samanaikaisesti kuuluvaksi useisiin verkostoihin oman toimensa tai tekemisensä kautta. Yksittäisen ihmisen sosiaaliset verkostot ovat siten moniulotteisia, minkä vuoksi kaikkien verkostoissa olevien suhteiden kuvailu tai luonnehdinta ei ole usein mielekäästä. Selkeään ja ymmärrettävään tapaan lähestyä sosiaalista verkostoa on määrittää verkosto jonkin toiminnan kautta. Silloin keskiössä verkostossa mukana olevien ihmisten lähestymisessä on jokin määritelty toiminta. Toimintaan keskittyvän luokittelun kautta havaitut suhteet ja niihin liittyvä vuorovaikutus muodostavat selkeämpiä kokonaisuuksia, joiden kautta suhteiden moniulotteiset merkitykset saadaan asetettua ymmärrettävään muotoon.

Sosiaalisen verkoston avulla voidaan kuvata ihmisten välisiä suhteita määritellyssä tilassa. Verkoston ilmeneminen ei rajoitu maantieteelliseen paikkaan tai ihmisten välisiin havaittaviin kontakteihin, vaan verkosto voi olla olemassa nykypäivänä yhtä hyvin sähköisessä netti-maailmassa. Sosiaalinen verkosto kuvastaa suhteita, joista on suhteiden ylläpitämisestä hyötyvät kaikki verkostossa mukana olevat toimijat.⁵¹ Verkostot pysyvät koossa ihmisten välisessä jatkuvassa sosiaalisessa vaihdannassa ja vuorovaikutuksessa. Vaihdanta voi olla sekä materiaalista että immateriaalista. Verkostoissa leviää maine, joka on liiketaloudellisen onnistumisen kautta välttämätöntä. Sosiaalinen verkosto on luonteeltaan yhteistyötä tavoitteiden saavuttamisessa, mihin yksilön resurssit eivät yksittäisenä toimijana riitä.⁵²

Sosiaalisen verkostossa *tieto* ja *tiedonvaihto* ovat tärkeimmät edellytykset verkoston olemassa ololle ja ylläpitämiselle. Sosiaalinen verkosto luo toimijoille tietoa ja auttaa säilyttämään sitä. Tiedonvaihto määritellään helposti modernin ajan ilmiöksi, jossa tieto liikkuu kehittyneiden viestintävälineiden välityksellä. Tiedonkulkuvälineet ovat lisänneet ja nopeuttaneet tiedonvaihtoa ja kytkeneet laajat ihmismassat paikasta riippumatta mukaan nopeaan tiedonvaihdon verkostoon. Tiedonvaihtoa on kuitenkin ollut aina jo paljon ennen modernisaatioon liittyvää tiedonkulun kehitystä. Ilman tiedonvaihtoa ihmisten luomat verkostot eivät olisi olleet mahdollisia. Tiedonvälityksen muoto on vain muuttunut esiteollisesta ajasta.⁵³

Kenttä ja toimija

Sosiaalisen verkoston teorioissa jokin määritelty verkosto muodostaa *kentäksi* kutsuttavan toiminta-alueen, joka muodostuu ihmisten sosiaalisista verkostoista. Verkostossa voi olla mukana useita erilaisen sosiaalisen taustan omaavia toimijoita. Määritellyssä kentässä toimivat ihmiset, *toimijat*, saavat toisiltaan vaikutteita ja siten hyötyvät kentän sisällä olevista suhteista.⁵⁴ Kenttä käsitteen sosiaalisten verkostojen tarkasteluun on tuonut ranskalainen sosiologi Pierre Bourdieu. Bourdieu näkee kentän toiminta-alueena, jossa käydään kamppailua rajallisista resursseista ja vallasta. Kentäksi määriteltävän toiminta-alueen on Bourdieun mukaan

⁵¹ Broady 2002, 55; Hasselberg 2002, 26-27; Vilén 2011, 29-30.

⁵² Teräs 2009, 15-16.

⁵³ Müller 2002, 73.

⁵⁴ Gunneriusson 2002, 32-33.

toimittava autonomisena kokonaisuutena, jossa on omat vakiintuneista käytännöistä koostuvat toimintasäännöt, joita ilman kentällä mukana oleva ihminen ei voi olla toimijana. Kenttä voidaan määrittää monenlaisen sosiaalisen toiminnan pohjalta sen mukaan mitä halutaan analysoida. Kentän koostumuksesta ja toimijoiden välisistä sosiaalisista suhteista saa sitä konkreettisemmän kuvan mitä tarkemmaksi kentän sisällön pystyy määrittämään.⁵⁵

Kenttä voidaan siis hahmottaa ja rakentaa monista eri tekijöistä. Tärkeää on tuntea kentän toiminnan kannalta oleellinen kentässä tarvittava tieto ja tiedon kulku, jotka määrittävät toimijoiden edellytykset toimia kentässä. Kaupankäyntiä harjoittaneiden talonpoikaispurjehtijoiden sosiaalisia suhteita ja niiden merkityksiä tutkittaessa kenttänä toimii toimintaympäristö, jossa kaupankäyntiä harjoitettiin. Siihen liittyy tekijät, jotka mahdollistivat kaupankäymisen ja siinä menestymisen. Kaupankäynnin harjoittamisessa tärkeimpänä tekijänä on ihmisten väliset sosiaaliset suhteet ja vuorovaikutus, mitä kautta sosiaalisen verkoston rakenne nousee kentän olemassaolon määrittäväksi tekijäksi. Talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiä tutkittaessa keskiössä on talonpoikaispurjehtijaksi määriteltävä toimija, jolla on havaittu olleen yhteyksiä kentäksi määritellyssä tilassa oleviin erilaisiin paikkoihin ja niissä vaikuttaneisiin muihin toimijoihin.

Sosiaalinen verkosto historiantutkimuksessa

Sosiaalisen verkoston soveltaminen menneiden tapahtumien kuvaajana vaatii aina tapauskohtaista määrittelyä, jotta verkostoa ja siinä olevien toimijoiden toimintaa ja logiikkaa voidaan tarkastella ja kuvata. Sosiaalisen verkoston soveltamisessa menneiden tapahtumien tarkasteluun korostuu sen vuoksi kvalitatiivinen ote kvantitatiivisuuden sijaan, koska menneistä tapahtumista on lähdeaineistojen rajallisuuden vuoksi vaikea löytää kaikkia verkostossa mukana olleita toimijoita. Verkoston analyysissä pääsee kiinni toimijoihin liittyvään sisältöön, ja tuo sitä kautta tarkastelussa esiin verkostoon kuuluviksi määritellyistä toimijoista mahdollisimman tarkat laadulliset kuvaukset. Kvantitatiivinen verkosto kuvastaa hyvin itse verkostoa, mutta se ei pysty antamaan merkityksiä eri toimijoille. Määritellyn verkoston ei tarvitse olla rakenteeltaan hierarkkinen, mikä selittäisi toimijoiden välistä pääomien jakautumista ja omaksumista valmiiden teoreettisten olettamuksien kautta. Sosiaalisen verkoston käyttämisellä menneiden tapahtumien kuvaajana pystytään tuomaan lisäarvoa suhteista ja niiden vaikutuksista eri toimijoille tapauksissa, joita olisi muuten vaikeaa kuvata kokonaisuuksina.⁵⁶

Sosiaalista verkostoa sovellettaessa historian tutkimuksessa tulisi löytää havaitut yksityiset toimijat ja niiden väliset suhteet. Verkostolähestyminen sopii historian tutkimuksessa hyvin vuorovaikutuksellisten ja

⁵⁵ Ks. Bourdieu 1994; Broady 2002, 50-52; Vilén 2011, 24-25.

⁵⁶ Hasselberg 2002, 8-10; Samuelson 2008, 33, 35; Teräs 2009, 32; Vilén 2011, 30-31. Ruotsalainen niin sanottu ”Uppsalan koulukunta” nostaa verkosto käsitteen hyödyntämisessä esiin historiantutkimuksessa vuorovaikutuksen muodot ja sisällön, missä verkosto toimii ensisijaisesti metaforisena luokiteltavana määritteenä, minkä puitteissa suhteita tarkastellaan.

vapaaehtoisten suhteiden kuvailemiseen, koska silloin suhteilla on ollut selkeä merkitys ja tarve toimijoiden välillä. Historialliset verkostot ovat aina myös tapauskohtaisia ja muuttuvia, minkä vuoksi jokainen mennyt tapaus vaatii oman tapaukseen soveltuvan lähestymisen verkoston merkitysten analysoinnissa. Esimerkiksi kirjeenvaihdon avulla on voi löytää menneestä ilmiöstä mukana olleita toimijoita, ja toimijoiden asemaa ja merkitystä verkostossa.⁵⁷ Verkoston soveltaminen historian tutkimuksessa on usein metaforista, koska verkostot ovat moniulotteisia ja jokainen verkostossa oleva toimija on kytköksissä moniin verkostoihin, joko henkilökohtaisella tasolla tai välittäjänä eri verkostojen välillä. Verkostot eivät siten ole yksiselitteisiä havaittavia kokonaisuuksia. Verkostoja voi havainnoida henkilösuhteiden solmu- ja risteyskohtien kautta kiinnittämällä huomiota kanssakäymisen tavoitteisiin. Tärkeää on havainnoida toiminnan *sisältöä* ja *muutosta*, mikä auttaa luomaan kuvaa merkityksistä, joita sosiaalinen toiminta on tuottanut.⁵⁸

Verkostokäsite on monipuolinen teoria tai metafora kuvaamaan monimutkaisia tai moniulotteisia ilmiöitä, joissa jokin toimintaa muodostuu usean eri toimijan yhteistyön kautta. Verkostojen kuvaaminen auttaa pääsemään ilmiöön sisään ja sitä kautta eri ilmiössä mukana oleville toimijoille voi luoda merkityksiä. Esimerkkeinä verkostolähestymisen hyödyntämisestä toimii Timo Vilénin väitöskirja *”Lahjoin ja vastalahjoin lujittuu ystävyys”*. Ragnar Granitin Nobel-ura ja verkostot 1946-1967⁵⁹ sekä Kari Teräksen tutkimukset Huhtamäen perheyriyksen suhdeverkostoista⁶⁰ ja työelämän suhdeverkostoista modernisoituvassa yhteiskunnassa⁶¹. Vilén on kuvannut tutkimuksessaan lääketieteen Nobel palkinnon vuonna 1967 voittaneen Ragnar Granitin asemaa tieteellisessä kentässä ja siihen liittyneissä suhdeverkostoista. Nobel palkinnon myöntäminen muodostui monitahoisten verkostojen päätöksen kautta, minkä vuoksi palkinnon saajan täytyi päästä mukaan tieteen kentässä oleviin suhdeverkostoihin. Vilén on kuvannut väitöskirjassaan millaisissa verkostoissa Granit toimi ja mihin niiden toimivuus perustui. Teräs on puolestaan hyödyntänyt sosiaalisia verkostoja metaforana selkeästi luokiteltujen yhteisöjen kuvauksissa niin työyhteisöjen kuin Huhtamäen perheyriyksen ympärille muodostuneiden suhteiden kautta. Teräksen kuvaamat verkostot ovat ensisijaisesti määritellyjä merkityksellisen kuvauksen luomiseksi siitä miten eri tasoiset ja suuntaiset suhteet vaikuttivat liiketaloudellisessa toiminnassa menestymiseen.

Menneiden tapahtumien tutkimisessa sosiaalisten verkostojen tarkastelulle ei pysty asettaa samanlaisia raameja kenttä- ja verkostoteorioiden pohjalta kuin nykyhetkessä tapahtuvassa yhteiskunnallisessa tutkimuksessa, koska yhteiskunnallinen rakenne ja ihmisten ammatti- ja koulutustaustan merkitykset ovat olleet erilaisia verrattuna nykyhetkeen tai ylipäättänsä viimeisien vuosikymmenien mukaiseen yhteiskuntaan. Tämän vuoksi kentän ja sosiaalisen verkoston määritelmä menneiden tapahtumien kuvaajana vaatii

⁵⁷ Hasselberg 2002, 12-16; Samuelson 2008, 33.

⁵⁸ Teräs 2001, 32-33; Teräs 2009, 16-17.

⁵⁹ Vilén 2011.

⁶⁰ Teräs 2009.

⁶¹ Teräs 2001.

soveltamista kuvatun ajan yhteisöjen lähtökohdista. Verkostoa lähestytään nykyhetkessä tapahtuvassa yhteiskunnallisessa tutkimuksessa usein kvantitatiivista lähtökohdista, jossa havainnoitavaa verkostoa kuvataan toimijoiden havaittujen suhteiden ja suhteiden määrien kautta. Verkostoksi määritellään tavallisesti iso joukko toimijoita, jotka edustavat otannassa kuvaa yhteiskunnassa makrotasolla. Verkostossa voidaan siten havaita numeerinen määrä suhteita eri toimijoiden välillä ja arvioida suhteiden merkitystä ensisijaisesti määrän ja eri toimijoihin liitettyjen pääomamääreiden mukaan. Syvällisempi analyysi verkostossa olevien suhteiden merkityksestä eri toimijoille jää laajassa kvantitatiivisessa tarkastelussa kuitenkin aina vähemmälle. Historiantutkimus kohdistuu menneestä ajasta saatavilla olevan tiedon niukkuuden vuoksi rajattuun tapahtumaan tai ilmiöön, jonka pohjalta on mahdollista tehdä tulkintoja laajemmasta aikaan liittyvästä kuvasta. Rajatun tapahtuman tai ilmiön tarkastelu menneestä ajasta vaatii siten syvällisempää laadullista otetta saatavilla olevien tietojen pohjalta, jotta tapahtuma tai ilmiö voitaisiin tuoda ymmärrettävänä ja monipuolisena kuvauksena nykyhetkessä tarkasteltavaksi.

1.4.3. Vuorovaikutuksen ja suhteiden anti kaupankäyntiä harjoittaneelle talonpoikaispurjehtijalle

Tuon tutkimuksessani esiin talonpoikaispurjehtijoiden kaupankäyntiin liittyneitä havaittuja suhteita ja niiden sisältämää vuorovaikutusta. Sosiaalinen verkosto käsitteenä toimii ylätasoina näiden suhteiden tarkastelussa verkosto-käsitteeseen liitettyjen merkitysten puitteissa. Kaupankäyntiin liittyneiden suhteiden merkitykset ja suhteisiin liittyvät kokemukset tulevat muistelukertomuksista ja kirjeistä esiin sellaisinaan yksilötasolla. Niiden laajemman merkityksen tarkasteluun sosiaalisen verkoston käsitteeseen liittyvät määritteet tuovat näkökulmia siitä, mitä suhteiden ja vuorovaikutuksen ylläpitäminen ovat merkinneet koko talonpoikaispurjehduksen kannalta ilmiö tasolla.

Pääomat

Bourdieuin kenttäteoria ja sen yhteyteen sidottavissa oleva sosiaalisen verkoston käsite on määritelty yhteiskunnallisen tutkimuksen lähtökohdista modernin ajan verkostojen tarkasteluun, missä ihmisten asema ja yhteiskunnan rakenne antavat lähtökohdat kenttien ja verkostojen määrittelylle ja tarkastelulle. Taustalla on vahvasti oletus, että yhteiskuntaan muodostuu ihmisten välisiä suhteita ammatin ja koulutustaustan kautta, mitkä määrittävät ihmisille eri tyyppisiä *pääomia* suhteessa muihin⁶². Näiden teoreettisten lähtökohdienten varassa on mahdollista tarkastella määriteltyjä sosiaalisia verkostoja ja saada sitä kautta tietoa, miten erilaisten pääomien vaihto ja hyöty määrittyvät sosiaalisissa suhteissa.

⁶² Roos 1987, 22-23. J.P Roos on esittänyt Bourdieuin teorian pohjalta taulukon, jossa ihmisen ammatti- ja koulutustausta määrittävät pääomatyyppin ja sen määrän suhteessa muihin. Taulukossa tuodaan esiin konkreettisella tasolla mahdollisia materiaalisia omistuksia sekä määritellään asuin olosuhteita ja vapaa-ajan viettotapoja.

Pierre Bourdieu määrittää kentistä saatavat pääomat akselille kulttuurinen ja taloudellinen pääoma. Tietty kenttä voidaan määrittää pääoman määrän ja luonteen kautta tälle neliakselille.⁶³ Kaupankäyntiä harjoittaneelle talonpoikaispurjehtijalle havaitut vuorovaikutussuhteiden voi määrittää tuoneen eri tyyppistä pääomaa, joiden merkityksiä tuon esiin suhteiden sisältöjen ja tarkoitusten kautta. Pääomat eivät ole suhteissa koskaan yksiselitteisiä ja yksiulotteisia. Suhde on saattanut tuottaa tarkastelussa olevalle toimijalle samanaikaisesti kaikkia pääoman tyyppisiä, ja toisaalta pääomien olemassa olon havaitsemisesta huolimatta jossain suhteessa pääomien merkitys on jäänyt vähäisemmäksi. Pääomien merkitysten hyödyntämisessä päätarkoitus on tuoda esiin suhteiden monimuotoisuutta ja auttaa ymmärtämään niiden merkitysten mahdollisuuksia.

Taloudellinen ja kulttuurinen pääoma

Taloudellista pääomaa katsotaan verkostoteorian mukaan muodostuvan kentässä, joka perustuu taloudelliseen toimintaan. Taloudellisessa kentässä korostuvat tavara, raha ja muut aineelliset resurssit. Taloudellisessa kentässä voi toimia pienellä koulutuksen kautta saavutetulla tiedon määrällä. Tiedon luonne taloudellisessa kentässä on spesifistä kaupankäynnin ja taloudellisen toiminnan tietoihin liittyvää. Toimijan täytyy olla tietoinen kentässä vaihdettavien tuotteiden tai palvelujen hinnoista, tuotannosta ja raaka-aineiden hankinnasta. Taloudellisessa kentässä on sekä julkista että sisäistä tietoa. Julkiseen tietoon kuuluu esimerkiksi painetut tiedot hinnoista ja kaupankäynnin tilastoista. Sisäisestä tiedosta ei puolestaan jää jälkeä virallisiin julkisiin tietoihin, vaan se on kentässä olevien toimijoiden välistä tietoa, joka mahdollistaa menestymisen kyseisessä kentässä. Näin ollen sisäinen tieto on taloudellisessa kentässä usein ratkaisevassa asemassa menestymiselle.⁶⁴

Bourdieuun pääoma-akselin toinen puoli on kulttuurinen pääoma, jota ei mitata rahan tai materian kautta, vaan siinä korostuu tiedon luonteen merkitys kentässä olemiselle ja menestymiselle. Kulttuurinen kenttä voi liittyä esimerkiksi taiteeseen tai akateemiseen maailmaan, joissa mukana oleminen vaatii tietoisuuden alalla olevista tiedoista, käytettävästä kielestä ja toiminnasta kyseisen alan kentässä. Kulttuurinen kenttä vaatii taustalle usein sopivan koulutustaustan.⁶⁵

Kaupankäyntiin liittyvässä kentässä taloudellinen pääoma on luonnollisesti merkityksellinen pääoman muoto, koska se koostuu kaupankäynnin perustekijöistä eli rahasta ja materiasta, jolla kauppaa on käyty. Tutkimuksessani taloudellisen pääoman merkitys näyttäytyy sellaisena, mitä tietoa lähdeaineisto siitä antaa. Taloudellisen pääoman käsitteen kautta sen tarkastelu auttaa suhteuttamaan kaupankäynnin merkitystä toimijalle suhteessa havaittuihin muihin pääoman muotoihin.

⁶³ Roos 1987, 22-23.

⁶⁴ Müller 2002, 85-90.

⁶⁵ Bourdieu 1987, 105-110; Broady 2002, 50-52; Müller 2002, 73-76.

Sosiaalinen ja symbolinen pääoma

Ihmisten välistä vuorovaikutusta ja sosiaalisia suhteita tarkasteltaessa ainoastaan taloudellis-kulttuurisella akselilla suhteiden merkitykset jäävät helposti pintapuoliseksi, sillä vuorovaikutus pitää aina sisällään myös itse kentän tarkoitukseen suoraan liittymättömiä tasoja. Kvalitatiiviseen suhteiden tarkasteluun keskittynyt ”Uppsalan koulukunta” korostaa historian tutkimuksessa suhteiden moniulotteista luonnetta, minkä vuoksi suhteiden tarkasteluun liittyen on hyödyllistä tuoda myös muita pääoman tasoja. Taloudellisen ja kulttuurisen pääoman yläpuolelle voi nostaa sosiaalisen ja symbolisen pääoman tasot. Ne eivät ole riippuvaisia kentän luonteesta, vaan menevät syvällisemmälle ihmissuhdetasolle toiminnan päämääristä riippumatta. Sosiaalinen pääoma rakentuu toiminnan kautta muodostuneista läheisistä suhteista, kuten sukulais- ja ystävyys-suhteista tai muista pitkäaikaisista vakiintuneista suhteista, joiden olemassaolo edesauttaa menestymistä myös toimintaan liittyvässä kentässä. Sosiaalisen pääoman ilmenemiseen liittyy kiinteästi jossain määritellyssä kentässä toimijoiden välille muodostunut sosiaalinen verkosto. Symbolinen pääoma puolestaan liittyy kunkin kentän tavoiteltavan arvon perusteella. Esimerkiksi tieteellisessä tai taiteellisessa kulttuuripääoman kentässä tavoiteltava arvo saattaa olla tieteellinen tai taiteellinen tunnustus, jossa taloudellisella pääoman arvolla ei ole suurta merkitystä. Taloudellisessa kentässä, jossa rahallinen ja materiaallinen arvo ovat etusijalle, puolestaan suuri taloudellinen voitto on samalla symbolista pääomaa toimijalle. Sosiaalisen pääoman rakentajina toimivat toimijan sidosryhmät, jotka luovat toimijalle edellytyksen menestyä verkostossa. Sosiaalista pääomaa muodostuu vasta, kun toimija hyötyy eri sidosryhmien kautta rakentuneesta luottamuksesta.⁶⁶

Luottamus

Sosiaalisen verkoston ylläpitämisessä ja kehittämisessä *luottamuksella* on merkittävä rooli. Sosiaalisessa verkostossa olevat toimijat pystyvät käyttämään luottamusta puutteellisen tiedon korvaajana. Luottamus poistaa siten yhteydenpidosta epävarmuuden ja takaa osapuolille sujuvan yhdessä toimimisen. Ylipäätään verkostojen muodostumisen ja toiminnan pohjalla on oltava aina luottamusta toimijoiden välillä. Luottamuksen rakentumisen taustalla on usein pitkäaikainen vakiintunut suhde tiiviissä verkostossa, jossa väärinkäytökset leviäisivät nopeasti ja luottamus suhteen ylläpitämiseen katoaisi, mikäli jokin toimija ei toimisi verkoston normien mukaisesti. Verkostossa olevien toimijoiden välillä sosiaalisen pääoman tuottajina on amerikkalaisen taloussosiologi Mark Granovetterin mukaan *vahvoja ja heikkoja siteitä*. Vahvat siteet, joiden välillä vuorovaikutus on jatkuvaa, pitää yllä verkostossa olevaa luottamusta ja yksilöiden yhteenkuuluvuutta. Heikot, harvemmin ylläpidetyt, siteet ovat tehokkaita tiedonkulun kanavia, jotka lisäävät ihmisten välisen tiedonkulun mahdollisuuksia. Tyypillisiä vahvoihin siteisiin perustuvia suhteita ovat läheiset ystävyys-suhteet, jossa suhde perustuu samankaltaisten ajatusmaailmojen ympärille. Sen vuoksi vahvojen

⁶⁶ Broady 2002, 53, 55; Hasselberg 2002, 26-27; Ojala & Luoma-Aho 2008, 123-125; Vilén 2011, 29-30.

siteiden sisällä liikkuu heikosti uusi suhteen ulkopuolinen tieto. Heikkoihin siteisiin perustuvissa suhteissa ihmisten suhde saattaa olla hyvinkin läheinen, mutta se on ensisijaisesti rakentunut jonkin tarkoituksen tai toiminnan kautta, eikä ole jatkuvasti ylläpidettävää. Heikossa siteessä toisiinsa nähden olevat ihmiset tulevat siten monesta eri verkostosta, minkä vuoksi heikkojen siteiden kautta kulkeutuu tehokkaasti erilaista ja uutta tietoa.⁶⁷

Pääomat ja niiden esiintyminen toimijoille eivät toteudu tutkimuksessani suoraan esitetyn teorian mukaisesti, koska tutkimuksessa ei ole mahdollista saada riittävän tarkkaa tietoa eri toimijoiden taustoista, koulutuksesta, varallisuudesta ja toimijoiden tutkimuskentän ulkopuolisista suhteista. Sosiaalisen verkoston pääomat toimivat tulkinnan ja laadullisen analysoinnin lisänä, mikä tuo syvällisempiä merkityksiä suhteille tutkimuksen keskiössä olevalle talonpoikaispurjehtija-toimijalle.⁶⁸ Kaupankäyntiä harjoittaneiden saariston asukkaiden suhteet voi jakaa neljään eri tasoon: suoraan kaupankäyntiin liittyviksi, tuttavuuden ja toiminnan kautta muodostuneisiin suhteisiin, kotiseudun suhteisiin ja saaristossa vierailleisiin ihmisiin liittyviin suhteisiin.

⁶⁷ Granovetter 1973; Granovetter 1983; Keskinen & Teräs 2008, 13; Ruuskanen 2015; Teräs 2009, 18-19; Vilén 2011, 32-33.

⁶⁸ Pääomien avulla tapahtuvan analysoinnin tueksi olen määrittänyt tutkimuksen tekemiseen pääomateorian ulkopuolelta *materiaalisen pääoman*, koska talonpoikaispurjehtijoiden suhteet ovat olleet kaupankäyntipainotteisia, ja niissä myytävillä ja ostetuilla tavaroilla ja tuotteilla on ollut iso merkitys. Verkostot tarjosivat omana aikanaan talonpoikaispurjehtijoille mahdollisuuden hankkia tavaroita ja tuotteita, joita ei olisi muuten ollut mahdollisuutta saada saaristoalueelle.

2. PUUTA JA KALAA KAUPUNKIIN - VILJAA JA YLELLISYYTTÄ KOTIIN

Esiteollisen ajan kaupankäynnissä on helppo havaita ihmissuhteisiin perustuvien verkostojen olemassaolo. Kauppaa käytiin usein ilman sopimuksia, minkä vuoksi henkilökohtaiset suhteet olivat tärkeässä asemassa. Tärkeä edellytys kaupankäynnissä oli tieto keneltä mitäkin oli saatavilla. Verkostojen olemassaolon voi havaita esimerkiksi eurooppalaisten 1700-luvun kasvitieteilijöiden hankintaketjuissa, joiden toiminta pohjautui vapaalle toimijuudelle ilman valtiollista ohjausta tai sopimuksien tekemistä. Botanistien verkostot muodostuivat materian tarpeen hankkimisen kautta, minkä ympärille muodostui mannerten välinen verkosto, jossa kaikki toimijat, kuten siementen jalostajat Amerikassa, siementen kuljettajat ja lopulliset käyttäjät Euroopassa, hyötyivät verkoston olemassaolosta. Verkoston toimijat eivät välttämättä tunteneet toisiaan henkilökohtaisesti, vaan koko toiminnan perustana oli osapuolten välinen luottamus toimintaketän omaksuttujen pelisääntöjen mukaisesti. Sarah Easterby-Smith on havainnut, että materian ohella kasvitieteilijöiden verkostossa kulki tieto, mitä kautta toimijat saivat itselleen sekä sosiaalista että taloudellista pääomaa. Luottamuksen arvoinen henkilö pääsi mukaan verkostoon ja pystyi toimimaan siellä, mikä antoi henkilöille mahdollisuuden rakentaa toimeentulonsa verkostossa toimimisen kautta.⁶⁹

Saariston asukkaiden verkostoissa on havaittavissa samankaltaisia piirteitä kuin botanistien toiminnassa. Kaupankäynti ja tarvemateriaalien hankinta pohjautuivat yksilöiden kautta muodostuneeseen vapaaehtoiseen toimintaan ja verkostossa mukana olleiden tahojen keskinäiseen luottamukseen. Verkostojen muodostumisen pohjalla oli eri osapuolten materianhankkimisen tarve, jota määritteli elinympäristöstä johtuva resurssien niukkuus, mitä kautta yhteyksien pitäminen ulospäin oli välttämätöntä. Verkoston toiminnan kannalta oli tärkeää, että saaristolaisten kauppaamien tuotteiden ostajat kaupungeissa luottivat siihen, että mereltä tuli säännöllisesti ostettavaa ja saaristolaiset luottivat puolestaan siihen, että lastit menivät kaupaksi meren takana.⁷⁰

Käsittelen tässä luvussa saaristolaisten kauppaamia ja hankittuja tuotteita, eli sitä materiaa, joka loi pohjan verkostojen olemassa ololle ja toiminnalle. Materian myymiselle ja hankinnalle oli olemassa vakiintuneet rakenteet. Kauppa käytiin ja hankintoja tehtiin vuosittain saman toistuvuuden mukaan, mitä määrittivät vuodenaikojen määrittämä purjehduskausi, kotona tapahtuneen maanviljelyksen ja kalastuksen kaudet sekä kaupungeissa järjestetyt kaupankäyntiä määritelleet vuosittaiset markkinatapahtumat.

2.1. KOTITARVEPURJEHTIJOIDEN KAUPANKÄYNTI

Talonpoikaispurjehdus oli 1600-luvulla laaditun säädöksen mukaisesti laillista saaristolaisille, jotka saivat toimeentulon kalastuksesta ja hylkeen pyynnistä. Saariston ja rannikkoseutujen asukkaiden kaupankäyntiä

⁶⁹ Easterby-Smith 2015, 181-182, 184-185, 192.

⁷⁰ Högman 1990, 405; Keravuori 2015, 49.

helpotti vuosien 1765-66 asetus käydä vapaasti kauppaa koko valtakunnan alueella ilman rajoituksia ja vaihdantaehtoja. Ragna Ahlbäckin mukaan tämä kannusti saariston asukkaita kotitarvepurjehduksiin rahdin kuljettamisen sijaan. Saariston asukkailla oli käytäntönä, että he eivät kuljettaneet muiden tavaroita rahtina vaan hankkivat itse myytävät tuotteet, joita olivat tuolloin kalat, hylkeen nahat ja silava sekä juustot. Harjoitettavat elinkeinot määrittyivät siten purjehdusten ja kaupankäynnin kautta.⁷¹ Suomen tultua osaksi Venäjän keisarikuntaa talonpoikien purjehdusoikeuksia käsiteltiin Porvoon valtiopäivillä vuonna 1808, missä talonpojille taattiin privilegio Ruotsin lainsäädäntöjen mukaan. Kiistaa aiheutti rahvaan privilegit, jotka takasivat purjehdusoikeudet ainoastaan kotimaassa. Talonpojille tärkeät Ruotsin yhteydet saivat jatkoaikaa yhteyksien tärkeyden vuoksi aina vuoteen 1817, jolloin Venäjän ja Ruotsin välille tehtiin ensimmäinen kauppasopimus. Kauppasopimuksessa ei käsitelty talonpoikien purjehdusoikeuksia tarkemmin, vaan niiden osalta päätettiin jatkaa vanhojen käytäntöjen mukaisesti. Käytännöt ja monien purjehduksia koskeneiden säännösten tulkinta takasivat talonpojille purjehdusoikeudet vanhojen Ruotsin aikaisten käytäntöjen mukaisesti.⁷²

1800-luvun loppupuolella kala ja halot olivat määrällisesti ja rahallisesti merkittävimmät kaupankäyntihyödykkeet. Niitä kuljetettiin sekä kotitarve- että rahtipurjehduksiin.⁷³ Kotitarvepurjehdusta harjoittaneet talonpojat kuljettivat kaupunkeihin kalojen ja halkojen lisäksi paljon erilaisia maataloushyödykkeitä, joita oli mahdollista hankkia, valmistaa tai saada kotoa. Saariston asukkaiden kertomuksissa kaupungit Tukholma, Turku, Helsinki ja Tallinna⁷⁴ nousevat paikoiksi, joissa myyntiä pääsääntöisesti harjoitettiin. Saaristolaiisten vuotuinen elämä rytmittyi kaupankäynnin, kalastamisen ja kotona tehtävien maataloustöiden mukaisesti. Myyminen toimi ainoana suorana tulonlähteenä, minkä vuoksi myytäväksi käyvien tuotteiden pyyntiin ja valmistamiseen käytettiin lähes kaikki aika lukuun ottamatta oman toimeentulon kannalta välttämättömiä töitä. Purjehtimista ja kaupankäyntiä pyrittiin harjoittamaan vuosittain koko sulanveden ajan. Heinä- ja syyskuun välillä purjehduksissa pidettiin tavallisesti taukoa karjatalouden kannalta välttämättömien heinätöiden sekä loppukesään painottuneen silakan pyynnin vuoksi.⁷⁵ Purjehduksien jakautumisesta purjehduskaudelle antaa kuvaa David Pappin kokoama tilasto Tukholmaan saapuneista sumpuista⁷⁶ vuosilta 1837-1839. Kyseisen tarkastelujakson aikana heinä- ja elokuussa Tukholmaan ei saapunut yhtään sumpua ja syyskuussakin ainoastaan yksi. Kesäkuussa Tukholmaan saapui puolestaan 54 sumpua. Toiseksi vilkkain kuukausi oli joulukuu, jolloin Tukholmaan

⁷¹ Ahlbäck 1955, 282; Kallberg 1981, 5-7.

⁷² Kaukiainen 1970, 50-52.

⁷³ Papp 1977, 176.

⁷⁴ Tallinnasta käytettiin ruotsinkielisen saaristoväen keskuudessa nimeä Reval.

⁷⁵ Högnäs & Öljans 1997, 62-63; Kallberg 1981, 63.

⁷⁶ Sumpu on alustyyppi, jossa oli tavallisesti kaksi mastoa, kajuutta sekä aluksen peräosassa vedellä täyttyvä sumpu (allas) kalojen säilyttämistä varten. Säiliössä olleet reiät pitivät veden kierrossa purjehtiessa, mikä edesauttoi kalojen säilymistä elävänä. Ahvenanmaalaiset käyttivät sumpuja kalojen kuljettamisen ohella myös yleisenä kulkualuksena, jolla kuljetettiin myös muuta rahtia.

purjehti 29 sumppua. Vuonna 1885 jakauma oli pysynyt Pappin keräämissä tilastoissa saman kaltaisena, eli purjehdukset Tukholmaan painottuivat alkukesään ja myöhäissyksyyn.⁷⁷ Purjehtimisen vilkkauteen vuoden lopulla vaikutti talven varalle tehtävät hankinnat, joita ei purjehduskauden aikana oltu saatu tehdyksi. Yleinen käytäntö oli, että kaupunkimatkoilta tuotiin kotiin aina niin paljon viljaa ja muita elintarvikkeita sekä rakennustarvikkeita kuin aluksiin sai mahtumaan.

1800-luvun alkupuoliskolla suomalaisten talonpoikien vienti Tukholmaan kattoi lähes koko kaupungin kulutustarpeen kala- ja maataloustuotteiden osalta. Suomalaisten talonpoikien vienti oli siten Tukholman huollon kannalta merkittävää, mikä vaikutti myös kauppapoliittisiin päätöksiin Ruotsin ja Venäjän välillä.⁷⁸ Saariston asukkaille silakanvienti oli elinkeinona todella tärkeää, mutta myös kokonaisvientimäärän rahallisena arvona mitattuna se vastasi erittäin suurta osaa koko Tukholman kaupankäynnistä vielä 1800-luvun alussa. Talonpoikaispurjehduksen merkittävydestä Tukholmaan suuntautuneen kaupan rakenteesta 1800-luvun alkupuolella kertoo maalaisalusten suhteellinen osuus. Degerbyn tulliasemalla vuosittain kirjatuista 1600-1700 aluksesta maalaisaluksia oli 1200-1300.⁷⁹

Tukholmaan päin suuntautunut kaupankäynti oli luonteeltaan jatkuvaa läpi koko purjehduskauden, minkä katkaisi ainoastaan heinänteko ja silakanpyynti. Sitä ei määrittänyt kaupungissa pidettävät markkina-ajankohdat toisin kuin Turkuun ja Helsinkiin suuntautuneissa matkoissa. Turussa pidettiin vuosittain juhannusviikolla Perin messumarkkinat sekä syksyisin silakkamarkkinat. Helsingissä käytiin tavallisesti ainoastaan lokakuussa järjestetyillä silakkamarkkinoilla. Viron matkat painottuivat puolestaan aikaiseen keväiseen, mitä määritti viljan hankkimistarve talven jälkeen.

Saaristolaisasukkaat kävivät kauppaa pääsääntöisesti suoraan tuotteiden lopullisten ostajien kanssa. Näin ollen henkilökohtainen asiakassuhde ja myyntitaito olivat tärkeässä asemassa kaupankäynnissä. Kauppaa käytiin joiltain osin myös kauppahuoneiden ja myynnin välittäjien kanssa. Etenkin Virossa kaupankäynti oli säädeltyä ja silakoita sai myydä ainoastaan kauppahuoneiden edustajille. Myös Tukholmassa toimittiin osin myynnin välittäjien kanssa sekä puukaupassa että elävien kalojen kaupassa. Turussa ja Helsingissä kauppahuoneita ja välittäjiä ei ollut enää 1800-luvulla mukana. Välittäjien monopoliasemasta oli Turun kaupankäynnissä tehty valitus jo vuonna 1730, koska välittäjien kautta tehtävä kaupankäynti oli laskenut purjehtijoiden tuottoja⁸⁰.

Tukholmassa välittäjäfirmojen kanssa asiointi painottui hankintoihin. David Pappin mukaan suurempien hyötytavaraerien myynti oli Tukholmassa isoksi osaksi tukkurien hallussa. Tukholman Skeppsbronilla toimi *Emil Ertmans Skeppshandel* niminen kauppahuone, josta löytyi lähes kaikkea tarvittavaa. Ertmansin liike toimi

⁷⁷ Papp 1977, 120.

⁷⁸ Kaukiainen 1970, 173-174.

⁷⁹ Kaukiainen 1970, 58-60.

⁸⁰ Papp 1977, 102.

myös postitoimistona. Ertmansin kauppahuoneen lisäksi saaristolaiset asioivat myös Nordström & Thulinin ja Oskar Lannerfeltin tukkuliikkeiden kanssa.⁸¹

2.1.1. Suolasilakka

Kalastus oli Ahvenanmaalla 1800-luvulla pääelinkeino, mutta sen merkitys vaihteli paljon alueittain. Saaristopitäjissä kalastuksella oli tärkeä merkitys, mitä kautta kala oli myös tärkein myyntituote. Silakan pyynti painottui ulkosaariston alueelle, jossa saalismäärät olivat suurimpia. Ulkosaarilla kalastus oli vapaata kaikille maanomistuksesta ja kalastusoikeuksista riippumatta. Sisäsaaristossa, jossa pyydettiin pääasiassa suomukalaa, kalastus oli mahdollista ainoastaan maanomistajille. Saariston sisävesillä kalastusoikeus oli ainoastaan veroja maksaville talonpojille. Silkan pyynti oli sallittua kaikille ainoastaan kallioisten ja metsäisten rantojen edustalla.⁸²

Kalakauppa jakautui tynnyreihin pakatun suolasilakan ja elävän suomukalan myyntiin. Suolasilakkaa kuljetettiin kaupunkeihin myytäväksi kotitarvepurjehduksena ja osin myös rahtina, mikäli kalastajat eivät itse pystyneet kaupunkeihin matkustamaan. Rahtina kuljetettaessa kalastaja sai oman osuutensa myydyistä silakoista, kun silakat myynyt venekunta palasi takaisin kotiin.⁸³ Suomukalakaupan ympärille oli muodostunut laajempi verkosto, jossa oli mukana erillinen kalojen ostoverkosto. Käsittelen suomukalakauppaa tarkemmin luvussa 2.2.

Silakkaa pyydettiin eniten heinäkuun ja syyskuun lopun välisenä aikana, milloin kalastajat usein asuivat pienillä ulkosaariston luodoilla. Esimerkiksi Kökarin eteläpuolisilla luodoilla Mörskärillä, Kökarsörenilla ja Långskärillä oli pieniä vaatimattomia kalastusmökkejä, joissa asuttiin pyynnin aikana. Kotona käytiin ainoastaan viikonloppuisin täydentämässä leipävarastoja. Kalastamisen onnistuminen ulkosaarilla oli sääherkkää, koska tuulisella säällä kalastaminen ei ollut mahdollista.⁸⁴ Nuotalla saatettiin saada päivässä 1000-1200kg kalaa, mistä saatiin pakattua 10-12 tynnyriä suolasilakkaa. Päivittäin tehtiin tavallisesti kaksi nuottakierrosta. Vuotuisesta kalasaaliista silakan osuus oli selvästi suurin. Esimerkiksi Korppoon vuoden 1919 pyydetystä 660 tonnin kalamäärästä silakkaa oli 653 tonnia.⁸⁵ Kalastuksen menetelmät kehittyivät 1800-luvulla jatkuvasti tehokkaampaan suuntaan, mitä kautta myös saalismäärät lisääntyivät. Tietotaidon levittäjinä toimivat paikalliset kalastuskillat.⁸⁶

⁸¹ Papp 1977, 102; Papp 1988, 80, 83.

⁸² Korpo 1994, 127; Suutala 2008, 47-48.

⁸³ Papp 1977, 160-161.

⁸⁴ Suutala 2008, 43-44, 47.

⁸⁵ Korpo 1994, 132, 137.

⁸⁶ Korpo 1994, 135-138, 147-148.

Tukholma oli aina 1860-luvulle asti tärkein suolasilakan myyntikohde, minkä jälkeen Helsingin merkitys kasvoi Ruotsin suuntaan tiukentuneiden tullisäädösten vuoksi⁸⁷. Silakkaa myytiin myös Turkuun sekä Viroon Tallinnaan ja Paldiskiin⁸⁸. Kohteissa on havaittavissa paikkakuntakohtaisia eroja. Tukholma ja Helsinki esiintyvät kohteina, niin David Pappin tutkimuksen Lemlandin pitäjän kaupankäyntiyhteyksiä koskevassa tutkimuksessa, kuin omassa lähdeaineistossanikin. Turku ja Viro tulevat esiin ainoastaan kökarilaisten muistelukertomuksissa. Bernd Sundström, Berta Karlberg ja Julia Gustafsson kertovat, että Turkuun myytiin silakkaa aina sekä Perin messumarkkinoilla että syksyn silakkamarkkinoilla.⁸⁹ Muistelukertomusten mukaan Viroon matkustettiin ainoastaan keväisin ja matkoille otettiin silakkaa mukaan aina niin paljon kuin veneisiin ylipäättään vain mahtui. Virossa silakat myytiin kauppayhtiöille, joista *Blockhausen* oli Berta Karlbergin mukaan merkittävin. Paluumatkalle Virosta ostettiin jauhoja.⁹⁰ Viroon purjehdittiin Ahvenanmaalta jo 1600-luvulla, mutta purjehdusten määrä sinne oli vähäistä ja satunnaista. Viron kaupungit kasvattivat merkitystään myyntikohteina 1800-luvulla Ruotsin tiukentuneiden tullisäädösten vuoksi.⁹¹

Kökarilaisten Viron matkoihin liittyen Ragna Ahlbäck on tuonut esiin, että matkoja Viroon tehtiin kokonaisuudessaan varsin vähän. Moni matkusti sinne vain muutaman kerran lähinnä uteliaisuudesta, mutta joukossa oli purjehtijoita, jotka kävivät Virossa joka kevät. Viroon on matkaa Kökarilta 72 merimailia ja matka vei purjeveneellä noin 3 päivää olosuhteiden ollessa hyvät. Virossa kaupankäynti oli rajattu pienelle alueelle, eikä veneissä saanut esimerkiksi laittaa ruokaa. Ongelmana kaupankäynnissä oli yhteisen kielen puute. Ahlbäckin mukaan Virossa toimi tulkkaukseen pystyviä tukihenkilöitä, joilla oli suhteita paikallisiin ihmisiin. 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa Tallinnassa toimi Kirkkonummelta kotoisin ollut kauppias Grönlund, joka osti usein koko lastin itse tai auttoi löytämään jonkin toisen firman, jolle suolasilakat saatiin myytyä. Grönlund toimi Tallinnassa tuohon aikaan myös Ruotsin konsulina.⁹²

Tallinnassa ahvenanmaalaisilta silakkaa ostaneet kauppahuoneet olivat kytköksissä viljamylyihin. Ahvenanmaalaisten kanssa kauppaa tehneitä kauppahuoneita olivat Blockhausenin lisäksi Makaroff ja Roter mann. Kauppahuoneilla oli tapana lähettää satamaan edustaja, joka nouti yhden silakkatynnyrin näytteeksi. Jos silakan laatu oli kohdillaan, edustaja palasi rantaan ja ilmoitti että kauppahuone oli valmis ostamaan koko lastin. Laatu oli tosin suhteellinen käsite ja lähinnä se vaikutti ostohintaan. Virossa silakat saatiin ahvenanmaalaisten mukaan aina kaupaksi. Sen vuoksi se oli varma kaupankäyntikohde. Asioiminen viljamylyihin kytkettyjen kauppahuoneiden kanssa oli ahvenanmaalaisten kannalta käytännöllistä, koska Virossa alukset täytettiin aina viljalastilla paluumatkalle. Kauppahuoneiden kanssa asioiminen oli

⁸⁷ Ahlbäck 1955, 293-295; Papp 1977, 163-165.

⁸⁸ Paldiskista käytettiin ruotsinkielisen saaristoväen keskuudessa nimeä Baltischport.

⁸⁹ SLS 784, Bernd Sundström, Kökar, 96; SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 121; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 542-543.

⁹⁰ SLS 784, Bernd Sundström, Kökar, 97; SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 119, 130.

⁹¹ Papp 1977, 184.

⁹² Ahlbäck 1955, 291; Papp 1977, 185.

luonteeltaan vaihdantaa. Yhdestä silakkatynnyristä sai noin 100 kg raakajauhoa vaihdossa.⁹³ Tallinna kaupankäyntikohteena nousee esiin kökarilaisten Berta Karlbergin että Berndt Sundströmin muistelurajoituksista. Molemmat tuovat esiin kirjoituksissaan silakan myymisen sekä asioimisen kauppahuoneiden kanssa Tallinnassa.⁹⁴

Kaupankäyntiä Viroon helpotti talonpojille myönnettyt tullivapaudet kotitarvetuotteiden kuljettamiselle. Viron kaupassa oli tyypillistä, että kauppahuoneet veivät ostetut kalat eteenpäin Venäjälle, jossa niillä oli isot markkinat. Kysyntä lisääntyi 1870-luvulla rautatieyhteyden avauduttua Tallinnasta Pietariin.⁹⁵ Kanssakäyminen Viroon oli Suomenlahdella molemmin puoleista, sillä myös virolaiset talonpojat purjehtivat Suomen puolelle. Helsingin silakkamarkkinoille osallistui 1800-luvun lopulta alkaen useita virolaisia aluksia. Virolaisten tyypillisiä myyntiartikkeleja olivat perunat, hedelmät, palvattu liha ja kalkkikivi. Virosta kaupattiin Suomeen myös eksoottisia hedelmiä, joita kulkeutui Viroon syvänmeren laivoilla 1800-luvun jälkipuoliskolla. Virolainen kauppamerenkulku vapautui Krimin sodan jälkeen, minkä seurauksena myös virolaiset varustivat isompia aluksia Itämeren ulkopuoliseen kaupankäyntiin.⁹⁶ Virolainen talonpoikaispurjehduksessa oli paljon samanlaisia piirteitä kuin Suomen rannikko- ja saaristoalueella. Alustyypit olivat samankaltaisia, ja esimerkiksi ahvenanmaalaiset ostivat 1900-luvun alkupuolella useita Virossa valmistettuja kaljaaseja⁹⁷.

Suolasilakkaa myytiin satunnaisesti myös venäläisille sumpuille. Tämän tuo esiin seglingeläinen Astrid Eriksson, jonka kertomuksen mukaan silakasta saatiin vaihtokauppana jauhoja. Kaupankäynti vei monta viikkoa ja niitä tehtiin noin joka toinen vuosi.⁹⁸ Kauppapaikkaa Astrid ei mainitse, mutta matkan kestosta päätellen se on todennäköisesti ollut Pietarin seudulla, joka oli Suomenlahden itäpuolella asuville talonpoikaispurjehtijoille yleinen kaupankäyntikohde 1800-luvulla.⁹⁹ Ahvenanmaalta lähdettiin todennäköisesti Pietariin asti ainoastaan silloin, jos silakkaa oli jäänyt reilusti edellisestä syksystä yli tai vastaavasti viljasta oli huutava pula keväällä. Rautatieyhteyksien kautta parantuneet suolasilakan vientimahdollisuudet Venäjän markkinoille muuttivat kaupankäynnin rakennetta. Viroon myydyt ja sieltä eteenpäin Venäjälle kuljetetut silakat vaihdettiin tavallisesti viljaan. Kasvava silakan kysynnän kautta vaihtokauppa väheni, koska viljan hintataso nousi suhteessa markkinoilla yleistyvälle silakalle.¹⁰⁰ Silakasta saatu alhaisempi hinta selittänee osaltaan ahvenanmaalaisen haluttomuutta tehdä useampia matkoja Tallinnaan purjehduskauden aikana.

⁹³ Ahlbäck 1955, 292; Papp 1977, 185-186.

⁹⁴ SLS 784, Berndt Sundström, Kökar, syntymävuosi ei tiedossa, 97; SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 130.

⁹⁵ Cederlöf 1998, 14-49.

⁹⁶ Papp 1998, 92-110.

⁹⁷ Lindholm 1998, 88.

⁹⁸ SLS 784, Astrid Eriksson s.1915, Seglinge, 89.

⁹⁹ Kaukiainen 1970, 179-183.

¹⁰⁰ Korpo 1994, 144.

Suolasilakka pysyi vientiartikkelina 1930-luvulle asti, milloin kaupunkilaisten laatuvaatimukset ostettavan kalan suhteen alkoivat muuttua¹⁰¹. Parantuneiden liikenneyhteyksien välityksellä etenkin Ruotsiin alkoi tulla Norjasta lohta ja muita valtamerien kaloja, jotka alkoivat korvata suolasilakkaa ihmisten kulutustottumuksissa. Vielä vuonna 1920 Tukholmaan sisään kirjatuihin 310:stä Ahvenanmaalaisesta aluksesta 45:ssä oli suolasilakkaa lastina. Määrä oli jopa suurempi vielä vuonna 1932.¹⁰² Tukholman merkitys silakan vientikohteena alkoi vähentyä 1860-luvulla kohonneiden tulli- ja satamamaksujen myötä, vaikka silakan myyntihinta pysyi korkeana verrattuna Helsinkiin ja Turkuun aina 1870-luvulle asti. Helsingin ja Turun suuntaan silakan vienti alkoi puolestaan lisääntyä 1860-luvulla.¹⁰³

1800- ja 1900-lukujen vaihteessa Helsingin silakkamarkkinat näyttävät toimineen saariston asukkaille tärkeimpänä vuosittaisena myyntitapahtumana, jolla voi katsoa olleen iso merkitys myös toimeentulon kannalta. Silakan pyyntiin käytettiin paljon aikaa, mitä kautta silakkaan kohdistui myös tuotto-odotuksia. Kaikki oman käytön ulkopuoliset silakkasaaliit pyrittiin saamaan kaupaksi ennen talven tuloa. Helsingin silakkamarkkinat esiintyvät aineistossani kaikkien kirjoittajien kohdalla markkinamatkoihin ja kauppayhteyksiin liittyen, toisin kuin Tukholma, Turku ja Tallinna. Elämän vuosittaisen rytmittämisen kannalta Helsingin silakkamarkkinat olivat otolliseen aikaan. Kalastuskausi ja sadonkorjuu olivat päättyneet lokakuussa, minkä vuoksi markkinoihin valmistautumisen ehdittiin panostaa. Julia Gustafsson tuo kirjoituksessa esiin Helsingin markkinamatkojen olleen vetovoimainen tapahtuma saaren asukkaille: *”fiskmarknaden i början av oktober hade en särskild dragmingskraft för kökarborna”*¹⁰⁴. Mikäli kesän aikana saatu saalis oli hyvä ja se meni Helsingissä kaupaksi, oli toimeentulo seuraavaksi talveksi saanut vähintään tyydyttävän turvan. Markkinoiden vetovoimaisuutta voi katsoa lisänneen kaikki muu markkinoihin liittyvä kokemus ja suhteiden luonti oman kotiseudun ulkopuolella, mitä käsittelen luvussa 3 tarkemmin. Silakan kalastuksen määrästä ja sen tuomista tuloista voi tehdä päätelmiä vuosittaisten havaittujen myyntitapahtumien suhteen. Erityisen merkittävää se on ollut kökarilaisille, joiden kirjoituksissa myös Tukholma ja Turku esiintyvät myyntipaikkoina. David Pappin mukaan kökarilaisilla oli tapana tehdä heti Helsingin silakkamarkkinoiden jälkeen vuosittainen silakan myyntimatka myös Tukholmaan. Turun silakanmyynnin David Papp toteaa puolestaan olleen suurimmaksi osaksi Turunmaan saariston asukkaiden hallussa.¹⁰⁵

¹⁰¹ Papp 1977, 57.

¹⁰² Papp 1977, 183.

¹⁰³ Papp 1977, 182-183.

¹⁰⁴ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 540.

¹⁰⁵ Papp 1977, 181-182.

2.1.2. Maa- ja karjataloustuotteet sekä elävät eläimet

Kalan ohella tärkeimmät kotitarvepurjehtijoiden kauppaamat tuotteet kaupunkeihin olivat lampaan ja naudan liha, linnut, voi, juusto sekä myös elävät eläimet. Tukholmaan tuotiin vielä 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa Suomesta noin 100 000 kg lampaan lihaa ja 200 000 kg muuta lihaa. Näistä suurin osa on kirjattu tullitilastoissa saapuneeksi ahvenanmaalaisilla aluksilla. Eläviä eläimiä kuljetettiin kaupunkeihin runsaasti vielä 1800-luvulla. Vuonna 1841 Tukholmaan vietiin Ahvenanmaalta 690 nautaeläintä ja 450 sikaa.¹⁰⁶ Elävien eläinten kuljettaminen kaupunkeihin kuitenkin väheni vuosisadan loppua kohden, mitä vahvistaa myös seglingeläisen Astrid Erikssonin kertomus aikaisempien vuosien elävien eläinten kuljetuksista¹⁰⁷. Elävien eläimien kuljetusten vähenemiseen näyttää vaikuttaneen jalostustoiminnan lisääntymien sekä mahdollisesti myös Maarianhaminan merkityksen lisääntymien 1900-luvun alussa kaupankäynnin ja asioiden hoitamisen paikkana¹⁰⁸. Maataloustuotteiden vienti jatkui Tukholmaan aina 1930-luvulle asti, milloin ruotsalaiset terveysviranomaiset kielsivät kaupungin satamissa tapahtuneen maataloustuotteiden kaupan¹⁰⁹.

Eläin ja lihatuotteiden kaupankäynnistä on havaittavissa selkeä verkostomainen rakenne, missä eläimiä hankittiin ja jalostettiin lihatuotteiksi sopivissa paikoissa. Purjehtijoilla oli hallinnassa jalostetuille lihatuotteille myyntimarkkinat kaupungeissa olemassa olleiden yhteyksien ja kuljetusmahdollisuuksien kautta. Yleinen käytäntö näyttää olleen, että eläimiä vietiin teurastettavaksi kaupunkeihin, minkä jälkeen niistä saadut lihat tavallisesti palvattiin ja myytiin siellä, missä ne parhaiten menivät kaupaksi. Hyvänä esimerkkinä tästä on Berta Karlbergin kertomukset, joissa hän mainitsee, että Turussa oli tapana teurastaa eläimiä, kun taas Tukholmassa myytiin aina keväisin syksyllä palvattuja ja suolattuja lihoja¹¹⁰. David Papp tuo puolestaan tutkimuksessaan esiin erään kipparin kertomuksen, jossa hänen mainittiin ostaneen syksyllä Lemlandin kunnassa sijaitsevasta Järsöstä kymmenittäin lampaita¹¹¹. Lampaat menestyivät myös karuilla saarilla, minkä vuoksi niiden pitäminen oli kannattavaa ja niiden lihaa riitti oman käytön lisäksi myös vietäväksi ulkopuolelle.¹¹² Lihan jalostustoiminnan lisäksi kauppa käytiin hevosilla. Niitä ostettiin tavallisesti Turusta tai Uskelan hevosmarkkinoilta sekä omaan hyötykäyttöön että edelleen myytäväksi Tukholmaan.¹¹³ Berta Karlbergin kertomuksen mukaan kevätmatkoilla Helsingin suuntaan otettiin mukaan myytäväksi myös lypsylehmiä. Lehmät kävivät kaupaksi etenkin Hangon seudulla.¹¹⁴

¹⁰⁶ Andersson 1944, 38; Papp 1977, 176.

¹⁰⁷ SLS 784, Astrid Eriksson s.1915, Seglinge, 89b-90.

¹⁰⁸ Papp 1977, 177, 187.

¹⁰⁹ Högnäs & Öljans 1997, 98. Kyrkogårdsöläinen John Nordberg tuo asian esiin vuonna 1982 tehdyssä haastattelussa (Ålands museum arkiv).

¹¹⁰ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 122, 125, 128.

¹¹¹ Papp 1977, 179.

¹¹² Kallberg 1981, 11.

¹¹³ Papp 1977, 176-177; SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 122.

¹¹⁴ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 120.

Lihakaupan voi katsoa olleen kannattavaa, koska sitä harjoitettiin, vaikka elävien eläimien kuljettaminen ei varmasti ollut helppoa pienillä purjeveneillä. Toisaalta 1800-luvulla liikenneyhteydet sisämaassa olivat heikot. Isompien kuljetusten tekeminen maanteitse oli vaikeaa, minkä vuoksi vesitse kuljettamien oli järkevää myös lyhyemmällä matkoilla rannikkoalueella. Lihatuotteet olivat markkinoilla hyviä täydentäviä myyntituotteita silakalle. Markkinamatkoihin liittyvissä kertomuksissa lähes kaikki mainitsevat, että sekä Helsingin että Turun markkinoille ja Tukholmaan vietiin silakan ohella myytäväksi lihaa. Niiden avulla aluksiin saatiin kaupunkeihin lähdetessä mukaan mahdollisimman täydet lastit. Lihatuotteita saatiin kaupaksi keväisin Tukholman ohella myös Helsingissä. Bernd Sundströmin kertomuksen mukaan Helsinkiin matkustettiin keväällä heti jäiden lähdön jälkeen. Siellä myytiin palvattua lihaa, voita, lintuja ja mustaleipää¹¹⁵. Kevät kaupalla voi nähdä olleen tärkeä taloudellinen merkitys. Talven aikana kaupan teko oli katkoksissa jäiden vuoksi, ja esimerkiksi viljavarastot saattoivat olla vähissä. Ennen uuden kalastuskauden alkua saariston asukkailla ei ollut myöskään silakkaa myytäväksi, jos koko saalis oli saatu jo syksyllä kaupaksi. Lihakauppa mahdollisti siten hankintojen tekemisen heti jäiden lähdön jälkeen. Myös Ragna Ahlbäckin mukaan kökarilaiset kävivät keväisin sekä Tukholmassa että Helsingissä myymässä palvattua lihaa, lintuja ja siikaa¹¹⁶.

Eläimiä hyödynnettiin myös jalostamalla maidosta voita ja juustoa. Varsinkin voi oli tärkeä vientiartikkeli 1800-luvun alkupuolella. Vuonna 1840 Tukholmaan kirjattiin saapuneeksi Ahvenanmaalaisilla aluksilla 87 214 leiviskää voita, ja se oli silloin yksi yleisimmistä tuontinimikkeistä Ruotsiin. Voin vienti Ruotsiin väheni merkittävästi vuosikymmenen lopulla tiukentuneiden tullisäädösten vuoksi.¹¹⁷ Suomeen päin voi oli kuitenkin aina 1900-luvun alkuun asti tärkeä myyntituote. Astrid Eriksson kertoo, että voita valmistettiin talven aikana puuastioihin. Turussa voita myytiin suoraan veneestä jokirannassa sekä myös leipomoihin. 1900-luvun alussa tilavoin laatu alkoi hävitä meijerivoille, minkä vuoksi yksityisasiakkaat siirtyivät meijerivoin käyttöön. Leipomoihin tilavoi teki kuitenkin edelleen kauppansa aina 1920-luvulle asti.¹¹⁸

Muut saaristolaisten kaupankäyntituotteet perustuivat pyyntiin ja keräilyyn. Lintujen vientimäärä Tukholmaan oli suuri. 1900-luvun alussa lintuja tuotiin Ahvenanmaalaisilla aluksilla lähes 200 000 kg.¹¹⁹ Pähkinöillä riitti kysyntää sekä Tukholmassa että Suomen kaupungeissa. Ne tulevat esiin monen saaristolaisen muistelukertomuksissa. Pähkinöiden poiminnasta ja myynnistä vastasivat naiset ja lapset, ja niitä kaupattiin myös kaupungin kaduilla ilta-aikaan.¹²⁰ Mustaleipä oli jo 1800-luvulla saariston erikoisuus,

¹¹⁵ SLS 784, Bernd Sundström, Kökar, 96-97.

¹¹⁶ Ahlbäck 1955, 293-295

¹¹⁷ Papp 1977, 177.

¹¹⁸ Papp 1988, 84; SLS 1185, Astrid Eriksson s.1915, Sottunga, 569.

¹¹⁹ Papp 1977, 176.

¹²⁰ Papp 1977, 179-180.

joka kävi hyvin kaupaksi kaupungeissa¹²¹. Myös soutuveneet olivat 1880-luvulta aina 1930-luvun loppuun asti tyypillinen Ahvenanmaalainen vientiartikkeli Tukholmaan¹²².

Saaristolaisasukkaiden harjoittama kotitarvepurjehdus 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa perustui jatkumoon, jossa eläminen saaristoalueella vaati yhteyksiä ulospäin toimeentulon saamiseksi ja elinolosuhteiden varmistamiseksi. Yhteydet ulospäin rakentuivat pitkäaikaisiin asiakassuhteisiin ja luottamukseen perustuvan kaupankäynnin varaan, mitä kautta kaupaksi käyvät tuotteet määrivät saaristolaisten vuosittaista elämää. Kalastaminen toimi saaristoalueella pääelinkeinona, koska kalaa oli saatavissa kotivesistä ja kaloille riitti kysyntää kaupungeissa. Purjehtiminen ja kaupankäyntiyhteyksien olemassaolo kannustivat ottamaan mukaan täydentäviä kaupankäyntituotteita. Kaupungeissa kannatti myydä kaikkea, mikä siellä kävi kaupaksi, ja mitä oli mahdollista hankkia sekä kuljettaa. Esimerkiksi markkinamatkoilla aluksia ei täytetty pelkästään silakalla, vaan niille haluttiin myös muuta myytävää. Kotiseudulta saataville pyynti- ja keräilytuotteille oli kaupungeissa kysyntää, ja lisäksi niitä oli helposti saatavilla kotiseudulta. Eläimet ja lihatuotteet puolestaan muodostivat monipuolisemman verkoston. Saaristolaisten kotiseudulla karjan laidunmaat olivat rajalliset, minkä vuoksi eläimiä hankittiin, jalostettiin ja myytiin koko Ruotsin, Ahvenanmaan ja Suomen välisellä alueella. Eläinkunnan tuotteiden kauppaamista voi pitää kannattavana, koska niiden hankkimiseksi ja jalostamiseksi käytettiin paljon aikaa. Mielenkiintoisen myyntiartikkelin eläinkunnan tuotteista tekee se, että kaupunkilaiset ostivat niitä saaristolaispurjehtijoilta. Lihaa oli helposti saatavilla myös kaupunkien lähellä olevalta maaseudulta, mutta siitä huolimatta meren takaa tullut tai siellä jalostettu liha teki kauppansa. Tutkimusaineisto ei anna tähän suoria vastauksia, mutta iso merkitys on varmasti ollut kauppaaminen oikeilla paikoilla keskellä kaupungeja sekä mahdollisuus kuljettaa vesitse suuria lasteja. Tukholman myyntipaikkoja on monissa lähteissä kuvattu puoleensa vetäviksi, mihin kaupunkilaiset tulivat aistimaan ilmapiiriä ja viettämään aikaa. Kaupankäyntiä kaupungeissa voi pitää taloudellisen hyödyn ohella porttina muille sosiaalisille suhteille ja sitä kautta muodostuneelle sosiaaliselle pääomalle.

2.2. ELÄVÄN KALAN KAUPPA TUKHOLMAAN

Elävän kalan kauppa Tukholmaan oli säilötyn suolasilakan ohella monelle kalastajalle toinen tärkeä tulonlähde. Elävää kalaa alettiin kuljettaa Tukholmaan jo 1600-luvulla ja se jatkui aina 1950-luvulle asti moottoroitujen veneiden ansiosta¹²³. Kalastus ja kaupankäynti elävillä kaloilla muodostivat ympärilleen verkoston, jossa jokaisella toimijalla oli oma roolinsa, ja joka perustui vakiintuneille käytänteille. Merkittävä tekijä elävän kalan kaupassa oli aika. Pyydetty kalat täytyi saada nopeasti myytäväksi, minkä vuoksi kalastaja

¹²¹ SLS 784, Bernd Sundström, Kökar, 96-97.

¹²² Papp 1977, 178.

¹²³ Papp 1988, 84.

itse ei pystynyt hoitamaan sekä pyyntiä, kuljettamista ja myymistä. Toiminnasta on helppo havaita Sarah Easterby-Smithin esittämiä materian kautta muodostuneita vapaaehtoisuuteen ja kirjoittamattomiin pelisääntöihin pohjautuvaa verkostotoimintaa.

Verkoston toimivuuden kannalta merkittävässä asemassa olivat kalanostajat, jotka tulivat sumpuillansa saariston kalastusalueille ostamaan saaliit suoraan kalastajilta. Kalanosto Tukholmaan alkoi, kun kaupunki kasvoi, eikä lähivesien kalat enää riittäneet täyttämään kaupungin kysyntää. Vuonna 1636 oli perustettu kalanostoyhteisö Sumpfiskarämbete, joka toimi aina 1920-luvulle asti¹²⁴. Ruotsalainen sumpppyhteisö osti kaloja vietäväksi Tukholmaan myös Ruotsin itärannikolta sekä Suomen puolelta Turunmaan saaristosta ja Pohjanmaalta.¹²⁵ Turunmaan saariston kalastajien vaatimuksesta ruotsalaisille kalanostajille asetettiin vuonna 1746 kielto saapua 6 peninkulmaa lähemmäksi Turkuu. Tukholmassa Sumpfiskarämbetenin yksinoikeus myydä kaloja vapautui vuonna 1846, mitä kautta ahvenanmaalaisen sumppujen määrä alkoi lisääntyä Tukholman markkinoilla. Ennen vapautumista ahvenanmaalaiset alkoivat kieltäytyä myymästä kaloja ruotsalaisille. Taustalla oli ruotsalaisyhteisön yhteinen päätös laskea hauen ostohintaa. Ahvenanmaalaiset olivat valmiita maksamaan kaloista enemmän, mitä kautta ahvenanmaalaiset kalanostajat pääsivät murtamaan ruotsalaisen yhteisön monopoliaseman.¹²⁶

Elävän kalan kaupassa käytetyt sumput olivat kaksimastoisia aluksia, joissa oli erillinen säilytystila kaloille¹²⁷. Sumput olivat käytännöllisiä lyhyillä matkoilla toimivia aluksia, ja niillä pystyi purjehtimaan tarvittaessa ainoastaan yhden henkilön voimin. Usein sumput liikkuivat kuitenkin kaksihenkisellä miehistöllä, joista toinen oli aluksen kippari ja toinen apupoika. Saaristossa olevissa sumpuissa apupoikana toimi usein kipparin oma poika.¹²⁸ Tyypillinen ruotsalainen kalasumppu oli noin 44 jalkaa pitkä ja siihen mahtui kalaa 2-4 lästiä tai 200 leiviskää¹²⁹. Niihin ei mahtunut muuta rahtia kuljetettavaksi, koska kajuutta oli suuri. Ahvenanmaalaisen sumput olivat kooltaan suurempia kuin ruotsalaisten, koska ahvenanmaalaiset kalanostajat kuljettivat myös muuta tavaraa myytäväksi Tukholmaan.¹³⁰ Ahvenanmaalaiset sumput olivat kannettomia 1800-luvun puoliväliin asti, minkä jälkeen niihin alkoi tulla kansirakennelmia. Kannellisilla sumpuilla kuljetettiin pääasiassa kotitarvetavaroita, silakkaa ja halkoja. Sumput olivat sääherkkiä. Niillä pystyi kulkemaan maksimissaan 10m/s puhaltaneessa tuulessa. Kovemalla tuulella purjeet jouduttiin laskemaan ja alus täytyi ankkuroida rantojen läheisyyteen.¹³¹

¹²⁴ Högnäs & Öljans 1997, 59.

¹²⁵ Storå 2005, 174.

¹²⁶ Kärkkäinen 1988, 42-44, 47-48.

¹²⁷ Kallberg 1981, 36.

¹²⁸ Kallberg 1981, 28, 36.

¹²⁹ Yksi leiviskä (lispund) on 8,5kg. Lähde: <http://www.ukforsk.se/subjects/enheter.htm>.

¹³⁰ Kärkkäinen 1988, 46, 49-52.

¹³¹ Högnäs & Öljans 1997, 82-86, 88.

Ahvenanmaan saarilla oli useita vakiintuneita kalanostosatamia, jotka oli merkitty isoilla satamakivillä. Ahvenanmaan saaristo oli jakautunut kuuteen kalastusalueeseen: Brändö, Lappo, Kumlinge, Sottunga, Föglö ja Kökar. Jokaisella alueella kalanostosatamia oli useita. Tyypillistä oli, että kalanostajat joutuivat täyttämään aluksensa monesta eri paikasta saadakseen täyden lastin kyytiin.¹³² Kalastajilla oli satamissa kiinteitä vedessä olevia altaita, joissa pyydettyjä kaloja säilytettiin. Kalan ostossa päti vuoro-oikeus, mikä tarkoitti sitä, että kauppa pääsi hieromaan kalastajien kanssa saapumisjärjestyksessä. Syksyisin kalanostajat saattoivat jättää aluksiansa saariston kalanostopaikoille talvivarastoon, mitä kautta aluksen omistaja pystyi varaamaan seuraavan kevään ensimmäinen osto-oikeusvuoron.¹³³ Vuorosysteemi vaikuttaa kuitenkin olleen muodollinen, sillä kalastajilla ja ostajien välinen toiminta perustui enemmän pitkäaikaiseen yhteistyöhön. Kalanostajat tulivat vuosittain samaan paikkaan, mitä kautta ostajien ja kalastajien välille muodostui kiinteitä kaupankäyntisuhteita. Kalastajat pitivät ostohintoja aina liian matalina. Tämän vuoksi kalastajat tekivät keskinäisiä sopimuksia hintatasosta. Ostajat keinottelivat punnitsijoita usein tekemään edullisempia mittauksia juottamalla heitä humalaan sumpujensa kajuutoissa. Ruotsalaisilla oli kajuutoissa aina iso varasto viinaa ja tupakkaa.¹³⁴

Astrid Eriksson tuo esiin kirjoituksessaan, että kalakaupan kalastaja-jakelija verkostossa vakiintunut asiakassuhde oli tärkeää. Kalastajat lupasivat myydä aina saaliinsa tutulle jakelijalle (ostajalle). Astrid lisää, että toiminnassa ilmeni välillä myös keinottelua, sillä jotkut ”ulkopuoliset” saivat ostetuksi tutulta kalastajalta saaliita ennen vakiojakelijan tuloa vetoamalla kalan pilaantuvuuteen. Astrid Erikssonin mies toimi kalanostajana ja Astrid kertoo, että kalakaupasta sai hyvin elannon perheelle. Astridin kotisaarella Seglingessä kalakauppa oli varsinkin 1920-luvulla kukoistavaa. Saarella lähes jokainen mies oli mukana kalakaupan verkostoissa, ja saarella oli siihen aikaan 6-7 moottoroitua sumpua. Seglingeläiset kalanostajat eivät toimineet ainoastaan kotisaarella, vaan ostosmatkoja tehtiin välillä aina Nauvoon asti.¹³⁵ Yleisimmät kalat, joita sumpuissa vietiin Tukholmaan, olivat hauki ja ahven. Ahvenet ja hauet säilytettiin sumpuissa eri altaissa, koska ahvenen piikit vaurioittivat haukia.¹³⁶

Moottorisumput tulivat kalakauppaan mukaan 1900-luvun alussa, mikä vilkasti kaupankäyntiä, ja tarkoitti samalla sitä, että purjeveneillä ei ollut enää nopeuden puolesta mahdollisuutta menestyä kalakaupassa¹³⁷. Purjesumput alkoivat Berta Karlbergin kertomuksen mukaan poistua vähitellen käytöstä 1910-luvun puolivälissä¹³⁸. Kalasumput olivat ahvenmaalaisille yleisin kulkualus Tukholmaan suuntautuneilla

¹³² Högnäs & Öljans 1997, 62; SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 111-112. Berta Karlbergin kertomuksen mukaan Kökarin saarien alueella oli toiminnassa ainakin 6 kalasatamaa.

¹³³ Högnäs & Öljans 1997, 61; Papp 1977, 167; Storå 1988, 16.

¹³⁴ Ahlbäck 1955, 286-287; Högnäs & Öljans 1997, 64; Kärkkäinen 1988, 52; Papp 1977, 170-171.

¹³⁵ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 571.

¹³⁶ Högnäs & Öljans 1997, 97

¹³⁷ Högnäs & Öljans 1997, 98; Kärkkäinen 1988, 49.

¹³⁸ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 109.

kaupankäyntimatkoilla niiden monipuolisuuden vuoksi. Tukholman ja Furusundin tullikirjanpidoissa ahvenanmaalaisten sumpujen lastiluetteloista löytyy usein elävän kalan lisäksi suolasilakkaa ja maataloustuotteita.¹³⁹ Berta Karlberg kertoo, että kökarilaisten kalasumpujen mukana matkusti usein myös muita henkilöitä kaupunkimatkoille kauppamaan omia tai tuttavien maataloustuotteita sekä tekemään hankintamatkoja¹⁴⁰.

Tukholmassa elävän kalan kauppaa käytiin kaupungin kalasatamissa, joita kaupungissa oli aiemmin kaksi. Pohjoinen Helgeandsholmenin satama toimi 1830-luvulle asti, minkä jälkeen kalanmyynti jatkui ainoastaan eteläisessä Slussgradenin satamassa. Vuonna 1925 kalanmyynti siirtyi uuteen ponttonien päälle rakennettuun kalahalliin Kornhamnstorgille, joka toimi Tukholmassa myös silakan ja maataloustuotteiden myyntipaikkana.¹⁴¹ Kalat myytiin Tukholmassa välittäjille, jotka myivät ne eteenpäin asiakkaille. Myynnivälittäjistä useat olivat kotoisin Ahvenanmaalta.¹⁴² Astrid Eriksson kuvaa Tukholman myynnivälittäjiä kalaeukoiksi (fiskgummor). Kalaeukot nostivat haavilla sumpusta kaloja pienempään altaaseen, josta asiakas sai valita mieleisensä. Kauppojen toteutuessa eukot tarjosivat usein sumpun miehistölle kahvia.¹⁴³ Myynti lopulliselle asiakkaalle tapahtui jo kalastamassa, mutta myyvänä osapuolena toimi välittäjä. Kalojen veloitus tapahtui painon mukaan ja kauppaa käytiin aina käteisellä rahalla. Tyypillisimmät kalat olivat hauki ja ahven, joista hauen hintataso oli korkeampi. Yli 5kg:n kaloissa hintataso alkoi laskea. Sumpujen kipparit vastasivat myytyjen kalojen kirjanpidosta.¹⁴⁴ Kalojen hintataso vaihteli aina kysynnän mukaan. Astrid Erikssonin mukaan hintatason ollessa heikko kannatti lähteä kotiin ostamaan uutta lastia, ja palata takaisin paremman hinnan toivossa.¹⁴⁵ Astrid ei kuitenkaan tuo esiin, miten myynnissä olleen saaliin kanssa toimitiin, mikäli hintataso ei ollut tyydyttävä. Todennäköisesti koko saalis myytiin tällöin välittäjälle alennetulla könttäsummalla, mikä oli tapana myös halkokaupassa. Kauppaa ei käyty ainoastaan kalasatamassa. Kalaeukot kävivät usein sunnuntaisin myymässä kaloja myös kaupunginosissa. Työpäivät

¹³⁹ Papp 1977, 174-175.

¹⁴⁰ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 125, 128-129.

¹⁴¹ Högnäs & Öljans 1997, 99; Papp 1977, 171. Helgeandsholmen on Gamla Stanin pohjoispuolella oleva saari, jossa sijaitsee nykypäivänä esimerkiksi Riksdagshuset. Slussgradenin satama sijaitsi Slussenilla nykyisen Karl Johans Torgin edustalla. Kornhamnstorg sijaitsee Gamla Stanin eteläosassa Slussenin länsipuolella.

¹⁴² Högnäs & Öljans 1997, 7, 80; Papp 1977, 173. 1800-luvun puolivälissä Tukholmassa toimi 32 välittäjää. Sumput olivat satamalaiturissa kiinnitettyinä perä edellä laituriiin. Myyntiin saattoi mennä useampi päivä aikaa, koska saaliit sumpuissa olivat usein suuria. Jotta kalat pysyivät veneen sumpussa elossa, täytyi sumpun veden olla jatkuvasti kiertäessä. Purjehduksen aikana veden kierto toimi liikkeen mukana, mutta satamassa ollessa veneitä tarvitsi keinuttaa kierron varmistamiseksi. Tukholman kalasatamissa toimi sumpun ”ravistelijoita” (sumprunkare), jotka maksua vastaan pitivät purjeiden puomeihin sidottujen punnusten avulla kaikkia laiturissa olleita veneitä liikkeessä.

¹⁴³ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 571.

¹⁴⁴ Papp 1988, 73-74.

¹⁴⁵ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 571.

olivat pitkiä. Kalatorille tultiin usein aamulla klo 05.00 ja myynti jatkui aina klo 23 asti.¹⁴⁶ Viikonloppuisin kaupungilla käymiseen ja hankintojen tekemiseen jäi enemmän aikaa.¹⁴⁷

Elävän kalan kaupan ympärille muodostuneet verkostot vaikuttivat monella tavalla tiedon, kulttuurin ja tapojen leviämässä eli verkostoteorioissa esitettyjen eri pääomien vaihdossa. Taloudellisen pääoman ohella verkostossa mukana olleet henkilöt pystyivät luomaan läheisiä tuttavuuksia toiminta-alueella oleviin ihmisiin. Kalastajat olivat jatkuvasti yhteyksissä Ruotsista tullessiin kalanostajiin, jotka toivat tapoja ja tietoa meren takaa. Vastavuoroisesti kalanostajat oppivat tuntemaan kalastajien elämää ja elämäntapoja. Verkosto mahdollisti myös useamman ihmisen liikkumisen. Tiheään Tukholmaan purjehtineet sumput ja niissä mukana olleet ihmiset pääsivät usein vierailulle kaupunkiin ja saamaan sieltä vaikutteita. Kalanostajien ja saaristolaisen välille muodostui läheisiä suhteita. Saaristolaiset saattoivat saada Tukholmasta töitä kalanostajien välityksellä. Samoin Ruotsin puolelta tuli kalanostajien välityksellä toimeentuloa renkejä töihin saaristoon.¹⁴⁸ Kalanostajat lahjoittivat myös varoja esimerkiksi Kökarin uuteen kirkkoon, josta he saivat itselleen nimikkopenkit. Tiiviistä yhteyksistä kertoo myös se, että ahvenanmaalaiset naiset solmivat avioliittoja ruotsalaisten kalanostajien kanssa.¹⁴⁹ Kalakauppa Tukholmassa alkoi muuttua muotoaan, kun rautateitse alkoi saapua kaupunkiin kalaa Ruotsin länsirannikolta ja Norjasta¹⁵⁰.

2.3. PUUKAUPPA

Puu on ollut Suomelle rikkaus ja se oli Suomelle ensimmäinen kansantaloudellisesti merkittävä vientitavara. Suomalaisen puun kysyntä lisääntyi 1800-luvun jälkipuoliskolla, kun etenkin Pohjois-Saksassa ja Englannissa alkoi olla pulaa puusta. Krimin sodan jälkeen suuriruhtinaskuntaan voimaan astunut purjehdus- ja kaupankäyntivapaus antoivat rannikkoseudun talonpoikaispurjehtijoille mahdollisuuden päästä mukaan puukauppaan ja kansainvälisille vesille. Monelle talonpojalle rahtipurjehdus tuli kannattavaksi elinkeinoksi, mitä kautta talonpojat ryhtyivät varustajiksi puun kuljettamiseen soveltuviin kaljaaseihin ja jopa isompiin parkkeihin. Purjehtijoilla oli tapana aloittaa yksimastoisilla jahdeilla ja siirtyä kaksimastosiin kaljaaseihin ja siitä eteenpäin kolmimastoaaluksiin.¹⁵¹

Kaikki eivät kuitenkaan lähteneet purjehtimaan ja viemään puuta Itämeren eteläosiin ja sieltä eteenpäin valtamerille. Puulle riitti kysyntää yhtä lailla lähialueilla. Tutkimukseni aluetta koskien Tukholmaan suuntautunut puukauppa jatkui aina 1930-luvulle asti¹⁵². Tukholmaan kuljetettiin pääasiassa halkoja

¹⁴⁶ Högnäs & Öljans 1997, 78-79.

¹⁴⁷ Högnäs & Öljans 1997, 100-101.

¹⁴⁸ Högnäs & Öljans 1997, 64.

¹⁴⁹ Högnäs & Öljans 1997, 64, 67, 70; Kärkkäinen 1988, 47-48.

¹⁵⁰ Högnäs & Öljans 1997, 78-79.

¹⁵¹ Kaukiainen 1993, 42; Keravuori 2015, 174-175.

¹⁵² Papp 1988, 85.

polttopuuksi. 1800-luvulla eniten kysyntää oli 75cm pituisella koivuhallolla, jota kutsuttiin ”Ruotsin haloksi”¹⁵³. Tukholman halkokauppa kytkeytyi samaan vuosisatoja kestäneeseen jatkumoon kuin kala- ja maataloustuotteiden kauppa. Saariston ja rannikon asukkailla oli olemassa kiinteät sukupolvelta toiselle jatkuneet kaupankäyntisuhteet, jotka helpottivat toiminnan harjoittamista.¹⁵⁴ Tukholmaan suuntautunut kaupankäynti mahdollisti myös muiden elinkeinojen harjoittamisen purjehtimisen ohella, sillä matkojen kestot olivat huomattavasti lyhyempiä kuin Saksaan ja Englantiin. Purjehduskauden aikana Tukholmassa oli mahdollista käydä useita kertoja. Eino Jutikkala on tuonut esiin, että puun ulkomaan viennissä ainoastaan pidemmälle jalostettua puuta oli kannattavaa kuljettaa pidempiä matkoja, milloin lastin arvo kompensoi vähäisempää liikennöintimäärää purjehduskauden aikana¹⁵⁵.

Puukauppaa harjoitettiin pääsääntöisesti rahtipurjehduksina. Se oli ostamiseen, kuljettamiseen ja myymiseen perustuvaa liiketoimintaa, missä se erosi kotitarvepurjehduksina käydystä suolasilakan ja maataloustuotteiden tuotteiden kaupasta. Puukauppaa harjoitaneen purjehtijan toiminnassa oli siten paljon yhtäläisyyksiä elävää kalaa kaupanneiden purjehtijoiden toimintaan nähden. Myytäväksi vietyjä puulasteja hankittiin pääsääntöisesti aina ulkopuolelta. Jonkin verran puita oli mahdollista saada myös omista metsistä, mutta Ahvenanmaalla metsät olivat kooltaan pieniä ja metsien omistajat pyrkivät myös välttämään vähäisten metsien vuoksi avohakkuita. Suurin osa Suomesta Tukholmaan kuljetetuista puista hankittiin Pohjanlahden rannikolta, jossa oli useita puunosto satamia. Tukholmaan kuljetettiin puuta myös Ruotsin puoleiselta Pohjanlahden rannikolta, mutta suomalaiset purjehtijat eivät siinä kaupassa olleet aktiivisia. Furusundin tullitilastojen mukaan 1800-luvun alkupuolella Merikarvia ja Lapväärti olivat suurimmat puunhankinta paikat Suomen puolella. Vuonna 1840 tilastoitu halkojen vientimäärä Suomesta Ruotsiin oli reilut 21 000 syliä. Se laski vuoteen 1849 alle 14 000 syliin Ruotsin tiukentuneiden tullisäädösten vuoksi. 1800-luvun lopulla puukauppa alkoi jälleen lisääntyä. Vuonna 1909 pelkästään ahvenanmaalaisilla aluksilla tilastoitiin Ruotsiin saapuneeksi noin 12 00 syliä halkoja.¹⁵⁶

Suurin osa ahvenanmaalaisista polttopuun myyjistä oli kotoisin Ahvenanmaan pääsaarelta. Tutkimuksen aineistona olevissa muistelukirjoituksissa saariston asukkaista kukaan ei kerro puukaupasta. Saaristo ja rannikkoalueella purjehtimisen ja kaupankäynnin kautta saatua toimeentuloa voi pitää jakautuneena kalastuksen ja puukaupan välille. Kalastus oli tuottoisaa ja sitä kannatti harjoittaa, mikäli asui hyvien kalastusvesien läheisyydessä. Puukaupan harjoittamisessa oli puolestaan etuna, että asui metsien läheisyydessä ja omisti puiden kuljettamiseen soveltuvia aluksia. Vaikka omia metsiä ei ollut, oli puukauppaan helpompi ryhtyä, mikäli lähiseudulta tutuilta henkilöiltä oli puuta saatavilla. Kaupankäynnin kasvaessa

¹⁵³ Ervo 1993, 74.

¹⁵⁴ Keravuori 2015, 176.

¹⁵⁵ Jutikkala 1965, 128-129.

¹⁵⁶ Papp 1977, 135-137.

puunhankintaa oli helppo laajentaa kotiseudun ulkopuolelle, kun puulaivurilla oli jo olemassa vakiintunut asema puukaupan verkostossa.

Puukaupassa käytetyt alukset oli tavallisesti järjestetty osavarustajuuden kautta. Osavarustajuudessa aluksella oli useita omistajia, joista suurimman osan omistanut oli päävarustaja. Päävarustaja valitsi alukselle kipparin, joka vastasi aluksen toiminnasta. Usein päävarustaja toimi itse aluksen kipparina. Näin oli myös puukauppaa harjoittaneella kustavilaisella Janssonin perheellä, jota Kirsi Keravuori on tutkinut.¹⁵⁷ Purjehtijat olivat usein osallisina monissa eri aluksissa. Osaomistajina toimi niin varakkaampia talollisia kuin torppareita ja taloissa asuvia naisia. Aluksien pääomistajat olivat myös usein pienosakkaina muissa aluksissa. Omistajuus koski siten kaikkia yhteiskuntaluokkia, mitä kautta myös purjehduksen tuotot jakautuivat laajalle kyläyhteisöjen keskuudessa.¹⁵⁸ Puulaivoissa oli miehistönä kipparin lisäksi apupoikia, joiden palkkataso vuonna 1909 oli noin 55 äyriä tunnilta¹⁵⁹.

2.3.1. Puiden hankinta

Yksittäinen puukauppaa harjoittanut laivuri hankki puuta useilta eri puunmyyjältä. Varsinkin Länsi-Suomessa käytäntönä oli, että laivureilla ei ollut omia metsiä, vaan halkolastit ostettiin aina ulkopuolisilta puunmyyjiltä.¹⁶⁰ Puukaupan ympärille muodostui siten verkostoja, joissa kukin toimija hoiti oman osuutensa. Yleinen käytäntö Länsi-Suomessa oli, että metsänomistajat ajoivat lähiseudulta talvisin hevosilla puita satamapaikoille puunmyyjille, jotka vastasivat puiden myymisestä edelleen laivureille. Metsänomistajat pinosivat itse puut satama-alueilla, mutta myyjät joutuivat usein polkemaan ja tiivistämään pinoja, koska laivurit olivat erittäin tarkkoja pinojen tiiveydestä. Harvaan pakatuista pinoista laivurit tinkivät aina ostohintaa alaspäin. Puiden mittauksessa tapahtui myös vedätystä. Mittamiehiä saatettiin lahjoa viinapaukkuja tarjoamalla tekemään ostajan kannalta edullisempia mittauksia. Puunmyyjät osallistuivat usein itse puualuksien lastaukseen¹⁶¹. Tukholmaan suuntautuneiden halkolastien lastaaminen kävi tavallisesti muutamassa päivässä. Siinä ei kulunut viikkoja, kuten kauemmaksi Saksaan ja Englantiin suuntautuneilla puulasteilla. Lastaukseen kulunut aika käy ilmi Matts Mattsonin Merikarvian pohjoispuolelta olevasta Riispyystä 3.6.1907 kirjoittamassa kirjeessä, jossa hän mainitsee, että *"Lastaaminen käy hitaasti, kun osa puusta täytyy ajaa. Emme tule lastatuksi ennen torstaita (6.6.). Se käy vaarallisen hitaasti"*¹⁶². Noin neljä päivää kestänyt lastaus todettiin hitaaksi, mistä voi päätellä, että se tapahtui useimmiten huomattavasti lyhyemmässä ajassa. Halkopuukauppaa käytiin monenlaisella puulaadulla. Ruotsin koivun lisäksi laivurit myivät havupuuta, leppää sekä pienempiä koivuhalkoja. Yksittäinen lasti koostui tavallisesti monesta eri

¹⁵⁷ Keravuori 2015, 172-173.

¹⁵⁸ Hackman 1993, 13-18; Hackman 1996, 67-68.

¹⁵⁹ Papp 1988, 68.

¹⁶⁰ Keravuori 2015, 190.

¹⁶¹ Ervo 1993, 74-75; Keravuori 2015, 176-177.

¹⁶² ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.6.1907 Risby.

laadusta. Tällä pystyttiin varmistamaan, että jokaiselle asiakkaalle eri paikkakunnilla löytyi sopivaa halkoa sekä varautumaan eri laatujen kysynnän vaihteluihin.

Menestyvän liiketoiminnan kannalta puiden ostohinta oli tärkeä. Tämän vuoksi puuta kannatti hakea myös kauempaa. Talviaikana puualusten miehistöt osallistuivat myös itse puiden hankintaan kaatamalla puuta ja ajamalla niitä satamapaikoille¹⁶³. Puiden talvihankinta käy ilmi myös Matts Mattsonin Turusta marraskuussa 1907 kotiin lähettämässä kirjeessä, jossa hän pyytää vaimoaan sopimaan puukaupoista Langnesin Jannen kanssa ja toteaa että ”*vetää ne kotiin, jos talvi tulee*”¹⁶⁴. Matts Mattsonin kirjeiden pohjalta ei pysty suoraan päätellä kuinka paljon Mattsson hankki puuta kotisedulta ja kuinka paljon Suomen rannikolta. Kokoelmassa olevasta 38 kirjeestä 7 on kirjoitettu rannikon puunhankinta paikoilta ja useassa Turussa, Helsingissä tai Tukholmassa kirjoitetussa kirjeessä viitataan puiden hankintaan Pohjanlahden rannikolta. Todennäköistä on, että kotiseudulta puuta oli rajallinen määrä saatavilla ja Mattsson joutui sen vuoksi useimmiten purjehtimaan Suomen rannikolle ostamaan puuta. Kaukaisin kirjeessä esiin tuleva paikkakunta on Kokkola. Mattson kirjoittaa 20.6.1896 Helsingissä päivätyssä kirjeessä, että ”*he pääsevät kai kotiin heinäkuussa, kun ovat tulossa Kokkolasta*”¹⁶⁵. Mattsonin yleisimmät puunostopaikat näyttävät sijoittuneen Porin ja Reposaaren sekä Merikarvian alueille, joista lähetettyjä kirjeitä kokoelmassa on 5 kappaletta.

Puunostopaikoilta kirjoitetuissa kirjeissä Mattson mainitsee kotiin aina hinnan, jolla puuta on saatu ostetuksi. Mattson hankkimissa lyhyissä koivuhaloissa, lepässä ja havupuussa ostohinnat olivat usein samaa tasoa. Kesäkuussa 1907 Riispyyssä Mattson ilmoittaa kirjeessään kotiin hankkineensa 20 syliä havupuuta 12 markalla (syli) sekä leppää että heitto koivua 11-12 markalla¹⁶⁶. Mattsonin kirjeistä käy ilmi, että puiden ostoa jouduttiin jatkuvasti suunnitella saatavuuden ja ostohinnan mukaan. Kesäkuun 21. päivänä vuonna 1906 Turussa kirjoitetussa kirjeessä Mattson kirjoittaa:

*Riispyyssä oli niin kallista halkoa, että en voi ostaa Tukholman puuta (Stockolms ved), vaan enimmäkseen halvempaa koivua ja vähän halkoja. Siitä tulee tosin kallis rahti, mutta jotain täytyy olla mukana. Kun olimme valmiita lähtemään, tulivat he tarjoamaan hyviä halkoja, joten ajattelimme mennä sinne vielä uudelleen.*¹⁶⁷

Puiden saannin epävarmuus käy ilmi myös syyskuussa 1894 Porissa kirjoitetussa kirjeessä, jossa Mattson mainitsee kotiin, että merikarvialaisten mukaan puuta olisi jostain satamasta saatavilla¹⁶⁸. Syyskuussa 1908 Mattson puolestaan mainitsee Inkoon Barösundissa, että sieltä on heikosti saatavilla koivuhalkoa, joten

¹⁶³ Keravuori 2015, 176-177.

¹⁶⁴ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.11.1907 Åbo.

¹⁶⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 20.6.1896 Helsingfors.

¹⁶⁶ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.6.1907 Risby. Koivun hinta vaihteli sen laadun mukaan. Eri pituisia halkoja sisältänyt heittotavara oli halvempaa kuin määrämittainen 75cm:n Tukholman halko.

¹⁶⁷ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 21.6.1906 Åbo.

¹⁶⁸ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 13.9.1894 Björneborg.

hänen täytyi ostaa halpaa havupuuta ja matkustaa sen vuoksi Turkuun myymään sitä¹⁶⁹. Turkuun saavuttuaan Mattson kirjoittaa kirjeessään: *”Olen kärsimätön, kun laitoin itseni ostamaan tätä havupuuta. Olisimme voineet saada koivuhalkoa jälkikäteen”*¹⁷⁰. Näyttäisi siltä, että puiden hankinta oli jatkuvaa arpapeliä, eikä kippari voinut koskaan olla varma mitä on saatavilla ja mihin hintaan. Puita lähdettiin hankkimaan eri paikoista kuulopuheiden ja edellisiltä käynneiltä saatujen tietojen perusteella. Tilanne selvisi aina vasta puunostopaikalle tultaessa ja saatu lasti määräsi sen mihin sitä kannatti lähteä myymään.

Tilanne puunostopaikoilla saattoi myös muuttua nopeasti. Vuonna 1907 puiden saanti Suomen rannikolta näytti olleen vaikeaa. Matts kirjoitti Turusta 16.5 kotiin, että he lähtevät pohjoiseen, vaikka kuulopuheiden mukaan puuta olikin heikosti saatavilla¹⁷¹. Puiden etsintä käynnistyi Reposaaresta, jossa 30.5. kirjoitetussa kirjeessä Matts mainitsee puun hinnan olevan erittäin korkea. Tiivistä syyistä oli joutunut maksamaan 20 markkaa.¹⁷² Kesäkuun alussa Mattsonin kaljaasi oli saapunut Riispyyhyn, josta he olivat onnistuneet löytämään Turussa kaupaksi menevää heittopuuta 11-12 markan hintaan. Tämän vuoksi Mattson tuli myöhemmin kesällä uudelleen Riispyyhyn. Tilanne oli kuitenkin muuttunut ja elokuun 7. päivänä kirjoitetussa kirjeessä Mattson toteaa: *”Täällä on vähän puuta, joten tulee vaikeaksi saada täyttä lastia seuraavalle matkalle, joten emme varmaan tule tänne enää”*.¹⁷³ Lokakuussa 1907 Mattsson oli saapunut Bidskären nimiseen puunostopaikkaan Porin pohjoispuolelle Tukholmassa käynnin jälkeen. Hintataso Tukholmassa oli ollut erittäin heikko. Bidskärenissä kirjoitetun kirjeen Matts aloittaa tilannetta kuvaavasti: *”Ilmoitan sinulle, että me elämme, mutta elämä on hidas”*. Sekä Bidskärenissä että kauempana pohjoisessa oli useita puualuksia etsimässä itselleen puulasteja.¹⁷⁴ Purjehduskausi päättyi Turkuun, jossa kauppa kävi hitaasti. Kaupaksi meni vain motteja ja puolikkaita sylejä. Hitaan kapankäynnin vuoksi Mattson ei ehtinyt enää ennen talven tuloa tekemään suunnittelemaansa Tukholman matkaa. Marraskuussa Turussa kirjoittamassa kirjeessään Matts ilmoittaa matkan olleen pisin, jolla hän on koskaan ollut. Kirjeestä paistaa läpi myös selvä turhautuminen. Matts mainitsee elävänsä kärsivää elämää ja toteaa vaimonsa kirjettä odottaessaan, että ei ole edes ansainnut sitä, koska tekee niin huonosti kauppaa.¹⁷⁵

Ahvenanmaalla puiden ostohinta oli yleisesti korkeampi kuin Suomen rannikkopitäjissä. Matts Mattsonin kirjeistä käy ilmi, että puuta ostettiin Ahvenanmaalta, kun sitä oli heikosti saatavilla Suomen puolelta tai jos Ruotsista päin tultaessa tarvittiin myytävää Turkuun ennen seuraavaa hankintaa Suomen rannikkopaikoilta. Ahvenanmaalla puuhankintoja tehtiin myös talvea varten, milloin laivureilla ja miehistöllä oli aikaa osallistua

¹⁶⁹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 4.9.1908 Barösund.

¹⁷⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.9.1908 Åbo.

¹⁷¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 16.5.1907 Åbo.

¹⁷² ÅSM F80.89, Matts Mattson, 30.5.1907 Råfsö.

¹⁷³ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.6.1907 Risby & 7.8.1907 Risby.

¹⁷⁴ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 16.10.1907 Bidskären.

¹⁷⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 17.11.1907 Åbo.

puiden katoon ja ajamiseen¹⁷⁶. Syyskuussa 1906 Tukholmassa kirjoitetusta kirjeestä käy ilmi, että Matts pyytää vaimoaan hankkimaan sopivan kuorman itään päin vietäväksi ja samalla toteaa, että on todennäköisesti vielä liian aikaista varastoida puuta.¹⁷⁷ Ahvenanmaan puuostot korostuvat Mattsonin kirjeissä huonona puuvuonna 1907. Matts ohjeistaa kirjeissään vaimoaan hankkimaan kotoa puita ja antaa ostoja varten sopivia hintoja, joilla kauppoja pitäisi saada tehtyä. Turussa 16.5.1907 kirjoittamassa kirjeessään Matts ohjeistaa vaimoaan hankkimaan Danilsenilta puuta 13 markan hintaan ja Norrgårdenilta 18 markan hintaan¹⁷⁸. Erot annetuissa osthinnoista ovat todennäköisesti johtuneet puiden eri laaduista. Samana vuonna halpaa sekapuuta sai Riispyystä 11-12 markan hintaan¹⁷⁹. Kyseisenä vuonna Mattsin ohjeistukset kotiin puunhankintoihin liittyen jatkuivat syksyyn asti.

2.3.2. Puiden myynti

Puukauppaa käytiin Tukholmassa Nybrovikenin ja Strandvägenin satamissa sekä 1890-luvulle asti myös Kornhamnstorgilla¹⁸⁰. Turkuun suunnannut puukauppa alkoi lisääntyä 1840-luvulla. 1900-luvun alussa Turun merkitys puukaupassa kasvoi puun kysynnän laskiessa Tukholmassa. Turussa puuta myytiin Aurajoen rannalla entisen palokunnantalon edustalla.¹⁸¹ Turussa kaupaksi kävi paremmin halvempi sekapuu, mikä selittää osaltaan sitä, että kipparit pyrkivät hankkimaan aina useampaa eri puulaatua. Tyypillinen käytäntö oli, että puualukset purjehtivat Suomen rannikon puunostopaikoilta ensin Turkuun, minkä jälkeen matkaa jatkettiin Ruotsin suuntaan. Tämä käy ilmi Matts Mattsonin kirjeistä, joissa puunostosatamasta kirjoitettua kirjettä seurasi Turusta kirjoitettu kirje, jossa Matts ilmoitti tulleensa Turkuun myymään puuta. Toisaalta Turkuun myös purjehdittiin itään päin mentäessä, milloin kotiseudulta saatua puuta saatiin Turussa kaupaksi ennen kuin matkaa jatkettiin taas Pohjanlahden rannikolle ostamaan uutta isompaa lastia.

Ruotsissa halkoja myytiin satunnaisesti myös Mälarenin alueella¹⁸². Mälarenin alueelle purjehdittiin tavallisesti ainoastaan silloin kuin puun myyntihinta oli siellä Tukholmaa selvästi korkeampi. Matts Mattsonin kirjeissä Mälaren myyntikohteena tulee esiin ainoastaan kaksi kertaa. Kesäkuussa 1899 Matts Mattson kirjoitti Tukholmasta kotiin, että he ovat menossa purkamaan puulastia Mälarenille, koska siellä saa puusta paremman hinnan. Hinta Mälarenilla oli 18,25 kruunua syliltä ja Nybrovikenillä Tukholmassa samaan aikaan 16 kruunua syliltä.¹⁸³ Tukholman hintataso kuitenkin vaihteli nopeasti. Saman vuoden lokakuussa haloista sai Tukholmassa jo 18 kruunua syliltä¹⁸⁴. Mälarenin matkat olivat purjehtijan näkökulmasta myös hankalia.

¹⁷⁶ Keravuori 2015, 176-177.

¹⁷⁷ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.9.1906 Stockholm.

¹⁷⁸ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 16.5.1907 Åbo.

¹⁷⁹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.6.1907 Risby.

¹⁸⁰ Papp 1977, 139-140.

¹⁸¹ Andersson 1944, 50-51; Papp 1977, 158-160.

¹⁸² Papp 1988, 85.

¹⁸³ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 8.7.1899 Stockholm.

¹⁸⁴ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.10.1899 Stockholm.

Myyntimatkojen kesto venyi usein pitkäksi pidemmän purjehdusmatkan vuoksi. Mattsonin osalta kirjeenvaihdossa tulee esiin eräs matka Strömsholmiin kesäkuussa 1896. Matts kertoo purjehtineensa sinne sen vuoksi, koska siellä oli pulaa puusta. Matka venyi kuitenkin pitkäksi paluumatkalle saatua rautalastia odotellessa. Matts kuvaa Strömsholmin matkaa pitkäksi ja raskaaksi. Hyvästä säästä huolimatta odottaminen koettiin tylsäksi ja turhauttavaksi.¹⁸⁵

Tukholmaan saavuttuaan puualukset joutuivat aina odottamaan laituriin pääsyä. Pahimmillaan odotus saattoi kestää jopa kolme viikkoa. Jos hintataso oli heikko, veneen kippari pyrki löytämään koko lastille ostajan sopivaan hintaan.¹⁸⁶ Myös Matts Mattson kauppasi Tukholmassa puulasteja kokonaisuudessaan välittäjille. Toukokuussa 1905 Matts kirjoitti:

*Tällä on suuri laivue. Olen myynyt lastin ja olemme nyt odottamassa alakaupungissa, mutta en tiedä pääsemmekö kiinni sunnuntaiksi. On vain huonoja hintoja. En ole saanut kuin 14 havupuusta ja 19 koivusta. Mutta me olisimme voineet joutua olemaan 14 päivää ja emme olisi kuitenkaan saanut tämän enempää.*¹⁸⁷

Kirjeen perusteella Mattson oli saanut tehtyä kaupat jo ennen kuin he olivat saaneet laituripaikkaa puusatamasta. Puukauppa koordinoi Tukholmassa Slottskansliet, jolle kaikki kaupunkiin saapuneet puulastit täytyi ilmoittaa¹⁸⁸. Puuta myytiin Tukholmassa pääasiassa yksityisille henkilöille, mutta myös jonkin verran välittäjille, jotka ostivat usein isompia eriä. Puukaupassa pitkäaikaiset kanta-asiakkaat ja heidän hyvä palvelu olivat tärkeässä asemassa. Ihmiset halusivat ostaa usein puita samalta tutulta kipparilta. Halkoalusten miehistö saattoi käydä asiakkaiden kotona koepolttamassa puita, ja jos puun laatu todettiin hyväksi, saatettiin saada tehtyä valmiiksi kaupat myös seuraavasta puulastista.¹⁸⁹ Tyypillinen kertaostos haloille oli yksi syli, mutta pienemmissä asunnoissa asuneet ihmiset ostivat halkoja myös moteittain. Puulastin myymiseen meni tavallisesti 2-3 viikkoa aikaa, mutta jos kysyntä oli heikkoa, lastin myyminen saattoi kestää pahimmillaan jopa kaksi kuukautta.¹⁹⁰

Puiden myyminen Tukholmassa sisälsi paljon epävarmuustekijöitä. Hinta saattoi vaihdella paljon lyhyessäkin ajassa. Epävarmuutta toi myös Tukholmassa olleiden puualusten määrä. Joskus puusatamat olivat täynnä veneitä, minkä vuoksi purjehtijat joutuivat ensin odottamaan laituriin pääsyä ennen kuin pääsivät myymään lastia. Lisäksi Tukholmassakin oli vaihtelua kysynnässä koivun ja havupuun välillä. Sataman ollessa täynnä alusten kipparit tekivät myyntityötä kaupungilla ja yrittivät löytää lasteille ostajia. Tämä käy ilmi elokuussa

¹⁸⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 5.6.1896 Strömsholm.

¹⁸⁶ Papp 1988, 66.

¹⁸⁷ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.5.1905 Stockholm.

¹⁸⁸ Kärkkäinen 1988, 26.

¹⁸⁹ Andersson 1944, 51-52.

¹⁹⁰ Papp 1977, 66, 145; Papp 1988, 69.

1904 kirjoitetussa kirjeessä, jossa Matts kirjoittaa, että on *”kierrellyt ympäriinsä maissa ja tarjonnut, mutta ei ole varma onnistako heitä paremmin seuraavalla viikolla”*. Mattsonin saavuttua Tukholmaan rannassa oli ollut 30 alusta odottamassa maihin pääsyä.¹⁹¹

Vaikka kysynnästä ja kaupankäynnin sujuvuudesta ei ollut aina täyttä varmuutta kaupunkiin saapuessa, näyttäisi kuitenkin siltä, että puunmyyjien keskuudessa oli tiedossa, milloin puuta menee hyvin kaupaksi, mikä vaikutti puolestaan myyjien määrään. Matts toteaa Tukholmassa lokakuussa 1906, että satamassa ei ole paljon veneitä, mutta kysyntä on siitä huolimatta heikkoa.¹⁹² Puukaupassa näyttäisi siten olleen jatkuva tasapainon hakeminen kysynnän ja tarjonnan välillä. Tiedot hyvästä kysynnästä lisäsivät puukauppiaiden määrää, mikä puolestaan alensi hintatasoa ja täytti sen hetkisen kysyntätarpeen varsin nopeasti. Tämä käy ilmi hyvin esimerkiksi Turussa kesäkuussa 1907. Matts piti 23-24 markan hintatasoa hyvänä, mutta samalla totesi, että puuta on paljon sisässä, mikä pidensi myyntiaikaa.¹⁹³ Hintataso ei aina laskenut heikon kysynnän vuoksi. Kesäkuussa 1908 koivun hinta Tukholmassa oli 20,50 kruunussa, mutta samaan aikaan kauppa kävi erittäin hitaasti. Matts kirjoitti kotiin, että *”joillain on vain muutama syli jäljellä, mutta siitä huolimatta he eivät pääse lähtemään”*. Matts mainitsi kirjeessään myös, että kaikilla purjehtijoilla on tiukkaa.¹⁹⁴ Todennäköisesti puukauppiaille oli syvä lojaalisuus toisiaan kohtaan. Hitaasta kaupankäynnistä huolimatta kukaan kippari ei ollut halukas alkaa myydä alennetulla hinnalla, mikä olisi samalla pudottanut sen hetkistä markkinahintaa. Tämän näkökulman on tuonut tutkimuksessaan esiin myös Sven Andersson, joka on todennut polkumyynnin olleen harvinaista¹⁹⁵.

Matts Matssonin kirjeistä nousee esiin, että puun myyntihintaa ja kysyntää kohtaan oli aina suuria odotuksia, vaikka hinnoissa tapahtui kirjeiden perusteella radikaaleja hinnan romahduksia ainoastaan vuonna 1907. Yleisesti negatiivinen suhtautuminen hintoihin ja kysyntään lisääntyi vuodesta 1904 eteenpäin, milloin 13 kirjeessä on löydettävissä negatiivinen suhtautuminen sen hetkiseen markkinatilanteeseen ja ainoastaan kahdessa kirjeessä selkeästi positiivinen. Vuosien 1890-1899 välillä kirjoitetuissa kirjeissä suhtautuminen markkinatilanteeseen meni puolestaan tasan. Markkinatilannetta kuvattiin sekä positiiviseen että negatiiviseen sävyyn neljä kertaa. Syyskuussa 1906 Tukholmassa kirjoitetusta kirjeestä käy hyvin ilmi sekä rantaan odottaminen että toteamus sen hetkisestä huonosta markkinatilanteesta:

*Ilmoitan lyhyesti, että olemme vihdoin saapuneet maihin. Olen myynyt sekä koivua että havupuuta, mutta huonolla hinnalla. Koivusta sain 20 ja havusta 14. Rahdista tulee huono.*¹⁹⁶

¹⁹¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 28.8.1904 Stockholm.

¹⁹² ÅSM F80.89, Matts Mattson, 5.10.1906 Stockholm.

¹⁹³ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.6.1907 Åbo.

¹⁹⁴ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 23.6.1908 Stockholm.

¹⁹⁵ Andersson 1944, 52.

¹⁹⁶ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.9.1906 Stockholm.

Lause *rahdistä tulee huono (de blir dålig frakt)* esiintyy kirjeissä usein. Tämä viittaa siihen, että myyntihintaa peilattiin aina lastin ostohintaan. Asenne myyntihintaa kohtaan määrittyi siten ensisijaisesti ostohinnan kautta, eikä niinkään sen hetkisen myyntihinnan mukaan. Lasteille oli asetettu jokin tuotto-odotus, jonka toivottiin myyntihetkellä täyttyvän. Kirjeiden perusteella varsinkin vuodesta 1904 eteenpäin tuotto-odotukset täyttyivät entistä harvemmin. Kuvaukseen huonosta rahdistä liittyy todennäköisesti myös yleinen käytänne kirjeen välityksellä tapahtuvassa viestinnässä. Asioiden toistaminen oli muodostunut Mattsin ja hänen vaimonsa Matildan väliselle vuorovaikutukselle käytänteeksi, jolla oli helppo aloittaa kirje ja päästä sen kirjoittamisessa eteenpäin. Kirjeen kirjoittaminen oli itsessään osoitus välittämisestä ja halusta pitää suhdetta yllä kotoa poissa ollessa.

Matts Mattsson sai tehtyä puukauppoja joskus myös etukäteen tuleville lasteille. Tämä tulee ilmi Turussa kesäkuussa 1907 kirjoitetussa kirjeessä, jossa Matts ilmoittaa kotiin, että hänellä on sekä Tukholman että Turun lastit käsissä.¹⁹⁷ Todennäköisesti Mattson oli onnistunut solmimaan kaupat kokonaisille lasteille jonkun välittäjän kautta. Matts Mattssonin kirjeistä ei käy ilmi, miten nämä kyseiset lastit toteutettiin. Mahdollisesti saatuja lasteja jaettiin Mattsin lankomiehen Juliuksen sekä Mattsin pojan Justuksen sekä miehistönä toimineen Viktorin kesken. Julius, Justus ja Viktor toimivat myös kippareina puualuksilla Mattsin ollessa kotona.¹⁹⁸

Pitkät satamassa olot jättivät aikaa sosiaaliselle elämälle kaupungeissa. David Papp tuo esiin, että ahvenanmaalaiset veneiden kipparit viettivät laitureissa paljon aikaa keskenään ja vaihtoivat kuulumisia veneiden kajuutoissa sekä satama-alueen krouveissa¹⁹⁹. Myös Sven Andersson on todennut, että halkolaivojen kipparit tulivat hyvin toimeen keskenään. Kipparit viettivät kaupungissa ollessaan iltaisin aikaa yhdessä halkosataman laiturilla kahvia ja viiniä juoden. Puualuksissa vieraili usein myös tuttavien kaupungilta.²⁰⁰ Yhteydenpito puualusten kippareiden kesken mahdollisti tiiviin tiedonvaihdon, mitä kautta esimerkiksi tiedot puiden tarjonnasta ja ostohinnoista eri paikoilla levisivät helposti. Muiden veneiden kipparit loivat myös sopivan tukiverkoston. Pitkillä matkoilla poissa kotoa oli olemassa henkilöitä, joilta pystyi saamaan tukea ja yhteisöllisyyden tunnetta muuten varsin yksinäisessä työssä. Puiden myyminen vaati jatkuvaa läsnäoloa, joten kaupungille vapaa-ajan viettoon ei todennäköisesti ehditty kuin sunnuntaisin, joka oli miehistön osalta vapaapäivä. Kaupungeissa ollessaan miehistö kävi kirkossa sekä vietti vapaa-aikaa usein Tukholman Djurgårdenilla²⁰¹. Matts Mattson viittaa kirjeissään ainoastaan satunnaisesti vapaa-ajan viettoon

¹⁹⁷ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.6.1907 Åbo.

¹⁹⁸ Kokoelma ÅSM F80.89 sisältää kirjeitä myös Juliukselta Mattsille sekä Justukselta äidilleen Matildalle. Viktor esiintyy Mattsin Matildalle lähettämässä kirjeissä useasti. Viktor näyttää toimineen aluksi miehistön jäsenenä Mattsin aluksessa ja myöhemmin kipparoineen omaa alustansa.

¹⁹⁹ Papp 1988, 78-79.

²⁰⁰ Andersson 1944, 52.

²⁰¹ Keravuori 2015, 184-185.

Tukholmassa, mistä käy ilmi, että miehistö tai Justus olivat lähteneet pitämään hauskaa Djurgårdenille, mutta hän ei itse ollut viitsinyt lähteä.²⁰²

Halkoalukset kuljettivat ja myivät kaupunkeihin myös silakkaa, eläviä eläimiä, maataloustuotteita ja sahattua puuta²⁰³. Niitä ei kuitenkaan ollut lastina usein. Silakka ja maataloustuotteet olivat kotoa ja ne kulkivat kaupunkeihin kotitarvepurjehduksina, milloin niitä voitiin kuljettaa tullivapaasti. Rahtina kuljetettuna niille oli kaupankäyntirajoituksia, minkä vuoksi niiden selvittäminen Degerbyn tulliasemalla saattoi viedä jopa useita viikkoja.²⁰⁴ Matts Mattsonin kirjeissä puuhalkojen ulkopuoliset kuljetukset ja myymiset Tukholmaan ja Turkuun tulevat esiin muutaman kerran. Ne ajoittuvat kevääseen ja syksyyn eli yleisimmille ajankohdille, milloin silakkaa ja maataloustuotteita kaupattiin kaupunkeihin. Myymisen tarkoitus oli siten saada lisäansioita talonpidosta.²⁰⁵ Elävien eläimien kuljetukset tai hankinnat eivät esiinny Mattsonin kirjeissä, mutta sahatun puun kuljettaminen mainitaan kerran. Myrskyisässä säässä Tukholmaan purjehtiessa Mattson joutui heittää halkojen ohella sahatavaraa yli laidan²⁰⁶. Sahatavaran kuljettaminen oli todennäköisesti varsin satunnaista rahdin kuljettamista Tukholman suuntaan, jos lastiin tarvittiin täytettä halkojen lisäksi.

2.4. TARVEHANKINTOJA JA YLELLISYYTTÄ KAUPUNGEISTA

Myyntimatkat kaupunkeihin toimivat lähes aina myös hankintamatkoina. Saariston olosuhteista johtuen omalta kotiseudulta oli heikosti saatavilla jopa yleisiä tarvehyödykkeitä, kuten viljaa ja rakennustarvikkeita. Saaristosta täytyi siten joka tapauksessa matkustaa säännöllisesti ulos hankintamatkoille. Niiden yhdistäminen myyntimatkoihin teki niistä helppoja ja kannattavia. Hankintoja voitiin tehdä saaduilla myyntituloilla ja ne vaikuttivat osaksi myös myyntikohteisiin ja myyntitapoihin. Yleisimmiltä myyntipaikoilta ostettiin tuotteita, joita sieltä oli kannattavaa hankkia hinnan ja laadun puolesta. Saaristolaiset purjehtivat siten lähes aina täydessä lastissa sekä meno- että paluumatkan. Vastavuoroisuus kotipaikkakuntalaisten välillä toimi samalla tavalla kuin myymisessäkin. Tuttaville ja sukulaisille, jotka eivät itse purjehtineet, hankittiin heidän tarvitsemiaan tuotteita. Astrid Eriksson kertoo Tukholman matkoihin liittyen, että purjehtija sai tuttavilta aina ison ostoslistan erilaisista tavaroista²⁰⁷. Välttämättömien tarvehyödykkeiden ohella kaupungeista tuotiin paljon myös ylimääräisiä ylellisyshyödykkeitä, kuten vaatteita, posliiniesineitä ja kahvia, jotka toivat saariston elämään vivahteita hienommasta elämäntyylisestä.

²⁰² ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.8.1896 Stockholm; ÅSM F80.89, Matts Mattson, 24. Midsommardagen Stockholm (vuosiluku puuttuu)

²⁰³ Keravuori 2015, 177-178. Keravuori tuo tutkimuksessaan esiin, että halkokauppiat kuljettivat myös muita tuotteita.

²⁰⁴ Keravuori 2015, 177-178.

²⁰⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 29.10.1894 Åbo; ÅSM F80.89, Matts Mattson, 21.5.1904 Stockholm.

²⁰⁶ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.10.1899 Stockholm.

²⁰⁷ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 558.

Hankinnoista on kirjoitettu paljon tutkimuksen lähdeaineistona toimivissa muistelukirjoituksissa kaupunki- ja kaupankäyntimatkoihin liittyen. Niihin voi katsoa siten liittyneen kirjoittajien osalta muistoja, jotka on koettu henkilökohtaisesti merkityksellisiksi. Silakoiden ja muiden maataloustuotteiden myynti oli jokapäiväistä arkea, mikä vaati suurta työnteon määrää. Niistä ei jäänyt kosketeltavaa ja ihailtavaa käteen toisin kuin kaupungeista ostetuista tuliaisista. 1900-luvun alkupuolella lapsuutta ja nuoruutta eläneille kirjoittajille ulkoapäin tullutta materiaa voi pitää ainutlaatuisena. Esimerkiksi kaupungista ostettuun mekkoon pukeutuminen on helposti vienyt ajatukset pois työteliästä arjesta ja antanut mahdollisuuden olla kuin kuka tahansa muu hienompi kaupungissa elänyt ihminen.

Yleisesti tiedot saaristolaisten ostoksista 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa ovat varsin hajanaisia, koska Suomen puolelta tuotuja hyödykkeitä ei kirjattu tullitilastoihin. Tukholman ostoksista löytyy tietoa Degerbyn tullikirjanpidosta, mutta se koskee lähinnä suurempia kauppatavaraksi menneitä tavaraeriä. Henkilökohtaiseen käyttöön menneitä tuotteita ei kirjattu tarkasti ylös, vaikka niiden tuontia koskien Ruotsista Suomeen oli olemassa tuontirajoitteita. Rajoitteista huolimatta tavaraa tuotiin paljon myös laittomasti, eikä tullit noudattanut kovin tarkasti esimerkiksi kalastusvälineisiin liittyviä rajoituksia.²⁰⁸ Tämän vuoksi muistelukirjoituksista saatava tieto antaa monimuotoisen kuvan kaupungeista tehdyistä hankinnoista ja niiden merkityksistä saariston asukkaille.

2.4.1. Tarvetuotteet

Vilja

Tarvetuotteista vilja oli tärkein hankittava hyödyke, ja sitä ostettiin kotiin käytännössä jokaiselta kaupunkimatkalta. Purjehduskauden aikana oli varmistettava, että vilja riittää yli seuraavan talven. Syksyisin viljaa hankittiin kotiin viemiseksi Helsingin silakkamarkkinoiden yhteydessä sekä usein vielä myöhemmin syksyllä Tukholmaan suuntautuneelta matkalta. Viljan talvihankinnat nousevat esiin myös tutkimuksen muistelukirjoituksista²⁰⁹. Berta Karlbergin kertomuksen mukaan Tukholmasta ostettiin tuotteiden myymisen jälkeen aina ensimmäisenä leipäviljaa kotiin vietäväksi²¹⁰. Myös eri kaupunkien hintatasolla oli merkitystä viljan ostamisessa. Tämä tulee hyvin esiin Matts Mattsonin kirjeessä, jossa hän ilmoittaa vaimolleen Turun hintatason olevan niin korkea, että viljaa ei kannattanut sillä hetkellä sieltä ostaa.²¹¹ Hintatason vertailu oli tosin mahdollista ainoastaan niille, jotka purjehtivat tiheään ja pystyivät sitä kautta tekemään vertailua.

²⁰⁸ Strandvik 1988, 86, 92-95.

²⁰⁹ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 120; SLS 784, Berndt Sundström, Kökar, syntymävuosi ei tiedossa, 96-97; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 541-542; SLS 1185, Olga Malmström, Föglö, 550.

²¹⁰ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 128.

²¹¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.11.1907, Åbo.

Keväisin kun talvivarastot alkoivat huveta, viljaa oli usein saatava heti jäiden lähdön jälkeen. Keväisin Viro oli sen puolesta sopiva kohde tehdä myynti- ja hankintamatkoja²¹². Viljan saanti oli aina varmaa, koska suolasilakalla käytiin vaihtokauppaa paikallisten viljamylyjen kanssa. Berta Karlberg kirjoittaa, että Baltian viljasta tuli todella tärkeää kökarilaisille, sillä se varmisti leivän riittämisen. Bertan isoisä on kertonut: *”God välsingne Ryska Kejsaren som jorde att vi fick Bröd”*. Keisaria kiitettiin leivän saamisesta myös kirkossa sunnuntaisin.²¹³ Tallinnan lisäksi viljaa hankittiin myös ainakin Haapsalusta, minkä Bernd Sundström tuo esiin kirjoituksessaan²¹⁴.

Muut tarvetuotteet

Muut ulkopuolelta hankitut tarvetuotteet liittyivät rakentamiseen, metsästykseseen, kalastusvälineisiin sekä veneiden rakentamiseen ja ylläpitoon. Rakennustarvikkeita sai tuoda Tukholmasta omaan käyttöön ilman rajoituksia. Tukholmasta ostettiin etenkin rautaa, kattotiiliä ja dynamiittia²¹⁵. Rakentamiseen käytettyä puutavaraa ostettiin puolestaan pääasiassa lähiseudulta, joissa rakentamiseen soveltuvaa puuta oli saatavilla. Berta Karlbergin kirjoituksessa esiin tulevat Korppoo ja Houtskari, joissa käytiin usein paluumatkalla Turusta tultaessa. Kaupanteko onnistui usein vaihtokauppana Turusta ostettuihin hyödykkeisiin, mitä kautta kaupanteosta tuli molempia osapuolia hyödyttävää. Saaristoalueella metsiä omistaneet saivat kaupungista tarvitsemaansa tavaroita ahvenanmaalaisten välityksellä, ja ahvenanmaalaiset puolestaan tarvitsemaansa rakennuspuuta. Ostettua puuta jalostettiin laudoiksi usein vasta kotona, sillä jokaisessa talossa oli siihen aikaan omat pokasahat.²¹⁶

Hamppua ja pellavaa tarvittiin raaka-aineeksi kalaverkkojen, purjeiden ja vaatteiden valmistuksessa. Hamppu ja pellava alkoivat korvautua 1870-luvulla puuvillalla, jonka tuonti Tukholmasta lisääntyi. Senaatti asetti puuvillan tuonnille kiellon, mutta sitä saatiin siitä huolimatta tuotua tullista läpi, koska se oli kalastusta harjoittaville tärkeää. Tukholmasta tuotiin myös metsästystarvikkeita lintujen ja hylkeiden pyyntiä varten sekä erilaisia työkaluja, kuten hiomakiviä ja lapioita. Berta Karlberg kertoo, että Ruotista ostetut kiväärit olivat sekä parempilaatuisia että halvempia verrattuna Suomen puolelta saatuihin. Karlbergit hankkivat ensimmäisen tehdasvalmisteisen Huskvarnan haulikon 1900-luvun alussa.²¹⁷ Työkaluja kuljetettiin Tukholmasta paljon laittomasti, koska niille oli asetettu tuontirajoituksia²¹⁸.

Terva oli purjehtijoille tärkeä hyödyke veneiden valmistuksessa ja huoltamisessa. Sitä käytettiin kyllästysaineena myös kalastusverkkojen pauloissa. Tervan hankinta nousee esiin kolmessa eri

²¹² Cederlöf 1998, 16, 22.

²¹³ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 130.

²¹⁴ SLS 784, Berndt Sundström, Kökar, syntymävuosi ei tiedossa, 97.

²¹⁵ Papp 1988, 83; Strandvik 1988, 96-97.

²¹⁶ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 117-118, 129.

²¹⁷ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 127-128; Strandvik 1988, 92-95.

²¹⁸ Strandvik 1988, 95.

muistelukirjoituksessa, joista käy ilmi, että tervaa ostettiin pääsääntöisesti Turusta pohjoissuomalaisilta tervakauppiailta. Tervaa saatiin hankittua vaihtokauppana suolasilakkaan. Tervan laatu oli tärkeää ja se kontrolloitiin aina ennen kaupantekoa. Tervassa ei saanut olla vettä. Perinteinen tapa laadun varmistuksessa oli maistaminen.²¹⁹

2.4.2. Ylellisyystuotteet

Kaupankäynnin ja yhteyksien ylläpitämisen päätarkoitus saaristolaisille oli toimeentulon saaminen ja elinolosuhteiden varmistaminen meren keskellä. Vaikka taloudelliset resurssit olivat niukkoja, jäi kaupankäynnistä aina rahaa myös pieniin ylellisyyksiin, jotka toivat sekä arkeen että juhlaan ilon hetkiä, ja antoivat mahdollisuuden kokea kotona varakkaampien kaupunkilaisten elämää. Purjehtijoilla oli kodeissaan usein ulkomailta tuotuja esineitä, joita ei talonpoikaiskodeissa sisämaassa tavallisesti ollut. Vieraita varten oli tarjolla viiniä ja kahvia tarjoiltiin posliinikupeista. Taloissa oli tavallisesti myös ylimääräisiä tuoleja, jotka viestivät agraariyhteiskunnassa mahdollisuudesta ottaa vastaan vieraita ja kestitä heitä.²²⁰

Kahvi nousee saaristolaisten muistikirjoituksista useasti esiin. Sitä ostettiin aina kaupunkimatkoilta ja myös vähävaraiset hankkivat sitä itselleen²²¹. Houtskarilainen Lennart Andersson kertoo, että kahvia tarjottiin kotona sekä vanhoille että nuorille²²². Astrid Eriksson puolestaan tuo esiin, että kahvi oli kaikille mieluinen tuliainen Tukholmasta. Astrid myös täsmentää, että kahvi oli Ruotisissa myös parempi laatuista kuin Suomessa 1900-luvun alkupuolella.²²³ Kahvittelu näyttäytyy 1800- ja 1900-luvun vaihteessa tapana, jonka voi katsoa olleen läsnä kaikissa taloissa jokapäiväisessä elämässä. Se on ollut vieraanvaraisuuden osoitus, ja se on tuonut pieniä ylellisyyden ja lämmön hetkiä työnteon lomaan. Samalla se on tarjonnut myös tilaisuuden sosiaaliselle vuorovaikutukselle, jonka kautta jutut ja uutiset ovat kiertäneet ihmisten keskuudessa.

Kahvin ohella ylellisyyttä saariston asukkaiden elämään toivat kaupungista ostetut mausteet, koloniatavarat, tupakka, nuuska ja alkoholi, jonka voimaa hyödynnettiin usein myös kaupankäyntineuvotteluissa²²⁴. Kaupungeista ostetut posliiniesineet, astiastot ja koristetavarat mahdollistivat hienommat kattaukset saaristolaisten taloihin. Posliiniastiastoja hankittiin kaupunkien puodeista ja niitä saatiin myös kaupantekijäisinä isompien ostojen yhteydessä.²²⁵ Ruokapöytään saatiin kaupunkimatkoilta vaihtelua myös

²¹⁹ SLS 784, Astrid Eriksson s.1915, Seglinge, 89b; SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 120-121; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 542-543.

²²⁰ Keravuori 2015, 148-150.

²²¹ Strandvik 1988, 99-101.

²²² SLS 784, Lennart Andersson, Houtskär, 137.

²²³ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 571, 558.

²²⁴ SLS 784, Astrid Eriksson s.1915, Seglinge, 89b; Strandvik 1988, 99-101.

²²⁵ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 122; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 541.

eksoottisemmista kaloista. Astrid Eriksson kertomuksen mukaan Tukholmasta saatettiin ostaa kampelaa kotiin tuomiseksi²²⁶.

Vaatetus nousee esiin useissa saaristolaisten muistelukirjoituksissa. Berta Karlberg kertoo, että etenkin matkoja Perin messumarkkinoille Turkuun odotettiin innolla, koska kaikki saivat sieltä itselleen jotain uutta. Tämä koski myös renkejä ja piikoja, jotka hankkivat itselleen säästyneillä rahoilla uusia paitoja.²²⁷ Pukeutumisessa omaksuttiin kaupunkilaisten tyyliä. Astrid Erikssonin äidille Jennylle oli tärkeää näyttää myös kotona samanlaiselle kuin muut sen ajan ihmiset²²⁸. Tyypillisiä vaateostoksia olivat teollisesti tuotetut kengät, neuletakit ja hatut. Kaupunkivaatetus oli haluttua, minkä eteen oltiin valmiita tekemään työtä ja käyttämään ansaittuja rahoja. Olga Malmström kertoo, että Helsingin silakkamarkkinoilla myös lapset saivat ostaa itselleen vaatteita, mikäli saivat myytyä 50 litraa marjoja²²⁹. Saaristolaisten pukeutumista on pidetty 1900-luvun alussa yleisesti tyylikkäämpänä verrattuna Ahvenanmaan pääsaarelle, koska sieltä tehtiin vähemmän kaupunkeihin suuntautuneita matkoja²³⁰. Tyylikkään pukeutumisen voi katsoa luoneen saaristoon yleisen tavan, jota kaikki halusivat seurata, minkä vuoksi siihen oltiin valmiita panostamaan niukasta varallisuudesta huolimatta. Pukeutuminen oli 1800-luvulla ulkoinen merkki luokkajakoisuudesta. Ulkoiselta olemukseltaan kaupunkilaiset ja agraariväestö erosivat usein juuri pukeutumisen kautta. Kaupungeista kulkeutui saaristoon kaupunkilaisten tapoja pukeutua pitkiin suoriin housuihin ja liikkumiseen ulkona ilman hattua.²³¹ Astrid Eriksson mainitsee, että teollisesti tuotetut vaatteet alkoivat olla 1900-luvun alussa halvempia ja niitä ostettiin sen takia, koska vanhanaikaisiin vaatteisiin alettiin olla kyllästyneitä²³².

Ylellisyshyödykkeiden hankinta oli sidoksissa käytettävissä olevaan rahaan. Olga Malmström kertoo, että hänen isänsä oli ostanut eräänä vuonna silakan hinnan ollessa korkea Helsingin silakkamarkkinoilta ketjullisen kultakellon²³³. Berta Karlberg tuo esiin, että Tukholman tuliaisina Kökarille kulkeutui ensimmäiset seinäkellot. Tyypillisiä olivat neliskanttiset dalarklockanit.²³⁴ Kellojen hankinta osoittaa saaristolaisten halun omaksua modernisoituvan yhteiskunnan käytänteitä. Meren keskellä oleva saari muodosti oman tilansa, mutta sinne kulkeutui monelta suunnalta tietoa ympäröivästä maailmasta. Matkaajat kertoivat kuulumisia, posti toi kirjeitä sekä sanomalehtiä ja lisääntyvä höyrylaivaliikenne toi viestiä kehityksestä sekä säännöllisyydestä.

²²⁶ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 558.

²²⁷ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 122.

²²⁸ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 573.

²²⁹ SLS 1185, Olga Malmström, Föglö, 549.

²³⁰ Strandvik 1988, 97, 99.

²³¹ Montin 1989, 81-82.

²³² SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 569.

²³³ SLS 1185, Olga Malmström, Föglö, 550.

²³⁴ SLS 784, Berta Karlberg s.1900, Kökar, 127.

Ylellisyshyödykkeiden hankinta näyttäisi kohdistuneen ainoastaan omaan käyttöön. Niiden jälleenmyynti meren toisella puolella ei tule esiin lähdeaineistosta eikä aikaisemmasta tutkimuksesta. Joillain Tukholmasta ostetuilla hyötytarvikkeilla kuten työkaluilla sekä Ruotsalaisilla vaatteilla ja parempana pidetyllä kahvilla olisi saattanut olla kysyntää Suomen puolella. Todennäköisesti niiden markkinat kuitenkin olivat niin pienet, että niiden kauppaamista ei nähty kannattavaksi. Ulkomaisia tavaroita kulkeutui kuitenkin 1800-luvun lopulla yleisesti jo Suomeenkin Pietarista sekä Itämeren alueelta höyrylaivojen mukana.

3. VAIKUTTEITA KAPUNGEISTA JA TUKIVERKOSTOJA KOTIPIIRISSÄ

Kaupankäynnin ensisijainen tarkoitus on saavuttaa taloudellista hyötyä. Taloudellista hyötyä ja siihen liittyviä taloudellisen pääoman tasoja voi pitää talonpoikaispurjehtijoiden harjoittaman kaupankäynnin tärkeimpänä kannustimena. Taloudellisen hyödyn tavoittelun kautta purjehtijoille avautui myös muita yhteydenpidon tasoja. Sosiaalinen pääoma on aineeton ilmentymä, joka muodostuu rakentuneiden vuorovaikutussuhteiden kautta. Sosiaalisen pääoman rakentuminen vaatii verkostossa olevilta toimijoilta molemmin puoleista luottamusta sekä kykyä toimia verkostossa vaadittavien normien mukaisesti. Liiketoiminnassa siteet ovat luonteeltaan usein Mark Granovetterin kuvailemia heikkoja siteitä. Ne eivät ole rakentuneet jatkuvan yhteenkuuluvuuden kautta, vaan ne perustuvat ensisijaisesti toiminnan kannalta oleellisten päämäärien varaan.²³⁵ Suhteiden ylläpidossa toistuvuus on tärkeä tekijä. Nopean voiton tavoittelemisen sijaan tärkeämpää on pitkäaikainen yhteistyö. Sosiaalisen pääoma voidaan siten nähdä yleistyneeksi luottamukseksi toimijoiden välillä, missä toimijan maineella on tärkeä merkitys.²³⁶

Donald Broadyn näkemyksen mukaan sosiaalinen pääoma rakentuu kentässä olevista läheisistä suhteista, kuten sukulais- ja ystävyys-suhteista tai muista pitkäaikaisista vakiintuneista suhteista, joiden olemassaolo tuo toimijoille lisäarvoa ja mahdollistaa menestymisen omassa kentässä.²³⁷ Saariston asukkaille sosiaalista pääomaa tarjosivat vakiintuneet suhteet kaupungissa oleviin asiakkaisiin ja erilaisten hyödykkeiden myyjiin, joihin yhteydenpito oli saattanut jatkua monen sukupolven ajan. Yhtäläillä kotiseudulla olevat verkostot toimivat tärkeinä sosiaalisen pääoman lähteinä tarjoten tukea ja vastavuoroisuutta kaupankäynnissä sekä tarveaineiden ja hyödykkeiden hankinnassa.

Saaristolaisten ja kaupunkilaisten välinen yhteydenpito oli luonteeltaan kahden erilaisen kulttuurin kohtaamista. Kulttuuri on asioita ja tapahtumia, joita voi havainnoida, laskea tai mitata. Kulttuurikontakti on kahden tai useamman eri lähtökohdista olevan ihmisryhmän kohtaamista. Yleinen tapa tutkia kulttuurivaihdantaa on tutkia sitä yhteyksien kehittymisen kontekstissa. Saaristoalueella yhteydet olivat välttämättömiä, minkä vuoksi jo pelkästään yhteyksien olemassaolo ja niiden kehitys kertovat kulttuurivaihdannan toteutumisesta. Kulttuurikohtaamisen prosessissa ulkopuolinen henkilö pystyy havaitsemaan kahden tai useamman määritellyn ihmisryhmän kohtaamista. Tässä tapauksessa ihmisryhmiksi voi määritellä saaristolaisen ja kaupunkilaisen. Lähtökohtaisesti saaristolaisuuteen liittyy yhtenäisyys ja kaupunkilaisuuteen individualismi. Samoin pysyvyys liitetään lähtökohtaisesti agraarikulttuuriin ja jatkuva muutos modernisaation läpi käymään kaupunkikulttuuriin.²³⁸ Tarkastelen tässä luvussa

²³⁵ Granovetter 1973; Granovetter 1983; Keskinen & Teräs 2008, 13; Ojala & Luoma-Aho 2008, 128-129; Ruuskanen 2015; Vilén 2011, 32-33.

²³⁶ Ojala & Luoma-Aho 2008, 122, 135.

²³⁷ Broady 2002, 53.

²³⁸ Montin 1989, 24-30.

talonpoikasipurjehtijoiden vuorovaikutussuhteita, jotka muodostuivat kaupankäyntiin liittyviä tasoja syvällisemmiksi, ja joiden voi katso toimineen myös kulttuurinvaihdannan muotoina. Kehittyvä kaupunkiympäristö tarjosi saariston asukkaille heidän kotiseutuunsa nähden monelta osin aivan toisenlaisen ympäristön. Ärsykkeiden määrä oli huomattavasti suurempi ja ihmisiä oli ympärillä enemmän monista erilaisista sosiaaliluokista. Tämä mahdollisti kaupungeissa vierailleille purjehtijoille monipuolisen elämän kokemuksen saamisen aikana, jolloin liikkuminen oman kotipiirin ulkopuolelle koski varsin pientä väestönsosaa.

3.1. KANTA-ASIAKKAAT KAUPUNGEISSA

Vakituiset asiakassuhteet olivat kaupungeissa tyypillisiä, minkä pohjana oli saaristolaisten usean sukupolven ajan jatkunut kaupankäynti²³⁹. Tärkeänä tekijänä asiakassuhteen hoitamisessa oli myytävien tuotteiden hyvä laatu, tuotteiden aktiivinen myyminen sekä lisäpalveluiden tarjoaminen asiakkaille esimerkiksi kuljettamalla ostettuja tuotteita asiakkaiden koteihin. Kalaa ja puuta rahtipurjehduksina kuljettaneilla henkilöillä yhteydet kaupunkeihin olivat jatkuvia läpi koko purjehduskauten, mutta kotitarvepurjehtijoilla käynnit kaupungeissa painottuivat pääsääntöisesti markkinoihin ja vuotuisiin silakan myyntimatkoihin. Muuten kaupungeissa käytiin usein vain pakottavan tarpeen esimerkiksi sairastumisen vuoksi.²⁴⁰

Markkinamatkoihin liittyen muistelukirjoituksista nousee esiin suhteiden syvyyden monimuotoisuus. Kaupankäymiseen liittyvät suhdetasot tulevat vahvasti esiin kaikissa markkinamatkoihin liittyvissä kirjoituksissa, ja joiltain osin suhteiden muotojen esiintuominen myös rajoittuu ainoastaan myyntitapahtumiin liittyviksi. Seglingen saarelta kotoisin ollut Karl Sjöstrandin tuo kirjoituksessaan esiin, että Turun markkinamatkat olivat aikataulullisesti tiukkoja. Karlin mukaan Turussa pidetyillä markkinoilla asiakkaisiin ei luotu syvällisempiä itse kaupankäyntiin liittymättömiä kontakteja. Myytyjä tavaroita kuitenkin kannettiin asiakkaille kaupunkiasuntoihin, milloin saaristolaisia saatettiin pyytää jäämään kahville.²⁴¹ Karl Sjöstrand korostaa, että Turun markkinamatkojen pääasiallinen tarkoitus oli keskittyä kaupankäyntiin. Markkinoilla olo oli puitteiltaan varsin vaatimatonta. Karl Sjöstrand mainitsee, että yöpyminen tapahtui aina omilla veneissä. Veneissä, joissa ei ollut kajuuttoa, laitettiin kangas kannelle katokseksi. Kylmyyttä ehkäistiin nukkumalla lähekkäin. Aurajoessa oleva markkina-alue toimi ainoastaan kaupankäynnin keskuksena ja mahdolliset tapaamiset muiden ihmisten kanssa hoidettiin aina kaupungilla. Edes naapurissa olevissa veneissä ei tavallisesti käyty vierailuilla.²⁴²

²³⁹ Papp 1988, 66.

²⁴⁰ Montin 1989, 14; Papp 1988, 66-67.

²⁴¹ SLS 1185, Karl Sjöstrand, Seglinge s.1895, 538.

²⁴² SLS 1185, Karl Sjöstrand, Seglinge s.1895, 539.

Helsingin silakkamarkkinoilla ihmisiin luodut syvällisemmät kontaktit nousevat puolestaan vahvemmin esiin muistelukirjoituksissa. Todennäköinen syy tähän lienee markkinoiden pidempi kesto Turun markkinoihin nähden. Helsingissä saatettiin viipyä markkinoiden aikana jopa kaksi viikkoa, minkä aikana saaristolaiset ehdivät vierailemaan usein myös helsinkiläisten asunnoissa. Tätä kautta vuorovaikutussuhteista näytti muodostuneen myös itse kaupankäyntiin liittymättömiä syvällisempiä yhteydenpidon tasoja. Kökarilainen Julia Gustafsson tuo esiin, että Helsingissä asiakkaiden luona vierailtaessa tuli usein hyvin kestiteytyksi. Asiakkaiden kodeissa vierailtiin usein ja niissä oli aina tarjolla syötävää ja juotavaa.²⁴³ Vierailut helsinkiläisten asunnoissa saattoivat myös venähtää hieman pidemmiksi. Julia mainitsee tästä esimerkkinä, että miehet saattoivat jauhojen hakumatkoilta hyvän kestityksen jälkeen palata juopuneena takaisin rannassa olleeseen veneeseen.²⁴⁴ Ragna Ahlbäckin mukaan osa kökarilaisista asui helsinkiläisten luona markkinoiden aikana, vaikka myös omassa veneessä asuminen oli tyypillistä. Helsingissä olleet asiakassuhteet olivat jatkuneet jopa monen sukupolven ajan ja kanta-asiakkaita yhdellä saaristolaistalolla saattoi olla jopa kymmeniä.²⁴⁵ Asiakkaiden suurta lukumäärää tukee föglöläisen Olga Malmströmin maininta kirjoituksessaan, että heidän perheellään oli Helsingissä asiakkaina jopa 40-50 taloutta. Olgalle on jäänyt asiakkaana olevista ihmisistä erittäin hyviä muistoja, mutta samalla hän tuo esiin, että Suomessa oli 1900-luvun alussa köyhää.²⁴⁶

Tukholmassa saariston asukkaat vierailivat usein joko omiin kotitarpeisiin perustuen tai puhtaasti rahtipurjehduksen vuoksi. Iso osa saaristolaisista kävi kaupungissa kuitenkin vähintään kaksi kertaa vuodessa aina sekä keväisin että syksyisin. Myös Tukholmassa perusteen myyntitoiminnalle loi pitkäaikaiset kanta-asiakassuhteet. Kaupankäynti ei perustunut ainoastaan myytävien tuotteiden olemassa oloon, vaan myyminen vaati aktiivista ja osaavaa myyntityötä.²⁴⁷ Kökarilaisen Berta Karlbergin kertomuksen mukaan kaupankäynti Tukholmassa tapahtui Gamla Stanin lounaislaidalla olevalla Kornhmanstorgilla. Berta kertoo, että kaupunkilaiset tulivat aina kevätiltaisain Kornhamnstorgille ostoksille, kun näkivät että rannassa oli skuutteja. Kökarilaiset ripustivat linnut ja lihat näyttävästi esille laiturille, joista asiakkaat saivat valita mieleisensä. Jokainen myyjä tunsivat omat tuotteensa. Lisäpalvelua asiakkaille tarjottiin viemällä ostettuja tuotteita asiakkaiden koteihin. Berta täsmentää, että kökarilaisille oli ensiarvoisen tärkeää pitää kiinni hyvistä kauppasuhteista.²⁴⁸ Vakiintuneiden asiakassuhteiden kautta pystyttiin varmistamaan kauppojen tekeminen myös etukäteen seuraavaa matkaa varten, sillä monet kaupunkilaiset tilasivat tutuilta kauppiailta haluamiaan tuotteita etukäteen²⁴⁹.

²⁴³ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 541-542.

²⁴⁴ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 541-542.

²⁴⁵ Ahlbäck 1955, 293-295.

²⁴⁶ SLS 1185, Olga Malmström, Föglö. Syntymäaika ei tiedossa, 549.

²⁴⁷ Ahlbäck 1955, 290; Papp 1977, 145.

²⁴⁸ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 126.

²⁴⁹ Montin 1989, 16.

Kontaktit markkinoiden asiakkaisiin tarjosivat saaristolaisille kokemusmaailmoja, joita kotiolosuhteissa ei päässyt kokemaan. Majoittumiset ja vierailut ihmisten kaupunkiasunnoissa tarjosivat mahdollisuuden päästä kiinni kaupunkilaisen elämään asunnossa olleen sisustuksen ja asunnossa olleiden esineiden kautta. Kestitykset ja kahvittelut asunnoissa kaupunkilaisten kanssa ovat luoneet sosiaalisen ulottuvuuden, jossa sekä saariston asukas että kaupunkilainen ovat päässeet keskustelemaan omasta elämästään ja vaihtamaan kokemuksia omasta elinympäristöstään. Sosiaalinen kanssakäymisen voi katsoa lisänneen molemmin puoleista ymmärrystä ja tuntemista erilaisessa ympäristössä elävästä ihmisestä. Majoittuminen asiakkaiden luona etenkin Helsingissä näyttäytyy pelkkää asiakassuhdetta syvällisemmältä suhteelta. Enemmän voidaan puhua tuttavuudesta, joka toi molemmille osapuolille iloa ja sosiaalista pääomaa. Meren ympäröimillä saaristolaisilla oli mahdollisuus päästä kiinni sekä Ruotsin että Suomen pääkaupunkien elämään ja jakaa saatuja kokemuksia myöhemmin kotiseudulla.

Kaupankäynti ja asiakassuhteiden ylläpitäminen harjaannutti saariston asukkaita oppimaan kaupankäynnin taitoja sekä olemaan sosiaalisesti taitava oman elinympäristönsä ulkopuolella. Kilpailu etenkin markkinoiden aikana oli kovaa. Kilpailussa menestyäkseen saaristolaiset joutuivat tiedostamaan asiakkaiden laatuvaatimukset sekä menestyvän tavan kaupata tuotteita. Kauppaa ei käyty koskaan kiinteillä hinnoilla, vaan tinkiminen oli oleellinen osa kaupankäyntiä.²⁵⁰ Tuotot markkina- ja myyntimatkoista olivat saaristolaisille jopa elintärkeitä, sillä ilman menestystä he eivät olisi pystyneet hankkimaan kotona tarvittavia hyödykkeitä, kuten viljaa ja rakennustarvikkeita. Kaupankäynti voidaan nähdä myös molemmin puoleisena suhteena, jossa sekä myyjällä että ostajalla oli selkeä tarve olemassa. Saaristolaisten purjevereiden saapumiset Gamla Stanille, Helsingin Kauppatorille tai Aurajokeen olivat kaupungeissa odotettuja tapahtumia. Kaupunkilaiset pääsivät kokemaan omasta elinympäristöstänsä eroavan ilmiön, kun meren takaa saapui tervantuoksuisia purjevereitä ja erilaista kieltä puhuvia ihmisiä kaupungin rannoille kauppamaan jotain sellaista, mikä ei kuulunut jokaiseen arkipäivään.

Turku oli lähin kaupunki Ahvenanmaan saaristosta ja sinne tehtiin matkoja myös markkinoiden ulkopuolella. Turussa hoidettiin paljon arkipäiväisiä asioita kuten vaatteiden ostoja. Turkuun oli myös helppo käydä markkinoiden ulkopuolista kauppaa kaupungin läheisyyden vuoksi. Kaupungissa oli vakioasiakkaita, joiden kanssa saatettiin käydä kauppaa myös etänä luottamukseen perustuen. Seglingen saaresta kotoisin ollut Astrid Eriksson kertoo, että hän matkusti kerran Turkuun 14-vuotiaana myymään isänsä pyynnöstä jollekin henkilölle vasikan ja lampaan nahkoja. Astrid ei muista saiko hän toimintaohjeita isältään, mutta maihin astuttua Turussa häntä odotti laiturilla eräs mies, joka halusi ostaa nahkoja. Astrid seurasi miestä kaupungille mäkien yli jollekin konttorille, jossa hän sai kellarikerroksessa nahoista rahat. Sen jälkeen Astrid meni enon matkustajakotiin. Matkan päätarkoitus on unohtunut, mutta ilmeisesti tarkoituksena oli ostaa itselle kengät,

²⁵⁰ Montin 1989, 17.

takki tai hattu.²⁵¹ Myös Astridin siskolla oli kerran vastaava matka. Hänet lähetettiin myymään ”Seilä” nimiselle eläimen ostajalle vasikkaa Turkuun. Vasikan luovuttamisen jälkeen herra Seilä ilmoitti, että hän oli lähettänyt jo rahat etukäteen postissa, mutta kuultuaan että tyttö oli rahattomana kaupungissa, antoi hän tytölle maksun ja pyysi lähettämään postissa rahat takaisin hänen palattua kotiin.²⁵²

Kaupankäyntitapahtumiin liittyvät kontaktit eivät kuitenkaan olleet kaikki helppoja ja pitkäaikaisiin suhteisiin pohjautuvia. Joskus myös omaa etua pyrittiin hakemaan puolin jos toisin, ja kaupankäynti saattoi johtaa jopa uhkaaviin tilanteisiin ja epäselvyyksiin virkavallan kanssa. Astridin Erikssonin mieleen on jäänyt yksi tapaus Turussa, kun muutama poika halusi itse punnita ostettavan voin. He huijasivat punnituksessa omaksi edukseen. Seglingeläiset huomasivat huijauksen, mutta pojat ottivat puukot esiin, kun myyjä halusi punnita voin uudelleen. Vaakojen kanssa ilmeni muitakin epäselvyyksiä. Kerran poliisit tulivat Turussa kontrolloimaan erään kumlingeläisen vaaka. Kumlingeläinen ilmoitti poliisille, että hän huuhtelee vaa’an Aurajoessa, mutta pudotti sen samalla joen pohjaan. Vaaka ei olisi Astridin kertomuksen mukaan mennyt kontrollista läpi.²⁵³ Astridin mies oli puolestaan eräänä syksynä kaverinsa kanssa viljanjauhamismatkalla Turussa. He menivät myllylle sulkemisajan jälkeen toivoen saavansa viettää hetken lämpimässä. Heitä ei kuitenkaan kutsuttu sisään, vaan he joutuivat kuuntelemaan musiikkia eteisessä. Astrid muistelee, että hänen miehensä kuvasi tapahtumaa ”seisomisena taivaanportilla ilman vieraanvaraisuutta”.²⁵⁴

Markkinamatkojen yhteydessä saaristolaiset tekivät aina tarvittavia hankintoja. Turussa ja Helsingissä hankintoja tehtiin pääsääntöisesti kaupunkien toreilla ja puodeissa, mitä kautta niiden pitäjiin muodostui tiiviitä yhteydenpidon muotoja. Hankintoja tehtiin sekä rahalla että vaihtamalla omia tuotteita suoraan tarvittaviin hyödykkeisiin. Tyypillistä oli myös omien tuotteiden jalostaminen kaupungeissa. Astrid Eriksson muistelee, että nahkoja jätettiin paljon työstettäväksi kaupunkiin ja noudettiin seuraavan kaupunkikäynnin yhteydessä. Nahkoja käytettiin vaatteisiin sekä kenkiin. Kaupunkiin vietiin myös villaa kudottavaksi ja valkaistavaksi peitoiksi sekä vilteiksi. Turussa ostettiin ”maustepuodista” mausteita ja muuta ”koloniatavaraa”. Puutorilta löytyi puuta, tervaa ja possuja. Tervan laatu kontrolloitiin ennen ostamista. Tervassa ei saanut olla vettä. Kaupungista ostettiin myös kalastustarpeita, kuten hampppua verkkoihin sekä suolaa.²⁵⁵

Kaupankäyntikontaktit saattoivat ulottua myös kohde kaupunkia pidemmälle. Kökarilaisen Berta Karlbergin kertomuksen mukaan tervan myyjät (tjärfinnarna) tulivat markkinoiden aikaan hevosillaan Aurajoen rantaan, missä silakkaneljänneksellä oli mahdollista saada puolikkaan tynnyrin tervaa. Bertan mukaan ”tjärfinnareilla”

²⁵¹ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 572.

²⁵² SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 572-573.

²⁵³ SLS 784, Astrid Eriksson, Seglinge s.1915. Kirjoitettu 12.1.1963, 93-94.

²⁵⁴ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 570.

²⁵⁵ SLS 784, Astrid Eriksson, Seglinge s.1915. Kirjoitettu 12.1.1963, 89b.

ja kökarilaisilla oli läheiset suhteet. Tervan myyjät saivat myytyä tervaa suoraan saaristolaisille ja he saivat vastavuoroisesti hyvää kalaa kotiin vietäväksi. Torilla ostoksia tehtiin Klädesvägillä, koska siellä sai tinkiä ja mahdollisesti vaihdettua kilovoita hyödyllisiin tavaroihin. Helsingin silakkamarkkinoilla torikauppiat toimivat puolestaan markkinoilla myymättömäksi jääneiden silakoiden ostajina.²⁵⁶

3.2. KOHTAAMISIA KAPUNKITILASSA

Huvi ja ilonpito

Kaupunkien elämäntapa kehittyi 1800-luvun lopulla lisääntyvän väkimäärän ja aikaan sidotun elämisen rytmin kautta. Vapaa-ajan vietosta tuli osa normaalia elämänrytmiä, millä oli selkeä ero maaseudun elämänrytmiin nähden. Kaupungeissa lisääntyi ravintolatarjonta ja kulttuuritapahtumien määrä esimerkiksi teatterin ja elokuvien muodossa. Kulttuurielämän ohella lisäväriä kaupunkeihin toi opiskelijoiden kasvava määrä. Kaupunkilaisten vapaa-ajanvietto tapoihin kuului kaupunkien ulkoilualueilla oleminen, mikä toi vastapainoa hektiseen kaupunkielämään. Helsingissä suosittu paikka 1920-luvulla oli Mustikkamaa, jonne pääsi kesäisin höyrylaivalla Kauppatorilta, ja varsinkin sunnuntaisin menijöitä oli usein ruuhkaksi asti. Mustikkamaalla toimi 1920-luvulla tanssilava, joka veti esiintyjäksi ajan suosituimpia orkestereita. Turussa kaupunkilaiset puolestaan viettivät vapaa-aikaa Samppalinnan ravintoloissa sekä retkeilemällä lähisaaristossa.²⁵⁷

1920-luvulla alkoi yleistyä myös vapaamielinen kaupunkielämä, mihin kuului jazzmusiikki, nautintoaineet sekä näyttävä juhlinta kaupungin ravintoloissa. Kaupunkeihin muutti työn perässä ulkopuolelta lisää väestöä, joiden elämä ei perustunut vanhoihin sosiaalisiin tukiverkostoihin. Yksilöllisyyden merkitys lisääntyi, mitä kautta vanha yhteisöihin ja sukupuoleen liittyvät roolimallit menettivät merkityksensä. Tämä näkyi kaupunkielämässä entistä avoimempaa käyttäytymisenä. Ihmisillä oli enemmän varallisuutta käytettävissä ja kasvavan liikkuvuuden ja tiedonsaannin kautta ulkomailta alkoi virrata vaikutteita kaupunkielämän viettotapoihin.²⁵⁸ 1800-luvun lopulta alkaen eri paikkojen välimatkat lyhenivät liikkuvuuden ja kasvaneen tiedonsaannin kautta. Samalla elämän rytmiä alkoi säädellä aika. Matkustus- ja viestintäyhteydet tekivät vuorovaikutuksesta jatkuvaa.²⁵⁹ Esimerkiksi Helsinki kasvoi 1800-luvun lopulla 100 000 asukkaan kaupungiksi. Pääkaupunkiin levisi Pietarista ja eurooppalaisista suurkaupungeista peräisin olleet aatteelliset, poliittiset ja kansalliset liikkeet.²⁶⁰

²⁵⁶ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 120-121.

²⁵⁷ Ericsson et al. 2002, 130; Lahtinen 2014, 126-131; Lento 1979, 43-45, 50-52; Seppälä 2016, 117-121; Sormunen 1979, 196-201, 205, 215.

²⁵⁸ Seppälä 2016, 7-34.

²⁵⁹ Kuisma 2009, 123.

²⁶⁰ Kuisma 2009, 114-115.

Markkinamatkat Helsinkiin ja Turkuun olivat etenkin saaristolaiselle nuorisolle selkeästi arjesta poikkeava tapahtuma, jossa pääsi osallistumaan oman arjen ulkopuolisiin kokemuksiin kotiseudusta poikkeavassa ympäristössä. Sekä Julia Gustafssonin, että Olga Malmströmin muistelussa nousevat esiin ilonpito ja ulkopuolisen ohjelman runsaus Helsingissä markkinatapahtuman ulkopuolisina kokemuksina.²⁶¹ Karl Sjöstrand ja Astrid Eriksson puolestaan tuovat esiin mahdollisuuden päästä markkinamatkoilla osalliseksi kaupunkilaisten yhteisöjä ja elämää opiskelijärjestöjen illanviettojen ja Turun Sämpälinnassa järjestettyjen tapahtumien kautta²⁶². Varsinkin nuoret pääsivät tutustumaan niissä oman ikäisiin ja toisenlaisessa ympäristössä eläviin ihmisiin. Astrid Eriksson kuvaa Maarianhaminassa vuosittain järjestettyjä laulujuhlia ensisijaisesti nuorison huvittelumatkana ja mahdollisuutena tutustua uusiin ihmisiin²⁶³. Juhlien järjestämisen jokavuotisesta jatkumosta voi päätellä, että markkinat ja niille tulevat vieraat olivat tärkeitä myös kaupunkilaisille. Kaupunkilaiset saivat kosketuspintaa meren takaa tuleviin ihmisiin, joihin haluttiin tutustua ja joiden kanssa myös viihdyttiin yhdessä.

Tyypillistä ohjelmaa markkinamatkojen aikana oli elokuvien katselu, osallistuminen erilaisiin järjestettyihin juhliin, tuttavien luona käynti iltaisin sekä perheestä otettujen valokuvien ottaminen kaupunkien valokuvaamoissa.²⁶⁴ Olga Malmström tuo kirjoituksessaan kaupunkimatkoihin liittyen esiin markkinapäivien aikana olleen runsaan ohjelmatarjonnan. Kaupungeissa olleet tuttavat kutsuivat saaristolaisia usein koteihinsa päivälliselle Helsingin silakkamarkkinoiden aikana. Vaikka kaupungin hupeihin ei usein ollut varaa, juhlimaan pääsi kuitenkin opiskelijoiden järjestämällä kutsuilla sekä markkinaväelle järjestetyillä juhlilla. Mukana oli kaupunkiin myymään tullutta väkeä niin Ahvenanmaalta kuin Virosta useita kymmeniä. Juhlissa tanssittiin ja pidettiin hauskaa. Olgan mukaan markkinaväki sai juhliin ilmaisia lippuja.²⁶⁵

Musiikki nousee markkinamatkoilta esiin tärkeänä kulttuurin harrastamisen muotona. Musiikin esille tuominen eri tapahtumissa kertoo saaristolaisten kiinnostuksesta ja musiikillisista taidoista, joita ei välttämättä ehditty kotona arjen keskellä harrastaa. Kaupunkimatkat antoivat mahdollisuuden päästä soittamaan ja laulamaan yhdessä kaupunkilaisten kanssa. Sekä Astrid Eriksson että Julia Gustafsson tuovat kirjoituksissaan esiin yhteiset soitto- ja laulutilaisuudet kaupunkilaisten kanssa Turussa ja Helsingissä.²⁶⁶ Yhdessä esiintyminen viittaa siihen, että kaupunkilaiset ovat tunteneet saaristolaisten soitto ja laulutaidot ja musiikin ympärille oli kehittynyt pidempiaikaisia suhdeverkostoja. Elokuvat puolestaan tarjosivat aivan uudenlaisia kokemuksia ja elämyksiä, joita kotona ei ollut vielä 1900-luvun alkupuolella mahdollista kokea.

²⁶¹ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 542; SLS 1185, Olga Malmström, Föglö. Syntymäaika ei tiedossa, 551.

²⁶² SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 567; SLS 1185, Karl Sjöstrand, s.1895. Kirjoitettu 1976, 539.

²⁶³ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 571.

²⁶⁴ Montin 1989, 15.

²⁶⁵ SLS 1185, Olga Malmström, Föglö. Syntymäaika ei tiedossa, 551.

²⁶⁶ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 570; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 542.

Astrid Eriksson kuvaa elokuvassa käyntiä Turussa hämmentävänä kokemuksena, mistä hänelle oli jäänyt mieleen, että kaksi ihmistä juoksee höyryjunan katolla.²⁶⁷ Vuosisadan vaihteen elokuvat olivat tyypillisesti lyhyitä pätkiä, joista suurin osa oli faktapohjaista uutiskuvausta ja ulkomaita käsitteleviä matkakuvauksia. Fiktio määrä elokuvissa oli huomattavasti vähäisempää.²⁶⁸

Tukholmassa käytiin usein ja ne olivat luonteeltaan puhtaita kaupankäyntimatkoja, joissa ei ollut markkinoiden kaltaista ylimääräistä vapaa-ajan tarjontaa ilta-aikana. Tukholmassa saatettiin viipyä useita päiviä, mutta vapaa-aikaa oli käytännössä vain sunnuntaisin, milloin purjehtijoilla oli mahdollisuus nauttia kaupungin huvituksista. Tyypillinen tapa viettää sunnuntaipäivä Tukholmassa oli osallistuminen jumalanpalveluksiin kaupungin kirkoissa sekä Djurgårdenilla järjestettyihin karnevaaleihin. Jumalanpalvelukset pitivät sisällään yhteislaulua sekä tarjoilua, minkä voi katsoa mahdollistaneen vapaan seurustelun muiden ihmisten kanssa ja sitä kautta tuttavuussuhteiden luomisen kaupunkiväestön kanssa²⁶⁹. Tukholman vapaa-ajan vietto käy ilmi myös Matts Mattsonin elokuussa 1896 vaimolleen lähettämästä kirjeestä, jossa hän kertoo, että laivan miehistö on lähtenyt pitämään hauskaa Djurgårdenille, mutta hän ei itse ollut halunnut lähteä, koska oli alla päin jouduttuaan olemaan vaimostaan erossa.²⁷⁰ Lähdeaineisto ei tarjoa suoraa tietoa, miten Tukholman huvitukset koettiin. Tukholman matkoilla sunnuntait tarjosivat joka tapauksessa hengähdystauon purjehtimisesta ja kaupankäynnistä. Purjehtijoilla oli selkeä syy pitää vapaata ja nauttia kaupunkielämän huvituksista. Tukholman hovit eivät nouse esiin saariston asukkaiden muistelukirjoituksissa, mistä voi päätellä, että satunnaisesti kaupungeissa kotitarvepurjehduksen kautta vierailleet henkilöillä ei ollut Tukholman huvituksista omakohtaista kokemusta. Huvituksista näyttää päässeen nauttimaan ensisijaisesti rahtipurjehduksien kautta Tukholmassa käyneet henkilöt, jotka vierailivat kaupungissa usein. Matts Mattsonin kertomus tuo puolestaan esiin erossa olemisen vaikeuden. Purjehdusmatkat saattoivat venähtää pitkiksi ja kaipuu kotiin olla kova, minkä vuoksi kaupungin tarjoamiin huvituksiin ei ollut aina halua osallistua.

Sivistys

Kaupungeissa käynnit tarjosivat saariston asukkaille hovin ohella sivistykseen liittyviä vaikutteita. Lukeminen ja sen osaaminen nousevat muistelukirjoituksissa esiin. Julia Gustafsson kirjoittaa, että eräs lakimiehen rouva Rydman oli antanut hänen äidilleen usealta vuodelta Hufvudstadsbladeteja, koska oli kuullut, että Julia tykkää

²⁶⁷ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 567.

²⁶⁸ Sormunen 1979, 196-201, 205, 215.

²⁶⁹ Keravuori 2015, 184-185.; Papp 1988, 33, 82-83.

²⁷⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.8.1896, Stockholm

lukea. Myös ensimmäisen Uuden testamenttinsa Julia sai Helsingissä tohtori A. A. Granfeltin²⁷¹ rouvalta raittiuskampanjan yhteydessä.²⁷² Suhteet lakimies- ja tohtoriperheisiin olivat todennäköisesti muodostuneet asiakassuhteiden kautta ja heihin pidettiin säännöllisesti yhteyttä, koska suhteet koettiin Julia Gustafssonin sanoin läheisiksi²⁷³. Suhteet koulutettuihin ja arvovaltaisiin henkilöihin toivat saariston asukkaille mahdollisuuden päästä kokemaan sivistyneistön elämää ja elämäntapoja. Tällä voi katsoa olleen myös vaikutusta kiinnostukseen lukemista ja oppimista kohtaan.

1880-luvulla Ahvenanmaalla oli selvästi korkein lukutaitoisten osuus Suomessa. Useissa kunnissa noin puolet osasi lukea. Kirsi Keravuori näkee, että korkean lukutaidon taustalla ovat vaikuttaneet tiiviit kaupankäyntiyhteydet, jotka mahdollistivat yhteyksien luomisen laajemman sivistyneisyyden omaaviin ihmisiin. Korkea lukutaitoisten osuus rajoittui saaristo- ja rannikkopitäjiin, ja putosi nopeasti sisämaahan päin tultaessa. Keravuori tuo esiin myös, että perinteinen säätyjako kuvaa heikosti saaristolaisten elämäntapaa 1800-luvun jälkipuoliskolla. Modernisaatio mahdollisti saaristossa säätyrajojen ylittämisen ja uudenlaisen toimeentulon. Torppareista, pientilallisista ja käsityöläisistä alkoi muodostua kasvava keskiluokka varallisuuden lisääntymisen kautta, minkä mahdollisti purjehdusten kautta saadut lisätulot oman pääelinkeinon ohella. Rannikon asukkaat pyrkivät aktiivisesti pitämään yhteyksiä yllä kaupungissa asuneisiin säätyläisiin tuttaviiin. Keravuoren tutkimissa Janssonin suvun perhekirjeenvaihdossa käy ilmi, että yhteydenpidon tarkoituksena oli saada ensisijaisesti omille lapsille kulttuurista ja sosiaalista pääomaa tulevaisuutta varten.²⁷⁴

3.2.1. Kaupunkiylimystöä ja kotipaikkakuntalaisia

Tukholmassa vieraili usein kaupankäyntiä harjoittaneiden miesväen lisäksi myös perheiden naisväkeä ja lapsia. Mukaan lähteneillä naisilla ja lapsilla näyttäisi jääneen enemmän aikaa tutustua kaupunkilaisiin kuin kaupankäynnistä vastanneella miesväellä. Etenkin lapset viihtyivät kaupungissa hyvin keskenään. David Papp on täsmentänyt, että saaristolaisten oli helppo saada tukholmalaisiin yhteys. Kaupungissa olleiden tuttavien kuulumisia välitettiin aktiivisesti kotona, mitä kautta kaupunkielämän piirteet tulivat tutuksi myös niiden keskuudessa, joilla ei ollut mahdollisuutta lähteä mukaan kaupankäyntimatkoille.²⁷⁵ Naisten ja lapsien mukana olo ei ollut kuitenkaan sääntö. Esimerkiksi Wilhelmina Jansson ei Keravuoren tutkimuksen mukaan käynyt välttämättä koskaan Tukholmassa miehensä mukana²⁷⁶.

²⁷¹ A. A. Granfelt. Aksel August Granfelt (1846 – 1919) oli raittiusmies, fennomaani ja kansanvalistaja. Hän perusti raittiuden ystävät järjestön, jonka esimiehenä hän toimi vuosina 1883-1902. Lähde: Svinhufvud. Suomen itsenäisyyden tekijät ja vaiheet.

²⁷² SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 541.

²⁷³ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 541.

²⁷⁴ Keravuori 2015, 49, 53, 56-57, 75.

²⁷⁵ Papp 1988, 79, 81.

²⁷⁶ Keravuori 2015, 169.

Saariston asukkailla oli Tukholmassa vuorovaikutusta myös ylempiin säätyluokkiin. Berta Karlberg tuo kirjoituksessaan esiin, että kökarilaiset vierailivat Tukholmassa ”kaikissa” taloissa Kuninkaanlinnaa myöten. Bertan isoäiti oli myynyt kuninkaanlinnan henkilökunnalle lampaan lihaa, voita, juustoa ja haahkoja.²⁷⁷ Tiiviit suhteet kertovat, että Tukholman ylimystö arvosti saaristolaisten kaupungissa oloa ja heidän harjoittamaa kaupankäyntiä. Ne tarjosivat jotain ainutlaatuista arjesta poikkeavaa, millä oli selkeä statusarvo. David Papp on tuonut esiin, että kaupankäynti ja elämä Tukholman kalasatamissa houkuttelivat paikalle monenlaisia ihmisiä kaikista yhteiskuntaluokista. Myös Ruotsin kuninkaat Kaarle XV ja Oskar II vierailivat Tukholma kalastamassa 1800-luvun jälkipuoliskolla.²⁷⁸

Kontaktiverkostoilla Tukholmassa voi katsoa olleen vaikutusta myös saaristolaisten kasvavalle muuttamiselle kaupunkiin 1900-luvun alkupuolella. Sottungasta kotoisin ollut Astrid Eriksson tuo esiin kirjoituksessaan, että saaristossa alkoi olla elatuksen saamiseen nähden liikaa väkeä 1900-luvun alussa. Tämän vuoksi moni lähti etenkin Tukholmaan. Teollistumisen myötä myös miehille tuli houkuttelevia vaihtoehtoja lähteä kaupunkiin töihin. Kehitys kaupungissa oli nopeaa, mikä mahdollisti elintason nousun. Kaupunkiin muuttaneilla naisilla oli vanhassa kotikunnassa vieraillessa päällään huomattavasti kauniimmat vaatteet kuin saaristossa asuvilla. Lisäksi heidän kielestään oli tullut hienompaa Astridin muistelun mukaan.²⁷⁹

Saaristossa asuvien perheiden jäseniä muutti kaupunkiin kuitenkin jo 1800-luvulla, mitä kautta kaupunkiin alkoi muodostua tiiviitä perhekeskeisiä yhteisöjä. Kökarilaisen Julia Gustafssonin äidin kaksi siskoa muuttivat Turkuun 1870-luvulla. Julian perhe oli äidin siskojen perheiden kanssa säännöllisesti tekemisissä ja heidän luonaan vierailtiin aina kaupunkimatkojen yhteydessä. Siskot vierailivat vastavuoroisesti myös Kökarilla kesäisi.²⁸⁰ Kaupungeissa asuvat sukulaiset muodostivat kaupunkikontakteille pysyvyyttä ja säännöllisyyttä, millä oli merkittävä vaikutus yhteydenpidossa ulkopuoliseen ympäristöön ja sen vaikutuksien omaksumisessa. Kirsi Keravuori korostaa tutkimuksessaan oman yhteisön merkitystä Janssonien sosiaalisessa verkostossa. Janssonien kirjeenvaihdossa tuotiin esiin pääsääntöisesti tietoa ainoastaan omasta yhteisöstä, mitä kautta myös Janssonien oma identiteetti rakentui. Turussa Janssonien tärkeimmäksi yhteisöksi muodostuivat oman pitäjän ihmiset.²⁸¹

3.3. TURVAA JA TUKEA ANTAVA KOTIPIIRI

Kaupungit ja niissä olevat suhdeverkostot loivat perusteet saaristolaisten kaupankäynnille, mutta jokapäiväisen elämän kannalta tärkeimmät suhdeverkostot löytyivät kuitenkin omassa kotipiirissä olevilta

²⁷⁷ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 126.

²⁷⁸ Papp 1988, 75.

²⁷⁹ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 559.

²⁸⁰ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 543.

²⁸¹ Keravuori 2015, 63-64, 66.

saarilta ja luodoilta. Ne antoivat turvaa arkisten asioiden hoitamisessa sekä mahdollistivat tarvemateriaalien saamisen silloin, kun itsellä ei ollut kaikkea saatavilla.

Saaristossa asuneet ihmiset joutuivat hankkimaan usein rakennuksiin ja veneiden rakentamiseen tarvittavia puita kotisaaren ulkopuolelta, koska osassa saarista ei kasva metsiä. Tarve puiden hankinta on hyvä esimerkki saariston alueen yhteisöllisyydestä ja toisten auttamisesta. Kökarilaisilla oli muodostunut naapurisaareen Föglöön kiinteät puunhankintasuhteet. Berta Karlberg kuvailee kirjoituksessaan, että kökarilaiset kokivat olonsa aina kotoisaksi Föglön itäpuolella olevissa saarissa Hasterbodassa, Skogbodassa ja Horsholmilla. Syksyisin Föglön puunhakumatkoilla jouduttiin usein yöpymään. Yösijan ohella puunmyyjille oli tarjolla aina myös syötävää. Bertan kertomuksen mukaan Föglössä oli vuosittain vakiopaikat, joissa käytiin sopimassa puukaupoista. Joinain vuonna tehtiin ennakkotilauksia ja toisina vuosina puita ajettiin kotiin Kökarille. Bertan kertomuksen mukaan föglöläiset olivat iloisia, että Kökarilaiset ostivat puutavaraa heiltä. Lähisaariston lisäksi hankintamatkoja tehtiin myös Turunmaan saaristoon Houtskarille.²⁸²

Lähiympäristössä olleiden ihmisten ystävällisyydestä ja tärkeydestä antaa hyvän kuvan Berta Karlbergin kuvailema Föglön Hasterbodassa 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa elänyt Eresin Lisa. Berta kuvailee, että Lisa tunnettiin koko pitäjässä ja saaristossa ”jumalan ihmisenä”. Lisasta oli tullut aikaisin leski, minkä jälkeen hän jäi yksin vastaamaan tilasta. Lisan luokse oli kaikki tervetulleita yöpymään ja siellä oli aina tarjolla ruokaa pöydässä. Etenkin syksyllä Helsingin silakkamarkkinoiden jälkeen Lisa halusi kuulla uutisia ”suuresta maailmasta”. Lisa oli Bertan kertomuksen mukaan viisas ihminen, joka oli kiinnostunut mitä maailmalla tapahtuu. Hänellä oli myös erinomainen muisti, ja hän kertoi usein tarinoita menneistä ajoista. Eresillä käytiin aina kun oltiin matkalla Degerbyhyn. Bertan isän mukaan Lisan tarinoista olisi saanut kokoon kokonaisen kirjan. Kökarilaiset pitivät Lisaa koko pitäjän ihanimpana ihmisenä.²⁸³

Kertomuksesta nousee esiin saariston asukkaiden vieraanvaraisuus toisia kohtaan sekä luottamus yhteistyön tekemisestä. Niukkojen materiaalien resurssien voi katsoa synnyttäneen ihmisten välille sosiaalisen käyttäytymisen normeja. Erottavan meren sekä vaikeiden ja epävarmojen kulkuyhteyksien vuoksi ihmisille oli välttämättömyys olla toiselle uskollinen ja luottamuksellinen. 1800-luvulla naapurisaaren ja meren takaisen elämän tapahtumista ei päässyt selvyteen kuin itse käymällä toisessa paikassa tai saamalla vieraan kotipiirin ulkopuolelta. Bertan kertomuksessa nousee esiin Eresin Lisan kiinnostus maailman tapahtumia kohtaan. Lisalla ei todennäköisesti yksinäisenä leskenä ja tilan hoitajana ollut mahdollisuutta matkustaa kaupunkiin, mutta siitä huolimatta hän halusi olla selvillä mitä muualla tapahtuu. Puheen välityksellä tapahtuneella vuorovaikutuksella oli kotipiirissä tärkeä merkitys. Ihmiset kertoivat toisilleen asioista, jotka levisivät vierailujen yhteydessä. Uutisista pääsi paremmin selville olemalla vieraanvarainen ja saamalla sitä

²⁸² SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 114-115.

²⁸³ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 115-116.

kautta luokseen mahdollisimman paljon eri paikoista ja eri asioista tietäviä ihmisiä. 1800-luvun jälkipuoliskolla saaristoon alkoi ylipäätään kulkeutua tietoa ja uutisia entistä suuremmalta alueelta talonpoikaispurjehtijoiden yhteyksien laajetessa Pohjanmerelle ja myöhemmin aina valtamerille asti.²⁸⁴

3.3.1. Vastavuoroiset suhdeverkostot

Saariston asukkaista kaikilla ei ollut mahdollisuuksia matkustaa kaupunkeihin. Säännöllisesti kaupunkeihin matkustivat ainoastaan pidempiin purjehduksiin soveltuvia aluksia omistavat henkilöt. Omistajien ulkopuolisilla henkilöillä oli mahdollisuus käydä kauppaa rahtiasiakkaina, mikä tarkoitti sitä, että tuotteet annettiin myytäväksi johonkin kaupunkiin purjehtineeseen alukseen.²⁸⁵ Kaupunkimatkat saattoivat jäädä joskus väliin myös kotona olevien töiden vuoksi. Berta Karlbergin ja Julia Gustafssonin kertomusten mukaan Kökarilla oli tyypillistä, että tavaroita annettiin sukulaisille ja naapureille myytäväksi, mikäli itse ei pystynyt matkustamaan. Tuotteet myytiin kaupungeissa tuttavien piikkiin, eikä kaupunkiin matkustaneet ostaneet niitä itsellensä jälleen myytäväksi. Sukulaisten kanssa oli aina helpompi neuvotella sopivasta myyntipalkkiosta, joka oli usein jonkinlainen vastapalvelus. Yhdessä veneessä saattoi olla mukana jopa 5-6 talon tavaroita. Bertan kertomuksen mukaan veneitä omistamattomat ihmiset saattoivat myös itse lähteä kaupunkimatkoiille mukaan, mikäli aluksissa oli tilaa.²⁸⁶ Föglöläinen Olga Malmström tuo esiin Helsingin silakkamarkkinoihin liittyen, että omia sumppuja omistamattomat naapurit tekivät markkinaväelle tilauksia. Kaikki sumppuja omistavat ihmiset matkustivat kuitenkin aina itse markkinoille. Tilatut tavarat maksettiin etukäteen veneen kipparille. Veneiden omistajille tilaukset olivat mieluisia, koska myös paluumatkalle haluttiin kyytiin mahdollisimman täysi lasti. Olga korostaa, että käytäntö oli tyypillinen etenkin naapurisaarella Kökarissa.²⁸⁷ David Papp on tuonut tutkimuksessaan esiin, että purjehduskauden aikana oli elintärkeää varmistaa että, elintarvikkeet, joita kotoa ei ollut saatavilla, riittivät talven yli²⁸⁸.

Sottungalaisen Astrid Erikssonin kertomuksen mukaan tuttavien ostosvaatimuksia ilmeni aina, jos kävi ilmi, että joku oli matkustamassa kaupunkiin. Etenkin Tukholmaan matkustaville tehtiin paljon tilauksia, koska sinne matkustettiin usein ja sieltä oli saatavilla kaikkia mahdollisia tarvevälineitä ja hyödykkeitä. Tuttavien ostoksia ei koettu kuitenkaan aina mieluisina. Tukholmassa oli usein hoidettavana paljon omia asioita ja ostoksia, ja usein aikaa oli myös vähän. Astrid muistelee, että joidenkin ihmisten tarpeita oli lisäksi vaikeaa tyydyttää.²⁸⁹

²⁸⁴ Kaukiainen 1991, 170-171; Keravuori 2015, 171, 179-180.

²⁸⁵ Ahlbäck 1955, 295-296.

²⁸⁶ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 123; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 542-543.

²⁸⁷ SLS 1185, Olga Malmström, Föglö. Syntymäaika ei tiedossa, 550.

²⁸⁸ Papp 1988, 80.

²⁸⁹ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 558.

Myös rahtipurjehdusta harjoittaneet henkilöt hoitivat tuttavien hankintoja kaupunkimatkoilla. Matts Mattson kertoo elokuussa 1896 Tukholmassa kirjoittamassa kirjeessään vaimolleen, että hän saa hankittua Axelille metallitankoja sekä öljyä lämmitykseen. Samalla hän myös ilmoittaa, että lähettää rahaa kotiin Viktorin mukana, koska Viktor todennäköisesti pääsee matkustamaan Tukholmasta aiemmin pois.²⁹⁰ Hankintaverkostot ulottuivat Matts Mattsonin osalta myös oman lähipiirin ulkopuolelle. Matts mainitsee perjantaina 5.6.1896 Mälarenin rannalla Strömsholmissa kirjoittamassaan kirjeessään, että hän on saanut pojaltaan Juliukselta kirjeen sunnuntaina, missä Julius haluaa, että hän ostaa kaakeliuunin erälle korppolaiselle.²⁹¹ Tieto jonkun matkasta levisi siten varsin laajalle alueelle ja kirjeiden välityksellä onnistuttiin hoitamaan tarvittavia asioita myös matkan aikana. Vastaava tapaus käy ilmi myös Matts Mattsonin kesäkuussa 1908 vaimolleen kirjoittamissa kirjeissään, jossa hän pyytää Eckerössä Tukholmaan lähtiessään vaimoan vahvistamaan kirjeitse Tukholmaan naapureiden katotiilien hankintatarpeet. Kuulopuheiden mukaan pitäjän lukkari tarvitsi 1000 kattotiiltä. Mattsonin ollessa Tukholmassa vahvistuskirje ei kuitenkaan koskaan saapunut, ja Mattson jätti näin olleen tiilet sillä kertaa hankkimatta.²⁹²

Oma pidemmille matkoille soveltuva alus oli arvokas pääoma. Veneitä omistamattomat henkilöt joutuivat luomaan riippuvuussuhteita veneiden omistajiin, jotta pystyivät järjestämään kaupankäyntiin ja hankintoihin liittyvät asiansa. Sukulaisia ja tuttavvia ei kuitenkaan jätetty koskaan oman onnensa nojaan, vaan heidän tarpeensa pyrittiin täyttämään, vaikka se ei aineiston pohjalta osoittautunut taloudellista voittoa tuottavaksi toiminnaksi. Yhteisö ja yhteisön toimivuus nousevat vahvasti esiin oman edun tavoittelun sijaan. Saariston asukkaiden toimintakäytänteistä voi löytää verkostoissa tyyppillisen palveluksien vastavuoroisuuden. Palveluksien vastavuoroisuutta voi lähestyä Marcel Maussin lahja käsitteen avulla. Mauss näkee lahjaksi palveluksen, jonka vastaanottaja tulkitsee lahjaksi, ja joka synnyttää vastalahjan tarpeen. Kaikkia saatuja palveluksia ei tulkita lahjaksi, mutta sosiaalisista verkostoista on löydettävissä käytänteitä, joissa lahjan ja vastalahjan yhteys on havaittavissa. Lahjojen olemassa ololla on tärkeä merkitys luottamuksen ja sosiaalisen pääoman ylläpitäjänä. Lahja ei ole usein luonteeltaan materiaallinen, eikä siihen sisälly vastalahjan antamista ennalta määritellyn käytänteen mukaan. Lahja on ennen kaikkea sosiaalisen pääoman muoto, jonka olemassaolo tunnistetaan ja tiedostetaan suhteen säilymisen kannalta oleellisena tekijänä. Vastalahjan antamiselle sosiaalisen pääoman kontekstissa ei ole olemassa määriteltyä aikataulua tai lahjan arvottamista, vaan kukin pyrkii antamaan lahjoja oman kyvykkyytensä ja resurssien puitteissa.²⁹³

Muistelukirjoituksista tai Mattsonin kirjeistä ei käy ilmi millaisia mahdollisia vastapalveluksia myyntiä ja hankintoja hoitaneille henkilöille annettiin. Kirsi Keravuori on havainnut tutkimuksessaan, että Janssonien

²⁹⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.8.1896, Stockholm.

²⁹¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 5.6.1896, Strömsholm.

²⁹² ÅSM F80.89, Matts Mattson, 13.6.1908 Eckerö & 23.6.1908 Stockholm.

²⁹³ Mauss 1999; Vilen 2011, 33-35.

perheen ympärillä oli erilaisia vastapalveluksien verkostoja. Niitä muodostui esimerkiksi hevoskyytien tarpeista Turkuun, koska Janssonit eivät itse omistaneet hevosta. Toinen tyyppillinen vastapalveluksen muoto oli avunanto ja osallistuminen rakentamistalkoisiin. Vastalahjana Janssoneilla oli puolestaan tarjota majoitusta heidän Turun asunnossaan kustavilaisille vieraille etenkin markkinoiden aikana. Janssonien vastapalvelusverkostossa keskeisinä tekijöinä olivat ystävien välinen yhteistyö ja palveluksia tarjonneiden henkilöiden palkkaaminen rakennustöihin.²⁹⁴

Yhteisöllisyys kaikkien etuna

Saariston asukkaiden yhteisöllisyys tulee hyvin esiin myös markkinamatkoihin liittyen. Kökarilainen Julia Gustafsson tuo kirjoituksessaan esiin, että etenkin Helsingin silakkamarkkinoihin valmistautuminen vaati koko yhteisön ponnistuksia. Markkinoille vietiin myytäväksi kaikkea mitä kotoa oli saatavissa. Yksi tärkeä täydentävä myyntiartikkeli oli pähkinät, jotka kasvavat saaristo-olosuhteissa hyvin.²⁹⁵ Markkinamatkoista hyötyi koko yhteisö. Silakoiden myynnistä kertyneitä tuottoja jaettiin koko perheelle ja myös nuoriso sai tuotoista osansa. 1800-luvun lopulla täysikasvuiset saattoivat saada itsellensä 100mk ja nuoremmat 50-60mk. Rahoilla nuoriso teki myöhemmin syksyllä kaupunkimatkoja Turkuun.²⁹⁶ Helsingin ja Turun markkinamatkat toimivat saaristolaisyhteisöille yhteisinä kokemuksina, joihin lähes kaikki pääsivät osallisiksi. Karl Sjöstrandin ja Berta Karlbergin kertomuksista käy ilmi, että myös lapset matkustivat usein mukaan markkinoille. Samoin taloissa olleet rengit ja piiat saattoivat päästä mukaan reissuille. Turussa lapsien aika kului juostessa pitkin Aurajoen rantoja. Lapsia otettiin Bertan kertomuksen mukaan usein vahtimaan joku ”puolisokea” mummo.²⁹⁷ Markkinamatkoilla mukana olleet henkilöt sallivat itsellensä myös ilonpitoa palkkioksi pitkien ponnisteluiden ja onnistuneen myynnin johdosta. Ragna Ahlbäckin mukaan markkinaväellä oli tapana kaupankäynnin loputtua pitää kaupungissa karonkka mukana olleiden kesken.²⁹⁸

Saaristolaisten yhteisöllisyys ja kotiverkostojen tärkeys käyvät ilmi myös itse purjehtimiseen liittyen. Merimatkat pienillä purjeveneillä olivat aina epävarmoja ja sääolosuhteista riippuvaisia. Bernd Sundström ja Berta Karlberg tuovat kirjoituksissaan esiin, että purjehdusmatkoja pyrittiin tekemään aina isommissa usean veneen seurueissa. Kevätaikana isommissa seurueissa purjehtiminen helpotti myös kulkua jäiden seassa.²⁹⁹ Myös Matts Mattson tuo kirjeissään esiin useamman kerran yhdessä purjehtimisen. Elokuussa 1896 Tukholmassa kirjoittamassa kirjeessään Matts mainitsee että *”En voi lähteä kotiin oman tahtoni mukaan. Olemme olleet isompi seurue, joten en halua jättäytyä siitä pois”*³⁰⁰. Lokakuussa 1899 Tukholmassa kirjatussa

²⁹⁴ Keravuori 2015, 65-67.

²⁹⁵ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 540.

²⁹⁶ Ahlbäck 1955, 293-295.

²⁹⁷ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 119-122; SLS 1185, Karl Sjöstrand, s.1895. Kirjoitettu 1976, 537.

²⁹⁸ Ahlbäck 1955, 295-296.

²⁹⁹ SLS 784, Berndt Sundström, Kökar, syntymävuosi ei tiedossa, 96-97; SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 119.

³⁰⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.8.1896, Stockholm.

kirjeessä Matts tuo esiin, että purjehdusmatkaa tehtiin seurueessa, mutta he joutuivat eroamaan siitä huonon sään vuoksi.³⁰¹ Ragna Ahlbäck puolestaan mainitsee, että Tukholmasta pois tullessaan kalaveneet pyrkivät aina purjehtimaan yhdessä³⁰².

Suomen ja Ruotsin itärannikon alueella purjehtineilla ihmisillä käyntikohteet olivat pitkälti samoja ja niihin purjehdittiin usein samaan aikaan esimerkiksi markkinoiden vuoksi. Tämä helpotti tuen saamisessa. Purjehtimisesta ja kaupankäynnistä hyötyi koko yhteisö, minkä vuoksi etuaseman hakeminen muihin nähden ei ollut kannustavaa. Purjehdustaito oli keskeisessä asemassa yhteyksien ylläpidossa ja sitä harrastettiin myös huvin vuoksi. Föglöläinen John Fogelström tuo esiin, että saaristolaiset järjestivät jo 1900-luvun alkupuolella purjehduskilpailuja Maarianhaminassa, Degerbyssä ja Sottungalla³⁰³.

3.3.2. Osavarustajuus

Saaristolaisten yhteisöllisyyden muotona voi pitää myös osavarustajuutta, jossa alusten omistajuus jakautui osuuksiin, mikä helpotti ihmisiä pääsemään mukaan purjehduksiin, kun koko alusta ei ollut pakko hankkia kokonaan itse. Pienissä aluksissa kuitenkin yksinomistajuus oli yleistä. Tyypillisesti yksittäinen henkilö oli mukana useammassa eri aluksessa, mikä pienensi myös riskiä menettää omaisuus onnettomuuden seurauksena tai jos aluksella oli huono tuotto. Osavarustajuus toimi kuten osakeyhtiö, jossa kaikilla osakkailla oli äänioikeus. Laivan tuotot kohdistuivat kyseiseen laivayhtiöön. Pääomaa käytettiin laivan varustamiseen ja huoltoon. Jokainen laiva oli oma yhtiönsä, vaikka sama omistaja olisi omistanut useamman aluksen.³⁰⁴ Aluksilla oli aina nimellinen päävarustaja, joka vastasi aluksen operatiivisesta toiminnasta. Päävarustaja ei välttämättä ollut laivan suurin omistaja. Päävarustajiksi valittiin henkilöitä, joilla oli pitkä kokemus merenkulusta. Päävarustajan tehtävänä oli pitää yhteyttä purjehtivaan alukseen sekä hoitaa alukseen liittyviä käytännön asioita kotimaassa esimerkiksi hankkimalla lasteja. Aluksen kapteeni oli tilivelvollinen päävarustajalle. Pienemmissä aluksissa päävarustaja toimi usein itse aluksen kapteenina.³⁰⁵

Alusten omistajat tulivat kaikista sosiaaliluokista. Mukana oli myös torppareita, mikä antoi heille jo 1800-luvulla mahdollisuuden omaan varainhankintaan sekä sosiaalisen aseman kohottamiseen.³⁰⁶ Osuudet aluksissa jakoutuivat omistajien varallisuuden mukaan. Laivanvarustajuudessa usein pieni joukko muodosti ensin pohjan yhtiölle, mitä täydennettiin varsinaisessa yhtiön perustamiskokouksessa ottamalla mukaan pienosakkaita.³⁰⁷ Merenkulun ammattimaistuuksessa ja sen merkittävyyden lisääntyessä merenkulkupaikkakunnille alettiin perustaa merimieshuoneita, joiden tarkoitus oli toimia merimiesten

³⁰¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 13.9.1894, Björneborg; ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.10.1899, Stockholm.

³⁰² Papp 1977, 127.

³⁰³ SLS 1104, John Fogelström, Föglö s.1895.

³⁰⁴ Hackman 1975, 54-55; Hackman 1996, 12-14.

³⁰⁵ Kallberg 1981, 25.

³⁰⁶ Hackman 1975, 59.

³⁰⁷ Kallberg 1981, 21-22.

pestausta ja asioimiskonttoreina. Esimerkiksi alusten miehistö palkattiin merimieshuoneiden kautta, joskin pienissä aluksissa päälliköillä oli oikeus toimia miehistön pestauksessa myös oman harkintansa mukaan.³⁰⁸ Myös kotitarvealuksiin pestattiin miehistöä matkakohtaisesti merimieshuoneiden välityksellä³⁰⁹. Miehistön pestauksessa kotipaikkakuntalaisuudella oli vahva asema. Etenkin alusten päällystö pyrittiin löytämään kotipaikkakunnalta luotettavuuden vuoksi. Suuriin aluksiin haettiin kuitenkin myös ulkopuolelta kokeneita ja ammattitaitoisia henkilöitä pitkille matkoille. Miehistön ja kapteenin välinen suhde oli tiivis. Miehistö seurasi usein kapteenin mukana, mikäli kapteeni pestattiin toiselle alukselle.³¹⁰

3.4. KULTTUURIKOHTAAMISIA KESÄVIERAIDEN KANSSA

Saariston asukkaiden ulkopuoliset sosiaaliset suhteet eivät rajoittuneet ainoastaan kaupunkimatkoihin ja käynteihin naapurisaarilla. Saaristossa vietti 1800-luvulta aina 1960-luvulle asti varakkaampaa kaupunkilaisväestöä viettämässä kesiä. Kesävieraat olivat tavallisesti kaupungeissa asuvia ylempien sosiaaliluokkien edustajia, jotka asuivat 1900-luvun alkuun asti saaristolaisten asunnoissa. 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä alkoi yleistyä omien mökkien rakentaminen, mitä kautta myös läheisempi yhteys saaristolaisten ja kesävieraiden välillä väheni. Kesävierailla saattoi olla perheen lisäksi palvelusväkeä mukana sekä ajanvietteeksi esimerkiksi soittimia. Kesäasukkaiden oleminen saaristossa oli pääasiassa rentoa lomailua, mutta he osallistuivat aktiivisesti saarilla järjestettyihin kesäjuhliin ja soitantatilaisuuksiin. Pidempiä aikoja saaristossa viettäneiden lisäksi ennen höyrylaivaliikenteen yleistymistä saaristolaisten luona vieraili paljon myös ohikulkevia purjehtijoita. Vierailijoiden kautta saaristolaiset saivat vaikutteita toisenlaisesta ympäristöstä tulevilta ihmisiltä ja samalla saariston asukkailla oli mahdollista luoda pysyviä suhdeverkostoja saaristossa kesiä viettäneisiin ihmisiin. Kesävierailut lisäsivät saaristolaisten ja kaupunkilaisten välistä kulttuurikohtaamisen tiheyttä kaupunkimatkojen ohella. Vieraita tuli myös kauempaa sisämaasta, kuten Tampereelta ja Viipurista.³¹¹

Kim Montin on tutkinut saaristossa asuneita kesävieraita lisensiaatin työssään *Sommargäster och skärgårdsbor*³¹². Kesävieraat olivat joko pitkäaikaisia usein monta viikkoa kesän ajan saaristossa asuneita vieraita tai lyhyempiä aikoja vierailleita matkailijoita³¹³. Saaristossa asuminen oli kaupunkilaisille ensisijaisesti rentoutumiseen tähtäävää vapaa-ajan viettämistä, millä haettiin vastavoimaa hektiseen kaupunkielämään. Kesävieraiden määrä saaristossa alkoi lisääntyä höyrylaivayhteyksien yleistyttyä saariston alueella. Höyrylaivalla pääsi 1800-luvun loppupuolella lähes jokaiselle isommalle saarelle, joista saaristolaiset

³⁰⁸ Kallberg 1981, 13-14, 84.

³⁰⁹ Kallberg 1981, 97.

³¹⁰ Kallberg 1981, 86, 133-134.

³¹¹ Korpo 1994, 17-18.

³¹² Montin 1989.

³¹³ Montin 1989, 5.

järjestivät itse soutu- ja purjeveneillä jatkokuljetuksen lopulliseen määräpaikkaan.³¹⁴ Yhteyksien parantuminen loi ensin paremman liikkuvuuden saaristolaisille, mitä kautta myös vieraiden liikkuvuus ja kulttuurinvaihdon edellytykset paranivat. Usein ensimmäiset kontaktit kesävieraisiin luotiin kaupunkimatkoilla luotujen kaupankäyntisuhteiden kautta.³¹⁵

Kesävieraat asuivat saaristossa ollessaan aluksi saaristolaisten asunnoissa. 1900-luvun alussa saaristossa suosiota alkoi kasvattaa pensioaatit, joita Ahvenanmaalla toimi 1920-luvulla 59 ja Turunmaan saaristossa 31 kappaletta.³¹⁶ Kaupunkilaisten olemiseen saaristossa kuuluivat tyypillisesti ruokailut, kävelyt, sienien keräily, rannalla olo, kalastaminen ja puutarhanhoito. Vierailijat osallistuivat saaristolaisten järjestämiin kesäjuhliin ja olivat mukana saaristolaisten purjehdusmatkoilla. Yhteiselo saaristolaisten ja kesävieraiden välillä on nähty olleen luontevaa. Kesävieraiden kanssa koettiin olevan parhaita ystäviä. Samalla saatiin vaikutteita ”suuresta maailmasta”. Vierailuille oli tyypillistä, että ne periytyivät sukupolvelta toiselle.³¹⁷ Pidempiaikaiset vierailut loppuivat vasta autolauttaliikenteen yleistyttyä 1960-luvulla³¹⁸.

Julia Gustafsson muistelee, että kesävieraiden määrä Kökarin saarella väheni 1900-luvun alussa, minkä jälkeen saarella vieraili lähinnä yksittäisiä opiskelijoita, jotka eivät vaatineet olosuhteilta paljoa. Julia tuo kirjoituksessaan esiin myös Kökarilla usein eri taloissa vierailleen tohtori Hugo Ekhammarin, joka kirjoitti myöhemmin kirjassaan *Genom svensk bygden* saamastaan kestityksestä saaristossa olleessaan.³¹⁹ Hugo Ekhammar oli Helsingissä vuonna 1880 syntynyt ruotsin kielen ja kirjallisuuden tohtori, joka oli itäruotsalaisen ideologian edistäjä Suomessa. Ekhammarin näki Suomen 1900-luvun alussa Ruotsin itäosana, joka kuului ruotsinkieliselle heimolle. Hän levitti näkemyksiään aktiivisesti etenkin rannikko- ja saaristoseudulla.³²⁰ Hugo Ekhammarin voi nähdä ideologiaansa pohjautuvan työn kautta olleen saaristossa merkittävä yksittäinen henkilö, jonka läsnäolo nousee esiin myös muistelukirjoituksissa. Ekhammarin työ ei kuitenkaan tule millään tavalla esiin Julian kirjoituksessa. Munien ja siirapin ainainen vaatiminen talosta on ainoa yksityiskohtainen asia, jonka Julia Ekhammarista mainitsee³²¹.

Kesävieraiden joukossa oli myös opettajia, joiden kautta saaristolaiset pystyivät oppimaan sivistystä. Seglingen saarella lapsuutensa viettänyt Astrid Eriksson tuo kirjoituksessaan esiin, että heillä vieraili 1920-luvulla turkulainen maatalousoppilaitoksen lehtori Torsten Nyberg, joka kesän aikana harjoitti myös

³¹⁴ Montin 1989, 35-38, 78.

³¹⁵ Montin 1989, 108.

³¹⁶ Montin 1989, 85.

³¹⁷ Montin 1989, 91, 95-96, 104-105.

³¹⁸ Montin 1989, 6.

³¹⁹ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 543.

³²⁰ Biografiskt lexikon för Finland. Ekhammar, Hugo, 2016. Julian mainitsema kirja on todennäköisesti Ekhammarin kirjallisuusluettelosta löytyvä vuonna 1926 julkaistu teos *Genom svenska land*.

³²¹ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 543.

opettamista saarella. 1920-luvulla Erikssoneilla oli vieraana myös rehtori Arne Törnudd.³²² Suomenkielisten kesävieraiden kautta suomen kielen taito parani saaristossa, mikä samalla totutti ihmisiä erilaisiin yhteydenpidon muotoihin³²³. Seglingen saaren lapset eivät kuitenkaan olleet enää 1920-luvulla oppivelvollisuuslain astuttua voimaan Suomessa vailla perusopetusta. Saarelle oli perustettu jo vuonna 1899 ensimmäinen koulu.³²⁴

Kesäjuhlat, saaristolaisten soittotaidot ja kiinnostus musiikkia kohtaan tulee esiin useassa muistelukertomuksessa kesävieraisiin liittyen. Musiikki näytti yhdistäneen saaristolaisia ja kaupunkilaisia niin kaupunkikäyntien yhteydessä kuin omalla kotisaarella yhdessä kesävieraiden kanssa. Astrid Eriksson tuo kirjoituksessaan esiin kesällä 1929 luotsileski Maria Fagerströmin luona vierailleet helsinkiläiset viulunsoittajat, jotka soittivat yhdessä saaristolaisten kanssa Marttayhdistyksen 10-vuotisjuhlassa virsiä sekä myöhemmin illalla tanssimusiikkia. Viulunsoittajat kehuivat paikallisen urkurin soittotaitoa.³²⁵ Karl Sjöstrandin mukaan vieraina ollut nuoriso osallistui erilaisilla kesäjuhlilla pidettyihin laulu- ja teatteriesityksiin³²⁶.

Julia Gustafsson, Olga Malmström ja Karl Sjöstrand tuovat kirjoituksissaan esiin erilaiset kesäjuhlat, joissa etenkin nuoriso oli tekemisissä toistensa kanssa³²⁷. Kesäjuhliin liittyen Julia Gustafsson kertoo Hangosta kotoisin olleesta Boströmin perheestä, joilla oli nätti 17-vuotias tytär Märtha. Märtha oli saman ikäinen Astridin tädin Ainan kanssa. Boströmien vierailun aikana Sottungalla järjestettiin tanssit, joihin Märtha ei kuitenkaan saanut osallistua Ainan seurassa, koska siellä ei ollut perheen mukaan tuttuja miehiä.³²⁸ Tanssiaisia kohtaan lienee muodostunut 17-vuotiaille tytöille Märthalle ja Ainalle suuria odotuksia. Aina oli saanut kesäksi kotisaarellensa saman ikäisen kaverin, jonka kanssa oli varmasti helppo jakaa tunne-elämään liittyviä asioita. On mahdollista, että nätiksi mainittu Märtha oli kerännyt myös miespuolisten katseita ja jopa yhteydenottoja, minkä vuoksi Märthan vanhemmat eivät antaneet tyttärellensä lupaa osallistua tansseihin suojellakseen tyärtään vieraiden ihmisten lähestymisiltä. Tapaus on jäänyt Astridin mieleen vuosikymmeniä myöhemmin ja hän tuo sen esiin iteratiivisena kertomuksena liittyen muistoihin saaristossa olleista kesävieraista. Hänellä ei ole tapauksesta todennäköisesti omakohtaista kokemusta, mutta tapaus on elänyt Aina tädin kautta. Tämän vuoksi tapausta ja muistoa Märthan kanssa vietetystä kesästä voi pitää sekä Ainalle että Julialle merkittävänä ja muistoja herättävänä.

³²² SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 566.

³²³ Montin 1989, 95-96.

³²⁴ Seglinge på "den gamla goda tiden; Syväoja 2004, 42.

³²⁵ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 568.

³²⁶ SLS 1185, Karl Sjöstrand, s.1895. Kirjoitettu 1976, 535.

³²⁷ SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar s.1897, 543; SLS 1185, Karl Sjöstrand, s.1895. Kirjoitettu 1976, 535; SLS 1185, Olga Malmström, Föglö. Syntymäaika ei tiedossa, 553-555.

³²⁸ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 567.

Kesävieraiden joukossa oli myös varakkaita kaupunkilaisia, jotka toivat saaristoon omalta osaltaan vaikutteita poikkeavasta elämäntyylistä. Föglön Flisössä lapsuutensa asunut Bruno Perman tuo kertomuksessaan esiin erään herra Lundqvistin ja hänen siskonsa, jotka olivat kesävieraina Permaneilla vuonna 1911 Brunon ollessa 5-vuotias. Lundqvist oli Brunon kertomuksen mukaan rikas mies, jonka mukana matkusti taloudenhoitaja ja sairaanhoitaja. Lundqvist oli innokas kalastaja. Hän toi mukanaan 10 onkea ja hän palkkasi itsellensä koulupojan soutajaksi kalastusreissuille. Kesän jälkeen Bruno sai onget itsellensä. Kalastusvälineiden lisäksi Lundqvist oli ottanut kotoa mukaan ison häkin, jossa oli kanarianlintuja sekä gramofonin. Lundqvist oli vuokrannut Permaneilta kesäksi sänkykamarin. Kyläläiset kokoontuivat massoittain sunnuntai iltapäivisin kuuntelemaan soittopeliä Permaneille. Kyläläiset kutsuivat Lundqvistiä miljonääriksi. Lundqvist oli Brunon kertomuksen mukaan myös innokas valokuvaaja. Hän otti kesän aikana paljon valokuvia ja jätti useita kymmeniä kehittämiään kuvia Permaneille. Kesän 1912 Lundqvistit viettivät Nauvossa, koska herran siskon mielestä Föglössä oli liian tuulista. Kesän aikana Lundqvist täytti 60-vuotta, milloin hän kutsui koko Flisön väen syntymäpäivä juhlille. Koko Flisön kutsuminen syntymäpäiville kertoo molemmiin puoleisista erittäin läheiseksi muodostuneista suhteista. Nauvoon matkusti lopulta muutamia henkilöitä. Bruno kuvaa juhlia mahtaviksi. Siellä oli esimerkiksi rantatupaan rakennettu viinitupa Bellavista. Bruno ei muista mitä Lundqvist maksoi vuokraa kesän aikana, mutta Brunon äidin mukaan Lundqvist oli avokätinen ja tuhlaileva.³²⁹ Kim Montin mukaan vieraat toivat saaristoon yleisesti hienompaa elämäntapaa, mikä näkyi pukeutumisen ja ruokailuetikettien kautta. Myös lapsien osalta yhteiselo oli tavallisesti luontevaa. Lapset leikkivät keskenään ja kaikkiin vieraisiin tutustuttiin avoimesti.³³⁰

Valokuvat olivat 1900-luvun alussa harvinaisia ja niitä ottivat lähinnä valokuvauksen ammattilaiset. Välineiden kalleuden ja heikon saatavuuden vuoksi valokuvaus oli lähinnä vauraan yläluokan harrastus. Harrastevalokuvaus alkoi kasvattaa suosiota vasta 1920-luvulla.³³¹ Permaneille jääneisiin valokuviin on tallentanut muistoiksi hetkiä, jotka ovat jääneet elämään uudella tavalla. Valokuvista jokainen on pystynyt itse muodostamaan myöhemmin omakohtaisia kokemusmaailmoja mitä joskus on tapahtunut ilman toisen ihmisen kertomuksellisuutta.

Permaneilla oli ollut kesävieraan myös kihlakunnantuomari Orell muutamaa vuotta ennen Lundqvistejä. Bruno tuo esiin, että Lundqvistien jälkeen Permaneilla kävi enää ainoastaan Tukholmasta vierailulla käyneitä sukulaisia.³³² Sekä herra Lundqvist seurueineen että kihlakunnantuomari Orell tarjosivat saariston asukkaille mahdollisuuden kartuttaa sosiaalista pääomaa ja päästä tekemisiin myös kotioloissa ylemmän sosiaaliluokan kanssa, mikä ei vielä 1900-luvun alussa ollut kovin yleistä talonpoikien keskuudessa. Säätyhierarkian

³²⁹ SLS 1185, Bruno Perman, Föglö Flisö, s.1906, 556-557.

³³⁰ Montin 1989, 103-104.

³³¹ Sinisalo 1994, 22, 36-38.

³³² SLS 1185, Bruno Perman, Föglö Flisö, s.1906, 557.

hajoamisen taustalla vaikutti yleinen kehitys saaristoalueella, missä purjehtiminen oli tarjonnut mahdollisuuksia vaurastua kaupankäynnin kautta sekä luoda sosiaalisia yhteyksiä kaupunkiporvaristoon ja ylempien sosiaaliluokkien edustajiin.³³³

Turun ja Tukholman väylän kyljessä olevat Sottungan ja Seglingen saaret olivat otollisella paikalla ohi menevien ihmisten pistäytymispaikkoina, mikä toi saariin satunnaisia matkalta poikenneita vieraita. Astrid Eriksson mainitsee kirjoituksessaan, että hän pääsi kohtaamaan usein ohipurjehtivaa herrasväkeä, jotka söivät ja nukkuivat Astridin kotona. Varsinkin Astridin äidille jäi vieraista hyviä muistoja, koska he toivat saaristoon aivan toisenlaisen hienomman elämäntyylin.³³⁴

Saaristolaisten ja joidenkin kesävieraiden välille muodostui myös tiiviimpiä suhdeverkostoja. Olga Malmström, Bruno Perman ja Karl Sjöstrand tuovat kirjoituksissaan esiin, että kesävieraiden luona käytiin kylässä aina kaupunkimatkojen yhteydessä. Bruno Permanin veli oli saanut asua Lundqvisteillä Helsingin Hietalahdessa silmälääkärillä käynnin yhteydessä. Karl Sjöstrand puolestaan tuo esiin, että heidän perheellään oli läheiseksi tulleita kesävieraita sekä Tukholmassa, Helsingissä että Turussa. Heihin pidettiin yhteyttä myös kirjeiden välityksellä.³³⁵ Talonpoikaissäätystä koskien kirjeiden kirjoittamisen suurin motiivi oli itseilmaisemisen tarpeen lisääntyminen, millä haluttiin korostaa omaa sivistyneisyyttä.³³⁶ Kirjeenvaihdon saariston kesävieraisiin voi nähdä saariston asukkaiden sosiaalista statusta kohottavana toimintana, joka auttoi vakiinnuttamaan suhteita kaupungeissa asuneisiin ylemmän sosiaaliluokan edustajiin. Kirjeiden avulla saaristolaiset pääsivät osalliseksi ajan viestintään liittyvää edistystä, mikä antoi mahdollisuuden nähdä itsensä arvostettuna yhteiskunnan jäsenenä.

Kaupungeissa olleet ihmiskontaktit sekä yhteydenpito saaristossa aikaansa viettäneisiin kesäasukkaisiin voidaan nähdä tuoneen saariston asukkaille sosiaalisen pääoman lisäksi symbolista pääomaa, joka ei liittynyt suoraan kaupankäyntisuhteisiin, mutta joka kuitenkin toi saariston asukkaita lähemmäksi ylemmän sosiaaliluokkien edustajia ja siten omalta osaltaan rikkoi säätyhierarkiaa. Symbolinen pääoma on suhteellinen arvo, jota määrittänyt toimijoiden suhteessa muihin samana kentän toimijoihin tavoiteltavan arvon perusteella. Donald Broady näkee, että esimerkiksi tieteessä tai taiteessa tavoiteltava arvo saattaa olla tieteellinen tai taiteellinen tunnustus, jossa taloudellisella pääoman arvolla ei ole suurta merkitystä, mutta samalla symbolinen arvo toimii oven avaajana uusiin vuorovaikutuksen tasoihin ja pääomien kertymiseen.³³⁷

³³³ Keravuori 2015, 239-240.

³³⁴ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 568.

³³⁵ SLS 1185, Bruno Perman, Föglö Flisö, s.1906, 557; SLS 1185, Karl Sjöstrand, s.1895. Kirjoitettu 1976, 535; SLS 1185, Olga Malmström, Föglö. Syntymäaika ei tiedossa, 553-555.

³³⁶ Keravuori 2015, 81-82, 113-120.

³³⁷ Broady 2002, 53.

Kulttuurikohtaaminen käynnistyy siitä, että ensimmäisenä kiinnitetään huomiota toisen erilaisuuteen. Kohtaaminen on onnistunut, mikäli erilaisten kulttuurien välille löytyy yhteisymmärrys. Mikäli yhteisymmärrystä ei löydy, kyseessä on konfliktikohtaaminen, jota esimerkiksi Auguste Comte, Emiel Durkheimer ja Lewis A. Coser ovat teoretisoineet.³³⁸ Saaristolaisten ja kaupunkilaisten välillä kohtaamiset olivat suurimmaksi osaksi onnistuneita, mistä kertoo luonteva yhteydenpito ja suhteiden syventyminen. Konfliktikohtaamisiakin esiintyi, mutta ne näyttävät olleen kuitenkin melko harvinaisia. Kim Montin tuo esiin, että saaristolaisten ja kesävieraiden välillä konflikteja aiheuttivat kaupunkilaisten vapaampi moraal, haluttomuus osallistua fyysiseen työhön tai kalastaminen väärällä alueella.³³⁹ Onnistuneita kohtaamisia helpotti kesävieraiden saaristoon tuoma taloudellinen hyöty, mitä edesauttoi saaristolaisten asumismahdollisuuksia kotiseudulla 1900-luvulla kaupankäynnin mahdollisuuksien heikennyttä.³⁴⁰ Yleisesti agraari- ja teollistumiskulttuurin kohtaaminen oli niin Suomessa kuin Ruotsissakin vaikeaa. Reija Satokangas on tutkinut Kemijokisuun kalastajien ja teollisuuden vuorovaikutusta. Kemijoen alueella yhteisymmärryksen löytyminen oli vaikeaa, minkä seurauksena teollisuus- ja maatalousväestö elivät rinnakkain ja vastakkain, mutta ei lomittain. Ihmiset pysyivät tiukasti omissa sosiaalisissa ryhmissään. Talonpoikastraditiosta pidettiin tiukasti kiinni muutoksesta ja sen tuomista mahdollisuuksista huolimatta.³⁴¹ Saaristoalueella kohtaamisen onnistumista voi katsoa helpottaneen eri kulttuurien molemminpuolinen hyöty ja saaristolaisten oman reviirin säilyminen. Teollisuus ei tunkeutunut saaristoon, mikä olisi estänyt omiin tapoihin ja kulttuuriin perustuneen elämäntyylin.

³³⁸ Montin 1989, 31, 33.

³³⁹ Montin 1989, 97-98, 111.

³⁴⁰ Montin 1989, 98, 112.

³⁴¹ Satokangas 2004, 423-425.

4. PONNISTELU LUONNONOLOJEN, EPÄVARMUUDEN JA MUUTOKSEN MAAILMASSA

Kaupankäyntiä harjoittaneiden purjehtijoiden toiminnan perusteena oli luottamus siitä, että kaupattavista tuotteista hyötyi yhtä lailla niiden ostajat. Saaristolaisten kauppaamille kaloille, polttopuille ja maataloustuotteille oli ollut kaupungeissa kysyntää monen sukupolven ajan. Myyjänä toimineilla saariston asukkailla oli luottamus, että tuotteet kävivät kaupaksi olemassa oleviin kaupankäyntisuhteisiin pohjautuen, minkä vuoksi toimivia käytänteitä ei ollut tarvetta muuttaa. Saaristolaisilta erilaisia tuotteita ostaneet kaupunkilaiset tiesivät keneltä ja mistä tarvittavia tuotteita sai, ja olivat tyytyväisiä saatavilla olevaan tarjontaan. Kaupankäyntiin liittyen ei ollut olemassa sopimuksia tai velvoitteita kummallakaan osapuolella. Kaupankäynti perustui siis vahvaan molemmin puoleiseen hyötyyn ja luottamukseen.

Vuorovaikutuksellisessa suhteessa olevan luottamuksen pystyy havaitsemaan ja tuntemaan, mutta se, mitä se on ja mistä asioista se rakentuu, on vaikea määrittää yksiselitteisesti. Luottamus syntyy ihmisten kanssakäymisestä ja vuorovaikutuksesta, eikä sen hankkimiseksi siten ole olemassa oikotietä. Rakentunut luottamus lisää aina sen määrää, mitä kautta se muodostuu yleistetyksi, eli olemassaolon pystyy havaitsemaan. Ihminen oppii rakentuneen luottamuksen kautta luottamaan muihin ventovieraisiin ihmisiin, kun sen ylläpitämisen käytänteet ovat ensin omaksuttu. Agraarissa yhteiskunnassa oli tyypillistä, että luottamus rakentui ainoastaan oman lähipiirissä olevan yhteisön sisällä ja ulkopuolisia ihmisiä kohtaan oli olemassa epäluuloja. Modernissa yhteiskunnassa, joka perustuu jatkuvaan kanssakäymiseen monella eri tasolla, luottamuksella on valmiita käytänteitä. Ihmisten välille rakentuu kanssakäymisen käytänteiden kautta luottamusta, vaikka toista osapuolta ei kunnolla tunnettaisikaan. Luottamuksen syvyys on kuitenkin aina heikompi, mitä enemmän vuorovaikutussuhteita yksittäisellä toimijalla on olemassa.³⁴²

Sosiaalisen verkoston ylläpitämisessä ja kehittämisessä luottamuksella on merkittävä rooli. Luottamus on havaintokykyyn perustuva prosessi, joka syntyy, kun ihminen tekee ennakkotietoihin pohjautuen päätöksiä keneen, miten, missä tilanteessa ja missä suhteessa luottamus toiseen ihmiseen rakentuu.³⁴³ Sosiaalisessa verkostossa olevat toimijat pystyvät käyttämään luottamusta puutteellisen tiedon korvaajana poistaen siten yhteydenpidosta epävarmuuden ja takaamalla osapuolille sujuvan yhdessä toimimisen muodon. Luottamuksen rakentuminen vaatii toimijoiden välille aina pitkäaikaisen vakiintuneen suhteen, jossa toimitaan rehellisesti kaikkia osapuolia kunnioittavien normien mukaisesti.³⁴⁴ Jarkko Keskinen näkee, että luottamus rakensi esiteollisen ajan kauppiaiden välille perhesiteisiin verrattavissa olevia erittäin tiiviitä suhteita. Toimijan maineella oli tärkeä luottamusta ylläpitävä voima. Tärkeä taito oli levittää itsestä positiivisia asioita kaupankäyntiverkostossa. Tieto väärinkäytöksistä levisi nopeasti esiteollisissa

³⁴² Harisalo & Miettinen 2012, 29-32.

³⁴³ Keskinen 2008, 150.

³⁴⁴ Hasselberg 2002, 21-22; Ruuskanen 2015.

kaupankäyntiverkostoissa, mitä kautta myös luottamus normien vastaisesti käyttäytyvään toimijaan katosi.³⁴⁵

Saaristolaispurjehtijoiden kaupankäynnin kautta muodostuneet vuorovaikutussuhteet olivat oman lähipiirin ulkopuolisia suhteita. Kaupungeissa olleet asiakkaat ja muut kaupungeissa vierailujen kautta muodostuneet ihmissuhteet eivät kuuluneet omaan lähipiiriin. Vuorovaikutus ei rakentunut jatkuvan yhdessäolon pohjalta, vaan sen tarpeen ympärille, minkä vuoksi vuorovaikutussuhde oli muodostunut. Luottamus siis rakentui käytänteistä, jotka liittyivät kaupankäyntiin. Purjehtija pystyi luottamaan siihen, että pitkäaikainen kanta-asiakas osti juuri häneltä myytävänä olevia tavaroita. Sen vuoksi meren yli oli järkevää lähteä, koska oli olemassa jonkinlainen varmuus siitä, että tavarat myös menivät meren toisella puolella kaupaksi. Vastaavasti kaupunkilainen luotti siihen, että purjevene saapuu säännöllisesti tuomaan hänen tarvitsemiaan hyödykkeitä.

Luottamuksen olemassa olosta huolimatta kaupankäynti ei ollut koskaan varmaa ja helppoa. Kaupungissa asuviin ihmisiin yhteydenpitotavat perustuivat vielä 1800-luvulla kasvotusten tapahtuneeseen kanssakäymiseen, kirjeenvaihtoon ja tuttavien kautta tapahtuneeseen viestien välittämiseen. Yhteydenpito ei siis ollut jatkuvaa ja siinä saattoi olla pitkiäkin katkoksia. Epävarmuutta toi lisäksi myytävien tuotteiden hankinta sekä itse purjehtimiseen liittyvät riskitekijät. Pienet purjealukset olivat säiden armoilla, eivätkä ne jyränneet nykypäivän alusten kaltaisesti saariston ja meren läpi minuutin tarkalla aikataululla. Käsittelen tässä luvussa riski- ja epävarmuustekijöitä, joita kaupankäyntiin liittyi. Luottamuksen olemassa olosta huolimatta jokainen myyntimatka oli ainutlaatuinen ja siihen liittyi useita epävarmuustekijöitä, joiden kanssa oli tultava toimeen päivittäisessä tekemisessä.

4.1. VASTATUULTA JA KARIKKOISIA VESIÄ

Purjeveneillä kulkeminen oli aina riippuvaista vallitsevista olosuhteista. Matka-ajat saattoivat vaihdella jopa useita päiviä, eikä matkaan lähdeettäessä voinut koskaan olla varma kuinka pitkä matka on tulossa. Olosuhteet saattoivat vaihdella nopeasti, eikä purjehtijoilla ollut käytettävissä sääennusteita, joiden pohjalta purjehtimista olisi voinut suunnitella etukäteen. Pohjoisella Itämerelle tyypillisten länsivirtausten vuoksi matkustaminen oli usein länteen päin mentäessä hitaampaa, kun taas itään päin purjehtiessa matkalla saattoi saada useammin myötätuulta purjeisiin.

Matka-ajoista eri paikkoihin on lähdeaineiston pohjalta vaikea saada yksiselitteistä kuvaa. Matka-aikoja mainitaan muistelukertomuksissa satunnaisesti, mitä kautta niistä voi saada suuntaa antavaa tietoa. Normaaleissa purjehdusolosuhteissa matka Ahvenanmaan saaristosta Turkuun vei kaksi päivää ja

³⁴⁵ Keskinen 2008, 150-152.

Tukholmaan sekä Tallinnaan kahdesta kolmeen vuorokautta.³⁴⁶ Myrskyisässä säässä ja vastatuulella matkanteko oli kuitenkin huomattavasti hitaampaa. Pahimmillaan matka-aika pelkästään Turunmaan saaristosta Kustavista tai Houtskarilta Turkuun saattoi viedä jopa kaksi viikkoa.³⁴⁷ Tukholman matkoihin liittyen Astrid Eriksson tuo esiin erään vaikean matkan, jossa purjehtiminen puuskuutalla Seglingestä vei myrskyisässä säässä kolme viikkoa³⁴⁸. Matts Mattson mainitsee kirjeissään satunnaisesti purjehdukseen kulunutta aikaa eri paikkakunnille. Eckeröstä Tukholmaan matka oli vienyt hyvässä myötätuulella kesäkuussa ainoastaan yhden vuorokauden³⁴⁹. Riispyystä Turkuun Mattsonin alus oli päässyt hyväksi mainituissa olosuhteissa kahdessa vuorokaudessa³⁵⁰. Tukholmasta Helsinkiin eräs matka oli puolestaan taittunut heinäkuussa kolmessa vuorokaudessa. Tosin matkaan lähteminen oli viivästynyt Mattsin kertomuksen mukaan vastatuulen vuoksi³⁵¹. Matkalle lähtö viivästyi usein, mikäli purjehdusolosuhteet näyttivät vaikeilta. Vastatuuleen ei kannattanut lähteä purjehtimaan, mikä tarkoitti sitä, että satamassa jouduttiin odottamaan olosuhteiden parantumista. Syyskuussa 1894 Porista kirjoittamassaan kirjeessä Matts ilmoittaa kotiin, että he eivät tiedä milloin pääsevät lähtemään, koska tuuli on raju.³⁵² Hankalissa vastatuuliolosuhteissa ja tyynessä säässä matkaa jouduttiin taittamaan usein myös soutaen. Astrid Erikssonin tuttavat olivat joskus joutuneet soutamaan koko matkan Turusta Seglingelle kovassa vastatuulella.³⁵³

Kehnon purjehdussään tai pimeyden vallitessa matkalaiset joutuivat usein pitämään taukoja kulkuväylän varrella olevissa kylissä ja joskus jopa asumattomilla luodoilla³⁵⁴. Ahvenanmaan ja Turun välisellä saaristoväylällä sekä Helsingin rannikkoväylällä sopivia pysähdyspaikkoja löytyi runsaasti. Tukholmaan mentäessä purjehtijat joutuivat puolestaan selviämään avoimen Ahvenanmeren yli ilman mahdollisuutta rantautua myrskyn noustessa. Pysähdysten pitäminen oli varsin tavallista, mitä kautta saariston asukkaille oli muodostunut myös ystävyysuhteita väylän varrella asuviin ihmisiin. Etenkin Turun väylän pysähdyspaikat nousevat useammassa muistelukirjoituksessa esiin. Berta Karlbergin kertomuksen mukaan väylän varrella asui useita entisiä kökarilaisia, jotka tarjosivat purjehtijoille yösijoja ja syötävää. Pysähdyksiä ei koettu tunkeilevaksi, sillä etenkin yksinäisten luotojen asukkaille vieraiden saapuminen oli mieluisaa ajanvietettä. Kulkuväylän varren asukkaille annettiin usein vaivanpalkaksi kaupunkioستoksia ja olosuhteiden parantumista odotellessa saatettiin jopa leipoa luodolla olevissa taloissa.³⁵⁵

³⁴⁶ Papp 1977, 158-160; SLS 784, Berndt Sundström, Kökar, 96; SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900 119; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar, s.1897, 542.

³⁴⁷ Keravuori 2015, 161-163; SLS 784, Lennart Andersson, Houtskär, 137.

³⁴⁸ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915, 570.

³⁴⁹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 23.6.1908, Stockholm.

³⁵⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.6.1907 Åbo.

³⁵¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 14.7.1890, Helsingfors.

³⁵² ÅSM F80.89, Matts Mattson, 13.9.1895, Björneborg, Åbo.

³⁵³ SLS 784, Astrid Eriksson, Seglinge, s.1915, 92-93; SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915, 569.

³⁵⁴ Papp 1977, 158-160.

³⁵⁵ SLS 784, Astrid Eriksson, Seglinge s.1915. Kirjoitettu 12.1.1963, 92; SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 118, 120; SLS 1185, Julia Gustafsson, Kökar, s.1897, 542; SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 569.

Kaupungeissa ollessaan purjehtijat yöpyivät tavallisesti omissa veneissään. Näin kaupunkimatkoja pystyttiin tekemään edullisesti. Matkoille varauduttiin myös kotoa mukaan otetulla muonalla. Ruoan hankkiminen kodin ulkopuolelta oli kallista, minkä vuoksi siihen turvauduttiin ainoastaan hätätapauksissa. Alusten muonituksesta eli provianteista vastasivat tyypillisesti varustajien naispuolinen kotiväki. Tapana oli, että aluksen muonavarastot lastattiin täyteen keväisin koko purjehduskautta varten.³⁵⁶ Muonavarastojen tärkeys nousee esiin monissa muistelukertomuksissa ja Matts Mattsonin kirjeissä. Pitkäksi venähtäneellä matkallaan vuonna 1907 Matts pyytää vaimoaan lähettämään jonkun tutun matkassa muonaa Turkuun ja mainitsee samalla, että muonan loppumisen vuoksi he ovat joutuneet ostamaan ulkopuolelta kallista ruokaa.³⁵⁷ Olga Malmström mainitsee, että tyypillisiä matkaeväitä olivat leipä, suolattu liha ja kala, peruna sekä pannukakut³⁵⁸. Tavallista oli myös, että matkalle otettiin mukaan jauhoja, joista voitiin tarvittaessa leipoa lisää leipää matkan aikana³⁵⁹. Turussa oli Aurajoen ja Tuomiokirkon välissä keittotalo, jossa pystyi pientä maksua vastaan laittamaan tarvittaessa ruokaa³⁶⁰.

Myyntimatkoilla kaupungeissa ja hankintapaikoilla saatettiin olla useita päiviä, minkä vuoksi veneitä pyrittiin varustamaan myös asuinkäyttöön. Ahtaista olosuhteista huolimatta myös aluksissa majoittumisen viihtyvyyteen panostettiin. Ruotsalaisissa kalasumpuissa oli isoja kajuuttoja, jotka olivat usein sisustettu salonkimaisesti³⁶¹. Saaristolaispurjehtijoiden kaupunkimatkoilla käyttämät veneet olivat myös varustettu kajuutalla, jossa oli tavallisesti liesi ruoan laittamista varten sekä kamiina lämmittäjänä. Kajuutat olivat kuitenkin usein pieniä, eikä aina kaikki matkalla olleet mahtuneet niihin yöpymään. Veneisiin tehtiin tällöin yösijoja joko lastiruumaan tai veneiden peräosassa olleen katteen alle.³⁶²

4.1.1. Onnettomuudet

Liikkumiseen purjeveneillä sisältyi epävarmojen matka-aikojen ohella aina myös onnettomuuksien riski vaihtelevien sääolosuhteiden ja karikkoisten väylien vuoksi. Merimatkojen arvaamattomuus ja vaarat tulevat hyvin esiin niin Kirsi Keravuoren tutkimassa Janssonien kirjeenvaihdossa kuin Matts Mattsonin kirjeissä. Pienillä aluksilla purjehtimista pidettiin yleisesti raskaana ja jopa terveydelle haitallisena.³⁶³ Matts Mattson aloittaa lähes kaikki kirjeensä toteamalla, että he ovat päässeet onnellisesti perille ja kertomalla sen jälkeen millainen purjehdusolosuhde matkan aikana oli vallinnut sekä usein saapumispäivän ja lähtöpäivän edellisestä satamasta. Näillä tiedoilla kotiin saatiin luotua turvallisuuden tunnetta. Merelle lähteminen oli aina riski sekä purjehtivalle miehistölle että kotiväelle, joka ei pystynyt matkan aikana muuta kuin odottaa,

³⁵⁶ Högman 1990, 409-411.

³⁵⁷ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.6.1907 Risby; ÅSM F80.89, Matts Mattson, 16.10.1907 Bidskären.

³⁵⁸ SLS 1185, Olga Malmström, Föglö, 543.

³⁵⁹ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 569.

³⁶⁰ SLS 1185, Olga Malmström, Föglö, 543.

³⁶¹ Storå 1988, 52.

³⁶² SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 121, 124; SLS 1185, Olga Malmström, Föglö, 546.

³⁶³ Keravuori 2015, 161-163.

että läheiset palaavat kotiin tai ilmoittaa kirjeitse olinpaikkansa. Kirjeillä oli siten välttämättömän tiedon välittämisen ohella tärkeä yhteenkuuluvuutta ja tunnesidettä lisäävä taso. Saapunut kirje antoi viestin välittämisestä ja varmuuden että toisella oli asiat ainakin päällisin puolin kunnossa kotipiirin ulkopuolella.

Erittäin hankalat sääolosuhteet tulevat esiin Mattsin kirjeissä kaksi kertaa. Lokakuussa 1899 Tukholmaan purjehtiessa Mattsonin miehistö oli joutunut kovan meren käynnin vuoksi heittämään sylillisen halkoja sekä sahatavaraa laidan yli sekä eroamaan purjehdusseurueesta, jonka kanssa matkaa oli taitettu yhdessä.³⁶⁴ Vaikein tilanne tulee esiin toukokuussa 1907 Reposaaaren edustalla, kun Mattsonin miehistö menetti myrskyssä ja lumisateessa aluksen toisen ankkurin ja ajautuivat kivikolle. Matts kuvaa kirjeessään tapahtumaa seuraavasti:

*Saan kertoa, että olemme hengissä, mutta meillä on ollut lunta ja myrskyä joka päivä. Tulimme Renskärrille viime sunnuntaina (26.5), mutta tiistaina (28.5) alkoi sataa lunta ja myrskytä, että menetimme styrpuurin puoleisen ankkurin, mutta onnistuimme nostamaan paapuurin puoleisen ankkurin ylös. Nostimme purjeet ja pääsimme Reposaaareen.*³⁶⁵

Samassa myrskyssä myös saltiviklainen kaljaasi *Anon* oli ajautunut kiville Reposaaaren edustalla. Ankkuri oli arvokas esine, minkä vuoksi Mattson miehistöinen yritti naarata sitä sään seljetyä. Ankkuria ei kuitenkaan löytynyt, vaan Matts oli joutunut ostamaan uuden ankkurin Porista 100 markalla. Alus koki onnettomuudessa myös vaurioita, mikä käy ilmi kirjeessä mainitussa tarpeesta päästä käymään telakalla.³⁶⁶

Onnettomuuksia tapahtui merellä ja ne olivat aina läsnä saaristo- ja rannikkoasukkaiden elämässä. Vuosien 1856-1917 aikana Ahvenanmaan aluslistaan kirjatuista 537 skuutasta joutui onnettomuuteen 161 skuuttaa.³⁶⁷ Pahimmillaan onnettomuus saattoi romahduttaa koko perheen elämän, mikäli mies ja aluksessa mahdollisesti miehistönä olleet perheen pojat menehtyivät. Muistelukertomuksissa Astrid Eriksson ja Berta Karlberg nostavat merellä tapahtuneita onnettomuuksia esiin. Astridin mies oli ajanut kiville Maarianhaminan edustalla olevalla Kobba-Klintarin karikolla tuulisessa säässä. Karilla olevalta alukselta oli toivottu, että Kobba-Klintarilla olevalta luotisasemalta olisi nähty onnettomuus ja tultu apuun, mutta laivan miehistö oli joutunut odottamaan auttajia aamuun asti.³⁶⁸ Astridin kertomuksesta käy hyvin ilmi onnettomuuksiin joutuneiden toivottomuus. Apua ei ollut mahdollista kutsua, vaan ainoa toivo oli odottaa, että joku huomaisi merellä haaksirikkoiset. Myrskyssä, sateessa ja pimeällä havaitseminen oli lisäksi erittäin vaikeaa, minkä Astridin miehenkin onnettomuus osoittaa. Lähellä oli miehitetty luotsiasema, mutta

³⁶⁴ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.10.1899 Stockholm.

³⁶⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 30.5.1907 Räfsö.

³⁶⁶ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.6.1907 Åbo.

³⁶⁷ Högman 1990, 414.

³⁶⁸ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915. Kirjoitettu 22.4.1976, 571-572.

haaksirikkoisia ei siitä huolimatta onnistuttu havaitsemaan. Auttajien osuminen paikalle vaati hyvää onnea. Berta Karlberg kuvaa, että karille auttamaan tulleita pidettiin Jumalan lahjana³⁶⁹.

Myrskyn, sateen ja pimeyden ohella jäiden tulo oli purjehtijoille jokavuotinen epävarmuustekijä. Purjehduksia pyrittiin jatkamaan aina niin pitkään kuin meri pysyi sulana. Suomen rannikon jäädyttyä oli vielä mahdollista matkustaa länteen päin Tukholmaan, jonne tehtiin tyypillisesti vielä joulukuussakin paljon matkoja³⁷⁰. Matkaan saatettiin lähteä hyvään onneen luottaen, ja toivoa että jääpeite ei olisi levinnyt kotisaarille ennen paluuta. Talvi kuitenkin yllätti purjehtijoita säännöllisesti, minkä seurauksena aluksia jouduttiin jättämään Tukholmaan säilöön talven yli. Ryssvikenillä ja Strandvägenillä oli jäiden saartamaksi jääneille aluksille säilytyspaikat. Miehistö matkusti kotiin muilla yhteyksillä, mikä tarkoitti usein matkustamista Ahvenanmeren yli vanhaa postireittiä pitkin, joka oli yleisessä käytössä vielä 1800-luvulla etenkin talviaikana³⁷¹. Aluksia palattiin hakemaan Tukholmasta keväällä jäiden lähdettyä.³⁷²

Purjehtimisessa oli mukana monia luonnonolosuhteisiin liittyviä epävarmuustekijöitä, mitkä saattoivat johtaa siihen, että viivästystä ihanneolosuhteisiin nähden saattoi tulla vuorokausia. Huonojen olosuhteiden vallitessa molempiin suuntiin jopa viikkojen eroavaisuudet matka-ajoissa eivät olleet mitenkään epätyypillistä. Tämä heijastui nopeasti purjehduskauden aikana tehtäviin matkoihin. Ainoastaan vastatuuli saattoi helposti karsia yhden tai useamman kaupunkimatkan vuoden aikana, millä oli suora vaikutus toimeentuloon tai tarvittavien hankintojen tekemiseen. Etenkin syksyisin tilanne saattoi olla jopa kriittinen. Talven varalle tehtävien hankintoja tehtiin syksyisin, ja jos suunniteltu matka jäi tekemättä, saattoi se tietää kalojen tai halkojen myymättä jäämistä ja viljavarastojen vähyyttä seuraavalle talvelle.

4.2. PURJEHTIJAN MATKANTEKO

Talonpoikaispurjehtijat olivat itseoppineita laivureita, jotka eivät olleet saaneet koulutusta merenkulkuun. Purjehtiminen perustui kokemukseen ja purjehdusreittien hyvään tuntemukseen. Purjehdustaito kulki perintönä sukupolvelta toiselle, minkä seurauksena purjehdustavat ja reitit pysyivät vuosikymmenien ajan samoina hyviksi havaittuina. Tyypillistä saaristolaispurjehtijoiden merenkululle oli purjehtia silmämääräisesti tukeutuen väylien varrella oleviin luotoihin ja maamerkkeihin. Saaristolaispurjehtijat vieroksuivat merikarttoja ja navigaatiovälineitä, joita käytettiin jo 1800-luvulla yleisesti valtameripurjehduksissa. Kokemukseen perustuva purjehtimistapa ei rajoittunut ainoastaan pohjoiselle Itämerelle, vaan tapa oli yhtä lailla käytössä ainakin Tanskan rannikkoseudulla.³⁷³ Varsinkin Suomen ja Ahvenanmaan rannikkoaluetta on yleisesti pidetty yhtenä vaarallisimmista vesistä. Saarten ja luotojen välissä on paljon matalikkoja ja kiviä. Sen

³⁶⁹ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 124.

³⁷⁰ Papp 1977, 120.

³⁷¹ Högnäs & Öljans 1997, 21.

³⁷² Papp 1988, 83.

³⁷³ Kirkby & Hinkanen 2000, 64-66.

vuoksi vesien tuntemisella ja kokemuksella oli purjehtimisessa valtava merkitys. Toisaalta navigaatiovälineiden käyttöhalukkuutta vähensi puute merenkulun koulutuksesta, joka alkoi yleistyä vasta Krimin sodan jälkeen. Suomen ensimmäinen merikoulu oli perustettu Turkuun vuonna 1814, mutta siitä hyötyi ensisijaisesti Lounais-Suomen rannikkoalueen ihmiset.³⁷⁴

Kokemukseen perustuva matkanteko ei ollut enää 1800-luvun lopulla välttämättömyys, sillä väylien merkitseminen ja kartoittaminen olivat jo varsin kehittyneitä. Tukholman ja Viipurin välistä meriväylää alettiin kartoittaa ja merkata jo Kustaa Vaasan aikana 1550-luvulla. Väyliä merkittiin luodoille ja yksinäisille kiville rakennetuilla puumerkeillä sekä maalatuilla kummeleilla ja kulkuväylistä alettiin laatia merikarttoja. 1800-luvulla Luotsi- ja majakkalaitos alkoi hyödyntää korkeita rakennuksia kuten kirkkoja sekä yksittäisiä metsäsaarekkeitä korkeissa maastonkohdissa väylien suuntamerkkeinä.³⁷⁵ Väylien merkintää alettiin modernisoida Krimin sodan aikana tuhottujen vanhojen väylämerkkien seurauksena. Luotsi- ja majakkalaitos lisäsi mittaus- ja kartoitustoimintaa meri- ja sisävesialueilla, minkä seurauksena merikartat alkoivat tarkentua. Karikkaisille kulkuväylille rakennettiin reimareita ja pookeja helpottamaan kulkemista. Olemassa olevien majakoiden sekä loistojen valaistustekniikkaa parannettiin 1860-luvulla. 1800-luvun jälkipuoliskolla Suomen rannikkoalueille nousi useita majakoita, jotka paransivat merkittävästi merenkulun turvallisuutta.³⁷⁶

1800-luvun lopulla Ruotsin ja Suomen rannikkoalueet ja kulkuväylät olivat varsin hyvin merkittyjä ja majakoiden valot oli mahdollista nähdä miltei koko matkan ajan Tukholmasta Helsinkiin Suomen rannikkoa myöten purjehdittaessa. Itseoppineiden saaristolaispurjehtijoiden keskuudessa kokemus ja purjehtiminen omaan silmään luottaminen tulevat kuitenkin vahvasti esiin. Saaristolaiset kuvaavat käytettyjä kulkuväyliä matkan varrella olleiden luotojen ja saarien sekä erilaisten maamerkkien kautta. Pimeällä purjehtimisen olosuhteet nähtiin kuitenkin parantuneen merimerkkien ja majakoiden yleistymisen myötä³⁷⁷. Kökarilaiset Berta Karlberg ja Bernd Sundström ovat kuvanneet varsin yksityiskohtaisesti purjehdusreitit kaikkiin tärkeimpiin kaupankäynti kaupunkeihin, eli Tukholmaan, Turkuun, Helsinkiin ja Tallinnaan. Matkanteko näyttää pohjautuneen saarten ja luotojen välisiin etappeihin, joita matkoilla noudatettiin. Kulkureitit kulkivat saaristo- ja rannikkoalueilla mahdollisimman lähellä rantoja, mikä toi suojaa aalloilta sekä mahdollisti tähyttämisen kohti seuraavan etapin määränpäättä. Reitit vaihtelivat olosuhteiden mukaan. Korkean veden aikana ja kovalla tuulella reitit saattoivat kulkea kapeiden ja kivikkoisten salmien läpi.³⁷⁸ Pidempiä avomeriosuusia olivat ainoastaan Ahvenanmeri Tukholmaan ja Suomenlahti Tallinnaan päin purjehdittaessa. Molemmat avomeriosuudet purjehdittiin uloimpien luotojen kautta, jotta aavalla merellä kulkeminen olisi jäänyt mahdollisimman lyhyeksi. Tallinnaan mentäessä reitti kulki Hankoniemen kautta ja

³⁷⁴ Kallberg 1981, 100-101; Korpo 1994, 113.

³⁷⁵ Laati 1949, 120; Lähteenoja 1948, 39-40,

³⁷⁶ Laati 1949, 76, 88-92, 143-148, 184.

³⁷⁷ SLS 1185, Karl Sjöstrand s.1895, 537.

³⁷⁸ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 97, 119, 113-114; Bernd Sundström, Kökar, s.1900, 97.

Tukholmaan Ahvenanmaan etelänpuoleisia luotoja myöden Lågskärille, josta matka jatkui avomeren yli Kapellskärin edustalla olevalle Tjockön saarelle.³⁷⁹

Suojaisten reittien hakemisen ohella purjehdusmatkat pyrittiin pitämään aina mahdollisimman lyhyinä. Purjehduskauden aikana kotona Ahvenanmaan pohjoisosassa olevassa Getassa käydessään Mattson ei purjehtinut kotiin asti, mikä olisi pidentänyt huomattavasti matka-aikaa sekä Tukholmaan että Turkuun. Toukokuussa 1898 Turusta kirjoittamassa kirjeessään Matts kirjoittaa, että he purjehtivat seuraavaksi Haraldsbyhyn, josta he tulevat kotiin.³⁸⁰ Sijainniltaan Haraldsby keskellä Ahvenanmaan pääsaarta Lumparnin lahden pohjukassa oli oivallinen. Kylään ei tullut suurta koukkausta Turun ja Tukholman väliseltä väylältä, kun käytti vuonna 1882 valmistunutta Lemströmin kanavaa³⁸¹, jota pitkin Lumparnin lahdesta pääsi suoraan Maarianhaminan eteläpuolelle. Getaan Haraldsbystä on puolestaan matkaa maita pitkin noin 20km. Pyrkimys taittaa matkaa mahdollisimman nopeasti käy hyvin ilmi myös muistelukertomuksista. Valoisaan vuodenaikaan matkaa tehtiin aina läpi vuorokauden, mikäli tuuliolosuhteet olivat suotuisat. Pysähdyksiä pidettiin ainoastaan myrskyn tai pimeyden vuoksi.³⁸²

Toiminta tullin kanssa

Epävarmuutta matkojen kestoon toi vaihtelevien sääolosuhteiden ohella asioiminen tullin kanssa. Kaikille Suomen ja Ruotsin välillä kulkeneille lasteille jouduttiin tekemään sekä vienti- että tuontiselvitykset. Ruotsiin päin mentäessä lastit selvitettiin pääsääntöisesti Föglön saarella Degerbyn tulliasemalla. Ruotsin puolelle tultaessa lastit tullattiin Tukholman saariston koillisosassa Furusundin tulliasemalla. Tulliasemat olivat sijainniltaan Turun ja Tukholman välisen väylän varrella, eikä niissä käynti aiheuttanut ylimääräistä kiertoa matkantekoon. Degerbyssä tullissa asioimista rajoitti lyhyet aukioloajat. Tulliasema oli avoinna ainoastaan klo 9-13 ja 17-19 välisinä aikoina. Furusundin asema oli kuitenkin aina miehitetty.³⁸³

Eniten epävarmuutta tullissa asioimisessa aiheutti usein muuttuvat säädökset. Kotitarvepurjehtijoilla oli oikeus viedä kalaa ja maataloustuotteita vapaasti Ruotsiin ja tuoda tarvevälineitä omaan käyttöön, mutta rahtipurjehtijoille ongelmat lastien kanssa olivat tyypillisiä. Niitä aiheuttivat etenkin sivutuotteena viedyt maataloustuotteet, joiden vientimenettelyä tulkittiin usein tapauskohtaisesti. Tämä saattoi johtaa pitkiin odotuksiin tullissa. Pahimmillaan maataloustuotteita rahtina kuljettaneilla puualuksilla saattoi mennä Degerbyn asemalla jopa useita viikkoja. Sallitun vientimäärän ylittävistä lasteista joutui aina maksamaan sakkoja. Tavaraa tuotiin kuitenkin usein yli sallittujen määrien. Purjehtijat kiersivät tullisäädöksiä Suomeen

³⁷⁹ SLS 784, Berta Karlberg, Kökar, s.1900, 113-114, 119.

³⁸⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 20.5.1898, Åbo.

³⁸¹ Högnäs & Öljans 1997, 35.

³⁸² SLS 784, Astrid Eriksson, Seglinge, s.1915, 92-93; SLS 1185, Karl Sjöstrand s.1895, 537; SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915, 569.

³⁸³ Papp 1977, 129, 132.

päin tultaessa pilkkomalla Tukholmasta ostettuja lasteja pienempiin veneisiin ennen Furusundin tulliasemaa, milloin venekohtaiset vientimäärät eivät ylittyneet.³⁸⁴

Tullilla oli toimipiste Ahvenanmaalla myös Eckerössä, mutta sen toiminta oli varsin rajoittunutta. Sijaintinsa puolesta Eckerö palveli hyvin Ahvenanmaan pääsaarella asuneita kaupankävijöitä. Myös Matts Mattson käytti aseman palveluja ajaessaan Ahvenanmaalta puulasteja Tukholmaan. Tulliaseman epävarma toiminta käy hyvin ilmi toukokuussa 1904 Mattsin Tukholmasta kirjoittamassa kirjeessä, jossa hän mainitsee, että *”Saimme pitkän matkan, koska emme saaneet selvittää tavaroita Eckerössä”*³⁸⁵. Matts lienee lähtenyt tälle matkalle kotoa Getasta, milloin Eckerö on kulkureitin varrella Tukholmaan päin mentäessä. Todennäköisesti hankaluudet Eckerön tullin kanssa tarkoitti sitä, että Matts joutui selvittämään lastin Suomen tullille Degerbyssä, mikä tarkoitti useiden meripeninkulmien purjehtimista itään päin.

4.3. PURJEHTIJAN YHTEYDENPIDON KÄYTÄNTEET

Luonnonolosuhteiden ohella yhteydenpito loi purjehtijoille jatkuvan epävarmuustekijän. Varsinkin rahtipurjehdusta harjoittaneille puu- ja kalakauppiaille merellä ja eri paikkakunnilla olo tarkoitti pitkiä poissaoloja läheisistä ihmisistä tai kauppakumppaneista. 1800-luvulla ennen puhelinverkkojen kehittymistä kirjeet olivat ainoa tapa pitää suoraan yhteyttä läheisten ihmisten välillä. Puhelin tuli Suomeen 1880-luvulla, mutta se levisi hitaasti väestön keskuudessa³⁸⁶. Saaristo- ja rannikkoasukkaiden välillä tuttavien ja matkaajien välityksellä kulkeutuva tieto oli kirjeiden ohella toinen tapa saada tietoa, mitä meren takana on tapahtunut. Kaupankäyntiä harjoittaneille purjehtijoille luku- ja kirjoitustaito olivat välttämättömiä taitoja. Ammatinharjoittamisen kannalta purjelaivojen kipparit joutuivat pitämään lastiluetteloita ja kirjanpitoa sekä täyttämään vaadittavia tullausasiakirjoja. Purjehtijat saattoivat olla pitkiä aikoja poissa kotoa, minkä vuoksi yhteydenpitoon kotiväen kanssa oli ratkaisuna kirjeiden kirjoittaminen. Ammatinharjoittaminen loi siten tarpeen kirjoittamistaidon oppimiselle, mikä näkyy saaristo- ja rannikkoasukkaiden osalta myös yleisellä tasolla Suomen luku- ja kirjoitustaidon leviämisessä. 1880-luvulla Ahvenanmaalla oli selvästi korkein lukutaitoisten osuus Suomessa.³⁸⁷

Tiedonvälityksen ohella kirjeet olivat keino ylläpitää sukulais- ja suhdeverkostoja. 1800-luvulla kirjeiden kirjoittamisen yleistyttyä kirjoittaminen alkoi saada uusia merkityksiä. Säätyläisten osalta kirjeet alkoivat saada enemmän tunteisiin liittyvää sisältöä, mihin liittyi oleellisesti pyrkimys rakentaa omaa identiteettiä itseilmaisun kautta. 1800-luvulla myös rahvas alkoi kirjoitustaidon opittuaan viestiä kirjeiden välityksellä. Kirjeiden kirjoittaminen lisääntyi Suomessa, vaikka 1800-luvulla ainoastaan noin 10 prosenttia väestöstä

³⁸⁴ Keravuori 2015, 177-178; Papp 1977, 108, 132.

³⁸⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 21.5.1904 Stockholm.

³⁸⁶ Kuisma 2009, 123-124.

³⁸⁷ Eiranen 2016, 43; Keravuori 2015, 23-24, 75.

osasi kirjoittaa. Kirjeet alkoivat muodostaa yhteisöllisyyteen perustuvan sosiaalisen tilan. Kirjeisiin liittyi käytänteitä tervehdysten ja vaihteluvälin kautta sekä myös odottamiseen liittyvät tunnetilat.³⁸⁸ Rahvaan kansanosan kirjeenvaihdossa korostuu henkilökohtaisten suhteiden ylläpitäminen ja vaihdon kautta tapahtuva suhteiden uusiminen³⁸⁹. Suhteiden ylläpito kirjeiden välityksellä on osoitus suhteen merkittävydestä, koska sitä haluttiin vaalia myös erossa ollessa. Rahvaan kirjeet olivat sisällöltään usein yksinkertaisia ja asiasisältöisiä. Tunteita ilmaistiin hillitysti, kun taas säätyläisten keskuudessa tunteiden ilmaisu ja kuvaileva kerrontatyylit olivat huomattavasti yleisempää.³⁹⁰

Myös kirjeiden kirjoittamiseen tarvittavat välineet ja olosuhteet loivat rajoituksia yhteydenpidolle. Paperia, mustetta, postimerkkejä tai ylipäättänsä paikkaa, jossa kirjeen pystyi kirjoittamaan, ei ollut kaikkialla. Tämän vuoksi kirjeen kirjoittaminen vaati suunnittelua sopivien materiaalien hankkimiseksi sekä oman tilan ottamista muiden toimien lomassa. Kirjeiden materiaallinen saatavuus ja kirjoitusedellytysten varmistaminen olivat haastavia etenkin maaseudulla ja matkalla ollessa, sillä paperia, kirjoitusvälineitä ja postimerkkejä voitiin hankkia ainoastaan kaupungeista. Tämän vuoksi kirjeiden kirjoittajat joutuivat pitämään aina huolen, että heillä oli tarvittavat välineet olemassa kirjeiden kirjoittamiseksi. Kirjoittamiseen tarvittavan tilan saaminen vaati yhtä lailla suunnittelua. Harvassa maalaistalossa oli kirjoituspöytiä riittäväällä valolla ja erillisiä huoneita kirjoittamista varten.³⁹¹ Lisäksi Postin lähettäminen oli Suomessa kallista 1800-luvulla. 10 kopeekan postimaksu oli kymmenen kertaa kalliimpaa kuin Englannissa. Ruotsissa 1800-luvun lopulla postimaksu vastasi tehdastyöläisen puolen tunnin palkkaa.³⁹²

Matts Mattsonin lähettämät kirjeet ja kodin ulkopuolelta kirjoitetut kirjeet yleisesti ovat syntyneet edellä kuvattujen materiaalien rajoitteiden puitteissa. Mattsonin kaikki kirjeet on lähetetty kodin ulkopuolelta ja jotkut jopa pieniltä puunhankinta paikoilta, joissa paperien ja postimerkkien hankinta on ollut vaikeaa, mikäli niitä ylipäättänsä on ollut kyseisiltä paikkakunnilta saatavissa. Suurin rajoite lienee kuitenkin ollut tilan löytäminen kirjoittamista varten. Mattson on asunut purjehduksien aikana aluksessaan, jossa tilat ovat olleet ahtaita ja useimmiten rauhattomia muun miehistön ollessa samassa tilassa sekä kaupankäynnissä mukana olleiden ihmisten välittömän läsnäolon vuoksi. Kirjeiden kirjoittaminen on todennäköisesti ollut katkonaista ja kiireen sävyttämää satamissa olon aikana. Tavoitteena on kuitenkin ollut kirjeen kirjoittaminen ja postin saaminen ennen merelle lähtöä. Näillä tekijöillä on varmasti ollut vaikutusta myös kirjeiden sisältöön. Etusijalle on noussut jonkinlaisen viestin saaminen aikaan pohditun ja harkitun viestin sijaan. Yksinkertainen asiasisältöinen viesti ei välttämättä aina kerro haluttomuudesta viestiä monipuolisemmin ja sen hetkistä tilaa

³⁸⁸ Eiranen 2016, 43-46; Keravuori 2015, 68-69.

³⁸⁹ Koskinen & Lahtinen 2011, 87.

³⁹⁰ Keravuori 2015, 230.

³⁹¹ Keravuori 2015, 85-86; Lahtinen et al. 2011, 22-23.

³⁹² Keravuori 2015, 90.

värikkäämmiin kuvailiin. Kirjoittamisen kiireellisyyden ja katkonaisuuden toteamiseen pystyy pääsemään jäljille hyvin myös käsialan selkeyden ja sen vaihtelevuuden kautta³⁹³.

Kirjeiden kulku loi materiaalisten edellytysten ohella puitteet kirjoittamisen mahdollisuuksille. Kulkunopeus ja kirjeiden vaihdon tiheys määrittivät kirjeiden sisältöä ja odotuksia vastapuolen kirjeestä.³⁹⁴ Kirjoittaja joutui aina arvioimaan, milloin hänen kirjeensä tavoittaa vastaanottajan ja milloin mahdollinen vastaus kirjeeseen saapuisi perille. Kirjoittaja joutui näin ollen tekemään päätöksiä tiedonvaihtoon perustuvissa kirjeissä, mitä kannattaa kysyä sekä mihin ja milloin on mahdollisuus saada vastaus. Matts Mattson joutui tämän vuoksi kirjeitä kirjoittaessaan arvioimaan aina sen, kuinka pitkään hän oli milläkin paikkakunnalla ja minne hän oli seuraavaksi menossa. Mattsonille olikin tyypillistä, että hän pyysi vaimoltaan vastauksen kirjeeseen aina seuraavalle arvioidulle paikkakunnalle. Tämän vuoksi viestintä oli jatkuvaa ennakkointia, eikä esimerkiksi sellaisia asioita kannattanut kysyä kotoa, mitkä olisivat voineet olla hyödyksi kirjoittamispaikalla ollessa. Ajallisesti posti kulki Suomessa 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa jo varsin nopeasti. 1890-luvun lopulla postiverkko kattoi koko Suomen. Maaseudulla postin kulkua paransi vuonna 1890 käyttöön otettu maalaiskirjeenkantojärjestelmä, mikä toi postikeskuksia myös pienempiin liikekeskuksiin. 1900-luvun alussa posti saavutti koko maassa vastaanottajan viikossa.³⁹⁵ Mattsonin kirjeenvaihtoa Suomen, Ahvenanmaan ja Tukholman välillä vaikeutti postin kulkureitin siirtyminen perinteiseltä saariston läpi menevältä postireitiltä höyrylaivayhteyksiin pohjautuvaksi Turun ja Tukholman välillä. Ahvenanmaa alkoi jäädä kulkureitiltä syrjään, minkä vuoksi kirjeiden kulku oli saaristossa hitaampaa ja epävarmempaa kuin sisämaassa, jossa postin täytyi senaatin asetukseen pohjautuen kulkea peninkulman tunnissa.³⁹⁶

Kirjeiden välityksellä tapahtunut yhteydenpito matkojen aikana oli tärkeää etenkin pidempiä aikoja kotoa poissa olleille rahtipurjehtijoille. Yksittäisiä kaupunkimatkoja tehneille kotitarvepurjehtijoille yhteydenpidolla ei ollut niin suurta merkitystä, koska matkoilla oli usein selkeä tarkoitus ja niihin pystyttiin valmistautumaan hyvin etukäteen. Samoin matkojen kestoa oli helpompi arvioida. Purjehdusolosuhteista ja myynnin sujuvuudesta johtuen muutamien päivien poikkeamat matka-ajoissa olivat normaaleja, mutta pääsääntöisesti kotiväki tiesi, koska kaupunkimatkaajia pystyi odottamaan takaisin kotiin. Rahtipurjehtijat joutuivat puolestaan hoitamaan matkoilla ollessaan sekä kaupankäyntiin että kotiasioiden hoitamiseen liittyviä juoksevia asioita.

Yhteydenpito Matts ja Matilda Mattsonin välillä oli Mattsin lähettämien kirjeiden pohjalta pitkälti suhteen ylläpitämistä. Käytänteenä oli ilmoittaa eri satamapaikoilta, että alus miehistöineen on saapunut onnellisesti perille ja tuoda esiin purjehtimiseen liittyviä olosuhteita, mikäli ne jollain tavalla vaikuttivat matkantekoon.

³⁹³ Lahtinen et al. 2011, 22-23.

³⁹⁴ Lahtinen et al. 2011, 22-23.

³⁹⁵ Leino-Kaukiainen 2011, 239.

³⁹⁶ Keravuori 2015, 87.

Matkanteon kuvaamisen jälkeen Mattsilla oli tapana kirjoittaa puukauppaan liittyviä hinta- ja markkinatietoja sekä antaa arvio mihin he olivat seuraavaksi menossa ja milloin he pääsisivät lähtemään. Tämän jälkeen Matts toi kirjeissään esiin sen hetkisiä ajankohtaisia asioita, kuten miehistön terveyteen liittyviä seikkoja tai kuvailua omista sen hetkisistä tunteista. Kirjeiden yleiset muodollisuudet tulevat esiin aloitusten ja lopetusten muodossa. Kirjeet alkavat tyypillisesti toivotuksilla ”min gumma” tai ”älskade maka” ja loppuvat pahoitteluun kirjeen lyhydestä sekä toiveeseen saada vastauksen Matildalta. Mattsin kirjeet on kirjoitettu pääsääntöisesti taiteltuihin noin A4-kokoisille viivallisille papereille, joissa on neljä sivua kirjoittamista varten. Useimmissa kirjeissä on kirjoitettu kahdelle sisäsivulle, mutta joukossa on myös joitain kirjeitä, joissa on käytetty kaikki neljä sivua hyödyksi sekä välillä myös kirjeiden reunoja. Paperin laatu on useassa kirjeessä sama, joten Mattsilla on todennäköisesti ollut aluksessa valmis kirjelehtiö, jota hän on käyttänyt. Näin ollen kirjoittamista varten ei ole tarvinnut hankkia välineitä joka kerralle erikseen.

Kirjoitettu kirje oli Mattsille keino saada yhteys kotiin ajatuksen tasolla kirjeen sisällöstä riippumatta. Kirjoittamisen voi katsoa tuoneen merkitystä jatkuvasti liikkeellä olleeseen elämään. Puukauppaa ei harjoitettu silkasta toiminnan ilosta, vaan sen perimmäinen tarkoitus oli saada perheelle elantoa. Taito ilmaista itseään ja tuntojaan mahdollisti läheisen mukana olon matkoilla fyysisestä etäisyydestä huolimatta. Matts pyrki kirjoittamaan aina kotiin, vaikka hänellä ei välttämättä mitään erityistä kerrottavaa ollutkaan.

4.3.1. Erossa olemisen tunteet

Matkojen kestoon liittyvä epävarmuus vaikutti itse matkustajien ohella myös kotiväkeen. Matkalle lähtijöitä kohtaan odottamisen tunne oli jatkuvasti läsnä. Matkojen kestoa pystyi arvioimaan ainoastaan päivien tarkkuudella, eikä kotiväelle pystynyt välttämättä kertomaan kirjeitse viivästyksistä purjehdusolosuhteisiin, tulliasioimiseen tai kaupankäynnin sujuvuuteen liittyen. Mahdollinen kirjeen saapuminen vähensi aina odottavan osapuolen epävarmuutta, sillä se antoi tiedon siitä, että ainakaan mitään erittäin vakavaa ei ollut tapahtunut. Odottaminen ja siihen liittyvä epävarmuus käyvät hyvin ilmi Astrid Erikssonin muistelukirjoituksesta, joissa hän tuo esiin, että kaupunkimatkaajien aikatauluista ei ollut koskaan varmuutta. Arvioidun kotiinpaluun jälkeen saaristossa oli tyypillistä, että lapset kerääntyivät kallioille päivystämään ja tähyttämään merelle lähestyviä veneitä. Paikalliset ihmiset tunnistavat usein jo kaukaa oman kotisaarensa alukset, sillä jokaisen saaren veneissä oli omat vivahteensa joko rungon tai purjeiden muodoissa.³⁹⁷ Saapuvien aluksien tähyttäminen antaa hyvän kuvan, mitä odottamiseen liittyvä epävarmuus käytännössä merkitsi. Merelle lähtijöiden paluusta ei voinut koskaan olla varma, mikä aiheutti jatkuvasti läsnä olevaa stressiä. Tiedon saaminen nousi päivittäisten kotiaskareiden tekemisen edelle. Omaksi tunnistettu lähestyvä vene on ollut kotiväelle aina valtava helpotus, kun purjehtijat ovat selvinneet takaisin kotiin. Yhtä lailla myös tuloisten ja uutisten saaminen kaupungista ovat olleet odottamisen arvoisia, sillä

³⁹⁷ SLS 784, Astrid Eriksson, Seglinge, s.1915, 94; SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915, 570.

saapuvan veneen mukana kulkeutui aina jotain uutta tavalliseen arkeen piristystä tuovaa tietoa ja tavaraa kotipiiriin ulkopuolelta.

Matts Mattsonilla ei ollut tapana leikitellä kirjeissään tunneilmaisuilla ajan rahvaan yleisten kirjeen kirjoittamiskäytänteiden mukaisesti, mutta tunteisiin liittyviä ilmauksia kirjeissä tulee kuitenkin esiin muutamia kertoja. Tunteiden ilmaisu ei ole tyyliään kaunopuheista, vaan niistä huokuu suora vilpitiön tunteiden kuvailu. Niitä näyttää olevan kirjeissä varsinkin silloin, kun Matts on ollut pitkään erossa vaimostaan. Mattsin kirjeistä tulee esiin hänen oma tylsistyminen, turhautuminen ja riittämättömyyden tunne silloin, kun kaupankäynnin kanssa on ollut erityisen hankalaa.³⁹⁸ Itseensä kohdistuvien tunteen purkauksien ohella Matts osoittaa myös vaimoansa Matilda kohtaan rakkauden ja kaipuun osoituksia³⁹⁹. Erityisen hyvin Mattsin sen hetkistä tunnetilaa kuvaa elokuussa 1896 Tukholmasta lähetetty kirje, jossa hän käyttää tunteiden ilmaisuun useita rivejä normaalin saapumiseen ja kaupankäyntiin liittyvän viestimisen jälkeen:

*Olen laiska kirjeen kirjoittaja, mutta et sinäkään ole ehtinyt kirjoittaa. Voisit kirjoittaa joitain rivejä. Jonkun, joka on niin kaunis, että on tullut vaimokseni, kirjoitukset ovat todella ihanaa luettavaa. Kirjoita jotain yksinkertaiselle miehellesi. Täällä kaippaa sinua sydämesi rakastettu. En unohda sinua koskaan. Tänään minulla on ollut vaikeaa koko päivän. Toiset ovat lähteneet pitämään hauskaa Djurgårdenille. Se ei kuitenkaan liikuta minua, kun olen niin kaukana erossa sinusta. Välitä lämpimät terveiset pojille isältä.*⁴⁰⁰

Mattsin kirjeissään kirjoittamat tunneilmaiset antavat hyvän kuvan ajan ihmisen arjen kokemusmaailmasta. Elämä ei ollut ainoastaan työntekoa ja ahkerointia, vaan aikaa jäi myös tunteiden käsittelylle. Puolisoa kohtaan oli olemassa aitoa kaipuun, rakkauden ja riittämättömyyden tunnetta, josta myös kerrottiin toiselle. Etäisyys ja kotipiiristä poissaolo ovat omalta osaltaan madaltaneet kynnystä ilmaista tunteita toista kohtaan, mitä kautta kirjeillä välitetyillä viesteillä voi katsoa olleen merkitystä myös suhteiden ylläpitämisessä.

4.3.2 Työnjako kotiväen kanssa

Yhteydenpidon käytänteiden ja tunteiden ilmaisun lisäksi Mattsin kirjeistä pääsee kiinni molemmin puoleiseen tuen antamiseen sekä kaupankäyntiin ja kodin ylläpitoon liittyvään tiedonvaihtoon. Kirjeistä saatavan tiedon pohjalta Matilda näytti hoitaneen kotona Mattsin ollessa merillä maanviljelyä, karjanhoitoa sekä puunostoja kotiseudulta. Tämä käy hyvin ilmi esimerkiksi Reposaaresta toukokuussa 1907 keväisessä lumimyrskyssä kirjoitetusta kirjeestä. Matts kirjoitti kotiin:

³⁹⁸ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 5.6.1896 Strömsholm, 7.11.1907 Åbo.

³⁹⁹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 14.7.1890 Helsingfors, 16.11.1896 Degrby.

⁴⁰⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.8.1896 Stockholm.

*Teillä ei ole siellä kotonakaan varmaan yhtään paremmin karjan kanssa. Ja jos olette onnistuneet kylvämään perunat, niin silloin puun kanssa on heikkoa.*⁴⁰¹

Matildan arkeen kuului siis normaalin tilanhoidon ohella osallistuminen puiden hankintaan yhdessä muun talossa olleen väen kanssa. Tilanhoito purjehduskautena näyttää olleen pitkälti Matildan vastuulla. Mattsin puuttuminen siihen tai ohjeistuksien antaminen eivät tule esiin muissa kirjeissä. Maanviljelyksen lisäksi kodinhoito ja lasten kasvatusta kuuluivat naisten vastuulle purjehduskauden aikana. Itämeren ulkopuolelle suuntautuneiden purjehdusten lisääntyessä miesten kotoa poissaolojen ajat pidentyivät. Tämän seurauksena lasten ja isän väliset suhteet saattoivat jäädä vieraisiksi. Pidempiä matkoja purjehtineet kipparit eivät välttämättä käyneet kotona koko purjehduskauden aikana.⁴⁰²

Tuen antaminen kirjeissä tulee esiin kodin ja tuttavien hankintoihin sekä raha- ja huoltolähetyksiin liittyen. Vuoden 1907 pitkäksi venähtäneellä purjehdusmatkallaan Matts saa kirjeiden välityksellä ilmoitettua Matildalle tarpeen lähettää muonaa Turkuun, johon he olivat purjehtimassa Riispyyn puunostopaikalta⁴⁰³. Kotitarvehankinnoista sekä maataloustuotteiden ja silakan myynnistä Matts kirjoittaa kirjeissään säännöllisesti aina keväisin ja syksyisin. Jauhojen ostohinnat sekä silakan ja papujen myyntihinnat Matts ilmoittaa kotiin Matildalle varsin tarkasti.⁴⁰⁴ Säännöllinen purjehtiminen sekä Tukholmaan että Turkuun mahdollisti hintojen vertailun sekä ostojen osalta mahdollisuuden hankkia tuotteita edullisemmin⁴⁰⁵. Tiedon välitys mahdollistui kirjeiden avulla ja mahdollisuutta käytettiin monenlaisissa tilanteissa hyödyksi. Matts Mattsonin jatkuva liikkeellä olo teki tiedonvaihdosta kuitenkin varsin hankalaa. Vastausta odotettiin usein toiseen paikkaan ja kirjeen saaminen sinne oli aina epävarmaa, koska Mattsin oma aikataulu pohjautui aina ainoastaan arvioihin.

Suhteen ylläpidon ja tiedon vaihdon ohella Matts lähetti kotiin myös myynnistä saatuja rahoja, joiden kulku näytti olleen varsin epävarmaa. Kesäkuussa 1896 Matts kirjoittaa kirjeessään, että hän oli lähettänyt Tukholmasta rahaa kotiin, mutta toteaa samalla, että rahalähetys ei ole tullut perille⁴⁰⁶. Mattsin liikkeellä olon vuoksi rahan lähettäminen postin välityksellä oli usein välttämätöntä. Varsinkin keväisin rahatilanne saattoi olla heikko, minkä vuoksi kevään ensimmäisillä myyntituloilla oli kotona valtava tarve. Posti hoiti rahalähetyksiä, mutta ne olivat kalliita, koska niihin lisättiin vakuutusmaksu sekä lähtö että määränpäässä⁴⁰⁷.

⁴⁰¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 30.5.1907 Räfsö.

⁴⁰² Högman 1990, 408-409, 411-413.

⁴⁰³ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 3.6.1907 Risby, 11.6.1907 Åbo.

⁴⁰⁴ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 20.5.1898 Åbo, 2.11.1907 Åbo, 11.9.1907 Åbo.

⁴⁰⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 23.6.1908 Stockholm.

⁴⁰⁶ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 20.6.1896 Helsingfors.

⁴⁰⁷ Keravuori 2015, 90.

4.4. KAUPANKÄYNNIN KANNATTAVUUS

Talonpoikaispurjehduksen jatkuminen aina 1930-luvulle asti kertoo toiminnan olleen omassa ajassaan kannattavaa. 1800-luvun lopulla modernisoituva yhteiskunta alkoi tarjota kaupungeissa perinteistä maataloustyötä kannattavampaa toimeentuloa, mutta se ei siitä huolimatta vetänyt saariston asukkaita suurissa määrin puoleensa. Väkimäärä alkoi vähentyä saaristossa vasta 1920-luvulla.⁴⁰⁸ Tosin palkkatulon kautta saatava parempi toimeentulo ei vielä 1900-luvun alkuvuosina maaseudulla ja saaristossa asuneelle välle usein edes ollut kiinnostusta herättävä vaihtoehto elämiselle. Perinteinen elämäntapa ja lähiyhteisöön kuuluminen toivat turvaa sekä muodostivat elämälle tarkoituksellisen perustan. Muuttaminen ei ollut välttämätöntä, koska myös kotiseudulla oli keino tulla toimeen ja elää. Purjehdusta ja kaupankäyntiä voi myös pitää tuottoisana aina niin pitkään kuin kauppatavaroille riitti kysyntää kaupungeissa. Tuottavuudesta kertoo esimerkiksi Kirsi Keravuoren tutkiman Janssonin laivuriperheen mahdollisuus kouluttaa lapsensa yliopistossa 1800-luvun jälkipuoliskolla purjehduksista saaduilla tuloilla⁴⁰⁹.

Kaupankäynnissä kannattavuuden tukijalkana toimii aina myynnistä saatava kate sekä myyntimäärät. Näihin kauppaa käyneet saaristolaiset pystyivät vaikuttamaan pyrkimällä saamaan suuria kalasaaliita sekä rahtipurjehdusta harjoitettaessa hankkimaan myytäviä tuotteita mahdollisimman edulliseen hintaan. Myyntimäärät määrittyivät hankintojen lisäksi tehtävien kaupankäyntimatkojen mukaan. Purjehduskautena varsinkin rahtipurjehtijat pyrkivät tekemään niin monta matkaa, kuin vain oli mahdollista. Tehtyjen matkojen määrään vaikutti vallitsevien purjehdusolosuhteiden lisäksi hankintaan ja myymiseen kuluva aika sekä purjehdusmatkan pituus. Sekä elävää kalaa että halkoja kuljettaneet purjehtijat joutuivat ottamaan nämä tekijät toiminnassaan huomioon. Purjehtijoiden ei välttämättä kannattanut lähteä hakemaan edullisempia kaloja ja halkoja kauempaa. Lähempää tai varmoista paikoista ostaminen oli usein järkevämpää, mikäli sillä säästy aika. Samoin nopea myyminen välittäjälle Tukholmassa hieman halvemmalla hinnalla saattoi olla viisas ratkaisu, jos sen avulla säästy parhaimmillaan useita päiviä aikaa. Nopeasti onnistuneet hankinnat ja myymiset saattoivat mahdollistaa yhden tai useamman myyntimatkan tekemisen purjehduskauden aikana, mikä tiesi suoraan tulojen lisääntymistä, vaikka myyntikate olisikin ollut alhaisempi. David Papp on tutkimuksessaan päätellyt, että Ahvenanmaan pääsaaren itäosassa sijaitsevasta Lemlandista pystyi tekemään purjeveneellä sulan kauden aikana maksimissaan seitsemän matkaa Tukholmaan⁴¹⁰. Kauemmaksi suuntautuneet tai pidemmän hankinta-ajan sisältäneet matkat puukauppaan liittyen jäivät siten alle seitsemään purjehduskaudella. Yhdellä ylimääräisellä onnistuneella matkalla oli siten iso vaikutus koko vuoden tulojen saamisessa.

⁴⁰⁸ Suutala 2008, 64-65. Esimerkiksi Kökarissa oli 1920-luvun alussa vajaa 900 asukasta, mikä puolittui 1960-lukuun mennessä.

⁴⁰⁹ Keravuori 2015, 239-240.

⁴¹⁰ Papp 1977, 121.

Puukaupassa Suomen rannikolta tehtävien hankintamatkojen vuoksi myös Turku oli läheisen sijainnin vuoksi järkevä myyntikohde, vaikka hintataso siellä oli Tukholmaa alhaisempi. Turussa meni kaupaksi erilaatuista puuta kuin Tukholmassa, mikä samalla jakoi riskiä kahden eri markkinan välillä⁴¹¹. Jos hankitusta lastista ainakin osa oli saatu myytyä jo ennen Tukholmaan menoa, näin olleen koko lastin myyminen ei ollut riippuvainen Tukholman sen hetkisestä kysynnästä. Puiden hintataso alkoi kasvaa Turussa 1900-luvun alussa, ja varsinkin ensimmäisen maailmansodan jälkeen hintataso pysyi korkeana koko 1920-luvun ajan. Tällöin Turussa pystyi parhaimmillaan myymään puuta jopa 70 prosentin katteella.⁴¹²

Muistelukirjoituksista ei nouse esiin hintoja, millä kotitarvepurjehtijat saivat kaupaksi silakoita ja maataloustuotteita. Todennäköisesti kotitarvepurjehtijat eivät ole kiinnittäneet hintoihin suurta huomiota, koska tuotteet täytyi joka tapauksessa saada myydyksi markkinamatkoilla. Hintataso määrittyi joka vuonna aina sopivalle markkinatasolle, jolla kauppaa käytiin, mikä määritteli siten purjehtijoiden sen vuotisten ansioiden määrän. Omia pyytämiä kaloja ja maataloustuotteita kaupatessa koko myynti toi aina puhdasta tuloa, koska työ myytävien tuotteiden eteen oli jo tehty aiemmin. Matts Mattson, joka rahtipurjehduksen ohella myi myös omia silakoita ja maataloustuotteita, nostaa kirjeissään muutaman kerran tuotteiden hintoja esiin. Vuonna 1894 silakan hinta tynnyriltä Turussa oli 20 markkaa, kun samaan aikaan sekapuun hinta syliltä oli 10,50 markkaa⁴¹³. Vuonna 1908 Matts ilmoittaa silakan hinnan olevan Turussa alhainen, ja samaan aikaan hinnan tippuneen Venäjällä jo 5 ruplaan⁴¹⁴ tynnyriltä. Jauhojen hinta Turussa oli samaan aikaan 14,75-15 markkaa säkiltä.⁴¹⁵ Kahta vuotta aiemmin vuonna 1906 Matts ilmoittaa silakan hintatason olevan Tukholmassa 15-16 kruunua⁴¹⁶, joka vastasi noin 22 markkaa⁴¹⁷. Näyttäisi siltä, että silakan hinta saattoi vaihdella rajusti vuosittain, millä oli suora vaikutus kotitarvepurjehtijoiden toimeentulolle. Merkittävää oli hinta suhteessa jauhoihin, joita kaupungeista ostettiin saaduilla myyntituloilla.

Elävää kalaa ja puuta myydessä tulojen laskeminen nousi merkittävämpään asemaan. Myytävät tuotteet eivät olleet ansaittu omalla työllä, vaan ne jouduttiin aina ostamaan sen hetkisellä hinnalla. Ansaitakseen kaupankäynnillä myytävistä tuotteista oli aina saatava riittävästi voittoa. Rahtipurjehdusta harjoittaneille henkilöille kaupankäynti oli sulan veden aikana usein ainoa tulonlähde. Purjehdittaessa ei jäänyt aikaa tilanhoidolle tai kalastukselle, minkä vuoksi elatus oli saatava kaupankäynnin kautta. Toiminnan pyörittäminen vaati myös käyttöpääomaa. Halkojen ostamiseksi oli oltava käyttövaroja, ja samoin toimintaan sopivan aluksen hankkiminen oli iso investointi. 1870-luvulla puiden kuljettamiseen sopivan kaljaasin

⁴¹¹ Papp 1988, 68.

⁴¹² Papp 1977, 187.

⁴¹³ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 29.10.1894 Åbo.

⁴¹⁴ 5 ruplaa vastasi vuonna 1908 13,30 markkaa. Lähde: Rahamuseo rahanarvolaskuri.

⁴¹⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.9.1908 Åbo.

⁴¹⁶ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 5.10.1906 Stockholm.

⁴¹⁷ Rahamuseo rahanarvolaskuri.

hankintahinta oli noin 900 markkaa, mikä vastasi siihen aikaan kolmen hevosen ostohintaa⁴¹⁸. Aluksiin pääsi kuitenkin osaomistajuuden kautta kiinni myös pienemmällä pääomalla, mikä samalla vähensi purjehdukseen liittyvää riskiä, kun iso investointi ei ollut riippuvainen ainoastaan yhden aluksen kannattavuudesta.

Matts Mattson tuo usein esiin kirjeissään puiden myyntihintoja. Kirjeissä mainituista hintatiedoista käy hyvin ilmi, että puun hintataso oli 1800-luvun lopulla Tukholmassa selvästi korkeampi Turussa, mutta jo vuoteen 1908 tultaessa hinnoissa ei ollut enää suurta eroa. Turun hinnat nousivat tasaisesti, kun taas Tukholman hintataso ei juurikaan noussut vuosien 1899 ja 1908 välillä.⁴¹⁹ Ostohintoja Matts mainitsee kirjeissään harvemmin. Eräs maininta löytyy kesäkuussa 1907 Riispyyssä kirjoitetusta kirjeestä. Silloin havupuun ostohinta oli 12 markkaa ja lepän 11-12 markkaa. Saman vuoden toukokuussa hän ohjeistaa vaimoaan Matilda hankkimaan kotoa puuta 17-18 markan hintaan.⁴²⁰ Kesäkuussa 1907 Matts oli puolestaan saanut myytyä havupuuta Turussa 24 markalla⁴²¹. Tämän perusteella myyntikatetta oli noin 50 prosenttia. Ostohinnoista selviää myös ero Pohjanlahden rannikon ja Ahvenanmaan puun välillä, mikä selittää sen, että puuta kannatti käydä ostamassa kauempaa. Pohjanlahden ostopaikkojen etuna oli myös Turussa käyty puukauppa. Ahvenanmaalta purjehdittiin tämän vuoksi joka tapauksessa säännöllisesti itään päin. Sven Andersson on tuonut esiin, että 1900-luvun alussa koivun myyntihinta Tukholmassa oli yleisesti 17-23 kruunua ja ostohinta Suomen puolella 15-18 markkaa. Keskisuuresta lastista sai myyntituloa 600-700 markkaa, mikä tarkoitti noin 400-500 markan katetta lastia kohden.⁴²² Voitot eivät kuitenkaan jääneet suoraan laivan omistajien käteen. Kuluja purjehduksista koitui alusten investointien kuoletuksesta, alusten varustamisesta ja miehistön palkkakuluista. Kuunareissa matruusien kuukausipalkka oli 33-50 markkaa sekä pienemmissä jahdeissa ja sumpuissa 20-40 markkaa. Kokin palkka oli 25-30 markkaa.⁴²³

Paluulastit

Rahtipurjehtijan toimeentulon vaikutti kuljetettavan päätuotteen kannattavuuden lisäksi paluulastien saanti Tukholmasta. Puu- ja kalakaupassa oli tyypillistä, että Tukholmaan päin mentäessä alus oli täydessä lastissa, mutta Suomeen päin mentäessä kuljetettavaa ei ollut. Tämän vuoksi alukset joutuivat usein purjehtimaan tyhjänä Tukholmasta itään päin. Tukholmalalaisten välittäjien kautta oli mahdollista saada Suomeen ja Baltiaan

⁴¹⁸ Keravuori 2015, 173.

⁴¹⁹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 2.10.1899, 31.10.1899 Åbo, 5.10.1906 Stockholm, 7.11.1907 Åbo, 23.6.1908 Stockholm. Vuonna 1899 koivuhaloista maksettiin Turussa 16 markkaa ja Tukholmassa 18 kruunua, joka vastasi silloin 25 markkaa. Vuonna 1907 koivuhalon hinta Turussa oli 26-27 markkaa ja Tukholmassa vuonna 1908 20,50 kruunua, joka vastasi 28,50 markkaa.

⁴²⁰ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 16.5.1907 Åbo, 3.6.1907 Risby.

⁴²¹ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 11.6.1907 Åbo.

⁴²² Andersson 1944, 50-51.

⁴²³ Andersson 1944, 51; Kallberg 1981, 112.

kuljetettavaksi rauta- ja malmilasteja, mutta ahvenanmaalaisten alusten pienen vetoisuuden sekä puu- ja kalakaupan epävarmojen purjehdusaikataulujen vuoksi lastit menivät usein ohi.⁴²⁴

Matts Mattson ja muut ahvenanmaalaiset halkokauppiat kuitenkin tavoittelivat lasteja ja joskus myös saivat niitä kuljetettavaksi. Mattsonin kirjeistä käy ilmi, että ahvenanmaalaiset saivat itään päin ajoittain kuljetettavaksi esimerkiksi malmia ja tiiliä⁴²⁵. Useammin tilanne oli kuitenkin se, että lasteja tavoiteltiin, mutta niitä ei saatu kuljetettavaksi. Puukauppiaille oli Tukholmassa ollessa aikaa etsiä lasteja ja neuvotella niistä. Tukholmasta itään päin menevät lastit olivat luonteeltaan puhtaasti rahteja. Purjehtijat eivät ostaneet lastia omaan haltuun, vaan toimivat lastien kuljettajina korvausta vastaan. Lastit eivät kuitenkaan läheskään aina suuntautuneet Suomessa puunostopaikoille, joten niiden kuljettaminen tarkoitti usein pidempää purjehdusmatkaa. Esimerkiksi Matts Mattsonin matkat Helsinkiin, josta hän kirjoitti kotiin kirjeitä, johtuivat todennäköisesti ulkopuolisten lastien kuljettamisesta.⁴²⁶ Niiden kuljettamisen jälkeen matka jatkui tavallisesti Pohjanlahden rannikolle hankkimaan uutta puulastia kuljetettavaksi Turkuun ja Tukholmaan. Ajallisesti purjehtiminen Helsingin kautta tarkoitti yli viikon ylimääräistä matkaa, mikä puolestaan heijastui välittömästi mahdollisiin purjehduskauden aikana tehtyihin puunkuljetusmatkoihin. Tästä voi päätellä, että ulkopuolisia lasteja oli kannattavaa ottaa pidentyneestä matkasta huolimatta. Ulkopuolisten lastien ottamisen järkevyyttä lisäsi myös se, että purjealuksilla ei pystynyt kulkemaan tyhjänä. Mikäli kuljetettavaa lastia ei saatu, jouduttiin alukseen joka tapauksessa lastaamaan painolastiksi kiveä.

Talonpoikaispurjehduksen kultakausi rahtimarkkinoilla kesti 1870-luvulle saakka, minkä jälkeen höyryvoimalla toimivien alusten lisääntyminen alkoi vähitellen näkyä purjealusten kannattavuuden heikkenemisenä. Kotitarvepurjehdukseen ja lähialueiden rahtipurjehdukseen tekniikan kehitys ja maailmankaupan suhdanteet eivät kuitenkaan vaikuttaneet merkittävästi vasta kuin 1930-luvulle tultaessa. Osaltaan lähialueiden purjehdusten kannattavuuden jatkumiseen vaikutti alusten moottoroinnit 1920-luvulla.⁴²⁷ Puun kuljettaminen kaljaaseilla ja pienillä moottoroiduilla jahdeilla jatkui aina 1930-luvulle asti. kehittymättömien maantieyhteyksien sekä pitkien lastausaikojen vuoksi. 1900-luvun alun höyrylaiva yhteydet toimivat ainoastaan suurempien kaupunkien välillä ja laivojen kulku oli sidottu aikatauluihin. Puuvarannot olivat kuitenkin kaupunkien ulkopuolella. Niitä ei suuren volyymin vuoksi voitu kuljettaa kaupunkiin maanteitse. Myöskään vesiä pitkin tapahtunut syöttöliikenne höyrylaivasatamiin ei ollut järkevää, koska puut olisi jouduttu lastaamaan ja purkamaan kahteen kertaan. Lastaaminen tapahtui käsin ja isommissa kuormissa siihen saattoi mennä jopa viikkoja aikaa. Alusten pienet koot sopivat puutavaran kuljettamiseen hyvin, koska puusatamat sijaitsivat varsinkin Suomessa ahtaissa ja matalissa

⁴²⁴ Kallberg 1981, 69; Papp 1977, 154-155.

⁴²⁵ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 9.9.1894 Björneborg, 28.8.1904 Stockholm, 3.9.1906 Stockholm.

⁴²⁶ ÅSM F80.89, Matts Mattson, 14.7.1890 Helsingfors; ÅSM F80.89, Matts Mattson, 20.6.1896 Helsingfors.

⁴²⁷ Kallberg 1981, 15-16; Kaukiainen 1970, 144.

merenlahdissa.⁴²⁸ Tukholman halkokaupassa käytäntönä oli lisäksi lastin myyminen pienissä erissä, minkä vuoksi alus joutui toimimaan satamassa pitkän aikaa varastona.

4.5. PURJEHTIJAN KAMPPAILU KEHITTYVÄSSÄ YHTEISKUNNASSA

Talonpoikaispurjehduksen loppuminen 1930-luvulla ei ollut äkillinen tapahtuma, vaan siihen vaikutti pidempiaikainen yhteiskunnallinen kehitys. Kehittyvät liikenneyhteydet, teollistuminen ja verkostoitunut yritystoiminta mahdollistivat toimitusketjujen parantumisen, minkä seurauksena kaupunkeihin saatiin nopeammin ja edullisemmin vastaavia tuotteita myytäväksi. Tämän seurauksena kysyntä saaristolaisten tuotteita kohtaan alkoi vähetä, mitä kautta myös toimeentulon saaminen purjehtijoilla vaikeutui. Toimeentulon saamisen vaikeuduttua kotitarvepurjehduksilla aiemmin elantonsa saaneet aluksia omistaneet saaristolaiset alkoivat kuljettaa enemmän ulkopuolisia lasteja rahtina. 1920-luvulla ahvenanmaalaiset alukset kuljettivat esimerkiksi puu- ja sementtilasteja Suomen rannikolla.⁴²⁹

Teollistumisen myötä yleistynyttä konevoiman käyttöä alettiin hyödyntää liikkumisessa jo 1800-luvun alkupuolella. Ruotsissa tuli ensimmäiset höyrykäyttöiset alukset liikenteeseen vuonna 1816. Kaksi vuotta myöhemmin vuonna 1818 Mälarenilla ajoi jo reilun 19 metrin ja 100 matkustajaa kyytiin ottava höyryalus. Ruotsi oli ylipäätään maailman kolmas maa, jossa konevoimalla toimiva alus saatiin liikenteeseen. Myös Suomen puolella saatiin ensimmäinen tuntuma höyryliikenteestä jo varsin varhain, kun Itämeren ylittänyt höyryalus *Stockholm* saapui Turkuun lokakuussa 1821.⁴³⁰

Jo ensimmäiset höyrylaivat mahdollistivat huomattavasti nopeamman ja aikataulullisesti varmemman liikenteen kuin purjeveneet. Matka-aika esimerkiksi Turun ja Tukholman välillä oli ainoastaan noin kolmasosa purjeveneiden matka-ajasta, ja lisäksi höyryalukset pystyivät kulkemaan sääolosuhteista riippumatta. Siitä huolimatta purjeveneillä tapahtunut talonpoikien käymä kaupankäynti kukoisti pohjoisella Itämerellä vielä sata vuotta höyrylaivaliikenteen alkamisen jälkeen. Etuna talonpoikaispurjehtijoilla oli kiinteät kaupankäyntisuhteet asiakkaisiin sekä soveltuvat alukset puiden, kalojen ja maataloustuotteiden kuljettamiseen. Turun lähialueen höyrylaivaliikenne oli varsin vilkasta jo 1870-luvulla etenkin Uudenkaupungin ja Salon suuntaan. Höyrylaivojen reitit kulkivat kapeita saaristoväyliä ja palvelivat samalla reittien varrella asuvien ihmisten liikkumis- ja kuljetustarpeita.⁴³¹ Vuonna 1910 höyrylaivaverkosto kattoi koko Turunmaan saariston alueen. Paikallinen höyrylaivaliikenne alkoi suuntautua 1890-luvulta alkaen enemmän saaristoon, kun samaan aikaan rannikkoliikenne alkoi vähentyä rautateiden yleistyttyä. Tosin

⁴²⁸ Ervo 1993, 74-75; Kaukiainen 1993, 45-46.

⁴²⁹ Papp 1977, 187-188.

⁴³⁰ Lindberg 1928, 3-4.

⁴³¹ Heervä 1974, 230-233.

Suomen lounaisella rannikkoalueella höyrylaivalla pääsi vielä 1800-luvun lopulla kulkemaan junaa nopeammin ja sujuvammin.⁴³²

Ahvenanmaan saaristo pääsi höyrylaivakehitykseen mukaan vuonna 1875, kun Korppoosta kotoisin ollut merikapteeni I.W. Jansson käynnisti kauppiaiden tukemana saaristoalueelle höyrylaivayhteydet kahdella eri aluksella. Yhtiön nimeksi tuli Ångbåts Aktiebolaget Åland (ÅÅÅ). *Åland* ja *Sven Dufva* laivat ajoivat Turusta Maarianhaminaan pysähtyen useissa väylän varrella olleissa saaristopitäjissä. Alukset kuljettivat lähes kaikkea mahdollista, mitä saaristoalueella tarvittiin, kuten kauppatavaroita, rakennusmateriaalia ja postia. Toiminnasta ei kuitenkaan tullut rahasampoa, vaikka saaristolaisille avautui uusia mahdollisuuksia saada tuotteitansa markkinoille sekä hankkia tarvehyödykkeitä kaupungeista. Heikon kannattavuuden vuoksi ÅÅÅ joutui pitämään aika ajoin *Sven Dufvan* tuottoisammalla Helsingin ja Viipurin välisellä reitillä.⁴³³ ÅÅÅ:n toiminta osoittautui kuitenkin Ahvenanmaan ja saaristoalueen huoltovarmuuden kannalta hyödylliseksi etenkin purjehduskauden ulkopuolella. ÅÅÅ:n aluksilla oli mahdollista ajaa ohuessa jäässä, minkä seurauksena senaatti subventoi varustamon liikennettä. Ensimmäisen tuen varustamo sai talvella 1887-1888, milloin jokaisesta edestakaisesta matkasta Turun ja Maarianhaminan välillä varustamo sai 750 markan korvauksen. ÅÅÅ:n valtion tukema saaristoliikenne jatkui aina 1950-luvulle asti, kun Merenkululaitoksen oma *Aranda* laiva ei kyennyt täyttämään yksinään saariston huoltotarvetta.⁴³⁴

Höyrylaivayhteyksien tarjoamat uudet kuljetusmahdollisuudet tulevat esiin myös saariston asukkaiden muistelukertomuksissa. Höyrylaivayhteyksiä pyrittiin hyödyntämään etenkin talviaikana kalojen kuljettamisessa, mutta yhteydet eivät kuitenkaan aina toimineet kuljetustarpeen mukaisesti. Ongelmana olivat suorat yhteydet, jotka eivät pysähtyneet saaristoalueella. Astrid Erikssonin kertomuksen mukaan käytänteissä oli kuitenkin poikkeuksia, ja niiden noudattaminen oli pitkälti kiinni laivojen kippareiden toiminnasta ja höyrylaivarustamojen ohjeistuksista. Käytännöt olivat sekavia, minkä seurauksena kalastajien keskuudessa levisi kuulopuheita, että laivat ottaisivat kaloja kyytiin väylän varrelta. Kyytiin ottaminen ei kuitenkaan useimmiten onnistunut. Näin oli käynyt esimerkiksi eräälle Gustav Nordström nimiselle kalastajalle, joka oli kerran tullut Sottungan edustalle väylällä olevan jäärännin reunaan ison kalasaaliin kanssa saadakseen kalat Tukholmaan. Laivat eivät kuitenkaan saaneet silloin pysähtyä rännissä, minkä vuoksi saalis oli mennyt hukkaan.⁴³⁵ ÅÅÅ:n yhteyksiin liittyen Astrid Eriksson nostaa suurimmiksi ongelmakohtiksi yhteyksien hitauden ja epävarmuuden sekä korkean hintatason, minkä vuoksi kulkeminen höyrylaivoilla yleistyi lähinnä paremmin tienaaavien keskuudessa. Laivojen kulkuun vaikuttivat lastausajat eri laitureilla, minkä seurauksena laivoja saattoi joutua usein odottamaan pitkiäkin aikoja. Sottungassa laiva tuli

⁴³² Heervä 1974, 235-237, 257.

⁴³³ Lindberg 1928, 304-307; Selkälä 2012, 133-135.

⁴³⁴ Selkälä 2012, 138-139.

⁴³⁵ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915, 572.

höyrylaivabrygalle Turkuun päin mennessä noin klo 10. Brygalla oli karu ja likainen odotussali, jossa oli hella lämmittämistä varten. Puita ei kuitenkaan aina ollut. Turusta palatessa Sottungassa oltiin vasta klo 1 tai 2 yöllä.⁴³⁶

4.5.1 Moderni kehitys

Teollistumisen kautta käynnistynyt yhteiskunnan muutos heijastui 1800-luvun alussa myös Ruotsiin ja Suomeen. Väkimäärä kaupungeissa lisääntyi ja kasvava teollisuustuotanto toi markkinoille uusia tuotteita, mitä kautta ihmisten kulutustottumukset ja elämäntapa alkoivat muuttua. Kalastaminen säilytti asemansa alueilla, joissa se oli luontaisesti kannattavaa. Perinteisen elinkeinon harjoittaminen ei välttämättä merkinnyt jälkeenjääneisyyttä, vaan se saattoi edelleen olla kannattavaa myös teollistuvilla alueilla. Pääsääntöisesti perinteisen elinkeinon harjoittaminen kuitenkin rajoittui ulompana olevalle saaristoalueelle 1900-luvulle tultaessa. Samalla myös kalan merkitys ravintotaloudessa alkoi pienentyä.⁴³⁷

Saksalainen sosiologi Georg Simmel on kuvannut 1900-luvun alun muutosta moderni-käsitteen kautta. Simmelin moderni-käsitteeseen sisältyy yksilön jatkuvasti muuttuva havainto- ja ärsykemaailmaa. Elämä muuttuu yksilökeskeiseksi loputtomien vaihtoehtojen maailmaksi, joka perustuu jatkuvaan kulutukseen ja muotivirtausten muutoksiin. Asioiden arvottamisen perusteena toimii rahatalous ja sen välityksellä tapahtuva vaihdanta. Ihmisten väliset suhteet modernissa ympäristössä ovat älyllisiä ja pinnallisia. Tilallinen ja henkinen liikkumatila ovat laajoja, mikä mahdollistaa ihmisten toimimisen samanaikaisesti useassa eri sosiaalisessa kentässä. Yksilö on modernissa ympäristössä vapaa yhteiskunnallisista auktoriteeteista ja syvällisistä tunnepitoisista suhteista. Simmelin näkemyksen mukaan modernin ihmisen luonnollisena ympäristönä toimii kaupunki.⁴³⁸

Modernisaation vaikutusten tutkimuksessa lähtökohtana on usein elämän laadun paraneminen, mitä sovelletaan yleisesti myös yksilötasoisesti ja erilaisiin yhteisöihin⁴³⁹. Saaristolaisten ympärillä oleva yhteiskunta kehittyi 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä, mitä kautta ihmisten vanhat tottumukset ja käytänteet alkoivat muuttua. Vanhoihin verkostoihin perustuneiden käytänteiden merkitys väheni kehittyvässä yhteiskunnassa, mikä merkitsi myös vaihtoehtojen olemassaoloa saaristolaisten kaupankäynnille ja elämän tavalle. Saaristolaisten kauppaamia tuotteita alkoi olla saatavilla monesta eri paikasta. Parantuneet tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet paransivat tuotteiden laatua ja alensi niiden hintatasoa. Lähikaupungit Tukholma, Turku ja Helsinki kehittyivät 1900-luvun alussa parantuneiden liikenneverkostojen sekä kasvavan teollisuustuotannon kautta. Sen seurauksena myös yleinen elämäntyyli

⁴³⁶ SLS 1185, Astrid Eriksson, Sottunga, s.1915, 571-572.

⁴³⁷ Heervä 1974, 296-297.

⁴³⁸ Frisby 1992, 64-79, 98-107; Pyyhtinen 2016, 35-61.

⁴³⁹ Suutala 2008, 19-22.

kaupungeissa muuttui. Kaupunkien kaupallinen tarjonta monipuolistui useiden erikoisliikkeiden tulon myötä ja kaupunkilaiset alkoivat hakea elämäänsä enemmän viihdettä ja huvia.

Nopeutuneet kulkuyhteydet kuljettivat tavaroiden ohella ihmisiä sekä ulkomaille että kotimaassa. Suomessa kaupunkiväestön määrä kolmikertaistui 1800-luvun neljän vuosikymmenen aikana. Vuosisadan lopulla Suomen 2,6 miljoonasta ihmisestä kuitenkin vain 10 prosenttia asui kaupungeissa.⁴⁴⁰ 1890-luvulla Suomen työllisyys, vienti ja vientitulot kaksinkertaistuivat. Taustalla oli kasvanut Pietarin kauppa sekä läntisen Euroopan voimakas rakennustoiminta, mikä lisäsi suomalaisen sahatavaran kysyntää. Höyrykausi alkoi muuttua tehtaissa sähkön ja polttomoottorien aikakauteen.⁴⁴¹

Sisämaan liikenteessä ei ollut tarvetta nopeille liikenneinvestoinneille ennen rautateiden yleistymistä. Olemassa ollut kulkemisnopeus oli riittävä, koska olemassa ei ollut keinoja päästä nopeammin.⁴⁴² Raideverkostojen kehittyminen alkoi Suomessa ja Ruotsissa samaan aikaan. Rautatie Tukholman ja Göteborgin välille valmistui vuonna 1862. Tosin Ruotsissa kehitys oli nopeampaa. Ruotsissa oli jo 1860-luvulla 1000 km raiteita, mihin Suomessa päästiin vasta 1880-luvun alussa⁴⁴³. Rautatiet kiihdyttivät urbanisoitumista. Ne mahdollistivat valmistumisprosessin nopeutumisen, minkä seurauksena tuotteet saatiin nopeammin ostajalle. Nopeutunut prosessi vähensi teollisuusteen käytettävän pääoman tarvetta. Samalla myös kauppiaiden liikennematkat sisämaassa nopeutuivat. Rautatiet alkoivat vetää vähitellen puoleensa raskasta teollisuutta.⁴⁴⁴ Rataverkostojen ohella kaupunkien joukkoliikenne alkoi kehittyä. Helsingin joukkoliikenteessä aloitti vuonna 1888 yksityinen hevosomnibus, joka siirtyi raiteille vuonna 1888. Vuonna 1900 raide sähköistettiin, mikä kasvatti merkittävästi joukkoliikenteen määrää. Vuonna 1900 Helsingissä tehtiin noin 2 miljoonaa joukkoliikennematkaa. Vuonna 1914 matkojen määrä oli jo 11,6 miljoonaa. Tukholmaan avattiin sähköinen raitiotie vuonna 1901. Raideliikenne mahdollisti kaupungin laajenemisen lähiympäristöön. Raiteiden varsille alkoi nousta asuntoja.⁴⁴⁵

Autojen määrä alkoi lisääntyä liikenteessä 1920-luvulla, minkä vuoksi kautta katu- ja tieverkot laajenivat. Autolla oli mahdollista liikkua joustavasti ja nopeasti myös kaupungin ulkopuolelle. Autoistuminen mahdollisti kaupunkilaisten vapaan liikkumisen ilman sidonnaisuutta aikatauluihin ja raiteisiin. Kehittyneiden liikenneverkkojen myötä myös matkailu lisääntyi. Matkailun lisääntymisen myötä yhä useammat ihmiset alkoivat saada enemmän vaikutteita kotiympäristönsä ulkopuolelta. Liikenneyhteyksien parantuminen lisäsi kaupunkien vetovoimaa sisämaahan päin, mitä kautta kaupungeista tuli liikenteellisiä keskuksia. Turussa myös höyrylaivaliikenteen reitit kehittyivät laajempien liikenneverkostojen mukana. Autoistumisen ohella

⁴⁴⁰ Kuisma 2009, 120-121.

⁴⁴¹ Kuisma 1990, 24.

⁴⁴² Jutikkala 1965, 154-155.

⁴⁴³ Kuisma 2009, 118.

⁴⁴⁴ Jutikkala 1965, 307

⁴⁴⁵ Andersson 1960, 367; Kuusanmäki 1992, 199-200.

tiedonkulku oli alkanut parantua puhelinverkkojen kautta, mikä teki reaaliaikaisen kahdenkeskisen tiedonvälityksen mahdolliseksi. Tukholmassa puhelimet alkoivat yleistyä 1870-luvulla LM Ericssonin patentin ansioista. 1880-luvulla Tukholmassa oli maailman tihein puhelinverkosto.⁴⁴⁶

Ruotsissa höyrylaivayhteydet kehittyivät huomattavasti nopeammin kuin Suomessa. Höyrylaivayhteydet alkoivat olla Ruotsin teollisuuden vaatimien kuljetusten kannalta tärkeitä 1880-luvulta eteenpäin. Höyrylaivojen hyödyntämistä paransi ennen kaikkea kehittyvät sisämaan liikenneverkostot. Ulkomaankauppa lisääntyi kone- ja automaatioteollisuuden tullessa puu- ja maataloustuotteiden viennin ohella merkittäväksi vientisektoriksi. Kasvavan viennin myötä 1900-luvun alussa myös Ruotsin kauppalaivasto modernisoitui. Samaan aikaan alkoi ruotsalaisvarustamojen harjoittama Atlantin liikenne. Tukholma oli 1800-luvulla Ruotsin suurin ja kansainvälinen satama. Tukholmalaisten kauppahuoneiden kautta kaupunkiin kulkeutui esimerkiksi appelsiineja ja sokeria jo 1800-luvun alussa. Vuodesta 1872 eteenpäin höyrylaivat pitivät kaupunkiin yllä kulkuväylää ympäri talven.⁴⁴⁷ Ruotsissa oli ennen ensimmäistä maailmansotaa kymmenkertainen määrä höyrylaivoja Suomeen verrattuna⁴⁴⁸.

Suomalaisen merenkulun ongelmana oli talvi ja sen mukana tuoma jääpeite maan rannikolle, minkä johdosta liikenne oli vuosittain poikki käytännössä joulukuusta huhtikuulle. Mahdollisuudet ympärivuotiselle merenkululle alkoivat parantua vuonna 1890, kun ensimmäinen suomalainen jäänmurtaaja *Murtaja* aloitti toiminnan talvimerenkulun avustajana.⁴⁴⁹ Saaristolaisten elämää jäänyt meri rajoitti vielä enemmän, mitä sisämaassa asuvien. Huoltoyhteydet ulospäin toimivat ainoastaan vesiä pitkin, ja ylipäätään toimeentulon saaminen vaati yhteyksiä ulospäin. Suomen ja Ruotsin välisen yhteydenpidon siltana vuosisatoja toiminut saaristoalue alkoi jäädä syrjään yhteydenpidon kehityksestä. Höyrylaivat lipuivat merellä saaristoalueen ohitse ilman, että saariston asukkaat pääsivät hyötymään siitä. Turun ja Tukholman välillä ne pysähtyivät ainoastaan Föglön saarella olevalla Degerbyn tulliasemalla. Maarianhaminassakin pysähtyi vain muutamia satunnaisia vuoroja vielä 1800-luvun aikana.⁴⁵⁰ Parantuneet kuljetusyhteydet olivat siten enemmän uhka kuin hyöty saaristolaisten elinkeinojen harjoittamiselle. Kaloja ja puuta olisi ollut mahdollisuus kuljettaa höyrylaivoilla nopeammin ja varmemmin, mitä pienillä sään armoilla seilanneilla purjeveneillä, mutta konevoimalla toimivien alusten reitit kulkivat saaristolaisten kulkureittien ohi. Vaikka höyrylaivayhteyksien kehittyminen oli hidasta, oli suunta kehityksestä vääjäämättä nähtävissä. Tulevan kehityksen määräsi tiheät ja nopeat kulkuyhteydet ja kyky hyötyä niistä. Ahvenanmaa pääsi kehitykseen mukaan säännöllisen

⁴⁴⁶ Ericsson et al. 2002, 128; Heervä 1974, 301; Laaksonen 2007, 188-133; Lahtinen 2014, 126-131; Seppälä 2016, 89-109.

⁴⁴⁷ Andersson 1960, 366, 415; Ericsson et al. 2002, 142.

⁴⁴⁸ Kaukiainen 1991, 66-68, 71.

⁴⁴⁹ Lindberg 1928, 267.

⁴⁵⁰ Lindberg 1928, 307.

höyrylaivaliikenteen ja myöhemmin autolauttaliikenteen kautta, mutta samalla yhteyksien ulkopuolelle jääneiden saaristoalueiden oli sopeuduttava muuttuneen ajan vaatimuksiin.

5. PÄÄTELMÄT

Tutkimuksen tavoite oli tuoda esille saariston asukkaiden kaupankäynnin kautta muodostuneita verkostoja ja niiden kautta olemassa olleita sosiaalisia suhteita. Yhteydenpidon perustan loi kaupattavat ja ulkopuolelta hankitut tuotteet, joiden varaan rakentui molemmin puoleinen materiaallinen hyöty. Talonpoikaispurjehdusta on käsitelty aiemmassa tutkimuksessa monipuolisesti ja siihen liittyvät käytänteet, toimintatavat ja purjehtijoiden kuljettamat tuotteet ovat olleet tiedostettuja.

Aikaisempi tutkimus on antanut kattavaa tietoa talonpoikaispurjehduksen toiminta-alueesta, kuljetettujen tuotteiden määrästä, alusten varustajuudesta ja purjehduksen taloudellisesta merkityksestä niin yksilön mikrotasolla kuin osin myös kansantaloudellisella makrotasolla. Ihmisten välisestä vuorovaikutuksesta ja vuorovaikutuksen merkityksistä tutkimusta on kuitenkin tehty huomattavasti vähemmän. Aiemman tutkimuksen näkökulmiin on vaikuttanut voimakkaasti lähdeaineistojen luonne. Talonpoikaispurjehdusta on tutkittu eniten tullitilastoista, alusluetteloista ja merimieshuoneiden aluksille rekrytoitujen henkilöiden tietoja sisältävien rullien kautta saadulla tiedolla, joka ei ole mahdollistanut suoraan tiedon saantia ihmisten välisestä vuorovaikutuksesta. Historian tutkimuksessa ihmisten välisen vuorovaikutuksen selvittäminen on luonteeltaan usein egodokumenttiin tallentuneen yksilön subjektiivista kokemusta. Sitä ei siten voi yleistää koskemaan koko ilmiötä. Myös oman tutkimukseni antama tieto on yksilöiden kautta muodostunutta subjektiivista tietoa, joka antaa talonpoikaispurjehduksesta tietoa muutaman yksilön kokemuksista. Tutkimuksen päätarkoitus on ollut syventää tietämystä talonpoikaispurjehduksen merkityksestä yksilölle tuomalla esiin näkökulmia sosiaalisista suhteista ja vuorovaikutuksesta, joiden voi katsoa olleen tyypillisiä talonpoikaispurjehdusta harjoittaneita ihmisiä koskien.

Olen kuvannut tutkimuksessani talonpoikaispurjehtijoiden suhteita verkostolähestymisen kautta. Verkostolähestymisen avulla olen tuonut esiin purjehduksen moniulotteisuutta ja merkityksellisyyttä ihmisille, jotka ovat jossain suhteessa olleet tekemisissä saaristolaisten kaupankäyntiin ja yhteydenpitoon liittyen. Verkostojen olemassaolo ja niihin perustuneet vakiintuneet käytänteet mahdollistivat kaupankäynnin harjoittamisen ja sitä kautta myös asumisen saariston karuissa luonnonolosuhteissa. Saaristolaisten verkostojen määrittäjän toimi saaristosta saatavilla olevat tuotteet ja niihin kohdistunut kysyntä kaupungeissa. Yhdistävänä näiden kahden tekijän välillä toimi mahdollisuus liikkua ja pitää yhteyttä meren yli, mikä oli ainutlaatuisia sosiaalista pääomaa ennen liikkumisen nopeutumista ja yleistymistä koskemaan yhteiskunnan koko kerroksellisuutta.

Kaupankäyntiin liittyvät verkostot mahdollistivat ihmissuhdetasolle menevien verkostojen syntymisen. Saaristolaisille muodostui eri kaupankäyntipaikkakuntien ihmisiin läheisiä suhteita. Suhteet eivät olleet sidonnaisia saaristolaisten omaan sosiaaliluokkaan, vaan suhteita muodostui kaikkiin yhteiskunnallisiin luokkatasoihin. Myös aiemmassa yhteiskuntaluokkiin liittyvässä tutkimuksessa on havaittu saaristossa

asuvien ihmisten olleen vapaita säätyhierarkian luomista rajoitteista. Luokkarajoitteiden ylittäminen mahdollisti vaikutteiden saamisen erilaisilta ihmisiltä, mitä kautta sosiaaliset suhteet tarjosivat saariston asukkaille sisämaassa asuviin maanviljelijöihin nähden rikkaamman ja monimuotoisemman elämänpiirin. Elämän piirin rikkaus ja monimuotoisuus näkyivät kaupungeissa olevien kaupankäyntitapahtumien ylittävän yhteydenpidon muodossa sekä saaristoon tulleiden kesävieraiden kautta. Vaikutteiden saaminen ei ollut yksisuuntaista, vaan yhtä lailla saaristolaiset tarjosivat kaupunkilaisille erilaista oman piirin ylittävää kulttuurista kokemusmaailmaa.

Säännöllinen ja vuosisatoja jatkunut yhteydenpito mahdollisti kulttuurivaihdannan, jossa ihmiset saivat vaikutteita toisiltaan. Erilaiset kulttuurivaikutteet ilmenivät saaristolaisten elämässä eri paikoista kulkeutuneen tiedon, omaksuttujen käyttäytymistapojen ja muualta hankitun materian kautta. Monesta suunnasta tulleet vaikutteet eivät olleet usein hätkähdyttäviä ja normaalista poikkeavia. Kulttuurin omaksuminen näkyi ennen kaikkea vakiintuneina käytänteinä ja ilmentyminä jokapäiväisessä elämässä. Pitkäaikaisen jatkumon kautta talonpoikaispurjehdukseen liittyvästä kulttuurinvaihdannasta oli muodostunut osa normatisoitunutta saaristolaista kulttuuria. Purjehtiminen ja yhteydenpito eivät olleet normaalin elämän ylittävää kokemusta, vaan kiinteä ja olennainen osa saaristolaisten elämää.

Ulkopuolisten suhdeverkostojen ohella tärkeässä asemassa saaristolaisten elämässä oli kotiverkosto ja sen tuoma turva ja vastavuoroinen avunanto. Aikaisemman tutkimuksen kautta saaristolaisten ja rannikolla asuneiden ihmisten elämää on kuvattu omana kulttuuripiirinä. Yhtenäinen kulttuuri tukeutui tiiviiseen yhteistyöhön ja tuen antamiseen kotipiirissä. Yksinään ja muita vastaan kilpailemalla saariston olosuhteissa ei ollut mahdollista toimia, mitä kautta yhteinen etu oli samalla kaikkien etu. Kaikkien ei ollut mahdollista hoitaa elämisen kannalta välttämättömiä asioita itse, mitä kautta tarvittavia toimintoja, kuten tuotteiden myymistä hoidettiin myös muiden puolesta. Yhteisöllisestä elämäntavasta kertoi myös talonpoikaispurjehtijoille tyypillinen osavarustajuus, minkä kautta mahdollisimman moni pääsi hyötymään purjehduksen tuomista tuloista.

Talonpoikaispurjehtijoiden verkostojen olemassaolossa keskeisenä tekijänä toimi luottamus. Luottamus on yhdistetty yleisesti pitkäkestoisiin ja stabiileihin toimintoihin, jotka ovat luonteeltaan verkostomaisia, ja missä toiminnasta hyötyvät kaikki mukana olevat toimijat tasapuolisesti. Talonpoikaispurjehdusta harjoitettiin 1300-luvulta lähtien varsin samankaltaisten toimintatapojen mukaan. Toimintaan liittyen ei ollut olemassa sopimuksia ja kirjoitettuja sääntöjä, vaan mukaan toimintaan pääsi noudattamalla omaksuttuja ja pitkään jatkuneita käytänteitä. Koko toiminta ylipäättään ei olisi ollut mahdollista hitaan viestinvälityksen aikakautena, mikäli luottamusta käytänteisiin ja ihmisten toimintaan ei olisi ollut. Luottamuksellinen toiminta oli tiedostettua ja elinehto toiminnalle, mikä näkyi muiden kauppaa harjoittaneiden purjehtijoiden kunnioituksena ja yhteisen edun nostamisessa oman edun yläpuolelle. Luottamuksen menettäminen ei olisi

mahdollistanut toiminnassa mukana olemista. Luottamus näkyi talonpoikaispurjehtijoiden toiminnassa käytännön tasolla vapaana tiedonvaihtona, kaikille sopivan hintatason ylläpitämisenä kaupankäynnissä ja muiden auttamisena vaaroja sisältäneessä merenkulussa.

Talonpoikaispurjehdus oli pohjimmaltaan luonteeltaan yrittäjyyttä, jossa oli luottamuksellisista suhteista huolimatta paljon epävarmuustekijöitä. Kysynnän ja tarjonnan sekä myynti- ja ostohintojen vaihtelu, kuten myös muuttuvat sääolosuhteet ja hidas tiedonkulku tekivät purjehduskauden suunniteltavuudesta aina vaikeaa. Purjehtijoiden oli tehtävä tilanteen mukaan jatkuvasti uusia päätöksiä tulevien kaupankäyntimatkojen toteuttamiseen liittyen. Mahdollisuuksia hyvälle tuottavuudelle oli olemassa, mutta samalla myös riskinä tulojen vähyyden kattamaan merellä vietetyn ajan käyttöä muuhun työhön ja alusten investointien kuoletukseen nähden. Yrittäjäluonteiseen elämään oli kuitenkin helppo lähteä, koska eläminen saaristossa vaati joka tapauksessa yhteyksien pitämistä ulos päin ja kotoa saatavien tuotteiden kauppaamista kaupunkeihin.

Talonpoikaispurjehduksen suhteellinen ja kansantaloudellinen merkitys pohjoisella Itämerellä väheni 1850-luvun jälkeen, milloin maailmankauppa myös Suomesta alkoi lisääntyä. Suhteellisen merkityksen vähenemisestä ja avautuneiden kaupankäynnillisten mahdollisuuksien lisääntymisestä huolimatta talonpoikaispurjehduksen harjoittaminen pysyi elinvoimaisena aina 1900-luvun ensimmäisille vuosikymmenille asti. Talonpoikaispurjehdus toimi ihmisille elämisen edellytykset täyttävänä toimintana myös teollistuvassa yhteiskunnassa ja takasi hyvän mahdollisuuden vaurastua verrattuna pientilalliseen maanviljelykseen tai tehdastyöhön. Talonpoikaispurjehduksen jatkuminen toimii hyvänä vertauskohtana muutoksen hitauteen yhteiskunnallisessa kehityksessä. Uusi teknologia ja uudenlaiset toimintatavat luovat mahdollisuuksia, mutta niiden yleistymisen yhteiskuntaa määrittäväksi tekijäksi vie usein vuosikymmeniä aikaa. Talonpoikaispurjehdus ja höyrylaivaliikenteen kehitys toimivat hyvänä esimerkkinä kehityksen hitaudesta. Maailma kehittyi teollistumisen ja koneistumisen myötä, minkä seurauksena myös höyrylaivaliikenne ylipäätään alkoi 1800-luvun alussa. Kehityksestä huolimatta Pohjoisella Itämerellä oli edelleen olemassa markkinarako perinteiselle elinkeinon harjoittamiselle pitkälle 1900-luvulle asti. Kehittyvä liikenne ja kaupankäyntiverkostot eivät pystyneet syrjäyttämään talonpoikaispurjehtijoita omalta toimialaltaan. Etuna talonpoikaispurjehtijoilla oli kiinteät kaupankäyntisuhteet asiakkaisiin sekä soveltuvat alukset puiden, kalojen ja maataloustuotteiden kuljettamiseen. Höyrylaivojen varustajien ongelmana pääsyyssä talonpoikaispurjehtijoiden tuotteiden kuljetuksiin kiinni oli yhteyksien määrällinen vähäisyys ja suoraviivaisuus. Höyrylaivat liikennöivät pääasiassa suoraan kaupunkien välillä, eikä niiden liikennöinti pystynyt kattamaan kaupunkien ulkopuolelta hankittujen tuotteiden kuljetustarvetta.

LÄHDELUETTELO:

Painetut lähteet:

Svenska litteratursällskapet i Finland arkiv:

SLS 1185.
SLS 784.
SLS 1104.

Åland sjöfartsmuseum arkiv:

ÅSM F80/89.

Tutkimuskirjallisuus:

Ahlbäck, Ragna, *Kökar, näringslivet och dess organisation i utskärssocken*. 1955.

Andersson, Ingvar, *Sveriges historia. Natur och kultur Stockholm*. Femte upplagan, Stockholm, 1960.

Andersson, Sven, *Åländska vedskutor och åländsk husbehovsseglation*. Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm, Årsbok 1944, Särtryck: Stockholm 1944.

Biografiskt lexikon för Finland. Ekhammar, Hugo, 2016. <http://www.blf.fi/artikel.php?id=9526>, luettu 28.10.2016.

Bourdieu, Pierre, *Sosiologian kysymyksiä*. Suomentanut J.P Roos. Vastapaino: Tampere, 1987.

Bourdieu, Pierre, *Language and symbolic power*, ed. and introd. by John B Thompson. Polity: Cambridge, 1994.

Broady, Donald, *Nätverk och fält*. Teoksessa, Gunneriusson Håkan (toim.) *Sociala nätverk och fält*. Uppsala universitet: Uppsala, 2002.

Cederlöf, Henrik: Fiskexport från Ekenäs skärgård till Reval i slutet av 1800-talet. Teoksessa *Maritima kontakter över Finska viken*. Jungfrusund 5. Readaktion: Christoffer H. Ericsson och Kim Montin. Åbo Akademis tryckeri, Åbo 1998.

Dreijer, Matts, *Mariehamns stads historia 1911-1961*. Mariehamns Stad: Mariehamn, 1962.

Easterby-Smith, Sarah: *Reputation in a box. Objects, communication and trust in late 18th-century botanical networks*. *History of Science* June 2015 vol. 53 no. 2 180–208, 2015.

Eirananen, Reetta, *Kirjeet ajan ja paikan tunteikkaina ylittäjiä*. Julkaisussa Niin & Näin, nro 89 kesä 2/2016. Eurooppalaisen filosofian seura ry, Tampere, 2016.

Ericsson, Niklas, Hansson, Magnus & Jörgensen, Christer, *Stockholm -historien om den stolta staden*. B. Wahlströms Bokförlag AB: Stockholm, 2002.

- Ervo, Hannu, *Kaljaasin kipparista tankkilaivan päälliköksi*. Teoksessa: *I vedlast över Skiftet och Åland hav*. Jungfrusund 3. Meddelanden från Jungfrusundsprojekt, Åbo Akademi: Åbo, 1993.
- Frisby, David, *Simmel and Since. Essays on Georg Simmel's Social Theory*. Routledge: London, 1992.
- Gadamer, Hans-Georg, *Ymmärtämisen kehästä: Niin & näin 3/2002*.
- Granovetter, Mark, "The Strength of Weak Ties". *American Journal of Sociology*. Vol.78, Num. 6. 1973.
- Granovetter, Mark, "The Strength of Weak Ties: A Network Theory Revisited". *Sociological Theory*. Blackwell, 1983.
- Gunneriusson, Håkan, *Fält och sociala nätverk – så förhåller de sig till varandra*. Teoksessa, Gunneriusson Håkan (toim.) *Sociala nätverk och fält*. Uppsala universitet: Uppsala, 2002.
- Hackman, John, *Bygdesjöfart i Nagu under 1800-talet*. Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi: rapport 1. Åbo, 1975.
- Hackman, John, *Redaren i bygdeseglationen*. Teoksessa *Maritima kontakter mellan Sverige och Finland*. Jungfrusund 4, Meddelanden från Jungfrusundsprojekt, Åbo Akademi: Åbo, 1996.
- Harisalo, Risto & Miettinen, Ensio, *Luottamus. Pääomien pääoma*. Tampereen Yliopistopaino Oy: 2. painos, Tampere, 2012.
- Hasselberg, Ylva et al., *Åter till historiens nätverk*. Teoksessa, Gunneriusson Håkan (toim.) *Sociala nätverk och fält*. Uppsala universitet: Uppsala, 2002.
- Heervä, Ismo, *Turun saariston höyrylaivaliikenne vuoteen 1917*. Turun yliopiston Suomen historian laitos: Eripainossarja XIX, Turku, 1974.
- Högman, Gyrid, *Den åländska kvinnans historia*. Ålands Kulturstiftelse: Mariehamn, 1990.
- Högnäs, Per-Ove & Öljans, Jerker, *Med folk och fisk över Ålands hav*. Ålands Skötbåtsförening fr: Mariehamn, 1997.
- Jutikkala, Eino, *Uudenajan taloushistoria*. WSOY: Toinen, muuttamaton paino, Porvoo, 1965.
- Kallberg, Ulla, *Kustavin talonpoikaispurjehduksesta 1860-1915*. Turun yliopiston kansatieteen laitoksen toimituksia 8, Turun yliopisto: Turku, 1981.
- Kallberg, Ulla, *Något om allmogeseglation i Finland*. Teoksessa *Bottnisk kontakt XII*. Redaktör Westerlund, Kasper, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi: Nr 27, Åbo, 2004.
- Kaukianen, Yrjö, *Sailing Into Twilight. Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860-1914*. SHS: Studia Historica 39, Helsinki, 1991.
- Kaukianen, Yrjö, *Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1810-1853)*. SHS: historiallisia tutkimuksia LXXIX, Helsinki, 1970.
- Kaukiainen, Yrjö, *Trälaster över Östersjön. Den finländska Östersjöfarten under segel (ca 1850-1939)*. Teoksessa *I vedlast över Skiftet och Åland hav*. Jungfrusund 3, Meddelanden från Jungfrusundsprojekt. Åbo Akademi: Åbo, 1993.
- Kaukianen, Yrjö, *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. SHS: Helsinki, 2008.

- Keskinen, Jarkko & Teräs, Kari, *Sosiaalinen pääoma ja luottamus – miten tehdä näkymätön voimavara näkyväksi?* Teoksessa *Luottamus, sosiaalinen pääoma, historia*. Toim. Keskinen, Jarkko & Teräs, Kari. Turun historiallinen yhdistys ry: Turku, 2008.
- Keravuori, Kirsi, *”Rakkaat poikaiset!” Simon ja Wilhelmina Janssonin perhekirjeet egodokumentteina (1858-1887)*. Turun yliopisto: Turku, 2015.
- Kerkkonen, Gunvor, *Bondesegel på Finska viken*. Svenska litteratursällskapet i Finland: Helsingfors, 1959.
- Kerkkonen, Gunvor, *Borgare och bondeseglare. Handelsjöfart på Reval genom och i SV-Finlands skärgård under tidigt 1500-tal*. Suomen historiallinen seura: Helsingfors, 1977.
- Kirkby, David & Hinkkanen, Merja-Liisa, *The Baltic and the North Seas*. Routledge: London, 2000.
- Korpo genom tiderna*, Toim. Klaus A.Sahlgren, Göran Johansson, Erik Westerback, Bill Widén & Johan Smulter. Typopress: Åbo, 1994.
- Kuisma, Markku, *Suomen poliittinen taloushistoria 1000-2000*. Kustannusosakeyhtiö Siltala: Helsinki, 2009.
- Kuisma, Markku, *Teollisuuden vuosisata 1890-1990. Teollisuusvakuutus ja sen edeltäjäyhtiöt 100 vuotta*. Keskinäinen yhtiö Teollisuusvakuutus: Helsinki, 1990.
- Kuusanmäki, Jussi, *Tietoa, taitoa, asiantuntemusta. Helsinki eurooppalaisessa kehityksessä 1875-1917, 2. Sosiaalipoliittikkaa ja kaupunkisuunnittelua*. Historiallinen arkisto 99:2 /SHS: Helsinki, 1992.
- Kärkkäinen, Sol-Britt, *”Böljen blå plöjes flitigt”*. Till Stockholm, Ålands närmst stad. Teoksessa *Glimtar ur Ålands Folkkultur 3, över Ålands hav*. Ålands landskapsstyrelse: museibyrån, etnologiska section, Mariehamn, 1988.
- Laaksonen, Hannu, *Turun historiaa kahdeksalta vuosisadalta*. Turun Historiallinen yhdistys: Turku, 2007.
- Laati, Iisakki, *Lots- och Fyrväsendets i Finland historia 1808-1946*. Sjöfartsstyrelsen: Helsingfors, 1949.
- Lahtinen, Rauno, *Turun historia*. Turkuseura ry: Turku, 2014.
- Laurikkala, Saini, *Varsinaissuomalaisten talonpoikaispurjehduksen kulttuurimerkityksestä 1700-luvulla*. Turun historiallinen arkisto: Turku, 1948.
- Leino-Kaukianen, Pirkko, *Postin kulku Suomessa. Teoksessa Kirjeet ja historiantutkimus*. SKS: Historiallinen arkisto 134, Helsinki, 2011.
- Lento, Reino, *Sellaista oli elämä vuosisadan vaihteen Turussa*. WSOY: Juva, 1979.
- Lindberg, Ernst, *Åbo sjöfart historia III. Ångbåtssjöfart i Åbo 1836-1928. Anteckningar om Åborederier*. Åbo tryckeri och tidnings aktiebolag: Åbo, 1928.
- Lindholm, Marcus, *Den åländska galeasflottan och Estland*. Teoksessa *Maritima kontakter över Finska viken*. Jungfrusund 5, readaktion: Christoffer H. Ericsson och Kim Montin. Åbo Akademis truckeri: Åbo, 1998.
- Lähteenoja, Aina, *Lots- och Fyrväsendets i Finland historia. Tiden intill år 1808*. Sjöfartsstyrelsen: Helsingfors, 1948.
- Malmberg, Thur., *Matkustajat ja laivat*. Teoksessa *Navis Fennica, Suomen merenkulun historia osa 2*. WSOY: Porvoo, 1994.
- Massey, Doreen, *Samanaikainen tila*. Vastapaino: Tampere, 2008.

- Mauss, Marcel, *Lahja: vaihdannan muodot ja periaatteet arkaaisissa yhteiskunnissa*. Suom. Jouko Nurmiainen ja Jyrki Hakapää. Tutkijaliiton julkaisu; 94. Helsinki, 1999.
- Montin, Kim, *Sommargäster och skärgårdsbor. En etnologisk kulturmötestudie*. Licentiatavhandling I nordisk etnologi, Åbo Akademi: Åbo, 1989.
- Müller, Leos, *Information och nätverkslogik. Tre fältexempel*. Teoksessa, Gunneriusson Håkan (toim.) *Sociala nätverk och fält*. Uppsala universitet: Uppsala, 2002.
- O'Hara, Glenn, "The Sea is Swinging into View": *Modern British Maritime History in a Globalised World*. Julkaisussa *The English Historical Review*, Vol. 124, No 510 (Oct., 2009), pp. 1109-1134. Oxford University Press: Oxford, 2009.
- Ojala, Jari & Luoma-Aho, Vilma, *Sidosryhmäsuhteet liiketoiminnan sosiaalisena pääomana merkantilismista globaalitalouteen*. Teoksessa *Luottamus, sosiaalinen pääoma, historia*. Toim. Keskinen, Jarkko & Teräs, Kari. Turun Historiallinen Yhdistys ry: Turku, 2008.
- Papp, David, *Estländsk allmogeseglation på Finland. Estlandssvenskt och estniskt*. Teoksessa *Maritima kontakter över Finska viken*. Jungfrusund 5, redaktion Christoffer H. Ericsson och Kim Montin. Åbo Akademis truckeri: Åbo, 1998.
- Papp, David, *Vistelsen i Stockholm*. Teoksessa: *Glimtar ur Ålands Folkkultur 3, över Ålands hav*. Ålands landskapsstyrelse, museibyrån, etnologiska sektion: Mariehamn, 1988.
- Papp, David: *Åländsk allmogeseglation med särskilt hänsyn till sjöfarten på Stockholm*. *Sjöfarten i Lemlands sock 1800-1940*. Raben & Sjögren: Stockholm, 1977.
- Pietikäinen, Matti, *Merkittävät rahtilinjojen varustamot syntyvät*. Teoksessa *Navis Fennica, Suomen merenkulun historia osa 2*. WSOY: Porvoo, 1994.
- Pyyhtinen, Olli, *More than human sociology: a new sociological imagination*. Palgrave Macmillan: 2016.
- Pöyhönen, Jaakko: *Voimaa koneisiin, valoa kaduille ja asuntoihin*. Teoksessa *Tietoa, taitoa, asiantuntemusta. Helsinki eurooppalaisessa kehityksessä 1875-1917, 3. Henkistä kasvua, teknistä taitoa*. Historiallinen arkisto 99:3 /SHS: Helsinki, 1992.
- Pöysä, Jyrki, *Lähiluvun tieto: Näkökulmia kirjoitetun muistelukerronnan tutkimukseen*. Suomen kansantietouden tutkijan seura: – Kultaneito XVII, Vantaa, 2015.
- Riimala, Erkki, *Höyryvoiman tulo Pohjolaan*. Teoksessa *Navis Fennica, Suomen merenkulun historia osa 2*. WSOY: Porvoo, 1994.
- Roos, J.P., *Pelin säännöt: Intellektuellit, luokat ja kieli*. Teoksessa *Pierre Bourdieu. Sosiologian kysymyksiä*. Vastapaino: Tampere, 1987.
- Ruuskanen, Petri, *Sosiaalinen pääoma*. Teoksessa *Verkostot yhteiskuntatutkimuksessa*. Toim. Kai Eriksson. Gaudeamus Oy: Helsinki, 2015. E-libris media Oy. <https://www.ellibslibrary.com/reader/9789524958486>, luettu 12.2.2016.
- Samuelson, Jan, *Eliten, riket och Riksdelingen. Sociala nätverk och geografiska mobilitet mellan Sverige och Finland 1720-1820*. Svenska litteratursällskapet i Finland: Helsingfors, 2008.
- Satokangas, Reija, *Talonpoika ja teollisuus vastakkain ja rinnakkain – Kemijokisuun agraariyhteisön murros 1860-1938*. Pohjois-Suomen historiallinen yhdistys: Rovaniemi, 2004.

Seglinge på "den gamla goda tiden. <http://seglinge.ax/historia.htm>, luettu 28.10.2016.

Selkälä, Timo, *I skuggan av färjetrafiken – Ångbåts Ab Åland. Teoksessa Färjefart. Historiska och etnologiska perspektiv på färjetrafiken mellan Finland och Sverige. Meddelanden från sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi Nr 33, Sjöhistoriska institutet: Åbo, 2012.*

Seppälä, Mikko-Olavi, *Suruton kaupunki. 1920-luvun Helsinki. WSOY: Helsinki 2016.*

Sinisalo, Hannu, *Kolme artikkelia valokuvasta. Tampereen yliopisto kansanperinteen laitos: Julkaisu 18. Tampere, 1994.*

Sjöström, Pär-Henrik, *Tie meren yli. Uranuurtajasta markkinajohtajaksi. Breakwater Publishing: Göteborg, 2009.*

Sormunen, Tapio, *Turun elokuvaelämän varhaisvuodet 1899-1908. Teoksessa Turun kulttuurihistoriaa., toim. Niitemaa, Vilho, Nikula; Oscar; Sormunen, Tapio, Turun historiallinen yhdistys: Turku, 1979.*

Storå, Nils, *Havet som skiljer och förenar. Teoksessa: Glimtar ur Ålands Folkkultur 3, över Ålands hav. Ålands landskapsstyrelse, museibyrån, etnologiska section: Mariehamn, 1988.*

Storå, Nils, *Seglande sumpar med levande fisk – Fjällfisk och fjällfiskhandel i norra Östersjön. Teoksessa Bottnisk kontakt XII. Redaktör Westerlund, Kasper, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi: Nr 27, Åbo, 2004.*

Strandvik, Kitty, *"Stockholmsnytt" för vardag och fest. Teoksessa: Glimtar ur Ålands Folkkultur 3, över Ålands hav. Ålands landskapsstyrelse, museibyrån, etnologiska sektion: Mariehamn, 1988.*

Suutala, Maria, *Onnellisia lemmiä ja viisaita ihmisiä. Elämää saariston luontaistaloudessa ja sen muutoksia. Karprint Oy: Huhmari, 2008.*

Svensson, Hasse, *Carl Bertil Myrsten 70 vuotta. Viking Line Abp: Mariehamn, 1990.*

Svinhufvud. *Suomen itsenäisyyden tekijät ja vaiheet, A. A. Granfelt. <http://itsenaisyys100.fi/persons/granfelta-a-a/>, luettu 31.10.2016.*

Syvöja, Hannu, *Kansakoulu- suomalaisten kasvattaja. Perussivistystä koko kansalle 1666-1977. PS-kustannus: Jyväskylä, 2004.*

Teräs, Kari, *Arjessa ja liikkeessä. Verkostonäkökulmia modernisoituviin työelämän suhteisiin 1880-1920. SKS: Helsinki, 2001.*

Teräs, Kari, *Yritys ja yhteiskunta: Heikki Huhtamäen verkosto- ja sidosryhmäsuhteet. SKS: Helsinki, 2009.*

Vilén, Timo, *"Lahjoin ja vastalahjoin lujittuu ystävyys". Ragnar Granitin Nobel-ura ja verkostot 1946-1967. Tampereen yliopisto: Tampere, 2011.*

Westerdahl (a), Christer, *Allmogesjöfart i väster – Några exempel. Teoksessa Bottnisk kontakt XII. Redaktör Westerlund, Kasper, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi: Nr 27, Åbo, 2004.*

Westerdahl (b), Christer, *Ett försök till definition av maritim kultur och kustkultur. Teoksessa Bottnisk kontakt XII. Redaktör Westerlund, Kasper, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi: Nr 27, Åbo, 2004.*

LIITE 1: Matts Mattsonin kotiin lähettämä kirje Tukholmasta 17.9.1895.

Lähde: ÅSM F80.89, Matts Mattson, 17.9.1895 Stockholm.

Stockholm den 17/9 1895.

Min Gemma

Jag får i kortkast underrätta dig att hur går dötligt med läsningsen vi kom ut i land för en i qvinnor och sålde 7 fammar, i dag har det regnat så de är inga fallt som vil ha med hur är en skär flata som ligger utan före några bitra många som är i land jag tror om det int regnar mer för kvar dag att vi skall bli klara i ordren några saker fins ut att få skriva om i del kisterna din man om du får