

Purjeiden katveessa kasvaneet

Kokemuksia merenkulusta 1930-luvun Koivistolla

Sakari Salokannel

Pro gradu -tutkielma

Suomen historia

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Turun yliopisto

Marraskuu 2022

Turun yliopiston laatu järjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu

Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos/

Humanistinen tiedekunta

SALOKANNEL SAKARI: Purjeiden katveessa kasvaneet. Kokemuksia merenkulusta
1930-luvun Koivistolla

Pro gradu -tutkielma, 77 s.

Suomen historia

Marraskuu 2022

Tutkielman tarkoituksena on selvittää, kuinka merenkulun merkitys koettiin Karjalan kannaksen Koivistolla 1930-luvulla. Perinteisen merenkulkupitäjän elinkeinot kävivät läpi merkittävää muutosta maailmansotien välisenä aikana. Tutkielman kokemushistoriallisen metodin tarkoituksena on laajentaa kuvaa taloushistoriallisesti jo hyvin tunnetusta aihepiiristä liittämällä siihen koivistolaisten kokemuksia ja käsityksiä merenkulusta kotipaikkakunnallaan. Alkuperäislähteinä tähän vastaamiseksi on käytetty pääasiallisesti sanomalehtiä ja erityisesti Rannan kihlakunnan paikallislehti *Rannan Sanomista*.

Kokemuksen määritelmä on moninainen ja osin ongelmallinenkin. Tässä tutkielmassa sillä tarkoitetaan yksilön sosiaalisesti ja kielellisesti käsittelemää kokemusta, joka karttuu ajan ja tekemisen myötä. Luonteeltaan se voi olla joko aktiivista tai passiivista. Määritelmästä seuraa, että tutkielmassa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, kuinka kokemuksia käsiteltiin ja sanallisteettiin sekä niiden vaikutusta ihmisten toimintaan.

Tutkielmassa käy ilmi, että kokemukset merenkulusta jakautuivat Koivistolla kolmeen pääaihepiiriin: merenkulun historiaan, sen kulttuurisiin piirteisiin ja 1930-luvun tilanteeseen. Merenkulun nähtiin Koivistolla olleen historiallisesti osa Koivistoa jo myöhäiseltä rautakaudelta lähtien ja koivistolaisten olleen siitä lähtien maineikkaita ja taitavia merenkulkijoita. Erityisen tärkeä historiallinen kokemus oli Krimin sodan ja ensimmäisen maailmansodan välinen ajanjakso, jolloin Koiviston merenkulku eli kukoistuskauttaan. Kokemus kyseisestä ajanjaksosta vaikutti merkittävästi ajatuksiin 1930-luvun tilanteesta ja näkemyksiin tulevasta. Talonpoikaispurjehduksen ympärille rakentunut merenkulkukulttuuri näkyi yhä 1930-luvulla ja vaikutti mielikuviin merestä ja merenkulun eri muodoista. Erityisesti arvostettiin purjemerenkulkua. 1930-luvulla kuva merenkulun tilanteesta muuttui positiivisemmaksi sitä mukaa, kun merenkulun tilanne koheni. Vuosikymmenen lopulla tärkeä kokemus oli elpyvä purjelaivojen laivanrakennus. Perinteiden ja aiempien kokemusten perusteella apumoottorisilla purjelaivoilla uskottiin vielä olevan mahdollisuuksia. Nämä havainnot kertovat merenkulun olleen Koivistolla merkittävässä asemassa yhä 1930-luvulla ja koivistolaisen merenkulkuidentiteetin olemassaolosta. Lisäksi tutkielman perusteella voidaan todeta koivistolaisten kokemuksilla olleen merkittävästi vaikutusta siihen, kuinka he pyrkivät säilyttämään ja kehittämään paikkakunnan perinteistä elinkeinoa merenkulkua.

Asiasanat: Koivisto, merihistoria, talonpoikaispurjehdus

Sisällys

1. Johdanto	1
1.1 Tutkimuskysymys ja metodit	2
1.2 Lähteet, rakenne ja rajaus	5
1.3 Aiempi tutkimus ja viitekehys	10
1.4 Talonpoikaispurjehdus	13
2. Historian luvattu merenkulkupitäjä.....	16
2.1 Muinainen kauppapaikka	16
2.2 Uuden ajan yritteliäs laivuri	20
2.3 ”Kolikoita tuli, että rutisi” – Koiviston merenkulun kultaiset vuodet.....	23
2.4 Koivistolainen historiakokemus merenkulun menestyksestä.....	28
3. Merenkulun kulttuuri	34
3.1 Luontaisia merenkulkijoita.....	34
3.2 Meren ja purjehduksen romantisointi.....	40
3.3 Säilyvät perinteet.....	43
4. Toipuva merenkulku	48
4.1 Merenkulku 1930-luvulla – muutosta uuteen ja paluuta entiseen.....	48
4.2 Suurvarustusta vai talonpoikaispurjehduksen perinnettä?	56
4.3 Kehittyvä satama	63
5. Johtopäätökset.....	66
Lähteet.....	71

1. Johdanto

”Kyl mie viel joskus lähen seilaamaa”, kerrotaan isoisoisäni Julius Kaukiaisen (1891–1963) sotien jälkeen monesti todenneen, kun hän kotinsa ikkunasta Kemiönsaaren Angelniemellä näki laivan purjehtivan merellä ohitse. Ikääntyvän laivurin lausahdus ei koskaan toteutunut, mutta vanhoilla kotiseuduilla Karjalan Kannaksen Koivistolla syntynyt kaipuu merelle ei koskaan kaikonnut. Vielä vain muutamaa viikkoa ennen kuolemaansa hän irrotteli unissaan laivaköysiä laiturista. Saman kaipuun merta kohtaan jakoivat varmasti myös monet muut koivistolaiset evakot. Merellisyys oli leimallista Suomenlahteen työntyvästä Koiviston niemestä ja sen edustalla sijaitsevista Koiviston saaresta, Tiurinsaaresta ja Piisaresta muodostuneelle noin 11 000 asukkaan paikkakunnalle¹, jossa merenkulku ja erityisesti talonpoikaispurjehdus olivat olleet vuosisatoja tärkeimpiä elinkeinoja, elleivät jopa tärkeimmät. Kaukiainen oli osa tätä pitkää koivistolaisten merenkulkijoiden perinnettä. Vuosina 1927–1939 hän purjehti ympäri Itämeren alkuun isänsä ja myöhemmin itsensä omistaman kaljaasi *Allin* päällikkönä.

Vielä ennen ensimmäistä maailmansotaa vastaavan kaltaisia laivureita oli lukuisia, mutta 1930-luvulle tultaessa oli purjelaivojen, ja samalla myös laivurien, määrä kutistunut moninkertaisesti.² Syynä oli Suomessa maailmansotien välillä tapahtunut merenkulun murros. Purjelaivat joutuivat yhä suurempaan ahdinkoon kilpailussa konealuksia vastaan ja maalla tapahtuvan rahtiliikenteen kehitys vei alaa pienemmiltä rannikkorahtialuksilta. Lisäksi purjehdus koivistolaisten tärkeimpään vientikohteeseen Pietariin loppui kokonaan Suomen itsenäistymisen ja Venäjän vallankumouksen vuoksi. Toisin kuin Kaukiainen, moni joutui luopumaan merenkulusta ja siirtymään puhtaasti maanviljelyyn tai palkkatyön pariin. Vaikka Koiviston kauppalaivasto 1930-luvulla vielä olikin Suomen viidenneksi suurin, näyttivät merenkulun parhaat päivät olevan jo takana päin.³ Suvussani kulkeneissa tarinoissa ja muisteloissa Koivistolta meri ja merenkulku ovat nousseet ylitse muiden varmasti pitkälti isoisoisäni vaikutuksesta. Kuitenkin 1930-luvun tilanteeseen verrattuna herää kysymys, edustavatko suvun tarinat missä määrin maailmansotien välistä Koivistoa. Tästä puolestaan seuraa jatkokysymyksiä ja koko tämän tutkimuksen ydinkysymykset. Kuinka merenkulun tilanne koettiin 1930-luvun Koivistolla ja miksi se koettiin niin?

¹ Koiviston kirkonkylästä ja viereisestä Kotterlahden kylästä muodostettiin vuonna 1927 noin 2000 asukkaan kauppala. Loput Koivistosta jäi Koiviston maalaiskunnaksi.

² Kaukiainen 1975, 289.

³ Kaukiainen 2008, 372.

1.1 Tutkimuskysymys ja metodit

Koivisto ja meri ovat eittämättä jääneet monien mielissä erottamattomiksi toisistaan, niin tiiviisti on meri läsnä lukemattomissa Koivistoa koskevissa julkaisuissa ja muisteloissa. Siitäkin huolimatta, että merenkulusta ei enää Suomen itsenäisyyden aikana ollut elinkeinoksi läheskään yhtä monelle kuin aiemmin. Julius Kaukiainen ei liene ollut ainoa Koiviston evakko, joka haikaili purjehduksen ja Koiviston rantojen perään. Tämä vie jälleen kysymyksen äärelle siitä, kuinka koivistolaiset itse kokivat merenkulun merkityksen. Luultavasti sitä pidettiin merkityksellisenä vielä 1930-luvulla, koska hiipumisestaan huolimatta merenkulku kuitenkin oli edelleen tärkeä elinkeino. Kiinnostavampaa onkin ehkä kysyä, millaisia tulevaisuuden näkymiä merenkululle nähtiin. Ajateltiiniko sillä ylipäänsä olevan tulevaisuutta ja, jos ajateltiin, niin millaista? 1930-lukuun liittyvien näkemysten selittämiseksi on tarkasteltava myös kokemuksia merenkulun historiasta, sillä oletettavasti kokemukset nykyhetkestä ja tulevaisuuden odotukset ovat rakentuneet osin vuorovaikutuksessa suhteessa menneeseen. On myös huomioitava, että vahvana aisti- ja ympäristökokemuksena meren merkitystä rannikon asukkaille ei voida pitää ainoastaan taloudellisena vaan myös tunnepohjaisena. Sen vuoksi on myös kysyttävä, millaisia kulttuurisia ja muita aineettomia kokemuksia koivistolaisilla mereen ja merenkulkuun liittyi.

Kaikkiin edellä mainittuihin kysymyksiin liittyy olennaisena näkökulmana suhde eri merenkulun muotojen välillä. Perinteinen talonpoikaspurjehdus oli vielä 1900-luvun alussa merenkulun tärkein muoto Koivistolla, vaikkakin raja talonpoikaspurjehduksen ja muun kaupallisen merenkulun välillä oli tuolloin jo ohentunut ja epämääräistynyt. Itsenäistymisen jälkeen sen merkitys alkoi heiketä huomattavasti, mutta sen voidaan silti katsoa säilyneen aina talvisotaan asti.⁴ Annettiiniko talonpoikaspurjehdukselle tai siihen verrattaville tavoille erityisiä merkityksiä tai syntyikö vastakkainasettelua verrattuna muihin, esimerkiksi varustamotoimintaan? On myös mahdollista, että eroa ei tehty niinkään toimintamallien vaan alustyyppien, lähinnä purje- ja höyrylaivojen välille, koska talonpoikaspurjehdus oli niin leimallisesti purjemerenkulkua.

Tutkimuksen rakenne määräytyy näiden kysymysten perusteella. Ensimmäisessä luvussa käsitellään Koiviston merenkulun historiaan liittyviä käsityksiä, jotka jakautuvat kolmeen selkeään päätteeseen, Koivistoon esihistoriallisen ajan lopun ja keskiajan alun kauppapaikkana, uuden ajan Ruotsin ja erityisesti Kustaa Vaasan kauppapolitiikan vaikutukseen Koiviston merenkulkuun ja 1860-luvulta

⁴ Kaukiainen 1975, 253–255, 265–279, 301–308. Talonpoikaspurjehdusta käsitellään tarkemmin luvussa 1.4.

ensimmäiseen maailmansotaan asti kestäneeseen Koiviston merenkulun kulta-aikaan. Toisessa luvussa tutkin koivistolaisten merenkulullisen minäkäsityksen, meren romantisoinnin ja tapakulttuurin avulla, millaisia kulttuurisia ja ei-taloudellisia merkityksiä merenkululla ja merellä on ollut koivistolaisille. Kolmannessa luvussa käsitelen koivistolaisten kokemuksia merenkulun 1930-luvun tilasta sekä sen tulevaisuudesta. Näin ensimmäisessä ja toisessa luvussa analysoidut kokemukset selittävät osaltaan kolmannessa luvussa käsiteltäviä kokemuksia.

Kysymyksiin vastaaminen onnistuu nähdäkseni parhaiten kokemushistoriallisella lähestymistavalla. Käsitteenä kokemushistoria on hyvin laaja, eikä sille ole tiettyä vakiintunutta määritelmää tai selkeitä rajoja. Yhdistävänä tekijänä voidaan silti nähdä käsitys kokemusten synnystä yksilön ja yhteisön välisestä vuorovaikutuksesta. Näin on usein tarkoitus löytää selitys sille, kuinka ihmisten kokemukset ovat vaikuttaneet yhteisön kehitykseen. Läheisiä tutkimussuuntauksia kokemushistorialle ovat muisti- ja tunnehistoria, eikä näiden kolmen selkeä erottelu ole aina edes mahdollista. Kokemus- ja muistihistoria voivat käsitteinä toimia yhdessä ja toisinaan ne menevät myös päällekkäin. Muistihistorian avulla voidaan tutkia ihmisten kokemuksia ja kokemushistoria voi puolestaan käsitellä ihmisen muistin avulla kokemuksia menneestä.⁶ Tämän tutkimuksen erottaa kuitenkin muistihistoriasta se, että alkuperäislähteet ovat aikalaislähteitä, enkä yritä saavuttaa 1930-luvun kokemuksia muistitiedolla. Lähteissä tosin esiintyy muistoja ja kokemuksia tutkimusajankohtaa edeltävästä ajasta, mutta näissäkin tapauksissa kiinnostuksen kohteena on juuri 1930-luvun kokemus menneestä, ei tutkimusajankohtaan nähden menneet kokemukset.

Kokemushistorian ongelmakohtana on määrittely, mikä juontuu kokemuksen epämääräisyydestä käsitteenä. Mitä kokemus oikeastaan edes tarkoittaa? Suomeksi kokemus voidaan jakaa kahteen osaan, kokemukseen ja elämyksiin, joista kokemuksella tarkoitetaan yksilön sosiaalisesti ja kielellisesti käsittelemää kokemusta. Elämys puolestaan viittaa hetkellisempään ja tiedostamattomampaan kokemukseen, joka ei ole noussut osaksi yksilön identiteettiä tai käsitystä itsestään. Määritelmät perustuvat Saksassa Tübingenin yliopistossa 2000-luvun alussa kehitelyyn kokemushistorian teoriaan ja metodologiaan, jossa suomen kokemusta vastaa saksan *Erfahrung* ja elämystä *Erlebnis*.⁷

⁶ Kivimäki 2019, 22–35. Kokemuksen ja muistin suhteesta ks. Buschmann & Reimann 2001, 262–263.

⁷ Kivimäki 2019, 17–18; Buschmann & Carl 2001, 14–17. Saksankielisten termien *Erfahrung* ja *Erlebnis* määrittelyt juontuvat kuitenkin jo 1900-luvun alkuun. Jay 2005, 224–227.

Englanninkielisessä tutkimusperinteessä kokemuksen määrittelemistä on vaikeuttanut entisestään se, että kokemusta ja elämystä vastaa kumpaakin vain yksi sana, *experience*. Toisaalta se on pakottanut tarkastelemaan kokemusta laajemmin sen eri merkitysten kannalta sen sijaan, että tukeuduttaisiin vain kielen asettamiin määritelmiin. Filosofian emeritusprofessori David Carr on määritellyt kokemukselle neljä merkitystä: 1) passiivinen ja aisteihin pohjautuva kokemus, jolla ei ole ajallista ulottuvuutta tai ajallisuus ei ole merkityksellistä. Merkitys vastaa aikaisemmin määriteltyä elämystä. 2) ajan ja tekemisen myötä karttuva kokemus, joka voi olla luonteeltaan joko aktiivista tai passiivista. 3) aisteihin pohjautuva kokemus, johon liittyy kokemuksen aktiivinen ymmärtäminen ja 4) uskonnolliset elämykset.⁸

Tässä tutkimuksessa lähestyn kokemusta käsitteenä Carrin toisen määritelmän ja saksalaisen *Erfahrung*-käsitteen avulla. Koiviston merenkulun murros, kuten muutokset yleensäkin, oli ajassa tapahtuvaa, menneisyyteen tiiviisti sidoksissa ja siihen liittyi tulevaisuudennäkemyksiä. Sillä oli selkeästi ajallinen ulottuvuus. Tämän vuoksi ilmiön synnyttämien kokemusten on myös oltava ajallisia. Tärkeää on myös kokemusten tiedostaminen ja käsittely, sillä tämän kaltaiset kokemukset ohjaavat ihmisen toimintaa ja niitä ihmiset sanallistavat eteenpäin.

Kokemusten selittämisessä tärkeä käsite on identiteetti, josta sosiologi Stuart Hall on määritellyt kolme erilaista käsitystä. Ensimmäinen on valistuksen subjekti, jonka mukaan ihmisen identiteetti syntyy tämän sisäisestä keskuksesta. Keskus ja sitä myötä myös identiteetti kehittyvät ihmisen eläessä, mutta perusolemus pysyy samana läpi elämän. Toinen on sosiologinen subjekti. Se syntyi tarpeena selittää modernin maailman monimutkaistumista ja tuo esille yksilön ja ympäristön välisen suhteen vaikutusta identiteettiin. Käsitteen mukaan yksilöllä on sisäinen minuus, joka muovautuu vuorovaikutuksessa ympäröivän kulttuurin ja yhteisön kanssa. Kolmas on postmoderni subjekti, jonka mukaan yksilöllä ei ole kiinteää, olemuksellista tai pysyvää identiteettiä. Sen sijaan identiteettejä on useita eri aikoina, eivätkä ne muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Identiteetti muotoutuu jatkuvasti suhteessa ulkoiseen maailmaan ja on historiallisesti eikä biologisesti määrittynyt. Mahdollinen tunne yhtenäisestä koko elämän kattavasta identiteetistä johtuu ainoastaan ihmisen itse rakentamasta kertomuksesta itsestään.⁹ Tämän tutkimuksen kannalta olennaista on sekä toisen että kolmannen subjektin mukainen käsitys yhteisön ja kulttuurin vaikutuksesta ihmisen identiteettiin. Käsitteeni mukaan identiteetti tai identiteetit voivat syntyä, elää ja muotoutua pitkienkin ajanjaksojen perusteella. Ihmisen elinympäristön vaikutus on olennainen tässä prosessissa.

⁸ Carr 2014, 18–19, 30.

⁹ Hall 1999, 21–23.

Mahdollisen koivistolaisen meri- tai merenkulkijaidentiteetin tunnistamiseksi on käsiteltävä niin sanottuja osaidentiteettejä eli tapoja, joilla ihmisen identiteetti ilmenee. Tutkimuksessa niitä on eritelty ainakin neljä. Ensimmäinen on julkinen identiteetti, joka tarkoittaa, millaisena ihminen näyttää muille. Toinen on sosiaalinen identiteetti eli millaisena ihminen ajattelee muiden näkevän hänet. Kolmas on itseidentiteetti eli ihmisen oma näkemys itsestään ja neljäs on persoonallinen identiteetti eli ihmisen käsitys siitä, mikä tekee hänestä erilaisen ja ainutlaatuisen verrattuna muihin.¹⁰ Pohjimmiltaan ihmisen identiteetti on yksilöllinen, mikä ei kuitenkaan sulje pois kollektiivisen identiteetin olemassaoloa. Kollektiivinen identiteetti rakentuu yhteisen kulttuurin ympärille siinä toistuvien ilmausten, symbolien ja myyttien avulla. Näitä ilmauksia, symbolia ja myyttejä jaetaan yhteisössä eteenpäin ja niille annetaan yhteisesti tärkeäksi koettuja merkityksiä, mitä myöten kollektiivinen identiteetti syntyy.¹¹ Osaidentiteettejä voidaan nähdäkseni tapauskohtaisesti hyödyntää myös kollektiivisen identiteetin tunnistamisessa etenkin, jos itseidentiteetti sisältää samoja tekijöitä kuin kollektiivinen identiteetti. Koivistolaisen merellisen identiteetin kohdalla tämä on perusteltu tulkintakeino, koska niin monella koivistolaisella on ollut myös henkilökohtainen suhde mereen.

1.2 Lähteet, rakenne ja rajaus

Kokemushistoriallisen lähestymistavan vuoksi olisi suotavaa käyttää lähteitä, jotka ilmentävät ihmisten mielipiteitä ja ajatusmaailmaa. Sen vuoksi olen valinnut pääasialliseksi lähteekseni sanomalehdet, sillä ne kertovat monipuolisesti aikalaisia koskettaneista ja puhuttaneista asioista sekä ennen kaikkea siitä, miten asioiden on nähty olevan. Vaikeutena sanomalehtikirjoittelussa puolestaan on kirjoittajien anonyymiys. Uutisartikkeleihin ei juuri koskaan ole merkitty kirjoittajan nimeä, ja mielipidekirjoituksissakin on usein vain nimimerkki. Tämä vaikeuttaa kirjoittajan lähtökohtien vaikutuksen arvioimista. Lehden taustoista voi sentään silti päätellä, minkälaiset ihmiset siihen ovat saattaneet kirjoittaa. Lehtikirjoitukset eivät myös laajasta kirjoittajien kirjosta huolimatta ole täydellinen läpileikkaus yhteiskunnasta, vaan kirjoittajat ovat olleet valikoitunutta joukkoa. Esimerkiksi mielipidekirjoituksissa tietty aihe on voinut saada paljon palstatilaa ja siten näyttäytyä monia koskettavana asiana, vaikka kirjoitusten taustalla on todellisuudessa saattanut olla pieni mutta asialleen omistautunut ryhmä. Vaikuttamaan pyrkivässä tekstissä kirjoittaja myös tarkoin valikoi, mitä sanoo ja millaisin painotuksin, jolloin teksti ei välttämättä vastaa kirjoittajan todellista käsitystä aiheesta. Hän voi myös käyttää arvolatautuneita ilmaisuja omiin tarkoituksiinsa sopivalla tavalla.¹²

¹⁰ Aro 1999, 178.

¹¹ Kaunismaa 1997, 40–42.

¹² Quentin Skinnerin puheaktiteoria. Koikkalainen & Syrjämäki 2008, ensyklopedia-artikkeli.

Anonyymiyden ja siten kirjoittajien taustojen tuntemattomuuden aiheuttamaa lähdekriittistä ongelmaa pyrin ratkomaan kokemusyhteisöjen avulla. Kokemusyhteisöt muodostuvat yksilöiden jakaessa keskenään elämyksiä ja kokemuksia. Siitä seuraa, että kokemusyhteisö luo yhteisiä ja jaettuja kokemuksia ja saattaa alkaa määrittää kokemusten tapoja. Kokemusyhteisöt voivat olla päällekkäisiä tai rinnakkaisia, ja yksilö voi kuulua useaan yhteisöön kerralla. Hän voi myös liittyä uuteen kokemusyhteisöön tai lähteä vanhasta, niin tietoisesti kuin tiedostamatta.¹³ Kokemusyhteisöitä määriteltessä on tärkeää huomioida, että se tehdään sisäpuolelta niin, että jäsenet tuntevat keskenään yhteiskuuluvuutta.¹⁴

Tämän tutkimuksen kannalta merkittäviksi kokemusyhteisöiksi voidaan asuinpaikan perusteella määritellä koivistolaiset sekä ammatin perusteella merenkulkijat. Monet anonyymeistakin kirjoituksista voidaan päätellä koivistolaisten tai merenkulun kanssa tekemisissä olleiden henkilöiden kirjoittamiksi. Näin ollen heidät voidaan nimittää edellä määriteltyjen kokemusyhteisöjen jäseniksi ja siten olettaa heidän kokemustensa olleen jaettuja myös monien muiden koivistolaisten kanssa, jolloin voidaan tehdä yleistettyjä päätelmiä koivistolaisten kokemuksista.

Tutkittaviksi sanomalehdiksi olen valinnut sellaisia, joita Koivistolla on luettu ja jotka ovat käsitelleet Koiviston uutisia. Nämä ehdot täyttäviä sanomalehtiä on 1930-luvulla ollut kolme: vuosina 1930–1939 ilmestynyt *Rannan Sanomat* ja vuosina 1931–1933 ilmestynyt *Itäranta*, jotka olivat Rannan kihlakunnan¹⁵ Koivistolla toimitettuja paikallislehtiä sekä *Karjala*, joka oli Viipurissa toimitettu koko Karjalan maakuntalehti ja Suomen suurimpia sanomalehtiä. Lehti perustettiin 1904 ja toimi alkuun nuorsuomalaisen ja sittemmin Kokoomuksen äänenkannattajana, kunnes muuttui sitoutumattomaksi jatkosodan aikana. *Rannan Sanomat* ja *Itäranta* ilmoittivat molemmat olevansa puolueettomia kunnallisia uutis- ja ilmoituslehtiä, alueensa äänenkannattajia ja kaikille yhteiskuntaluokille suunnattuja. *Rannan Sanomat* myös korosti haluavansa edistää yhteiskunnallista keskustelua ja antaa sivuillaan tilaa erilaisille mielipiteille.¹⁶ Pääasiallisesti nämä ohjelmat näyttävätkin pitävän paikkansa, vaikka ainakin *Rannan Sanomat* näyttäisi muun muassa suojeluskuntia ja sisällissotaa

¹³ Viitaniemi 2019, 76–77.

¹⁴ Carr 2014, 50.

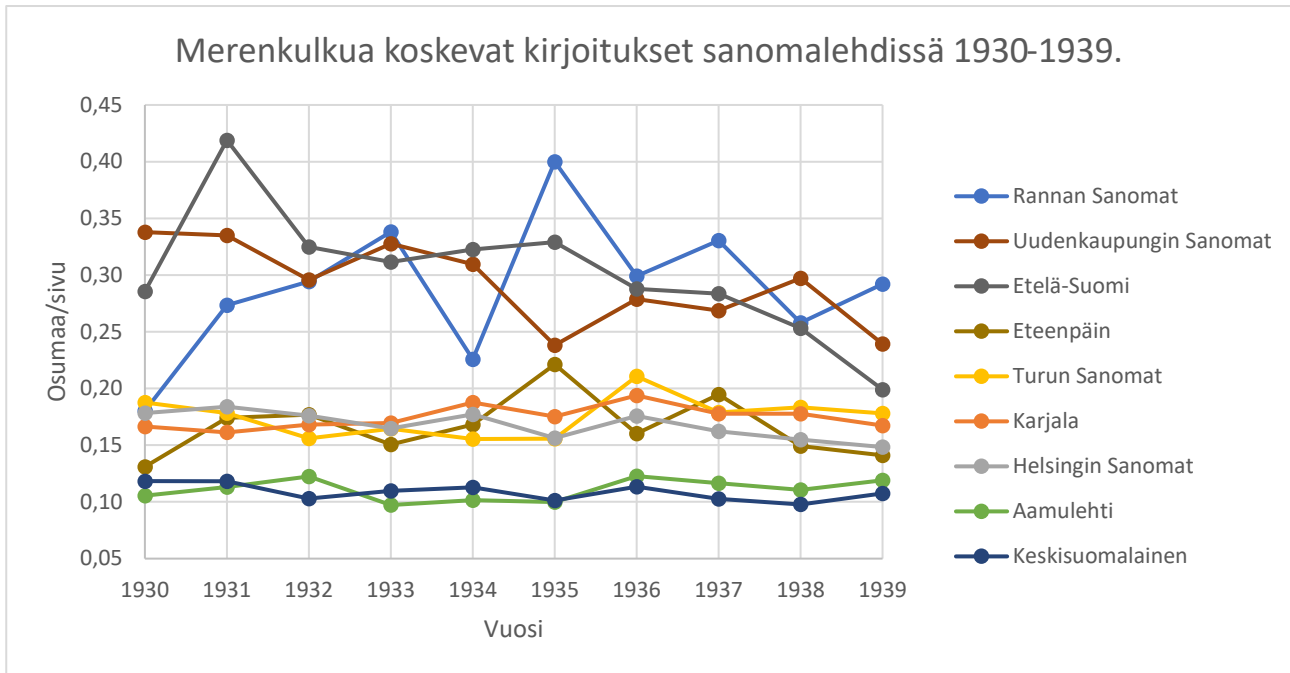
¹⁵ Rannan kihlakunta käsitti Koiviston kauppalan ja maalaiskunnan sekä Johanneksen, Kanneljärven, Kuolemajärven, Lavansaaren, Seiskarin ja Uudenkirkon kunnat, eli karkeasti Karjalan kannaksen merenrantakunnat.

¹⁶ Taipaleelle, RS 24.5.1930; Itäranta, IR 18.12.1931.

koskevan uutisoinnin perusteella olleen monen muun paikallislehden tavoin jokseenkin porvarillisesti suuntautunut.¹⁷

Kyseisistä sanomalehdistä olen muodostanut noin 100 lehtiartikkelin korpuksen, jonka artikkelit käsittelevät merenkulkua ja ilmentävät kokemuksia, käsityksiä tai mielipiteitä merenkulusta. Esimerkiksi *Rannan Sanomissa* julkaistiin säännöllisesti ilmoitusluontoisia uutisia, joissa kerrottiin esimerkiksi Koiviston sataman kuluvan kauden liikennemäärät ilman laajempia saatesanoja tai kerrottiin alusten haaksirikoista. Tämän kaltaiset artikkelit olen jättänyt korpuksen ulkopuolelle, koska niiden tietoarvo kokemuksista on hyvin vähäinen tai jopa olematon. Sen sijaan, jos liikennemääristä kertovassa uutisessa on ollut esimerkiksi satamajohtajan kommentteja tai lehden toimituksen tulkintaa tilastoissa, olen sisällyttänyt artikkelin korpukseen. Subjektiivisuus on ollut ehtona korpukseen sisällyttämiselle, vaikka se olisikin ollut hyvin pientä tai tosiasioina esitettyä. Korpuksen artikkelit on haettu Kansalliskirjaston verkkopalvelusta, jonne on digitoitu käsiteltyjen sanomalehtien kaikki 1930-luvulla ilmestyneet numerot. Artikkelit on haettu hakusanoilla ”laivuri”, ”merenkulku”, ”purje”, ”kaljaasi” ja ”kuunari” sekä niiden taivutusmuodoilla ja johdannaisilla, jotka erilaisten hakukokeiluiden perusteella näyttäisivät antavan tuloksina lähes kaikki merenkulkua laajemmin käsittelevät artikkelit. Suurin osa korpuksen artikkeleista, 70 kappaletta, on *Rannan Sanomista*. *Itärannasta* ja *Karjalasta* on kummastakin kymmenkunta artikkelia ja lisäksi aikakauslehti *Suomen merenkulusta* on muutama. *Rannan Sanomien* suuri osuus selittyy sen paikallisuudella verrattuna *Karjalaan* ja pitkäikäisyydellä verrattuna *Itärantaan*, joka ilmestyi vain muutaman vuoden.

¹⁷ Aalto 1985, 99–100.



Taulukko 1: Taulukko on koostettu Kansalliskirjaston digitaalisten aineistojen hakuosumista hakusanoilla ”merenkulku” ja ”purje” sekä niiden taivutusmuodoilla ja johdannaisilla.

Oheinen taulukko (taulukko 1) kuvaa merenkulku-uutisoinnin tiheyttä kolmeen ryhmään jaetuissa sanomalehdissä. Ensimmäinen ryhmä muodostuu perinteisten pienempien merenkulkupaikkakuntien paikallislehdistä, joita ovat *Rannan Sanomat*, *Uudenkaupungin Sanomat* ja kotkalaiset *Etelä-Suomi* sekä *Eteenpäin*. *Itäranta* on jätetty pois sen lyhyen ilmestymisajan vuoksi. Toinen ryhmä muodostuu suurien rannikkokaupunkien maakunnallisista sanomalehdistä, joita ovat *Karjala*, *Turun Sanomat* ja *Helsingin Sanomat*. Kolmas ryhmä puolestaan muodostuu sisämaan suurista sanomalehdistä, joita ovat tamperelainen *Aamulehti* ja jyvaskyläläinen *Keski-suomalainen*. Taulukosta huomataan, että suurten sanomalehtien käyrät seuraavat suurin piirtein keskenään samaa kaavaa. Merenrantakaupunkien lehdissä uutisointi vain on ymmärrettävästi tiheämpää, kuin sisämaakaupunkien. Pienempien kaupunkien sanomalehdille sen sijaan ei tunnu löytyvän yhteistä tekijää muuten kuin sen lisäksi, että uutisointi on ollut huomattavasti tiheämpää verrattuna suurempiin sanomalehtiin. Ainoan poikkeuksen tekee *Eteenpäin*, mutta senkään käyrä ei seuraa kovin tarkasti suuria sanomalehtiä, vaikka uutisointitiheys onkin samaa luokkaa. Taulukon perusteella näyttää siltä, että merenkulkupaikkakuntien paikallislehdet uutisoivat merenkulusta ahkerasti paikallisten tapahtumien mukaisesti. Sen sijaan suurempien sanomalehtien toisiinsa nähden tasaisemmat käyrät kielivät tasaisemmasta suhteesta valtakunnallisten ja paikallisten uutisten välillä. Sanomalehti *Eteenpäin* tapaus saattaa selittyä sillä, että lehti oli sosiaalidemokraattisesti sitoutunut. Kyseinen taulukko ja sen perusteella tehdyt tulkinnat eivät ole kattava tai kaikkea selittävä tulkinta merenkulku-

uutisoinnista suomalaisessa lehdistössä, eikä sen ole tarkoituksaan olla. Se kuitenkin kertoo olennaista tietoa *Rannan Sanomista*. Voidaan todeta, että *Rannan Sanomissa* kirjoitettiin merenkulusta paikallisella otteella ja suuriin maakuntalehtiin verrattuna tiheästi. Tämä ei kuitenkaan tehnyt siitä poikkeuksellisesti merenkulkuun suuntautunutta lehteä, vaan se oli hyvin tyypillinen merenkulkupaikkakuntien paikallislehtien joukossa.

Tarkkoja lukuja *Rannan Sanomien* tai *Itärannan* levikistä tai lukijamääristä ei valitettavasti ole. Karkea arvio voidaan kuitenkin tehdä. Yleisesti Suomen paikallislehtien levikistä on arvioitu, että vuonna 1930 useimmat lehdet olisivat olleet painokseltaan alle 3000 kappaletta levikkien vaihdellessa 800:n ja 7000:n välillä. Vuonna 1942 keskilevikki oli 2579 ja vaihtelu 850:n ja 5 900:n välillä.¹⁸ *Rannan Sanomien* omilta sivuilta saadaan hieman vihiä vuodelta 1935 lehden täyttäessä viisi vuotta, jolloin se kertoi lehden tilaajamäärän vuosittain aina kasvaneen ja käyneen ”välttämättömäksi ilmiöksi tuhansille perheille”.¹⁹ Kyse oli eräänlaisista lehden omista mainosteksteistä, joten väitteeseen on syytä suhtautua pienellä varauksella, mutta yleisesti lehtien levikki huomioituna ei muutaman tuhannen lehden levikki *Rannan Sanomilla* ole mahdottomuus. *Itärannasta* vihjeitä ole tämänkään vertaa, mutta levikin on täytynyt olla *Rannan Sanomia* pienempi, koska se hävisi kilpailun alueen paikallislehden asemasta ja joutui lopettamaan. Lehdet tavoittivat monia, koska levikki ei vastaa lukijamäärää ja yksi tilaus on päätyntä ainakin kaikkien samassa talossa asuvien luettavaksi. Lehtien levikkialueen eli Rannan kihlakunnan asukasluku oli kuitenkin vuonna 1939 lähes 45 000, joten monen on täytynyt jäädä myös ilman.²⁰

Sanomalehtien lisäksi alkuperäislähteinä on käytetty Suomenlahden itäisen rannikkoalueen taloudellista tutkimusta toimittamaan asetetun komitean komiteamietinnön lopusta löytyvää kahta merenkulkua koskevaa lausuntoa. Komitea asetettiin vuonna 1935 selvittämään Suomenlahden ulkosaarten, Terijoen, Uudenkirkon rantakyläiden ja Koiviston saarten sekä eteläisten rantakyläiden taloudellisia oloja erityisesti maatalouden näkökulmasta, mutta muitakin elinkeinoja on sivuttu. Mietintö valmistui vuonna 1938. Kyseiset lausunnot rikastavat aineistoa niiden sanomalehdistä eroavan tyylin sekä keskenään eroavien mielipiteiden ansiosta. Tutkimuskysymysten kannalta antoisaa lähdemateriaalia olisivat olleet kirjeet ja päiväkirjat, mutta sopivia tällaisia ei ole löytynyt. Myös kunnalliset aineistot on täytynyt jättää ulkopuolelle, sillä hieman yllättäenkin esimerkiksi

¹⁸ Aalto 1985, 26.

¹⁹ *Rannan Sanomat* täyttää 5 vuotta, RS 14.6.1935; Entisen matka-asiamiehen muistelmia, RS 14.6.1935.

²⁰ ”Suomen tilastollinen vuosikirja 1940” 1941, 31.

kunnan- ja kauppalanvaltuustojen tai niiden alaisten toimikuntien pöytäkirjoissa ei ole käsitelty merenkulkua riittävän syvällisesti, jotta niitä olisi ollut mahdollista hyödyntää.

Olen rajannut tutkimukseni 1930-luvun Koivistoon, koska kyseinen aika- ja paikkarajaus tarjoaa hyvin mielenkiintoisen lähtökohdan tarkastella itäisen Suomenlahden talonpoikaispurjehdusta. Maailmansotien välinen aika oli yleisesti merenkulun taantumaa ja talonpoikaispurjehduksen osalta lopun aikaa Merikarjalassa. Koivistolla merenkulku taantui kuitenkin lähiseutujaan huomattavasti vähemmän ja talonpoikaispurjehdus säilyi elinkeinona. Vain vallitsevien olosuhteiden perusteella on mahdotonta varmasti päätellä vastauksia tutkimuskysymyksiini. Yleinen merenkulun laskusuhdanne saattoi Koivistolla aiheuttaa epäuskoa sen tulevaisuuteen. Toisaalta muita pienempi lasku yhdessä pitkien perinteiden kanssa saattoi luoda uskoa Koiviston merenkulkuun ja ajatusta Koivistosta erityislaatuisena merenkulun keskuksena. 1920-lukua en käsittele lähdeaineistoni rajallisuuden takia. Itäisen Suomenlahden merenkulkua tutkivan pro gradu -tutkielman kohteeksi Koivisto sopii myös siksi, että Koiviston merenkulkua on tutkittu jo melko hyvin. Tämä mahdollistaa erilaisten tutkimusnäkökulmien valinnan pro gradu -tutkielman rajallisessa mitassa, kun aiheesta on jo olemassa hyvä viitekehys.

1.3 Aiempi tutkimus ja viitekehys

Tutkimukseni sijoittuu sekä merihistorian että niin sanotun uuden rannikkohistorian piiriin. Merihistoria on perinteisesti ollut kiinnostunut merenkulkuun, kauppalaivastoihin, laivanrakennukseen ja merisodankäyntiin liittyvistä teemoista. Huomio on ollut selvästi merellä tapahtuvassa toiminnassa. Uudessa rannikkohistoriassa puolestaan kiinnitetään huomiota nimensä mukaisesti rannikoihin, jotka ovat eräänlaista välitilaa meren ja maan välillä. Merihistoriaan verrattuna se on ollut sosiaali-, kulttuuri- ja ympäristöhistoriallisesti suuntautuneempaa ja pyrkii täyttämään aukkoa, joka joko maalle tai merelle suunnanneessa aiemmassa tutkimuksessa on jäänyt.²¹ Tutkimussuuntauksena uusi rannikkohistoria on verrattain nuori. Merkittävinä uutta rannikkohistoriaa pohjustavina ja määrittelevinä teoksina voidaan pitää John R. Gillisin tutkimusta *The Human Shore: Seacoasts in History* (2013) ja David Worthingtonin toimittamaa artikkelikokoelmaa *The New Coastal History: Cultural and Environmental Perspectives From Scotland and Beyond* (2017). Gillis tarkastelee tutkimuksessaan ihmiskunnan historiaa rannikoiden näkökulmasta ja niiden vaikutuksesta ihmisen kehitykseen. *The New Coastal Historyn* artikkelit puolestaan tarkastelevat rannikoihin liittyviä kulttuurisia ja ympäristöllisiä aiheita erityisesti

²¹ Lähteenmäki 2022, 33.

Skotlannissa, jossa rannikot ovat lähes joka puolella läsnä. Molemmissa painotetaan rannikoiden huomattavaa merkitystä ihmisille, vaikka ne ovat tutkimuksessa jääneet maan ja meren varjoon. Gillisin mukaan ihmiset kärsivät muistinmenetyksestä, jonka seurauksena olemme unohtaneet rannikoiden erityislaatuisuuden ja sen, että ne ovat olleet ihmisen alkuperäinen luonnollinen elinympäristö.²² *The New Coastal History*n esipuheessa John M. MacKenzie puolestaan huomauttaa, että juuri rannikot ovat olleet niitä toimeliaisuuden paikkoja, joista monet kulttuurit ovat ponnistaneet. Tästäkin huolimatta tutkijoiden kiinnostus on näiden kulttuurien kohdalla ollut puhtaasti maalla tai merellä tapahtuvassa toiminnassa.²³

Tämä työ kiinnittyy merihistorian tutkimusperinteeseen sen keskeisten teemojen merenkulun, talonpoikaispurjehduksen ja laivanrakennuksen kautta. Uuteen rannikkohistoriaan se liittyy puolestaan näkökulmansa ja lähteittensä osalta. Vaikka tutkitut kokemukset liittyvät merenkulkuun, niitä on pohdittu rannalta käsin, niitä on jaettu yhteisön sisällä maissa, niitä on sanoitettu maalla julkaistuissa sanomalehdissä ja merenkulun lisäksi ne ovat vaikuttaneet myös rannoilla ja maalla tapahtuvaan toimintaan. Merkittävinä tekijöinä kokemusten synnyssä ovat olleet merenkulun näkyvyys rannoilla ja meren läsnäolo arjessa.

Merihistorian osalta olennaista on erityisesti talonpoikaispurjehduksesta tehty tutkimus ja osin purjeen ja höyryn kilpailua merenkulussa koskeva tutkimus. Suomessa merenkulun historian huomattavin tutkija on Yrjö Kaukiainen, joka on kirjoittanut useita aihetta käsitteleviä tutkimuksia. Tämän tutkimuksen kannalta olennaisia ovat erityisesti Suomen merenkulun historian yleisteos *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia* (2008) ja Koiviston merenkulun historiaa käsittelevä *Koiviston merenkulun historia. Koivisto 1* (1975). Talonpoikaispurjehdusta käsittelevä tutkimus ajoittuu pääasiallisesti 1800-luvulle ja 1900-luvun alkuun ennen ensimmäistä maailmansotaa, mikä on karsinut mahdollisuuksia käyttää sinänsä melko laaja-alaisesti aiheesta tehtyä tutkimusta tässä tutkimuksessa. Yhtenä syynä tälle lienee, että talonpoikaispurjehdus käsitteenä ei ole enää maailmansotien välisenä aikana yhtä osuva ja kuvaava mitä 1800-luvulla. Tästä huolimatta se on olennainen käsite Koiviston merenkulussa vielä 1930-luvullakin, koska se oli vuosisatoja ollut käytännössä ainoa Koivistolla harjoitettu merenkulun muoto. Tästä syystä myös varhaisempaa talonpoikaispurjehduksen historiaa käsittelevistä tutkimuksista, kuten Jan-Erik Börmanin väitöskirjasta *Åboländsk bygdeseglation 1850–1920. Farkoster, redare, resor och ekonomi* (1979) ja

²² Gillis 2013, 3.

²³ MacKenzie 2017, V.

Ulla Kallbergin väitöskirjasta *Kustavin Talonpoikaispurjehduksesta 1860–1915* (1981) on ollut apua Koiviston tilanteen tulkinnaissa.

Näkökulmiltaan talonpoikaispurjehduksen tutkimus on ollut pitkälti taloushistoriallista. Se on keskittynyt kysymyksiin muun muassa talonpoikaispurjehduksesta osana talonpoikien elantoa, suhteesta porvarien laivanvarustukseen, lasku- ja nousukausista, ja talonpoikaispurjehduksesta osana koti- ja ulkomaan kauppaa. Yksittäisiin paikkakuntiin kohdistuneissa tutkimuksissa esille nousee luonnollisesti myös paikallishistoria. Taloushistoriallista painotusta selittänevät lähteet, jotka talonpoikaispurjehduksesta ovat jääneet jäljelle. Merihistorialle perinteiset ja tyypilliset lähteet, kuten tulliasiakirjat ja laivaluettelot, ovat ohjanneet tutkimusta taloushistorialliseen suuntaan. Tämän tutkimuksen näkökulma on kuitenkin ensisijaisesti kulttuurinen, vaikka taloushistoria onkin monesti vahvasti läsnä. Aiheen kulttuuriseen käsittelyyn erinomaisia työkaluja on tarjonnut Jaana Kourin, Tuomas Räsäsen ja Nina Tynkkysen toimittama *Muutoksen tyrskyt ja kotirannan mainingit. Kulttuurisia näkökulmia merentutkimukseen* (2020), jonka artikkelit käsittelevät monipuolisesti merta erilaisista kulttuurisista näkökulmista. Kulttuurihistoriallisesta talonpoikaispurjehduksen tutkimuksesta on mainittava Kirsi Keravuoren *Saaristolaisia. Elämä, arki ja vanhemmuus laivuriperheen kirjeenvaihdossa* (2017), joka käsittelee kustavilaisen talonpoika-laivurin ja hänen vaimonsa kirjeenvaihtoa 1800-luvun puolivälissä. Tutkimuksen hyödyntäminen on vain ollut valitettavan haastavaa sen ajallisen etäisyyden vuoksi. Tämän työn kannalta mielenkiintoisena tutkimuksena täytyy mainita vielä tanskalaisen Morten Tinningin artikkeli *Imagined futures of sail and steam – The role of community in envisioning entrepreneurial ventures* (2022), jossa hän kuvaa tanskalaisessa Svendborgin kaupungissa 1900-luvun taitteessa käytyä väittelyä purjeiden ja höyryvoiman käytöstä merenkulussa. Väittelyssä oli huomattavan paljon yhtäläisyyksiä Koivistolla 1930-luvulla käytyyn keskusteluun aiheesta, ja Svendborg on siten erinomainen vertailukohta Koivistoon.

Koivistosta ja sen historiasta on julkaistu paljon kirjallisuutta maailmansodan päättymisen jälkeen. Suuri osa tästä on koivistolaisten suku- ja kyläyhdistysten julkaisemia suku- ja kyläkirjoja, mutta mukaan mahtuu myös akateemisiä historiantutkimuksia. Varhaisin näistä on K. W. Hopun ja Erkki Kansanahon *Koivisto. Sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista* (1953), joka on ainut Koiviston historiaa käsittelevä yleisteos. Koiviston merenkulun historiaa ovat käsitelleet Yrjö Kaukiainen jo edellä mainitussa teoksessaan sekä Sulo Jukanen teoksessa *Honkalaivat ja halkolastit, Koivisto 2. Koiviston pitäjistä ja sen asukkaiden merenkulusta ja laivanrakennuksesta* (1975). Viimeisimpänä

Koiviston historiaa on tutkinut Leena Rossi teoksessaan *Koiviston arkielämää 1880-luvulta 1930-luvulle* (2004), jossa hän käsittelee myös merenkulkua.

Laajemmassa tutkimuskontekstissa Koiviston historia on perinteisesti sijoittunut vanhan Viipurin läänin ja luovutetun Karjalan tutkimukseen. Sotien jälkeen alueen tutkimus oli pitkälti siirtokarjalaisten järjestöjen ja säätiöiden varassa. Monet tutkijat välttelivät aihetta ulkopoliittisista syistä, kun siirtokarjalaiset puolestaan halusivat vaalia vanhojen kotiseutujensa perinteitä. Vasta Neuvostoliiton hajoaminen sai aikaan uuden kiinnostuksen alueen historiantutkimusta kohtaan, kun poliittiset estot hävisivät ja kotiseutumatkat Karjalaan kävivät mahdollisiksi. Seurasi useampia laajoja Karjalan historian kokonaisesityksiä, joista viimeisin on vuosina 2003–2010 julkaistu *Viipurin läänin historia* -sarja. Viime vuosina tutkimuksessa on alettu kuitenkin korostaa Viipurin läänin rannikkokuntien omintakeisuutta verrattuna muuhun Karjalaan, joten alueesta on alettu käyttää nimitystä Merikarjala. Termi itsessään juontuu jo 1980-luvulle ja tutkimuksessakin sittemmin havaittuun tarpeeseen sanallistaa Karjalan rannikkoseutujen ja saarien kulttuuria. Nimitys vakiintui kuitenkin vasta vuonna 2015, kun Kotus ja Itä-Suomen yliopiston Karjalan tutkimuslaitos hyväksyivät ne. Ensimmäinen Merikarjalan nimenomaiseksi tutkimuskohteekseen julkaistu tutkimus, Viipurin Suomalaisen Kirjallisuusseuran toimitus *Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaikka*, ilmestyi vasta aivan hiljattain syksyllä 2022.²⁴ Tämä tutkimus liittyy ensisijaisesti osaksi juuri Merikarjalan tutkimusta, paitsi maantieteellisen sijaintinsa, myös erityisesti karjalaista rannikkokulttuuria käsittelevän aiheensa johdosta.

1.4 Talonpoikaispurjehdus

Talonpoikaispurjehduksella tarkoitetaan maaseudun talonpoikien harjoittamaa kotitarve- ja kauppamerenkulkua. Suomessa sen historia alkaa keskiajalta, jolloin Ruotsin vallan vakiintuminen ja ensimmäisten kaupunkien synty johti kauppamerenkulun jakautumiseen kaupunkien porvariston ja rannikon talonpoikien välillä.²⁵ Ilmiö on ollut Itämeren alueelle tyypillinen ja sitä on pääpiirteissään toiminut samoin periaattein maasta riippumatta.²⁶ Samankaltaista toimintaa on harjoitettu myös ainakin pitkin Euroopan länsirannikkoa.²⁷ Vielä 1800-luvulle tultaessa niin Itämeren kuin Pohjanmeren rannikkoseutujen talonpojille oli tyypillistä elannon saaminen sekä maalta että mereltä.²⁸ Vuosisatojen kuluessa talonpoikaispurjehdus koki nousu- ja laskukausia sotien ja

²⁴ Koskivirta & Suutari 2022, 6–12.

²⁵ Kaukiainen 2008, 60–64.

²⁶ Kirby & Hinkkanen 2000.

²⁷ Friedland 1986, 2.

²⁸ Gillis 2013, 75–78.

talouspolitiikan muutosten takia. Viimeinen hyvä talonpoikaispurjehduksen kausi Suomessa koettiin 1800-luvun loppupuoliskolla Krimin sodan päätyttyä ja elinkeinolakien vapauduttua. Vielä ensimmäisen maailmansodan alkaessa Suomessa oli paljon rannikkopurjehdukseen sopivia laivoja höyrylaivaston kasvusta huolimatta.²⁹ Maailmansotien välisenä aikana höyry lopulta voitti tuulen merenkulussa, mikä tarkoitti lopullista kuoliniskua myös talonpoikaispurjehdukselle. Erityisesti itäisellä Suomenlahdella rannikkopurjehdusta hankaloitti huomattavasti myös Pietarin kaupan loppuminen. Koivistolla talonpoikaispurjehdus, tai sen perinne säilyi elinkeinona 1930-luvulle asti koneavusteisten purjealusten ansiosta, mutta kehitys kävi kohti suurvarustusta. Myös yhä suurempi osa koivistolaisista sai elantonsa meren sijaan maanviljelystä, ja Koivistokin oli ennen talvisotaa jo muuntumassa naapurikuntiansa kaltaiseksi maatalouskunnaksi.³⁰

Talonpoikaispurjehdus terminä alkaa viimeistään maailmansotien välisenä aikana olla ongelmallinen. Lainsäädännön vapautuminen 1800-luvulla tarkoitti myös talonpoikaispurjehduksen rajan hämärtymistä verrattuna ammattimerenkulkuun. Muutos ei tapahtunut hetkessä, mutta jo 1900-luvun taitteessa Suomessa alkoi talonpoikaistonniston osalta näkyä siirtymistä laivojen omistussuhteiden ja varustamisen kannalta kohti ammattimerenkulun toimintamalleja.³¹ Talonpoikaislaivureille oli ollut tyypillistä varallisuudesta riippuen joko olla osakkaana yhdessä tai korkeintaan muutamassa muussa aluksessa lähitalojen kesken tai omistaa kokonaisuudessaan oma laiva. Monesti laivan omistaja itse tai joku muu samasta taloudesta toimi laivan päällikkönä. Harva sai koko elantoaan purjehduksesta, vaan sivussa useimmiten kalastettiin ja viljeltiin maata. 1900-luvulla tapahtuneet muutokset merenkulussa tarkoittivat kuitenkin sitä, että talonpoikaisilta rannikko- ja Itämeren laivoiltakin alettiin vaatia enemmän ja niinpä niiden keskimääräinen koko alkoi kasvaa Koivistolla jo 1800-luvun puolella.³² Koon myötä nousi myös hinta, mikä vaati ammattimaisempaa panostusta merenkulkuun. Lähdeaineiston perusteella talonpoikaispurjehdus ei myöskään terminä ollut aikalaiskäytössä enää kuvaamassa ajan merenkulkua. Sen sijaan talonpoikaispurjehduksesta periytyvää merenkulkua on kutsuttu usein rannikkoliikenteeksi tai -purjehdukseksi sen suuntautuessa kotimaahan ja Itämeren purjehdukseksi, kun kyse on ollut kansainvälisestä merenkulusta. Pienlaivanvarustajia on puolestaan kutsuttu yksinkertaisesti vain laivureiksi. Tästä kaikesta huolimatta talonpoikaispurjehdus on vielä 1930-luvulla olennainen käsite Koiviston merenkulussa sen vuosisataisen historian vuoksi. Kuten seuraavissa luvuissa tullaan huomaamaan, talonpoikaispurjehdukseen juontuvat perinteet ja tavat

²⁹ Kaukiainen 2008, 299.

³⁰ Kaukiainen 1975, 294–308.

³¹ Kallberg 1999, 21–22.

³² Kaukiainen 1975, 244

vaikuttivat yhä 1930-luvulla monin eri tavoin koivistolaisten kokemuksiin merenkulusta. Niitä kokemuksia ei voi ymmärtää tai selittää, mikäli ei ymmärrä talonpoikaispurjehdusta.

2. Historian luvattu merenkulkupitäjä

2.1 Muinainen kauppapaikka

Koiviston merenkulun alkuaikojä käsitellään tarkemmin tai vähintään sivutaan useassa *Rannan Sanomissa* ja *Itärannassa* julkaistussa Koiviston merenkulun historiaa käsittelevässä kirjoituksessa. Kaikissa Koiviston historia kauppapaikkana ja merenkulkupitäjänä ulotetaan esihistoriallisen ja historiallisen ajan taitteeseen. Tarkkoja ajallisia määreitä sille, mistä alkaen Koivistoa voidaan pitää kauppapaikkana, tai koska paikallisten merenkulku olisi alkanut, ei juurikaan anneta. Sen sijaan käytetään hyvin ympärilyöreitä vanhoihin aikoihin viittaavia ajallisia ilmaisuja, kuten ”Jo varhaisimmista ajoista on Koivisto ollut tunnettu Suomenlahden ja Itämeren rannikoilla asuneille kansoille”³³ tai ”Koivisto on ikivanhoista ajoista ollut ei vain Suomenlahden itärannikon eikä yksin Suomenkaan vaan koko Itämeren piirin mainehikkaimpia merenkulkuseutuja”³⁴. Vuosilukuajoitusta tarjoaa oikeastaan vain yksi kirjoittaja, jonka mukaan asiakirja vuodelta 1270 kertoo Koivistosta tärkeänä kauppapaikkana.³⁵ Kirjoittaja viittaa luultavasti saksalaisten ja novgorodilaisten kauppaneuvotteluihin vuosilta 1268–1269 ja niistä syntyneisiin asiakirjoihin. Sopimuksessa on ensimmäinen kirjallinen maininta Koivistosta, mutta siinä ei suoranaisesti mainita kauppapaikasta Koivistolla, vaan Novgorodin suojeluksesta saksalaisille kauppiaille heidän saavuttuaan Koivistolle.³⁶

Aikamääritteiden tapaan käsitykset Koiviston merkityksestä ovat myös ympärilyöreitä, mutta eivät suinkaan vaatimattomia. Koiviston ajateltiin olleen maineikas ja koko Itämeren ympäristössä tunnettu merenkulkupitäjä, mikä käy hyvin ilmi edellisen kappaleen lainauksistakin. *Itärantaan* pitkän juttusarjan Koiviston saarten elämästä kirjoittanut August Matikka³⁷ kertoo sarjan ensimmäisessä osassa ”vanhanajan historian jo kertovan”, että Aurajoen seudut ja Koiviston saaret olivat tunnetuimpia kauppapaikkoja.³⁸ Suurimmillaan Koiviston maine ulotetaan 1300-luvulla Keski-Eurooppaan saakka.³⁹ Pisimmälle Koiviston muinaisen suuruuden vie nimimerkki A. C. *Rannan Sanomien* kirjoituksessaan ”Katse Merelle!”, jossa hän väittää suomalaisten olleen merenkulkijakansa jo ”hämärästä muinaisuudesta” ja Koiviston olleen ”ensimmäisen

³³ Koivisto satamapaikkana. Sen edellytykset Itä-Suomen sopivampana vienti- ja tuonti-paikkana, RS 24.5.1930.

³⁴ Koiviston laivanrakennus, RS 3.9.1931.

³⁵ Eteenpäin! (Koivistolaista haaveilua), RS 2.7.1930.

³⁶ Kaukiainen 1975, 25–26.

³⁷ Kirjoitukset ilmestyivät nimimerkillä Aug. Matikka, joten on hyvin todennäköistä, että kirjoittaja oli maanviljelijä August Matikka Koiviston Saarenpäästä. Hän toimi 1930-luvulla ainakin Koiviston maatalouskerhossa sekä kunnanvaltuustossa sosiaalidemokraattien valtuutettuna. Kts. esim. Kunnallisvaalien tulokset lehtemme levikkialueen eri kunnissa, RS 8.12.1933; Koiviston maatalouskerhoyhdistyksen syyskokous, RS 21.11.1935.

³⁸ Aug. Matikka, Elämää Koiviston saaristossa. Vanhalta ajalta nykyaikaan, IR 18.3.1932.

³⁹ Erkki Kansanen, Siitä kuninkaasta, joka ensimmäisen kävi Koivistolla, RS 23.8.1934.

itsenäisyytemme” aikana suuri satamapaikka. Suomalaiset olisivat käyttäneet veneissä purjeita ennen raakaa voimaa arvostaneita ruotsalaisia, sillä Kalevalassakin Väinämöinen luotti henkisiin voimiin, kun Louhen väki ”hitot”, eli Tacituksen Sithones-germaanikansa, turvautui miekkaan. Tekivätpä suomalaiset vielä ryöstöretkiä Ruotsiin ja kävivät kauppaa Saksassa asti, mikä loppui vasta ruotsalaisten vallattua Hämeen.⁴⁰ Eräs toinenkin kirjoittaja mainitsee ryöstöretket ja sanoo niitä tehdyn Koivistolta käsin perustaen väitteensä vanhoihin kronikoihin, niitä sen enempää kuitenkaan erittelemättä.⁴¹

Edellä käsitellyistä osin melko korkealentoisista esityksistä erottuu aineistosta kaksi hieman tieteellisemmällä ja perustellummalla otteella kirjoitettua artikkelia, jotka sivuavat Koiviston varhaishistoriaa. Molemmat on kirjoittanut Suomen Purjelaivaliiton sihteerinä toiminut Ilmari Wirkkala. Hän oli syntynyt Kaustisilla, ei koskaan asunut Koivistolla ja oli ammatiltaan hautausmaarakkitehti. Hänen yhteytensä Koivistoon muodostui ilmeisen puhtaasti merenkulun myötä, johon hän oli monipuolisesti perehtynyt.⁴² Ensimmäisessä Wirkkala toteaa melko varovaisesti, että Ruotsin aikaa edeltävästä merenkulusta ei voida sanoa mitään varmasti. Merkityksellisenä sitä voidaan silti pitää, sillä suomen sana ”laiva” on Wirkkalan mukaan lainautunut suomesta latviaan, liettuaan ja venäjään. Länsi-Suomessa käytetty nimitys ”haaksi” olisi puolestaan lainautunut ruotsiin.⁴³ Toisessa, kaksi vuotta myöhemässä, artikkelissaan hän tekee jo rohkeampia väitöksiä esittämällä, että Karjalan rannikon asukkaat olisivat hävittäneet Sigtunan kaupungin vuonna 1187 ja purjehtineet taidokkaasti rakennetuilla aluksillaan jopa Juutinrauman ulkopuolelle asti. Näitä väitteitä hän ei enää erityisemmin perustele.⁴⁴

Tarkempi perehtyminen Wirkkalan tuotantoon kuitenkin osoittaa hänellä olleen oman aikansakin mittapuulla melkoisen viljejä ajatuksia Suomen esihistoriasta ja merenkulun alkuvaiheista. Näyttääkin itse asiassa siltä, että nimimerkki A. C:n kirjoituksessaan esille tuomat käsitykset perustuvat juuri Wirkkalan teoksessaan *Suomen merenvaltius* (1929) esittämiin näkemyksiin aina kalevalaisia perusteluja myöten.⁴⁵ Syytä sille, miksi Wirkkala itse tyytyi *Rannan Sanomissa* paljon maltillisempiin kannanottoihin, voidaan vain arvailla.

⁴⁰ Katse merelle!, RS 18.6.1930.

⁴¹ Koivisto satamapaikkana. Sen edellytykset Itä-Suomen sopivampana vienti- ja tuonti-paikkana, RS 24.5.1930.

⁴² Kivelä 2016, 6; Kuka kukin on 1954, 978–979.

⁴³ Ilmari Wirkkala, Itäisen Suomenlahden talonpoikaismerenkulusta menneinä aikoina ja nykyään, RS 3.9.1931. Sanalainojen paikkansa pitävyyden osalta Wirkkala on oikeilla jäljillä, sillä nykytiedon valossa ”laiva” olisi lainautunut suomesta ainakin balttilaisiin kieliin. Suomen omaperäinen sana se ei kuitenkaan ole, vaan germaaninen laina. ”Haaksen” osalta ei ole varmuutta. Häkkinen 2004, 155, 163.

⁴⁴ Ilmari Wirkkala, ”Karjalan pohjan” talonpoikaismerenkulku 1500-luvulla, RS 21.9.1933.

⁴⁵ Wirkkala 1929, 9–19.

Edellä käsiteltyjä näkemyksiä kiistäviä tai vastustavia artikkeleita ei koivistolaisissa sanomalehdissä julkaistu ainuttakaan, kuten ei julkaistu vaihtoehtoisikaan tulkintoja. Näyttää vahvasti siltä, että pääpiirteissään koivistolaisten käsitykset kotiseutunsa varhaisesta historiasta olivat samoja. Koivistolla oli vanha satamapaikka ja siellä oli käyty kauppaa ja harjoitettu merenkulkua jo ennen Ruotsin aikaa. Ennen kaikkea se oli kuitenkin maineikas ja tunnettu pitäjä ympäri Itämeren, mikä näyttäisi olleen koivistolaisille se tärkein seikka varhaishistoriastaan, sillä ajatus esiintyy kaikissa *Rannan Sanomien* ja *Itärannan Koiviston* varhaishistoriaa sivuavissa kirjoituksissa.

Varhaishistorian käsitysten merkityksien syvällisemmäksi ymmärtämiseksi on myös syytä käsitellä sekä vanhemman tutkimuksen että nykytutkimuksen käsityksiä Koiviston varhaishistoriasta ja niiden avulla pohtia, mistä koivistolaisten käsitykset ovat syntyneet. Helsingin yliopiston Viipurilaisen osakunnan vuonna 1910 julkaisema artikkelikokoelma *Kaukomieli IV, kotiseutututkimuksia* pitää sisällään K. V. Hoppun⁴⁶ lyhyen artikkelin *Palasia Koiviston historiasta*. Artikkelin käsittelee ristiretkiäikää vain lyhyesti, mutta mainitsee 1260-luvun kauppaneuvottelut ja toteaa niihin nojaten, että Koivistolle tuli ulkomaisia kauppiaita jo esikristillisellä ajalla. Kristinuskon Hoppu ilmeisesti katsoo saapuneen Koivistolle vasta Viipurin linnan perustamisen jälkeen eli 1200- ja 1300-lukujen taitteessa.⁴⁷ Hän ei siis ota kantaa Koiviston kauppapaikan syntyajankohtaan, mutta pitää selvänä, että se oli olemassa jo 1200-luvulla. Tarkempi esitys Koiviston esihistoriasta julkaistiin vasta toisen maailmansodan jälkeen vuonna 1953 teoksessa *Koivisto. Sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista*, jonka toimittivat K. V. Hoppu ja Erkki Kansanaho. Arkeologi Jorma Leppäaho toteaa esihistoriaa käsittelevässä luvussa rautakautisten löytöjen puuttuvan Koivistolta kokonaan, mitä hän pitää merkinä vakituisen asutuksen puutteesta. Hän pyörittelee mahdollisuutta Koiviston kauppapaikasta 1200-luvulla asiakirjoihin pohjalta ja Koiviston ruotsinkieliseen nimeen Björkö perustuen, minkä on monesti ajateltu viittaavaan kauppapaikkaan. Leppäaho kuitenkin toteaa, ettei todisteita ole tarpeeksi minkään varman sanomiseksi.⁴⁸ Tästä huolimatta Hoppu esittää vielä myöhemmin samassa teoksessa Koivistoa Viipuria vanhemmaksi kauppapaikaksi ja Koiviston olleen jo viimeistään 1000-luvulla idänkaupan välityspaikkana.⁴⁹

Perusteellisimman esityksen Koiviston esi- ja varhaishistoriasta on tehnyt Yrjö Kaukiainen kirjassaan *Koiviston merenkulun historia* vuodelta 1975. Asutuksen hän arvelee alkaneen 1200-luvun tienoilla

⁴⁶ Koivistolta kotoisin ollut Kaarle Väinö (tai Wäinö) Hoppu päätyi opintojensa jälkeen Helsinkiin, jossa hän toimi 1930-luvulla kaupungin satamajohtajana. Kuka kukin on 1954, 230–231.

⁴⁷ Hoppu 1910, 161–162.

⁴⁸ Leppäaho 1953, 11–12.

⁴⁹ Hoppu 1953, 179.

ja pitkällisten pohdintojen tuloksena päätyy siihen, että Koivisto olisi 1200-luvulla toiminut jonkinlaisena kauppapaikkana, ei vakituksena, mutta kohtaamispaikkana karjalaisille ja saksalaisille tai gotlantilaisille kauppiaille. Tästä näyttäisi syntyneen säännölliset kesämarkkinat, jotka säilyneiden verotietojen perusteella olisivat jatkuneet 1400-luvulle asti.⁵⁰ Nykypäivän käsitys ei ole tästä juurikaan muuttunut. Ei ole mahdotonta, etteikö Koivisto olisi ollut suojasatama idäntiellä jo ennen 1200-lukua. Toisaalta kirjallisten lähteiden ja arkeologisten löytöjen puutteessa varmana ei voida pitää kauppapaikan olemassaoloa edes vielä 1200-luvulla.⁵¹ Myöhäisrautakauden ja ristiretkiajan asutuksesta Kannaksen länsirannikolla puolestaan on eriäviä mielipiteitä siitä, oliko alue vain nautinta-aluetta vai oliko siellä pysyvää harvaa asutusta.⁵²

Koivistolaisten 1930-luvun käsitykset ovat olleet oikean suuntaisia ainakin sen osalta, että Koivisto on ollut kauppapaikka jo varhain, vaikka kirjoituksissa onkin selkeästi halua viedä kaupankäynnin alku 1200-luvua varhaisempaan aikaan ja tehdä Koivistosta merkittävämpi kauppapaikka, kuin se todellisuudessa on ollut. Ristiretkiajalla karjalaiset kävivät kauppaa myös oman asuinalueensa ulkopuolella Inkerissä ja Laatokan kaakkois- ja itäpuolella, mutta koivistolaisten koko Itämeren kattavalle kauppamerenkululle tai Koiviston laajalle levinneelle maineelle ei kuitenkaan löydy todisteita, eikä näin ole Koivistoa koskevassa tutkimuksessa erityisemmin väitettykään.⁵³ Mistä nämä käsitykset ovat sitten syntyneet?

Syy löytyy 1930-luvun yleisistä käsityksistä Suomen esihistoriasta ja varhaiskeskiajasta. 1800-luvulta alkaen Suomen historiasta tehtiin Suomessa väline, jolla voitiin rakentaa omaa kansallista identiteettiä. Tähän kuului olennaisesti suomalaisten historian kirjoittaminen, joka olisi vapaa ruotsalaisesta vaikutuksesta. Käytännössä se tarkoitti, että suomalaisille oli luotava historia Ruotsin valtaa edeltävälle ajalle heimoineen, sotapäällikköineen ja muinaiskaupunkeineen. Itsenäistymisen jälkeen tuli tärkeäksi legitimoida Suomen itsenäisyys, minkä vuoksi alettiin puhua Suomen ensimmäisestä itsenäisyydestä, jolla viitattiin Ruotsin valtaa edeltävään aikaan. Näin suomalaiset olisivatkin vuonna 1917 vain palauttaneet asemansa itsenäisten kansakuntien joukossa.⁵⁴

Tämän kaltainen historiankirjoitus luotiin kulttuurisen eliitin joukossa, ja sitä tuotti erityisesti koulutusta saanut väki, kuten opettajat, kirjailijat, poliitikot ja toimittajat. Esimerkiksi kirjojen,

⁵⁰ Kaukiainen 1975, 18–39.

⁵¹ Kaukiainen 2008, 38–40; Uino 2014, 354; Hiekkänen 2014, 486–487.

⁵² Saksa, Uino ja Hiekkänen 2014, 440; Hiekkänen 2014, 487; Raninen ja Wessman 2015, 352–353.

⁵³ Saksa, Uino ja Hiekkänen 2014, 471–472.

⁵⁴ Fewster 2006, 14–18, 309–310.

sanomalehtien, näytelmien ja postikorttien kautta ajatukset läpäisivät koko suomalaisen yhteiskunnan, jolloin käsityksiä alkoivat ylläpitää ja muokata kaikenlaiset ihmiset taustoistaan riippumatta.⁵⁵ Ei ole ihme, että Koivistollakin oli mahtipontisia näkemyksiä omasta muinaisuudesta. Verrattaessa koivistolaisten käsityksiä omasta varhaishistoriastaan yleisiin suomalaisiin käsityksiin Suomen varhaishistoriasta huomataan useita samoja tai samankaltaisia elementtejä. Derek Fewster on määritellyt väitöskirjassaan *Visions of past glory. Nationalism and the Construction of Early Finnish History* 1800-luvun ja 1900-luvun alun suomalaisen varhaiskeskiajan historiankirjoituksen olennaisia ominaisuuksia. Näihin kuuluvat muun muassa kauppapaikat, taitavat kauppiaat, merenkulku ja sotaisuus.⁵⁶ Nämä kaikki sopivat myös Koivistoon. Koivistoa itsessään pidettiin kauppapaikkana, koivistolaiset purjehtivat kauppamatkoillaan ympäri Itämeren ja tarpeen tullessa tarttuivat aseisiin.

Näiden yhtäläisyyksien perusteella voidaan sanoa, että Koivistolla sovellettiin samoja nationalistisia päämääriä, mitä Suomessa maanlaajuisesti, mutta oman kotipaikan näkökannasta. Itsenäisyys vain vaihdettiin merenkulkuun, millä pyrittiin luomaan uskoa siihen, että perinteisellä elinkeinolla on tulevaisuutta huonoista ajoista huolimatta. Koska suomalaisten ajateltiin onnistuneen itsenäisyytensä palauttamisessa, pitäisi koivistolaistenkin olla mahdollista saada merenkulku taas kukoistamaan. Kirjoitukset Koiviston muinaisuudesta osuvat ajallisesti juuri merenkulun vaikeimpiin aikoihin, sillä kaikki aihetta käsittelevät tekstit ilmestyivät vuosina 1930–1934. Vuosien 1928–1936 välillä Koiviston kauppalaivaston kehitys oli laskusuuntainen erityisesti alusten lukumäärän, mutta myös tonniston, kannalta. Alusten määrä laski noin kolmanneksella, mikä puolestaan on heikentänyt merenkulun työllistävää vaikutusta merkittävästi. Vuosina 1934–1936 alusten määrä laski kuitenkin enää vain yhdellä, ja 1930-luvun lopulla kauppalaivaston koko lähti uudestaan nousuun.⁵⁷ Koiviston muinaisuutta korostavat tekstit loppuvat siis samaan aikaan, kun merenkulun näkymät alkavat parantua.

2.2 Uuden ajan yritteliäs laivuri

Toisena selkeänä kokonaisuutena Koiviston merenkulun historiaa käsittelevistä kirjoituksista nousee esille Ruotsin vallan aika ja Ruotsin uuden ajan aikainen merkantilistinen talouspolitiikka, joka Koiviston kannalta tarkoitti erityisesti pyrkimystä kaupan keskittämiseen kaupunkiin ja siten talonpoikaispurjehduksen rajoittamista. Jo keskiajalla kruunu pyrki säätelemään talonpoikien

⁵⁵ Fewster 2006, 19–21.

⁵⁶ Fewster 2006, 396–397.

⁵⁷ Kaukiainen 1975, 288–289.

kaupankäyntiä, mutta käytännössä melko ponnettomasti.⁵⁸ Korosteisen aseman on saanut Kustaa Vaasa, joka ensimmäisenä yritti toden teolla rajoittaa valtakunnan talonpoikaispurjehdusta. Koivistolaisille talonpojille tämä tarkoitti, että he olisivat saaneet käydä kauppaa vain Viipuriin ja Tukholmaan. Määräystä ei toteltu, joten vuonna 1548 Kustaa käski voutiaan Maunu Niilonpoikaa pakottamaan Kannaksen parhaat talonpoikaiskauppiat muuttamaan Viipurin ja käskyn tehostamiseksi vangitsemaan talonpoikia ja teloittamaan muutaman itsepäisimmän. Tämäkään ei toiminut, ja kuninkaan sallittua vielä joitakin poikkeuksia määräyksiinsä, jäi Kustaa Vaasan vaikutus talonpoikaispurjehdukseen lopulta hyvin vähäiseksi.⁵⁹

Kustaa Vaasa otetaan esille viidessä kahdeksasta aineiston Ruotsin aikaa käsittelevässä kirjoituksessa. Vertailuksi muista Ruotsin kuninkaista mainitaan vain Kustaa II Aadolf ja hänetkin vain kerran. Vaasan toimista erottuu aineistosta kaksi erilaista, mutta samansuuntaista, narratiivia. Näistä ensimmäinen on Ilmari Wirkkalan esittämä kertomus, jossa kuningas käy itse tapaamassa Suomenlahden pohjukan talonpoikaislaivureita Tukholman satamassa, mutta tutustuttuaan näihin rohkeisiin merimiehiin ei hän tohtinut enää uudistaa heihin kohdistuvia purjehduskieltoja.⁶⁰ Toinen versio puolestaan kertoo edellisessä kappaleessa mainituista rangaistuksista, joilla kuningas uhkasi Koiviston ja lähiseutujen laivureita. Näissä tärkeä osa tarinaa on, että koivistolaiset jatkoivat purjehdustoimintaansa entiseen tapaan kielloista ja rangaistuksista huolimatta.⁶¹

Muita yhtä selkeitä narratiiveja teksteistä ei löydy. Muutamaan otteeseen mainitaan merkantilistinen talouspolitiikka yleisesti Koiviston merenkulkua uudella ajalla rajoittaneena tekijänä ja pari kertaa tuodaan esille Anders Chydeniuksen ansiot kaupankäynnin vapautumisessa, mikä auttoi merenkulun nousuun.⁶² Toisaalta Koiviston uuden ajan merenkulusta on myös valoisampia näkemyksiä. K. V. Hoppu tuo Koiviston 1600-luvun merenkulkua käsittelevässä kirjoituksessaan esille tilaston, jonka mukaan Koiviston kauppalaivasto oli vuonna 1674 sekä laivaluvultaan (20) että lästimäärältään (550) Suomen suurin ja muodosti siten noin neljänneksen koko Suomen kauppalaivastosta.⁶³ Hopun

⁵⁸ Kaukiainen 2008, 51–52.

⁵⁹ Kaukiainen 1975, 49–50.

⁶⁰ Ilmari Wirkkala, Itäisen Suomenlahden talonpoikaismerenkulusta menneinä aikoina ja nykyään, RS 3.9.1931; Ilmari Wirkkala, ”Karjalan pohjan” talonpoikaismerenkulku 1500-luvulla, RS 21.9.1933.

⁶¹ Itärantalaiset Viipuri kilpailijoina, IR 1.1.1932; K. V. Hoppu, Koiviston laivanrakennuksesta kolmatta vuosisataa sitten, RS 21.6.1934; Koivistolaisten yritysten mainos, RS 28.11.1935. Hoppu ei kirjoituksessaan suoraan mainitse rangaistuksia, vaan Kustaa Vaasan vain ”varoittaneen” laivureita. Hoppu on kuitenkin lehtikirjoitustaan aikaisemmin julkaistussa artikkelissa kertonut kuninkaan uhanneen laivureita ankarilla rangaistuksilla, joten Hopun käsitys on selkeästi ollut sama muiden kirjoitusten kanssa. K. V. Hoppu 1910, 161.

⁶² Koivisto satamapaikkana, RS 24.5.1930; Katse Merelle!, RS 18.6.1930; Merenkulku ja pula-ajan talouselämä, RS 8.9.1932.

⁶³ K. V. Hoppu, Koiviston laivanrakennuksesta kolmatta vuosisataa sitten, RS 21.6.1934.

käyttämä tilasto ei ole ollut täysin paikkansapitävä, mutta virheistä huolimatta Koivisto on selvästi ollut merenkulkupitäjänä aivan omaa luokkaansa.⁶⁴

Äkkiseltään vaikuttaa siltä, että Koiviston uuden ajan alun merenkulusta ei ole ollut oikein selkeää yhtenäistä käsitystä. Toisaalta talonpoikaispurjehdusta on pyritty tarkasti säätelemään ja siten hankaloitettu. Toisaalta Koiviston talonpoikaispurjehduksella meni 1600-luvulla erinomaisesti ainakin muuhun Suomeen verrattuna. Lisäksi oli vielä Kustaa Vaasaa koskevat tarinat. Yhteys näille kaikille kuitenkin löytyy, kun kysytään, miksi näistä kirjoitettiin. Mikä näissä historioissa koettiin merkitykselliseksi? Olennaista oli, että talonpoikaispurjehdus pärjäsi ja merenkulkua haluttiin harjoittaa esteistä huolimatta. Erityisesti tämä tiivistyy Kustaa Vaasaa koskevissa näkemyksissä. Edes rangaistuksilla uhkaileva kuningas ei saanut koivistolaisia lopettamaan tärkeää elinkeinoaan. Näkemys tiivistyy erinomaisesti koivistolaisten yritysten yhteismainoksessa vuodelta 1935. Mainoksessa sanotaan:

”Koiviston kaupan talonpoikaismerenkulun kielsi kerran kuningas Kustaa Vaasa kuolemanrangaistuksen uhalla, mutta kaikesta huolimatta eli niskuroiden edelleenkin yrittäjähengi ilmeten kunnioitettavana ja huomattavana taloudellisena toimintana niin maalla kuin merelläkin. Tämä sama sitkeä yrittäjähengi elää Koivistolla tänäkin päivänä luoden vaurautta ja voimaa paikkakunnan elämään.”⁶⁵

⁶⁴ Koiviston laivaston koko on luultavasti ollut tästä vielä kaksinkertainen, kuten on myös monen muun maaseutupitäjän ollut suurempi, mitä Hopun käyttämä taulukko antaa ymmärtää. Lisäksi se ei sisällä Ahvenanmaan ja Turun saariston lukuja, vaikka molemmilla seuduilla oli merkittävää merenkulkua ja osalla alueen paikkakunnista laivojen lukumäärää saattaa nousta Koiviston lukuihin. Kaukiainen 1975, 108–110.

⁶⁵ Koivistolaisten yritysten mainos, RS 28.11.1935.

Koiviston

kaupan talonpoikaismerenkulun kielsi kerran kuningas Kustaa Vaasa kuolemanrangaistuksen uhalla, mutta kaikesta huolimatta eliniskuroiden edelleenkin yrittäjähengi ilmeten kunnioitettavana ja huomattavana taloudellisena toimintana niin maalla kuin merelläkin. Tämä sama sitkeä yrittäjähengi elää Koivistolla tänäkin päivänä luoden vaurautta ja voimaa paikkakunnan elämään • Yksityisyrittäjien kannettavana on raskain verotaakka. Vain allamainittuja liikkeitä suosimalla helpoituu Teidänkin elämismahdollisuutenne.



Koivistolaisten yritysten yhteismainos vuodelta 1935. (<https://digi.kansalliskirjasto.fi>, RS 28.11.1935, Kansalliskirjaston digitaaliset aineistot.)

Ensimmäisestä maailmansodasta alkaen Koiviston merenkulku oli ollut vaikeuksissa. Samoin se oli ainakin koivistolaisessa historiakäsityksessä kohdannut niitä Ruotsin vallan aikana, mutta siitä huolimatta selvinnyt ja jopa ajoittain kukoistanut. Käsitteillä Ruotsin ajasta on varmasti ollut muinaisuuskäsitysten tapaan tarkoitus luoda uskoa Koiviston merenkulkuun. Olihan se ennenkin selvinnyt vastoinkäymisistä, miksi ei nytkin. Samaten narratiivi talonpoikiin välinpitämättömästi suhtautuvasta ja heitä ymmärtämättömästä kruunusta, joka toimillaan vain vaikeuttaa talonpoikien elämää, on suoraan ajan suomalaiskansallisesta historiankirjoituksesta. Myytti on peräisin Yrjö Koskisen *Suomen kansan historiasta* (1881), johon esimerkiksi koulujen oppikirjat hyvin pitkään perustuivat.⁶⁶

2.3 ”Kolikoita tuli, että rutisi” – Koiviston merenkulun kultaiset vuodet

Selkeästi useimmiten esiintyvä ja siten varmasti myös koivistolaisten laajimmin keskenään jakama kokemus historiasta on ”vanha hyvä aika”, eli Krimin sodan ja ensimmäisen maailmansodan väliin jäävät vuosikymmenet, jolloin Koiviston merenkulku eli lähes jatkuvaa nousukautta. Toki ajanjaksolle mahtui myös ajoittaisia notkahduksia, mutta vuodesta 1874 vuoteen 1916 koivistolaisten alusten määrä kasvoi 128:sta 250:een eli kaksinkertaistui.⁶⁷ Koko Suomeen verrattuna kasvu jatkui huomattavasti tasaisempaan ja pidempään, sillä vuosien 1857–1875 välillä Suomen kauppalaivasto ehti kantokyvyltään mitattuna kaksinkertaistua, mutta vuodesta 1875 vuoteen 1913 ei enää juuri tapahtunut muutosta suuntaan tai toiseen.⁶⁸ Rajatumpi vertailukohta saadaan esimerkiksi Kustavista,

⁶⁶ Ahonen 2018, sähköinen lähde.

⁶⁷ Kaukiainen 1975, 241.

⁶⁸ Kaukiainen 2008, 220, 286.

jossa purjelaivasto yli kolminkertaistui vuosina 1860–1900, mutta ehti vuoteen 1915 mennessä jo puolittua.⁶⁹ Kehitys oli Kustavin kaltaista myös Turun saaristossa.⁷⁰ Koivistolla kasvu ei ollut aina yhtä nopeaa kuin muualla Suomessa, mutta se jatkui pidempään. Tilastojen valossa ensimmäistä maailmansotaa edeltävät vuosikymmenet todella olivat vanhoja hyviä aikoja 1930-lukuun verrattuna.



Aluksia Koiviston salmessa. Kuvausajankohta on tuntematon. (Sukuseura Koiviston Mäkeläiset.)

Koivistolaisten sanomalehtien sivuilla esitetyt näkemykset heijastelevat ajanjakson merenkulun kehitystä. Moni kirjoittaja nostaa esille merenkulun tuottaman vaurauden. Koiviston saarten elämästä kirjoittanut August Matikka kertoo juttusarjassaan monisanaisesti, kuinka vielä 1850-luvulla elämä saarilla oli köyhää, raskasta ja niukkaa, mutta laivanrakennuksen ja Pietarin purjehduksen kasvu saivat saaret ja muun Itärannikon vaurastumaan. Ennen ensimmäistä maailmansotaa ei puutetta ollut juuri kellään, töitä riitti kaikille pystyville ja talven tultua olivat matruusit ja kokkipojatkin saaneet

⁶⁹ Kallberg 1981, liite II, liite III:1, liite III:2.

⁷⁰ Börman 1979, 120–124.

kesän tuloista säästöjä.⁷¹ Myös moni muu kirjoittaja mainitsee erityisesti merenkulun luoman taloudellisen varmuuden. Kesän tuloilla saatiin tarveaineet talven varalle, töitä oli riittävästi eikä velkaa jouduttu ottamaan kuin korkeintaan laivanrakennusta varten.⁷²

Laivaston jatkuva kasvu merkitsi luonnollisesti myös vilkasta laivanrakennustoimintaa. Laivojen kasvavan määrän lisäksi myös vanhentuneita aluksia korvattiin uusilla, ja useammassa kirjoituksessa mainitaankin useamman kymmenen tai 30–40:n aluksen valmistumisen vuodessa olleen tavanomaista.⁷³ Luvuissa on hieman liioittelua tai ajan kultaamia muistoja, sillä hyvänä vuonna aluksia laskettiin Koivistolla vesille kymmenkunta ja huippuvuonna 1913 kolmekymmentä.⁷⁴ Joka tapauksessa uuden laivan vesille lasku on ollut Koivistolla yleinen tapahtuma vielä ennen ensimmäistä maailmansotaa. Kirjoitukset myös antavat ymmärtää, että laivanrakennuksen aloittaminen maailmansotaa edeltävällä ajalla koettiin 1930-luvulla helpoksi ja mutkattomaksi touhuksi, joka oli monien saavutettavissa. Mikäli omat varat eivät riittäneet, kerrotaan luoton saamisen olleen helppoa. Kun laiva vielä maksoi itsensä hyvinä vuosina takaisin vain kolmessa tai neljässä vuodessa, alkoi laivasta saada hyvin nopeasti tuottoa, vaikka olisi ollut pienelläkin alkupääomalla liikkeellä.⁷⁵ Luoton saaminen ilmeisesti olikin hyvin helppoa, mutta laivan takaisinmaksun osalta luvut näyttäisivät olevan taas aivan parhaimpien vuosien lukuja. Luultavasti siihen, että laiva oli tienannut itsensä takaisin, meni tavanomaisesti muutama vuosi pidempään, mutta huonompina aikoina kyse oli korkeintaan kymmenestä vuodesta.⁷⁶

Huomionarvoista merenkulun tuottamasta vauraudesta on, että se ei kertynyt vain muutamille suuremmille laivanvarustajille, vaan jakautui suurelle osalle koivistolaisia. Valtaosa laivoista kuului pienille perheyriyksille ja suurvarustajia oli vähän. Vuonna 1902 kunnassa oli 183 kauppa-alusta, jotka jakautuivat 129 pääisännälle.⁷⁷ Sanomalehtikirjoituksissa tämä laivanomistuksen melko tasapuolinen jakautuminen ei erityisemmin näy. Nykypäivän näkökulmasta perheyrittäjyyteen

⁷¹ August Matikka, Elämää Koiviston saaristossa II. Ylimalkainen olojen kuvaus vanhemmalta ajalta, IR 1.4.1932; Elämää Koiviston saaristossa III. Saaristolaisten taloudellinen nousukausi, IR 15.4.1932; Elämää Koiviston saaristossa XXII. Taloudellinen ihanteemme ennen ja nyt, IR 23.2.1933.

⁷² Koiviston saariston kuulumisia, IR 18.12.1931; Jotain olisi tehtävä Kannaksen rannikon kääpiötilallisten ja kalastajaväestön aseman turvaamiseksi, RS 21.2.1935; Lyhyt katsaus Kannaksen elinkeinoelämän kehitykseen, RS 11.4.1935; F. W. Hollming, Työväen kysymyksestä Koivistolla, RS 27.5.1937.

⁷³ Koiviston laivanrakennus, RS 3.9.1931; Uusi alus vesille Koivistolla, RS 13.10.1932; K. V. Hoppu, Itäsuomalaisesta laivanrakennuksesta ja laivanrakentajista, RS 18.6.1936.

⁷⁴ Rossi 2004, 227.

⁷⁵ Koiviston laivanrakennus, RS 3.9.1931; Koiviston saariston kuulumisia, IR 18.12.1931; K. V. Hoppu, Itäsuomalaisesta laivanrakennuksesta ja laivanrakentajista, RS 18.6.1936.

⁷⁶ Jukanen 1975, 75–76; Kaukiainen 1975, 251–253.

⁷⁷ Kaukiainen 1975, 249, 254.

perustuva laivanvarustus vaikuttaa erikoiselta ja omaleimaiselta, mistä herää kysymys, miksi tätä seikkaa ei tuoda kirjoituksissa esille. Syy lienee siinä, että 1930-luvun näkökulmasta tässä ei ollut mitään erikoista. Kehitys kyllä kulki Koivistolla maailmansotien välisenä aikana kohti suurvarustusta, mutta perhe- ja pienyritykset omistivat määrällisesti edelleen merkittävän osan Koiviston kauppalaivoista.⁷⁸ Toisin kuin merenkulun tuotoissa ja työllistävässä vaikutuksessa, laivojen omistussuhteissa ei ollut tapahtunut merkittävää muutosta ensimmäistä maailmansotaa edeltävään aikaan verrattuna. Kirjoitushetken tilanteeseen peilaavia ja muutosta kuvaavissa kirjoituksissa ei ollut samalla tavalla mielekästä kuvata sitä, mikä ei ollut muuttunut, kuin sitä, mikä oli muuttunut.



Kaljaasi Allin miehistö vuonna 1931. Edessä laivan päällikkö Julius Kaukiainen ja kokki Rauha Mäkeläinen. Takana matruusit Arne, Eino ja Eemeli Mäkeläinen. Laiva oli Juliuksen isän Matti Kaukiaisien omituksessa. Julius ja Rauha vihittiin seuraavana talvena, Arne oli Rauhan veli ja Eino ja Eemeli olivat sukulaisia naapuritaloista.⁷⁹ (Sukuseura Koiviston Mäkeläiset, Saara Aavikon albumi.)

Tulojen laajasta jakautumisesta kielivät kuitenkin merenkulun työllistävyydestä kertovat kirjoitukset. Kuten aiemmin tuli jo ilmi, työstä ei ollut pulaa merenkulun huippuaikoina. Muutamassa kirjoituksessa työllistävää vaikutusta kuvataan tarkemmin ja korostetaan erityisesti nuorta ikää, jolla merille lähdettiin. August Matikka kertoo, että pojat, ja joskus tytötkin, lähtivät laivoihin kokeiksi jo

⁷⁸ Kaukiainen 1975, 295–296.

⁷⁹ Kaukiainen 2005, 19–20.

12–13-vuotiaina. Noin viiden vuoden jälkeen pääsi matruusiksi, sen jälkeen perämieheksi ja lopulta kippariksi, jos hyvin kävi. Matruusin paikkoja oli niin paljon, että toisinaan jouduttiin palkkaamaan myös naapurikuntien väkeä.⁸⁰ Eräs toinen kirjoittaja puolestaan sanoo työvoimapulan olleen niin suurta, että oman paikkakunnan väkeä ei juuri miehistöksi riittänyt, minkä vuoksi lähes jokainen koivistolainen olisi ollut päällikkönä jo 16–17 vuoden ikäisenä.⁸¹ Näin nuorella iällä päälliköksi nousu ei tosiaan ollut mahdotonta, mutta ei se silti tavanomaista ole ollut, vaan kyse on ennemmin yksittäistapauksista.⁸² Matikan kuvaus työurasta sen sijaan on ilmeisen totuudenmukainen ja liioittelematon.⁸³

Ensisijaiseksi syyksi menestykselle nimitetään Pietarin purjehdusta ja erityisesti kaupungin kasvun ja Kronstadtin linnoitustöiden synnyttämää jatkuvaa puun, kiven ja soran tarvetta. Kyseisiä rahteja sai omilta kotiseuduilta yllin kyllin ja matka oli lyhyt, joten matkoja ehti tehdä useita vuoden aikana.⁸⁴ 1860- ja 70-luvuilla merkittävää oli myös purjehdus Englantiin, mistä eräs kirjoittaja kertoo, jotta se ei aivan unohtuisi rannikkopurjehduksen varjoon.⁸⁵ Kokonaan merenkulku ei kuitenkaan perustunut vain Pietarin purjehdukseen, vaan muutkin Itämeren satamat, kuten Tukholma ja Riika, olivat tärkeitä kohteita.⁸⁶ Ne jäivät kirjoituksissa silti lähinnä sivuhuomioiksi tai vaihtoehtoisesti Pietari mainitaan syyksi, joka oli mahdollistanut purjehduksen myös muualle.⁸⁷ Pietarin merkitystä Koivistolle ei missään nimessä voi vähätellä, mutta sanomalehtikirjoituksissa sen asema on silti jopa liian korosteinen. Syy on tälläkin kertaa luultavasti muutoksessa. Toisin kuin vaikka Tukholmaan tai Riikaan, Pietariin ei enää voinutkaan samoin purjehtia. Lisäksi se oli muuttunut merenkulun kasvun luoja sen romahduttajaksi pelkästään poissaolollaan. Kuten Koiviston sataman satamapäällikkö *Rannan Sanomien* haastattelussa vuonna 1933 kertoi, juuri Pietarin purjehduksen perään haikailtiin.⁸⁸ Siksi sitä myös niin kovin muisteltiin.

⁸⁰ Aug. Matikka, Elämää Koiviston saaristossa VIII. Huomattavimmista epäkohdista maanviljelysoloissamme, IR 23.6.1932; Aug. Matikka, Elämää Koiviston saaristossa XXII. Taloudellinen ihanteemme ennen ja nyt, IR 23.2.1933.

⁸¹ Koiviston laivanrakennus, RS 3.9.1931.

⁸² Jukanen 1975, 175.

⁸³ Rossi 2004, 221–223.

⁸⁴ Aug. Matikka, Elämää Koiviston saaristossa III. Saaristolaisten taloudellinen nousukausi, IR 15.4.1932; Aug. Matikka, Elämää Koiviston saaristossa XXII. Taloudellinen ihanteemme ennen ja nyt, IR 23.2.1933; Suomenlahden talonpoikaipurjehdus, RS 21.6.1933; Jotain olisi tehtävä Kannaksen rannikon kääpiötilallisten ja kalastajaväestön aseman turvaamiseksi, RS 21.2.1935

⁸⁵ Antero Järvenkylä, Kun itärannikolta seilattiin Englantiin, RS 8.10.1931; Kaukiainen 1975, 210–211.

⁸⁶ Kaukiainen 1975, 221–232.

⁸⁷ K. V. Hoppu, Koiviston kauppalaivaston kukoistusajoilta, RS 3.10.1935.

⁸⁸ Koiviston sataman liikenne on pula-ajasta huolimatta pysynyt vilkkaana, RS 6.4.1933.

2.4 Koivistolainen historiakokemus merenkulun menestyksestä

Tässä luvussa on käsitelty kolmea hyvin yleisesti ja toistuvasti koivistolaisissa sanomalehdissä esiintynyttä koivistolaisten historiakäsitysten teemaa ja osoitettu, kuinka ne käsittelevät Koiviston merenkulun menneitä menestyksen päiviä ja vertaavat niitä kirjoitushetkeen tai soveltavat tulevaan. Vielä on kuitenkin tarpeellista tarkastella syvemmin näiden teemojen keskinäistä suhdetta ja pohdittava, missä määrin sanomalehdissä esitettyjä kokemuksia historiasta voidaan pitää Koivistolla yleisesti jaettuina, vai voidaanko ollenkaan.

Edellä käsitellyistä teemoista, joita voidaan tässä nimittää yksinkertaistetusti muinaisuudeksi, Ruotsin ajaksi ja kultakaudeksi, muinaisuus ja Ruotsin aika ovat tyypiltään keskenään hyvin samankaltaisia ja kultakausi poikkeava. Keskeistä on, että muinaisuus ja Ruotsin aika olivat 1930-luvulla selkeästi historiaa, joista kirjoittamiseksi vaadittiin ainakin jonkin asteista historian tuntemusta. Kaikki nuo ajat itse kokeneet olivat kuolleet jo sukupolvia aiemmin. Kultakautta käsittelevissä kirjoituksissa sen sijaan olennaista on menneiden aikojen muistelu. 1930-luvun aikuisväestö oli kauttaaltaan syntynyt ennen ensimmäistä maailmansotaa, joten aivan nuorimpia aikuisia lukuun ottamatta on Koivistolla syntyneistä kaikilla täytynyt olla merenkulun huippuaikoihin liittyviä muistoja. Vanhimpien muistot ovat luultavasti yltäneet jo 1860- ja 70-luvuille. Näin ollen kultakautta ei voida käsitellä aivan samoin kuin muinaisuutta ja Ruotsin aikaa.

Aiemmissä alaluvuissa on jo esitetty käsitysten muinaisuudesta ja Ruotsin ajasta liittyvän Suomessa 1930-luvulla vallinneeseen kansalliseen historianarratiiviin, johon Koivistolla sovellettiin paikallista erityispiirrettä eli merenkulkua. Ilmiön syitä saadaan avattua vielä lisää ja perusteluja vankistettua, kun näitä kahta teemaa tarkastellaan yhdessä historiallisen skeeman käsitteen avulla, jota erityisesti yhdysvaltalainen historian ja kollektiivisen muistin suhdetta tutkinut sosiaalipsykologi James Wertsch on määritellyt. Skeema on yhteisön usein median ja koulutuksen välityksellä omaksuma narratiivinen käsitys historiasta, joka ei ole sidoksissa tiettyyn historialliseen tapahtumaan ja jota siten usein sovelletaan useampaan historian tapahtumaan, vaikka ne olisivatkin toisistaan poikkeavia. Syynä tälle luultavasti on, että ihmiselle näyttäisi olevan helpompaa omaksua muutama narratiivinen yleispiirre sen sijaan, että hän omaksuisi suuren määrän toisistaan poikkeavia tapauskohtaisia narratiiveja.⁸⁹ 1930-luvun kontekstissa skeemasta käy hyvin esimerkiksi ajatus vapaasta, vahvasta ja sitkeästä suomalaisesta talonpojasta, mikä oli aivan olennainen ajan suomalaisessa historiankirjoituksessa.⁹⁰

⁸⁹ Wertsch 2004, 62; Grönholm 2010, 84.

⁹⁰ Ahonen 2018, sähköinen lähde; kts. myös Fewster 2006.

Koivistolla kyseinen skeema muuntui siten, että talonpojan piirteeksi tuli hänen kykynsä purjehtia ja käydä kauppaa. Muunnosta voidaan selittää jo pelkästään Koiviston merenkulkuperinteellä. Vielä tarkempi syy kuitenkin saadaan, kun jatketaan skeeman käsitteellä ja otetaan mukaan koivistolaisten käsitys kultakaudesta. Vaikka kultakauden käsitys ei ole kovin verrannollinen muinaisuuteen ja Ruotsin aikaan sen muistitietoon perustuvan luonteen takia, on sekin silti käsitys menneestä eli historiasta. Sitä on syytä pitää ainakin yhtenä koivistolaisten paikkakuntansa historiatietoisuutta määrittävänä tekijänä. Niin laajalti jaettu kokemus se on Koivistolla ollut. Tähän perustuen voi väittää, että kultakausi on merkityksensä vuoksi luonut skeemaa sellaiseen mukautumisen sijasta.

Käsityksestä Koiviston merenkulun kultakaudesta syntyi historiallinen narratiivi Koiviston merenkulun historiasta, jossa koivistolaiset ovat menestyneitä merenkulkijoita. Tätä narratiivia alettiin soveltaa myös muihin historian ajanjaksoihin, mikä johti käsitykseen Koiviston merenkulun historiallisesta ikaikaisuudesta. Tilanne 1900-luvun alussa oli otollinen tämänkaltaisen merenkulun menestyskeeman synnylle. Koiviston merenkulun historiaa ei ollut mainittavammin tutkittu, joten tulkinnoille siitä oli tilaa ja varmasti myös kysyntää. Oli siis mahdollista soveltaa lähihistorian muistitietoa kauemmas historiaan. Lisäksi Suomessa myös yleisesti ajateltiin suomalaisen talonpojan olleen vahva ja sisukas. Koivistolla puolestaan tiedettiin Koiviston merenkulun olleen historiallisesti yksinomaan talonpoikaista. Näin ajan Suomen historian skeema talonpoikien erinomaisuudesta tuki käsitystä koivistolaisten merenkulun menestyksen vuosisataisuudesta, kun merenkulku oli ollut tuon toimeliaan talonpojan käsissä. Näiden kahden skeeman liittäminen yhteen selittäisi, miksi Koivistolla oltiin niin itsevarmoja vanhemmastakin merihistoriasta, vaikka varsinaista tietoa ei juurikaan ollut.

Edellä esitettiin osana perusteluja historiakäsitysten syistä, että kokemus Koiviston merenkulun kultakaudesta oli paikkakunnalla hyvin laajasti jaettu ja siten historiatietoisuutta määrittävä tekijä. Kokemuksen laaja-alaisuus voidaan todeta, kun tarkastellaan Koiviston elinkeinorakennetta vuosina 1860–1916 ja otetaan avuksi kokemusyhteisön käsite. Selvää on, että merenkulku oli Koiviston tärkein elinkeino kyseisenä aikana. Sen arviointi, kuinka suuri osa väestöstä todella sai tienestiä merenkulusta, on kuitenkin hankalampaa, sillä hyvin harva koivistolainen harjoitti vain yhtä elinkeinoa. Ongelmista huolimatta Yrjö Kaukiainen on onnistunut tekemään melko tarkan arvion vuonna 1901 valmistuneen maaseudun elinkeinorakennetta ja väestön sosiaalista käsitelleen tutkimuksen pohjalta. Tutkimuksen mukaan 45 % väestöstä harjoitti maanviljelystä ja 22 % sai elantonsa ”kulkuneuvoista”. Jälkimmäinen ryhmä muodostui käytännössä lähes kokonaan merenkulkijoista. 8 % oli kalastajia. Näiden lukujen perusteella näyttäisi siltä, että maanviljelys oli

suurin elinkeino. Kaukiainen kuitenkin huomauttaa, että vain pieni osa maatalousväestöön luetuista sai koko elantonsa maanviljelyksestä. Paljon tyypillisempää oli, että satokauden tärkeät ajankohdat oltiin kotona peltotöissä ja muina aikoina harjoitettiin joko purjehdusta tai kalastusta. Lisäksi maanviljelysväestön määrä oli huomattavasti alhaisempi mitä muualla Suomessa. Kaupunkiväestö mukaan lukien noin 70 % prosenttia suomalaisista luettiin maanviljelysväestöön. Lukumääräistä arviota siitä, kuinka suuri osa koivistolaisista todella harjoitti merenkulkua, Kaukiainen ei anna, mutta arvelee sen kuitenkin koskettaneen suurempaa osaa väestöstä kuin missään muussa Suomen rannikkopitäjässä.⁹² Leena Rossi on puolestaan esittänyt, että lähes jokaisesta talosta olisi aina ollut vähintään yksi mies merellä.⁹³ Tällöin olisi valtaosalla perheistä ollut hyvin läheinen kosketus merenkulkuun ja sen tuomiin taloudellisiin hyötyihin. Varmoja lopullisia lukuja siitä, monenko elantoon merenkulku Koivistolla suoraan vaikutti, ei voida sanoa. Selvää silti on, että kyseessä on ollut enemmistö koivistolaisista.

Luvun alkupuolella todettiin lähes koko Koiviston aikuisväestöllä olleen kultakauden ajoilta muistoja. Tämän ja edellisten laskelmien perusteella päästään siihen, että lähes puolet Koiviston 1930-luvun aikuisväestöstä olisi ehtinyt osallistua kultakauden purjehdukseen ja saada siitä omakohtaista kokemusta, kun merille monesti lähdettiin jo alle 15-vuotiaina. Näin ollen kokemuksen Koiviston merenkulun kultakaudesta on täytynyt olla jaettu ja yhteinen selkeälle enemmistölle koivistolaisia, kun asiaa tarkastellaan kokemusyhteisön käsitteellä. Olennaisia yhteisöjä, joissa kokemusta on välitetty, ovat tässä perhe, kylä, kunta ja ammatti. Ennen maailmansotaa merenkulun huippuvuodet kokivat merillä olleiden ja siitä ansainneiden lisäksi tietysti muut perheenjäsenet, joiden arjessa sekä purjehduskauden rytmi että sen tuotot näkyivät. Kylän ja kunnan tasolla purjehdus oli näkyvä osa arkea, vaikka siihen ei itse olisikaan osallistuttu. Laivat rakennettiin pääosin kylien rannoissa, sieltä lähdettiin merelle ja sinne palattiin. Uuden laivan lasku vesille oli koko kylän juhla.⁹⁴ Kun Koiviston kylät vielä muutamaa kunnan itäosan järvenrantakylää lukuun ottamatta sijaitsivat kaikki merenrannalla, ovat nämä merkit merenkulun menestyksestä olleet jatkuvasti lähes koko väestön silmien alla.⁹⁵ Ensimmäisen maailmansodan jälkeen puolestaan kokemus on siirtynyt luultavasti monessa tapauksessa niin perheen kuin kyläyhteisön sisällä muistelun muodossa nuoremmille jäsenille. Samaa kokemuksen jakamista on täytynyt tapahtua myös merenkulkua yhä harjoittaneiden keskuudessa nuoremmille. Myös koko paikkakunnan tasolla kokemusten siirtämistä

⁹² Kaukiainen 1975, 258–264.

⁹³ Rossi 2004, 223.

⁹⁴ Jukanen 1975, 121–135.

⁹⁵ Suomen kartta 1927.

Muinaisuuden ja Ruotsin ajan käsitysten yleisyyden arviointi on kultakautta huomattavasti hankalampaa, sillä Koiviston elinkeinorakenteen pohjalta päätelmien tekeminen olisi tässä tilanteessa todistusvoimaltaan liian heikkoa. Kokemusyhteisön käsitettä ei puolestaan voida kunnolla soveltaa omakohtaisten kokemusten puutteen vuoksi. Koska tiedot eivät ole perustuneet kokemukseen, on niiden täytynyt olla opittuja esimerkiksi mediasta, kirjallisuudesta tai koulutuksesta. On mahdotonta arvioida, kuinka moni omaksui käsityksiä historiasta niiden välityksellä, sillä koulusivistyksen oli vielä hyvin vajavaista. Oppivelvollisuus oli tullut voimaan vasta 1921, ja mitä kauemmas ajassa taaksepäin siitä mennään, sitä pienempi on kansakoulua käyneiden osuus.⁹⁶ Vielä oppivelvollisuuden voimaantumisen jälkeenkin vuonna 1936 4,7 % maaseudun kouluikäisistä lapsista oli laiminlyönyt oppivelvollisuutensa ja vuonna 1950 noin kolmasosalla maalaiskuntien kouluopetusta saaneella väestöllä kansakoulu oli jäänyt puutteelliseksi.⁹⁷ Varmaksi voidaan ainoastaan sanoa sanomalehtikirjoitusten selkeästi alhaisemman lukumäärän ja omakohtaisen kokemuksen puutteen perusteella, että varhaisempaa historiaa ei koettu yhtä merkitykselliseksi kuin menneitä lähivuosisikymmeniä. Edellä mainituista syistä voidaan myös olettaa, että käsitykset eivät ole olleet yhtä yleisesti jaettuina kuin kultakaudesta.

Mainittava on kuitenkin sanomalehtien merkitys näiden näkemysten levittämisessä. Huomiota täytyy kiinnittää erityisesti K. V. Hopun ja Ilmari Wirkkalan kirjoituksiin. Wirkkalan kirjoituksia ei voida pitää kuvana koivistolaisten käsityksistä, koska hän ei ollut koivistolainen. Hopun näkemyksiä sen sijaan voidaan jossakin määrin pitää koivistolaisten näkemyksiä edustavana, vaikka hän 1930-luvulla asuikin Helsingissä, sillä hän oli Koivistolta kotoisin.⁹⁸ Olennaisempaa kuitenkin on, että heidän merenkulkuun liittyneet virkansa, Wirkkalalla Suomen purjelaivaliiton sihteeri ja Hopulla Helsingin kaupungin satamajohtaja, mainittiin lähes aina kirjoitusten yhteydessä. Siten heidän näkemyksillään on saattanut olla huomattava vaikutus koivistolaisten käsityksiin pelkästään heidän asemansa vuoksi. Ihmisillä on taipumusta pitää historiallisesti arvokkaana sellaista, jonka joku asiantuntija on luokitellut arvokkaaksi.⁹⁹ Hopulla ja Wirkkalalla on varmasti ollut jonkinasteinen asiantuntija-asema ainakin osan lukijoiden silmissä. Olivathan molemmat mukana suomalaisessa merenkulussa, heidän kirjoituksensa osoittivat perehtyneisyyttä Koiviston ja merenkulun historiaan, ja kirjoittajien työtä paremmin tuntenut lukija saattoi tietää Wirkkalan julkaisseensa merenkulun historiaa käsitteleviä teoksia ja Hopun kirjoittaneen Koiviston historiasta jo opiskeluaikoinaan.¹⁰⁰ Vaikka Wirkkalan tai

⁹⁶ Leino-Kaukiainen ja Heikkinen 2011, 23–25.

⁹⁷ Rahikainen 2011, 371, 379.

⁹⁸ Kuka kukin on 1954, 230–231.

⁹⁹ Sivula 2011, 28.

¹⁰⁰ Kivelä 2016, 58; Hoppu 1910.

edes Hopun näkemyksiä ei pidettäisikään koivistolaisten näkemyksiä kuvaavana, on silti hyvin todennäköistä, että ainakin osa lukijoista on niitä *Rannan Sanomia* lukiessaan omaksunut.

Koivistolaisten käsitys merenkulkunsa historiasta kietoutui merenkulun menestyksen ja talonpoikaispurjehduksen perinteen ympärille. Erityisesti kokemus Krimin sodan ja ensimmäisen maailmansodan välisen ajan purjehduksen helppoudesta ja tuottoisuudesta oli koko pitäjän alueella laajasti ja yhteisesti jaettu. Kokemus määritti osaltaan käsityksiä varhaisemmasta historiasta, mutta myös kokemuksia merenkulun sen hetkisestä tilasta ja tulevaisuuden näkymistä, kuten myöhemmin huomataan. Ne kertovat myös koivistolaisesta merenkulkuidentiteetistä. Muinaisuus, Ruotsin aika ja kultakausi olivat koivistolaisille selkeitä myyttisiä kokonaisuuksia.¹⁰¹ Niiden avulla vahvistettiin yhteisiä näkemyksiä siitä, että Koivistolle tärkeäksi koetut piirteet merenkulku ja purjehdus, todella olivat olennainen osa Koivistoa, vaikka merenkulun parhaat päivät olivat jo ohitse.

¹⁰¹ Myytillä ei tässä tarkoiteta keksittyä tai ”väärää” tarinaa, vaan yhteisön kannalta merkittävää kertomusta. Kts. Kaunismaa 1997, 42.

3. Merenkulun kulttuuri

3.1 Luontaisia merenkulkijoita

On selvää, että Koiviston merellisen sijainnin ja pitkien merenkulkuperinteiden vuoksi merellä ja merenkululla on ollut Koivistolla myös tärkeä kulttuurinen merkitys taloudellisen lisäksi. Tätä kulttuurista puolta on tutkittava tarkemmin, jotta voitaisiin perusteellisesti kuvata koivistolaisten kokemusta merenkulusta ja selittää sen syitä. Samalla voidaan myös selvittää merenkulun osaa koivistolaisten identiteetissä, mikä osaltaan selittää kokemuksia.

Selkeänä erottuva kulttuurinen piirre aineistossa on Koiviston merenkulun maineen ja tunnettavuuden esille tuonti. Esimerkiksi nimimerkillä Matti pakinan Rannan Sanomiin kirjoittanut tuo tätä ilmi toteamalla: ”Sivullinen varmaan otaksuu, että meillä ei maalla kuljeta laisinkaan, merellä ainoastaan”.¹⁰² Huomattavaa kuitenkin on, että maineen synty liitetään yksinomaan itsenäisyyttä edeltäviin purjemerenkulun aikoihin, eikä sitä pidetä 1930-luvun tilannetta vastaavana. Hyvänä esimerkkinä tästä on 1800-luvun Englanninpurjehduksesta kertova kirjoitus, joka alkaa virkkeellä: ”Koiviston ja muiden itäisen Suomenlahden rannikkoseutujen sekä ulkosaarien merenkulkijamaine elää vielä, vaikka valitettavasti nykyhetki ei enää kestä vertailua menneisyyden kanssa”.¹⁰³ Toisinaan sitä jopa suoraan kyseenalaistetaan. Esimerkiksi Matti jatkaa pakinaansa toteamalla harhakäsitykseksi sen, että vain meriliikenteellä olisi Koivistolla merkitystä ja kiinnittää tämän jälkeen huomiota Koiviston maanteiden kunnostukseen.¹⁰⁴

Huolimatta siitä, että merenkulkumaine nähdään menneiden vuosien ansioksi, tuodaan kirjoituksissa hyvin laajalti esille ajatusta koivistolaisten erityisestä kyvykkyydestä merenkulkijoina ja heidän luontaista taipumustaan suuntautua merille. Koivistolaisia merimiehiä kuvaillaan taitaviksi ja rohkeiksi.¹⁰⁵ Eräs kirjoittaja kertoo koivistolaisen miehen lähteneen vaimonsa kanssa maailmanympäryspurjehdukselle, mistä ruotsinkieliset sanomalehdet uutisoivat laajasti, mutta suomenkieliset hiljenivät. Syyksi hän arvelee kateutta tai pelkoa muiden nähdessä ”tuon tulevan Itärannan kaupungin [Koiviston] olevan kokoamassa tuulta siipiensä alle”, mikä hyvin ilmeisesti kirjoittajan näkemyksen mukaan johtuu merenkulkutaidoista.¹⁰⁶ Taipumus suunnata merille nähdään puolestaan ympäristöstä ja maantieteestä johtuvaksi. Merta kutsutaan rannikon asukkaan pelloksi,

¹⁰² Pientä pakinaa, RS 13.6.1930.

¹⁰³ Antero Järvikylä, Kun itärannikolta seilattiin Englantiin, RS 8.10.1931.

¹⁰⁴ Pientä pakinaa, RS 13.6.1930.

¹⁰⁵ Kts. esim. Merta ei saa unohtaa, RS 4.9.1931.

¹⁰⁶ Eteenpäin! (Koivistolaista haaveilua.), RS 2.7.1930.

koivistolaisten sanotaan kasvaneen ”meren hengessä” ja Koiviston suojaisia lahtia ja salmea sanotaan luonnolliseksi syyksi pitkille merenkulkuperinteille.¹⁰⁷

Tämänkaltaiset näkemykset eivät rajoitu ainoastaan sanomalehtiin, vaan niitä löytyy myös virallisemmista asiayhteyksistä. Valtioneuvoston vuonna 1935 asettaman komitean mietinnössä itäisen Suomenlahden rannikkoalueen taloudellisista oloista on lopussa liitteenä koivistolaisten kapteeni Armas Kristian Seppisen ja laivuri Kaarle Pullin¹⁰⁸ lausunto, joka keskittyy erityisesti merenkulun taloudellisiin edellytyksiin alueella. Heti ensimmäisessä kappaleessa he toteavat merenkulun olevan ”luonteenomaisin elinkeino niiden seutujen väestölle, joka tunnetusti on erinomaista, jopa maamme parhaimpana pidettyä merimiesainesta”.¹⁰⁹

Yleisemmällä tasolla tarkasteltuna kuvaukset merimiehistä ja merenkulusta näyttävät melko romantisoiduilta. Kirjoitusten yleinen sävy on, että merenkulku olisi elinkeinona muita parempi tai ainakin ihailtavampi ja mereltä elantonsa saava olisi maalla työskentelevää yritteliäämpi ja tarmokkaampi. Pääosin tämänkaltaiset näkemykset ilmenevät rivien välistä luettavina taustaoletuksina, joiden päälle teksti rakentuu, mutta toisinaan ne on ilmaistu hyvinkin suorasti. Esimerkiksi Rannan Sanomissa sen lähes koko julkaisuajan kärkkäällä tyyllillä pakinoiut Mikko toteaa yksinkertaisesti, että: ”Merkansa onki valpast ja viriää. Mutt maakansa on unist”.¹¹⁰ Erään toisen pakinoitsijan, ”Juhan”, mukaan merimiehenä onnistuminen ja viihtyminen puolestaan vaatii teräksisen luonteen ja kunnolla sisua.¹¹¹ Kolmas, ”Hiskias”, on puolestaan sitä mieltä, että purjemerenkulun vielä menestyessä olivat koivistolaiset purjehtijat aivan yhtä rohkeita, kuin valtamerilaivoilla seilaavat. Heidän jälkeinen sukupolvi ei hänestä enää ole samanveroista, mistä hän antaa esimerkiksi mastossa taiteilun ja temppuilun häviämisen. Syynä on moottorialusten yleistyminen ja purjelaivojen puute.¹¹² Hiskiaan ajattelu ja alakulo käyvät hyvin ilmi seuraavasta katkelmasta, jota ennen hän oli kertonut menneinä vuosina mastossa temppuilleesta pojasta.

¹⁰⁷ Koiviston sataman liikenne pysynyt pula-ajasta huolimatta vilkkaana, RS 6.4.1933; Jotain olisi tehtävä kannaksen rannikon kääpiötilallisten ja kalastajaväestön aseman tukemiseksi, RS 21.2.1935; Koiviston entisen merimieskoulun vaiheista, RS 21.11.1935.

¹⁰⁸ Seppinen toimi koivistolaisen laivanvarustamon Seppinen & Kemppi Oy:n johdossa. Kaarle Pulli puolestaan oli Koivistolla tunnettu laivamestari. Hänet tunnettiin ja häneen useimmiten viitattiin nimellä Kalle Pulli. Kapteeni A. K. Seppinen 50-vuotias, RS 17.10.1935; Fregattilaiva valmistumassa Koivistolla, RS 8.4.1938.

¹⁰⁹ Komiteamietintö, Suomenlahden itäisen rannikkoalueen taloudellista tutkimusta toimittamaan asetettu komitea, liite 6, sivu 1, Suomenlahtea ja itärajaa koskevat asiakirjat (1920–1941), KA.

¹¹⁰ Mikon pakinoi. Heinäjupakkaa, RS 21.7.1932.

¹¹¹ Pakinaa. Merimiestuntua, RS 9.9.1937.

¹¹² Pakinaa. Merellisessä toivossa, RS 3.10.1935.

”Nykyinen rannikkoeläjäväen nuori polvi ei taida olla enää niin reipasta. Eikä ihmekään, sillä ei saa merelläkään muuten olla kuin konevoimaisissa veneissä ja höyrylaivoissa. Joku jahti kyllä seilailee siellä täällä ja joku kaljaasikin, mutta huonojen seilauksien vuoksi niiden miehistön mieliala tuntuu olevan niin painuksissa, ettei tee mieli edes mastourheiluun.”¹¹³

Erityisesti Hiskiaan esittämä näkökulma on mielenkiintoinen, sillä se kertoo purjeen ja moottorin tietynlaisesta vastakkainasettelusta sekä tuo esille ristiriitoja koivistolaisten ajattelutavoissa suhteessa merenkulkuun. Ensinnäkin merenkulkua ei nähty yhtenä kokonaisena maalla tapahtuvia elinkeinoja parempana yksikkönä, vaan myös sen sisällä on ollut arvostushierarkioita. Toiseksi se myös haastaa aiemmin luvussa käsiteltyjä näkemyksiä koivistolaisten merenkulkumaineesta ja merimiesaineksen erinomaisuudesta. Vaikka maine niissä tunnustettiin aiemmin syntyneeksi ja 1930-luvun tilanteeseen sopimattomaksi, pidetään koivistolaisia merenkulkijoita yhä entisten veroisina. Tästä Hiskias on selkeästi erimieltä, vaikka on myös huomattava, että hän ei varsinaisesti ottaa kantaa merenkulkutaitoihin, vaan siihen mielialaan ja henkeen, jolla merillä kuljetaan.

Hiskiaan näkemys on hyvä osoitus merenkulkuun liittyneestä pessimismistä. Asia näyttäisi hieman nurinkurisen tuntuiseksi johtuvan siitä, että hän tarkasteli merenkulkua romanttisemmalta kannalta kuin moni muu. Kaikissa koivistolaista merenkulkumainetta ja -kykyä käsitelleissä teksteissä tosin on taustalla melko selvästi ainakin lievä merimiesromanttinen elementti. Erona on, että suurimmassa osassa tekstejä keskitytään merenkulun mahdollisuuksiin Koivistolla ja romantiikka on taustalla näkemyksiä ohjaileva tekijä. Hiskias puolestaan lähestyy asiaa romantiikan ja nostalgian kannalta, jolloin olennaista ei niinkään ole merenkulun taloudellinen tila, vaan sen ulkoinen olemus ja näyttävyys verrattuna purjemerenkulun huippuaikoihin. Merimiehet eivät olleet enää samanveroisia, koska he eivät olleet samanlaisia mitä muutama vuosikymmen aiemmin purjelaivoilla.

Ajatus purjemerenkulun paremmuudesta tai jalommuudesta verrattuna moottorilaivoihin ei ole Koivistolle poikkeuksellinen, vaan se on merenkulun nopean modernisaation ja purjevoimasta konevoimaan siirtymisen kokeneiden keskuudessa yleinen. Sari Mäenpää on tutkinut maailmansotien välisenä aikana suomalaisilla valtameripurjelaivoilla työskennelleiden merimiesten kokemuksia ammatistaan. Hänen mukaansa purjelaiivat edustivat tuolloin seikkailua, vapautta, ihmisen kamppailua luontoa vastaan ja mahdollisuutta toimia rajoittavan sivilisaation ulkopuolella.

¹¹³ Pakinaa. Merellisessä toivossa, RS 3.10.1935.

Moottorialukset puolestaan edustivat kotia ja arkirutiinia. Rinnastamalla konealuksia kotiin ja arkeen, eli naisten töiden piiriin, niitä feminisoitiin vastakohtana miehelle purjehtimiselle. Konealusten feminiinisyyttä tuotiin esille myös korostamalla purjelaivojen kuulumista miesten töiden piiriin. Höyrylaivoilla oli usein naisiakin töissä, mutta purjelaivoilta heidät haluttiin pitää poissa. Syyksi Mäenpää esittää pohjimmiltaan merenkulun nopeaa modernisaatiota, jolloin purjelaivojen merimiehet itsekin tiesivät olevansa alansa viimeisiä, mikä puolestaan herätti tarpeen romantisoida purjemerenkulkua.¹¹⁴

Suomen kauppalaivaston kokonaistonnistossa purjelaivojen osuus laski vuosina 1920–1939 54,3 %:sta kahdeksaan.¹¹⁵ Koivistolla muutos oli vielä tätäkin suurempi. Lähteestä riippuen purjelaivojen osuus paikkakunnan tonnistosta laski samalla aikavälillä joko 90,2 %:sta 9,2 %:in tai 89,5 %:sta 17,1 %:in.¹¹⁶ On selvää, että Hiskiaan esittämät näkemykset kumpuavat vastareaktiosta merenkulun modernisaatiolle purjelaivojen miehistöjen tavoin. Myös näkemyksissä Koiviston merenkulun maineesta ja merenkulkutaidoista on luultavasti osasyynä nopea modernisaatio. Maine ja taidot kun olivat syntyneet purjealusten, siis ”oikean ja kunnollisen” merenkulun, aikana on niiden oltava päteviä myös konealusten aikana, sillä konealuksella seilaamisen ei nähty vaativan samaa kuin purjealuksella.

Hiskiaan kielteiset näkemykset merenkulun modernisaatiosta liittyvät myös Suomessa 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa esiintyneeseen uusien teknologioiden ja niiden tuomien uusien toimintamallien vastaisuuteen. Ensimmäisen maailmansodan aiheuttamat elinolojen muutokset tosin olivat jo 1930-luvulle tultaessa yleisesti tehneet selväksi, että teknologian kehitys ja sen mukanaan tuomat muutokset yhteiskunnassa ovat väistämättömiä.¹¹⁷ Hiskiaskaan ei varsinaisesti vastustanut merenkulussa tapahtuvia muutoksia tai kiistänyt niiden toimivuutta. Sen sijaan hänen tavassaan arvottaa purjemerenkulku koneella tapahtuvaa korkeammalle ja pitää aikansa rannikkolaisia edeltäjiään vähemmän reippaina on selkeitä yhtäläisyyksiä niihin argumentteihin ja ajattelutapoihin, joilla modernisaatiota¹¹⁸ oli vielä joitakin vuosikymmeniä aiemmin vastustettu. Kati Mikkolan

¹¹⁴ Mäenpää 2020, 137–142, 149–150.

¹¹⁵ Kaukiainen 2008, 366.

¹¹⁶ Kaukiainen 1975, 289. Apukoneilla varustetut purjealukset on tässä luettu konealuksiksi. Laivojen lukumäärästä ja tonnistosta Koivistolla on olemassa kaksi tilastoa, joiden tiedot poikkeavat hieman toisistaan, virallinen laivarekisteri sekä laivanomistajien antamat ilmoitukset. Laivarekisteriin on merkitty apukoneelliset purjealukset omaksi kategoriakseen vuodesta 1934 eteenpäin. Vuonna 1939 niiden osuus tonnistosta oli 8,6 %.

¹¹⁷ Mikkola 2006, 174, 202.

¹¹⁸ Modernisaatio terminä on hankala ja kiistelty. Klassisen modernisaatioteorian näkemystä globaalisti länsimaisella arvopohjalla kehittyvästä ja modernisoituvasta maailmasta ei riittävän empiirisen todistusaineiston puutteessa voida pitää paikkansa pitävänä. Goorha 2010, sähköinen lähde. Tässä yhteydessä käytän termiä yksinkertaisesti kuvaamaan Suomessa 1800- ja 1900-luvuilla tapahtunutta teknologista kehitystä ja yhteiskunnan muutosta.

mukaan modernisaatiota vastustettiin esimerkiksi arvostelemalla uusien maatalouskoneiden hankkijoita, koska koneiden ajateltiin laiskistavan. Uutta tekniikkaa vastustettiin myös, koska sitä pidettiin kalliina ja epävarmana. Kehitys myös rikkoi vanhaa elämänrytmiä, kun esimerkiksi koulut ja tehtaat tekivät ihmiset kellonajoista riippuvaisiksi, toisin kuin agraarisessa yhteisössä perinteisesti oli ollut.¹¹⁹ Näkemykset on helppo sovittaa merenkulkuun. Koneilla käyvät höyrylaivat veivät merimiehiltä tempuiluhalat, koska ei ollut mastoa tai vastaavaa näyttävää paikkaa, tai vaikka olisikin ollut, ei sinne olisi ollut tarpeellista kiivetä. Purjelaivoja romantisoineille höyrylaivat näyttäytyivät tylsinä tehdasmaisina paikkoina tarkkoine reitteineen ja aikatauluineen, toisin kuin tuulista riippuvaiset ja seikkailua edustavat purjelaivat.

Hiskiaan merenkulkuromantiikan ja -nostalgian perusteella voidaan myös sanoa, että kyse ei ole ollut ainoastaan uutuuskien hylkimisestä vaan myös vanhojen tapojen vaalimisesta. Hieman yllättäen hyvä vertailukohta saadaan kahvinkeitosta. Suodatinkahvi alkoi yleistyä Suomessa 1950-luvulla, mutta vallitseva tapa pannukahviin verrattuna siitä tuli vasta 1970-luvulla. Hannu Salmen mukaan syyinä oli kahvinkeitimien hinnan lisäksi 1800-luvulla syntynyt voimakas kahvikulttuuri ja pannukahvin keitto eräänlaisena rituaalina, jossa rauhallinen keittäminen itsessään oli mieluisaa.¹²⁰ Pannukahvi siis miellytti tapojensa ansiosta, vaikka suodatinkahvi olisikin ollut helpompaa ja nopeampaa. Samaten Hiskiaskin tunsu vetoa purjemerenkulun tapoja kohtaan ja antoi niille enemmän arvoa kuin konealusten helppoudelle.

Purjelaivojen merkityksissä koivistolaisille rannikkopurjehtijoille on kuitenkin myös selkeitä eroja verrattuna valtamerilaivojen merimiehiin, minkä vuoksi edellä käsitelty purjelaivaromantiikan ilmenemismuoto ei varmastikaan ole ollut merkittävin selittäjä koivistolaista merenkulkua korostaville näkemyksille. Koivistolaisille purjemerenkulun huippuvuodet merkitsivät taloudellista varmuutta ja hyvinvointia sekä kaikkien mahdollisuutta osallistua merenkulkuun, kuten edellisessä luvussa kävi ilmi. Valtamerilaivojen merimiesten romantiikassa purjehduksella ei ollut merkitystä taloudellisen hyvinvoinnin lähteenä. Päinvastoin työn todettiin olevan raskaampaa ja huonommin palkattua kuin konealuksilla, mutta purjelaivoille haluttiin silti, koska niillä sai todellisen purjehduksen kokemuksen.¹²¹ Koivistolaisetkin ovat romantisoineet juuri purjehduksen kokemusta, mutta suurin syy maineen ja kyvykkyyden julkituomiseen lienee ollut kaipuu merenkulun suomiin

¹¹⁹ Mikkola 2006, 179–197.

¹²⁰ Salmi 2020, 7–19.

¹²¹ Mäenpää 2020, 139.

mahdollisuuksiin ja hyvinvointiin sekä siihen kulttuuriin, joka ennen ensimmäistä maailmansotaa oli voimissaan.¹²² Toissijaista monelle oli, päästäisiinkö siihen purjeiden vai koneiden avulla.

Merkillepantavaa on, että aihetta käsittelevät kirjoitukset ovat tyyliltään pääosin pakinoita, mielipidekirjoituksia tai muuten vaikuttamaan pyrkiviä. Kirjoittajat ovat pyrkineet vakuuttamaan lukijan omien merenkulkua koskevien näkemystensä oikeellisuudesta, jotka ovat olleet merenkulun ylläpitoa ja kehitystä sekä sen perinteiden jatkamista kannattavia. Tähän on käytetty yhtenä perusteena merenkulkumainetta ja -kykyä. Haluttiin luoda uskoa Koivistoon merenkulun keskuksena vielä tulevaisuudessakin. Näin ollen on myös mahdollista, että sanomalehtikirjoituksista välittyvä ylikorostettu kuva koivistolaisten käsityksistä omasta maineestaan ja kyvystään, sillä vaikuttamaan pyrkineellä kirjoittajalla ei ollut syytä vähätellä näitä asioita, ennemminkin päinvastoin. Toisaalta ne eivät ole voineet olla täysin keksittyjäkään, koska useampi kirjoittaja on esittänyt samankaltaisia näkemyksiä ja ennen kaikkea uskonut niiden olevan perusteluina sellaisia, että lukija hyväksyy ne. Taustalla on tällöin täytynyt olla ajatus, että myös lukija ajattelisi jo valmiiksi jossakin määrin samansuuntaisesti tai olisi avoin tämänkaltaiselle ajattelulle.

Olivatpa kirjoitukset liioiteltuja tai ei, ovat ne selkeä osoitus merenkulun merkityksestä koivistolaisten identiteetille. Osaidentiteettien kannalta katsottuna edeltävät havainnot kertovat koivistolaisten sosiaalisesta identiteetistä ja itseidentiteetistä. Ajatukset merenkulkumaineesta kuvaavat juuri sosiaalista identiteettiä eli koivistolaisten käsitystä siitä, kuinka muut heidät näkevät. Koivistolla uskottiin muiden näkevän Koivisto merenkulun kautta. Itseidentiteetistä, eli koivistolaisten omasta käsityksestä itsestään, kertovat puolestaan näkemykset merimiestaidoista ja merenkulun luonteenomaisuudesta.¹²³ Itseidentiteettiä pyrittiin myös toisinaan vahvistamaan sanavalinnoilla, tietoisesti tai tiedostamatta. Erityisesti *Rannan Sanomien* vakipakinoitsija Mikko käytti teksteissään paljon sellaisia kielikuvia ja vertauksia, jotka vahvistivat kuvaa koivistolaisten merenkulkijuudesta, vaikka aihe varsinaisesti olisikin käsitelty jotakin muuta. Esimerkiksi talousvaikeuksia käsitellessään hän antoi seuraavan vinkin:

”Työ ootta, rantalaiset, kaikk purjehtinneet ja tiiättä, ett purjenuorii – skuutoiks noit ruotsalaiset nimittäät – ei saa koskaa laskee käestääs. Vaikk ois tyvenkii ja purjeet lerpallaas, piä nuorat kourassas! Tulloo äkkii vihur ja tempajaa ne siult pois, ja siilo

¹²² Romantisoinnista kts. esim. Pakinaa. Kerran illalla, RS 5.8.1937.

¹²³ Osaidentiteeteistä kts. Aro 1999, 178.

purjeie hoitamine on mennyttä. Samate elinkeinoelämäss täytyy ain olla varruillaas ja virreessääs, ei hetkekskää saa laskee hellolles.”¹²⁴

Toisessa vuoden 1933 eduskuntavaaleja käsittelevässä pakinassaan hän aivan lopuksi suoraan kehottaa koivistolaisia jatkamaan merenkulkua: ”Koivistolaiset, rakentakkaa laivoi. Seilatkaa ja kulettakkaa rahtii, tuokaa markkoi maaha.”¹²⁵ Toteamalla kaikkien rantalaisten purjehtineen tai kehottamalla koivistolaisia merenkulkuun Mikko haluaa selvästi viestiä, että merenkulku on ollut osa Koivistoa ja sen tulisi olla sitä jatkossakin.

Koivistolla arvostettiin merenkulkua ja erityisesti purjelaivoja yhä 1930-luvulla. Se koettiin tärkeäksi osaksi paikkakuntaa, sen mainetta ja identiteettiä. Omaa osaamista ja perinnettä pidettiin edelleen arvossaan ja erinomaisena, vaikka merenkulun tilaa ei koettukaan enää aivan aiemman veroiseksi. Kokemuksissa oli koivistolaisten kesken myös eroja, jotka juontuvat siihen, mitä merenkulussa pidettiin arvokkaana. Purjehtimisen kokemusta arvostaneelle ja romantisoineelle purjelaivojen häviäminen on saanut koko merenkulkukulttuurin näyttäytymään synkempänä, kuin merenkulun mahdollisuuksiin ja sen tuottamaan taloudelliseen hyvinvointiin keskittyneelle, jonka näkökulmasta 1930-luku oli taas hienoisen nousun aikaa. Suurimmalle osalle merkitystä on ollut varmasti molemmilla. Purjelaivalla seilaamisesta on saattanut olla omakohtaista kokemusta, tai kokemuksia on omaksuttu vähintäänkin yhteisöltä, jolloin purjehdukseen ja sen erityislaatuisiin piirteisiin on syntynyt omakohtaista kulttuurista ja tunnepohjaista sidettä. Toisaalta se on myös ollut osoitus merenkulun mahdollisuuksista luoda vauraampaa elämää, mikä on motivoinut suhtautumaan merenkulkuun myös rationaalisten, tai sellaiseksi koettujen, taloudellisten realiteettien kannalta.

3.2 Meren ja purjehduksen romantisointi

Merellistä ympäristöä romantisoidaan aineistossa kahdesta näkökulmasta, itse merestä ja meriluonnosta sekä rannikolla kasvaneen kaipuusta merelle. Nämä piirteet kuvaavat sitä, mikä meressä on koettu olennaiseksi ja tulevat samalla kuvanneeksi ja selittäneeksi myös kokemuksia merenkulusta, sillä ne ovat luonnollisesti hyvin tiiviissä yhteydessä mereen.

Merellä kuvataan olevan kaksi puolta, rauhallinen ja myrskyävä. Rauhallisessa olomuodossaan se on iloksi ja terveydeksi ihmiselle. Kirjoituksissa kiinnitetään huomiota muun muassa leppoisiin laineisiin, auringon ja kuun luomiin heijastuksiin merenpinnasta, raikkaaseen merituuleen sekä

¹²⁴ Mikon pakinoi. Kolme purnuu, RS 13.8.1931.

¹²⁵ Mikon pakinoi. Ku on vaalit pietty, RS 6.7.1933.

rannalla näkyvään ihmisten ja luonnon synnyttämään maiseman monimuotoisuuteen. Myrsky esitetään puolestaan sekin ihailtavana. Vaikka sen vaarat tunnustetaan, sanotaan sen silti vetävän rannikon asukasta aina vain lähemmäs merta. Pääpaino on sulan veden ajan kuvauksissa, mutta myös jäätyneen meren suomat huvit, kuten luistelu, ja vaarat, kuten talvimyrskyt, huomioidaan.¹²⁶

Rannikkolaisen kaipuu merelle ja sen äärelle liittyy erityisesti meren myrskyisään puoleen. Samalla tehdään myös selkeä ero sisämaassa asuviin, sillä juuri myrsky on se, jonka nähdään jakavan suhtautumisen mereen. Mereen tottumaton lähtee pois meren ääreltä syysmyrskyjen alkaessa, kun siihen tottunutta ne vetävät puoleensa. Mikäli rannikolla kasvanut joutuisi muuttamaan sisämaahan, jäisi hän kaipaamaan ärjyviä aaltoja ja aavaa ulappaa. Yhdeksi selitykseksi tälle esitetään meren pelon tuntemattomuutta sellaiselle, joka on koko ikänsä ollut meren kanssa tekemisissä.¹²⁷ Kokonaisuutena luodaan kuvaa siitä, että meren kanssa elänyt saavuttaa parhaan elämän eläessään jatkossakin meren kanssa, eikä hänelle muu oikein kelpaisikaan.

Kuva merestä on Koivistolla ollut hyvin positiivinen. Toki romantisoituihin teksteihin kuuluu tietynlainen mielikuvien maalailu ja liioittelukin, mutta huomionarvoista on, että koko aineistoista ei löydy ainuttakaan mereen itseensä kielteisesti suhtautuvaa tekstiä. Kriittisiä mereen liittyviä tekstejä löytyy, mutta tällöinkin on kyse kritiikistä ihmisen toimintaa tai ajan tilannetta kohtaan, ei merta.¹²⁸ Suurimpina syinä tälle lienevät meren aiemmin Koivistolle luoma hyvinvointi sekä yksinkertaisesti se, että asutuksen keskittyessä rannoille meri oli hyvin näkyvä osa jokapäiväistä arkea jo pelkällä olemassaolollaan. Ihmisen ja meren suhdetta tutkinut Simo Laakkonen kiinnittää erityistä huomiota lapsuuden merkitykseen merisuhteen synnyssä. Hänen mukaansa lapsuudessa meren kanssa tekemisissä olevalle ihmiselle syntyy henkilökohtainen merialue sinne, jossa eniten on tekemisissä meren kanssa. Henkilökohtaisella merialueella lapsi muodostaa leikin, uimisen ja muun toiminnan välityksellä merestä näkemyksensä, jolla on vahva, vaikkakin ajan myötä heikkenevä ja intuitiivisesta rationalisoituva, vaikutus suhtautumiseen mereen aikuisuudessa. Mereen tutustutaan vain hyvin harvoin yksin, jolloin myös yhteisöllä, jossa tutustuminen tapahtuu, on vaikutusta siihen, millaiseksi kuva muodostuu.¹²⁹ Laakkosen teoria selkeästi tukee romantisoinnille tässä esitettyjä syitä ja yhdessä kokemusyhteisöjen käsitteen kanssa tämänkaltaisia romanttisia näkemyksiä merestä voidaan pitää koivistolaisilla hyvin yleisinä.

¹²⁶ Esim. Nuorison osasto. Suomenlahden rannalta, RS 2.6.1932.

¹²⁷ Esim. Pakinaa. Päin merta matkaan, päin kaukomerta..., RS 8.4.1938.

¹²⁸ Aiemmin tarkemmin käsitellyssä ”Hiskiaan” kirjoittamassa pakinassa tämä esimerkiksi harmittelee, että meriromantiikka ei ole Koivistolla enää samanveroista, mitä aiemmin. Pakinaa. Merellisessä toivossa, RS 3.10.1935.

¹²⁹ Laakkonen 2020, 264–268.



Eistilän kylä Koivistonsaarella vuonna 1941 rantalaiturilta kuvattuna. (Kuvaaja sot. virk. Penna Tervo, SA-Kuva.)

Rannikolla asuvan kaipuusta merelle ja meren myrskyisienkin ominaisuuksien ihannoinnista on selkeä yhteys käsityksiin koivistolaisten erinomaisuudesta merimiehinä ja merenkulun luonteenomaisuudesta Koivistolle. Nämä ajatukset selvästi tukevat toinen toisiaan. Rannikolla asunut kaipasi merelle ja oli tottunut myrskyihin, minkä vuoksi hänellä oli muita paremmat edellytykset toimia merimiehenä. Tällöin myös merenkulun oli oltava luonteenomaista koko paikkakunnalle. Tai toisinpäin ajateltuna, jos paikkakunnalle merenkulku oli luonteenomainen elinkeino, oli sieltä tullava hyviä merimiehiä, jotka puolestaan elintapansa puolesta kaipasivat merelle ja olivat tottuneet sen armottomuuteen.

Merta ja purjehdusta romantisoidessaan koivistolaiset tekivät myös eroa sisämaassa asuviin. Eräässä Suomenlahtea kuvaavassa *Rannan Sanomien* nuorten osaston kirjoituksessa kerrotaan syksyn tulosta ja rantaturistien lähdöstä seuraavasti:

”Syksyn tullen he lähtevät kuin muuttolinnut omille maille, silloin kun kylmä tuuli alkaa puhaltaa ja myrsky saa Suomenlahden laineet innostuen tanssimaan.

Vaan rannikkolainen ei jätä silloinkaan sitä. Rannikkolainen ei pelkää eikä vierasta koskaan pientä lahtea, vaan rientää aina lähemmäksi sitä.”¹³²

Eron teko muihin juuri mereen liittyvien aiheiden pohjalta kertoo meren keskeisyydestä koivistolaiselle identiteetille. Se täyttää persoonallisen identiteetin paikkaa eli käsitystä siitä, mikä erottaa yksilön muista. Koivistolaisten mielissä läheinen suhde mereen oli moniin muihin verrattuna erottava tekijä.¹³³

3.3 Säilyvät perinteet

Varsinaisia merenkulun arjen ja tapakulttuurin kuvauksia aineistoissa on niukasti ja vain muutamista näkökulmista. Eniten huomiota on kiinnitetty työllistävään vaikutukseen. Miten helposti ennen maailmansotaa sai laivoilta töitä ja kuinka nuorena merille lähdettiin vastakohtana sille, miten merkittävästi merenkulun työllistävä vaikutus oli heikentynyt itsenäistymisen jälkeen. Aihetta on käsitelty tarkemmin jo luvussa 2, eikä siihen ole tässä vaiheessa enää varsinaisesti lisättävää. Arjen kulttuurin kannalta on kuitenkin hyvä muistaa ja huomioida töiden merkitys eräänlaisena taustatekijänä sille, minkälaiseksi arki ja tavat muodostuvat. Koivistolla juuri merenkulun työrytmi ja sen vaikutus suureen osaan väestöstä muokkasivat tapakulttuuria ja arkea.

Hyvä esimerkki vuoden työrytmin vaikutuksesta tapoihin on koivistolainen hääperinne. Suomessa häitä vietettiin yleensä loppusyksystä, kun peltotyöt oli tehty ja varastot kesän jälkeen pullollaan ruokaa. Koivistolla tapana oli sen sijaan perinteisesti viettää häitä alkutalvesta, kun purjehduskausi oli loppunut ja sulhanen ehtinyt meriltä kotiin, eikä jää kantanut vielä kalastusta. Häihin kutsuttiin suvun lisäksi koko kylän väki, minkä vuoksi purjehduskaudella häitään viettäviä saatettiin helposti pitää turhan nuukana, koska iso osa potentiaalisista vieraista olisi silloin merellä. Se olisi tarkoittanut huomattavasti vähemmän kestettäviä. Kesähäät tosin alkoivat saada Suomessa suosiota 1900-luvun alusta alkaen ja Koivistollakin alkoivat 1930-luvulla tulla muotiin juhannushäät. Perinteinen hääajankohta säilyi silti myös suosittuna erityisesti merenkulkijoiden ja kalastajien keskuudessa.¹³⁴

¹³² Nuorison osasto. Suomenlahden rannalta, RS 2.6.1932.

¹³³ Osaidentiteeteistä kts. Aro 1999, 178.

¹³⁴ Rossi 2003, 126–138.

Työllisyyden lisäksi huomiota aineistossa on saanut itse laivanrakennuksen prosessi. K. V. Hoppu kirjoitti *Rannan Sanomissa* 18.6.1936 julkaistun artikkelin itäsuomalaisesta laivanrakennuksesta, jossa hän kuvasi hyvin tarkasti koivistolaista 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun rakennustapaa. Koivistolle hän esittää olleen omaleimaista tapa, jossa laivat rakennettiin kylien rannassa sopivassa kohdassa, josta ne saatiin laskettua vesille. Varsinaisia telakoita ei ollut. Töitä johti laivamestari, jolla usein oli useampikin laiva samanaikaisesti työn alla. Varsinaisia piirustus suunnitelmia ei ollut, vaan mestari laati mielessään mallin, johon tuleva päällikkö saattoi kokemuksensa ja tarpeidensa perusteella tehdä muutoksia. Rakennustyöt tekivät kirvesmiehet, jotka purjehduskaudella olivat usein matruuseja.¹³⁵ Puutavarat hankittiin omasta metsästä ja rautatarpeet rautakaupasta luotolla. Jos ei ollut omaa metsää, saattoi puutarpeetkin saada naapureilta luotolla. Näin laivanvarustaminen ei vaatinut välttämättä juuri ollenkaan alkupääomaa.¹³⁶ Hoppu on ollut hyvin perillä koivistolaisesta laivanrakennusperinteestä, sillä myös myöhemmin kerätty muistitieto kertoo aivan samoja asioita.¹³⁷ Hän myös ymmärsi rakennusperinteen meri- ja kulttuurihistoriallisen arvon ja toteaakin kirjoituksensa lopuksi:

”Suomalaisesta ja varsinkin itäsuomalaisesta rannikkolaivanvarustuksesta on jällellä vain muistot, läheiset muistot, se sellaisenaan on jo viimeisiään vetämässä. Mutta se muodostaa kuitenkin merikulttuurissamme siksi merkittävän sijan, että nyt olisi kerättävä muistiin, mitä vielä voidaan.”¹³⁸

Perinteinen laivanrakennus ei enää 1930-luvulla ollut kovin elävää kulttuuria, kuten Hoppukin toteamuksesta käy ilmi. Se ei silti tarkoita, että laivanrakennusperinne olisi tuolloin ollut kulttuurisesti merkityksetön. Kun laivat rakennettiin kylän rannassa, oli laivanrakennus ollut näkyvä osa arkielämää myös heille, jotka eivät itse rakentamiseen osallistuneetkaan. Muistot tästä olivat puolestaan vielä läheisiä, kuten Hoppukin toteaa. On hyvin luultavaa, että moni koivistolainen on vielä kokenut laivanrakennuksen tavalla tai toisella osaksi omaa henkilökohtaista merialuettaan.

¹³⁵ Kauppamerenkulussa matruusi tarkoittaa kansihenkilöstön jäsentä.

¹³⁶ K. V. Hoppu, Itäsuomalaisesta laivanrakennuksesta ja laivanrakentajista, RS 18.6.1936.

¹³⁷ Jukanen 1975, 70–78.

¹³⁸ K. V. Hoppu, Itäsuomalaisesta laivanrakennuksesta ja laivanrakentajista, RS 18.6.1936.



Kaksi kaljaasia rakenteilla Koivistolla vuonna 1914. (Kuvaaja U. T. Sirelius. Museovirasto.)

Tätä tukisi myös se yleinen tärkeä merkitys, joka laivanvarustukselle Koivistolla vielä 1930-luvullakin annettiin. Erityisen huomattava tapaus oli uuden laivan vesillelasku, jolloin vietettiin niin sanottuja lykkäjäisiä. Lykkäjäiset olivat ikään kuin talkoiden ja pitojen risteytys. Kutsuttuina oli koko oman kylän väki sekä naapurikylistäkin ainakin sukulaiset. Tärkeintä oli itse laivan saanti vesille. Kun laiva oli saatu vesille, siirryttiin juhlapöytään, jossa oli tarjolla lihaisaa hernekeittoa ja harvoin tarjolla ollutta vehnäleipää. Tärkeä osa lykkäjäisiä oli osallistujien samanarvoisuus talkoissa. Kuka vain saattoi joutua tekemään mitä tahansa työtä. Ainoastaan vesillelaskua johtanut laivamestari ja sitä rytmittänyt laulumies olivat korotetussa asemassa. Väen paljoutta kuvaa hyvin se, että astioita lainattiin naapuritaloista ja kaupastakin, sillä edes varakkaimmissa taloissa ei ollut omasta takaa niitä lykkäjäisväelle riittävästi.¹³⁹

¹³⁹ Jukanen 1975, 121–134; Rossi 2004, 228.



Lykkäjäisväki syömässä hernerokkaa Humaljoen kylässä, 1900-luvun alku. Etelä-Karjalan museo, kuvat ja esineet.

Lykkäjäisiä pidettiin aina talvisodan syttymiseen asti, vaikka niiden määrä laskikin perinteisen kylän rannalla tapahtuneen laivanrakennuksen hiipuessa.¹⁴⁰ Tästä huolimatta uuden laivan valmistuminen oli edelleen merkkitapausta, joka toisinaan huomioitiin koko Koivistolla ja jopa muuallakin Suomessa, kuten vuonna 1938 valmistuneen kaljaasi ”Saarentähden” tapaus osoittaa. Moottorilla varustettu puinen purjealus oli suurin Koivistolla koskaan rakennettu kolmimastoinen kaljaasi ja se rakennettiin perinteiseen tapaan rannalla Koiviston suurimmassa saarella Koivusaarella. Sekä *Rannan Sanomissa* että aikakauslehti *Suomen merenkulussa* kirjoitettiin laivasta jo sen rakennusvaiheessa ja valmistumisen myötä siitä uutisoi myös Suomen suurimpiin sanomalehtiin kuulunut *Karjala*.¹⁴¹

¹⁴⁰ Jukanen 1975, 63.

¹⁴¹ Saarentähden liittyneestä uutisoinnista tarkemmin luvussa 4.



Saarentähden lykkäjäiset Koiviston Ingertilässä vuonna 1938. (Etelä-Karjalan museo, kuvat ja esineet.)

1800-luvun merenkulkuperinteet säilyivät Koivistolla aina 1930-luvulle asti, vaikka merenkulun tilanne olikin olennaisesti muuttunut. Tämä selittyy perinteiden ja identiteetin yhteydellä. Perinteiden jatkuvuutta motivoi identiteetti, jonka tärkeinä osina Koivistolla olivat edelleen meri ja merenkulku.¹⁴² Ihmisen identiteetti puolestaan on osin kokemusta siitä, että muutostenkin keskellä hän on edelleen sama henkilö, joka oli aiemmin. Toisin sanoen ihminen säilyttää identiteettinsä, vaikka sen syntyolosuhteet muuttuisivatkin. Identiteetti puolestaan syntyy sosiaalisessa toiminnassa eli vuorovaikutuksessa esimerkiksi oman kokemusyhteisön kanssa.¹⁴³ Näin ollen merenkulkuperinteiden siirtymisen on johduttava merenkulkuidentiteetin olemassaolosta, joka muodostui 1930-luvun vanhemman polven koivistolaisille ensimmäistä maailmansotaa edeltävänä aikana heidän omien kokemustensa ja kokemusyhteisön välityksellä. Nuorimmille se siirtyi kokemusyhteisön välittämänä. Kun otetaan vielä huomioon aiemmin tehdyt havainnot merenkulkuidentiteetin ilmenemismuodoista, on täysin selvää, että merellä ja merenkululla on vielä 1930-luvulla ollut valtava merkitys koivistolaisten identiteetille ja merenkulku koettiin yhä Koivistolle hyvin tärkeäksi.

¹⁴² Hanafi 2005, 385.

¹⁴³ Aro 1999, 178.

4. Toipuva merenkulku

4.1 Merenkulku 1930-luvulla – muutosta uuteen ja paluuta entiseen

1930-luvun alussa Koiviston merenkulku näytti olevan vain varjo entisistä maailmansotaa edeltäneistä huippuajoista. Laivojen määrä oli laskenut vuoden 1916 noin 250:stä noin 50:een vuonna 1930 ja vetoisuus noin 18500:sta noin 6000:een. Vuoden 1917 vallankumoukset Venäjällä ja niitä seurannut sekasorto pysäyttivät koivistolaisten purjehduksen lähes täysin, kun ylivoimaisesti tärkeimpään kohteeseen Pietariin ei voitu enää purjehtia. Seurauksena koivistolaiset alkoivat myydä aluksiaan, suurin osa päätyi läntisempään Suomeen tai Ruotsiin, ja vuonna 1920 Koiviston kauppalaivasto käsitti enää vain noin 90 alusta. Pietarin purjehduksen päättyminen ei kuitenkaan tarkoittanut, että purjemerenkulusta olisi kokonaan luovuttu. Sen sijaan 1920-luvun alussa oli edelleen optimismia tulevaan. Koivistolla rakennettiin 1920-luvun alkupuolella useampi suurehko purjelaiva, pienempiä rannikkoaluksia sekä ostettiin käytettyjä muualta Itämeren alueelta.¹⁴⁴ Kotimaan rannikkoliikenne tosin osoittautui jo vuosikymmenen alussa melko kannattamattomaksi alhaisten rahtien takia. Itämeren liikenteessä puolestaan rahat pysyivät hyvinä ja liikenne tasaisen vilkkaana aina 1930-luvun laman alkuun asti. Osin laman ja osin höyryaluksia vastaan kilpailun seurauksena Koivistolla ei vuosina 1928–1936 valmistunut ainuttakaan uutta purjelaivaa. Viimeisinä vuosina ennen talvisotaa tosin valmistui muutama apumootorilla varustettu purjelaiva, jotka pystyivät moottorinsa ansiosta paremmin kilpailemaan höyryaluksia vastaan. Samaten vanhoihin purjealuksiin alettiin jo 1920-luvulla asentaa apumootoreita. Vuonna 1938 Koivistolla oli parikymmentä purjealusta, joista puolessa oli apumootori. Laivojen kokonaismäärän ollessa reilut neljäkymmentä kattoivat purjealukset vielä lukumäärältään puolet Koiviston kauppalaivastosta, mutta vetoisuudeltaan ne kattoivat vain noin neljänneksen.¹⁴⁵

Purjelaivaston merkityksen heiketessä kasvoi höyrylaivasto puolestaan huomattavasti. Sota vaikutti hetkellisesti negatiivisesti höyryaluksiinkin. Ennen sotaa höyryaluksia oli 11, mutta vuonna 1920 konealuksia oli vain viisi ja niistäkin kaksi oli apumootorilla varustettuja purjelaivoja. Tästä alkoi kuitenkin melko tasainen aina talvisotaan asti jatkunut nousu. Alkuun rakennetut ja hankitut alukset olivat puurunkoisia ja melko pieniä, lähinnä rannikkoliikenteeseen suunniteltuja. Vuodesta 1928 alkoi muutos, kun edeltävänä vuonna Koiviston kunnan keskustasta muodostettuun Koiviston kauppalaan alettiin perustaa laivanvarustamoita, jotka alkoivat hankkia teräsrunkoisia höyrylaivoja. Kooltaan laivat olivat huomattavasti purjelaivoja suurempia ja niiden liikenne suuntautui Itämeren

¹⁴⁴ Ilmiö ei ole ainutlaatuinen, sillä myös Virossa purjelaivasto koki lyhyen nousukauden 1920-luvun alussa. Sammet 1989, 206–224.

¹⁴⁵ Kaukiainen 1975, 241, 265–279, 287–289.

ulkopuolelle asti. Ennen talvisotaa teräksisiä laivoja oli lukumäärältään kahdeksan, alle neljännes Koiviston laivastosta, mutta niiden nettovetoisuus oli noin 55 %.¹⁴⁶

Höyrylaivojen varustaminen vaati uudentyyppisiä rahoitusmuotoja verrattuna puisiin purjelaivoihin. Pienellä perheyrittämisellä ei ollut varaa kalliiseen teräslaivaan, joten rahoitus hankittiin osakeyhtiöillä. Tavanomaista oli, että yhden laivan ympärille perustettiin oma osakeyhtiönsä, jolloin yhden laivan osakkaiden ei tarvinnut osallistua uuden varustukseen, mikäli vaikkapa laivan päävarustaja halusi sellaiseen ryhtyä. Monen laivan kohdalla päävarustaja olikin sama, 1930-luvulla useimmiten merikapteeni A.K. Seppinen. Merkittävä toinen ero höyrylaivojen ja pienempien purjelaivojen varustamisen välillä oli, että höyrylaivoissa aluksen päällikkö ei enää ollut osakas vaan palkollinen, toisin kuin purjelaivoilla oli lähes aina ollut.¹⁴⁷



Uusi ja vanha kohtaavat Koiviston satamassa, 1920-luku. (Museovirasto.)

Koiviston merenkulku koki huomattavan muodonmuutoksen vain kahdessakymmenessä vuodessa. Merkittävää oli niin laivaston kutistuminen kuin sen ulkoinen muuttuminen. Vuoteen 1916 verrattuna laivojen lukumäärä oli laskenut alle viidennekseen vuonna 1938, 42:een, ja nettovetoisuus vajaaseen

¹⁴⁶ Kaukiainen 1975, 279–287.

¹⁴⁷ Kaukiainen 1975, 294–301.

puoleen, noin 8000 rekisteritonniin. Laivojen keskimääräinen koko sen sijaan kasvoi huomattavasti, 2,5-kertaiseksi.¹⁴⁸ Perinteinen maalainen purjemerenkulku piti yhä pintansa, mutta kehitys kulki kohti modernia laivayhtiöiden ympärillä pyörivää suurvarustusta. Koiviston elinkeinoissa tämä tarkoitti myös huomattavaa muutosta. 1930-luvun lopulla laivoilla palveli vain noin 300 koivistolaista. Merenkulusta riippuvaisia olivat tietysti myös heidän kanssaan samassa taloudessa asuvat, mutta Koiviston 11 000 asukkaasta kyseessä on ollut selkeä, vaikka edelleenkin huomattava, vähemmistö. Kauppalan 2000 asukkaasta ja Makslahden sataman taajaman asukkaista suurin osa sai elantonsa 1930-luvulla jo teollisuudesta ja kaupasta. Maalaiskunnan asukkaista 65 % oli vuonna 1936 luokiteltu maanviljelijöiksi ja kalastuksesta riippuvaisia talouksia oli vuonna 1934 15–20 %. Tosin edelleen moni tila oli liian pieni, jotta olisi voitu elää vain maatalouden tuotoilla, eli luvut ammasteista ovat vain suuntaa antavia.¹⁴⁹ Ero 1900-luvun alkuun, jolloin enemmistö koivistolaisista sai ainakin osan elannostaan mereltä, on joka tapauksessa ollut merkittävä. Merenkulku ei ollut enää Koiviston pääelinkeino.

Suoraviivaisin syy muutokselle on tietysti Pietarin purjehduksen loppuminen, joka kiistatta aiheutti Koiviston kauppalaivaston radikaalin supistumisen. Se ei silti ollut ainoa muutos tekijä Koiviston merenkulussa, vaan etenkin 1930-luvulle tultaessa muutosten syinä on nähtävä pääasiassa merenkulun tekninen kehitys. Höyrylaivat alkoivat Suomessa syrjäyttää purjelaivoja 1800-luvun lopulla aluksi keskipitkillä Pohjanmeren ja Välimeren reiteillä. Itämerellä purjelaivat säilyttivät vielä kilpailukykynsä, koska Itämeren olosuhteet suosivat pienempiä aluksia ja purjelaivojen lasteina oli useimmiten halpoja tuotteita, kuten puutavaraa ja soraa, mikä teki niistä taloudellisimman valinnan. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen kuitenkin maalla tapahtuva rahtiliikenne alkoi kilpailla pienten rannikkoalusten kanssa ja tekniikan kehittyminen teki konealuksista yhä kannattavampia. Koiviston purjelaivaston kohtalona olisi ollut kutistua ennemmin tai myöhemmin, vaikka Pietarin kauppa olisikin jatkunut.¹⁵⁰ Esimerkiksi Kustavissa purjealusten määrä alkoi teknisen kehityksen ja huonojen rahtimarkkinoiden vaikutuksesta kutistua jo 1900-luvun vaihteessa.¹⁵¹ Olosuhteiden muutos myös osaltaan selittää sitä, miksi muutos oli Koivistolla niin suuri. Korvaavien markkinoiden löytäminen oli koventuneen kilpailun takia kovin vaikeaa.

¹⁴⁸ Kaukiainen 1975, 269, 288–289.

¹⁴⁹ Kaukiainen 1975, 305–307.

¹⁵⁰ Kaukiainen 2008, 289–299, 391–399.

¹⁵¹ Kallberg 1981, 16, liite II.

Kuinka nämä muutokset sitten koettiin Koivistolla? Tuntemukset merenkulun mahdollisuuksista näyttäisivät pääpiirteittäin seurailleen tilastojen osoittamaa, 1930-luvun osalta nousujohteista, kehitystä. Syvällisempi tarkastelu kuitenkin paljastaa kokemusten vivahteisuuden, jota ei voida pelkällä tilastojen tarkastelulla päätellä. Vuosina 1930–32 esitettyjä näkemyksiä voisi luonnehtia suorastaan masentuneiksi. Huomiota kiinnitettiin erityisesti saatavilla olevien rahtien vähyyteen sekä niistä saataviin alhaisiin tuottoihin. Rannikkoliikennettä ei pidetty juuri edes kannattavana.¹⁵² Huonon rahtitilanteen lisäksi arvosteltiin paljon myös ulkomaisten rahtilaivojen suurta määrää verrattuna suomalaisiin. Katsottiin, että Suomessa menetetään paljon arvokkaita tuloja, kun tuonti ja vienti kulkevat ulkomaalaisilla laivoilla kotimaisten sijasta.¹⁵³ Valiteltiin myös yhä edelleen Pietarin kaupan loppumista sekä pääomien puutetta laivanvarustukseen. Molemmissa tapauksissa syyttävä sormi kohdistui valtioon. Ihmeteltiin, miksi valtio ei tehnyt mitään Pietarin kaupan mahdollistamiseksi ja miksi valtiolta ei saatu tukea laivanvarustukseen, vaikka tukea varten oli perustettu rahasto ja siitä saatavia hyötyjä pidettiin merkittävänä. Hallinneesta pessimismistä huolimatta oli myös pientä toiveikkuutta ja uskoa merenkulun mahdollisuuksiin. Yksi kirjoittaja uskoi huonon rahtitilanteen olevan vain väliaikaista ja lamasta johtuvaa.¹⁵⁴ Toinen puolestaan oli sitä mieltä, että merenkulku kannattaa pula-aikanakin.¹⁵⁵

Vuodesta 1933 alkaen kirjoitusten sävyssä tapahtuu selkeä muutos toiveikkaampaan suuntaan, erityisesti Koiviston satamaa koskeneessa uutisoinnissa. Tätä nousevaa tulevaisuuden optimismia kesti vuoteen 1936. *Rannan Sanomat* uutisoi jo keväällä 1933 Koiviston satamakapteeni¹⁵⁶ Hugo Pöntynen haastattelun otsikolla ”Koiviston sataman liikenne on pula-ajasta huolimatta pysynyt vilkkaana. Liikenne satamassa ei tule vähenemään.”¹⁵⁷ Otsikko tiivistää hyvin uutisen olennaisen sisällön. Sataman liikenteen kerrotaan pysyneen vilkkaana lamankin ajan ja tulevaisuudessa uskotaan sen vielä entisestään vilkastuvan sataman hyvien puitteiden ja yleisesti nousevan talouden ansiosta. Jutussa todetaan myös perinteisen rannikkolaivaston pienuus, minkä syyksi jälleen kerran nimetään Pietarin purjehduksen loppuminen. Nyt Pöntynen kuitenkin sanoo, että ”mielistä alkaa haihtua pois entiset markkinapaikat ja kauppa- sekä meriliikenne suuntautuu kansainvälisille markkinoille”.¹⁵⁸

¹⁵² Merenkulku ja kalastus Koivistolla, RS 23.7.1930; Meriliikenne hiljaista. Jonkunverran viime aikoina parannusta, RS 2.7.1931.

¹⁵³ Työhön ja toimeen, RS 3.4.1931; Merenkulku ja pula-ajan talouselämä, RS 8.9.1932.

¹⁵⁴ Merta ei saa unohtaa, RS 3.9.1931; Kauppasuhteemme Venäjään, IR 5.2.1932; Elämää Koiviston saaristossa IV, IR 29.4.1932.

¹⁵⁵ Merenkulku ja pula-ajan talouselämä, RS 8.9.1932.

¹⁵⁶ Sataman johtaja

¹⁵⁷ Koiviston sataman liikenne on pula-ajasta huolimatta pysynyt vilkkaana. Liikenne satamassa ei tule vähenemään, RS 6.4.1933.

¹⁵⁸ Ibid.

Hän oli selkeästi sitä mieltä, että koivistolaisten suhtautumisessa merenkulkuun oli tapahtumassa muutos modernimpaan päin. Tähän ajatukseen hän osaltaan myös pohjaa uskonsa Koiviston merenkulun tulevaisuuteen, vaikka valitteleekin vielä laivanvarustukseen vaadittavien pääomien puutetta.

Seuraavina vuosina uutisoitiin edelleen samantyyliisesti sataman yhä kasvavasta liikenteestä ja yleisesti Suomen merenkulun elpymisestä.¹⁵⁹ Sataman liikenteen ja kansainvälisen rahtiliikenteen kasvusta huolimatta Koivistolla vaivasi edelleen myös rannikkoliikenteen heikko tilanne. Talvella 1935 ilmestyi *Rannan Sanomissa* mielipidekirjoitus otsikolla ”Jotain olisi tehtävä Kannaksen rannikon kääpiötilallisten ja kalastajaväestön aseman turvaamiseksi”, jossa kerrotaan monien elämän olevan hyvin niukkaa, koska laivoja ei enää ole, parhaat kalavedet jäivät Neuvostoliiton puolelle ja maata on vähän. Kirjoituksessa ei edes toivota, että purjehdus vielä elpyisi. Todetaan vain laivojen jääneen muistoihin ja toiveet elinolojen parantamiseksi suunnataan kalastusolojen ja verotuksen kehittämiseen.¹⁶⁰ Kirjoitus on hyvä osoitus niistä eroista, joita merenkulun kokemuksissa on ollut, kun sitä verrataan uutisointiin satamasta. Satamakapteenille tai suuremmalle laivanvarustajalle 1930-luvun puoliväli oli jo selvää nousun aikaa. Hän oli kokenut Koiviston merenkulun elinvoimaiseksi ja uskonut sen tulevaisuuteen. Pientilalliselle oli puolestaan pienimuotoisen rannikkopurjehduksen mahdollisuuksien häviäminen edelleen suuri harmi. Edellä käydyn mielipidekirjoituksen kirjoittajakin oli mitä luultavammin harjoittanut merenkulkua tai ainakin hänellä oli ollut siihen läheinen suhde. Niin haikeasti hän siitä kirjoittaa. Tästä huolimatta hän ei sanallakaan mainitse yleistä merenkulun elpymistä, saati jaksaa innostua siitä. Se, ettei merenkulku 1930-luvulla enää ollut koko kansan elinkeino, alkaa selkeästi näkyä koivistolaisten kokemuksissa niiden eriytymisenä.

Usko tulevaan alkoi konkretisoitua vuonna 1937, ja 1930-luvun viimeisten vuosien viesti valtaosassa kirjoituksia on, että merenkululla menee nyt hyvin ja vielä parempaa on odotettavissa. Parhaimmat näkymät olivat edelleen satamalla, jonka liikenne oli kasvanut jatkuvasti jo aiempina vuosina ja kasvoi yhä, ja jossa alkoi vieraila myös entistä suurempia rahtilaivoja. Niinpä sanomalehti *Karjala* saattoikin kesällä 1937 kertoa Koiviston satamakapteeni Pöntysen ”myhällleen tyytyväisenä”, kun tältä tiedusteltiin sataman kuulumisia.¹⁶¹ Sataman nousevasta kehityssuunnasta uutisointi osuu hyvin

¹⁵⁹ Meriliikenne vuoden ensimmäisellä puoliskolla, RS 31.8.1933; Koiviston satama elää merkittävää kehitysvaihetta, RS 21.6.1934.

¹⁶⁰ Jotain olisi tehtävä Kannaksen rannikon kääpiötilallisten ja kalastajaväestön aseman turvaamiseksi, RS 21.2.1935.

¹⁶¹ Koivistolle kuului hyvää, *Karjala* 12.8.1937; Koiviston satamassa muodostuu syyslaivaus poikkeuksellisen vilkkaaksi, RS 23.9.1937

yhteen Suomen yleisen satamaliikenteen nousun kanssa, joka oli nopeaa juuri vuosina 1933–1937.¹⁶² Aiemmista vuosista poiketen esitettiin myös rannikkoliikenteelle positiivisia ennusteita. K. V. Hoppu arvioi kirjoituksessaan merenkulun yleisestä tilasta keväällä 1937 rannikkoliikenteen toimintaedellytyksien ja ansioiden muodostuvan kohtalaisiksi, koska sen kannalta olennaisella sahateollisuudella meni hyvin.¹⁶³ Hopun toiveikkuudesta huolimatta kirjoitettiin kuitenkin myös rannikkoliikenteen vaikeuksista. Kapteeni Seppinen totesi *Rannan Sanomien* haastattelussa syksyllä 1937 rannikkorahtien taantuneen vuosi vuodelta maaliikenteen lisääntymisen ja Nevan läpikulkumaksujen kalleuden vuoksi.¹⁶⁴

Uusi ja paljon palstatilaa *Rannan Sanomissa* saanut ilmiö vuosina 1937–1939 oli laivanrakennustoiminnan elpyminen, joka jo itsessään on merkki uskosta merenkulkuun. Siihen haluttiin investoida, koska sen uskottiin olevan kannattavaa. Haastattelussa syksyiltä 1937 kapteeni Seppinen kertoi, että Koivistolle ostetun uuden tonniston lisäksi rakenteilla oli useampia laivoja ja kertoi niistä tarkempia yksityiskohtia.¹⁶⁵ Samasta aiheesta kirjoitti joulukuussa *Suomen merenkulku* -aikakauslehteen Kaarle Pulli. Hän keskittyi erityisesti rakenteilla olleeseen puiseen moottoripurjelaivaan, joka valmistuessaan sai nimekseen *Saarentähti* ja oli suurin Koivistolla koskaan rakennettu kaljaasi ja jossa rakennuttajana ja laivamestarina oli Pulli itse.¹⁶⁶ Pelkästä Pullin omahyväisyydestä ei kuitenkaan ollut kyse, sillä *Rannan Sanomissa* kirjoitettiin laivasta vielä useampaan otteeseen ja ihailevaan sävyyn.¹⁶⁷ Laivan valmistumisesta kertovassa uutisessa sen sanotaan olevan ”pohjalautoista mastojen huippuun vankka ja vaappumaton ja erittäin siromuotoinen.”¹⁶⁸ Samassa numerossa ilmestyneessä pakinassa puolestaan kirjoitetaan laivasta seuraavasti: ”Sepäs onkin komea laiva. Kerrotaan, että Itä-Suomessa ei koskaan ole valmistunut näin uljasta ja vankkaa laivaa.”¹⁶⁹ Innostuksesta huolimatta samoihin aikoihin tosin valiteltiin yhä pääomien puutetta, jonka nähtiin hidastavan laivanvarustuksen nousua ja estävän sen monilta kokonaan.¹⁷⁰

¹⁶² Bergholm 2002, 31.

¹⁶³ K. V. Hoppu, RS 29.4.1937

¹⁶⁴ Laivanrakennustoiminta Koivistolla jälleen eloon, RS 23.9.1937.

¹⁶⁵ Laivanrakennustoiminta Koivistolla jälleen eloon, RS 23.9.1937.

¹⁶⁶ Kalle Pulli, Laivanrakennustoiminnan elpyminen Koivistolla, *Suomen merenkulku* 1.12.1937.

¹⁶⁷ Fregattilaiva valmistumassa Koivistolla, RS 8.4.1938; ”Saarentähti”. Suurin Koivistolla rakennettu kolmimastoinen kaljaasi, RS 23.8.1938; Pakinaa. Saarista, RS 23.8.1938.

¹⁶⁸ ”Saarentähti”. Suurin Koivistolla rakennettu kolmimastoinen kaljaasi, RS 23.8.1938.

¹⁶⁹ Pakinaa. Saarista, RS 23.8.1938.

¹⁷⁰ Kalle Pulli, Laivanrakennustoiminnan elpyminen Koivistolla, *Suomen merenkulku* 1.12.1937; Merenkulkua itäisen Suomenlahden alueella elvytettävä, *Karjala* 1.5.1939 ja *Rannan Sanomat* 20.6.1939.



Saarentähti, kuvausaika on tuntematon. (Museovirasto.)

Viimeisten vuosien kirjoitukset kertovat myös kokemusten eriytymisestä, vaikka epäilyksiä merenkulun mahdollisuuksista ei enää esitettykään. Paljastavaa on sen sijaan sataman liikenteen ja kauppalaivaston kasvun hehkuttaminen verrattuna pääomien puutteesta valittamiseen. Laivanomistajille, kapteeneille, satamatyöntekijöille ja muille merenkulusta elantonsa saaville hyvät suhdanteet merenkulussa olivat tietysti hyvä asia, koska se tarkoitti, että työtä ja tuloa oli tarjolla. Tämä joukko oli kuitenkin kutistunut valtavasti verrattuna maailmansotaa edeltävään aikaan. Moni oli joutunut luopumaan merenkulusta, eikä siihen palaaminen ollut monesti mahdollista, vaikka haluakin olisi ollut. Pääomaa ei ollut riittävästi. Tällaisen ihmisen kokemuksen on täytynyt olla erilainen verrattuna sellaiseen, joka on konkreettisesti hyötynyt merenkulun hyvistä suhdanteista. Varmasti lähes jokainen Koivistolla tunsi ainakin jonkinlaista hyvää mieltä siitä, että merenkulussa meni hyvin. Päällimmäiseksi kokemukseksi se on kuitenkin jäänyt lähinnä siitä suoraan hyötyville, mikä näkyy esimerkiksi Pöntysen haastatteluissa ja Pullin kirjoituksissa, sillä juuri näitä hyviä näkymiä he tuovat esille. Laivanvarustuksen ulkopuolelle jääneelle päällimmäiseksi kokemukseksi on puolestaan täytynyt jäädä pääomien puute ja siten myös hyötyjen ulkopuolelle jääminen. Niin paljon ja osin katkeraankin sävyyn pääomien puutetta tuotiin esille. Ero on huomattava maailmansotaa edeltävään aikaan, josta kokemus oli 1930-luvulla Koivistolla niin yhtenäinen, että

voidaan puhua koko paikkakunnan jaetusta kokemuksesta.¹⁷¹ 1930-luvun tilanteen kohdalla tämä ei ole enää mahdollista.

Verrattuna tilastoihin koivistolaisten kokemukset koko 1930-luvun osalta näyttäisivät tulevan hieman perässä. Laman aallonpohja osui merenkulussa Koivistolle laivaston kokonaistonniston kannalta tarkasteltuna jo vuonna 1930 tai bruttorahtien kannalta katsottuna vuonna 1931. Tämän jälkeen alkoi talvisotaan jatkunut nousu, katsoi asiaa sitten kumman tahansa tilaston kannalta.¹⁷² Mistä johtuu, että usko tulevaan alkoi näkyä vasta 1933 ja otti hallitsevan aseman vasta 1937? Yhtenä syynä on oltava uutisointi. Merenkulun tilanteesta uutisointiin monesti vasta purjehduskauden lopulla tai päätyttyä, kun kuluvan kauden tilastot olivat tiedossa, minkä vuoksi monien tiedot tilanteesta ovat tulleet viiveellä. Merkittävimpänä syynä on kuitenkin pidettävä sitä, että vasta vuonna 1937 merenkulun hyvä suunta alkoi konkreettisesti näkyä ja vaikuttaa Koiviston oman perinteisen kylän rannassa tapahtuvan laivanrakennuksen elpymisenä. Vaikka kauppalaivaston vetoisuus olikin kasvanut jo pitkään, oli vuosi 1937 ensimmäinen sitten vuosien 1926–1928, jona laivojen määrä Koivistolla lisääntyi, ja tuolloinkin oli kyse vain hetkellisestä muutoksesta vuodesta 1916 alkaneeseen laskusuuntaan.¹⁷³

1930-luvun lopun muutos puhutteli ja kiinnosti koivistolaisia, mistä kertoo Saarentähteen liittyvä uutisointi. Mistään muusta uudesta koivistolaisesta laivasta, itse rakennetusta tai muualta ostetusta, ei kirjoitettu yhtä paljon ja laajasti, vaikka Koivistolle oli pitkin 1930-lukua hankittu Saarentähteäkin huomattavasti suurempia höyryaluksia.¹⁷⁴ Olennainen ero niissä verrattuna Saarentähteen ja muihin samaan aikaan rakenteilla olleisiin laivoihin oli, että ne eivät olleet Koivistolla rakennettuja, eivätkä ne olleet purjelaivoja. Ne eivät samalla tavalla vastanneet koivistolaisten kokemuksia siitä, mitä on koivistolainen merenkulku, kuin purjelaivat. Uusien purjelaivojen, vaikkakin apumoottoristen, rakentaminen teki uudelleen mahdolliseksi todella toivoa monia niistä asioista, joiden perään oli pitkään vain haikailtu. Takaisin voisivat tulla kylien rannoissa rakenteilla olevat laivat, mastometsät satamassa, lykkäjäiset ja hyvät mahdollisuudet purjehtia. Ne puhuttelivat koivistolaista

¹⁷¹ Aineiston artikkeleista 22:ssa, siis reilussa viidesosassa, mainitaan tavalla tai toisella ensimmäistä maailmansotaa edeltäneet merenkulun huippuvuosikymmenet, eikä asiaa kiistetä tai epäillä ainoassakaan. Huomionarvoista on tapa, jolla asiasta monessa tapauksessa puhutaan. Hyvät ajat mainitaan usein vain lyhyesti ja ilman perusteluja sille, että ennen todella oli Koiviston merenkulussa asiat paremmin. Asiasta puhutaan kuin kaikkien tuntemana tosiasiana, joka ei välttämättä kaipaa enempää esittelyä tai perusteluja ja jonka avulla päästään itse varsinaiseen aiheeseen. Mikäli kyse ei olisi ollut hyvin yleisesti jaetusta ajatusmallista ja kokemuksesta, olisi sen täytynyt esiintyä joko harvemmin tai siihen olisi joku varmasti puuttanut.

¹⁷² Kaukiainen 1975, 288–289, 293.

¹⁷³ Kaukiainen 1975, 289.

¹⁷⁴ Kaukiainen 1975, 284.

merenkulkuidentiteettiä. Saarentähden saama huomio liittyy myös olennaisesti koivistolaisten henkilökohtaisiin merialueisiin, joihin valtaosalla on muistoissa täytynyt olennaisesti kuulua juuri nuo laivanrakennuksen elpymisen lupaamat asiat, siis purjelaivojen suomat kokemukset ja niiden läsnäolo arjessa. Monelle merenkulun tärkeäksi kokeneelle koivistolaiselle on täytynyt näyttää 1930-luvun lopulla siltä, että jo kadotetuksi tai ainakin häviämäisillään olevaksi luultu omintakeinen purjehduksen ympärille kietoutuva merellinen kulttuuri säilyisikin ainakin jossakin muodossa vielä tulevaisuudessakin.

4.2 Suurvarustusta vai talonpoikaispurjehduksen perinnettä?

Merenkulussa tapahtuneet muutokset pakottivat ottamaan kantaa siihen, mihin suuntaan elinkeinoa pitäisi Koivistolla kehittää. Voisi ajatella olleen kyse paljon keskustelua herättäneestä teemasta, mutta verrattuna muihin merenkulkuun liittyviin teemoihin, kirjoitettiin aiheesta sanomalehdissä melko harvoin ja silloinkin usein lyhyesti ja ympärilyövästi sivumainintana. Purjemerenkulun arvostuksesta ja siihen liittyneistä positiivisista mielikuvista huolimatta esiintyi paljon mielipiteitä, että Koivistolla pitäisi pyrkiä kohti rannikkolaivoja suurempia avomerikelpoisia höyry- ja konealuksia. Näin oli etenkin 1930-luvun alkupuolella, jolloin ei aineistossa esiinny ainuttakaan mielipidettä, joka puoltaisi purjelaivoja tai rannikkoliikennettä mahdollisuutena tulevaisuudessa. Leimallista ilmaisun niukkuus ja epämääräisyys on juuri 1930-luvun ensimmäisen puoliskon kirjoituksille. Lähinnä tyydyttiin toteamaan, että ”matkat on kai suunnattava pitemmälle, alukset varustettava lujemmiksi ja ennen kaikkea nopeammiksi, purjeet korvattava moottoreilla”¹⁷⁵, kuten eräs anonymi kirjoittaja asian ilmaisi. Samanlaisilla linjoilla olivat myös muut, eivätkä aina olleet ilmaisussaan näinkään tarkkoja. Esimerkiksi eräs toinen kirjoittaja puolestaan arvelee, että ”vasta uusi historiallinen ilmiö Suomenlahden laivaliikkeen kehityksessä voi hetkessä taas muuttaa kaiken parempaan päin, mutta millaisena se esiintyy, on vaikea ennakoita sanoa.”¹⁷⁶

Toiveikkaita tulevaisuuden mahdollisuuksia rannikkoliikenteelle ennustettiin ensi kerran vasta syksyllä vuonna 1936 samoihin aikoihin, kun alkoi jo selvästi näyttää siltä, että merenkululla todella meni hyvin, eikä suunta ollut aivan heti muuttumassa. Kyseessä oli tällöin tosin Viipurin merenkulkukoulun johtaja Antti Nukari, joka arvioi *Karjalassa* Itä-Suomen jatkuvasti vilkastuvan satamaliikenteen suovan mahdollisuuksia myös rannikkoliikenteelle.¹⁷⁷ *Rannan Sanomissa* keskustelu rannikkoliikenteen ja purjelaivojen mahdollisuuksista heräsi vuonna 1938

¹⁷⁵ Merta ei saa unohtaa, RS 3.9.1931.

¹⁷⁶ Suomenlahden talonpoikaispurjehdus, RS 21.6.1933.

¹⁷⁷ Viipurin merenkulkukouluun paljon pyrkijöitä, *Karjala* 4.9.1936.

laivanrakennuksen elpymisen ja Saarentähden valmistumisen myötä. Uskosta puoleen apumoottoripurjelaivoihin kertoo jo se, että niitä ylipäättänsä rakennettiin, sillä kyseessä ei ollut pieni investointi. Esimerkiksi Saarentähden rakentaminen maksoi noin 700 000 markkaa.¹⁷⁸ Tästä huolimatta *Rannan Sanomissa* ei uskottu, että purjelaivoista olisi pitkäaikaiseksi ratkaisuksi. Niiden paluu otettiin ilolla vastaan, mutta siitä huolimatta arveltiin purjelaivojen lopulta katoavan.¹⁷⁹ Suorasanaisesti höyrylaivojen hankintaa kannatti K. V. Hoppu, joka otti keväällä 1938 julkaistussa kirjoituksessa kantaa erityisesti laivanvarustuksen pääomakysymykseen. Hopun mukaan keskeistä olisi, että Koivistolla ryhdyttäisiin laivanvarustukseen osakeyhtiöiden avulla, sillä se olisi ainoa keino saada kasaan riittävän suuria pääomia nykyaikaisten ja kansainvälisillä rahtimarkkinoilla kilpailukykyisten laivojen hankintaan.¹⁸⁰ Hän oli sivunnut aihetta jo aikaisemmissa kirjoituksissaankin, mutta ei vielä kertakaan siihen kokonaan keskittyen.

Koivistolla oli ainakin vuosikymmenen lopulla toisistaan eriäviä näkemyksiä siitä, mihin suuntaan merenkulkua tulisi kehittää. *Rannan Sanomien* lisäksi, ja vieläkin seikkaperäisemmin, asia käy ilmi Suomenlahden itäisen rannikkoalueen taloudellista tutkimusta toimittamaan asetetun komitean mietinnön liitteistä, joista kahdessa puolletaan toisiinsa nähden selkeästi erilaisia toimintamalleja. Näistä ensimmäisessä Hoppu perustelee ja esittelee toimintamahdollisuuksia ja -edellytyksiä pienehköjä talvikäyttöönkin sopivia rautaisia höyrylaivoja varustavalle osakeyhtiölle. Hän oli tehnyt laskelmat kahta noin 50 metristä laivaa varten, joiden nettovetoisuus olisi 250 tai 220 standarttia. Hinnoiltaan suurempi maksaisi 8 500 000 markkaa ja pienempi 7 950 000. Rahoitus hoituisi valtion laivarahaston myöntämän tuen sekä laivat rakentaneen veistämön maksuajan avulla. Aluksen nettotulot olisivat vuodessa 1 395 000 markkaa, minkä avulla lainat ja korot voitaisiin maksaa veistämölle takaisin viidessä vuodessa. Tällaisia aluksia yhtiö voisi aluksi varustaa viisi ja yhtiön tulisi saada alkupääomaksi kasaan laivojen liikenteeseen asettamiseen vaadittavien kulujen verran, mikä viideltä laivalta olisi Hopun mukaan 500 000 markkaa.¹⁸¹ Osakeyhtiön etuna Hoppu piti pieniä

¹⁷⁸ Pakinaa. Saarista, RS 23.8.1938.

¹⁷⁹ Kauppalaivojen ja purjelaivojen luku, RS 22.7.1938; 40 moottorilla varustettua purjelaivaa muodostaa Suomen purjelaivaston 8.11.1938.

¹⁸⁰ K. V. Hoppu, RS 8.4.1938.

¹⁸¹ Summa vastaa elinkustannusindeksi huomioituna nykyrahassa noin 200 000 euroa. On kuitenkin hyvä huomioda, että ihmisten palkkataso on ollut suhteellisesti nykypäivää alhaisempi. Esimerkiksi Hopun laskelmissa laivojen kuluista kapteenin kuukausipalkaksi on merkitty 3000 markkaa ja kansimiehen palkaksi vain 1200 markkaa, joten 500 000 markan alkupääoma on ollut huomattavan suuri summa. Stat.fi, Tilastokeskus, <https://www.stat.fi/tup/laskurit/rahanarvonmuunnin.html>; Komiteamietintö, Suomenlahden itäisen rannikkoalueen taloudellista tutkimusta toimittamaan asetettu komitea, liite 5, Sivu 5, Suomenlahtea ja itärajaa koskevat asiakirjat (1920–1941), KA

riskejä ja esittelemiensä laivamallien hän uskoi olevan pienelle varustamolle taloudellisimpia.¹⁸² Tähän liitteeseen perustuu selkeästi myös Hopun kirjoitus *Rannan Sanomissa* keväällä 1938.

Hyvin erilainen näkökanta Koiviston laivanvarustuksen tulevaisuuteen otetaan A. K. Seppisen ja Kaarle Pullin kirjoittamassa mietinnön toisessa merenkulkua käsittelevässä liitteessä. Siinä Seppinen ja Pulli kirjoittavat Saarentähteä vastaavien apumoottoristen puupurjelaivojen puolesta. Heidän esityksensä lähtökohtana on, että valtion laivarahastosta tulisi saada puhtaana tukena 10 % ja lainana 40 % rakennettavan aluksen hinnasta. Alukset olisivat kantokyvyltään 400–600 tonnia, vetoisuudeltaan 120–180 standarttia, hinnaltaan 500 000–900 000 markkaa ja ne rakennettaisiin perinteiseen tapaan omilla rantatelakoilla. Kirjoittajat toteavat kyseisen kokoisten alusten osoittautuneen Itämeren liikenteessä taloudellisimmiksi ja esittävät vastaavan aluksen maksavan itsensä takaisin noin kuudessa vuodessa, jolloin sille jäisi oikein hoidettuna 14 tuottoa tuottavaa purjehdusvuotta. Näin aluksia voitaisiin rakentaa itäisellä Suomenlahdella yhteensä arviolta viisi vuodessa. Lukuja verrataan valtameriliikenteeseen soveltuvaan rauta-alukseen, jollainen maksaisi kirjoittajien mukaan vähintään 25 miljoona markkaa ja jolla kestäisi noin 25–30 vuotta maksaa itsensä takaisin, jolloin se olisi jo suuressa riskissä joutua syrjäytetyksi teknisen kehityksen vuoksi. Alusten kannattavuuden lisäksi Seppisen ja Pullin toinen tärkeä teesi on niiden työllistävä vaikutus. Mikäli heidän mallinsa mukaisia laivoja todella rakennettaisiin viisi kappaletta vuodessa, toisi se vuosittain töitä 100–200 rakennusmiehelle ja vakituisen työpaikan 50 merimiehelle. Näin syntyisi jo neljässä vuodessa 200 uutta vakituista työpaikkaa. Tätä verrataan rautaisen valtamerialuksen hankintaan, jonka sanotaan tuovan vain 25 työpaikkaa.¹⁸³

Näitä kahta esitystä verrattaessa huomataan, ettei niillä ole itse laivanrakennuksen kannalta juuri muuta yhteistä, kuin valtion laivarahoituksen osuus rahoituksessa. Tavoitellut laivanvarustuksen muodot ovat toisistaan hyvin poikkeavia, eivätkä perustu höyrylaivojen osalta samoihin laskelmiin, sillä Hoppu esittää Seppisen ja Pullin verrokkilaivoja kolme kertaa halvempien laivojen rakentamista. Lisäksi Hopun laskelmissa rautalaiva maksaa itsensä takaisin viisi kertaa lyhyemmässä ajassa kuin Seppisen ja Kempin laskelmissa. Mistä näkemyserot sitten johtuvat? Syinä ovat erilaiset lähtökohdat suhteessa merenkulkuun ja erilaiset odotukset siitä, mitä merenkulun pitäisi Koivistolle tai itäiselle Suomenlahdelle ylipäänsä tuoda. Hopulle oli koko 1930-luvun selvää, että purjemerenkulun aika

¹⁸² Komiteamietintö, Suomenlahden itäisen rannikkoalueen taloudellista tutkimusta toimittamaan asetettu komitea, liite 5, Suomenlahtea ja itärajaa koskevat asiakirjat (1920–1941), KA

¹⁸³ Komiteamietintö, Suomenlahden itäisen rannikkoalueen taloudellista tutkimusta toimittamaan asetettu komitea, liite 6, Suomenlahtea ja itärajaa koskevat asiakirjat (1920–1941), KA

alkoi olla ohi ja tulevaisuudessa sijaa olisi vain suuremmilla konealuksilla. Näkemys tulee selvästi ilmi hänen *Rannan Sanomiin* kirjoittamista teksteistä, eikä ole mikään ihme. Seurasihan hän merenkulkua ja sen kehitystä aivan lähietäisyydeltä Helsingin satamatoimen päällikkönä. Hoppu kuitenkin tiedosti myös pääomien puutteen laivanvarustukselle muodostaman ongelman ja yleisesti merenkulun romahduksen luomat taloudelliset vaikeudet. Oli löydettävä myös tulevaisuudessa toimiva laivanvarustuksen muoto, jonka pääomavaatimukset olisivat riittävän alhaiset, jotta mahdollisimman moni voisi siihen osallistua, jolloin myös itäisen Suomenlahden taloustilanne kohoaisi. Ratkaisuna Hoppu piti juuri osakeyhtiötä ja pienehköjä rauta-aluksia, koska yhdessä ne mahdollistaisivat useiden osallistumisen laivanvarustukseen verrattain pienin pääomin.

Seppinen ja Pulli puolestaan lähestyivät asiaa enemmän koivistolaisen merenkulkuperinteen kannalta. Heitä motivoivat osaltaan varmasti Koivistolla purjehdukseen liitetyt positiiviset kokemukset, siinä osuus Koiviston historiassa, sen ympärille rakentuneet perinteet, siihen liittyvät muistot ja mahdollisesti myös silkka purjehdusromantiikka. He selvästi myös todella uskoivat purjemerenkulun mahdollisuuksiin tulevaisuudessa, olihan Pulli juuri rakennuttanut Saarentähden, ja pitivät purjealuksia riittävän edullisina, jotta niihin löytyisi valtion avustuksella riittäviä pääomia. Erityisesti he näyttäisivät kuitenkin lähestyneen asiaa työllisyyden näkökulmasta, sillä he painottavat juuri purjelaivojen parempaa työllistävää vaikutusta verrattuna suurempiin rauta-aluksiin. Usko perinteisen puisen laivanrakennuksen kykyyn luoda työllisyyttä kummunnee sekin lähihistoriasta, sillä Pietarin purjehduksen tuomien tulojen lisäksi haikailtiin huomattavasti myös sen synnyttämän täystyöllisyyden perään. Puisten apumoottoripurjelaivojen rakentaminen oli keino sekä pitää yllä merenkulkuperinteitä ja -kulttuuria että kohottaa paikallista taloutta aiemmin toimiviksi havaituilla keinoilla. Osin onkin ollut kyse saman ongelman ratkaisemisesta, kuin Hopun esitys osakeyhtiöistä, eli heikkojen talousolojen korjaamisesta. Tässä on myös yksi esitysten yhteneväisyyksistä. Kumpikin pyrki parantamaan paikallisväestön taloudellista asemaa osallistamalla mahdollisimman suuren osan väestöstä merenkulkuun. Keinot vain olivat erilaiset.

Kysymyksiä herättävää liitteissä on niiden eroavaisuus höyryalusten kannattavuuden laskelmoinnissa. Miksi Hoppu arvioi niiden varustamisen moninkertaisesti kannattavammaksi kuin Seppinen ja Pulli? Voitaisiin väittää, että Seppinen ja Pulli eivät yksinkertaisesti uskoneet höyrylaivojen mahdollisuuksiin verrattuna purjelaivoihin, mutta tämä ei ole uskottavaa monestakin syystä. Ensinnäkin höyrylaivat muodostivat jo niin selkeän enemmistön Suomen tonnistosta, että niiden kannattavuutta oli käytännössä mahdoton kieltää, eikä tämän kaltaisia näkemyksiä Koivistolla 1930-luvulla esiintynytäkään. Toiseksi Seppinen itse oli useissa höyrylaivoissa pääosakkaana olevan

laivanvarustamon johdossa. Miksi hän olisi harjoittanut liiketoimintaa, jota ei edes itse pitänyt kannattavana? Kysymyksessä ei liene ollut myöskään Suomessa 1800- ja 1900-luvun vaihteen molemmin puolin esiintynyt modernisaation vastaisuus, koska 1930-luvulla alkoi jo olla selvää, että teknologian kehitys oli tosiasia eikä pysäytettävissä.¹⁸⁴ Lisäksi Seppisen ja Pullin argumentaatioissa ei näy selkeitä viitteitä siitä, että he olisivat erityisemmin vastustaneet merenkulun modernisoitumista, vaikka purjelaivojen pitäminen höyrylaivoja järkevämpänä vaihtoehtona saattaakin nykypäivän näkökulmasta siltä vaikuttaa. On pidettävä mielessä, etteivät aikalaiset voineet tietää, mihin kehitys ylipäänsä lopulta vie.¹⁸⁵ Kukaan ei voinut 1930-luvulla olla täysin varma, kuinka pitkä tulevaisuus apumoottorisilla purjelaivoilla olisi vielä edessään. Kyseessä onkin täytynyt olla keino saada näyttämään purjelaivat höyrylaivoja huomattavasti kannattavampina, jotta liitteen lukija tulisi asiasta vakuuttuneeksi. Vaikka Koivistolla vielä uskottiinkin puisiin purjelaivoihin, ei asia liene ollut samanlainen rakennusapurahoista päättävillä tahoilla, jolloin perustelujen on täytynyt olla vieläkin vakuuttavampia. Huomattava on myös, että Seppinen ja Pulli eivät edes vertaa purjelaivoja lähimpänä kilpaileviin höyrylaivoihin, sellaisiin, joita Hoppu esitti, vaan huomattavasti suurempiin valtamerilaivoihin. Näin he ikään kuin häivyttivät sen toisen vaihtoehdon, joka voisi todella kilpailla purjelaivojen kanssa pääomien puutteesta kärsivillä alueilla.

Missä määrin näitä esitettyjä näkemyksiä voidaan yleistää koko Koivistoa koskeviksi? Mielekästä on todeta vain, että hyvin todennäköisesti molemmat puolet ovat saaneet kannatusta. Osa oli selkeästi valmis hyväksymään lopullisen siirtymisen purjeista moottoreihin, mistä useat asiaa puoltavat lehtikirjoitukset kertovat. Toisaalta osa uskoi vielä purjelaivojen mahdollisuuksiin ja piti niitä höyrylaivoja soveltuvampana vaihtoehtona Koivistolle. Joissakin tapauksissa vaikutusta on saatu suoraan Seppisen ja Pullin liitteestä. Eräs nimettömänä pysytellyt kirjoittaja kirjoitti alkukesästä 1939 sekä *Karjalaan* että *Rannan Sanomiin* mielipidekirjoituksen, jossa hän viittaa suoraan komiteamietintöön ja sen liitteisiin, sekä kannattaa pienvarustusta hyvin samankaltaisin argumentein kuin Seppinen ja Pulli.¹⁸⁶ Lisäksi on ollut välimaastoon asettuvia mielipiteitä. Purjelaivoilla on uskottu vielä olevan mahdollisuuksia, mutta samalla on arveltu niiden lopulta kuitenkin katoavan.¹⁸⁷ Mielipiteiden hajanaisuutta tukee myös se, että kokemukset 1930-luvun tilanteesta olivat moninaisia. Erialaisten nykyisyyden kokemusten on täytynyt synnyttää myös toisistaan eriäviä tulevaisuuden näkemyksiä.

¹⁸⁴ Mikkola 2006, 174.

¹⁸⁵ Stark 2006, 14.

¹⁸⁶ Merenkulkua itäisen Suomenlahden alueella elvytettävä, *Karjala* 1.5.1939 ja *RS* 20.6.1939.

¹⁸⁷ 40 moottorilla varustettua purjealusta muodostaa Suomen purjelaivaston, *RS* 8.11.1938.

Tämänkaltainen keskustelu tai erimielisyys ei ollut Koivistolle ainutlaatuinen ilmiö, vaan samasta aiheesta käytiin hyvin samantyylinen julkinen keskustelu samankaltaisin argumentein tanskalaisessa Svendborgin kaupungissa vuonna 1899, mistä on kirjoittanut tanskalainen taloushistorioitsija Morten Tinning. Vaikka Koivistolla ja Svendborgissa käytyjen keskustelujen aikaväli on liki 40 vuotta, eikä kilpa purjeen ja höyryn välillä ollut vielä 1900-luvun taitteessa ratkennut yhtä selkeästi, mitä se oli 1930-luvulla, on niitä silti mielekästä verrata toisiinsa sekä itse keskustelujen samankaltaisuuden että Koiviston ja Svendborgin yhteneväisyyksien vuoksi. Suotuisa maantieteellinen sijainti ja merenkulkuperinteet mahdollistivat Svendborgissa 1800-luvun alkupuoliskolla perhe- ja lähipiiriin tukeutuvan laivanvarustuksen ja -rakennuksen synnyn, joka kehittyi vuosisadan loppupuoliskolla laajemmaksi ja suurimuotoisemmaksi koko yhteisön lävistäneeksi toiminnaksi. Leimallista Svendborgin laivastolle oli vielä 1800-luvun lopullakin sen purjelaivavaltaisuus. Purjelaivatonniston koko kasvoi vuoteen 1905 asti ja alkoi taantua kunnolla vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen.¹⁸⁸ Paikkakunnan merenkulikutavat ja laivasto olivat synnyltään ja kehitykseltään hyvin samankaltaisia Koiviston kanssa. Kehitys vain kulki Koivistoa joitakin vuosikymmeniä edellä.

Itse keskustelu alkoi, kun alun perin Pohjanmeren Rømøn saarelta kotoisin ollut, mutta Svendborgissa merikapteenin uran tehnyt Peter Mærsk Møller, esitti paikallisessa sanomalehdessä, että purjelaivojen varustaminen tulisi lopettaa ja keskittyä jatkossa höyrylaivoihin, koska vain niissä oli merenkulun tulevaisuus. Purjelaivastoa keskustelussa puolustamaan ryhtyi pääasiallisesti kaksi merikapteenia sekä yksi laivamestari, jotka kaikki olivat syntyperäisiä Svendborgilaisia. Møllerin pääteesi oli, että höyrylaivat ovat purjelaivoja varmempia, minkä vuoksi purjelaivat lopulta häviävät. Lisäksi purjelaivat olivat hänen mukaansa jo valmistuessaan vanhanaikaisia ja niiden kannattavuus johtui ainoastaan paikallisyhteisön oman vakuutusyhtiön tarjoamista luonnottoman alhaisista vakuutusmaksuista. Purjelaivoja puolustettiin niiden kannattavuudella verrattuna höyrylaivoihin ja kalleudesta johtuvalla höyrylaivojen riskialttiudella. Puolustajat kiinnittivät huomiota myös purjelaivojen rakennuksen ja varustamisen höyrylaivoja suurempaan paikallisyhteisölle tuomaan taloudelliseen hyötyyn ja työllistävään vaikutukseen.¹⁸⁹

Koivistoon verrattuna keskustelu on argumentatiivisempaa ja muodostaa selkeämmän kokonaisuuden, sillä Koivistolla ei ainakaan julkisessa keskustelussa suunnattu omia purje- tai höyrylaivoja kannattavia mielipiteitä toisen puolen edustajia vastaan. Komiteamietintöä lukuun

¹⁸⁸ Tinning 2022, 4, 17.

¹⁸⁹ Tinning 2022, 5–14.

ottamatta ei juuri edes argumentoitu oman näkemyksen puolesta. Se tyydyttiin lähinnä lyhyesti toteamaan. Yhtäläisyyksiä svendborgilaisten purjelaivoja puolustaviin argumentteihin kuitenkin löytyy erityisesti Seppisen ja Pullin liitteestä. Purjelaivoja pidettiin höyrylaivoja taloudellisempänä vaihtoehtona ja merkittäviä hyötyjä nähtiin niiden yhteisölle suomasta työllistävistä ja taloudellisesta vaikutuksesta. Edellä on esitetty Seppisen ja Pullin uskon purjelaivoihin kummunneen pitkälti niihin liittyvistä positiivisista menneeseen perustuvista kokemuksista ja yleisesti koivistolaisten innon 1930-luvun lopun laivanrakennuksesta johtuneen myös purjehduksen ympärille kietoutuneista kulttuurisista arvoista ja mielikuvista.

Tinning esittää hyvin samanlaista tulkintaa myös Svendborgin kohdalla. Hänen mukaansa purjelaivojen puolustajien käsitykset purjelaivojen kannattavuudesta ja höyrylaivojen riskeistä perustuivat nykyisyydelle ja koherenteille kertomuksille ja käsityksille menneestä. Lisäksi yhteisö ei ollut valmis siirtymään höyryvoimaan purjemerenkulun ympärille rakentuvan arvomaailman vuoksi. Tinning nojaa osin myös sosiologi Jens Beckertin teoriaan *kuvitteellisista tulevaisuuksista* (imagined futures), jonka mukaan yrittäjät toimivat vahvasti sen pohjalta, millaiseksi he kuvittelevat tulevaisuuden muodostuvan. Vaikka painopiste Beckertin teoriassa on kuvitelmista tulevassa, tunnustaa hän myös menneisyyden vaikutuksen niiden muodostumiselle.¹⁹⁰ Tinning kuitenkin painottaa juuri menneen vaikutusta purjelaivojen puolustajien kuvitteellisten tulevaisuuksien muodostumiselle, kuten on ollut Koivistonkin tapauksessa. Höyrylaivoja kannattaneilla, niin Møllerillä kuin Hopullakin, ei sen sijaan menneisyys näytä samoin vaikuttaneen kuvitelmiin tulevasta.¹⁹¹

Vaikutusta siihen, kuinka suuresti paikalliset purjemerenkulunperinteet vaikuttivat yksilön käsityksiin purjehduksen mahdollisuuksista, näyttäisi olleen myös sillä, oliko hän viettänyt koko ikänsä yhteisössä. Verrattuna Seppiseen ja Pulliin, jotka molemmat olivat syntyperäisiä koivistolaisia ja asuivat yhä kotipaikkakunnallaan, tai Svendborgin purjemerenkulua puolustaneihin tahoihin Møller ja Hoppu olivat tietysti määrin ulkopuolisia.¹⁹² Møller ei ollut syntynyt Svendborgissa ja Hoppu puolestaan oli muuttanut pois Koivistolta, jolloin heidän osallisuutensa paikallisyhteisön arvoihin ei liene ollut yhtä tiivis, kuin syntyperäisillä paikkakunnalla asuvilla. Näin pienellä otannalla ei silti voida vielä sanoa, että paljasjalkaisuus paikkakunnalla määrittäisi suhtautumista purje- ja

¹⁹⁰ Beckert 2016, 6.

¹⁹¹ Tinning 2022, 11, 17–18.

¹⁹² Kapteeni A. K. Seppinen 50-vuotias, RS 17.10.1935; I C:9 Syntyneiden ja kastettujen luettelot (1888–1898), s. 33, Väestörekisteriarkisto, Koiviston seurakunnan arkisto, KA.

höyrylaivoihin vastaavissa olosuhteissa. Se on kuitenkin selkeästi yksi mahdollinen suuntautumista määrittävä tekijä.

4.3 Kehittyvä satama

Koiviston valtiosataman liikennemäärien kasvu 1930-luvulla sai positiivisen huomion lisäksi aikaan myös keskustelua siitä, miten satamaa tulisi kehittää ja mikä asema satamalla ylipäänsä tulisi olla Koiviston elinkeinojen joukossa. Yleinen toive läpi koko vuosikymmenen satamaa koskeneessa uutisoinnissa oli, että satamaa tulisi laajentaa. Sinne kaivattiin lisää laitureita, modernimpia lastauslaitteita ja ratapihan sujuvoittamista, jotta toiminta pysyisi sujuvana liikenteen kasvaessa. Toiveet kohdistettiin valtioon, koska satama oli valtion omistuksessa ja siten sen kehittäminen oli myös valtion vastuulla.¹⁹³ Jatkuvista parannustoiveista päätellen valtion tuen määrään satamalle oltiin kuitenkin ilmeisen tyytymättömiä. Erityisesti tyytymättömyys näkyy vuodesta 1937 eteenpäin, jolloin *Rannan Sanomat* uutisoi eduskunnan haluttomuudesta myöntää varoja sataman parannustöihin. Artikkelissa oli haastateltu Koiviston satamalautakunnan puheenjohtaja Filip Walter Hollmingia ja siinä esitettiin, että sataman omistajuus tulisi siirtää valtiolta kauppalalle, koska se lisäisi joustavuutta sataman toiminnassa ja kehityksessä. Lisäksi toivottiin kauppalan muuttamista kaupungiksi, koska se mahdollistaisi täysivaltaisen tullikamarin perustamisen ja siten myös tuonnin satamaan, joka oli tähän asti ollut vain vientisatama.¹⁹⁴ Tullikamarin tärkeyttä Koivistolle tuotiin esille muissakin tilanteissa, kuten kauppalanvaltuuston puheenjohtajan puheessa ministereistä, kansanedustajista ja toimittajista koostuneelle seurueelle, joka oli tutustumassa Kannaksen oloihin.¹⁹⁵

Itse sataman lisäksi huomiota kiinnitettiin myös sitä ympäröiviin tekijöihin, erityisesti Koiviston kautta kulkevaan Viipurin-Terijoen rautatiehen, joka useammassa tapauksessa nimettiin sataman synnyn ja menestyksen mahdollistaneeksi tekijäksi.¹⁹⁶ Ilmeisesti tästä intoutuneena eräs kirjoittaja ehdotti kesällä 1937 Koivistolle päättyvän Kannaksen poikkiradan rakentamista, sillä se parantaisi Koiviston edellytyksiä toimia Sisä-Suomesta tulevan tavaraliikenteen välittäjänä.¹⁹⁷ Tähän ajatukseen tarttui eräs toinen kirjoittaja, joka toi esille poikkiradan mahdollisuuksia myös

¹⁹³ Koivisto satamapaikkana, RS 24.5.1930; Koiviston satama elää merkittävää kehitysvaihetta, RS 21.6.1934; Koiviston sataman kehitys perustuu sen joustavuuteen, RS 14.6.1935.

¹⁹⁴ Koiviston sataman kehitys joutumassa uuteen vaiheeseen, RS 13.5.1937. Satamien erikoistuminen vain vientiin tai tuontiin on ollut Suomessa 1900-luvulla tyypillistä. Bergholm 2002, 20.

¹⁹⁵ Karjalan Kannaksen retkeily suurimerkityksellinen, RS 10.6.1937.

¹⁹⁶ Koivisto satamapaikkana, RS 24.5.1930; Koiviston sataman kehitys perustuu sen joustavuuteen, RS 14.6.1935.

¹⁹⁷ Tulevaisuuden näköaloja. Kannaksen poikkirata ja sen merkitys, RS 12.8.1937.

teollisuuden ja kaupan kehittäjinä, mikä puolestaan auttaisi pitämään kauppalan elinkeinoelämää vilkkaampana myös talvella, jolloin satama oli jäiden takia kiinni.¹⁹⁸



Koiviston satamaa 1920-luvulla. (Museovirasto.)

Pääsääntöisesti kirjoittaminen satamasta oli hyvin myönteistä. Tuotiin esille sen jatkuvaa kasvua ja tarvetta laajennuksille, jotta kasvu jatkuisi. Ongelmana tarve laajennuksille oli positiivinen, sillä se johtui myönteisestä kehityksestä. Lisäksi sitä ei nähty sataman syynä, vaan valtion, koska laajennuksiin tarvittava rahoitus tuli valtiolta. Ainoa itse sataman toimintaan liitetty ongelma oli sen kausiluonteisuus. Ennen toista maailmansotaa Suomen ainoat vakinaiset talvisatamat olivat Turku ja Hanko. Muutamia muita satamia saatiin leutoina talvina pidettyä auki, mutta Koivistolle ei missään vaiheessa avattu väylää, vaikka sitä 1930-luvun lopulla toivottiinkin.¹⁹⁹ Tästä seurasi, että satama ei kyennyt työllistämään työntekijöitään ympärivuotisesti, mitä pidettiin työttömyydestä kärsivällä paikkakunnalla ongelmana.²⁰⁰ Luultavasti tästä syystä satamaa ei esitetty korvaajaksi laivanvarustukselle kuin yhdessä kirjoituksessa, vaikka sitä pidettiin tärkeänä ja jopa

¹⁹⁸ Kauppalasta ja kauppalan vierestä, RS 26.8.1937.

¹⁹⁹ Bergholm 2002, 25; Talviliikenteen tilinpäätöstä tekemässä, RS 29.4.1937; Tehokkaampi jäänsärkijäapu Itä-Suomen satamissa välttämätön kasvavan teollisuuden ja lisääntyvän liikenteen vuoksi, RS 16.12.1937.

²⁰⁰ Esim. Elämää Koiviston saaristossa V, IR 12.5.1932; F. W. Hollming, RS 27.5.1937; Kauppalasta ja kauppalan vierestä, RS 26.8.1937.

välttämättömänä Koiviston talouden ja elinvoimaisuuden kannalta.²⁰¹ Mielikuvaa laivanvarustuksen kyvystä luoda työllisyyttä arvostettiin liikaa, jotta satamaa olisi haluttu suoranaisesti nimetä korvaajaksi laivanvarustukselle.

²⁰¹ Itä-Suomen asema maamme satamaliikenteessä, RS 4.10.1934.

5. Johtopäätökset

Tässä tutkielmassa on pyritty selvittämään kokemuksia merenkulusta 1930-luvun Koivistolla. Huomiota on kiinnitetty kokemuksiin merenkulun historiasta, tilanteesta 1930-luvulla ja tulevaisuudesta. On käynyt ilmi, että kokemukset menneestä ovat olleet Koivistolla samankaltaisia ja yhteisesti jaettuina. Sen sijaan aikalaistilanteen kokemuksissa ja tulevaisuuden näkymissä oli eroja. Tilanteesta ja taustasta riippuen merenkulku näytti toisille lupaavia merkkejä jo 1930-luvun alkuvuosina, kun toisille se näyttäytyi menetettynä elinkeinona aina vuosikymmenen lopulle saakka. Hekään, jotka merenkulkua harjoittivat ja uskoivat sen tulevaisuuteen, eivät nähneet tulevaisuutta keskenään samoin. Osalle oli selvää, että merenkulun jatkuvuus Koivistolla vaatii moderneja höyrylaivoja ja osakeyhtiöitä niiden ympärille. Toiset puolestaan uskoivat yhä puisiin apumoottoripurjelaivoihin ja perinteisempiin toimintamalleihin. Nämä kokemukset juontuivat merenkulun historiasta Koivistolla ja sen kokemuksista sekä merenkululle ja merelle annetuista kulttuurisista merkityksistä ja niiden ympärille syntyneestä identiteetistä. Koivistolaisille meri ja merenkulku olivat erottamaton osa Koivistoa. He kokivat meren kaipuun ja merille lähtemisen olevan luonnollinen osa itseään. Erityistä arvoa annettiin purjelaivoille. Ne liittyivät mielikuvissa merenkulun suomaan hyvinvointiin, niihin liittyi erityistä tapakulttuuria ja ne olivat osa koivistolaista mielenmaisemaa. Vaikka merenkulun taloudellinen merkitys elinkeinona hiipuikin Koivistolla huomattavasti ensimmäisen maailmansodan jälkeen, ei se missään nimessä käynyt koivistolaisille merkityksettömäksi. Niin monimuotoisesti se koettiin.

Historian kokemuksia määrittä kolme teemaa tai narratiivia, jotka rakentuivat yhden skeeman vaaraan. Näistä merkittävin oli ajallisesti läheisin eli kokemus Koiviston merenkulun kultakaudesta, joka osui Krimin sodan ja ensimmäisen maailmansodan väliseen ajanjaksoon. Tuona ajanjaksona koivistolainen talonpoikaispurjehdus kukoisti ja merenkulkua voidaan kutsua koko kansan elinkeinoksi. 1930-luvulla noita vuosia pidettiin yleisesti helpon ja leveän tienestin aikana. Kaiholla muisteltiin lukuisia vuosittain valmistuneita uusia laivoja, laivanrakennuksen aloittamisen vaivattomuutta ja merenkulun aikaan saamaa täystyöllisyyttä. Kauppareiteistä kaivattiin Pietarin purjehduksen perään. Pietarin merkitys koettiin 1930-luvun näkökulmasta niin suureksi, että sitä pidettiin merenkulun kukoistuksen mahdollistajana ja ylläpitäjänä. Kaikesta tästä syntyi koivistolaisille käsitys Koivistosta historiallisesti merkittävänä, ellei jopa yliverlaisena, merenkulupitäjänä. Tätä skeemaa sovellettiin muuhunkin Koiviston merenkulun historiaan.

Kahdesta muusta historiakokonaisuudesta varhaisempi on ajatus Koivistosta muinaisena kauppapaikkana. Koiviston ajateltiin olleen jo myöhäisrautakaudella merkittävä kauppapaikka ja koivistolaisten purjehtineen ympäri Itämeren. Näkemys syntyi koivistolaisten omasta merenkulkuhistoriansa käsityksestä yhdessä ajan suomalaiskansallisen historiankirjoituksen kanssa. Suomessa itsenäisyyden jälkeisinä vuosikymmeninä syntyi ajatus suomalaisten esihistoriallisesta itsenäisyydestä ennen Ruotsin valtaa ja pitkälle kehittyneestä muinaisyhteiskunnasta. Kyseisen narratiivin myötä oli loogista nähdä Koivisto jo esihistoriallisena kauppapaikkana, vaikka varhaisimmat kaupankäyntiin Koivistolla viittaavat lähteet ovat vasta 1200-luvun lopulta. Kolmantena kokonaisuutena oli Ruotsin vallan aika ja erityisesti Kustaa Vaasan harjoittama kauppapolitiikka, jolla hän pyrki rajoittamaan talonpoikaispurjehdusta ja keskittämään kauppaa kaupunkeihin. Vaasan toimet jäivät lopulta melko ponnettomiksi, mutta Koivistolla korostettiin niitä ankaria rangaistuksia aina kuolemantuomioon asti, joilla kuninkaan ajateltiin uhanneen koivistolaisia laivureita, mikäli nämä eivät muuttaisi Viipuriin porvareiksi. 1500-luvun tapahtumat koettiin osoitukseksi koivistolaisten laivureiden yritteliäisyydestä ja rohkeudesta. Ei edes kruunu kyennyt estämään heitä harjoittamasta elinkeinoaan. Ajatus elämää hankaloittavan kruunun ja sitkeän talonpojan kamppailusta juontuu sekin ajatuksena varhaiseen suomalaiseen historiankirjoitukseen.

Näissä varhaisemmissa historiakäsityksissä ei kuitenkaan ollut kyse vain ajan Suomen historian myyttien toistamisesta Koiviston kontekstissa, vaan niillä pyrittiin vahvistamaan merenkulkuidentiteettiä ja luomaan uskoa merenkulun mahdollisuuksiin Koivistolla vielä tulevaisuudessakin. Aiheita käsittelevät kirjoitukset ajoittuvat 1930-luvun alkupuoliskolle eli vuosiin, jolloin merenkululla meni Koivistolla vielä verrattain huonosti. Vahvistamalla kokemusta siitä, että koivistolaiset ovat aina olleet merenkulkijoita ja koivistolaiset merenkulkijat pärjäsivät vaikeuksista ja vastustuksesta huolimatta, vahvistettiin myös kokemusta siitä, että merenkulku yhä edelleen on osa Koivistoa vaikeista ajoista huolimatta.

Vaikeuksista huolimatta koivistolaisilla oli yhä 1930-luvulla vahva käsitys kotipaikkansa merenkulkumaineesta ja sen asukkaiden kyvykkyydestä ja luontaisesta taipumuksesta toimia merellä. Moni piti elannon tienäämistä merellä parempana, arvokkaampana tai hienompana kuin maalla. Merenkulkijoilla ja myös rannikon asukkailla ajateltiin olevan poikkeuksellinen kyky ja taito toimia merellä ja heidän nähtiin ymmärtävän ja rakastavan merta tavalla, joka ei olisi sisämaassa asuneelle koskaan mahdollista. Kokemuksiin liittyi vahva romantiikka merta, merimiehiä ja purjelaivoja kohtaan. Meressä ihailtiin niin sen rauhallista kuin myrskyävää puolta. Merimiehistä ja purjelaivoista puolestaan romantisoitiin purjehdustapoja ja -perinteitä, kuten mastossa tempuilua. Vahvasta

itsetunnosta huolimatta ei Koiviston merenkulkumainetta kuitenkaan aina pidetty tilannetta vastaavana, vaan menneinä vuosina ansaittuna. Samaten erityisesti purjelaivojen romantisointi johti toisinaan siihen, ettei koivistolaisia merimiehiäkään pidetty enää aivan entisen veroisina, koska purjelaivojen väheneminen ja höyrylaivojen määrän kasvu oli vienyt mahdollisuuksia ja intoa muun muassa mastossa taiteiluun.

Kokemukset merenkulun maineesta kertovat monin tavoin koivistolaisten merenkulkuidentiteetistä. Muiden ajateltiin näkevän Koivisto merenkulun kautta, merenkulun ajateltiin olevan olennainen osa Koivistoa ja meri nähtiin myös tekijäksi, joka erotti Koivistoa verrattuna sisämaan kuntiin ja oli siten merkittävä tekijä koivistolaisten mielissä siinä, mikä tekee Koivistosta erityisen. Vahvasta identiteetistä kertoo myös merenkulkuun liittyvien perinteiden, kuten lykkäjäisten, säilyminen 1930-luvun lopulle asti, vaikka ehti kulua useampi vuosi, että niitä ei uusien laivojen puutteessa järjestetty. Näissä merenkulun kulttuurisissa kokemuksissa ja identiteetissä olennaista on läheinen suhde juuri purjemerenkulkuun. Kylien rannassa rakennetut talonpoikaiset purjealukset olivat niitä, jotka olivat määritelleet koivistolaista merenkulkua. Tapakulttuuri muotoutui juuri niiden ympärille ja lämpimimmät mielikuvat merenkulusta liittyivät usein purjelaivoihin. Purjehdusta moni piti merenkulun parhaana muotona.

Merenkulun 1930-luvun tilanteen kokemuksissa tapahtui selkeä kehitys vuosikymmenen kuluessa pessimistisemmästä optimistisempaan. Vuosina 1930–32 lähinnä surtiin huonoja rahteja ja pääomien puutetta. 1933 alkaen alkoi näkemyksissä olla toiveikkuutta erityisesti Koiviston sataman osalta ja vuodesta 1937 oli usko palautunut jo laivanvarustukseen ja jopa kaikkein vaikeimmassa tilanteessa olleeseen rannikkoliikenteeseen. Huomattava ilmiö vuosikymmenen viimeisinä vuosina oli apumoottoristen purjelaivojen rakentaminen. Erityisesti vuonna 1938 valmistunut Saarentähti sai paljon huomiota osakseen ja loi uskoa myös perinteisten merenkulun tapojen mahdollisuuksiin tulevaisuudessa. Myönteisestä kehityksestä huolimatta kokemukset merenkulusta alkoivat myös merkittävästi eriytyä, koska merenkulun muodot olivat alkaneet monipuolistua, eikä niin suurella osalla väestöä ollut enää mahdollisuutta osallistua merenkulkuun kuin aiemmin. Kokemus siitä, kuinka merenkululla sujui, oli riippuvainen siitä, millä tavalla merenkulussa oli mukana. Kun oman toiminnan mahdollisuudet vaikuttivat hyviltä, myös kokemus merenkulun tilanteesta oli positiivinen. Osalle tilanne ei näyttänyt hyvältä edes vuosikymmenen viimeisinä vuosina, koska heillä ei ollut mahdollisuutta osallistua merenkulkuun. Vaikka silloin varustettiin jälleen purjelaivoja, olivat niidenkin koko- ja suoritusvaatimukset kohonneet. Vaaditut pääomat, joista jo valmiiksi oli pulaa,

olivat kohonneet entisestään. Kaikki halukkaat eivät siten yksinkertaisesti kyenneet osallistumaan laivanvarustukseen.

Kokemusten eriytyminen johti luonnollisesti siihen, että myös tulevaisuudesta esitettiin erilaisia näkemyksiä, mikä näkyi erityisesti 1930-luvun lopulla laivanrakennuksen elpyessä. Osa katsoi, että Koivistolla tulisi perustaa laivaosakeyhtiöitä ja varustaa moderneja höyrylaivoja. Osa puolestaan piti apumoottorisia purjealuksia parempana ratkaisuna. Molempien näkemysten kannattajia kuitenkin motivoi sama halu osallistua mahdollisimman suuri osa väestöstä merenkulun harjoittamiseen, koska merenkulkua pidettiin Koivistolle luontevana elinkeinona ja sitä pidettiin parhaana tapana varmistaa paikkakunnan elinvoimaisuus jatkossakin. Purjelaivojen puoltaminen niinkin myöhään kuin 1930-luvulla vaikuttaa erikoiselta, sillä tuolloin alkoi olla jo selvää, että edes apumoottorisilla purjealuksilla ei tulisi olemaan kovin pitkää tulevaisuutta. Asia kuitenkin selittyy kaikilla niillä kokemuksilla merenkulusta, joita tässä tutkielmassa käsitelty. Koko Koiviston merenkulun kulttuuri, tavat ja identiteetti olivat rakentuneet purjelaivoilla käydyn talonpoikaispurjehduksen ympärille. Kun tuli tilaisuus vielä rakentaa ja purjehtia purjelaivoilla, siihen haluttiin tarttua, vaikka purjelaivojen ajan ehkä tiedettiin joskus vielä loppuvan.

Havainnot eivät kerro ainoastaan 1930-luvun Koivistosta ja sen asukkaista, vaan myös laajemmin kokemusten vaikutuksista ihmisiin. Erityisesti tämä tutkielma tuo ilmi kokemusten ajallisuutta. Se, mitä ihminen yhdessä hetkessä tuntee ja ajattelee, ei johdu vain tuon hetken tilanteesta, vaan myös kaikista niistä kokemuksista, joiden avulla hän tulkitsee tuota tilannetta. Samaten ne vaikuttavat myös siihen, mitä ihminen ajattelee tulevasta. Tämä ajallinen ulottuvuus olisi kokemushistoriallisessa tutkimuksessa hyvä aina tiedostaa, mikäli halutaan selittää kokemusten syitä. Tämänkin tutkielman havaintoja olisi ollut huomattavasti vaikeampi selittää ja ymmärtää 1930-luvun sekä tulevaisuuden osalta ilman Koiviston merenkulun historiaan liittyviä kokemuksia.

Olen tutkielman aikana tarkastellut, kuinka kulttuurisesti ja identiteetin kannalta tärkeän elinkeinon murros Koivistolla koettiin. Tulokset kertovat mielestäni erityisesti siitä toimijuudesta, jonka ihmiset kokemustensa perusteella ottavat, kun heille tärkeät asiat ovat muutoksessa. Taloudellisia muutoksia käsiteltäessä yksilö unohtuu helposti ja muutokset esitetään olosuhteiden ja mahdollisesti poliittisen päätöksenteon seurauksina. Muutosten keskellä elävien ihmisten kokemukset kuitenkin kertovat heidän vaikutuksestaan ja halustaan vaikuttaa siihen, mihin kehitys vie. Purjeen ja höyryn kilpailua voi pitää yhtenä esimerkkinä, jossa purjeen tappio on helppo todeta kehityksen vääjäämättömäksi lopputulokseksi. Tätä tappiota pyrittiin silti toisinaan siirtämään, kuten Koiviston tapaus osoittaa.

Osin kokemustensa ja identiteettinsä motivoimina osa väestöstä pyrki vielä pitämään elossa tärkeäksi koettua elinkeinoa. Valitettavasti sitä, mihin tämä toimeliaisuus olisi johtanut ei saada koskaan tietää, kun talvisodan syttyminen ja Suomen tekemät alueluovutukset käytännössä hävittivät Koiviston merenkulkukulttuurin. Selvää kuitenkin on, että läpi 1930-luvun koivistolaiset pyrkivät mahdollisuuksiensa mukaan säilyttämään, kehittämään ja viemään eteenpäin merenkulkuaan, vaikka olosuhteet eivät aina olisikaan olleet suosiollisia.

Lähteet

Julkaisemattomat alkuperäislähteet

Kansallisarkisto (KA)

- Maataloudellisen rajaseututoiminnan arkisto HE. Suomenlahtea ja itärajaa koskevat asiakirjat (1920–1941)
- Koiviston Seurakunnan arkisto. Väestörekisteriarkisto

Sanoma- ja aikakauslehdet

Itäranta, Koivisto 1931–1933 (IR).

Karjala, Viipuri 1935–1939.

Rannan Sanomat, Koivisto 1930–1939 (RS).

Suomen merenkulku, Helsinki 1937–1938.

Aikalaiskirjallisuus

Hoppu, K. V. *Palasia Koiviston historiasta*. Kaukomieli IV, Kotiseutututkimuksia. Viipurilainen osakunta, Helsinki 1910.

Suomen kartta. Maanmittaushallitus, 1927.

Suomen tilastollinen vuosikirja 1940. Tilastollinen päätoimisto, Helsinki 1941.

Wirkkala, Ilmari. *Suomen merenvaltius*. WSOY, Porvoo 1929.

Tutkimuskirjallisuus

Aalto, Eeva-Liisa. *Paikallislehden alkutaival*. Suomen sanomalehdistön historia 4. Paikallislehdistön historia. Toim. Päiviö Tommila. Paikallislehtien Liitto ry., Kuopio 1985.

Ahonen, Sirkka: Kansalliset myytit katoavana historiakulttuurina. *Ennen ja nyt* 2/2018. <https://journal.fi/ennenjanyt/>

Aro, Laura. *Identiteetti ja perinne*. Kulttuurin muuttuvat kasvot. Johdatusta etnologiatieteisiin. Toim. Bo Lönnqvist, Elina Kiuru ja Eeva Uusitalo. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 1999.

Beckert, Jens. *Imagined Futures. Fictional Expectations and Capitalist Dynamics*. Harvard University Press, Cambridge Massachusetts 2016.

Bergholm, Tapio. *Satamaliikenne ja yhteiskunta*. Satamillaan maa hengittää. Suomen Satamaliiton historia 1923–2000. Toim. Kari Teräs. Suomen Satamaliitto, Jyväskylä 2002.

Buschmann, Nikolaus, Horst Carl. *Zugänge zur Erfahrungsgeschichte des Krieges: Forschung, Theorie, Fragestellung*. Die Erfahrung des Krieges; Erfahrungsgeschichtliche Perspektiven von der Französischen Revolution bis zum Zweiten Weltkrieg. Toim. Nikolas Buschmann, Horst Carl. Ferdinand Schöningh, Paderborn 2001.

Buschmann, Nikolaus, Aribert Reimann. *Die Konstruktion historischer Erfahrung. Neue Wege zu einer Erfahrungsgeschichte des Krieges*. Die Erfahrung des Krieges; Erfahrungsgeschichtliche Perspektiven von der Französischen Revolution bis zum Zweiten Weltkrieg. Toim. Nikolas Buschmann, Horst Carl. Ferdinand Schöningh, Paderborn 2001.

Börman, Jan-Erik. *Åboländsk bygdeseglation 1850–1920. Farkoster, redare, resor och ekonomi*. Helsingin yliopisto, Helsinki 1979.

Carr, David. *Experience and History. Phenomological Perspectives on the historical world*. Oxford University Press, New York 2014.

Fewster, Derek. *Visions of Past Glory. Nationalism and the Construction of Early Finnish History*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2006.

Friedland, Klaus. *Itämeren piirin talonpoikaispurjehdus – Skandinavian sisäistä kaupanvaihtoa edistävä tekijä*. Talonpoikaispurjehdus Itämerellä: seminaari Kotkassa 2.-4.8.1984., 1986.

Gillis, John. *The Human Shore: Seacoasts in History*. The University of Chicago Press, Chicago ja Lontoo, 2012.

Grönholm, Pertti. *Muistomerkkejä ja kolaroivia kertomuksia. Vuoden 2007 pronssisoturikiista ja yhteisöjen kulttuuriset työkalut*. Medeiasta pronssisoturiin. Kuka tekee menneestä historiaa? Toim. Pertti Grönholm ja Anna Sivula. Turun historiallinen yhdistys ry, Turku 2010.

Goorha, Prateek. Modernization theory. *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*, 2010. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190846626.013.266>

Hall, Stuart. *Identiteetti*. Suom. ja toim. Mikko Lehtonen ja Juha Herkman. Vastapaino, Tampere 1999.

Hanafi, Hassan. *Tradition and Modernism between Continuity and Discontinuity: Possible Models and Historical Options*. Asian Journal of Science vol. 33, 3/2005, 384–393.

Hiekkänen, Markus. *Viipurin lääni – rautakaudesta keskiaikaan*. Viipurin läänin historia 1. Karjalan synty. Toim. Matti Saarnisto. Karjalaisen Kulttuurin Edistämissäätiö, Karjalan Kirjapaino Oy/Karjala-lehti, Keuruu 2014.

Hoppu, K. V. *Merenkulku*. Koivisto. Sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista. Toim. K. V. Hoppu ja Erkki Kansanaho. Koivikko-säätiö, Porvoo 1953.

Häkkinen, Kaisa. *Nyky-suomen etymologinen sanakirja*. WSOY, Juva 2004.

Jay, Martin. *Songs of Experience. Modern American and European Variations on a Universal Theme*. University of California Press, Berkeley 2005.

Jukanen, Sulo. *Honkalaivat ja halkolastit*. Koivisto 2. Koivikko-säätiö, Koivistolaisten seura ry., Lahti 1975.

Kallberg, Ulla. *Kustavin Talonpoikaispurjehduksesta 1860–1915*. Turun yliopiston kansatieteen laitos, Turku 1981.

Kallberg, Ulla. *Mitä talonpoikaispurjehdus on?* Pukspröötti kohti Juutinraumaa – Med stäven mot väst. Toim. Bergström Anne, Hanna Nurminen ja Anne Sjöström. Projektet Upptäck museer i Åboland, Puhti-projekti, Turun maakuntamuseo, Forum Marinum, Uusikaupunki 1999.

Kaukiainen, Leena. *Sinisen salmen rannalla – Koiviston Penttilän kyläkirja*. Penttilän kyläkirjan toimituskunta, Vantaa 2005.

Kaukiainen, Yrjö. *Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Hämeenlinna 2008.

Kaukiainen, Yrjö. *Koiviston merenkulun historia. Koivisto I*. Koivikko-säätiö, Koivistolaisten seura ry., Lahti 1975.

Kaunismaa, Pekka. *Mitä on kollektiivinen identiteetti?* Puheenvuoroja identiteetistä. Johdatusta yhteisöllisyyden ymmärtämiseen. Toim. Kalle Virtapohja. Atena kustannus Oy, Jyväskylä 1997.

Kirby, David, Merja-Liisa Hinkkanen. *The Baltic and the North Seas*. Routledge, Lontoo 2000.

Kivelä, Pekka. *Mullassa muistomme elää. Ilmari Wirkkalan elämä 1890–1973*. Storkivi Oy, Kaustinen 2016.

Kivimäki, Ville. *Reittejä kokemushistoriaan – Menneisyyden kokemus yksilön ja yhteisön vuorovaikutuksessa*. Eletty historia – Kokemus näkökulmana menneisyyteen. Toim. Johanna Annola, Ville Kivimäki, Antti Malinen. Vastapaino, Tampere 2019.

Koikkalainen, Simo, Syrjämäki Sami. *Skinner, Quentin*. 9.3.2008. Ensyklopedia-artikkeli. <https://filosofia.fi/fi/ensyklopedia/skinner-quentin>. [Haettu 18.11.2022.]

Koskivirta, Anu, Pekka Suutari. *Merikarjalan idea*. Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtauspaikka. Toim. Pekka Suutari. Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura ry, Helsinki 2022.

Kuka kukin on. Henkilötietoja nykypolven suomalaisista. Otava, Helsinki 1954.

Laakkonen, Simo. *Näkökulmia kulttuuriseen merentutkimukseen*. Muutoksen tyrskyt ja kotirannan mainingit – Kulttuurisia näkökulmia merentutkimukseen. Toim. Jaana Kouri, Tuomas Räsänen, Nina Tynkkynen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2020.

Leino-Kaukiainen, Pirkko, Anja Heikkinen. *Yhteiskunta ja koulutus*. Valistus ja koulunpenkki: kasvatus ja koulutus Suomessa 1860-luvulta 1960-luvulle. Toim. Anja Heikkinen, Pirkko Leino-Kaukiainen. Suomalaisen Kirjallisuuden seura, Helsinki 2011.

Leppäaho, Jorma. *Esihistoria*. Koivisto. Sen vaiheista, asukkaista ja elinkeinoista. Toim. K. V. Hoppu ja Erkki Kansanaho. Koivikko-säätiö, Porvoo 1953.

Lähteenmäki, Maria. *Terijoen rajaseudun rauhaton rannikko*. Merikarjala: Suomenlahden rannikon kulttuurinen kohtaustapa. Toim. Pekka Suutari. Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura ry, Helsinki 2022.

MacKenzie, John M. *Foreword*. The New Coastal History: Cultural and Environmental Perspectives From Scotland and Beyond. Toim. David Worthington. Palgrave Macmillan, Cham 2017.

Mikkola, Kati. *Modernisaation vastavirrassa. Uutuuksien vastustuksen syitä ja keinoja modernisoituvassa Suomessa*. Modernisaatio ja kansan kokemus Suomessa 1860–1960. Toim. Hilka Helsti, Laura Stark ja Saara Tuomaala. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2006.

Mäenpää, Sari. *Merimiehet, eläimet ja luonnon romantisointi 1900-luvun alun suomalaisilla purjelaivoilla*. Muutoksen tyrskyt ja kotirannan mainingit – Kulttuurisia näkökulmia merentutkimukseen. Toim. Jaana Kouri, Tuomas Räsänen, Nina Tynkkynen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2020.

Rahikainen, Marjatta. *Kansakoulun vuosisata 1866-1966 tilastojen valossa*. Valistus ja koulunpenkki: kasvatus ja koulutus Suomessa 1860-luvulta 1960-luvulle. Toim. Anja Heikkinen, Pirkko Leino-Kaukiainen. Suomalaisen Kirjallisuuden seura, Helsinki 2011.

Raninen, Sami, Anna Wessman. *Rautakauden yleiskuva*. Muinaisuutemme jäljet. Suomen esi- ja varhaishistoria kivikaudelta keskiajalle. Toim. Georg Haggrén, Gaudeamus, Helsinki 2015.

Rossi, Leena. *Koiviston arkielämää 1880-luvulta 1930-luvulle*. Koivisto-Säätiö, Jyväskylä 2004.

Saksa, Aleksander, Pirjo Uino, Markus Hiekkänen. *Ristiretkiaika 1100–1300 jKr. Viipurin läänin historia 1. Karjalan synty*. Toim. Matti Saarnisto. Karjalaisen Kulttuurin Edistämisseätiö, Karjalan Kirjapaino Oy/Karjala-lehti, Keuruu 2014.

Salmi, Hannu. ”Suodatinkahvia hienoksi leikattuna”. Kahvinkeitin ja suomalaisten kotien modernisaatio 1950-luvulta 1970-luvulle. *Tekniikan Waiheita* 2/2020. <https://doi.org/10.33355/tw.96112>

Sammet, Jaak. *Höyry ja purje Eestin merenkulussa 1920-luvulla*. Itämeri kauppaticenä. Itämeren alueen puutavarakauppa. Purjeen ja höyryn kilpailu. VII Itämeri-seminaari Kotkassa 10.-12.8.1989. Kymenlaakosn maakuntamuseon julkaisuja no 16, Porvoo 1989.

Sivula, Anna. *Menetetyn järven jäljillä. Historia osana paikallista kulttuuriperintöprosessia*. Medeiasta pronssisoturiin. Kuka tekee menneestä historiaa? Toim. Pertti Grönholm ja Anna Sivula. Turun historiallinen yhdistys ry, Turku 2010.

Stark, Laura. *Johdanto – Pitkospuita modernisaation suolle*. Modernisaatio ja kansan kokemus Suomessa 1860–1960. Toim. Hilikka Helsti, Laura Stark ja Saara Tuomaala. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2006.

Tinning, Morten: Imagined futures of sail and steam – The role of community in envisioning entrepreneurial ventures. *Business History* 2022, 1–21.

Uino, Pirjo. *Viikinkiaika n. 800–1100 jKr. Viipurin läänin historia 1. Karjalan synty*. Toim. Matti Saarnisto. Karjalaisen Kulttuurin Edistämisseätiö, Karjalan Kirjapaino Oy/Karjala-lehti, Keuruu 2014.

Viitaniemi, Ella. *Muurarimestari Kustaa Stenman ja katumaton maailma – Pietismi, kirjoittaminen ja kokemuksen siirtäminen länsisuomalaisella maaseudulla 1700-luvun jälkipuoliskolla*. Eletty historia – Kokemus näkökulmana menneisyyteen. Toim. Johanna Annola, Ville Kivimäki, Antti Malinen. Vastapaino, Tampere 2019.

Wertsch, James. *Voices of collective remembering*. Cambridge University Press, Cambridge 2004.

Muut lähteet

Tilastokeskuksen rahanarvonmuunnin, <https://www.stat.fi/tup/laskurit/rahanarvonmuunnin.html>
[haettu 4.8.2022].